



Flyg



Clas
Zetterberg
+

NR 25-26 1944 • 75 ÖRE

JULNUMMER



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för
Föreningen Värnplikliga Flygförare

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Svenavägen 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 & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1944

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

10/11 1944—t, v.

Fr. Berlin	11.30 t.	Köpenhamn	13.30V
» »	»	»	»
» »	11.30 »	Malmö	14.00V
» »	»	Oslo*	»
» Göteborg	20.00 »	Malmö	21.10D
» »	8.55 »	Stockholm	10.40D
» Helsingfors	12.30 »	»	14.00D
» »	12.30 »	Åbo	13.20D
» Köpenhamn*	»	Berlin*	»
» »	9.00 »	»	11.00V
» »	13.45 »	Malmö	14.00V
» »	»	Oslo*	»
» Malmö	8.30 »	Berlin	11.00V
» »	7.30 »	Göteborg	8.40D
» »	8.30 »	Köpenhamn	8.45V
» »	»	Oslo*	»
» »	7.30 »	Stockholm	10.40D
» »	»	»	»
» Milano*	»	»	»
» Oslo*	»	Berlin*	»
» »	»	Köpenhamn*	»
» Stockholm	12.25 »	Berlin	16.20V
» »	18.00 »	Göteborg	19.45D
» »	8.30 »	Helsingfors	12.00D
» »	18.00 »	Malmö	21.10D
» »	»	Milano*	»
» »	11.15 »	Visby	12.15D
» »	»	Wien*	»
» »	8.30 »	Åbo	10.55D
» Visby	12.45 »	Stockholm	13.45D
» Wien*	»	»	»
» Åbo	11.10 »	Helsingfors	12.00D
» »	13.35 »	Stockholm	14.00D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

V = trafik vardagar.

D = trafik dagligen.

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



A. RUNDQUIST & C:o A.-B.

GRUNDAT 1874

RÖRLEDNINGS- ENTREPRENÖR

STOCKHOLM

JAKOBSBERGSGATAN 23

Tlf.vxl. 23 18 35

HOLMS MASKINFABRIK

SÖDERTÄLJE

Tel. 33 44 0

MASKINTILLVERKNING OCH PRECISIONSARBETE

ADLERS Skrufabrik A.-B. STOCKHOLM

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.

Flygintresserad Orustbo: De remsor som hittades i Bohuslän efter de engelska överflygningarna den 24/10 utgör ett motmedel mot ekoradio, som på engelska kallas radiolokalisering eller radar och varmed man oberoende av dimma, moln eller mörker avslöjar inflygande fientliga flygförband. Ekoradio finns både i England och Tyskland och bygges i princip på att en utsänd radiostråle reflekteras, när den träffar ett flygplan, som därigenom kan upptäckas. När massor av sådana staniolremsor fällas, så reflekterar också de radiostrålarna och därigenom kan luftförsvaret förvillas. Se f ö FLYG nr 2/44.

BEEG: Startsträcken på en olastad Boeing B—17E tillhör det amerikanska flygets taktiska hemligheter.

Dansk modelbygger: Några ritningar i skala 1/25 av Boeing B—17G finns ej f n och ej heller några byggsatser. Firma Sven Wentzel, Apelbergsgat. 48, Sthlm, har dock B—17E i skala 1/100 och kommer med B—17G i skala 1/25 omkring jul. En genomskärningsritning av B—17G fanns i FLYG nr 17/44. Röntgenritningar på samtliga B—17-versioner finns inte så vitt red. vet.

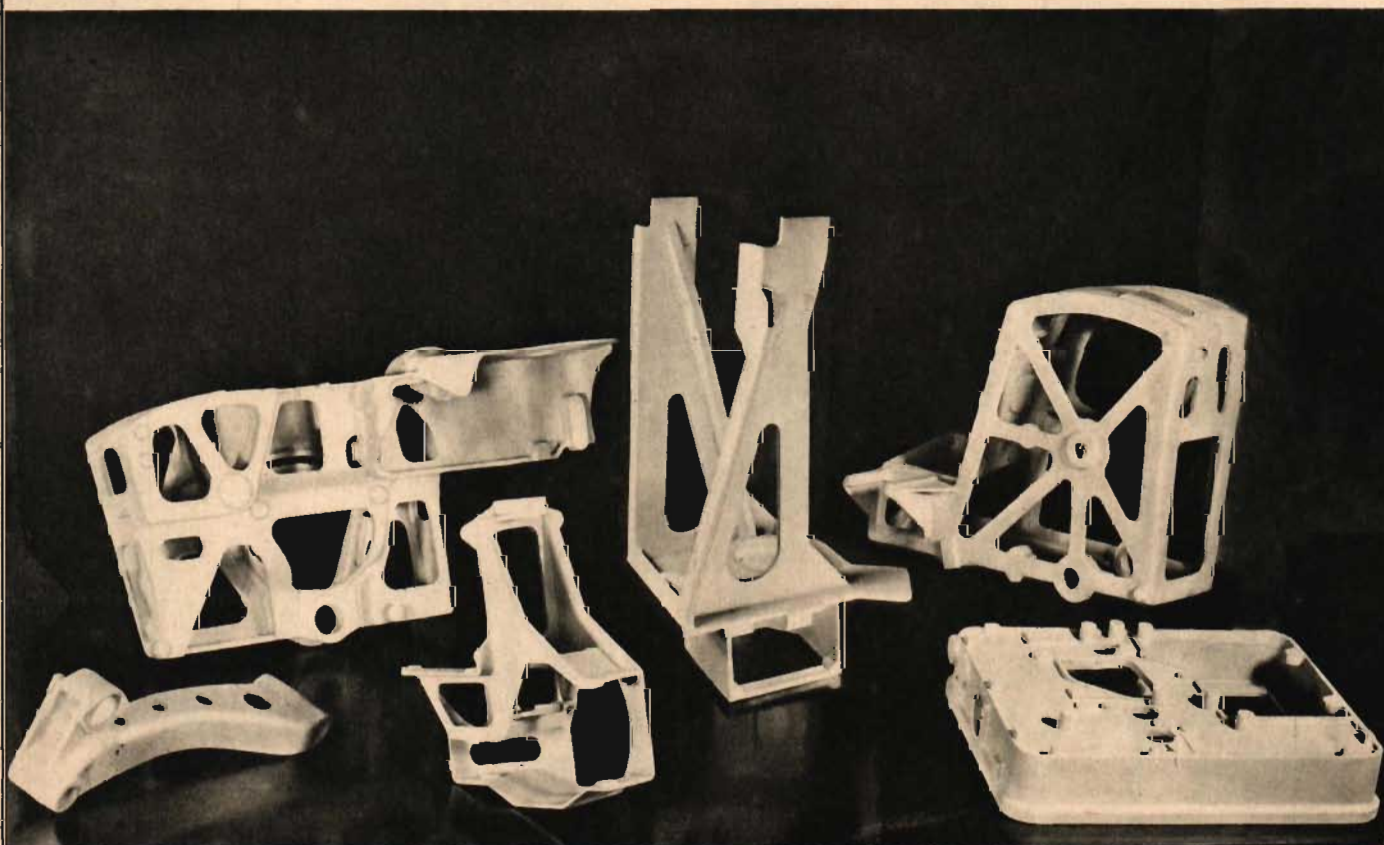
A. Larsson, Katrineholm: Den flygplanstyp i vilket löjtnant Randall flög med den dode hjälten i filmen »Hjälten dö aldrig» var en Lockheed P—38 »Lightning I».

I. Juonala och V. Salo, Tammerfors: Den av er insända teckningen föreställer det franska störtbombplanet Loire-Nieuport LN—40 med 690 hk Hispano-Suiza 12 X-motor. »Vindicator» har följande data: spv 12,8 m, längd 10,45 m, vingyta 28,4 m², maxhast 472 km/t, marschfart 409 km/t, flygsträcka 1250 km, topphöjd 10 500 m, flygvikt 3 200 kg, tomvikt 2 427 kg, bombast 500 kg, vingbelastn. 115 kg/m². Motor: 1 st P & W »Twin Wasp Junior» på 750 hk. Beväpning 2 st fasta och en rörlig ksp. Klippbilder på He 177 och FW 290 i FLYG nr 23/44. FLYG planerar en stor artikelserie om det finska flygvapnet och dess insatser.

E. Hellgren, Färgelanda: Knight Twister KTD—2 hade en längsta flygsträcka på 875 km vid en marschfart på 208 km/t och förbrukade då 82 l bensin, d v s en knapp liter per mil. Motorn var en till luftkylning ombyggd Fordmotor på 70 hk. Maxhast 258 km/t, topphöjd 5 650 m, stigförmåga 330 m/min, spv 4,57 m, längd 3,95 m, vingyta 5,11 m². Planet var byggt i blandad konstruktion men huvudsakligast trä. Vingarna fanérklädda, nosen plåtklädd och planet i övrigt dukklätt. Instrumentutrustning som i ett normalt enkelt sportplan med hastighetsmätare, varvräknare, höjdmätare, oljetrycksmätare. »Mitchell» i skala 1/200 fanns i FLYG nr 13/44. Curtiss P—40 kommer. »Mitchell» är enda undantaget från skala 1/100. Red.



HÖGSTA STYRKA LÄGSTA VIKT
FLYGETS FRAMTID



GJUTGODS AV:

MAGNESIUM ★ ALUMINIUM

LINKÖPINGS ARMATUR- och METALLFABRIKS AB
LINKÖPING

**LÄTTMETALL
RÄTT METALL**



SILUMIN GAMMA



★ Bilderna visa deckel och avgasrör för marinmotorer av underutektisk Silumin Gamma. Gjutdetaljernas längdmått är cirka 1.350 mm. och vikten för det orensade godset omkring 90 kg.

Tillverkare:
Bröderna Söderberg, Eskilstuna

— den högvärdiga, hårdbara,
korrosionsbeständiga gjutlegeringen tillverkas
endast av originalaluminium av högsta renhet

Denna förnämliga legering har till fullo visat sig motsvara de höga krav våra tekniker numera ställa på ett förstklassigt gjutgods. Silumin Gamma är dubbelt så stark som vanligt gjutjärn med endast en tredjedel av järnets vikt. Den lämpar sig därför särskilt väl för motordetaljer inom bil- och

flygmaskinsindustrin och för marint bruk samt maskingods över huvud taget, där högre fordringar ställas på gjutgodset än vad fallet kan bli t. ex. med järn. Silumin Gamma är därför en legering, som för den moderne konstruktören öppnar många nya områden inom gjuteritekniken.

A. B. SVENSKA ALUMINIUMKOMPANIET

Huvudkontor och tekniskt upplysningskontor: Kungsgatan 28, Stockholm. Tel. 23 09 20 (växel).

**Flyg**

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FOLKFLYGPLANTÄVLINGEN

OM **3300 kr**

SE SID. 12—13

77 km från Stockholm

Som motto på flygplatsutredningens förslag till atlantflygplats skulle man kunna sätta ordstäv, att om man har informator så nog får man barn. Omskrivet betyder detta att om man har flygplats så nog får man flygtrafik. Både det ena och det andra kan vara sant nog, men därmed är icke sagt att man bör inrätta sig därefter, tvärtom.

Vad nu flygplatsen beträffar är alla överens om att den interkontinentala flygtrafiken bör inriktas på huvudstaden. Därför kommer något överraskande förslaget att flygplatsen skall bli i trakten av Enköping, närmare bestämt vid Grillby. Ett av skälen för denna ologiska slutsats är att man vid Grillby kan få rullbanor av en sådan längd som — icke behövs. Om amerikanerna nöjer sig med c:a 3.000 m. finns intet skäl varför vi skulle låta kravet på 5.000 bli avgörande vid valet av flygplats. Detta krav har bragt hela flygplatsfrågan på sned. Om både luftfartsinspektören och ABA:s tekniske chef, vilka varit tillkallade sakkunniga vid utredningen, är fullt nöjda med 3.500 m. kan man känna sig på säkra sidan genom att följa dem. Tillägget på 1.500 m. är uttrycket för ett försök att se långt fram i tiden, varvid man som självklart utgått från att kravet på rullbanornas längd ökar med tiden. Detta är felaktigt, ty flygtekniken har redan nu anordningar för att förkorta rullsträckan vid både start och landning, och flygtekniken står icke stilla. Problemet ligger helt enkelt så till, att flygplan med längre rullsträckor än de i allmänhet befintliga rullbanorna icke kommer att konstrueras. Och rullbanorna blir icke längre än 3.000—3.500 m. Något enstaka undantag i de fem världsdelarna bekräftar bara regeln.

Man kan således bortse från de större möjligheterna att få superlånga rullbanor vid Grillby, jämfört med Väsby, där banorna kan bli tillräckligt långa, ända till 4.250 m.

Ett starkt skäl återstår emellertid: anläggningskostnaderna. Och vad själva flygplatserna beträffar blir den vid Grillby billigare än Väsbyfältet. Men häremot har kapten Carl Florman uttalat den

kloka satsen, att det är värre att lägga 81 miljoner på fel ställe än 113 miljoner på rätt plats. Därtill kommer, som kapten Florman också framhållit, att merkostnaderna för landtransporter bli 690.000 om året vid Grillby-alternativet. Det är räntan på 23 miljoner — sedan återstår »bara» 9 miljoners skillnad.

Men vad skulle det kosta att lägga om den slingrande landsvägen från Grillby till Stockholm? Och att anlägga dubbelspår på järnvägen? Och att utbygga Bromma för Europatrafiken, vilket blir nödvändigt om Stockholms storflygfält förläggs till Grillby. Det förefaller som om prisskillnaden när allt kommer omkring rentav skulle kunna bli till Väsbyalternativets fördel.

Därom må de lärde tvista. Men en sak kan omöjligt bli föremål för tvist, nämligen att Väsbyfältet ur trafiksynpunkt är långt överlägset Grillbyfältet. Väsby ligger med sina 31 km. från Stockholm ingalunda idealiskt, men det är det bästa man kan få, sedan Skå-Edeby näst överges. Grillby med sina 77 km. från Stockholm är däremot omöjligt, oanvändbart, redan när man ser frågan ur atlantflygningens synpunkt. Men man kan förutsätta att även åtminstone en del av Europatrafiken kommer att söka sig till huvudstadens storflygfält. De 77 landsvägskilometrarna motsvaras av kanske 770 flygkilometrar, räknat i tid, och det är ett avita förhållande. Man kan icke tillbringa en stor del av en flygfärd på landsvägen.

Utredningsmajoritetens förslag om Grillby måste blott underkännas och har redan underkänts av en enhällig flygsakkunskap. En flygplats är icke till för att vara billig och ha överdrivet långa rullbanor utan för att fylla sin plats i luftens kommunikationsnät. Det trafikeras av flygare — låt dem ha det avgörande ordet i frågan, icke dem som ska bygga flygplatsen.

Det är icke tänkbart annat än att regeringen följer de båda reservanterna, vilka förordat Väsby. Den ene är själve luftfartsmyndigheten, den andre flygofficer. Tillsammans representerar de utredningens flygsakkunskap.

Trafik

Direkt svensk affär

Premie-ökning

Övriga bolag

Premie-minskning

Till alla som nu ämnar skaffa sig bil

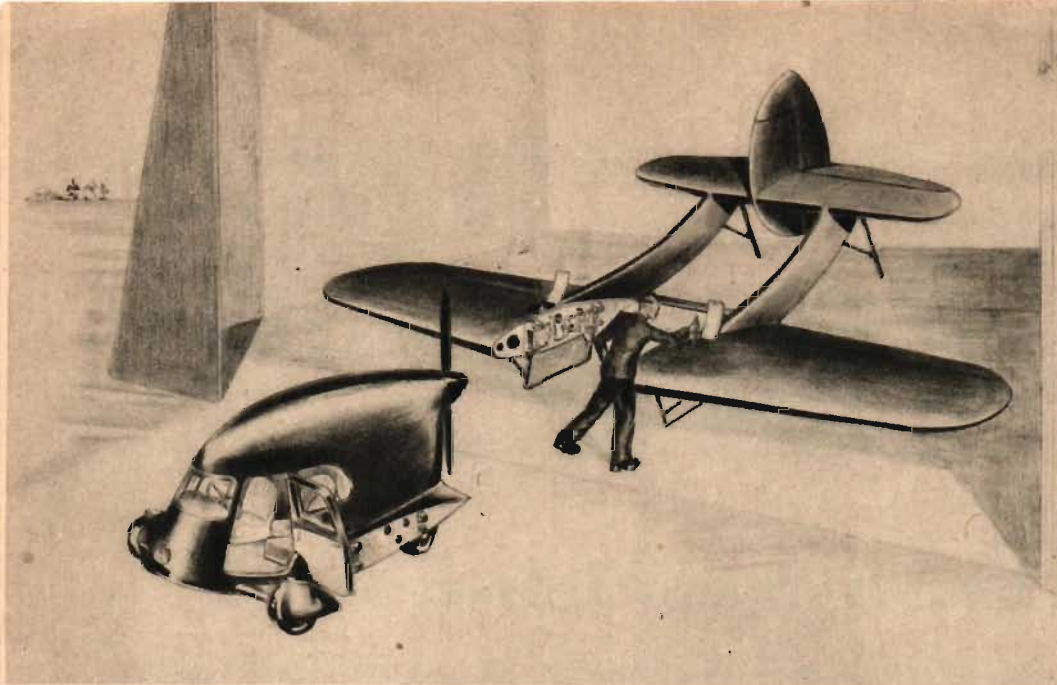
ÖKAR MEST

Av samtliga svenska automobilförsäkringsbolag visade TRAFIK under förra året största premieökningen.

TRAFIK har vunnit det goda resultatet tack vare sina låga premier, sin rinståterbäring och sina snabba skaderegleringar. Detta har skapat popularitet och förtroende och detta i sin tur har jämnat vägen för vår anskaffning.

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK

KUNGSGATAN 9, STOCKHOLM. Tel. 23 21 20.



Det verkar bekvämt att kunna montera av vingarna och stjärten efter landningen och sedan åka bil med flygkroppen till stan — men mr Miles tror inte det blir praktiskt.

Intervju med den engelske flygplankonstruktören MILES som

TROR PÅ

- "Stork"-typen
- "tandemvingen"

MINDRE PÅ

- helikoptern

INTE ALLS PÅ

- bilflygplanet

FLYGBILEN DÅLIG KOMPROMISS!

— Från FLYG:s Londonkorresp. —

LONDON i november.

Hur kommer morgondagens »folkflygplan» att se ut? Vad kommer det att kosta? Vad blir dess flygsträcka och hastighet? Är flygbilen eller bilflygplanet »Medelsvenssons» lösning på problemet hur han snabbt och bekvämt skall kunna färdas från sin villa ute i förorten till kontoret inne i storstadens centrum? Skall vi med hjälp av flygbilen få tillfälle att vara tillsammans med familjen på sommarstället någonstans i skärgården, på landet eller vid kusten utan att tvingas till en provande och pressande resa på överfyllda tåg eller sardinpackade ångbåtar? Och är bilflygplanet det transportmedel som morgondagens handelsresande kommer att använda sig av?

Dessa frågor framlade FLYG:s Londonkorrespondent helt nyligen för en av världens mest kända flygplankonstruktörer i fråga om lätta flygplan, nämligen mr G. H. Miles i Miles Aircraft Ltd.

Och här de intressanta svaren:

— Det har skrivits en hel del om den troliga utvecklingen av lätta flygplan åren omedelbart efter kriget, säger mr Miles. Man har härvid sparat en nästan allmän tendens bland skribenterna att förmoda att det går att på en gång slå en brygga över en 5-årig klyfta inom utvecklingen av civilflygplan. Ja, man har även visat böjelse att tro att den utveckling som normalt skulle representera tio års eller mera intensivt forskningsarbete, experiment och erfarenhet kan uppnås genom att svänga en trollstav.

Det är visserligen sant, fortsätter mr Miles, att kriget påskyndat utvecklingen utmed vissa speciella linjer till en grad som det skulle varit omöjligt att uppnå under de ekonomiska förhållandena i fredstid. Vi ser härvidlag i ekoradion ett typiskt exempel av detta accelererade framåtskridande men å andra sidan skulle jag vilja säga att aerodynamiska förbättringar fördröjts genom att man tvingats »frysa» vissa konstruktioner mot nödvändigheten av att uppnå en enorm produktionskapacitet. Detta är nämligen ett omöjligt faktum trots det

oerhörda uppsving som ägt rum sedan 1939 ifråga om vindtunnelsforskning och teoretisk forskning.

Helikoptertvekan

Den populära pressen har fått folk att tro att helikoptern omedelbart efter kriget blir tillgänglig för »the man in the street» i en modell som gör det möjligt för honom att använda den på samma sätt han före kriget använde sin bil för nytta och nöje. Denna optimistiska syn på saken lämnar emellertid fullkomligt åsido det faktum att alla helikopters som byggts till dags dato trots oerhörda vetenskapliga framsteg i själva verket är mycket mera komplicerade att sköta och mycket mera svårflugna än de ortodoxa lätta flygplanen före kriget, ifall man till fullo vill utnyttja deras speciella kvalifikationer.

Dessutom har man att medräkna en betydligt mera komplicerad mekanism och de kommer utan tvekel att ställa sig mycket dyrbarare i inköp än ett motsvarande flygplan. Dess flygegenskaper och lastkapacitet är därtill avsevärt underlägsna och detta innebär i sin tur att de också blir mindre ekonomiska att flyga.

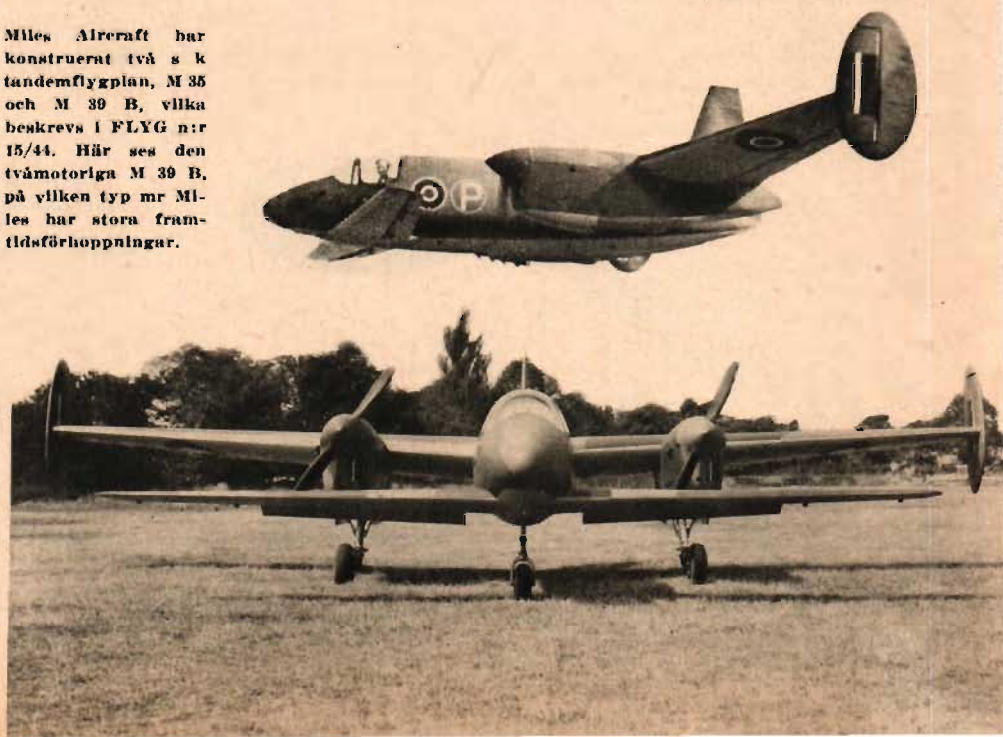
Miles Aircraft har konstruerat två så kallade tandemflygplan, M 35 och M 39 B, vilka beskrivs i FLYG nr 15/44. Här ses den tvåmotoriga M 39 B, på vilken typ mr Miles har stora framtidsförhoppningar.

Därmed är naturligtvis inte sagt att det inte kommer att bli en oerhörd och betydelsefull efterfrågan på helikopters men man har att fastslå att dess framtid för någon tid framöver ligger i utförandet av vissa högt specialiserade tjänster. En av de mest iögonfallande blir att svara för en pålitlig taxiservice mellan interkontinentala flyghamnar och hjärtat av de närbelägna storstäderna.

Dylika flygmaskiner kommer också att få en given efterfrågan inom länder och landsdelar med starkt bruten terräng och där det är ont om samt långt mellan goda flygplatser, speciellt om det huvudsakligen är frågan om korta resor och därför den begränsning av brukbarheten som man måste räkna med ifråga om helikoptern blir av underordnad betydelse.

Men även i svår terräng är det möjligt att utan större svårigheter ställa iordning mindre landningsfält eller rullningsbanor och det råder därför föga tvekel om att förutsatt inte absolut lodrät start och landning är en tvingande nödvändighet kommer ett ortodext flygplan av den typ som representeras av Fieseler »Storch» att visa sig vara mera praktiskt.

En annan typ av flygplan om vilket det





DET FREDLIGA FLYGETS TJUSNING ligger i denna bild av Miles M 38, mr Miles' komfortabla två-tre-sitsiga flygplan med 150 hk motor.

skrivits och sagts en hel del är det kombinerade flygplanet och motorfordonet, vilket onekligen låter mycket lockande i allmänhetens öron. I praktiken skulle jag emellertid inte tro att det blir någon större efterfrågan på en sådan maskin emedan den i bästa fall inte kommer att bli vare sig ett tillfredsställande flygplan eller en tillfredsställande automobil. Om ett sådant fordon användes mycket som bil blir nämligen dess tjänster i högsta grad otillfredsställande, huvudsakligen beroende på nödvändigheten av en ultralätt konstruktion, och som flygplan måste man å andra sidan räkna med mycket dåliga aerodynamiska egenskaper.

Någon svårighet att konstruera eller bygga ett sådant fordon existerar inte men det är en dålig kompromiss och dess ägare skulle troligen mycket snart bli missbelåten med dess egenskaper.

Bygg flera flygfält

Enligt min mening skall marktransport-svårigheterna, vilka tidigare varit så stort hinder för privatflygaren, mötas genom anläggandet av ett större antal landningsfält och rullningsbanor närmare städerna samt genom arrangerandet av en billig och tillfredsställande taxi- och hyrbilservice vid de större flyghamnarna. Jag är också övertygad om att det blir både mycket mera ekonomiskt och bättre att köpa och bruka ett bra, lätt flygplan jämfört med en liten billig bil än ett av dessa hybrida fordon, som det talats så mycket om.

Det kommer naturligtvis att finnas ett stort urval lätta flygplan tillgängliga snart efter krigsslutet och den enskilde individen skall bli i stånd att tillfredsställa sin personliga smak just som han kunde det före kriget ifråga om bilar. Men jag tror att

den största efterfrågan kommer att gälla två alternativa och komplementär flygplantyper.

Den första blir en maskin av klubbtyp, som skall vara lätt att flyga och billig att underhålla. Ifråga om denna typ är hög fart och lång flygsträcka varken av betydelse eller särskilt önskvärd. Vad som däremot kräves är hög säkerhet, robust konstruktion samt kort start- och landningssträcka.

Den andra typen blir en mera avancerad maskin för den erfarna ägaren-piloten, som önskar använda sitt plan som transportmedel över förhållandevis långa distanser och med relativt hög fart.

Det må inte vara alldeles utan intresse att ge en ide om troligt utseende och troliga data av dessa båda typer.

Klubbtypen kommer troligen att få en marschfart på 160—195 km/t samt en längsta flygsträcka på 400 km. Den bör kunna starta på 50—100 meter, beroende på lasten, och flyga drygt sju kilometer pr liter.

Det mest populära privatflygplanet blir troligen en maskin med ganska lågt hästkraftantal och plats för tre till fyra personer. De punkter som främst beaktas vid konstruktionen av ett sådant plan, är säkerhet, ekonomi, enkel skötsel, vackert utseende och komfort. Marschfarten bör inte bli lägre än 210 km/t och längsta flygsträckan bör vara 650—800 km.

Innan jag lämnar fältet om hur framtidens lätta flygplan möjligen kommer att se ut, tror jag det kan vara av intresse att nämna utkastet till vår »Libellula» tandemvinge.

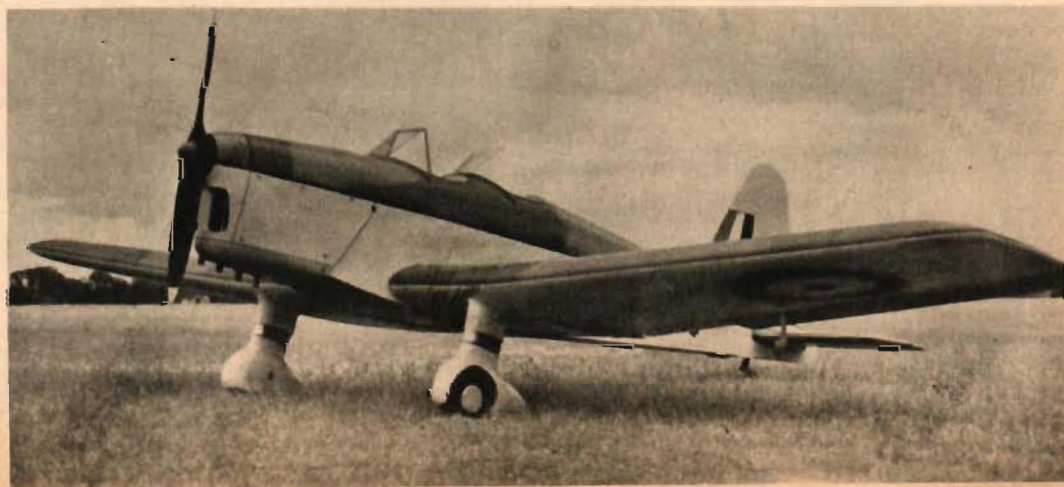
Denna flygplantyp har många fördelar jämfört med motsvarande ortodoxa flygplan, säger mr Miles till slut, och fastän de typer vi hittills byggt och flugit endast varit modeller för militärändamål talar allt för att denna typ äger fördelar även för civilt bruk på samma sätt den visat sig ha bland krigsflygplan. Förvisso har här öppnats ett fruktbart fält för ytterligare forskning.

Detta var mr G. H. Miles svar på våra frågor. Svaren kanske inte är just de som många av FLYG:s läsare väntat sig, men de är värda att begrundas. Åtminstone finner FLYG:s Londonkorrespondent dem vara en nyttigt tankeställare — vi har säkert litet till mans låtit fantasin skena iväg lite för mycket när vi försökt bilda oss en uppfattning om »folkflygplanet» åren omedelbart efter kriget.

Framför allt är det värt att uppmärksamma påpekandet: den enorma utvecklingen under kriget har i första hand gällt krigsflygplan. Det måste ta någon tid innan den civila flygindustrin hinner anpassa sig och själv hinner ikapp utvecklingen.

Gunnar Kristiansson.

Miles M 18, tvåsitsig klubbtyp av robust konstruktion. Troligen väl dyr — motoreffekten är 150 hk!



ATLANTFLYGLINJE NEW YORK —

FLYGFÄLTUTREDNINGEN VILL FLYTTA 77 KM FRÅN STOCKHOLM

FLYGFÄLTUTREDNINGEN, som tillsattes den 3 december förra året, framlade efter 51 veckor ett förslag till plats för det första svenska atlantflygfältet. Ett förslag som redan väckt både diskussion och opposition. Utredningens majoritet föreslog nämligen Grillby utanför Enköping, 77 km landsvägen från Stockholm, medan två reservanter framlade en starkt motiverad reservation för Kallängarna norr om Väsby, 31 km från Stockholm.

För Grillby röstade:

F d landshövding A. B. Gärde, överlantmätare E. Jung, byråchefen i järnvägsstyrelsen R. Lundqvist och i f byråchefen i folkhushållningsdepartementet Ake Wirseen.

För Väsby röstade:

Byråchefen i luftfartsmyndigheten C. Ljungberg och kaptenen vid flygvapnet B. Delin.

Utredningen erinrar till en början om att ingen av de existerande större flygplatserna, Bromma, Torslanda och Bulltofta, har sådana utvidgningsmöjligheter att de med rimliga kostnader kunna utbyggas till storflygplats. Bromma, utbyggd i den utsträckning som är ekonomiskt möjlig, kommer att i huvudsak fylla nuvarande anspråk på en flygplats för europeisk trafik men däremot inte de krav som måste ställas på en flygplats avsedd för interkontinental lufttrafik med tyngre flygplan.

I fråga om belägenheten av en sådan flygplats anser utredningen att det ligger i sakens natur att trafiken på de interkontinentala linjerna i första hand bör anknytas till rikets huvudstad. En storflygplats i Stockholms närhet skulle dessutom, vid sidan av sin huvuduppgift att betjäna den interkontinentala och kontinentala långdistanstrafiken, utgöra ett nödvändigt komplement till Bromma. Ett flertal områden i Stockholms närhet har undersökts men efter diverse eliminerings av olika skäl kvarstodo tre platser: Grillby, Väsby och Skå Edeby.

Väsbyfältet

ligger cirka 31 km norr om Stockholm öster om sjön Fysingen. Fältet inrymmer möjlighet till förlängning av de planerade stråken samt utläggning av ett parallellstråk som framdeles kan bli värdefullt för flygplatsens kapacitet. Över det avsedda flygfältet gå två högsämningsledning, vilka måste flyttas för en kostnad av 1,35 miljoner.

Vad gäller förläggningen av stationsområdet har utredningen uppställt allmänna normer, som är lika giltiga för alla tre förslagen. Det bör sålunda förläggas så centralt som möjligt i förhållanden till bansystemet, byggnaderna få inte ligga i vägen för inflygningsriktningarna och erforderliga parkeringsutrymmen böra finnas i närheten. Då snabba förbindelser till flygplatsen äro av stor betydelse för möj-

Kostnader:

	1. utbyggnadsskedet	Fältet helt utbyggt
Grillby	64.350.000	81.500.000
Väsby	80.640.000	113.120.000
Skå Edeby	86.580.000	126.340.000

Banlängder

Grillby	2.500—1.950—2.150—1.900	3.500—2.750—3.000—2.650
Väsby	2.500—2.400—2.150—2.250	3.500—2.800—2.850—3.150
Skå Edeby	1.800—2.300—2.200—2.150	3.000—3.000—2.300—2.500

Längsta utbyggbara banor (ej kostnadsberäknade)

Grillby	4.800—4.750	Väsby	4.250—4.000	Skå Edeby	3.000—3.000
---------------	-------------	-------------	-------------	----------------	-------------

Anläggningar för fältet

(ingår i totalkostnad)

Stationsbyggnad	3.200.000
Hangarer	4.400.000
Garage och förråd	300.000
Luftskyddsrum	300.000
Personalbostäder	800.000
Uppställningsplattformar	3.000.000
Väganläggningar inom området	3.300.000
Huvudledningar för vatten och avlopp	400.000
Belysningsanläggningar	4.000.000
Radioanläggningar	3.600.000
Lika för alla tre fälten	20.300.000

Förutsättningar

(Enligt de tillkallade sakkunniga, luftfartsinsp. Angström och överlug. Lignell)

Största flygplanvikt	80 ton
Högsta hjultryck	40 ton
Högsta yttryck	7 kg/cm ²
Antal banor	4
Planerad längd på huvudbana	3.500 meter
Önskvärd minimilängd för bibanor	2.800 meter
Total bredd på stråk för bana	400 meter
Härdgjord bredd	80 meter
Fritt utrymme utanför stråk	50 meter

ligheterna att öka reskastigheten bör stationsområdet förläggas så att det får goda förbindelser med järnvägsstation och med den huvudväg som leder till Stockholm.

Hur detta skall utformas går utredningen inte närmare in på utan anser, att denna sak bör förberedas genom en allmän arkitektävling — arbetet på dem kommer i varje fall att påbörjas ett eller annat år senare än utförandet av huvuddelen av de egentliga fältarbetena.

Stationsbyggnaden bör få den planerade nya stationsbyggnaden på Bromma som förebild, men eftersom den bör göras rymligare blir den omkring 600 000 kr dyrare. Vad gäller hangarer anses två behövliga, den största med en portöppning av cirka 120 och ett djup av 50 meter och den andra av ungefär samma storlek som den nuvarande mindre trafikhangaren på Bromma.

Vad flygplatsen vid Väsby beträffar finns möjlighet att dra fram ett spår från Upplands-Väsby station till stationsområdet på fältet för rimliga kostnader. Den nya rikshuvudvägen Stockholm-Uppsala, som är under omläggning kommer att gå fram väster om själva flygfältet och medger en bekväm och snabb förbindelse med Stockholm.

Skå Edeby

ligger cirka 25 km väster om Stockholm på Svartsjölandet men vägförbindelserna äro sådana att omfattande vägförbättringar måste vidtagas, därest en storflygplats skulle förläggas där.

Vissa stråk uppfylla inte normalfordringarna för banlängder och stora bergspartier stå hindrade i vägen. Skå Edebyförslaget är dessutom det dyrbaraste ifråga om sprängningsarbeten. Kostnaderna för

fältet och de begränsade utvidningsmöjligheterna gör att utredningen redan på ett tidigt stadium utmönstrade Skå Edeby som plats för ett Atlantflygfält. Det anses dessutom ur flygsäkerhetssynpunkt ligga för nära Bromma och Barkarby flygplatser.

Grillbyfältet

anges av utredningen ligga 67 km järnvägen och 77 km landsvägen från Stockholms centrum. Med hänsyn till den jämförelsevis långa körtiden med buss måste trafiken huvudsakligen gå med järnväg, och detta förutsätter att banan anläggs till dubbelspår, varjämte ett särskilt arbetsspår på 3 km måste anläggas mellan det eventuella flygfältet och Grillby. Ingen av dessa kostnader har dock inberäknats i utredningens kostnadsförslag för fältet.

Grundförhållandena och markbeskaffenheten äro ungefär likvärdiga med de i Väsby, men Grillby består av åkermark i hög kultur medan Väsby är av mindre god kvalitet. Grillbyfältet är av naturen så plant att sprängningskostnaderna endast uppgår till en fjärdedel av de vid Väsby, men vid Grillby måste omfattande vägomläggningar företagas och två allmänna vägar över fältet skulle helt försvinna.

Jämförelser mellan de olika alternativen.

Ur flygtekniska synpunkter erbjuder Grillbyfältet de effektivaste banorna, heter det i utredningens huvudförslag, och fältet har de största utvidningsmöjligheterna.

Väsbyfältet skulle med undantag för två banor, vilkas effektiva längder något understiga de för ifrågakommande utbyggnader uppställda normerna, få erforderliga ban-

GRILLBY?

SAGT om VÄSBY - GRILLBY

CARL FLORMAN, ABA-chef: Bakom de två reservanternas i flygfältutredningen står en enig flygexpertis. I Europa finns det inte annat än i undantagsfall något flygfält, som ligger mer än 12 km från »sin stad». I USA ligger 86 % av alla flygfält på högst 9,9 kms avstånd och 95 % högst 16,1 km från centrum. Skall vi då lägga vårt atlantflygfält 77 km från Stockholm med en smal, slingrande landsväg dit? Förtullning på låget tror jag inte på. Inom tio år kommer minst två flygplan i timmen att landa på atlantflygfältet. Det behövs många kammarskrivare från tullen på de tåg, som behöver gå från Grillby varje halvtimme. F ö anser jag det vara värre att lägga 81 miljoner på fel ställe än 113 miljoner på rätt plats. Enligt våra beräkningar kommer f ö ABA-SILA:s merkostnader för landtransporter till och från Grillby att bli 690 000 kr om året mot utredningens beräknade c:a 200 000 kr.

K. J. A. SILFVERBERG, souschef i flygstaben: Tror någon att man kan tvinga Amerikaresenärerna att åka tåg omkring en timme från Grillby bara för att sköta förtullningen? Nej, de flesta vill nog åka bil.

PER A. NORLIN, SILA-chef: Republic håller på och bygger ett trafikflygplan med plats för 40 passagerare och med 4 motorer samt 600 kms marschfart, vilket betyder New York—Stockholm direkt på 10 timmar. Skall restiden från flygfältet till staden ta mer än tiondelen av atlantresans längd?

DOUGLAS GREY, skandinavisk chef för British Overseas Airways Corporation: Det är ju ett svenskt problem men av internationellt intresse. De män som nu fattar ett felaktigt beslut för många år framåt måste betecknas som mycket djärva. Om jag hade en flyglinje skulle jag aldrig tänka på att landa i Grillby, när jag skall till Stockholm. Redan Väsby är väl långt från staden men det är ju det närmast tänkbara.

K. H. LARSSON, ABA:s och SILA:s tekniske expert i USA: Utrymmet

längder men tillgodoser inte de av utredningen (men inte av flygtrafikexperterna. FLYG:s anm.) uppställda önskemålen på ytterligare utbyggnad, då de båda längsta banorna inte kunna utbyggas till större längd än 4 250 resp 4 000 meter.

De tillkallade experterna, luftfartsinspektör Angström och överingenjör Lignell i ABA, hade ansett 3 500 meter fullt tillräckliga för ett svenskt storflygfälts längsta banor, men utredningen har utgått från att det borde finnas utvidgningsmöj-



KASTA ETT ÖGA PÅ CIRKLARNA och välj sedan: Väsby eller Grillby? Grillby ligger som synes längre från Stockholm än Trosa, även kallat »Världens lände».

på Väsby är fullt acceptabelt för överskådlig tid framåt, avståndet till Väsby knappst acceptabelt, avståndet till Grillby oacceptabelt.

EDWARD P. WARNER, USA:s främste flygtekniske expert: en rimlig gränslängd för rullbanornas längd är 10 000 fot (3 050 m). Längre rullbanor behöver man inte tänka på.

DONALD W. DOUGLAS, chef för Douglas Aircraft Co.: Vi kommer inte att bygga några trafikflygplan, som behöver längre rullbanor än 10 000 fot. De av SILA inköpta C-54:orna behöver för start i vindstilla 2 400 m och för landning 1 700 m i klart väder och 2 100 m vid blindlandning.

KARL LIGNELL, ABA:s tekniske chef: De två tillkallade sakkunniga, jag själv och luftfartsinspektören Angström, ha uppställt 3 500 m som längsta bana. De 5 000 meterna har kommit in i betänkandet på okänt sätt. Island och Labrador, där vi skall mellanlanda, har inte längre banor än 2 200 m. Organisationskonsumiskt kan man ha viss högre personal gemensam för Bromma och Väsby. Det går inte med Grillby. Väsby ger ett lika bra fält som Grillby. Varför då välja Grillby?

TORD ÅNGSTRÖM, luftfartsinspektör: Väsbyutrymmena är fullt tillräckliga för överskådlig tid framåt.

ligheter för en eller två banor upp till 4 500—5 000 meter.

Med hänsyn till förbindelserna med Stockholm äro fälten vid Väsby och Skå Edeby bäst belägna. Till Väsby är avståndet något längre men i stället äro de nuvarande vägförbindelserna bättre och bli ytterligare förbättrade när rikshuvudvägen till Uppsala blir färdigbyggd. Restiden med landsvägsbuss Väsby—Stockholm beräknas till 40—45 minuter, men direkt järnvägsförbindelse kan utan alltför stora kostna-

der anordnas. (Då förkortas också restiden högst väsentligt.)

Grillbyfältet har förbindelse med allmän väg till Stockholm, men utredningen har utgått från att förbindelserna huvudsakligen måste upprätthållas med järnväg. Sedan dubbelspåret Stockholm—Grillby blivit färdigt beräknas restiden med snabba elbussar kunna nedbringas till 40—45 minuter. Den årliga transportkostnadsförordningen för Grillbyalternativet anger utredningen till 220 000 kr. (Forts. på sid. 61.)

KRIGSFlyGET ÖVER ATLANTEN



År 1940 var England i skrikande behov av bombplan. I USA väntade massor av plan men skeppningen var farlig och långsam.



Hur skulle det vara med flygfärjetrafik? Lätt nog på sommaren, sade experterna, alltför farligt på vintern.



Männen som skulle flyga över Atlanten var inte övertygade. De hade flugit omöjliga router förut. Vilde ha reguljär trafik.



Erfarna officerare från civila flygbolag sändes till Newfoundland med order att där uppföra den startbas som var nödvändig.



De flek bo i förfallna järnvägs-vagnar med en plåtkamin som värmekälla. De åt bara konserver. Det var kallt och ruskigt.



De värvade mekaniker och rekryter över hela Kanada och lyckligtvis anmälde sig män från alla samhällsklasser i stort antal.



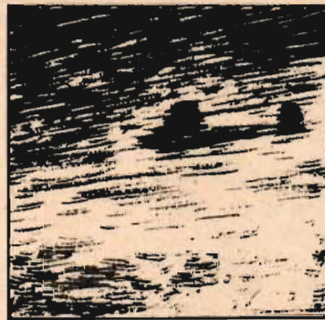
Nu följde en tid av intensiv utbildning. Rekryterna flek flyga men framför allt lära sig allt man visste om Atlant-vädret.



I november 1940 stod 21 bombplan redo att göra vad inget flygplan tidigare gjort — flyga över Atlanten vintertid.



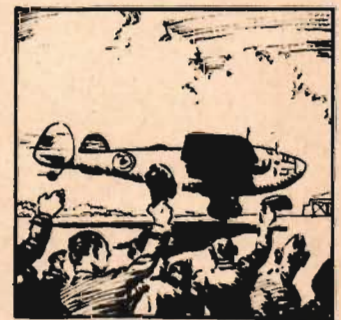
Tre grupper på vardera 7 plan under ledning av erfarna chefer flek detaljerade order, baserade på de muga vüderkunskaperna.



Varje förare var instruerad att fortsätta ensam om han tappade kontakten med de andra. Starten skedde en dimmig regndag.



Ett bombplan råkade i svårigheter, tvingades vända och kraschlandade på ett flygfält. Hela besättningen undkom oskadd.



De återstående tjugu landade lyckligt i England under 1½ timme. Färjeflyget över Nordatlanten var fullbordat faktum.



Till en början återvände förarna till Newfoundland sjöledes, efterkom det ännu inte funns någon färjeflyglinje från England.



De förhållande vindarna över Nordatlanten var östliga. En flygare från England kunde få slåss med motvind 3 000 km.



Men sjöresan gick för långsamt. Och 1941 efterlyste Airways Corporation frivilliga för ett ytterst vågsamt experiment.



Sex »Liberators» överfördes från RAF till Färjeflygkåren för att bilda stommen i returfärjetjänsten från England till Kanada.

"FÄRJEFLYGNINGAR" ÖVER ATLANTEN DYGNET RUNT I ALLA VÄDER LYSAND E BRAGDER SOM BANAT VÄG FÖR FREDENS ATLANTFLYG



Motorernas kylmantlar togs bort, särskild förgasarpåvärmning och alkohollsprutning infördes för att minska nedisningen.



Dubbla vindrutor installerades och kabinen försågs med speciell uppvärmning för att skydda männen i världens kallaste jobb.



Snart var de ombyggda flygplanen färdiga. Lastade med förare flög de från en engelsk flygstation ut på en leke kartlagd route.



På det newfoundlandiska flygfältet hurrades det våldsamt när de landade. Ett nytt stycke världsflyghistoria hade skrivits.



För att minska nedisningen måste färjepiloterna flyga på 6 000 meters höjd eller högre och vara utrustade med syrgasmasker.



Landningarna var ofta besvärliga och fordrade stor skicklighet. Rullbanorna måste hela tiden rensas med plogar och slungor.



Så många bombplan flög nu till England, att nya flygfält och hangarer oavbrutet måste lordanställas och byggas.



I de flesta fall tog det bara 48 timmar eller något mera för att sätta de nyanlända bombplanen i tjänst och sända dem på raid.



Varför stoppar vi inte Atlantfärjetrafiken, frågade Göring. Men Luftwaffe och tyska flottan var lika oförmögna att ingripa.



Inte ens snöstormar kunde stoppa trafiken, men haverier inträffade ibland. Ett bombplan kraschade på Grönland; bröts itu.



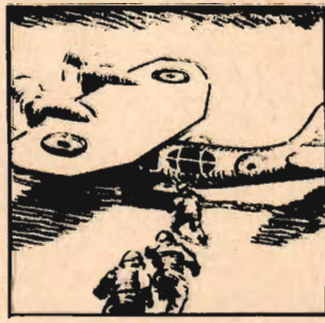
Dess SOS uppfångades av en flygstation och en patrull med motorslåde sändes ut över de väldiga okädda snövidderna.



Under tiden kastade ett plan ned livsmedel, post, kläder och en plåtkamin till de nödställda flygarna som bodde i en snöhydda.



Sliden med några av de räddade flygarna hejdades av våldsamma snöstormar och en man förolyskades då han föll i en isklyfta.



Så landade en »Catalina» i snön och medan flygbåten körde runt för att inte frysa fast hoppade de insnövade in genom dörren.



I veckor var återstoden av de »skeppsbrutna» isolerade av snöstormar. Kamlnen slocknade och deras sista ljus smälte ned.



Slutligen dök en räddningsexpedition med hundslädar upp. Prövningarna hade varit svåra men gett värdefull klimatfarenhet. (Forts. i nästa nr.)



HÄR BÖRJAR KAMPEN om 3.300 kr.

I förra numret av FLYG inbjöds tidskriftens läsare till en stor omröstning om det svenska folkflygplanet. Omröstningen, som har formen av en tävling med rikliga belöningar, börjar här på motstående sida. Tävlingen omfattar sex etapper. I varje etapp utdelas 2 förstapris på vardera 100 kr, 2 andrapris på vardera 50 kr, 10 tredjepris på vardera 25 kr, summa 550 kr i varje etapp, d v s tillsammans 3 300 kr.

Och så sätter vi igång med etapp nr 1, som innebär att man skall välja ut den trevligaste av de på högersidan presenterade typerna av autogiros eller helikoptrar. Svaren till etapp nr 1 skall vara poststämplade senast den 6 januari 1945 och kuverten skall märkas »Folkflygplanet 1». Tävlingskupong på sid 67.

ALLA KAN VARA MED!

INGA TEKNISKA KUNSKAPER FORDRAS!



Om Rolf vill lämna av ett angeläget paket till svältande människor på ett isflak behöver han inte landa utan står så gott som stilla över platsen och hissar ned paketet. Här ses »avlämnings» till ett imiterat isflak vid en flygdag.

framåt och började sänka sig lodrätt mot marken med rotorn tjänstgörande som ett slags fallskärm. Den väl tilltagna fjädringen dämpade effektivt landningsstöten och kärran rullade endast några decimeter innan den stannade och Rolf slog till rotorbromsen.

— Det var ett elakt hugg det där! Jag har förbundit patienten och gett honom en spruta så han klarar sig bra, sa läkaren någon timme senare och rätade på ryggen. Han behöver vårdas på sjukhus en tid så jag får kanske be herr Barden ta honom med sig när ni flyger tillbaka.

— Ja, jag skall genast göra klar maskinen svarade Rolf och öppnade dörren... Utanför hade det börjat skymma och längst borta bland skuggorna skymtade maskinen. Det var kvällsskylt i luften och svaga dimslöjor flöt mellan trädstammarna. Stjärnorna började tändas och en berggubboade i fjärran...

Motorn spottade igång och slet sönder tystnaden med sitt mekaniska slammer... Rolf hoppade ur planet och drog på sig flygoverallen. Ur mörkret dök en procession fram bärande på den skadade. Denne stuvades ner i sitsen och stoppades om med fällar. Rolf skakade hand med hug-gargänget och vände sig till doktorn:

— Ring till flygplatsen på Frösön. Var-sko dem att jag kommer och be dem tända flygplatsbelysningen.

De skakade hand och Rolf klättrade upp i planet, kopplade till rotordrevet. Han höll ögonen på varvräknaren... nu var varvet 180... en utombordshonnör och han kopplade ur rotordrevet, gav full gas och lossade hjulbromsarna.

Planet guppade fram mot den svarta skogssilhuetten med ökad fart... efter några få meter tog Rolf spaken åt sig och segade upp planet i luften... med god marginal klarades skogskanten och gläntan smälte snabbt samman akteröver...

Han plockade fram kartan, tog ut kursen efter kompassen och slog sig bekvämt till ro i sin — av en del avundsmän begäbbade — maskin... världens bästa i hans tycke. Och tänk när den första helikoptern om några år kom till Sverige — den skulle Rolf ha, det hade han gett sig katten på.

B. K—m.

AMBULANS-GIRON RÄDDAR

Femtio meter under honom forsade den jämtländska storskogen förbi i en ödslig, aldrig sinande ström. Mossbelupna och svartgröna stod de väldiga träden och vände sina kronor mot skyn i en småkullrig massa med några spåda, vitstammiga björkar insprängda här och där som ljusare färgklickar i allt det mörkgröna.

Rolf Barden lät sina blickar svepa runt horisonten. Då och då blixtrade det till av solreflexer i hans väldiga briller. Någonstans där borta i grönskan låg en skadad skogshuggare och väntade på hjälp från skyn, en hjälp som var i antågande i form av Rolfs autogiro. Vägen ner till byn var lång och besvärlig och tog i vanliga fall tre dygn men med en skadad räckte nog inte den tiden. Och inte ett flygfält fanns det i närheten, bara en avröjning, en blivande kraftledningsgata. Sjukhuset som fått telefonbudet om olyckan hade snart konstaterat att det inte gick att bispringa den skadade med den ordinarie flygambulansen, varför Rolfs autogiro rekviderats för flygningen. Och nu var han på väg...

I främre sitsen skymtade han läkarens läderprydda nacke och sände en varm tanke till de små transportabla telefonanläggningar av armémodell som skogshuggarför-läggningarna försetts med. Nu kunde ett brådskande bud snabbt nå civilisationen utan att någon först behövde färdas militärs genom obygd för att nå de i dessa trakter ganska sällsynta telefonapparaterna.

Nu började skogstopparna krypa upp mot honom. Bølgegången i skogskonturen blev mäktigare och sköt uppåt på höjden. Han

tog spaken åt sig några aningar och autogiron följde mjukt uppmaningen... uppåt, uppåt... i en svag sugande stigning brummade den underliga fågeln med de virvlande vingarna vissande över flygar-nas huvuden... mjukt fjädrande dämpande de stundtals häftiga kyften...

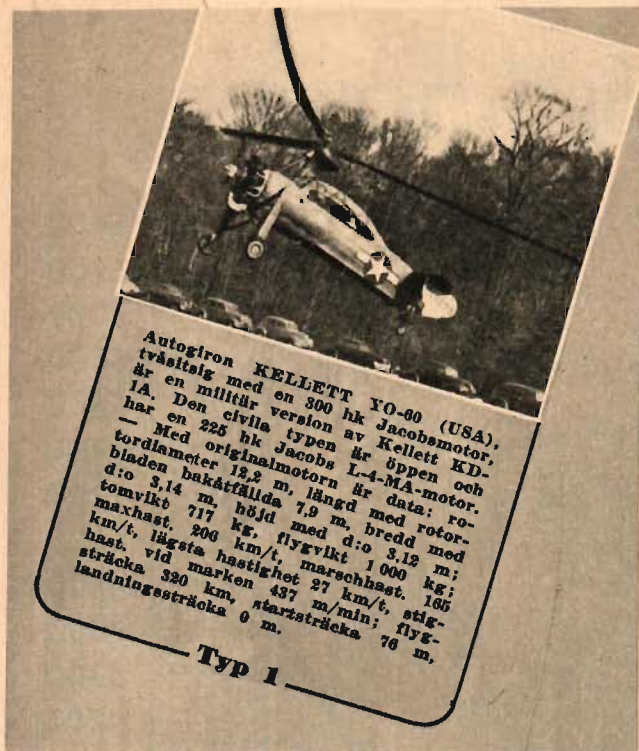
En förfallen timmerkoja, grålla av ålder, med en skorstenspipa stickande upp mot skyn som ett trotsigt, knotigt pekfinger »rann» förbi med den lummiga strömmen, uppslukades av den, försvann akter-över...

Där, där — just i svacken mellan två höjder silade en svag rökstrimma långsamt upp mellan trädstammarna... Den avtalade signalelden!

Rolf skevade långsamt runt och satte sig tillrätta i sitsen. Nu gällde det! Var »flygfältet» av sådan beskaffenhet att han kunde landa eller skulle han vara tvungen att återvända med oförrättat ärende? Nej, oförrättat behövde det ju inte bli, för doktorn kunde ju i värsta fall klättra ut på landningsstället och hoppa av medan Rolf bromsade upp planet halvannan meter över marken — men det måste gå kvickt så inte planet hann sänka sig till marken innan han hunnit dra på gasen igen!

Nu urskilde han gläntan, den vidgade sig ju närmare han kom... svällde ut... och snart flöt autogiron ut över den långsmala »gatan». Rolf drog av gasen och lutade sig över sargen... Åja, fältet såg inte så tokigt ut. Visserligen var det lite »stubbigt» vid ena kanten men för övrigt OK.

Kärran hade under tiden förlorat sin fart



Autogiron KELLETT YO-40 (USA), tvåsitsig med en 300 hk Jacobsmotor, är en militär version av Kellett KD-1A. Den civila versionen av Kellett KD-1A har en 225 hk Jacobs L-4-MA-motor. Med originalmotorn är data: rotordiameter 13,2 m, längd med rotorbladen bakåtfällda 7,9 m, bredd med d:o 3,14 m, höjd med d:o 3,12 m; tomvikt 717 kg, flygvikt 1 000 kg; maxhast. 200 km/t, marschhast. 165 km/t, lägsta hastighet 27 km/t, stigsträcka vid marken 437 m/min; flygländningssträcka 0 m, startsträcka 70 m.

Typ 1



Autogiron PITCAIRN PA-36 »WHIRL WING» (USA), tvåsitsig »starthoppande» med 175 hk Warner »Super-Scarab»-motor, som sitter bakom förarplatsen. Genom en omställningsmekanism i rotornavet kan de tre bladen fås att luta två olika anfallsvinklar. Med anfallsvinkel 0 ökas rotorvarvet till 300 per minut, varpå bladvinkeln plötsligt ändras till positivt och autogiron hoppar 4 m (fullastad) i lugnt väder och 8—10 utan last i motvind. Före förflyttning på marken kopplas motorn till bakhjulet och bladen fälls bakåt. Maxhast. 190 km/t.

Typ 2

VILKEN »SKRUVFLYGARE» VILL NI HA?

När det talas om det framtida folkplanet kommer man förr eller senare ofelbart in på autogiron och helikoptern. Och då blir det luft i luckan. Då om inte förr blir man varse vilka av ens vänner är konservativa och vilka fördomsfritt framsynta. De förra föraktar skruvflygplanen på estetiska eller konservativt tekniska (eller kvasitekniska!) grunder: »gräsliga flygapparater som borde vara förbjudna». De senare bortser från det estetiskt störande hos »väderkvarnsvingarna» och gillar skruvflygplanen speciellt för deras goda start- och landningsegenskaper: »en kärra flyger inte endast på sina vackra linjer... ändamålsenlighet är bättre än elegans!»

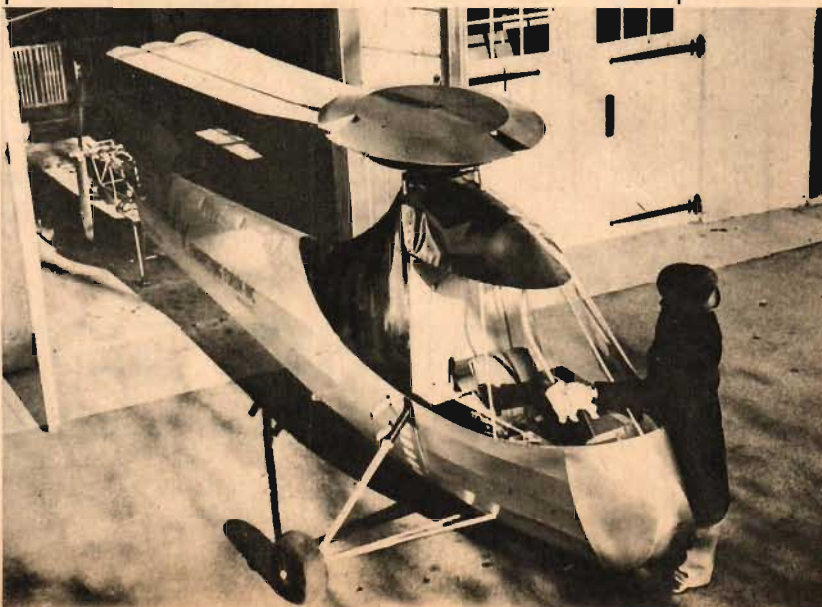
Före kriget var autogiron den enda skruvflygare som räknades med på allvar, ty helikoptern hade då ännu lång väg att tillryggalägga innan den skulle bli fulländad. Kriget har emellertid drivit fram helikoptern så pass mycket — särskilt genom Igor Sikorskys lyckade pionjärbete — att man nu t o m tycks ha glömt bort autogiron! Från USA kommer ideligen meddelanden om helikopterns segertåg. Två svenskar är med bland de främsta främjarna, nämligen mr Wickman, chef för det väldiga bussbolaget Greyhound, som ämnar starta helikoptertrafik för att komplettera busslinjerna, och mr Bendix, chef för Bendixbolaget, som låtit konstruera helikoptrar av revolutionerande typer. Och man kan inte gärna stå likgiltigt för helikopterns framtidsutsikter när man

hör att den store skepps- och flygplanbyggaren Henry Kaiser som tidigare meddelats i FLYG köpt patentet till en av 19-åringen Stanley Hiler konstruerad helikoptertyp med två tvåbladiga motroterande rotor. Det Kaiser tror på kan inte vara dödfött! — Otaliga exempel skulle kunna dras fram från USA, exempel som tydligt talar om att helikopterns framtid tycks ligga klar, men det får räcka med här ovan anförda.

Men man får nog inte med berätt mod glömma autogiron helt. Den har säkert många år kvar att leva innan helikoptern blir riktigt fulländad och rimligt billig. Därför har red. lätit denna kategori representeras av två trevliga typer i omröstningstävlan om populäraste folkplantyp. Den ena »giron» — PA-36 — kan t o m köras som bil på landsvägar och gator sedan rotorbladen fällts (Forts. på sid. 52.)

Typ 4

Helikoptern PV-2 (USA), ensitsig med trebladig huvudrotor med 7,62 m diameter och en 90 hk flat fyrcylindrig motor. Hjälprotorn i stjärten är tvåbladig. Flygvikt 455 kg, maxhastighet 150 km/t, marschhastighet 135 km/t, hastighet baklänges 32 km/t, normalt rotorvarv 400 v/min. PV-2 kan starta och landa vertikalt inom en cirkel med 15 m diameter. Rotorbladen kan, som ses på bilden, fällas bakåt och maskluven får då plats i ett vanligt garage.

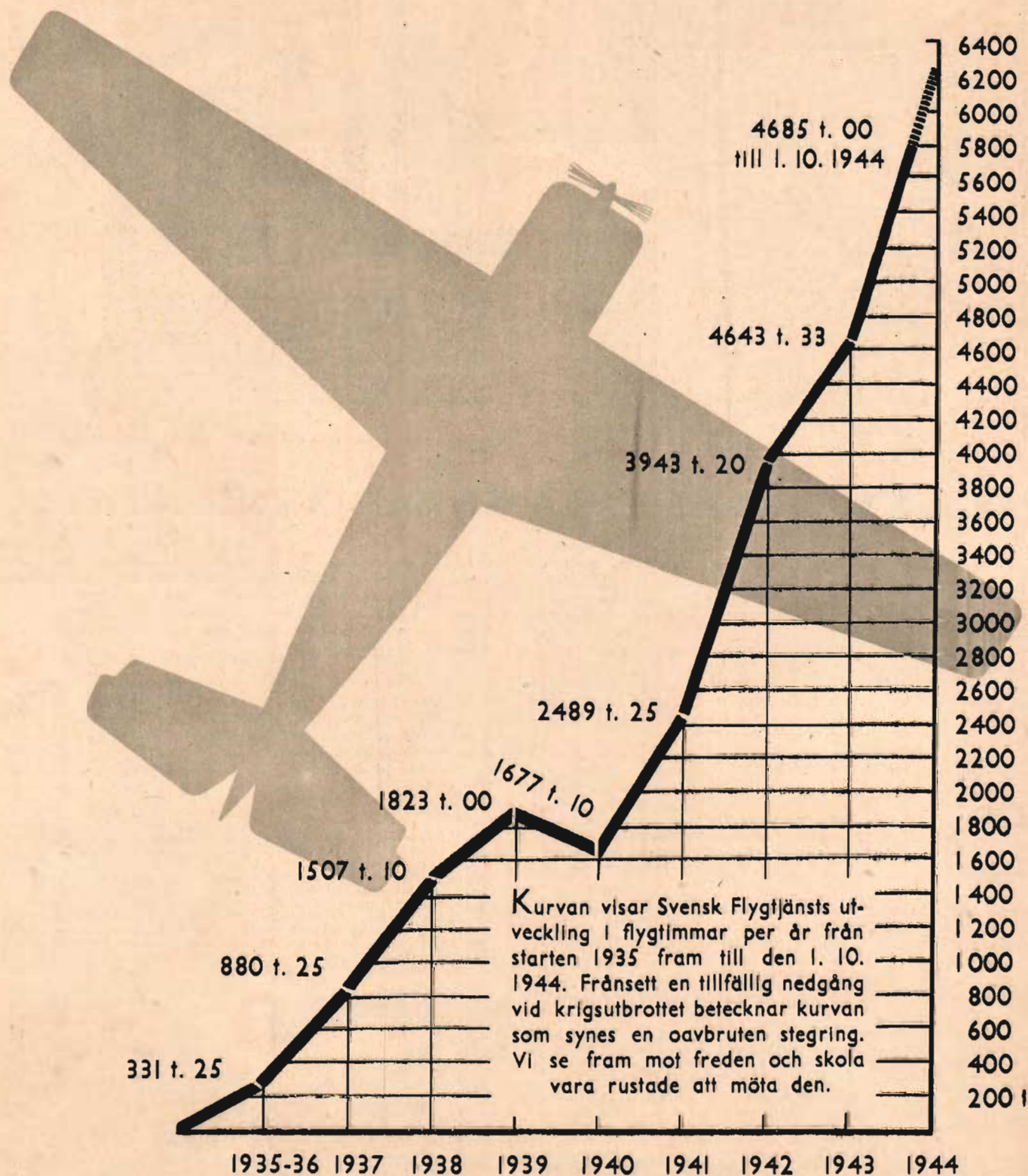


Typ 3

Helikoptern »HILLER-COPTER» (USA), det nyaste nya på helikopterområdet, har ingen hjälprotor i stjärten utan i stället två tvåbladiga motroterande rotorer ovanför kabinen. Motorn är en Franklin på 90 hk och rotordiameter 7,62 m. Själva flygkroppens längd är 3,66 m. Beräknad flygsträcka 720 km, maxhast. 160 km/t och marschhast. 130 km/t. »Hiller-copter» är ensitsig men den serietillverkade typen kan lika gärna byggas tvåsitsig. Patentet har köpts av Henry Kaiser.



Verksamheten går i höjden



SVENSK FLYGTJÄNST A-B

ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM



Amiral Marc Mitschers väderbitna och fula men oerhört personliga ansikte syns här ovan t. v. En flyginnad sjöman, som var chef för »Hornets», när Doolittle startade därifrån på ralden mot Tokio, och ledare för hangarfartygseskadern nr 58 i amiral Halseys 3:e flotta vid angreppet mot Filippinerna. — T. h. en del av den starkt flygskyddade transportflottan utanför Leyte.

TILLBAKA TILL FILIPPINERNA

O m och omigen har det bevisats, att sjöstridskrafter icke kunna utstå koncentrerade flyganfall, därest de sakna understöd av egna flygstridskrafter, och att den som kan upprätta luftherravälde vinner varje anfibicoperation. Amerikanarnas återkomst till Filippinerna har givit ett nytt vittnesbörd härom.

I mitten av mars 1942 lämnade general MacArthur ögruppen i en motortorpedbåt, därmed fullföljande de order han mottagit av sin överbefälhavare, president Roosevelt. Resan måste företagas nattetid, ty det japanska flyget hade förskaffat sig fullständigt luftherravälde, genom att den amerikanska flygkåren hade förstörts till c:a 50 % på marken, och den återstående delen var ständigt engagerad av de i dessa trakter mer hemtama japanerna. Då generalen lyckats uppnå Australien, gav han ett löfte: »Jag kom därifrån men jag skall också återvända!» I oktober i år infriade han sitt löfte.

Efter ankomsten till Adelaide beordrades general Brett såsom chef för MacArthurs flygstyrkor. Men då han icke kunde hindra japanerna från att landsätta trupper och materiel vid Buna på Nya Guinea, så fråntogs han befälet, och i hans ställe kom general Kenney direkt från Washington.

Sin första framgång inregistrerade Kenney, då han lyckades lufttransportera ett infanteriregemente från Australien till Port Moresby på Nya Guinea, där häftiga strider pågingo och där förstärkningar voro av nöden. För att lämna ytterligare förstärkningar erbjöd sig Kenney att flygledes transportera än större truppkontingenter över Owen Stanleybergen för att sedan landa på banor, som iordningstälts genom att kunoigräs flåtats samman till jättemattor. MacArthur svarade: »Du kommer att slå ihjäl dem allesammans på det sättet!» Men Kenney gick i god för att så icke skulle bli fallet, och så kom också transporterna av män, ammunition, livsmedel och fordon igång, därmed möjliggörande striderna på norra Nya Gui-

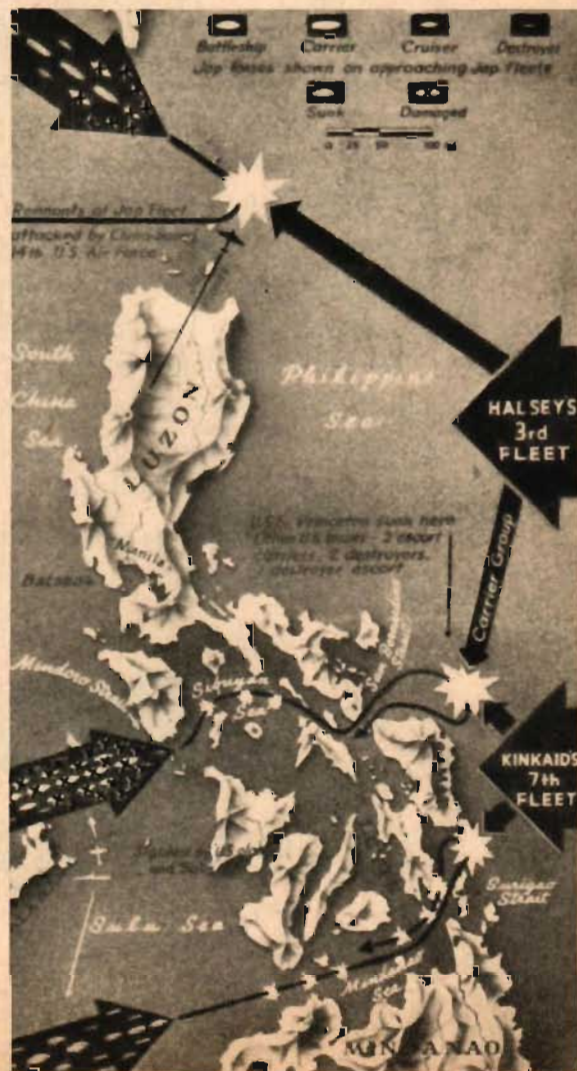
nea, vilkas resultat sedermera ha fått invasionen på Filippinerna till följd.

Nu voro amerikanerna åter vid Leytevikens kristallklara, ljusgröna vatten. Runt MacArthurs högkvarter, som inrymts ombord på 10.000-tons kryssaren »Nashville», befunno sig hundratals trupptransportfartyg, skyddade av australiska flygdivisioner och den sjunde amerikanska flottan. Mot horisonten avtecknade sig amiral Halseys majestätiska slagskepp — många av dem återuppståndna andar från Pearl Harbors flottkyrkogård. Och strax bortom horisonten stödade krigshistoriens största hangarflotta — amiral Mitschers — framåt. Sist men icke minst deltog också general Kenneys fästningar och Liberators, nu opererande från nyligen återtagna baser bland ögrupperna. Dessutom funnos ett stort antal partisaner, såväl amerikanare som infödda, vilka stannat kvar och bekämpat de japanska inkräktarna alltsedan 1942 och som hela tiden stått i radioförbindelse med de amerikanska baserna på Hawaii och som försetts med förnödenheter av amerikanska flygplan.

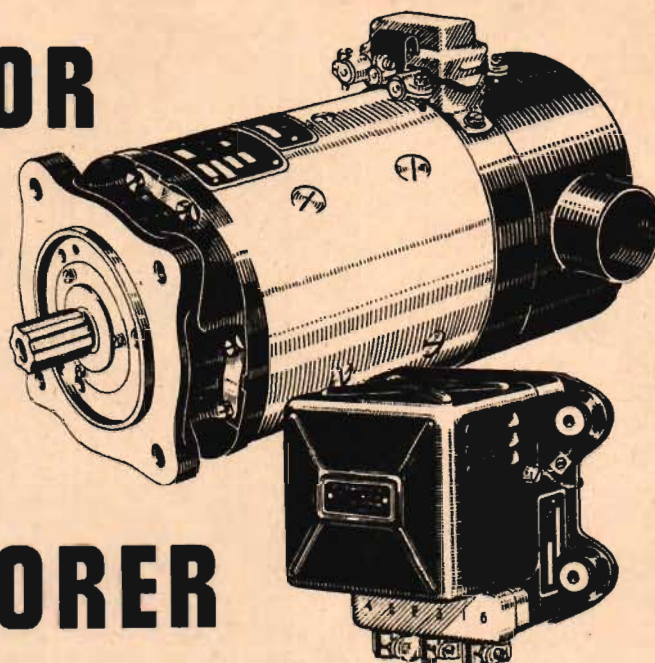
Väldigt japanskt bakslag

Det stora japanska motanfallet sattes in efter det att stora styrkor amerikanska trupper hade landsatts på kusten, och där uppnått icke blott sina angivna mål utan också betydligt större framgångar än vad som hade beräknats. Vartenda örlogsfartyg och flygplan, som fanns tillgängligt kastades in i striden av japanerna. Striden ändade med ett fruktansvärt japanskt nederlag, från vilket den kejserliga japanska flottan sannolikt inte kommer att hämta sig. Tjugofyra fartyg sänktes; två slagskepp, fyra hangarfartyg, nio större kryssare, tre lätta kryssare och sex jagare. Sannolikt sänkta voro ett slagskepp, fem kryssare och sju jagare. Allvarligt skadade voro sex slagskepp, fem kryssare och tio jagare. Av sextio fartyg, som deltagit i striden, undkommo endast två (Forts. på sid. 17.)

Det strategiska förloppet vid Leyte-manövern framgår av kartan här nedan ur TIME. Fartygsmarkeringarna överst betyder fr. v.: slagskepp, hangarfartyg, kryssare och jagare. Korsad markering betyder skadat fartyg, okorsad sänkt. Japanska flottorna markeras av pilarna från vänster (väster) med de amerikanska resultatet i pilspetsarna.



GENERATOR och RELÄ för FLYGMOTORER



Den likström, som driver den elektriska utrustningen i ett flygplan, alstras av en generator.

En flygplansgenerator måste kunna lämna mycket stor effekt i förhållande till sitt omfång och sin vikt; den måste därför vara konstruerad för mycket höga varvtal och ha en effektiv kylning.

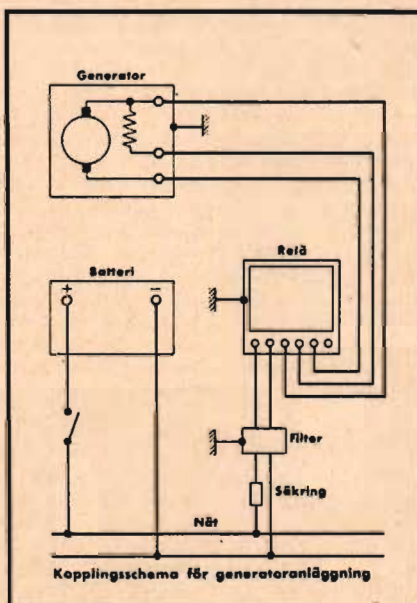
De av Bosch-fabriken tillverkade hastigtgående flygplansgeneratorerna representera skilda typer från 12 volts spänning och 300 watts effekt med en vikt av 4,7 kg och maximi-varvtal på 5.000 varv/min. till 24 volts spänning och 2.000 watts effekt med en vikt av 11,3 kg och maximi-varvtal på 8.000 varv/min. Med hänsyn till torsionsvängningarna äro Bosch flyggeneratorer ofta försedda med en speciell torsionsaxel.

Generatoren är försedd med ett separat relä, som innefattar dels

ett kopplingsrelä, dels ett spänningsrelä och dels ett strömbegränsningsrelä. Kopplingsreläet skyddar batteriet mot urladdning, då generatorspänningen är lägre än batterispänningen, d. v. s. när motorn inte arbetar eller går med lågt varvtal. Spänningsreläet håller generators spänning nära nog konstant oberoende av varvtalet och strömbegränsningsreläet skyddar generatoren och reläet från överbelastning.

För att radiomottagning skall kunna ske störningsfritt äro såväl generatorerna som reläerna avskärmade och reläerna dessutom försedda med avstörningskondensatorer.

Bosch-fabriken har lång och banbrytande erfarenhet, när det gäller att konstruera och framställa generatorer och reläer. Bosch generatorer och reläer för flygmotorer äro båda exponenter för oöverträffad



BOSCH-kvalitet

AKTIEBOLAGET ROBO • STOCKHOLM 7



TILL FILIPPINERNA

Forts. fr. sid. 15.

oskadade, under det att av de trettiofyra som sökte sig åter mot egna baser, många voro nödsakade att ligga på varv för reparation månader framåt, och även där blevo de utsatta för anfall av amerikanska fartyg och flygplan, varigenom somliga kanske aldrig mer bli stridsdugliga.

Japanernas taktik var grundad på de geografiska förhållandena. Genom att general Kennes flygstyrkskrafter hade täppt till den södra anfallsvägen, tvingades japanerna till anfall med två stötkilar, en från väst och en från sydväst. Båda anfallsvägarna gingo genom strategiska förträngningar, Mindanao- och Surigaosunden. Som avlastningsmanöver avsågs ett anfall utföras mot området mellan Formosa och Luzon med styrkor, som i hast dragits samman från det japanska moderlandet och från Singapore. På papperet var denna anfallsplan ett utmärkt och effektivt medel att snabbt hejda amerikanerna och försätta den tredje och den sjunde amerikanska flottan i ett synnerligen prekärt läge.

Det fanns blott två ting, som motsade detta; för det första att amiralerna Halsey, Kinkaid och Mitscher hade sänt ut ubåtar och flygplan för att i tid fastställa fiendens läge och avsikter och för det andra den förkrossande övermakt, som de amerikanska sjöstridskrafterna med sitt fartygsbaserade flyg kunde etablera. Ubåtar i Kinesiska sjön rapporterade tidigt vad som var i görningen och lyckades sänka två kryssare, redan innan striden började. Amiral Mitschers hangarfartygsbaserade spaningsplan rapporterade de västra och sydvästra fientliga flottorna inom räckhåll för bombflyget. Och så föll det första slaget. Stora förband Hellcat-, Avenger- och Helldiverflygplan sattes in mot de japanska flottorna och orsakade förluster och skador.

Anfall och motanfall

Japanerna vilade emellertid inte på hanen de heller. Från flygfälten på Filippinerna, vilka utsatts för häftiga amerikanska flyganfall men åter reparerats, startade hundratals flygplan. Trots att inte mindre än 150 plan sköts ned, så lyckades de insätta ett anfall mot och sänka det lätta hangarfartyget »Princetown». Då den japanska anfallsplanen blev fullt klar för de amerikanska befälhavarna, satte Halsey och Mitscher i

TRE FÖRGRUNDSFIGURER I Stilla havet och återerövringen av Filippinerna. — T. v. amiral Halsey, som vid 52 års ålder blev flyg-elev vid Pensacola. — T. h. generallöjtnant Kenney, chef för de allierade flygstyrkorna i sydvästra Stilla havet. — Nederst den amerikanske överbefälhavaren i samma avsnitt, general MacArthur, vilken aldrig underlåter att i sina rapporter framhålla flygets avgörande betydelse för operationerna i Stilla havet.

gång på allvar. De styrde nordvärt med större delen av de snabba hangar- och örlogsfartygen, under det att resten sattes in i en uppehållande strid i sunden.

Från amiral Mitschers flotta i norr hade de fartygsbaserade flygplanen startat långt före gryningen. Rakt från den uppgående solen störtade de sig så ned mot de japanska krigsfartygen, förvånade över att inte möta något motstånd i luften. De japanska hangarfartygen höllo på att komplettera sina förråd vid Luzon, och då de kommo tillbaka var det för sent. Amerikanerna hade utdelat ett fruktansvärt slag mot den norra japanska flottan. Då den slagne fienden drog sig tillbaka, anfördes han ständigt av Onkel Sams 14. flygkår, alltunder det amiral Halseys slagskepp lät kanonerna spela.

Medan detta pågick etablerades strid även i de smala sunden vid Mindanao och Surigao. Den sydvästra japanska anfallsflottan hade utsatts minst för amerikanska flyganfall och stävede framåt för fullt. Den möttes av en mindre styrka under befäl av amiral Oldendorff, som förstod att mästerglitt utnyttja möjligheterna vid Surigaosundet. Efter ett häftigt anfall med motor-torpedbåtar satte hans fartyg med mycket litet flygunderstöd in en fyrtyominuters lång spårreld, som kostade fienden två slagskepp och flera kryssare. Därpå utsattes japanerna för en störtkur av bomber, vars verkan kunde påvisas genom de mängder av olja, som efter anfallet flöt på Mindanaosjöns vatten.

Men mera komplicerat blev läget i det mellersta stridsavsnittet. Amiral Kinkaid's små hjälphangarfartyg utsattes för häftiga japanska anfall, redan innan flygplanen ombord hunnit starta. De små fartygen hade ingen möjlighet att undkomma sin snabba fiende; med hjälp av radion rapporterade de sitt förtvivlade läge. Tre amerikanska örlogsfartyg voro ur leken, innan ens en del av flygplanen lyckats starta. Men dessa Hellcat- och Avengerflygplan från hjälphangarfartygen togo emellertid upp striden och dök genom de täta molnen från luftvärnsgranaternas brisader ned mot fienden.

Halsey kommer till hjälp

Amiral Halsey, som hört sin kollega Kinkaid's nödrop, lämnade den retirerande norra japanska flottan åt de i Kina baserade fästningarna och satte kursen sydväst med högsta fart. Ungefär samtidigt hade Mitschers flygstyrkor åter klargjorts och störtade sig in i striden. Ett av amerikanernas små hjälphangarfartyg förstördes genom en japansk självmordspilot, som dök rätt in i fartyget, varvid det exploderade. Men två tunga japanska kryssare sänktes strax därefter, och så fann fienden det bättre att sätta svansen mellan benen och söka fly genom S:t Bernadinosundet, ivrigt förföljd av Mitschers flygare, som flera dagar framåt jagade skadade och strandade fientliga fartyg i de talrika kanalerna och sunden mellan de filippinska öarna för att söka



överföra så många fiender som möjligt från »skadade» till »sänkta»-listan.

Utan tvivel var amiral Mitschers djärva och oförvägna hangarfartygsbaserade flygstyrkor den direkta orsaken till de amerikanska styrkornas framgångar. Fienden togs med överraskning; trots att han visste, att de amerikanska flygarna voro goda motståndare, så hade han inte räknat med en sådan enorm koncentration av hangarfartygsbaserat flyg som understöd åt de marins stridskrafterna. Större delen av hangar-

(Forts. på sid. 54.)





KRIGARE I KARIKATYR

Wing-Commander Oakley-Beuttler — Tatlers tecknare — är redan känd av FLYG:s läsare. Här är han igen — ovan med en skildring av hur det kan gå om man glömmar »släppa av» korven och nedan med några tips för commando-truppernas kamouflage.

De engelska stridsflygarna har utrustats med ypperliga gummbåtar för livräddning. Instruktionen för deras användande skulle dock kunna »fjösän» att le, vilket ovan demonstreras. Nedan visar Beuttler »fullskärmschopparvolontärernas» första träning!



EN TRAFIKFLYGARBRAGD

TVÅ INTENSIVA TIMMAR

'ÖRNE'NS' BESÄTTNING BERÄTTAR

Aerotransports flygkaptener är sannerligen inga »busschaufförer» (därmed intet ont sagt om detta hedervärda skrä). Om någon till äventyrs ett ögonblick skulle ha förmodat någonting sådant, då har han tagits ur sin villfarelse på effektivast möjliga sätt genom den bragd som flygkapten Torsten Boltenstern (t. v. på bilden här intill) med hjälp av chefstelegrafisten Sigurd Rosén (t. h.) utförde med DC-3:an »Örne» efter Gotlandsbåten Hansas undergång den 24 november. I urusel sikt med hållande regn, som sköljde vindrutan, höll »Boltas» sitt 11 ton tunga flygplan i tinal några meter över den krabba sjön under ideliga svängar, medan havsytan kammades igenom under ett minutlöst letande efter Hansas eventuella överlevande. Sigge Rosén höll i varje ögonblick reda på var »Örne» befann sig i det ogenomträngliga diset och så fördes den systematiskt till den lilla flottan med de två överlevande, vilka aldrig kunnat hittas från sjön. Denne utomordentlige ABA-lärare i radionavigering utförde här ett praktiskt mästarprov kanske utan motstycke. Se på kartan, där »Örne»s sökarväg lagts in med rött och 111 av de 126 pejlingarna prickats in. Hur var det möjligt med detta stora flygplan, vars 17 passagerare trots allt aldrig var i någon fara, så suveränt som kapten Boltenstern behärskade sin DC-3:a. Flygvapnets utsända spaningsplan måste vända i det dåliga vädret. De två ABA-männen var fast beslutna att finna Hansas överlevande. De fann dem och dirigerade hjälpen dit. Här nedan berättar de för FLYG, hur det gick till.

Ingen sade ett ord om någon olycka, när jag kom ut till Bromma på fredagsmorgonen och gick upp för »att ta vädret», säger kapten Boltenstern. Jag gick ned till plattan och där kom förste trafikledaren Tedde Andersson springande efter mig med ett telegram från Visby.

Hansa hade inte anlänt till Visby på morgonen. Kunde nedgående ABA-planet spana efter den på vägen?

Jag var genast övertygad om att en olycka inträffat och gav omedelbart order om nytankning. »Örne»s normala 1050 liter för 17 passagerare tur och retur Stockholm—Visby fylldes på till 1600 liter och lika mycket rekvirerades telegrafiskt att stå redo på Visby flygfält för återfärden.

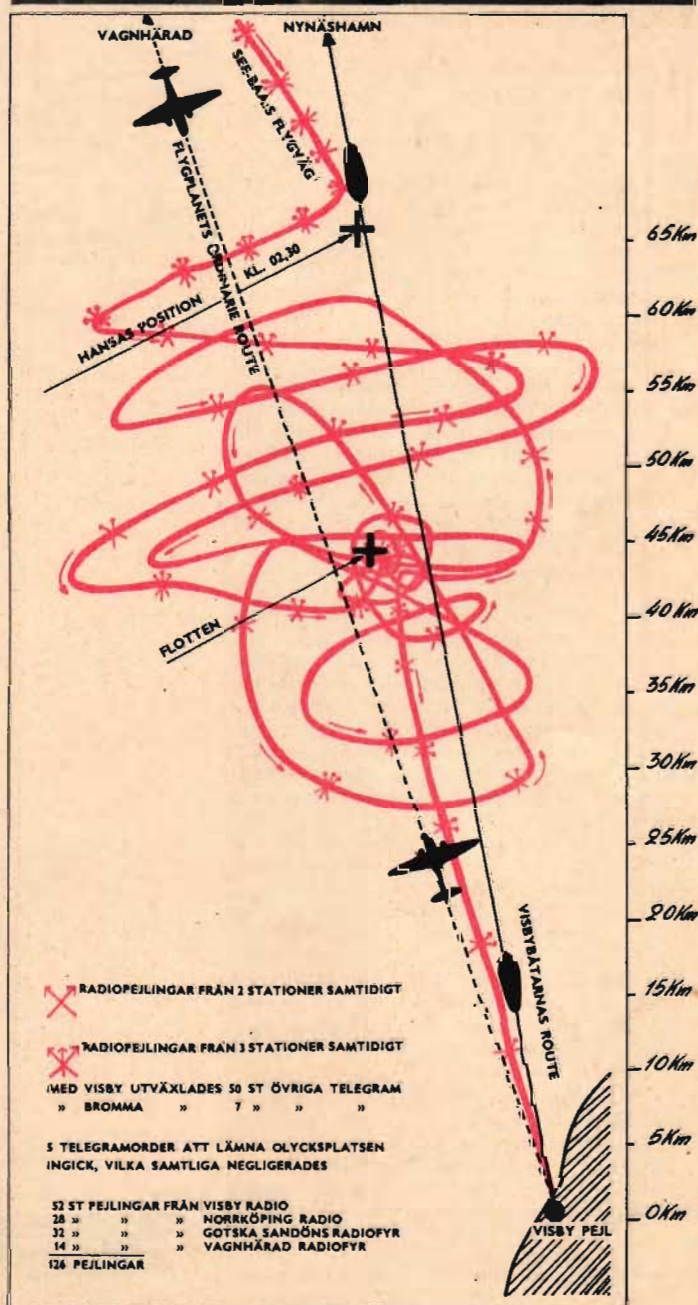
Det var ingen tid att skaffa fram ett sjökort — vi hade fått Hansa position 58° 15' nord och 18° 00' ost, när hon sist sågs kl. 02.30 — men Sigge lade ut det på stora pejlkartan.

I riktning mot Vagnhärad höll vi oss under molnbasen på c:a 100 m. Vi började omedelbart bestämma det område, inom vilket vi skulle söka, och då uppstod mycket snart frågan: Vad var det för vind och strömsättning på natten? Sigge gjorde hela tiden egenpejlingar på de obemannade radiofyrrarna i Vagnhärad och på Gotska Sandön. Medan vi flög genom de låga molnslöjorna begära dessa uppgifter från marindistriktet — morgonvinden 40 km och sydlig, strömsättningen oviss — och ta »koll» på vädret — lågt i tak just då men sämre ändå till sjöss.

För att inte börja söka för långt söderut utgick vi ifrån att Hansa förolyckats redan 3 minuter, innan den officiellt senast rapporterades, och beräknade den nordligaste punkt, dit eventuella flottar, livbåtar eller vrakspillror kunde ha drivit under förmiddagen.

Och så började vi kamningen. Sigge mallade in oss exakt genom ideliga pejlingar på Norrköping radio, Vagnhärad och Gotska Sandön. På 30—50 meters höjd gick vi över den krabba sjön men om det var kytigt, så märkte i varje fall inte vi det — vi hade alldeles för mycket annat att tänka på. Det regnade hela tiden och vindrutan dröp av vatten. Sikten var usel.

Passagerarna? Jo, visst tänkte vi på dem men vi ville inte säga (Forts. på sid. 30.)



NÖDLÖGN GAV PASS TILL KRIGET



Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

Efter att ha tjänstgjort på olika flygfält kom jag till Lemoore i San Joaquin-dalen i Kalifornien, och där fick jag uppleva en av mitt livs värsta perioder. Det var inte därför att Lemoore var något dåligt ställe. Nej, tvärtom. Men kriget kom närmare och närmare och jag kom allt längre från aktiv krigstjänst. När kriget började den 7 december började jag skriva till generaler över hela landet för att försöka komma ifrån skolförbanden. Jag hade varit instruktör i fyra år och det var rasande enformigt. Jag visste ju att instruktörerna var nödvändiga men jag ville slåss och jag trodde, att om jag med min erfarenhet fick komma ut och slåss så skulle jag kunna komma tillbaka senare och bli ännu värdefullare som jaktförarinstruktör.

Slutligen började saker och ting hända. Jag fick order att inställa mig på March Field. Jag gav mig knappast tid att ens ta med mig min tandborste, ty det hade stått »omedelbart» i telegrammet. Jag hoppade i en bil och körde som en vansinnig genom dalen och över Tejon-passet genom snön däruppe på toppen med nästan 145 kilometers fart till March Field. Jag anlände dit under mörkläggnings och fastän jag skulle komma att vara med om en hel del krig senare slår jag vad om att jag aldrig varit så nära döden under det här kriget, som när jag med släckta lyktor försökte följa linjen i landsvägen som inte fanns där. Stora armélastbilar körde förbi med svaga knappnålsstora blå ljus och när jag tittade ut ur min bil var det nära att lastbilarna skalat bort mig.

Slutligen kom jag fram och rusade upp till högkvarteret och operationsavdelningen, väntande att vilken minut som helst bli tillsagd att hoppa upp i en P-38 eller P-40 och gå upp och skydda Los Angeles. Det fanns många andra likadana som jag ty tydligen hade alla förare med jaktutbildning samlats.

Varje dag kom jaktdivisioner förbi på väg upp efter kusten och vi blev allesammans väldigt avundsjuka, när vi såg dem. Det enda uppmuntrande som hände var en radioutsändning, som berättade att kapten Colin P. Kelly och hans besättning hade

I första artikeln ur boken »Gud är min andre-pilot» berättade överste ROBERT L. SCOTT, hur »döden flög postens». Efter postflygningarna återgick han till instruktörsjobbet vid Mitchel Field och i denna andra artikel ur boken skildrar han hur han endast tack vare en nödlögn fick komma i aktiv krigstjänst — till en början som förare på en »Flygande fästning», som skulle till Kina och därifrån anfälla Japan från väster samtidigt som general Doolittles »Mitchells»-bombplan anföll från öster.

sänkt det japanska slagskeppet Haruna. I det enviget blev Kelly den förste krigshjälten och jag var mycket stolt. Ty Kelly hade varit min elev på Randolph Field. Jag kunde så väl komma ihåg den utmärkte studentens utomordentliga lämplighet som stridsflygare. Han hade brutit nyckelbenet i en fotbollsmatch i Randolph men hade inte berättat det för någon i flygledningen. När jag tittade i backspeglarna såg jag att han höll spaken i vänster hand och när jag tillrättavisade honom fick jag höra om olyckshändelsen. Jaktflygare Kelly hade varit så ivrig att fortsätta sin flygutbildning att han fullkomligt struntade i brutna ben. Det är av sådant virke hjältar är gjorda.

Men — jag ville slåss själv. Jag kunde så väl komma ihåg de år efter år jag hade varit flyglärare i Panama vid 78:de jaktdivisionen. Jag hade alltid varit för ung för att leda en rote, en grupp, en division eller vad som helst. Så plötsligt fick jag veta nu här, att jag inte bara var för gammal — föreställ er det, vid 34 års ålder — för att leda en division utan också för gammal för att leda en flottilj. I själva verket var jag för gammal för att flyga ett

jaktplan i strid. Jag brukade tala om för generalerna att från att ha varit för ung hade jag plötsligt hoppat iväg och blivit för gammal. Jag hade aldrig varit lagom gammal.

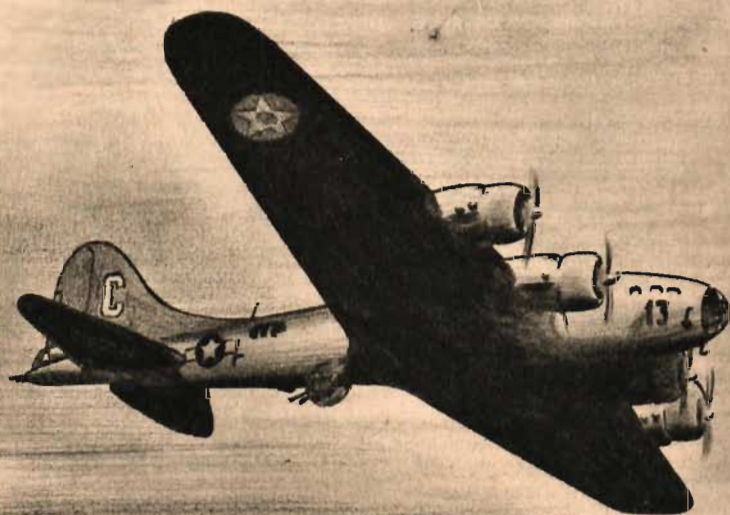
Men alla argument ledde till ingenting och efter att ha väntat vid March Field i tio dagar blev vi beordrade tillbaka till våra hemmastationer. Jag återvände till Lemoore i San Joaquin. Jag vet att det inte fanns en man på Bataan som var sorgsnare än jag den kvällen. Så kom det order att jag skulle anmäla mig i Victorville — här skulle det väl finnas en chans och jag välkomnade den. Jag fann mig själv som chef för en tvåmotorig skola — jag kom alltså jämt längre och längre bort från kriget.

Så — när framtiden såg sämre ut än någonsin tidigare i hela mitt liv kom ett telefonsamtal från Washington, från en överste.

— Har ni någonsin flugit ett fyrmotorigt plan?

Jag svarade omedelbart: — Ja sir.

Jag hade flugit en några få minuter. I varje fall hade jag gjort det i tankarna medan jag stod bakom föraren och andre-piloten — men det var enda gången jag



Skulle detta härliga plan förloras till ingen nytta.

någonsin varit i nosen eller förarsätet på en »Flygande fästning». Hans nästa fråga var:

— Hur många timmar har ni flugit den? — Elvahundra, talade jag om för honom; det var ju ingen idé att slå i honom en historia, om den inte var god, och när allt kom omkring, ansåg jag detta vara en vit sorts lögn — en nödlögn som var absolut nödvändig, om jag skulle komma ut i kriget.

Efter att ha lämnat dessa upplysningar gick jag tillbaka och väntade med mina förhoppningar på våg uppåt. En kväll tidigt i mars 1942 blev de sanna — och för mig lät det som en saga, för bra för att vara sann. Jag skulle anmäla mig vid ett fält i de centrala staterna. Där skulle jag få stridsorder av ledaren av vårt uppdrag.

När jag nådde samlingsplatsen fann jag att jag skulle anmäla mig för överste Caleb V. Haynes, en av de största jätteplanförarna — en av de förare i vårt flygvapen som hade ägnat mycket av sin tid för att göra det fyrmotoriga bombplanet till det vapen det är idag.

Vi skulle flyga tretton fyrmotoriga bombplan — en B-24 och tolv B-17E — till Asien. Där skulle vi lasta våra skepp med bomber, när vi kommit så långt österut som möjligt, och sedan skulle vi bombardera mål i Japan. Våra order gick ut på att vårt anfall från väster skulle samverka med ett annat anfall, som skulle komma från öster. (Doolittles. Reds, anm.).

Vid punkten utan återvändo

Våra flygplan var i Florida, där de gjordes stridsberedda men vi var tvungna att ta vägen över Washington för att — hjälpnadsväckande nog under krig — ordna våra diplomatiska pass. Jag minns att jag trots glädjen över uppdraget inte kunde låta bli att undra, vad det här egentligen var för ett slags krig. Vi måste ordna pass för att kunna slåss. Visa erhöles för alla de länder vi skulle flyga över och genom — Brasilien, Liberia, Nigeria, Egypten, Arabien, Indien — och speciellt Kina! — Visa för att få gå ut i kriget!

Så snart vi landat i Florida rusade jag till mitt skepp — B-17E — flygkår nummer 41/9031. Snart målade jag på dess nos Japans röda karta med ett modernt bomb-siktets härkors över Tokio. På min dåliga latin hade textats *Hades ab Altar* — eller ungefär *Helvetet från ovan*.

Jag klättrade upp i förarrummet i mitt skepp och mötte min besättning. Varje man var en karaktär, varje man brann av iver att komma iväg.

Jag gjorde två landningar den eftermiddagen och på kvällen klättrade jag igenom hela flygplanet och läste på alla skyltar och lärde mig från början, vad det var som kom det stora skeppet att flyga. Nästa dag flög jag det ensam i fyra timmar och efter min tjugunionde landning kände jag att jag var redo att starta för kriget.

Sergeant Aaltonen, färdmekanikern, hade i uppdrag att hålla motorerna i perfekt form och som regel stod hela den enrollerade personalen under honom. Han var en flitig finne och en av de modigaste män jag någonsin träffat. Jag kan se Aaltonen nu, där han stod bakom min och andre-pilotens stolar, oberörd i de häftigaste stormar. Han betraktade ständigt de många instrumenten, väntande på att korrigera det minsta lilla fel till och med innan det hände. När vi var förlorade över



Aaltonen stod där bakom oss — oberörd i de häftigaste oväder och alltid väntande på att korrigera det minsta lilla fel t. o. m. innan det inträffade.

spårlöst hav var han aldrig bragt ur fattningen men redo att i vilket ögonblick som helst meddela bränsleåtgången och bästa varvtalet för bästa ekonomiska marschfart. En gång när han fick höra, att vi sannolikt måste landa på Atlanten syntes ingen förändring i hans ansiktsuttryck; han började bara helt enkelt att flytta utrustningen till en plats, varifrån den snabbt kunde placeras i gummibåtarna. I händelse av strid var det hans uppgift att bemanna ryggtornet med dess dubbla 12,7 mm kulspjut.

Jag hade oroat mig varenda minut medan vi väntade på att starta av fruktan, att något högdjur skulle få mina order ändrade, innan jag kunde komma i väg. Mitt plan skulle nämligen starta sist. De andra tolv hade gett sig i väg med överste Haynes först i sin B-24. Var och en skulle separata sig ut till Östern med instruktion att samlas i Karachi, Indien, för slutliga order. Och Karachi låg nära 20 000 km bort.

Men vi kom i väg. En inorgon startade vi från Brasilien och satte kurs ut över Sydatlanten mot Afrika.

Vi hade nått vad vi flygare kalla »punkten utan återvändo». Ni förstår, den punkt, varifrån det är längre tillbaka än att fortsätta. Jag kommer ihåg att jag kände mig mycket glad över att inte behöva oroa mig över att vi skulle behöva vända och flyga tillbaka genom en ovädersfront bakom oss.

En enda utväg kvar

I gryningen den 5 april klev vi ned från 5 000 till 500 meter och på denna låga höjd gled vi fram över det lugna havet, stirrande framåt efter land med ivriga ögon, ty efter omkring 3 000 km flygning var vi trötta. Vi visste att vi ännu måste vara fyra, fem hundra kilometer från kusten men vi var ivriga att få se en skymt av den svarta världsdelen. Besättningen kom bakifrån och fram till oss och vi stirrade allesammans ut genom vindrutorna, var och en önskande att han skulle bli den förste att ropa »Land, ohoj!» Men ropet

kom inte och vi fortsatte att flyga på samma kurs tätt över vattnet.

Så hände något underligt. Vi hade flugit på ungefär 81 graders kurs hela natten men plötsligt anropade navigatören över besättningstelefonen och sade: »Ändra kursen till 135 grader.» Just då mumsade jag på en smörgås — och, gossar, jag tappade den nästan. Jag kände att tuggan blev större och större och slutligen måste jag skölja ned den med det sötade kaffe, som man hade gjort i ordning åt oss i Natal. Jag tittade över på andre-piloten och han hade hört den nya kursen och såg förbluffad ut han också. Jag tittade ned på havet och undrade varför i helsike vi gjorde en så radikal kursförändring. Så kom jag plötsligt ihåg, att jag hade sagt till navigatören att jag skulle flyga helt efter hans anvisningar, och ändrade kursen till 135.

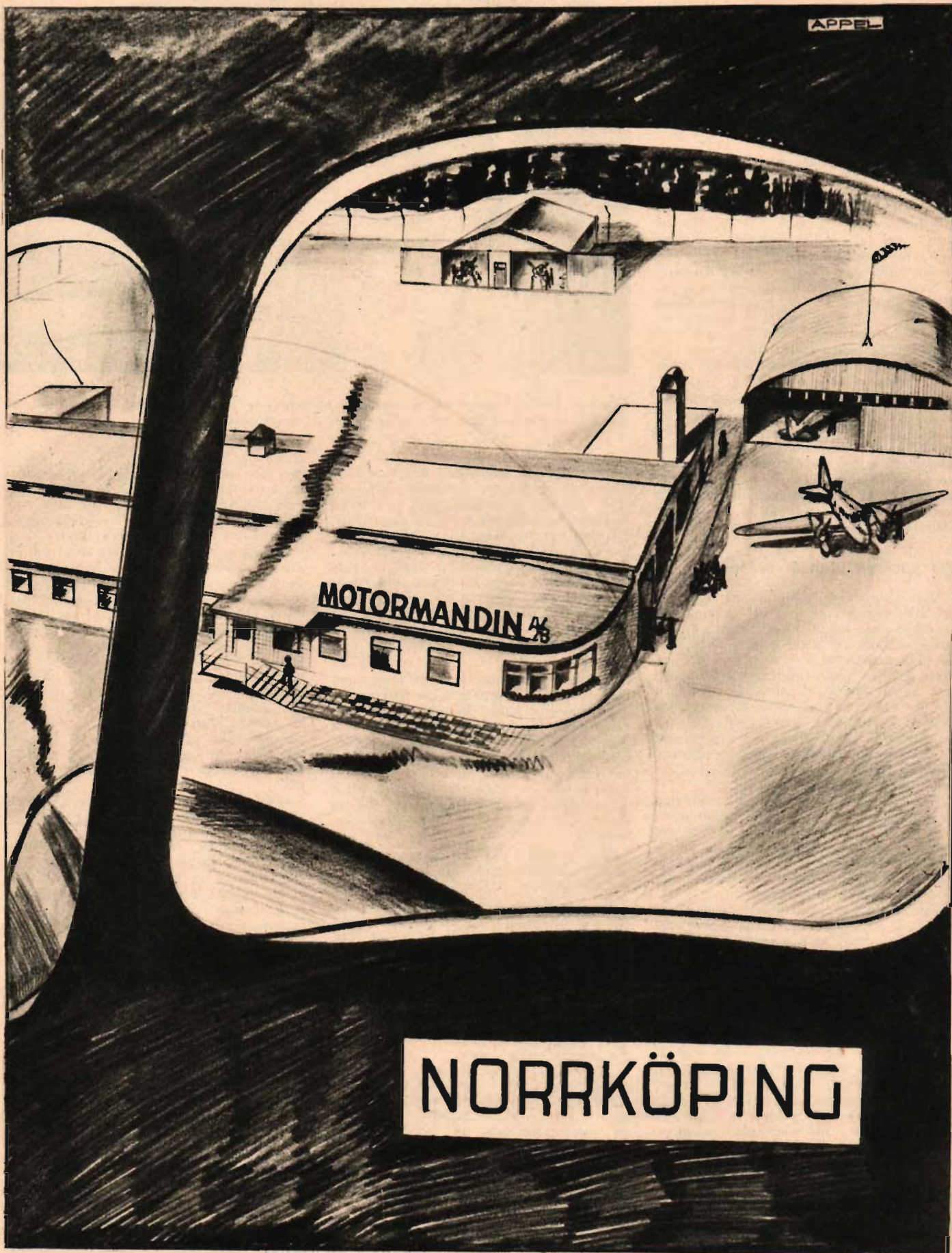
»Doug, ta den en minut. Jag går ner och ser efter vad det är fatt.» Jag gick ner till navigatörens hytt.

»Hör på här, Jack», sade jag, »vi har följt kursen precis och vi borde träffa på Afrika inom en timme och plötsligt gör vi en radikal kursförändring på omkring nittio grader. Vad är det för fel?» Han såg en smula orolig ut, rynkade pannan och sade:

»Näväl, överste, jag vet inte...» Jag var nära att kvävas, innan jag kunde fråga: »Vad menar du att du inte vet?» Och den förfärliga fruktan, som kom över mig, var ungefär så här: Här är vi i ett underbart plan nio män som antas samtränade till ett lag och på väg till kriget. Hur kan vi ha råd att förlora något sådant i Atlanten? Jag tänkte inte på att vi skulle förlora våra liv eller bli tvungna att driva omkring på Atlanten i en gummibåt under dagar och dagar och jag visste att ingen av dessa män skulle ha tänkt på det. Jag tänkte på det plan vi skulle ta till kriget och jag tittade tillbaka på Jack och sade: »Vad gjorde du? Vad gör du? Vi har flugit på rak kurs.»

»Jag gjorde ett misstag», sade Jack. »När jag ställde mina klockor förra natten i luf-ten efter starten.»

(Forts. på sid. 58.)



NORRKÖPING

DET PRIVATA MOTORFLYGET DOMINERADE KSAK:S ÅRSMÖTE

Det märks på många sätt att kriget snart är slut — och inte minst tydligt kunde man skönja fredens »slagskugga» på KSAK:s årsmöte lördagen den 25 november. Från flygklubbarna hade en mängd motioner inkommit och dessa idéers banérförare nöjde sig inte med att förslagen lades till handlingarna utan diskussion.

Den viktigaste motionen hade väckts av Stockholms flygklubb och Norrköpings flygklubb och begärde en förnyad utredning om understöd till det privata motorflyget. Talare efter talare anmälde sig och gjorde sina inlägg. Resultatet blev att årsmötet beslöt ge KSAK i uppdrag att sätta i gång med en undersökning. Det är inte heller alldeles omöjligt att det blir ett motorflygar-ting i början av nästa år.

Diskussionerna kring motionerna bjöd på en hel del roande repliker. När t. ex. frågan om lägre hangaravgifter för ideell flygverksamhet var på tapeten med vännerna Bertil Florman och Mac Hamilton som kvicka huvudaktörer tillfrågades den sistnämnde av ordf. prins Gustaf Adolf: »Du vill alltså ha en utredning?» varvid kapten Hamilton svarade: »Ja, men med oförvillade krafter!» (Underförstått: Brommachefen måste vara part i saken.)

»Ja», men då kommer ju inte du med!» sa ordföranden. Alla vet, att både Bertil och Mac är bra och rediga karlar, men ett skämt piggar ju alltid upp. Beslut: KSAK skall efter utredning ingå till Väg och Vatten med anhållan om lägre hangarhyror, om det nu ordnas genom mindre och billigare hangarer eller på annat sätt.

Norrköpings flygklubb, som har svårt att finansiera sin segelflygverksamhet — vem har inte det förresten? — ville ha »ändrade grunder för utgående av statsunderstöd åt segelflyget» men efter kloka inlägg av bl. a. överste Silfverberg kom man överens om att det vore farligt att löpa linan ut — d. v. s. gå till kungen fram — med anhållan om en statlig utredning. Det räckte med att låta den stanna inom KSAK.

En annan kvistig fråga var »ändrade grunder för försäkring av flygplan inom privatflyget». Motionären, Norrköpings flygklubb, hade föreslagit att försäkringspremierna skulle beräknas per flygtimme för motor- och segelplan samt per start för glidplan. Den statlige flygledaren på varje plats skulle intyga riktigheten av det uppgivna tim- resp startantalet. Norrköping hade inom klubben försökt med en fond för självrisk och några företag och enskilda i staden hade tecknat förbindelser att betala så och så mycket om... Till en början gick det bra i lös men inte i längden. Men hur vore det med en sådan fond inom KSAK?

Den allmänna meningen bland deltagarna i Kungl. Svenska Aeroklubbens årsmöte 1944 var att det var mycket bättre på alla vis än förra årsmötet. Nu fick — eller kanske rättare sagt våga — man resonera sig igenom problemen, d. v. s. de från flygklubbarna inkomna motionerna. Den viktigaste motionen krävde en förnyad undersökning om understöd till det privata motorflyget. Freden är i faggorna!

frågades det. Från försäkringshåll betonade man vid årsmötet att bolagen gör vad de kan för att sänka premierna. »Försäkringshåll» — det var byråchef Norlin för Nordiska Poolen och kapten Odén från Fylgia, två i flygspörsmål synnerligen bevandrade herrar.

Flitigaste motionär var Norrköpings flygklubb med sitt namn på fem motioner. Ännu ett tecken på att freden närmar sig att denna gamla livaktiga motorflygklubb börjar röra på sig på allvar. Dess ordförande i motorflygsektionen, red. Evald Gustavsson, hade tydligen gett sig katten på att klubben skall hålla sig ett par avgasrörlängder före andra klubbar när freden kommer. (»Åja, det skall vi bli tre om», säger förstås stockholmarna och skåningarna...)

I övrigt resonades det bl. a. om hög-värdiga segelplans utdelande till en del klubbar. Beträffande tvåsitsiga segelplan deklarerade ensamvargen Kalle Svansson som vanligt att han inte tror på DK-utbildning — »den är för dyrbar; vi har ingen Kranich men har ändå klarat oss bra i SSFK».

Forslund-Gävle bad KSAK hjälpa till med att ordna bättre inkallelseförhållanden för klubbarnas instruktörer och att försöka få spärrade fält fria. Det gick inte alls, svarade prins Gustaf Adolf. Det är krig i världen och ordföranden som representant för försvarsstaben (ej som ordf. i KSAK) kunde tyvärr inte ta hänsyn till vad klubbarna tyckte. Begärda förvarningar om spärrningar och inkallelser var också omöjligt att ordna.

Ingen rädder...

Man kan tacksamt notera att den förut tydligt märkbara rädslan för de höga herrarna där framme vid ordförandebordet nu tycks vara på väg att försvinna. Det var helt enkelt flygfolk som resonerade med flygfolk.

(Forts. på sid. 44.)

... och (t. h.) Allebergspokalen till löjtnant Gunnar Henriksson, Hjo flygklubb. — T. v. argumenterar byråchef Ljungberg inför årsmötesdeltagarna.



Prins Gustaf Adolf överlämnar FLYG:s pokal till individuella segrare i rikssegelflygtävlingen, Björn Andersson, SSFK.



... dir. C. A. Wicanders vandringpris till densamme som toppman i Stockholms segelflygklubbs segerlag (»Flygar-Lasse» bakom).



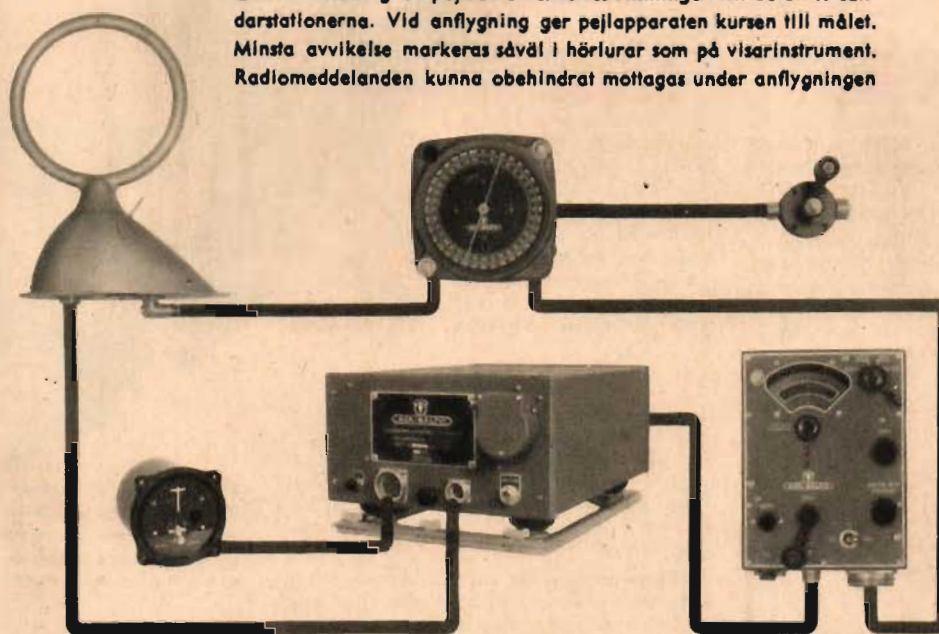
... Svenska Dagbladets hederspris till individuella tvåan ing. Sven Widengren, Västerås...



AGA-BALTICS FLYGPEJL

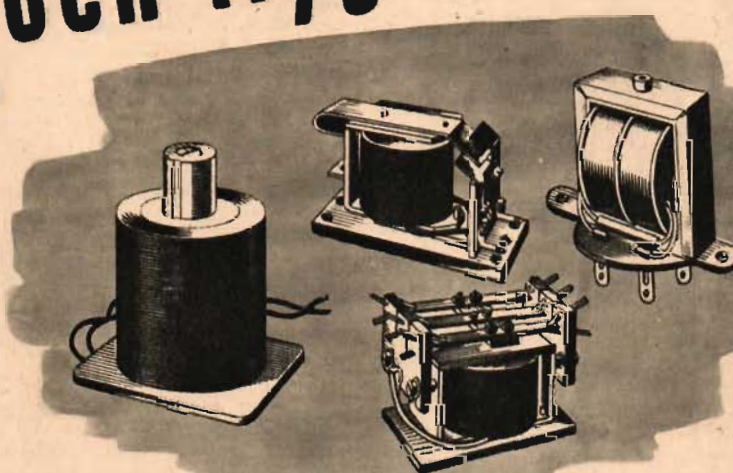


Genom vridning av pejlramen erhålles riktningen till de olika sändarstationerna. Vid anflygning ger pejlapparaten kursen till målet. Minsta avvikelse markeras såväl i hörlurar som på visarinstrument. Radiomeddelanden kunna obehindrat mottagas under anflygningen



AGA-BALTIC A.-B. LIDINGÖ

SEM och flyget...



SEM reläer, elektromagneter, transformatorer m. m. fylla viktiga funktioner i radio- och signalutrustningen på både jakt- och bombplan.

A.-B. SVENSKA ELEKTROMAGNETER - ÅMÅL

"Nordens magnetcentrum"

Samspelet mellan luftvärn och jaktflyg har man haft goda tillfällen att öva nere i Skåne vid inflygningar och nödlandningar av främst allierade plan. Nedanstående artikel ger en intressant inblick i hur luftvärnet arbetar. — Bilden t. h. visar hur en »Liberator» efter varningsskott från iv och efter att sista sträckan ha eskorterats av svensk jakt går ned för att landa på Bulltofta.

Av CELA

Det var den första vårdagen i år. Lugnt och varmt. Solen värmd oss från en blå högsommarhimmel, och det kändes riktigt gott efter allt rusk och den pinande fuktiga blåsten på slätten. Det var faktiskt som om hela naturen ville vara med om den stora högtiden. Ty det var påsk!

För oss i beredskap betyder helgen så litet. Var dag är i stort sett lika. Och vi luftvärnare hade bara att konstatera att beredskapen skulle upprätthållas under påskhelgen. Påskdagen hade alltså börjat som alla andra dagar i fält. Tjugo sekunders beredskap på bägge pjäserna från kl 0200—0700. Ty det är vid den tiden vi kan vänta eventuella flyttfåglar. Tjugo sekunder — ja det betyder i stort sett, att man ligger eller sitter i omedelbar närhet av pjäsen, beredd att efter högst 20 sekunder kunna följa målet i rymden.

Det hade varit lugnt i natt. Det var ju i alla fall påskafton, tänkte vi. Varken målspanaren i sin lyssnargrop — man hör nämligen bättre, om man kommer ner i jor-



LUFTVÄRNET ÖPPNAR ELD

den ett litet stycke — eller signalisten hade uppfattat något misstänkt i etern. Morgonkaffet var utdruckt och den beredskapsfria delen hade vandrat iväg till den lilla landsortskyrkan.

Klockan närmade sig 22.00, då radion, som ständigt kör Tyskland eller TT, med sin metalliska stämma förkunnar: »Achtung. Achtung. Luftlagemeldung», och meddelar att starka bombplansförband befinner sig på inflygning över nordvästra Tyskland med kurs österut. Signalisterna äro i sitt ässe. Telefonbordet bemannas och på kartan följer vi fåglarnas väg. Kiel och Lybeck passeras med stadig östlig kurs. Då måste det gälla Berlin. Jag ger signalisten order att gå över på kortväg och avlyssna den tyska jaktcentral, vi några dagar tidigare upptäckt av en händelse. Efter en stunds sökande får han in stationen, som ständigt ändrar frekvens men håller sig inom vissa rätt snäva gränser. Stationen får småningom liv och en kvinnostämma, förmodligen en s k Blitzmädel, talar sitt svårförståeliga språk. Ännu sker nämligen all ordgivning med kod. Vi har bara att vänta. I snabbare lägen övergår hon nämligen till klartext och dirigerar det för Berlin och Brandenburg avsedda jaktförsvaret mot den allierade armadan.

Vi kan alltså följa luftstridens olika skeden. Förbandet är redan informerat om läget och genom vår batteriplatshögtalare, som är kopplad till pjäser och förläggningar, får också soldaterna en fortlöpande skildring av anflygningens olika faser och det nu påbörjade luftslaget. Kvinnorösten låter oss nu förstå, att anfaller i huvudsak är slut, och att huvudparten av bombflottan i en båg åt sydväst söker undkomma den nu allt talrikare tyska jakten. Snart

passerar armadan Frankrikes kust någonstans söder om Calais och har väl ännu några minuter senare återvänt till sina baser.

Vad som intresserar oss mera, är att en mindre del av bombplanen fortfarande är invecklad i strid över Berlin och Pommern. De jagas emellertid nu sakta mot norr, över Stettin och vidare ut över Östersjön. Striden fortsätter ett gott stycke till havs, innan jakten släpper, men slutligen återkallas den och jaktcentralen blir åter tyst.

— Att dom går norrut det kanske betyder att dom kommer hit, säger någon. Och förmodligen kommer de återstående planen att ta vägen över Skåne på återvägen till sina baser.

Plötsligt hör posten i fjärran det bekanta ljudet av eldgivande automatkanoner. De är alltså redan här! Klockan är exakt 23.11. Order om färdig tropp ges. Några sekunder senare pekar pjäsmynningarna mot söder — den troligaste inflygningsriktningen. Observationsmanskapet vid sina fina instrument ser ännu ingenting, men i fjärran hör man de typiska svängningarna av amerikanska motorer. Några minuter senare, klockan 23.14, kommer första planet svepande på låg höjd över de förvridna martallarna som begränsar vårt synfält i söder. Pjäserna följer redan målet, det är en »Liberator»; avståndsmätaren läser entonigt sitt ett-åttahundra då ordern kommer: »Automat 5-skott!»

Den första spårljussalvan med ett tydligt framförläge rusar planet till mötes. Efter några sekunder följer ett nytt spårljusknippe men planet fortsätter sin kurs. Spårljusbollarna närma sig alltmera planet för att till slut fläka upp ett hål i vänster-vingens centraldel. Innermotorn stannar och

hela planet vacklar till en smula. Ur ryggtornet kommer de röd vita bollarna till tecken på att planet befinner sig i nöd. Till yttermera visso faller planet sakta ut landningsstället och visar på detta sätt sin avsikt att söka landa.

Vårt intresse fångas nu av ett nytt plan, även det en »Liberator», som kommer från sydväst. Omedelbart efter det skogsridån passerats kommer vår första elddusch. Nödsignalen följer och planet vinglar iväg mot väster för att slutligen gå ned.

Nu har jakten blandat sig i leken och luftfaran för X larmområde kommer klockan 23.18. Så dyker plötsligt nästa upp. Det är en »Fästning», som går rakt mot oss på ungefär 200 meters höjd. Ett lätt mål även om vinkelhastigheten blir stor på låg höjd. Pjäserna följer perfekt och en femskottserie lyfter »Fästningen», som om en jättehand fattat den. Nu kommer jakten, vi inställer elden på tecken från ett av jaktplanen och överläter åt våra flygande kamrater att ta hem det ståtliga planet.

Signalisterna har fortfarande fullt upp att göra. »Luftsamtal» rapporteras till myndigheterna om vårt förehavande. Efter en timme kommer »luftfara upphör». Ungefär samtidigt meddelar radion: »Über das Reichsgebiet befindet sich kein feindliches Flugzeug. Ende der Durchsage.»

Pojkarna som varit rätt tysta under dessa allvars- och ansvarsfyllda minuter blir åter talföra. En pjäs i sänder tas nu isär och görs klar för ny insats.

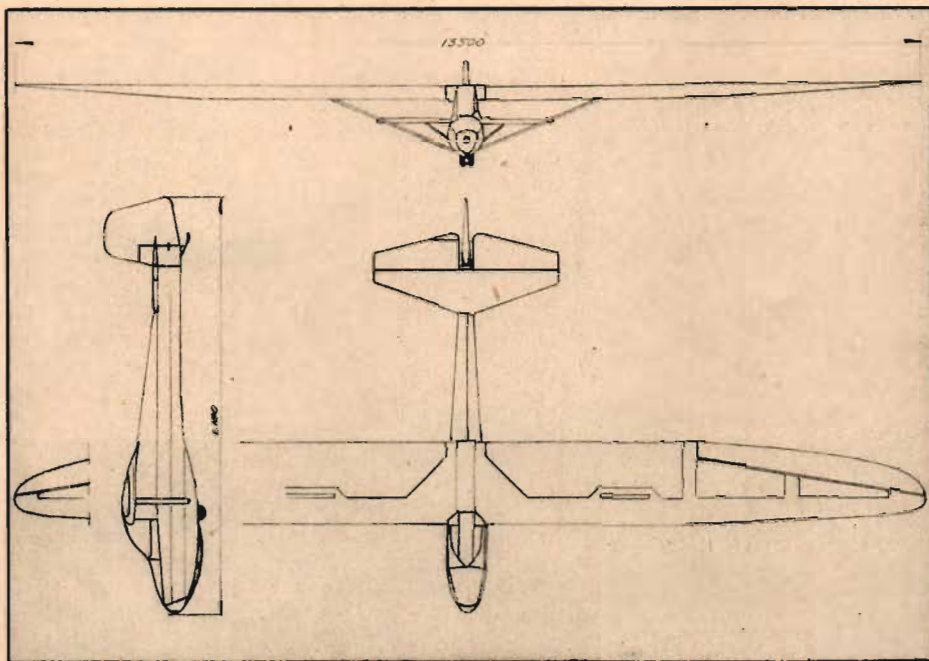
Eftermiddagen blir emellertid lugn och förbandet återgår till det rutinmässiga. Trots helgen kommer fotbollen fram och timmarna mellan middag och kvällsmat rinner snabbt bort.

(Forts. på sid. 54.)

SVENSK "BABY" MED STÅLKROPP

LH-22

Övningssegelplan som kan säljas i byggsats för mindre än 5000 kr?



Så här ser det nya övningssegelplanet LH-22 ut i treplansklass. Det har konstruerats av ing. Lennart Hemminger i Norrköping och är nu färdigt för klädsel.

Det gamla hederliga övningssegelplanet Grunau Baby äger i stort sett lämpliga egenskaper för sitt ändamål men har ändå blivit utsatt för en hel del klagomål. Om man har råd att vara kräsen kan man nämna följande brister hos Babyn: ur *konstruktionssynpunkt*: allt för ömtålig framkropp, tämligen dåliga inspektionsmöjligheter, ej inbyggda starthjul och för fukt synnerligen ömtåliga dykbromsar, ur *flygsynpunkt*: dålig skevroderverkan (olämplig differentiering, felaktig utväxling av roder rörelsen), något spiralinstabil (vilket förorsakat de flesta större Baby-haverier), tröttande »körställning», olämplig pedalkonstruktion och frånvaron av trimningsmöjligheter.

Hur många som funderat på att avhjälpa dessa brister är oss obekant men ing. Lennart Hemminger i Norrköping var med säkerhet en av de unga män som grubblade mest. Resultatet blev att han konstruerade den här nya önske-Babyn. Han började bygga den först hos AB Flygplan och senare, när han slutat där, i en lokal som Norrköpings store flygdonator disp. Karl W. Hansson ställde till Hemmingers förfogande. När detta skrives är planet, som han kallar LH-22, klart för klädsel. Och hur skiljer sig den nya »Baby» från den gamla?

— Först och främst har LH-22 stålkropp, som är robustare och tåligare samt fordrar mycket mindre tillsyn än en trä-

kropp, svarar ing. Hemminger vid en intervju med FLYG. Jag har beräknat kroppen efter de tyska byggföreskrifterna för segelplan och bl a minskat sidoprojektionen till väl avvägt värde. Förarstolen är bekväm — man sitter bakåtlutad — och benställningen kan avpassas efter personliga mått eftersom pedalerna är ställbara och dessutom har »tåkontroll». Under kroppen finns utom skidan ett par inbyggda tvillinghjul, som underlättar start och transport på marken. I beklädnaden finns stora inspektionsluckor. Och så har jag ändrat skevroderutväxlingen och differentieringen till det bättre samt satt trimroder på höjdrodret. Dykbromsarna är av metall. Planet torde kunna säljas i byggsats för mindre än 5000 kr, inklusive instrument. Tillverkningen av LH-22 kan nämligen bli billigare och snabbare än för den gamla Babyn. Den nuvarande huven — först hade jag tänkt mig ett mera »amerikanskt» utseende men kunde inte få tag i plexiglas av lämplig dimension — har endast enkeltkrökta glas, vilket underlättar tillverkning och reparation samt ger utmärkt sikt. Man kan förstås också få »öppen» huv om man vill.

Dimensionerna är ungefär som Babyns. Spännvidden är några centimeter mindre, längden något större, höjden avsevärt mindre. Beräknat bästa glidtal uppgår ing. Hemminger till 1:18,5 vid 65,5 km/t och minsta sjunkhastighet till 0,84 m/sek vid 55,1 km/t. FLYG återkommer! P. M.

BÄTTRE KONTAKT MED UTLÄNDSKT SEGELFLYG

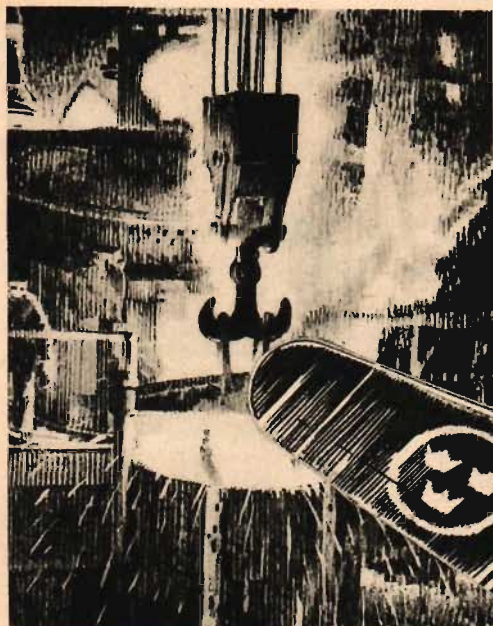
På grund av den isolering som kriget förorsakat har det ofta varit svårt att ge läsarna intressant textmaterial och vackra bilder från t ex det amerikanska segelflyget, i den tämligen nedskurna omfattning det nu bedrivs. Därför är det med glädje FLYG nu kan meddela att kontakten med USA kommer att förbättras avsevärt under 1945. FLYG:s hittillsvarande London-

korrespondent red. Gunnar Kristiansson flyttar nämligen de närmaste dagarna sin verksamhet till New York, där tidskriften således får en utmärkt observationspost över amerikanskt flyg. Glöm därför inte att prenumerera på FLYG för 1945.

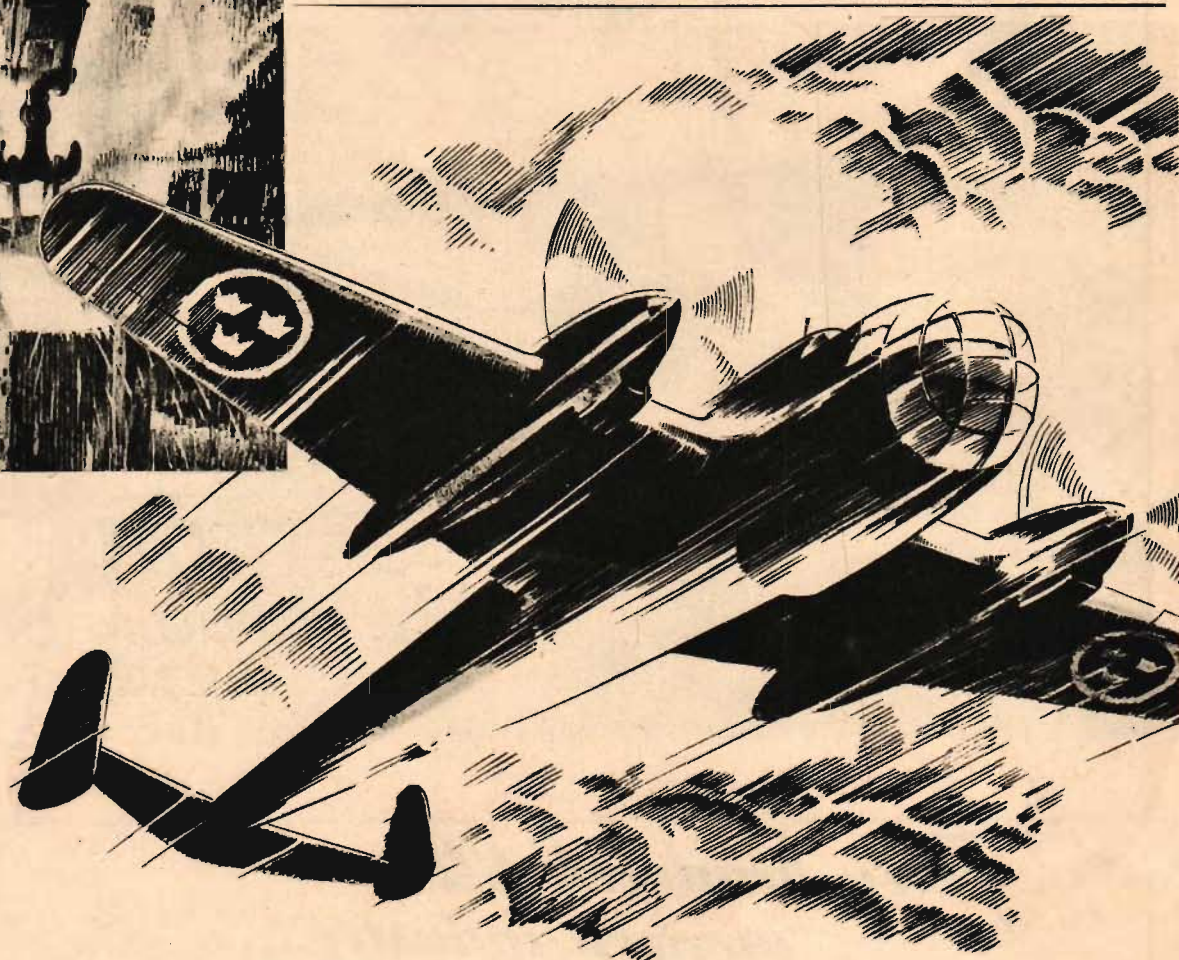
Nedanstående segelplan är den tvåsitsiga amerikanska Schweizer SGS-2-8, fotograferad på Harris Hill, Elmira, N. Y. Med

denna typ satte den berömda segelflygaren Lewin Barringer nytt sträck- och höjrekord vid Elmiratävlingen 1939. Helmetallkonstruktion med kropp av stålror. Spännvidd 15,65 m, vingyta 20,0 m², tomvikt 204 kg, sidförhållande 1:12,65, vingbelastning ensits. 14,60 och tvåsits. 19,50 kg/m², minsta sjunkhastighet 0,67—0,96 m/sek, glidtal ensits. 1:23,5.





Högsta krav har skapat bästa stål



BOFORS *gör samma stål för Er!*

Sveriges försvarsberedskap har under krigsåren disponerat större delen av vår leveranskapacitet och våra stål-kunders önskemål ha kanske ej alltid kunnat tillgodoses i full utsträckning.

Betydande utvidgningar i driftsavdelningarna, ett nybyggt metallurgiskt forskningslaboratorium och våra samlade erfarenheter från krigsårens forcerade kvalitetsproduktion ge oss nu åter möjlighet att betjäna den svenska stålmark-naden med snabba leveranser och omfattande service.

Bofors tillverkar bl. a.:

**VERKTYGSSTÅL • KONSTRUK-
TIONSSTÅL • HEJARSMIDE**

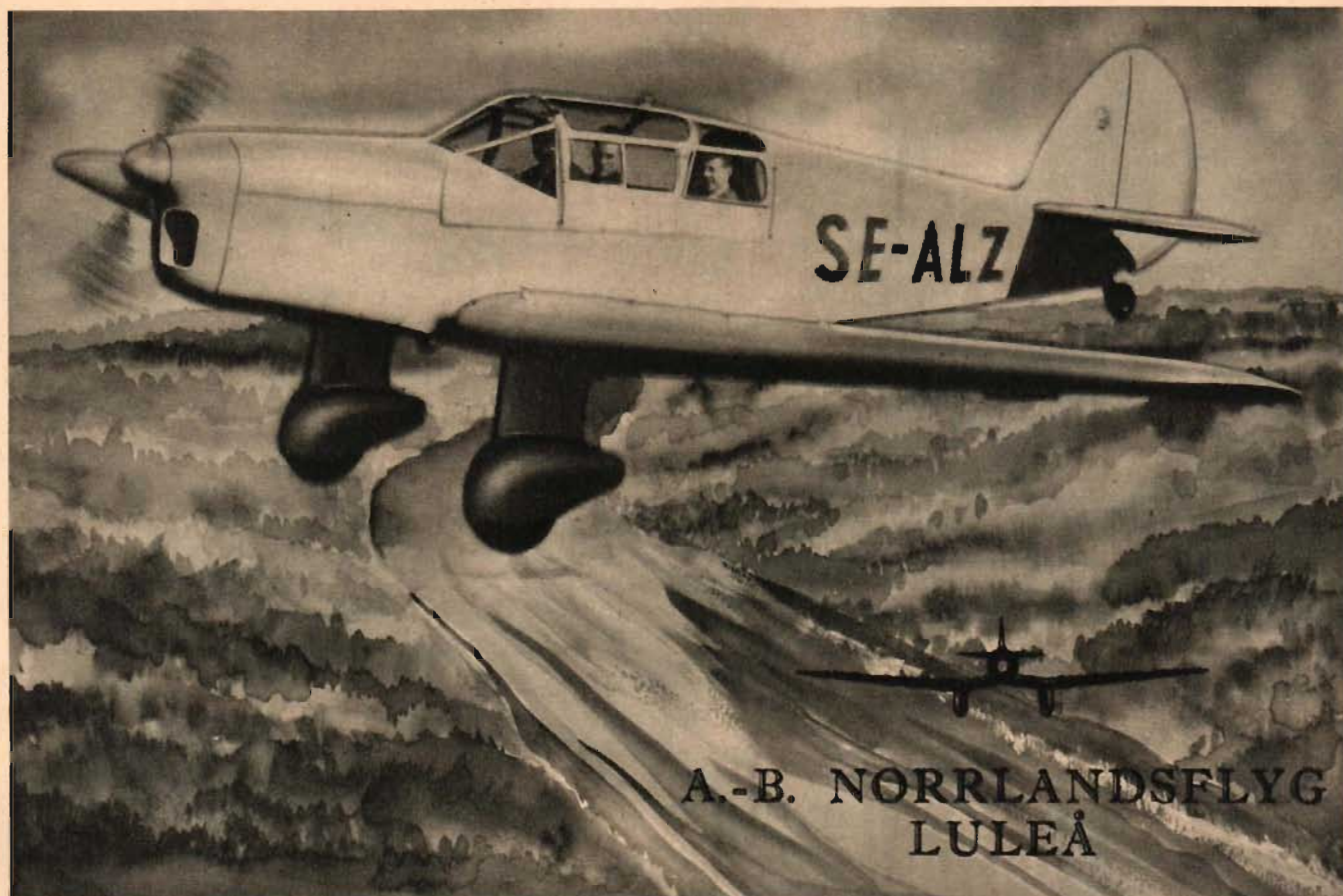
PRESSMIDE • KLENSMIDE

STÅLGJUTGODS

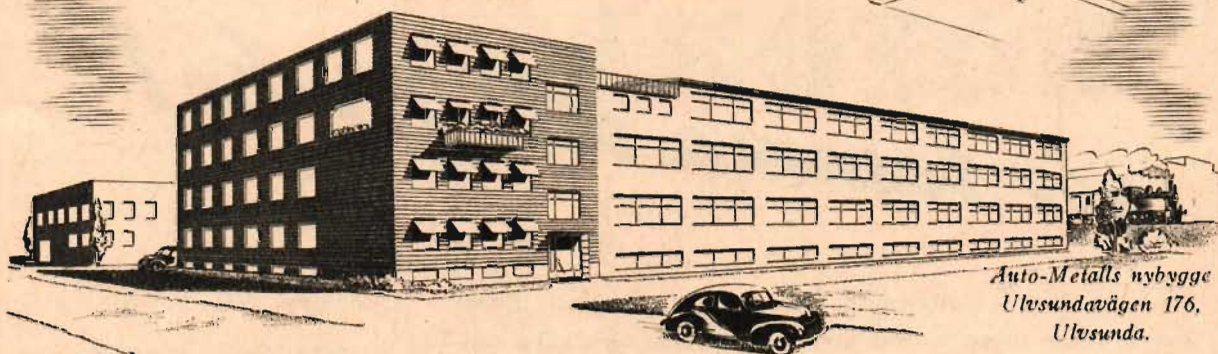
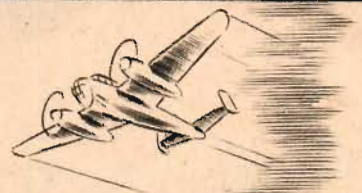


AKTIEBOLAGET BOFORS • BOFORS

KVALITETSSTÅL



*Från hantverk till
modern industri...*



Vår nya fabrik i Ulvsunda står redo!

Den väldiga utveckling, som Auto-Metalls verksamhet undergått sedan den blygsamma starten för 30 år sedan, har nödvändiggjort uppförandet av ett nytt hypermodernt fabrikskomplex i Ulvsunda. Med en betydligt utvidgad maskinpark och en erkänt skicklig arbetarstam äro vi nu rustade för beställningar av en helt annan storleksordning än tidigare, vare sig det gäller kylare av alla slag, packningar, metall- eller pressningsarbeten.

AUTO metall

A.B. AUTO-METALLFABRIK • ULVSUNDA. 28 26 95 (växel)

FLYG:s julklapp till de svenska segelflygarna är dessa tre underbara bilder samt artikeln om det schweiziska segelflyget, skriven av dess ledare dr W. Dollfuss. — Bilden t. h. är en hälsning från ett litet neutralt land, vars idoga folk i likhet med svenskarna haft nöden att i lugn och ro — men med vittgående restriktioner — få bygga upp ett kvalitativt högstående segelflyg. Det är en tvåsitsig »Spyr V», som startas med en elvinsch från flygplatsen Oberengadin.

Det schweiziska segelflyget har under kriget ålagts en hel del restriktioner. Endast vissa områden är tillåtna för segelflygning, varför längre sträckflygningar inte kunnat utföras. Dessutom har man varit tvungen följa en föreskrift som säger att ett segelplan inte får gå högre än 1 500 m över startpunkten samt att planet alltid måste kunna ses från marken, varför moln- och nattflygning omöjliggjorts.

Trots att alplandets segelflygare således lider av vissa »hämningar» har de kunnat bygga upp en livlig verksamhet. Resultaten under 1943 överträffade vilket år som helst före kriget — 1938 års summa flygna timmar i segelflyg var 2 112 och för 1943 hade



SEGEFLYG BLAND ALPER

siffran ökats till nära 3 000. Det går alltså framåt även om det inte går så fort...

Under kriget har man energiskt och systematiskt utforskat segelflygmöjligheterna i alperna. Det har därvid visat sig att alpvärlden med sina väldiga klippmassor, dalar och klyftor, glaciärer och snötäckta berg äger goda förutsättningar för segelflyg, ja, delvis t o m bättre topogra-

fiska och meteorologiska förhållanden än slätare landskap.

Det är naturligtvis förenat med större risker att segelflyga bland alpernas tinnar än över slättland. Landningsmöjligheterna är dåliga och molnflygning — när den blir tillåten efter kriget — kan endast företas på anständigt avstånd från eller på god höjd över alptopparna. Häftiga uppvindar omväxlar med lika starka nedvindar — ena ögonblicket lyftes planet upp tusentals meter på ett fåtal minuter och i nästa pressas det kanske ned i en dal. Segelflygarens skicklighet sätts på svåra prov. Att flyga bland alpernas tempeltorn är ingenting för en nybörjare — först måste han träna sig i plattare terräng och sedan i alptemplens »förgårdar».

Den som segelflyger bland alperna får rik lön för mödan... Han svävar ljudlöst högt över ett landskap med glittrande glaciärer, stolta alptoppar, sjöar som lyser likt ädelstenar i solen, mörka skogar och ljusgröna ängar så långt ögat når åt alla håll. Ibland bryts ensamheten och han får förnämt sällskap: en örn, förut ensam och obestridd härskare i detta rike.

Schweiziska aeroklubben anordnade 1943 stora mästerskapstävlingar med landets 12 bästa segelflygare som deltagare. Dessa

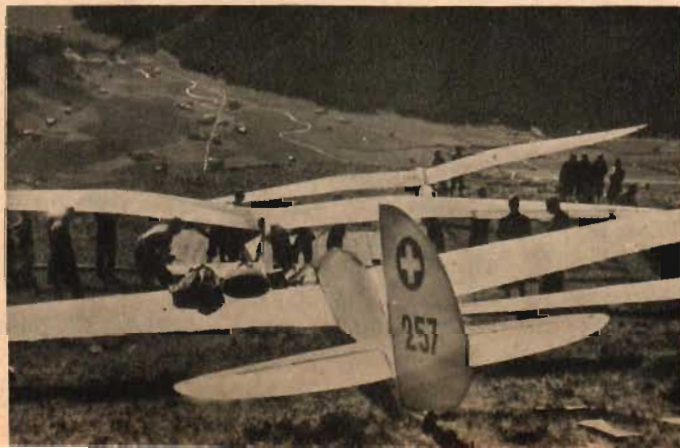
uppnådde resultat som ingen vågat drömma om tidigare. För första gången flögs en tiomilasträcka över det massiv som ligger mellan Engadin, Davos, Arosa och Lenzerheide. Vid samtliga vändpunkter — i regel upp till 3 000 m höga bergtoppar — fanns kontrollstationer med kortvägsändare.

På grundval av erfarenheterna från denna tävling ämnar schweiziska aeroklubben så snart det blir fred inbjuda till en internationell alpin segelflygtävling. När krigslarmet tystnat kommer alltså det lilla alplandet Schweiz att ropa ut över världen: »Kom till vårt land och gör er bekanta med den härliga sporten alpin segelflygning!»

W. Dollfuss.



... »Sjöar som lyser likt ädelstenar i solen.



Två bilder från Parsenn-Höhenweg. T. v. väntar en S 18 11 (närmast sluttningen ned emot Dischmatal), en S 21 och en Mooney 11a på att få starta mot hanget »Brühnenbühl» nere t. h. på bilden.

T. h.: »Ta på dej termilglasögonen!»



Uplands Enskilda Bank ^{A/B}

HUVUDKONTOR I UPPSALA

Avdelningskontor:

Alunda	Knivsta	Surahammar
Avesta	Krylbo	Tierp
By Kyrkby	Ludvika	Tureberg
Bålsta	Möklinta	Uppsala
Edsbro	Norberg	(Sysslomansgatan 13)
Enköpning	Norrtälje	Vaddö
Fjärdhundra	Ockelbo	Västansfors
Folkärna	Rimbo	Västerås
Fors	Sala	Åkersberg
Grillby	Sandviken	Örbyhus
Gävle	Sigtuna	Öregrund
Hallstahammar	Spånga	Örsundsbro
Holsäker	Stockholm	Östhammar
	Sundbyberg	

Grundad 1865

FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE

MEK. VERKSTAD

Specialitet:

LÄTTMETALLARBETEN

A.-B. PLÅTINDUSTRI

LIMHAMN

TEL. 71 650

EN TRAFIKFLYGBRAGD

Forts. fr. sid. 19.

något om vad vi var ute på. Kanske någon av dem hade haft en anförvant med ombord på Hansa? Det var onödigt att skapa ytterligare oro. Passagerarna måste ju ha undrat en hel del men de uppförde sig exemplariskt — inga tecken på nervositet och ingen utrerad nyfikenhet trots vår underliga flygning. Det var först när sonen till Gotlandsbolagets chef, konsul Ekman, skickade fram sin Hansabiljett, meddelade att han kommit för sent till båten och frågade vad som hänt, som vi skickade in mekanikern Algot Hjelm för att tala om för passagerarna, vad som befarades ha hänt. Alla behöll sitt lugn — att några mätte illa efter alla branta svängar på låg höjd må vara dem förlåtet.

Flotten i sikte

Och så fångade vi flotten. Vi kom från söder på kontrakurs efter ett sökarsvöp och så fick jag se den guppande lilla flotten, på vilken en man stod och viftade med en rödvit flagga medan en annan låg och viftade.

— Djävlar anamma, där är den, skrek »Boltas», hoppar Sigge Rosén in i samtalet. Det var tydligen ett kraftuttryck direkt framsprunget ur den upplösta olidliga spänningen.

— Men, du skulle ha sett Sigge, replikerar »Boltas» omedelbart. Han höll ena handen på telegrafnyckeln, den andra på pejlen och sköt signalkott med den tredje.

Det torde vara överflödigt att tala om att Sigge Rosén bara har två händer som vanliga dödliga. »Boltas» replik ger dock ett intensivt intryck av hur mycket som hände på en och samma gång.

— Vi dök ned mot flotten och gjorde med fullt gaspådrag så tvära svängar som möjligt på lägsta höjd, fortsätter kapten Boltenstern. Det var kapten Mohlin som stod och styrman Thuresson som låg. De förstod att räddningen var nära och Sigge tog pejlskott på pejlskott för att absolut säkert fastställa flottens exakta position; sammanlagt blev det 8 stycken. Flotten låg 45 km från Visby i bäring 246°.

För varje pejlskott måste jag strängt hålla mig på rakkurs under 2 sekunder — det betyder 150 meters flygväg — och så vräkte jag omkull »Örnen» igen i en brant vänstersväng. Vi ville inte tappa bort flotten.

Men så fick vi se vrakspillror längre söderut och tyckte oss också se simmande människor i vattnet och andra som klamrade sig fast vid plankor och dörrar, som flöt omkring. Vi gick dit och tittade och återvände på kontrakurs till flotten. Vi gjorde om manövern men fjärde gången kom en molntuss ända ned till vattenytan och så var flotten försvunnen. Uppslukad i diset.

Det allra svåraste

Nu började det svåraste arbetet på hela flygningen. Att försöka hitta flotten igen. Vi kryssade fram och tillbaka mot och med vinden. Sigges lägesangivelser kom som ur en kulspruta och siffrorna snurrade en vild karusell i mitt huvud. Fullt pådrag hade vi hela tiden där vi gick på lägsta höjd under ideliga vänstersvängar och på rakbana varje gång nästan bara de 150 meter Sigge behövde för nya pejlskott. Kurs, kontrakurs. Kurs, kontrakurs! (Forts. på sid. 36.)



GESTAPO BOMBAS

»Mosquito» förekommer i mer än 20 olika versioner, var och en med sin specialitet. En av dessa är precisionsbombning av svåråtkomliga små mål — t. ex. enskilda hus i sådan omgivning att närliggande byggnader under inga förhållanden får skadas. Det senaste exemplet på dessa Mosquito-flygares enastående precision var bombningen av det tyska Gestapohögkvarteret i Aarhus den 30 oktober, varifrån FLYG här visar ett par mycket vältaliga bilder. Som FLYG:s läsare kommer ihåg var det vid bombningen av ett annat av Gestapos högkvarter — i Oslo den 23 sept. 1942, som de Havilland »Mosquitos» för första gången uppträdde offentligt. — Bilden t. h. är tagen under Aarhus-anfallet och ovan visas i närbild, hur f. d. universitetets ena byggnad fullkomligt kluvs på mitten. Anfallet kom så överraskande, att ingen inomhus hann sätta sig i säkerhet. Alldeles intill låg ett stort sjukhus, som inte fick några som helst skador.



KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

På västfronten gjorde de allierades stora offensiv, som inleddes den 15/11, endast små framsteg. Man trängde visserligen fram till Rhen längst i söder och in i Saar, men i riktningen mot Köln och i Holland gick det mycket sakta. Höstens märkligaste prestation vid fronterna är nog det utomordentligt sega tyska försvaret på marken, trots ringa eller inget flygstöd och trots bombningen av hemorten. Att det är möjligt att föra en försvarsstrid, med hjälp av starka befästningar och gynnsam terräng även om fienden är mycket överlägsen i luften är ju tröstande för den som räknar med att vara underlägsen. Årstidens inflytande är emel-

lertid mycket stort. November—januari äro årets sämsta flygmånader och under denna tid kunna de överlägsna luftflottorna icke göra sig gällande, framför allt icke vid själva fronten. Det urusla väglaget framkallat av den värsta regnperiod, som förekommit på många år, har varit mycket hämmande för marktrupperna, något som ett starkt flygstöd varken kan göra från eller till. Flygfälten, särskilt i Holland, stå också mestadels under vatten, moderna rullmattor göra dem vanligen flygbara ändå, men flygstationstjänst och förlägningsförhållanden ha försvärats mycket.

De taktiska luftflottornas jaktplan och

jakthombplan fylla nu flygplatserna närmast bakom fronten, medan de medeltunga bombförbanden belägga fälten längre tillbaka. De tunga förbanden tyckas alltså ligga kvar i England, även om de alltså oftast mellanlanda i Frankrike på hemvägen. I andra (brittiska) luftflottan är arbetsfördelningen den att Tempest- och Spitfireplan utföra spaning, låganfall mot kolonner samt eskort åt bombplan, medan Typhoonplanen med raketprojektiler eller bomber fungera som långskjutande artilleri eller anfälla järnvägslinjer. De medeltunga bombplanen ägna sig mest åt kommunikationsbekämpning bakom fronten och i Rhenlinjen. De



SKANDINAVISKA AERO A-B — f. d. Björkvalsflyg — hade stor presslunch den 28 november, d. v. s. dagen efter den betydelsefulla bolagstämmen, vars innebörd refererades i FLYG:s förra nummer. På bilden ses fr. v. verkst. direktören Åke Forsmark, direktör K. E. Bäckman i Svenska Lloyd och byråchef Carl Ljungberg i luftfartsmyndigheten. — Av särskild anledning underlätt vi att i vår artikel om Skandinaviska Aeros framtidsplaner nämna en av de typer som bolaget håller på att skaffa, nämligen Douglas »Skybus». Denna nyhet släpptes loss först vid lunchen. Den som tittar efter riktigt noga på kartan i nr 24 av FLYG över bolagets planerade svenska flyglinjer kan emellertid se två silhuetter av »Skybus»... Typen beskrevs i FLYG nr 22/44.

taktiska luftflottorna flögo tillsammans som mest med 3000 flygplan om dagen, varav 750 medeltunga bombplan, resten ensitsiga jakt- och jaktbombplan.

Enligt tysk uppgift var lvförsvaret av Rhenlinjen nu så starkt att fiendens flygplan icke flögo under 1000 m höjd.

En ny taktisk luftflotta uppträdde framför Köln, nämligen den 19:e amerikanska. De i Frankrike baserade flygstridskrafterna äro nu underställda general Coningham, som tillika är chef för andra luftflottan.

Offensiven mot tyska hemorten besvärades mindre av det dåliga vädret. Åtskilliga storanfall mot oljemål och kommunikationer genomfördes. Den 21/11 flögo 1.250 amerikanska bombplan med eskort av 1.100 jaktplan till oljemålen i Merseburgområdet, varvid stora luftstrider uppkommo, liksom vid ett nästan lika stort företag mot Leuna-verken några dagar senare. Den 26 förlorades 37 bombplan i luftstrider vid anfall mot liknande mål vid Hannover. 300 tyska jaktplan rapporterades förstörda i dessa strider. Det var uppenbart att de tyska jaktförbanden i hemorten alltså äro slagkraftiga, ehuru de koncentrerats till vissa viktiga områden inne i landet. Upp till 400 tyska jaktplan hade siktats i luften under ett bombföretag. I början av december började järnvägs mål i västra Tyskland bli vanligare än oljemål. Avsikten föreföll vara att isolera Rhenlinjen från Tyskland i övrigt. Särskilt Ruhrområdets förbindelser anfölls. Även Bomber Command ägnade sig mycket åt Ruhrområdet. Den 21/11 fällde 1.300 Lancaster och Halifax nära 7.000 ton mot Ruhr. Den 1/12 fälldes 2.000 ton mot Duisburg och dygnet därpå 6.000 ton mot städer i västra Tyskland.

I oktober fälldes västerifrån 100.000 ton bomber över Tyskland, därav 35.000 ton av åttonde luftflottan och 52.000 av Bomber Command. Endast 300 bombplan förlorades i väster. Ytterligare 10.000 ton fälldes från söder mot mål i Tyskland. I november fäll-

de det strategiska amerikanska flyget från väster och söder sammanlagt 55.000 ton mot en förlust av 303 bomb- och 167 jaktplan, medan 723 tyska plan rapporterades förstörda. Bomber Command fällde i november 53.000 ton.

Den tyska flygindustrins kapacitet uppskattades till alltså 1.000 flygplan i månaden. Alltsedan tyngdpunkten i flygoffensiven i väras flyttade över till oljemål och kommunikationer hade flygindustrin haft tillfälle att repa sig.

En av RAF:s mest berömda flygare, Wing Commander Guy Gibson, V. C., rapporterades som saknad sedan ett bombföretag i september. Det var han, som ledde anfall mot Mönkedammen våren 1943. Han var då 25 år och hade redan bakom sig 150 bombföretag med 600 flygtimmar mot Tyskland. Efter ett års arbete i propagandans tjänst hade han nu åter sökt sig till fronten. Tidigare hade omtalats att Group Captain Pickard, en annan berömd bombflygare, stupat då han i låganfall sprängde murarna till Gestapo-fängelset i Amiens och befriade fångarna. Pickard hade (som förrare i en Wellington) huvudrollen i den även i Sverige visade autentiska filmen över Bomber Commands arbete, »Target for to night».

Enligt tysk uppgift förstördes i november 900 allierade plan.

Från luftkriget till sjöss kan antecknas ständiga svep Beaufighter jämte framstötarna då och då med flottans flyg mot sjöfart på Norge. Den 27/11 iakttog man to m från svenska västkusten att tre fartyg i en konvoj sänktes under mörker. Brittiske förste sjölorden omtalade, att omkring 25 % av flottan numera utgöres av eller bindes av Fleet Air Arm. Ännu ett hemligt vapen avslöjades, då det omtalades att Coastal Commands flygplan använde ekoradio för spaning mot ubåtar i övervattensläge. Bl a tack vare detta hjälpmedel hade ubåtshotet

avvärrats 1943, då ubåtarna övergått till att uppträda mera i övervattensläge.

Engelska regeringen skickade ut en vit bok med statistik rörande krigsproduktion och -förluster sedan krigsutbrottet. 100.000 flygplan hade tillverkats i England sedan 1939. I luftkriget hade 57.000 civila döats och 4,5 miljoner hus — en tredjedel av alla hus i landet — förstörts eller skadats.

Från Italien omtalades att järnvägen genom Brennerpasset varit bruten till följd av bombanfall alltsedan i oktober. 15:e luftflottan anföll München den 20/11, vilket uppgavs ha medfört att de sista delarna av staden raserades. Fö anfölls oljemål och industrier i Österrike samt utfördes de vanliga understödoperationerna åt Tito-trupperna. Brittiska jaktbombplan uppträdde to m utanför Budapest, sannolikt baserade på Balkan. Den 3/12 svepte 500 tunga bombplan ända upp till det schlesiska industriområdet. Samma dag gjorde det taktiska flyget 62 »hugg» på järnvägslinjerna i norra Italien.

I öster låg tyngdpunkten på den ungerska fronten, där ryssarna ryckte fram både norr och söder om Budapest. Flera berömda tyska jakt- och låganfallsförband opererade nu på denna front, med bl a kapten Hartmann, som tillskrives 306 luftsegrar, och överstelöjtnant Rudel, som redan för ett år sedan sades ha förstört 200 stridsvagnar. På ostpreussiska fronten väntade man att stormen skulle bryta lös när som helst. 1.300 tyska flygplan uppgavs samlade bakom denna front.

I Fjärran Östern förekommo tre anfall av den nya 21. luftflottans Superfortress från Marianerna mot Tokio. Enligt japansk uppgift rörde det sig första gången om 70 flygplan varav 8 nedsköts. Tillsvarende få nog dessa företag — om man jämför med resultatet av det intensiva luftkriget i väster — anses som tämligen betydelselösa.

Japanernas sjötransporter för förstärkning av försvarstrupperna på Filippinerna höra till de ständiga målen för det fartygs- och landbaserade flyget i dessa trakter. Enligt uppgift hade sammanlagt 26 transportfartyg med 21.000 man jämte 17 eskortfartyg sänkts i närheten av Leyte.

Även japanerna rapporterade framgångar mot fientliga fartyg. Sålunda skulle icke mindre än två slagskepp och en kryssare ha sänkts i slutet av november öster om Mindanao.

4/12 1944.

»Wideawake Field»

Amerikanska ingenjörer ha byggt upp ett flygfält på Ascension-ön mitt i Sydatlanten. Flygfältet har döpts till »Wideawake Field», efter det öronbedövande lockropet från de miljoner och åter miljoner sothöns, som häcka på ön och gör den fullständigt självförsörjande ifråga om ägg. Ön är vulkanisk men ehuru den ligger mycket nära ekvatorn behöver man inte offra så många tankar åt att skaffa svalka, ty praktiskt taget hela året runt blåser en kraftig vind i öns längdriktning, vilket också underlättat anläggandet av flygfältet. Det behöver ju bara ha längd men ingen bredd. Det besvärligaste är att det aldrig regnar på Ascension och att det följaktligen är ont om dricksvatten. Man har byggt stora cisterner på 1.000 meters höjd för att samla vatten, som ledes ned till flygfältet, men oftast måste vattnet ransoneras. Det är alltid klart väder på »Wideawake Field». Möjligen är det litet disigt en eller högst två dagar om året.



Denna 4000-tons hydrauliska press utgör en del av maskineriet för serietillverkning och framställer stora aluminiumsmiden samt pressgods av magnesium för brittiska flygplan och motorer. Vid en annan huvudfabrik är installerad världens största hejare, vilken kan slå vevhushalvor för 2000 hk motorer på några få sekunder.

K R I G S I N S T R U M E N T

Från fabriker utspridda över Englands hela bredd och längd strömma tunga bombplan i tusental, världens snabbaste jaktplan i tiotusental och i hundratusental de kompakta, effektladdade och pålitliga motorer, som driva dem.

Råmaterial samt hel- och halvfabrikat nå flygplanfabrikerna i ett oändligt och väl-disciplinerat flöde. Från smidesverkstäder och gjuterier, från valsverk och presserier komma lättmetallplåtar, sprutade profiler, gjutgods och smiden; delar formade av nya och högvärdigare stålsorter; detaljer i konstmassa och trä; textilvaror och ytbehandlingsmedel; samt ett till synes obe-

gränsat myller av olikartade detaljer till det moderna flygplanet.

Den officiella tyska redogörelsen för kriget i luften 1914—1918 refererar till "Den absoluta omöjligheten att hålla takt med det brittiska tillverkningsprogrammet för flygplan." Historien upprepar sig.

Den brittiska flygindustrin har inte bara gjort oerhörda framsteg inom den flygtekniska vetenskapen. Jämsides med denna utveckling har den gjort likvärdiga framsteg ifråga om tillverkningsteknik.

Brittiska flygmaterietillverkare komma att stå fullt rustade för att möta varje fredsbehov.

D E N B R I T T I S K A F L Y G I N D U S T R I N

Annonser införda genom The Society of British Aircraft Constructors - London - England



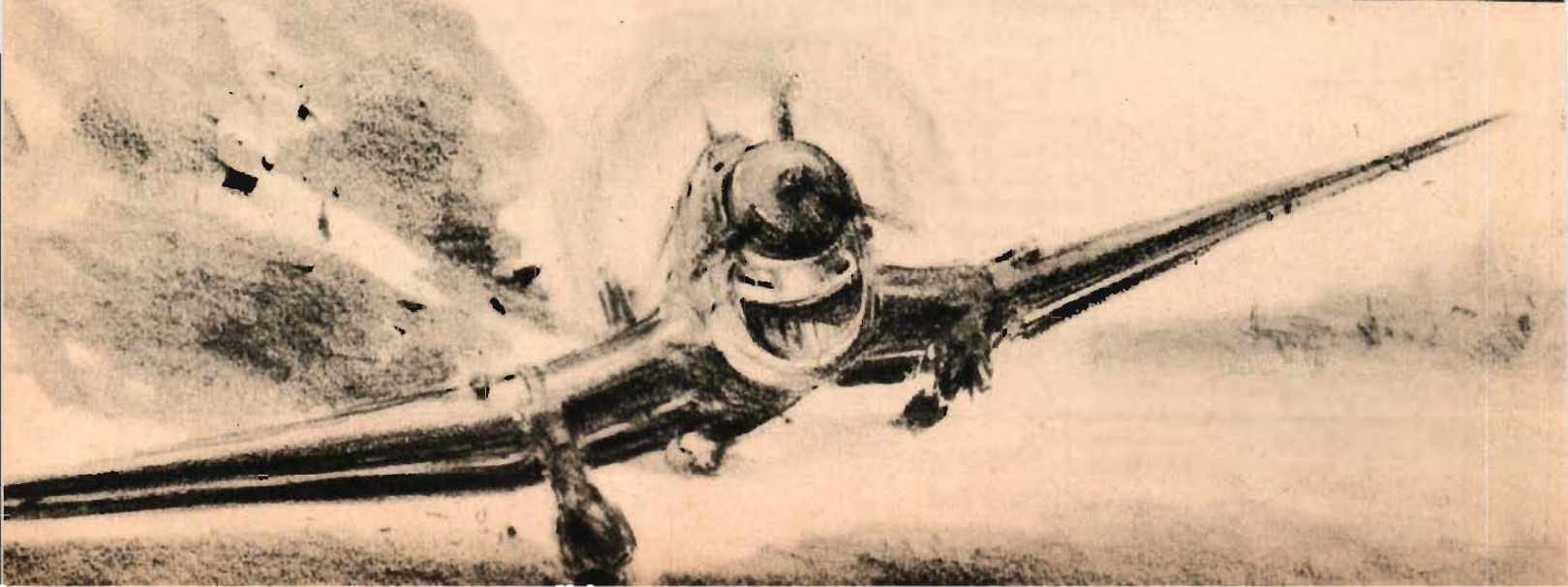
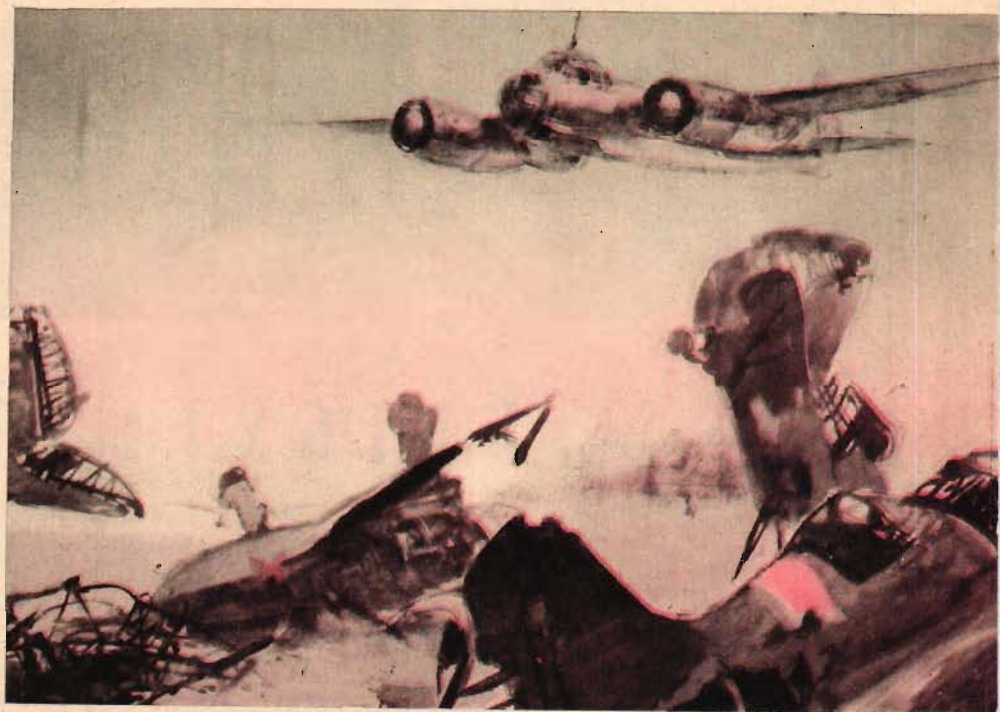
HANS LISKAS SKISSBOK

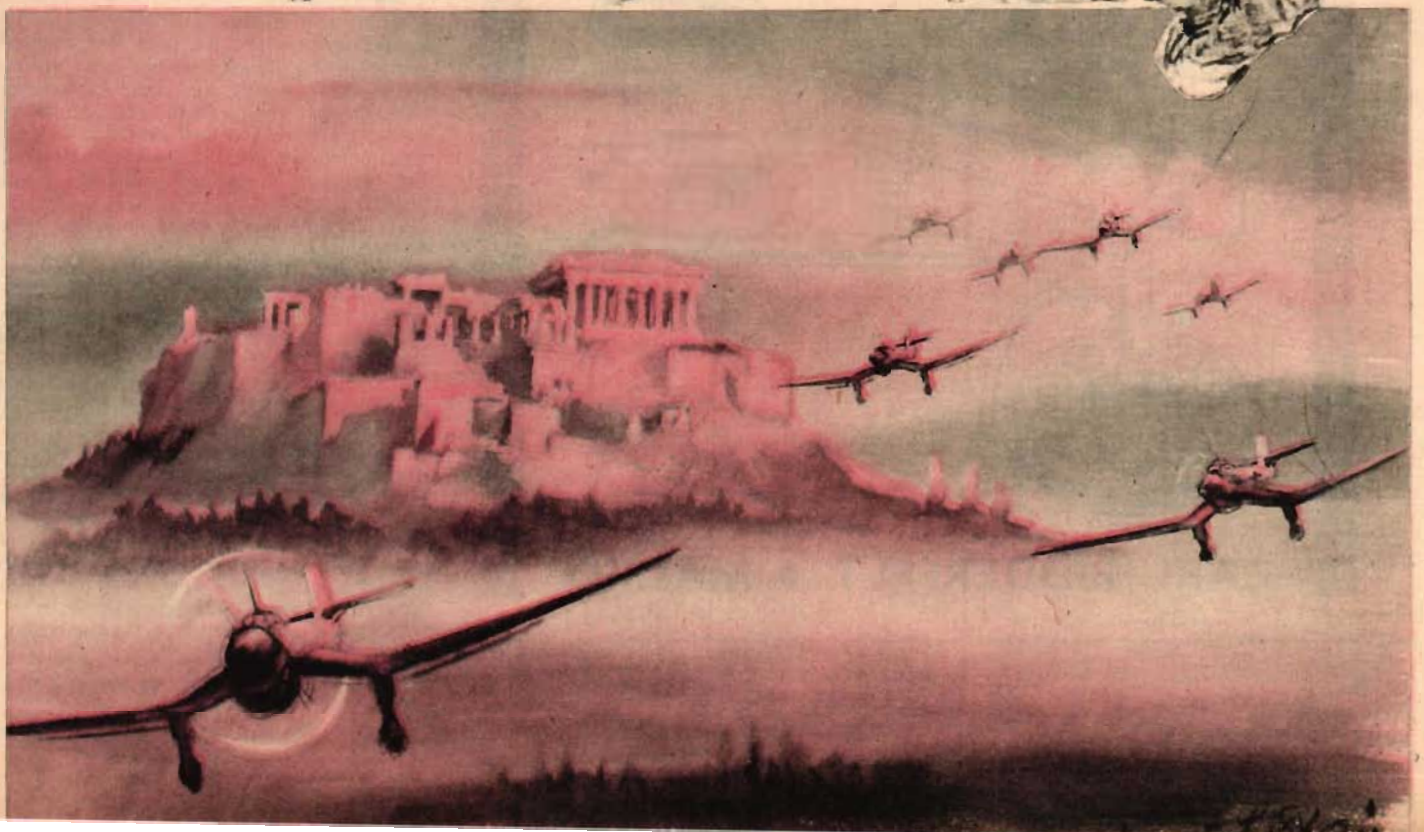
Helt nyligen har en svensk edition av Hans Liskas berömda skissbok utkommit i bokhandeln. Boken innehåller en samling utomordentligt skickligt utförda och intressanta teckningar och akvareller från de sista fyra åren, under vilka kostnären varit i tillfälle studera olika frontavsnitt i Polen, Frankrike, Balkan och Ryssland. I första hand har hans verksamhet varit knuten till det tyska flyget, och det är huvudsakligen genom flygets aspekter man följer hans skildringskonst med beundran och hänförelse. Aldrig tillförläp har jag inom konsten funnit maskinerna så mänskligt återgivna. Hans Liskas ritstift förstår att av en brummande Ju 88 göra en sådan intim och betagande skildring, att den får något väsenartat över sig. Linjernas harmoni och livfullhet, återgivandet av flygkroppens vibrationer, propellrarnas rotation i det atmosfäriska spelet, mot regntyngda moln, regncirkelfenomenets prisma-tiska prakt eller i morgonljusets dimslöjor är mästertligt och bli till bilder, som en sann flygare själv skapar av sin kära maskin, den han blivit ett med, den han älskar och ger sitt liv för. Säkerligen kommer också denna bok att obetingat accepteras av fly-

gets män. Det är en bok, som skildrar flygarens internationella kärlek till sin maskin och den är i avsaknad av all propaganda. När man bläddrar i dessa bilder är det en fråga, som osökt smyger sig på betraktaren; har inte något liknande utförts inom det svenska flygvapnet, finns ingen konstnär, som skildrat detta vapens fredliga hjältedåd?

Hans Liska föddes i Wien 1907, blev efter slutad skolgång först bokhållare, men då det konstnärliga kynnet tog ut sin rätt försökte han sig till en början som musiker och cabaretsångare. Vid 22 år började han på allvar intressera sig för teckning, vann uppmärksamhet som duktig reklamtecknare och blev till slut välavlönad affischtecknare i Zürich. Efter att ha studerat vid akademien i München blev han knuten till Berliner Illustrierte Zeitung, tog samtidigt lektioner för den från förra världskriget berömda bataljmålaren, professor Ziegel, som gav honom den inriktning, som hans konst skulle få. Liska anses nu som en av de förnämsta skapande konstnärerna, som fått följa de tyska vapnen i fält, till sjöss och i luften.

Eric Lindblad.





Pumpa Er cykel med

"GISLAVED"

eller

"GISLAVED Special"

— marknadens bästa cykelpumpar —

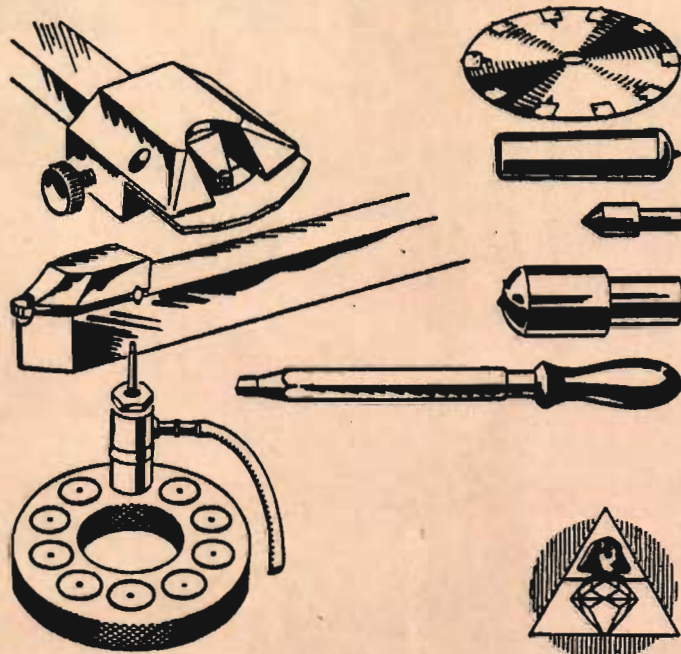
Tillverkare:

SVENSK CELLULOIDINDUSTRI

(T. Mårtensson) Gislaved

DIAMANTER

FÖR INDUSTRIELLT BRUK



CARL RIDDERFELT • MALMÖ

EN TRAFIKFLYGBRAGD

Forts. fr. sid. 30.

Det blev mitt livs hittills mest intensiva två timmar, säger »Boltas». Två timmar med vingspetsen strax över vågtopparna under ständigt stirrande efter den borttappade flotten samtidigt som jag ideligen måste beräkna ny kurs allt efter det Sigge pejlade in våra lägen, och vi befann oss för långt söder eller norr ut. Utan den minutiösa samtränning och sammansvetsning — i luften och på marken — som ABA-personalen i varje trafikplan får hade det aldrig lyckats. Nu visste jag alltid intuitivt vad Sigge gjorde och ville. En lätt knuff i ryggen och jag lade mig spikrakt på kurs tills hans »klart» kom efter 2 sekunder. Motorinstrumenten hade jag inte tid att titta på. Det var flygstyrman Olov Lindberger, som fick hålla reda på att vi inte körde på tomtank, se på bensinur, förvärmning etc.

— Ja, det gick bra, infaller Sigge Rosén. Det svåra var att malla in de lägen jag fick i svängarna och lägga ut de nya kurserna. Om inte Visby radiostation med chefen Bertram vid pejlen arbetat så hundraprocentigt perfekt hade det nog i alla fall inte lyckats. Han var storfin.

Och så fann vi flotten för andra gången. Först trodde vi att de två skeppsbrutna spolats över bord men när vi kom tillräckligt lågt ned såg vi, att de krupit under presenningen, målade som en svensk flagga på översidan, och låg stilla för att skydda sig mot kylan. De hade ju nästan inga kläder på sig och om de stack upp en arm för att vinka, så stelnade den ögonblickligen, berättade de efteråt på sjukhuset i Visby.

Gång på gång fick vi order från Visby radio att gå ifrån olycksplatsen men vi lämnade alla sådana order åt sitt värde och brydde oss inte om varifrån de kom. Först sedan flottans fartyg med berömvärd snabbhet kommit till platsen, vägleda av våra signalskott samt radio via Visby — vi kunde tyvärr inte öppna direkt radioförbindelse mellan oss — satte vi kurs på Visby och landade kl. 14.36, slutar »Boltas».

Starten skedde kl. 11.17 och flygningen hade alltså tagit 3 timmar 19 minuter mot normalt 50 minuter.

Hur reagerade då dessa två ABA-män efter denna jättelika ansträngning. Var de kanske utnattade? Nej, bara litet sömriga, svarar de bägge två. Det var mest hjärnan som fick anstränga sig, säger kapten Boltstern, och själva flygningen tog inte så mycket på knäflarna tack vare den intensiva flygtränning jag fått sista halvåret. Utan den hade jag nog inte kunnat följa alla Siggas direktiv.

De var inte precis några duvungar heller de två. Sigge Rosén har flugit som telegrafist i ABA 1.700.000 km, d. v. s. jorden — månen ca 8 gånger, och varit i luften 7.000 timmar. Han är ledare för ABA:s telegrafistkola. Torsten Boltstern har »bara» flugit 800.000 km i ABA:s tjänst men så har han också varit i flygväpnet sju år, varav fyra år under kriget. Det har »stult» trafikflygtimmar i massor.

Till sist kan man inte underlåta att göra en reflexion. Tänk om alla passagerarfartyg liksom trafikflygplanen vore skyldiga att uppge sin position varje kvart — ja, kanske det skulle räcka med varje halvtimme. I så fall skulle Hansakatastrofen ha upptäckts mycket tidigare och hjälp kunnat dirigeras dit oändligt mycket snabbare.

G. Knutsson.

HUR JÄMFÖRES FLYGPLANVAPEN?

Utländska flygplans beväpning skärskådas

Av löjtnant U. G. BRÄMMING

I nom det militära flyget har ju stora framsteg gjorts sedan krigsutbrottet. Ett av de mest framträdande är utvecklingen av flygplanbeväpningen, både defensiv och offensiv. Vapnen har förbättrats, kalibern och anslagskraften ökat. Varje flygplan har fått allt större antal vapen, och dessutom är planet beväpnat helt efter den uppgift som det är avsett för. Man ger icke ett flygplan en beväpning, som är avsedd för bekämpning av alla slags mål, utan beväpnar det utslutande med hänsyn till vad det skall användas för: jaktstrid (denna benämning användes här för beteckning av strid mellan jaktflygplan), bombplanbekämpning, beskjutning av markmål, försvar av bombplan o. s. v.

I de krigförande ländernas flygvapen ingår en mängd olika flygplantyper, alla med olika beväpning. Dessa flygplantyper bedömes och jämföres med varandra både i det ena och andra avseendet. Man försöker sätta upp en »ranking-lista» för varje slag av flygplan. En av de mest framträdande faktorerna vid denna bedömning är beväpningen (eldkraften).

Någon tillförlitlig metod att mäta eldkraften hos flygplan har icke funnits. Den senaste metoden har varit att beräkna hur många kilogram per minut, som vapnet spottar ut. Denna metod är emellertid ej tillförlitlig och ger icke den rätta belysningen. Den räknar nämligen endast med en del egenskaper hos vapnet.

Mynningseffekt och anslagsenergi

För att få en vidare blick över ett vapens prestanda måste man räkna med tre egenskaper hos det:

1. Eldhastighet (skott per minut eller sekund).
2. Projektilvikt (i kilogram).
3. Utgångshastighet (i m/s).

I moderna vapen varierar eldhastigheten från 85 skott/min för 37 mm akan till 1.200 skott/min för finkalibriga vapen. Ryssarna lär t. o. m. ha en ksp med en eldhastighet av 2.000 skott/min. Projektilvikten varierar från 10 gr för en finkalibrig kula till omkring 1 kg för en 40 mm granat och ända upp till 22,5 kg för 12,7 cm kanon, vilken kanske en dag uppenbarar sig i ett flygplan, om man bara lyckas höja eldhastigheten, som för närvarande endast är 12 skott/min.

Utgångshastigheterna varierar från 400 m/s till 1.000 m/s.

Alla dessa faktorer måste beaktas, dessutom tillkommer en sak, som man ej får glömma, och det är det ammunitionsförråd, som flygplanet kan ta med sig. Hur många och hur bra vapen ett flygplan än är utrustat med, så har man inte så stor nytta därav, om man inte kan ta tillräckligt med ammunition med sig. Detta inverkar mest i mindre flygplan — större, såsom tunga bombplan, kan ta med sig nästan obegränsade mängder ammunition, ehuru givetvis på bekostnad av flygsträcka eller bombmängd.

Låt oss undersöka vilka fordringar som skulle ställas på en idealisk beväpning. Man önskar ett vapen, som spottar ut största antalet tyngsta projektiler med högsta utgångshastighet på minsta möjliga tid. Flygplanet, som skall bära detta vapen, skall kunna flyga så fort, så långt och så högt som möjligt samt ha utrymme för maxantal skott.

Liksom allt annat måste dock ett vapen bli en kompromiss. Om projektilen är stor, måste eldhastigheten bli liten, om eldhastigheten är stor måste eldens varaktighet bli kort. Det är med avseende på den taktiska uppgiften, som man avgör vilken av dessa egenskaper, som skall få företräde.

Man kan sammansätta vapnets egenskaper i två punkter:

1. Projektilens utgångshastighet och storlek samt vapnets eldhastighet.

2. Den individuella »anslagskraften» för varje projektil.

Första punkten kan sammanfattas i ett begrepp — mynnings-effekt, som beräknas ur formeln:

$$N = \frac{p \cdot V_o^2 \cdot r}{g \cdot 75 \cdot 2} \text{ mhk (mynningshästkrafter).}$$

Där p = vikten hos varje projektil i kg
 V_o = utgångshastigheten i m/s
 r = eldhastigheten i skott/s
 g = 9,81 m/s²

Den andra punkten kan uttryckas såsom anslagsenergi i kilogrammeter (kgm). Beräknas ur formeln:

$$A = \frac{p \cdot V_o^2}{g \cdot 2} \text{ kgm}$$

Anslagsenergin beräknas alltså vid mynnigen, då det på så sätt är lättast att jämföra olika vapen, eftersom man i allmänhet känner endast utgångshastigheten.

En tredje sak, som man måste beakta är nödvändigheten av ett visst minimiantal skott per sekund — särskilt vid jaktstrid.

Varje vapen kan faktiskt betraktas som en motor, utvecklande en viss mynnings-effekt. Om man ser det från den sidan, antar varje vapen sin individuella karaktär. En 8 mm ksp utvecklande 45 hk är mot en 20 mm akan med 650 hk liksom en fyrcylindrig Gipsy-motor mot en niocylindrig Mercury-motor.

Utvecklingen av flygplanvapen sedan 1918 ses i tabell I. Vi har ökat från 37 mhk till 888 mhk och från en anslagsenergi av 350 kgm till 19.800 kgm för 37 mm akan.

En intressant sak är, att trots att anslagsenergin hos 37 mm akan är så stor förringas denna verkan av vapnets låga eldhastighet 1,4 skott/sek. Sålunda är kanonen, ehuru utmärkt för skjutning mot markmål, där målet är i siktet flera sekunder, nästan oduglig för jaktstrid, där det fordras snabb eld.

Detta för fram kraven på speciell beväpning för speciella uppgifter, både offensivt och defensivt sett. Vi skall nu först undersöka vilket vapen, som är bäst för varje visst ändamål, sedan vad som önskas för de olika flygplantyperna samt slutligen göra en jämförelse mellan beväpningen på olika utländska flygplan.

JAKTFLYGPLAN

Man delar numera upp jaktplanen i två grupper:

1. Jaktplan avsedda för jaktstrid (lätt jakt) och
2. Jaktplan avsedda för nedkämpning av bombplan (tung jakt).

Hos den första kategorin är stor eldhastighet betydelsefull, ty det gäller att få in så många träffar som möjligt på den korta tid, som står till förfogande för föraren att hålla det fientliga planet i siktet. Om både eldhastigheten och kulans anslagsenergi är förhållandevis stora skulle vapnet med den största mynnings-effekten vara bäst för ett sådant jaktplan, ty i mynnings-effekten ingår de andra hos vapnet beaktansvärda egenskaperna. På denna basis kommer man fram till att 20 mm akan är det bästa vapnet för ett jaktplan avsett för jaktstrid. Vapnet bör emellertid inte vara synkroniserat, ty då minskas ju eldhastigheten.

Vid installation av vapen måste man ta hänsyn till vapnets vikt. 4 st 20 mm eller 6 st 12,7 mm akan är praktiskt taget samma last. De fyra förra utveckla tillsammans 2.528 mhk, 43 skott/sek och ha en anslagsenergi hos varje kula av 5.000 kgm. De sex senare utveckla 1.776 mhk, 75 skott/sek och anslagsenergi på 2.060 kgm per kula. De fyra akan skulle därför vara att föredra. De skulle notera 8 träffar på 1/5 sekund och på den tiden utveckla större anslagsenergi än 15 träffar av 12,7 mm projektiler.

Den andra klassen av jaktplan är som sagt avsedd för nedkämpning av bombplan. En verkligt snabb tvåmotorig typ skall väl visa sig vara bäst för detta ändamål. Vad vapnen beträffar, så behövs här en kombination av stor anslagsenergi per projektil och stor mynnings-effekt. Även då visar sig 20 mm akan vara andra vapen överlägsen. Den stora 37 mm kanonen har alltför liten eldhastighet (därav liten mynnings-effekt) för att vara effektiv, trots att dess anslagsenergi är stor.

BOMBFLYGPLAN

Hos bombplanen finner vi, att det fordras helt andra egenskaper hos vapnen för den defensiva beväpningen. Tre saker dominera:

1. Räckvidd hos elden, så att jakten kan hållas på största möjliga avstånd med största möjliga eldkraft.
 2. Största möjliga mynnings-effekt koncentrerad mot ett mål.
 3. Ett gott skjutfält åt alla håll utan döda vinklar.
- Att komma fram till den idealiska beväpningen för bombflyg-

DATA FÖR FLYGPLANVAPEN.

Tabell I

VAPEN	Nationalitet	Kaliber mm	Projektilvikt gr	Utgångshastigh. m/s	Eldhastighet skott/min	Mynnings-effekt hk	Anslags-energi kgm	Kg/min	A N M
Lewis 303 (1918)	Eng	7,67	11,1	795	550	37	350	6,206	Fri eldgivning
MG 17	Tysk	7,92	11,8	805	600	45	382	7,067	Synkroniserad
MG 17	»	7,92	11,8	805	1.100	81	382	12,956	Fri eldgivning
Browning 303	Amr	7,67	11,3	800	1.100	77	360	12,457	» »
Gevärsfaktoret	Svensk	7,9	14,2	770	1.200	113	415	17,0	» »
Breda	It	12,7	36,7	770	600	147	1.067	22,0	Synkroniserad
Oerlikon	Tysk	20	131	600	450	201	2.290	50,96	Fri eldgivning
Beresin	Rysk	12,7	46,7	1.000	750	278	2.390	35,0	Synkroniserad
Browning 50	Amr	12,7	58,4	840	750	296	2.060	43,80	Fri eldgivning
A.A. typ F	Amr	37	498	895	85	329	19.800	42,35	» »
F.N.	Tjeck	13,2	51	880	1.000	448	2.013	51,0	» »
Shwak S.V.	Rysk	20	121	835	750	610	4.200	90,72	» »
MG — 151/20	Tysk	20	113,4	905	700	630	4.630	79,38	Synkroniserad
British Hispano	Eng	20	113,3	955	650	632	5.020	73,67	Fri eldgivning
MG — 151/20	Tysk	20	113,4	905	800	716	4.630	90,72	» »
Hispano Suiza	Schw	20	126	880	700	776	4.878	88,4	» »
» » (patron m stålhylsa)	Schw	20	126	880	800	888	4.878	101,0	» »

OFFENSIV BEVÄPNING.

(Jaktflygplan ordnade efter mynningsseffekt)

Tabell II

FLYGPLAN	Antal vapen	Antal vapen per kaliber	Total eldkraft mhk	Projektilvikt per min kg/min	Totalt antal skott/sek	Anslagsenergi hos största projektilen kgm	FLYGPLAN	Antal vapen	Antal vapen per kaliber	Total eldkraft mhk	Projektilvikt per min kg/min	Totalt antal skott/sek	Anslagsenergi hos största projektilen kgm
Camel (1918)	2	2/7,7	64	9	13	395	Spitfire V	6	2/20 4/7,7	1.575	200	95	5.020
P-36A (1939)	2	2/12,7	279	42	20	2.060	Me 210 A1	4	2/20 2/7,9	1.594	195	70	4.630
Defiant	4	4/7,7	308	50	73	360	Pw 190 A3	6	4/20 2/7,9	1.752	275	58	4.630
Me 109E	4	2/20 2/7,9	491	115	35	2.290	Warhawk (P-40)	6	6/12,7	1.776	262	75	2.060
Tomahawk (P-40D)	6	2/12,7 4/7,7	537	120	93	2.060	Corsair	6	6/12,7	1.776	262	75	2.060
Hurricane I	8	8/7,7	616	100	147	360	Wildcat	6	6/12,7	1.776	262	75	2.060
Spitfire I	8	8/7,7	616	100	147	360	LAGG 3	4	2/20 2/12,7	1.776	250	45	4.200
Me 110C5	6	2/20 4/7,9	726	154	88	2.290	Mustang I	8	6/12,7 2/7,7	1.930	268	95	2.060
Me 109F	3	1/20 2/7,9	806	104	33	4.630	Me 109G	5	3/20 2/7,9	2.238	285	50	4.630
Hurricane IIB	12	12/7,7	922	150	220	360	Thunderbolt	8	8/12,7	2.368	347	100	2.060
Typhoon IA	12	12/7,7	922	150	220	360	Whirlwind	4	4/20	2.528	293	43	5.020
P-39 (37 mm)	7	1/37 2/12,7	1.103	160	95	19.800	Hurricane IIC	4	4/20	2.528	293	43	5.020
		4/7,7					Mustang II	4	4/20	2.528	293	43	5.020
Lightning	5	1/20 2/12,7	1.378	185	72	5.020	Typhoon IB	4	4/20	2.528	293	43	5.020
		2/7,7					Spitfire IX	4	4/20	2.528	293	43	5.020
Airacobra I	7	1/20 2/12,7	1.406	190	114	5.020	Mosquito II	8	4/20 4/7,7	2.836	342	116	5.020
		4/7,7					Beaufighter	10	4/20 6/7,7	2.950	368	153	5.020
Hs 129	5	1/30 2/15	1.410	195	—	10.600							
		2/7,9											

DEFENSIV BEVÄPNING.

(Bombplan ordnade efter mynningsseffekt)

Tabell III

FLYGPLAN	Antal vapen	Antal vapen per kaliber	Total eldkraft mhk	Max eldkraft mot ett mål	Max skott mot ett mål per sek	Max anslagsenergi för största projektilen kgm	Antal vapen mot ett mål	FLYGPLAN	Antal vapen	Antal vapen per kaliber	Total eldkraft mhk	Max eldkraft mot ett mål	Max skott mot ett mål per sek	Max anslagsenergi för största projektilen kgm	Antal vapen mot ett mål
D. H. 4 (1918)	3	3/7,7	106	74	18	350	2	Me 110C5	7	2/20 5/7,9	805	726	88	2.290	6
Do 17P (1939)	3	3/7,9	243	81	18	382	1	Ju 88A6	5	1/20 4/7,9	1.166	716	13	4.630	1
He 111H1 (1939)	3	3/7,9	243	81	18	382	1	He 111H6	6	1/20 1/13	1.234	910	29	4.630	2
Blenheim IV	4	4/7,7	308	154	36	360	2			4/7,9					
Beaufort	6	6/7,7	462	231	54	360	3	Marauder	5	5/12,7	1.480	784	50	2.060	4
Wellington II	6	6/7,7	462	231	54	360	3	Do 217E2	6	1/20 1/15	1.668	1.231	29	4.630	2
Do 17 Z2	6	6/7,9	486	162	36	382	2			2/13 2/7,9					
Boston III	7	7/7,7	539	308	73	360	4	Me 210A1	6	2/20 2/13	1.982	1.594	70	4.630	4
Wellington III	8	8/7,7	616	308	92	360	5			2/7,9					
Stirling	8	8/7,7	616	462	110	360	6	Mitchell	7	7/12,7	2.072	1.184	50	2.060	4
Halifax IIA	8	8/7,7	616	462	110	360	6	Liberator B-24D	10	19/12,7	2.960	2.072	87	2.060	7
Lancaster I	10	10/7,7	770	616	147	360	8	Fortress B-17E	13	13/12,7	3.848	2.072	87	2.060	7

plan är mycket svårare än för jaktflygplan. Det är lättare att säga vad som icke skall ingå i beväpningen. Tydligt kan inte ett grovkalibrigt vapen komma i fråga på grund av dess ohanterlighet och låga eldhastighet. De finkalibriga vapnen kan också elimineras. Eldhastigheten är visserligen hög, men räckvidden är liten och mynningseffekten ynkelig jämfört med grövre kaliber. Det enda det kan försvaras med är att räckvidden inte spelar någon större roll på natten, då anfall på små avstånd är regel.

Hittills har 12,7 (13,2) mm akan visat sig vara den bästa beväpningen för bombflygplan. Icke desto mindre skulle större kaliber vara en fördel, så snart sådana vapen kan monteras tillfredsställande i avseende på rörlighet. Återigen torde då 20 mm akan vara att föredra.

IDEALISK BEVÄPNING

Med ledning av föregående resonemang skulle den idealiska beväpningen hos olika flygplan se ut ungefär enligt följande — allt är beräknat med hänsyn till nuvarande vapentyper, torn och lavettage:

1. Jaktplan för jaktstrid

4 st 20 mm akan } 3.120 msk.
2 st 12,7 mm akan }
Anslagsenergi: 5.000 kgm.
Skott/sek: 68.

2. Jaktplan för bombplansbekämpning

6 st 20 mm akan — 3.792 msk.
Anslagsenergi: 5.000 kgm.
Skott/sek: 65.

3. Dagbombplan

För närvarande 12,7 (13,2) mm i torn täckande åt alla håll. D. v. s. två i nosen, två i övre torn, två i undre torn, två på sidorna, två i stjärten. Summa 10 st — 2.960 msk.

Anslagsenergi: 2.060 kgm.

När 20 mm akan blir rörlig i torn sättes de i nos och stjärt. Då erhålles:

4 st 20 mm akan } 4.304 msk.
6 st 12,7 mm akan }
Anslagsenergi: 5.000 kgm.

JÄMFÖRELSE AV ELDKRAFT HOS FLYGPLAN

För jämförelse av olika vapens egenskaper ger mätning av mynningseffekten det rättaste värdet. Dock bör man beakta, att anslagsenergin hos varje projektil måste vara tillräcklig för lösande av den förhandenvarande uppgiften. Jag har här nedan tagit upp några olika utländska flygplantyper, för jämförelse av eldkraft.

1. Jaktplan för jaktstrid

- | | |
|--|----------------------------------|
| Hawker »Typhoon» | } 4 st 20 mm akan.
2.528 msk. |
| 1. Supermarin »Spitfire IX» | |
| North-American »Mustang» | |
| 2. Republic »Thunderbolt» (8 st 12,7 mm akan) | 2.368 msk. |
| 3. Messerschmitt Me 109G (3 st 20 mm, 2 st 7,9 mm) | 2.238 msk. |
| 4. LAGG 3 (2 st 20 mm, 2 st 12,7 mm) | 1.776 msk. |

2. Jaktplan för bombplansbekämpning

1. Bristol »Beaufighter» (4 st 20 mm, 6 st 7,7 mm) 2.950 msk.
2. »Mosquito II» (4 st 20 mm, 4 st 7,7 mm) 2.836 msk.
3. Me 210 AI (2 st 20 mm, 2 st 7,9 mm) 1.594 msk.

I tabellerna II (jaktplan) och III (bombplan) är flygplanen uppställda i ordning efter mynningseffekten. Tabellen upptar de flesta nu i bruk varande moderna flygplanen. Man har kommit till insikt om betydelsen av ett flygplan, som inte bara är snabbt utan även har kraftig beväpning. Särskilt som alla moderna flygplan nu är starkt bepansrade.

I tabellerna borde upptagits en kolumn för maximala eldkraftens längsta varaktighet. Det är emellertid omöjligt att skaffa uppgifter på hur mycket ammunition, som de utländska flygplanen kan medföra. Som en normal siffra för ett jaktflygplan kan man räkna med c:a 20 sek.



När

freden kommer

Civilflygets utveckling efter kriget är dagens mest aktuella samtalsämne i flygintresserade kretsar. Mellan optimistens fantastiska förhoppningar och pessimistens snäva beräkningar rymmes 10.000-tals civilflygplan och flygare, 100-tals flygplatser och många år i tiden.

Alla äro emellertid ense om, att lufttrafiken går emot en utveckling av oerhörd omfattning. Transoceana långlinjer komma att kompletteras av finmaskiga inlandslinjer och flygdroskor. Sportflygarna får man räkna i tusental.

Liksom bilförsäkringen gått hand i hand med bilismen kan man vänta, att flygförsäkringen kommer att följa civilflyget. För försäkringsbelagen gäller det att smidigt anpassa försäkringsformerna efter de nya samfärdsmedlens behov. Genom en nära kontakt med flygföretag och flygare söker Fylgia i sin mån bidra till, att flygförsäkringen skall bli, vad den bör vara — ett verksamt stöd för civilflygets sunda utveckling.

Vi erbjuda Eder i dag en god försäkrings-service genom en utbredd ombudsorganisation. När freden kommer och civilflyget sätter i gång på allvar, skall Fylgia och dess ombud också stå väl rustade att taga hand om Edra försäkringsfrågor.



FÖRSÄKRINGS-AKTIEBOLAGET
FYLGIA



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

kungör härmed till ansökan ledig befattning såsom:

Assistent till chefsinstruktören för segelflyget

Årligt arvode kronor 6.000:—.

Fordringar: motorflygutbildning (minst A:2 certifikat), segelflygcertifikat, tekniska insikter om segelflygmateriel, kontorsvana samt god stillastisk förmåga. Dessutom äro kunskaper i utländska språk önskvärda.

Befattningen är avsedd att tillträdas den 1 januari 1945.

Ansökningskrivelse, åtföljd av fullständig meritförteckning jämte intyg till styrkande av kompetens, skall vara ingiven till KSAK:s generalsekretariat, Malmsskillnadsgatan 27, Stockholm, senast den 18 innevarande december.

GENERALSEKRETERAREN

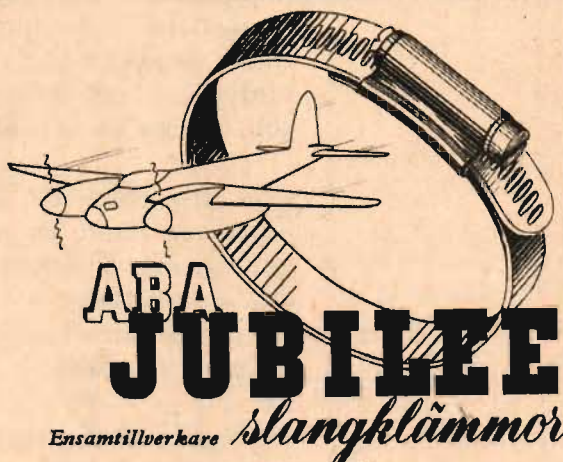
FLYGET

använder

ABA-Jubilee
slangklämmor

med helpressade
snäckhus av hel-
draget material
enl. sv. Patent.

Finnas hos Eder
järnhandlare.



Ensamtillverkare slangklämmor

ALLMÄNNA BRANDREDSKAPSAFFÄREN A-B

Scheelegatan 28 • STOCKHOLM • Tel. 53 22 58 — 59, 51 65 51

STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR

CENTRUM

KUNGSGATAN 32

Sveriges största enakilda tekniska läroanstalt

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

Ingenjör- och verkstärestutbildning från folkskola, real- och studentexamen.
Fackavdelningar: Verkstadstekn., motortekn., flygtekn., värme och sanitet, elektrostark-
ström, radio och svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier. Avgiftsändring för
obemedlade. Prospekt sändes. Exp.-tid 10—19. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civilingenjör. Rektor.

BILREPARATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilrepara-
törer börjar den 8 januari, 29 januari och
26 februari 1945.

SVETSNINGSKURSER

3-veckokurser i gas- eller elektrisk svetsning samt
8 veckors kombinerade gas- och elektriska svets-
ningskurser med praktik börjar den 8 januari, 29 januari och 26 februari 1945.

HANDELSKURSER

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

Prospekt och upplysningar mot 2 porton då tidningens namn anges.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Dübelnsgatan 9 - Skövde

Tel. Skövde 12 49

GÖSTA FRAENCKEL:

EJ SPORTFLYG INNE I STADEN

Min behandling av svenska språket — såväl i tal som skrift — är sådan, att den emellanåt ger anledning till missförstånd. Så har tyvärr också blivit fallet vid den intervju, som jag underkastats och vilken blivit satt i tryck i FLYG nr 24. Här förekomma missförstånd som överstiga mitt förstånd.

Det är riktigt att jag inte gjort mig några större bekymmer angående atlantflygplatserna. Dem få vi nog ändå. Antagligen blir det ett fält i Stockholmstrakten och ett till. Beträffande det senare bör det ligga nära en större stad med goda förbindelser och hotellmöjligheter. Någon stad, som motsvarar kraven bättre än Göteborg, finns inte. Att det finns lämpliga områden, som ligger så nära staden som man måste kräva av ett modernt flygfält, det har andra redan påvisat.

Sen har vi trafikflygplatserna för övrig långtrafik. Till den sorten räknar jag Stockholms, Göteborgs, Malmös och ett eller två blivande flygfält i Norrland.

Nästa kategori är flygplatser av den typ som varje civiliserat samhälle bör ha. Fält som medge drosk- och busstrafik inom landet.

Jag räknar med ett omfattande privatflyg efter kriget, och med privatflyg menar jag det flyg, som hos företag och enskilda kommer att ersätta bilen. Vad jag oroar mig för är, att privatflyget förr eller senare kan uteslängas från de stora trafikflygplatserna och möjligen från en del flygplatser för lokaltrafik. Privatflyget behöver nämligen väl belägna flygplatser med goda markförbindelser och fullständig service i likhet med allt annat nyttoflyg.

Nu kommer jag till det egentliga missförståndet mellan intervjuaren och mig. Jag vet ej vad jag sagt, som kunnat förläda intervjuaren till formuleringen: »Vår kära och ibland så långsamma luftfartsmyndighet kommer nämligen med största säkerhet att förbjuda start och landning av andra plan på atlantflygfäktet.»

Säkert har jag varken sagt att luftfartsmyndigheten är kär eller långsam, och det passar inte in i sammanhanget. Jag tror dessutom inte, att privatflyget har något att söka på atlantflygplatserna, men väl på övriga trafikflygplatser.

Vidare tror jag att sportflyget, dvs skol- och träningsflygning, så småningom måste anvisas särskilda fält, som visserligen även de måste ha goda förbindelser för att lätt kunna nås av de intresserade, men äro så belägna att de inte störa trafik- och privatflyg.

Slutligen är min uppfattning den, att städer, vars flyghamnar icke ligga inpå samhället, böra, där så är möjligt, skaffa sig flygplatser i eller intill staden. Dessa skulle vara avsedda för taxifyg och privatflyg, men icke för sportflyg. Av intervjun tycks framgå, att jag tänkt mig dem för sportflyg, men det kommer inte jag och alldeles säkert inte luftfartsmyndigheten att gå med på.

Göteborg den 2 december 1944.

Gösta Fraenckel.



En exklusiv klubb



Märket härovan får inte herr Vem-som-helst bära. Det är förbehållet de flygare i engelska flygvapnet som är medlemmar i den mycket exklusiva klubben *Goldfish Club*, Guld fiskarnas klubb. I den kan man bara bli medlem om man efter att ha blivit nedskjuten räddar sig i sin »Mae West» (flytväst) eller gummilivbåt och sedan fiskas upp av en undsättningsexpedition. Strecken under fisken anger antalet gånger vederbörande blivit räddad på detta sätt. Antalet medlemmar i klubben är ännu inte så stort att man inte med heder kan bära märket.

Konungen belönar



Sveriges Militära Idrottsförbund har haft årsmöte och därvid delat ut medaljer och plaketter för förtjänstfull insats. SM:s förtjänstmedalj i silver tilldelades därvid också ett par framstående och ihärdiga idrottsledare från flygvapnet, nämligen löjtn. P. Fahlander F 2 samt fanj. G. H. M. Magnusson F 1. Prins Gustav Adolf överlämnade medaljerna och löjtn. Fahlander ses på bilden ovan ta emot sin.

Fyra F3-mästerskap

Fyra mästerskap har F 3:s idrottsmän och skyttar utkämpat den senaste tiden. Tävlingarna har föregåtts av en väldig uppladdning.

G M i orientering gick den 25/10. Kungl. Svea Trängkår stod som arrangör för tävlingen och orienterarelliten ur garnisonens samtliga förband, sammanlagt ett 80-tal, hade anmälts. Från F 3 hade anmälts 13 män i klass I och II, 1 i klass III och 2 i klass IV.

Tävlingen var förlagd till terrängen sydost Mjölby. Banan var bra men fordrade god kondition. Särskilt var det kontroll nr 2, en liten göl, som beredde de tävlande stora svårigheter. Manfallet blev därför stort. Bästa deltagare ur F 3 blev fanjunkare Dansson, som placerade sig som 2:a i sin klass.

Pistolfältskjutning gick den 27/10... Fallskärmen har fastnat i grenarna på två stora tallar. Hjälpöst pendlar fallskärms-hopparen fram och tillbaka. Han tar fram sin pistol och osäkrar den. Terrängen är ogästvänlig och fientliga patrullkarlar kan tänkas ströva omkring. Och se! Där borta ur buskaget till vänster dyker plötsligt fram två fientliga skyttar. Nu gäller det att sikta snabbt men noggrant. Om bara inte skärmen pendlade så våldsamt. Men vad nu! Snett nere till höger i ravinen ligger ytterligare två fientliga skyttar i eldställning. Hela ravinen är ju full av fiender. Fallskärms-hopparen skjuter förtvivlat. Plötsligt susar det i luften. En ny hoppare dalar ner. Den som hänger i trädets höjer snabbt sin pistol och skjuter. Pang! Där sköt han i förvirringen sin egen kamrat...

I denna svåra situation befann sig var och en som deltog i höstskjutningen mellan officers-, underofficers- och underbefälskårerna, om det sedan några år tillbaka uppsatta vandringspriset. Om priset tävlas två gånger årligen, en gång på våren och en gång på hösten. I våras var det underbefälet som segrade med 20 poängs marginal före underofficerarna, men nu var det den senare kategorien som visade sig vara bäst. I lagtävling medräknades de fem bästa i varje kategori och den kategori, som får högsta sammanlagda poängsumman för vår- och hösttävlingen, får en inteckning i vandringspriset.

Med flender »under fötterna».



Till flygldirektör av 2:a graden i flygvapnet har utnämnts flygingenjör av 1:a graden N. M. Björkstrand.

Till flygingenjör av 3:e graden vid flygvapnet konstituerade flygingenjörerna av 3:e graden P. A. G:son Kylberg, A. H. S. Torudd, G. H. Backman, T. K. P. Jonsson, A. L. Lundén, K. O. E. Järltoft och S. T. Nyström.

Det var sammanlagt 109 skyttar, som deltog i höstskjutningen, och cirka 6000 skott avlossades. Allt som allt var det 7 olika skjutstationer på vilka det endast fanns två fasta mål, resten var rörliga.

Alla målen gick i överraskande och intressant stil. På första skjutstationen fick skytten åka lastbil och från bilens förarhytt beskjuta de fientliga patrullkarlar, som dök upp i terrängen.

Andra skjutstationen utgjordes av en expeditjonsbarack där den tävlande placerades vid ett skrivbord, som stod vid ett fönster. Plötsligt uppenbarade sig fientliga skyttar i skogen utanför fönstret och mitt ibland dem promenerade en rödakorssoad.

Den så fantasifullt upplagda tävlingen var ett skolexempel på perfekt organisation. Mannen som organiserat det hela var löjtnant Boris Falk, arméspanare vid F 3.

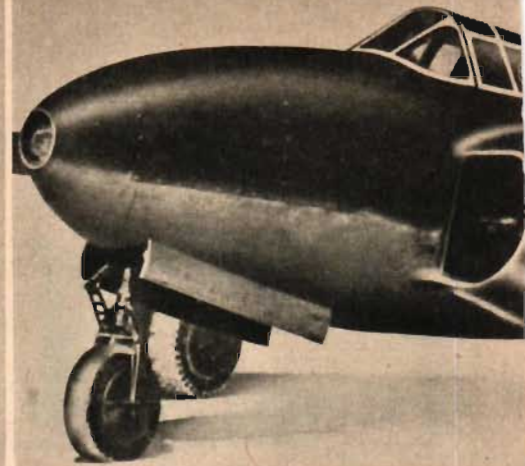
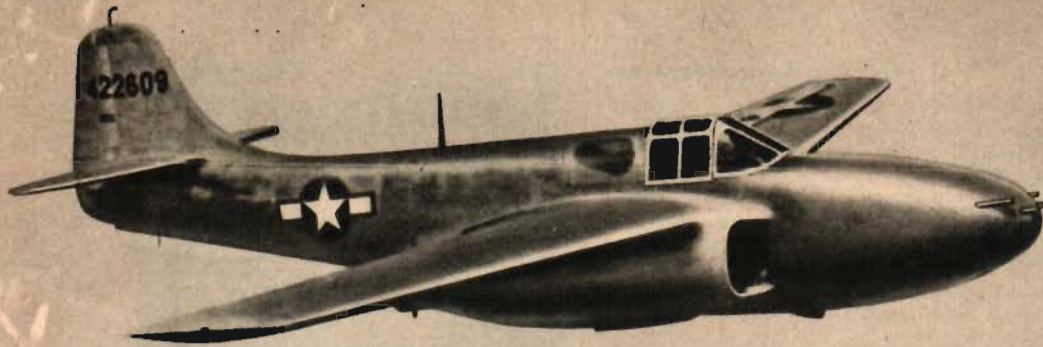
Individuell segrade blev sergeant Sköld, som sköt nära nog fenomenala 155,4 poäng, men hack i hål var han följd av kapten Flach, som prickade in 153,8 och kapten Tollbom med 153,6 poäng.

I lagtävlingen blev resultatet följande: 1. Underofficerare 722,2 poäng. 2. Officerare 689,0 poäng. 3. Underbefäl 643,4 poäng.

Ytterligare två mästerskap, flottilmästerskap i orientering samt fälttävlan har gått på F 3. Till dem återkommer vi ev. på denna spalt i nästa nummer. Juh.



1890-talets »Pjattar» i Stockholm brukade kallas »Grill-jannar», påminner sig Luftikus. Nu undrar han om flygplatsutredningens majoritet inte borde kallas »Grillby-jannar».

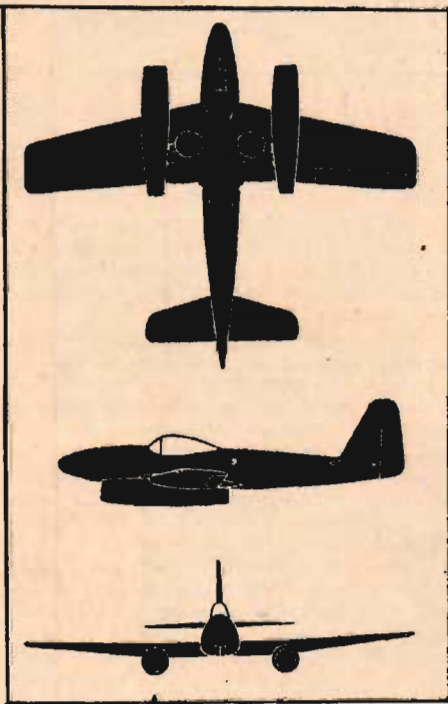


BELL P-59A »AIRACOMET», det amerikanska 2-motoriga reaktionsjaktplanet, som beskrevs i FLYG n:r 22/44 visas här ovan i två nya bilder. Dess flygvikt är c:a 5 ton och spännvidd 14,93 m. Bilden t. h. visar den obeväpnade prototypen. Inga prestanda ha friglåtts.

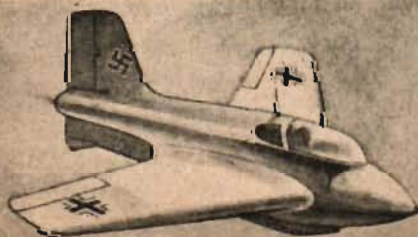
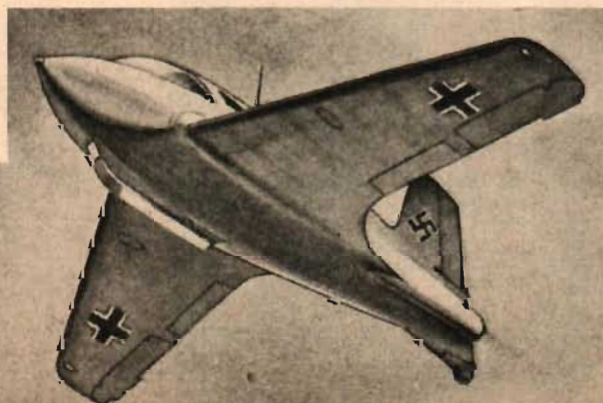
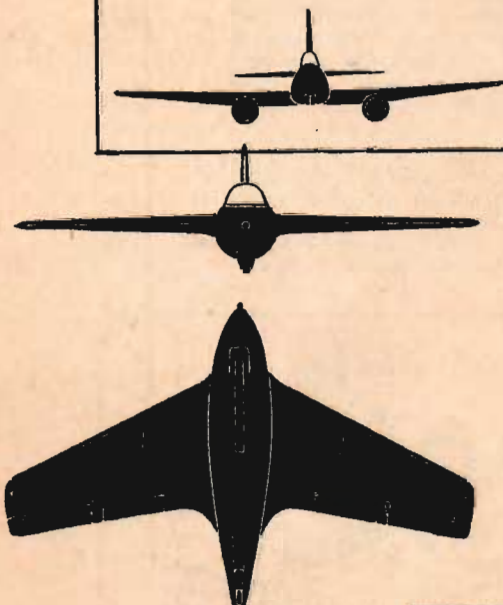
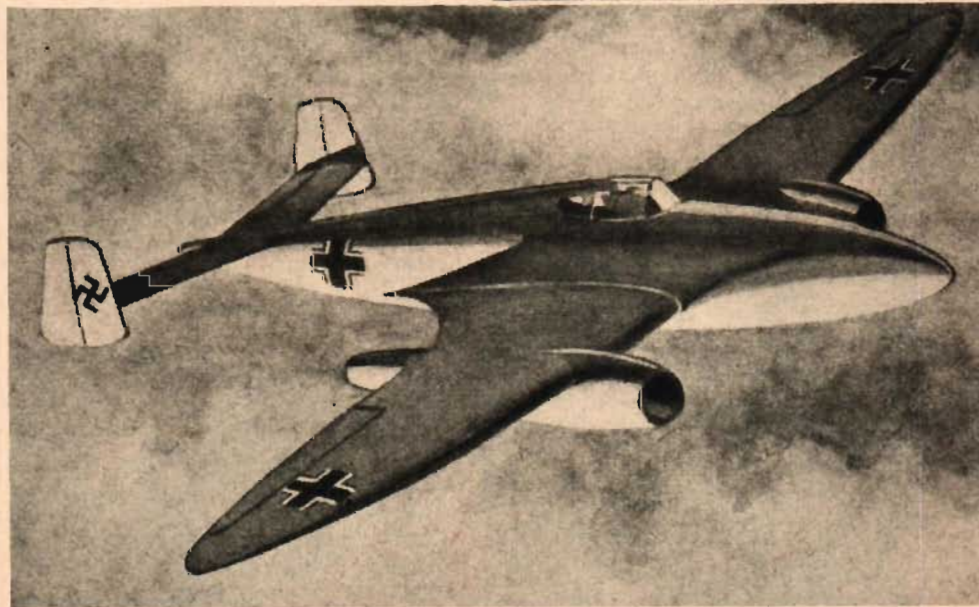
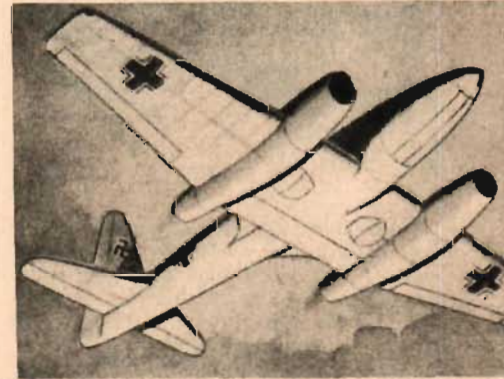
REAKTIONSFLYG I FÖRGRUNDEN

I krigskommunikerna har man på sistone i allt större utsträckning talat om reaktionsdrivna jaktflygplan. Det var tyskarna som först kunde sätta in dessa ultrasnabba flygplan med en hastighet på omkring 800 km/t och de sista dagarna i november omtalade de allierade att ett stort antal Messerschmitt Me 163 och Me 262 insatts i väster. Det engelska reaktionsplanet Gloster-Whittle har framför allt insatts för robotbekämpning medan den amerikanska Bell P-59A ännu ej torde gör aktiv tjänst. Tyskland har ännu ett reaktionsjaktplan, Heinkel He

280, under tillverkning. Detta har dock inte rapporterats vara i tjänst. På denna sida några reaktionsplanfoton och -teckningar.



MESSERSCHMITT ME 262 visas här t. v. och t. h. i teckning och treplansskiss ur FLIGHT. Maxhastigheten uppges av INTERAVIA vara omkring 800 km/t. Spännvidd något över 12 m. Se vidare FLYG n:r 22/44.



HEINKEL HE 163, det senaste tyska reaktionsjaktplanet, ses här ovan. (Ur FLIGHT.) — T. v. Me 163 enligt FLIGHT den 10/11-44. Den ser rätt annorlunda ut än vad man först trodde (Se FLYG n:r 21/44) och finns i två versioner: Me 163A, övningsplan, och Me 163B, jaktplan. Spännvidd c:a 8 m, vingyta c:a 14 m², vingbelastning mellan 300—400 kg/m². Bevapning enligt oberoende uppgifter 4—6 st 20 mm akun. Bästa flygegenskaper vid omkring 450 km/t. Hjulstället fälls efter starten och landningen sker på en skida.

FLYGNytt

från ALLA FRONTER

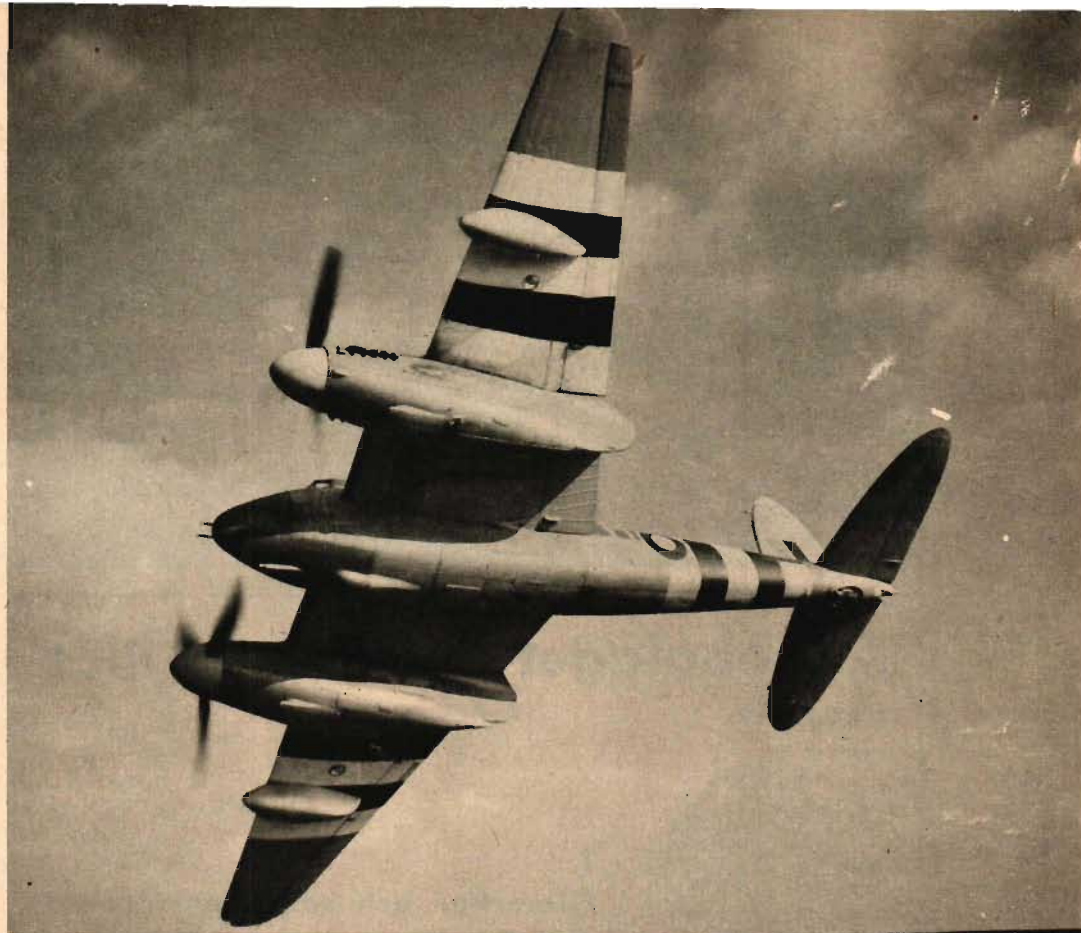


Ny 3.750 hk flygmotor

Gnome & Rhône, den franska flygmotorfabriken, lär tillverka en 28-cylindrig högvärdig motor utvecklad från modellerna 14R (14-cyl. på 1.590 hk) och 18R (18-cyl. på 2.200 hk). På den nya motorn, vilken är sammansatt av fyra stjärnor med 7 cyl. i varje, äro cylindrarna i första och tredje stjärnan placerade i linje bakom varandra, varvid andra och fjärde stjärnans cyl. ligga förskjutna ett halvt cylinderavstånd i förhållande till de övriga. För att få tillräckligt med kyluft, är en turbinfläkt placerad i NACA-kåpens främre del, som på den tyska motorn BMW 801 (anv. på FW 190). Den för förbränningen erforderliga luften levereras av två förkompressorer, varvid bränslet direktinsprutas. Avsikten är att till denna motor använda motroterande dubbelpropellrar. Data: Cyl.-diam. 146 mm; slaglängd 165 mm; slagvolym 77,34 lit; kompressionsförhållande 1:6,4; största diameter 1.297 mm; max.-effekt 3.750 hk på 6000 m.

Motor på 10.000 hk

I anslutning till artikeln i föregående nummer om den kommande flygmotorutvecklingen förtjänar det att påpekas att presidenten i Wright Aeronautical Corporation, E. W. Vaughan, förutspått gasturbinmotorer på 10.000 hk. Wright håller f. n. på



»MOSQUITO 18» heter en ny version, avsedd för ubåtsbekämpning och beväpnad med en 57 mm kanon under nosen samt 4 st 7,7 mm ksp i denna. Kanonen är en »6-pundare» vilket enligt AEROPLANE motsvarar 75 mm kaliber. Av bilden t v framgår det dock, att kalibern med all säkerhet torde vara den normala 6-pundskallbern 57 mm.

med konstruktion av gasturbinmotorer, av vilka en kommer att driva en normal propeller.

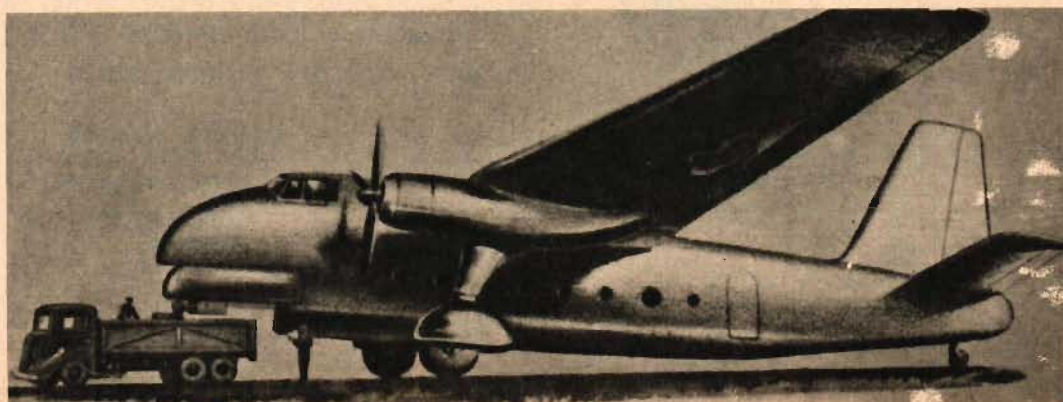
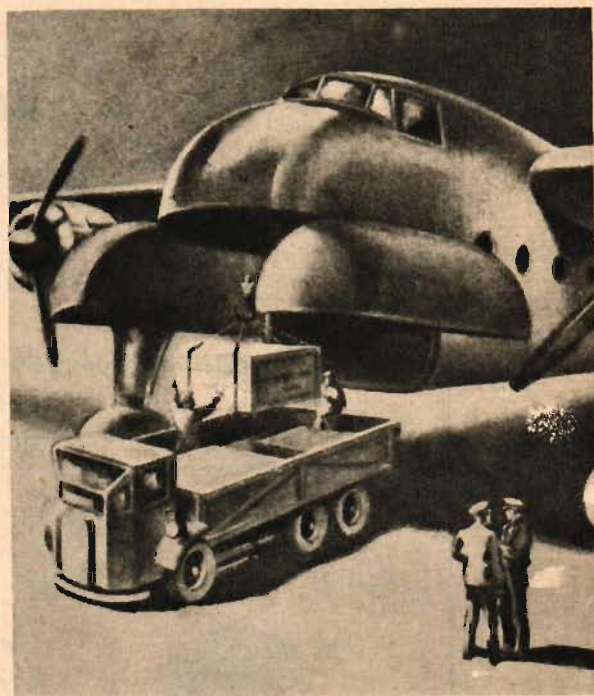
Över 10.000 fästningar

Över 10.000 Boeing B-17 har under de tre senaste åren tillverkats av Boeing, Douglas och Lockheed. Respektive produktions-siffror är: 6.143, 1.982 och 1.876.

Boeing »stratokryssare»

Provflygningarna med den militära prototypen Boeing 377 »stratokryssare», ett efterkrigstransportplan med dubbla däck, är nu förestående i Amerika. Den är utrustad med 4 st 3.500 hk motorer och väntas få en maxhastighet på 645 km/t samt en marschhastighet på 547 km/t. Den skall ta 100 passagerare på dagen och 36 i bäddar på natten.

BRISTOLPROJEKT till ett nytt fraktflygplan ses nedan och t h. Prototypen beräknas flyga nästa sommar och första serieexemplaret blir klart i slutet av 1945. Flygvikt c:a 12,5 ton med en nyttig last på 4,5 ton. Den skall kunna ta c:a 4 ton betalande last över 480 km med en driftskostnad av 60 öre per tonkilometer. Motorer 2 st Bristol »Perseus» på c:a 1000 hk.



G. A. LINDSTRÖMS ELEKTROMEKANISKA VERKSTAD

Arbetaregatan 32, Stockholm

Tel. 51 77 21 — 51 77 31



**Elektromekanik
Finmekanik
Konstruktioner**

Leverantör till Kungl. Flygförvaltningen

Aktiebolaget Perforerad Plåt

Storvik



**Tillverkar och säljer perforerad
plåt av alla gängse metallslag**

Tel. Storvik 312. Telegr.: "Perforeradplåt"

Försäkrings-  Aktiebolaget

Securitas

Birger Jarls gatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring

*Efter veckans slit och jäkt
man får en skidtur fylld av fläkt,*



om man åker på

HEDBERGS SKIDOR

Försäljas av ledande sport- och
järnhandlare över hela landet.

A.-B. HEDBERG & Co. SKIDFABRIK

NORR-EDSBY

TEL. EDSBYN 69

PRIVATA MOTORFLYGET

Forts. fr. sid. 23.

Årsmötets rutinärenden förlöpte smärtfritt, väl förberedda som de var. Års- och revisionsberättelserna godkändes. Så skeddades man till val. I KSAK:s styrelse invaldes Ing. P. M. Bengtson, Visby FK, och civilingen. Lennart Svedberg, Stockholms SFFK, i stället för major E. Nordquist, Linköping, och disp. A. Strykman, SFFK, vilka avsåg sig återval. Ing. Arne Hedén utgick på grund av mandatminskning samt flyttning från Norrköping och dess klubb, som han representerat. I övrigt blev det återval över lag.

Tre utmärkelsetecken utdelades: KSAK:s guldplakett till disp. Adriaan Strykman, SFFK, för framgångsrik insats till segelflygets frömmas; silverplakett till dir. Gunnar af Ekenstam, SFFK, för gjorda insatser som flygchef och chefmekaniker i Stockholms flygklubb; bronsplakett till tandläkare Sven Lundgren, Aeroklubben i Skåne, för framgångsrikt arbete inom det skånska flyget.

Följande segelflygpriser utdelades: Luftfartsinspektörens vandringspris till Stockholms segelflygklubb, som framgångsrikaste klubb under det gångna verksamhetsåret (en av motiveringarna var att SFFK varit oömförligt framgångsrikast i riksegelflygtävlingen, d. v. s. FLYG:s höjdtävling); Allebergspokalen till löjtnant Gunnar Henriksson, Hjo flygklubb; FLYG:s vandringspris plus miniatyr till Ing. Björn Andersson, SFFK, som individuell segrare i riksegelflygtävlingen; Svenska Dagbladets hederspris plus KSAK:s segelflygplakett i silver till Ing. Sven Widengren, VFK, som individuell tvåa i samma tävling; segelflygplakett i silver till instruktör Stigurd Larsson, SFFK, som individuell trea; dir. C. A. Wänders vandringspris i segelflygning plus 1.000 kr. plus miniatyr samt segelflygplakett i silver till varje lagmedlem till Stockholms segelflygklubb, vars första lag segrade i lagtävlingen i riksegelflygtävlingen; 500 kr. samt segelflygplakett i brons till varje lagmedlem till Västerås flygklubb; FLYG:s vandringspris i modellflyg plus miniatyr till individuella modellflygsegraren Gunnar Nygren, Sandviken; FLYG:s vandringspris i modellflyg plus miniatyr till lagsegraren Ålängs flygklubb (modellflygpristävlingarna var ej närvarande).

Olov i segelflygkommittén

Efter årsmötet sammanträdde KSAK:s styrelse. I verkställande utskottet (VU) invaldes civilingen. Svedberg i stället för disp. Strykman, som avsåg sig. I segelflygkommittén som utskades till 10 ledamöter, invaldes löjtnant Bengt R. Olov samt man på rätt plats och i modellflygkommittén flygsekreteraren vpl ff Öve Hazel. Fabrikör E. Larsson utsågs till modellflygkommitténs v. ordf. i stället för folkskollärare Paul Rönne.

Mest optimister

På kvällen samlades flygfolket till en skönlitterär middag i Sportpalatset. Det skulle vara smoking — men en del spetsar, därbländ själva flygvapenchefen, kom i kavaj, så nu vet vi hur vi ska ha det nästa år! Kanske delvis tack vare de många kavajerna blev det en anmärkningsvärd tillställning.

Direktör Gösta Ahlén reste sig och talade om klubbarnas inkomstkällor. Det statliga stödet är en god hjälp men man vet inte om det fortsätter, sade riksdagen, och ej heller får man lita för mycket till måltävlingsgaranterna. Klubbarna är helt och hållet lekfulla för folkmeningen...

— Pensionist! utropade general Nordenskiöld. — Det måste man vara som kassaförvaltare till KSAK, svarade dir. Ahlén och fortsatte med att betona att det vore lyckligt om klubbarna i tid såg om sitt hus och strävade efter att bli självförsörjande, d. v. s. söka få tag i nya olika inkomstkällor och samtidigt minska utgifterna.

Flyggeneralen tackade för maten och glädde sig åt den sammanhållning och förståelse som präglat årsmötet och kvällens sammankomst.

Vid kaffet kaserade kapten Florman och ABA:s och SIA:s framtidsplaner och möjligheter. General Nordenskiöld tackade honom för anförandet och sade att ingen kunde beskylla ABA-chefen för pessimism — en stor tillgång att ha honom som vice ordförande i KSAK.

Och så visade redaktör Norrvi två segelflygfilmar, dels "Alleberg", som han själv upptagit i svart-vitt, dels en i färg, "Segelflygare" från Arne, Maria- och flygfilm. Många trevliga skott!

P. M.

MÄNNEN BAKOM PLANEN

FLYGPLANKONSTRUKTÖRERNA

DONALD W. DOUGLAS

Donald W. Douglas började bygga flygplan då han var 28 år gammal. Vid 51 års ålder är han nu chef för Douglas Aircraft Company i Santa Monica i Kalifornien och sysselsätter 165 000 arbetare i sex olika fabriker.



Donald W. Douglas.

I början ägnade sig Douglas åt att konstruera militärflygplan men övergick 1932 till civila plan och har för alltid ristat sitt namn i aviatikens historia genom den berömda DC-serien av vilken väl DC-3:an är den mest kända. Detta tvåmotoriga passagerarplan har ju vid sidan av Junkers Ju 52 blivit nästan klassiskt som standardflygplan på ett otal passagerarlinjer. Den 4-motoriga DC-4 utgjorde toppunkten av fredskonstruktionerna. Under kriget har »Skymaster» och »Skytrain» låtit mest tala om sig. De båda sistnämnda äro fraktplan avsedda för luftlandsättningsstrupper och för gods-transport.

Douglas föddes den 6 april 1892 i Brooklyn. Från början var det meningen att han skulle bli marinofficer, men han lämnade denna bana 1912 och gick istället igenom Massachusetts Institute of Technology där han tog examen 1915. Därefter var han ett par år chefsingenjör vid Glenn L. Martin company, inberäknat en kortare anställning vid arméns signaltrupper. 1920 grundade han sin egen firma, som 1928 ombildades till Douglas Aircraft Company med Douglas som chef. Han vann Collierpriset 1936 för ett »utomordentligt tvåmotorigt trafikflygplan» och tilldelades Guggenheims guldmedalj 1940 för sina bidrag till utvecklingen av civila och militära flygplan.

ALEXANDER KARTVELI

Alexander Kartveli är ryss och född i Tiflis år 1896. Han är en av de få framgångsrika flygplankonstruktörer, som kommit in på den flygtekniska banan först vid mogen ålder. Under kriget 1914-1918 var han officer i ryska armén och kom 1919, efter krigets slut, till Paris, där det var meningen, att han skulle bedriva artilleritekniska studier. Härav blev dock intet och efter en kortare sejour som akrobat, varunder han även studerade



Alexander Kartveli.

I 1945 års Flygkalender

Ingår en intressant artikel om världens främsta flygplankonstruktörer, deras liv och verk. På denna sida kompletterar vi denna artikel med fyra stora namn, vilka på grund av ett ytterst beklagligt missöde inte kom med i flygkalendern.

matematik, kom han så småningom till Blériots flygplanfirma.

År 1927 reste Kartveli till USA för att bygga ett atlantflygplan åt den bekante atlantflygaren Charles Levin och hamnade sedermera som konstruktör hos Fokker och slutligen hos Seversky på Long Island där han blev chefskonstruktör. Som sådan kvarstår han även sedan firman 1939 ombildades till Republic Aviation Corp.

Kartveli har hos Seversky konstruerat ett flertal uppmärksammade flygplantyper, vilka alla ha stora drag gemensamma. Alla äro en- eller tvåsitsiga lågvägarde helmetallflygplan, med ungefärligen cirkulärt kroppstvärsnitt och utmärkas av god aerodynamisk formgivning och hög hastighet. Nämnas bör ett par flottörmaskiner med i flottörbottarna inbyggda hjul för landning på flygfält samt en serie ensitsiga, hyper-snabba maskiner av vilka särskilt ett par framträtt i rampluset. Det ena är jaktplanet P 35 urtypen till vår J 9. En variant av typen har flugits av flera av Amerikas mest berömda tävlingsflygare exempelvis Jacqueline Cochrane. Det andra är det sista i raden »Thunderbolt» som på den sista tiden låtit mycket tala om sig på den västeuropeiska krigsskådeplatsen. Vidare kan nämnas typen 2-PA, ett tvåsitsigt störtbombplan, som skulle ha levererats till Sverige men stoppades av politiska orsaker, samt »Lancer», en föregångare till »Thunderbolt».

Kartveli är en mycket tillbakadragen man, som föga eller intet syns utåt. Han är en skicklig matematiker och en arbetsmänniska som få samt har den där lämpliga dosisen fantasi och framåtanda, som gör att människan ständigt för utvecklingen framåt.

GLENN L. MARTIN

Glenn L. Martin torde vara ett välkänt namn för alla flygintresserade. Namnet representerar en lång rad av välkända och förnämliga flygplankonstruktioner.

Martin föddes den 17 jan. 1886. Flygbiten redan som pojke sysslade han med modellplan och lärde sig på så sätt grunderna av aerodynamiken. Som ung arbetade han som mekaniker i ett automobilgarage och använde sina mödosamt hopparade slantar för att bygga sitt första rik-



Glenn L. Martin.

tiga flygplan, en dubbeldäckare. Liksom flertalet av den tidens flygpionjärer såväl konstruerade som byggde och flög Martin sina maskiner själv.

År 1909 grundade han en av Amerikas första aeroplanfabriker och 1917 slog han sig tillsammans med bröderna Wright och konstruerade bl a ett tvåmotorigt bombplan som lät mycket tala om sig.

Som chef för Glenn L. Martin Aircraft company i Baltimore har Martin i hög grad bidragit till amerikanska flygvapnets snabba utveckling. Allmänt kända är de tvåmotoriga bombplanen B 25 »Marauder» och »Baltimore» samt sist men inte minst »Martin Mars», den väldiga 62 tons flygbåten, som bl a tillverkas av Henry Kaiser i San Francisco.

SIR FREDERICK HANDLEY PAGE

Frederick Handley Page, en av Englands internationellt mest kända flygplankonstruktörer, har under hela sin bana som konstruktör specialiserat sig på tunga flygplan. Under flygets barndom, då alla andra kämpade för att få flygplanen att bära en eller två personer spekulerade Handley Page redan om maskiner för 30, 40 och 50 passagerare och bombplan, kapabla att bära tusentals kilogram bomber.



Sir Frederick Handley Page.

Under förra världskriget byggde han allt större och större bombplan och vid tidpunkten för fredsslutet hade han en typ klar, vilken kunnat bomba Berlin från baser i Frankrike.

Handley Page föddes 1885 i Cheltenham och studerade till elektroingenjör. Sin flygexperiment började han redan 1906 och fångades snart helt av denna nya gren av tekniken. Två år efter experimentens början hade han sin första maskin klar men framgången med detta förstlingsverk var ringa. 1909 bildade han ett bolag för flygplantillverkning och snart därefter hade han sin första lyckade konstruktion i luften, ett litet monoplan med 50 hk motor och en maximihastighet av ca 100 km/t. Vid första världskrigets utbrott fick bolaget kontrakt på stora leveranser till engelska flygvapnet och Handley Page-maskinerna voro bland de mest omtänkta under kriget.

När kriget var slut ägnade sig Handley Page åter åt civila flygplan och även här framträdde hans förkärlek för jättemaskiner.

Redan före det nu pågående krigets utbrott hade firman sadlat om för krigsproduktion och bland de typer, som härvid låtit mest tala om sig märkas i främsta rummet det tvåmotoriga medeltunga bombplanet »Hampton», som vid det här laget kanske redan näste anses föråldrat samt det tunga fyrmotoriga nattbombplanet »Halifax», vilket så ofta omtalats i krigskommunikéerna vid massanfall mot tyska industrimål.

Vid behov av

cykel

hänvänd Eder till

LEVIN & NILSSON

Cykelaffär

HALMSTAD

HOTELL SVEA

HALMSTAD

rekommenderar sina nyrenoverade matsalar i gammaldags hemtrevlig stil med vackra väggdekorationer från gamla Halmstad. SVEA är vida berömt för sin goda mat och populära priser. Festvåningen och klubbbrummen rekommenderas.

"Vi träffas på SVEA!"

Gör som
Ake Bengtsson, foto-
graferar Er
hos



Flygare!

Flygets manschettknappar, nålar och armband äro omtäckta julklappar.

Köp dem hos:

LAMBERT JEPSSON
SPORTAFFÄR · HALMSTAD

F 14

gör Edra bokinköp i

Meijels Bokhandel

Storgatan 46

Tel 595 HALMSTAD Tel 3095

RESERVOARPENNOR

i alla prislägen och passande varje handstil, hos

Pappersbolaget

Carlander & Co
Halmstad

VÅRT ALLMÄNT OMTYCKTA

Julöl

samt

Julmust

Rekommenderas

Appeltofftiska Bryggeri A.B.

Tel. Halmstad 3 17, 33 17 - Laholm 58

HALMSTADS MUSIKHANDEL

BERNTSON & HEURÉN

Rikstelefon 14 15 - Köpmansgatan 2

Leverantör till Kungl. Musikkonservatoriet, Kungl. Operan, Orkesterföreningar, Svenska Arméns musikkårer m. fl.

Affären grundad 1917

SPECIALITET:

Blåsinstrument av högsta kvalitet!

För övrigt föra vi allt som tillhör en välsorterad musikhandel

Elektr. Byrån Chr. BERG

Tel 897 (Oscar Olsson) Tel 989

Stortorget, Halmstad

EL. ARMATUR

EL. INSTALLATION

FLYG 1945 BÄSTA JULKLAPPEN

**GLÖM INTE ATT
PRENUMERERA I GOD TID!**

Detta är sista numret 1944 av FLYG. Men vi ses igen den 4 januari, då nr 1/45 utkommer. För varje år blir antalet flygintresserade allt större — det märks inte minst på FLYG:s upplaga, som oavbrutet stiger. Detta för red. så glädjande faktum bevisar också, att tidskriftens läsare är nöjda med FLYG, som under 1944 än kraftigare befäst sin ställning som Nordens största och populäraste flygtidskrift.

Med detta nummer följer en »folder», som talar om vad FLYG kommer att bjuda sina läsare på under 1945. Därav framgår att tidskriftens utländska förbindelser ytterligare förbättrats samtidigt som FLYG bjuder på ett om möjligt ännu bättre inhemskt material än detta år.

FLYG:s just påbörjade följetong »Gud är min andre-pilot» blir en stor schlager och vem vill inte vara med i kampen om de 3 300 kronor, som FLYG uppställer som pris i omröstningstävlingen om folkflygplanet.

FLYG är den bästa julklappen för all flygintresserad ungdom — den kostar ju bara 9:75 för 26 nummer om året — men FLYG är lika välkommen även hos de äldre, som i tidskriften finner mycket av speciellt intresse för dem.

Det säkraste sättet att inte gå miste om något nummer av FLYG 1945 är att prenumerera. Antingen direkt eller också på posten. Hur det skall gå till framgår också av den ihäftade »foldern». Men kom ihåg, att ni skall ordna den detaljen i god tid, annars kanske ni går miste om första numret. Det tog slut 1944 och det kan hända ännu en gång.

Aeroklubben i Malmö heter den forna Aeroklubben i Skåne numera sedan man i samband med extra allmänt årsmöte med gäsfest den 4 nov under överste Nygrens ordförandeskap beslöt namnändring. Det är andra gången klubben ändrar namn och därmed vill man främja det lokala intresset, inte bara i Malmö utan även i andra skånska städer. För att vinna laga kraft måste beslutet emellertid bekräftas av årsmötet till våren.

1:sta klass

Beställningsskrädderi

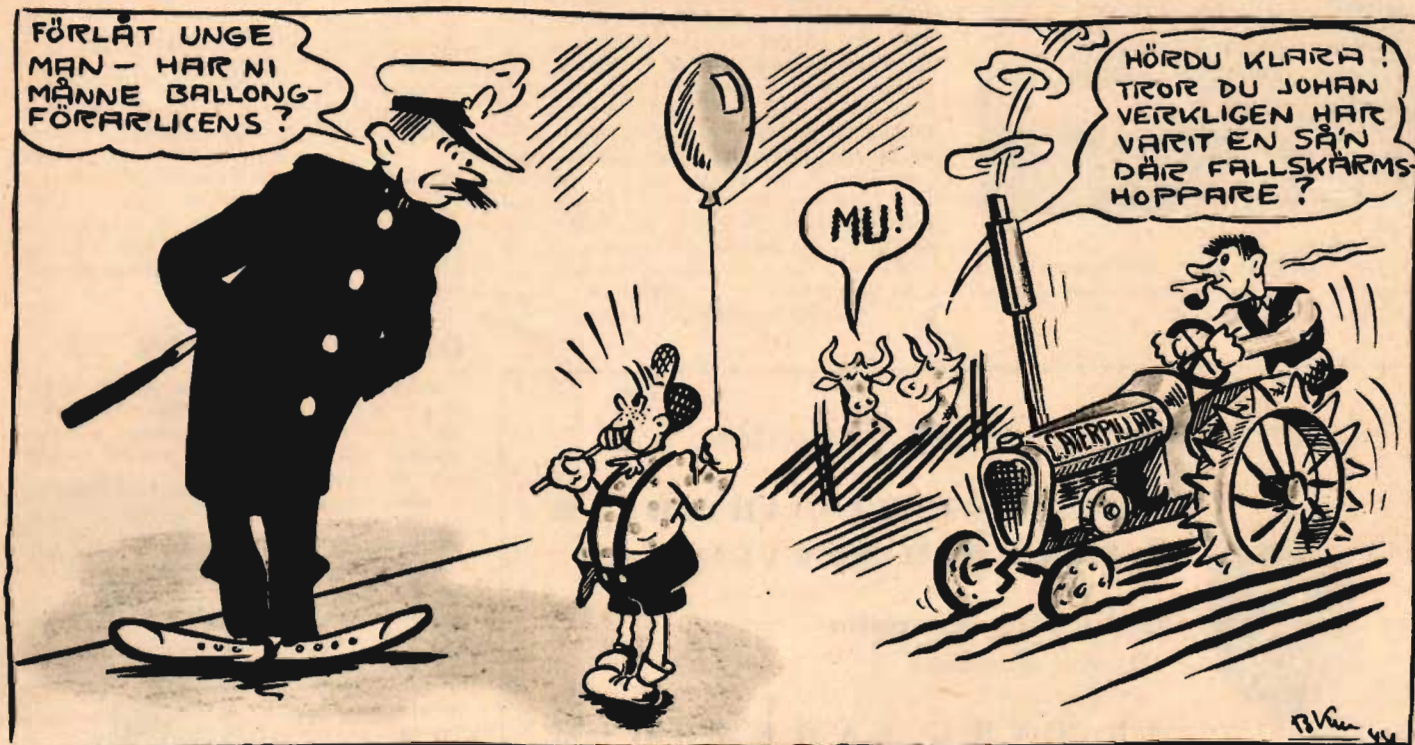
KONFEKTION
HERREKIPERING

WENNERHOLMS

Storgatan 24

HALMSTAD

PRÖVA ERT FLYGMINNE!



Nu skall vi rannsaka inte ert flygsinne, ty det är det väl inget fel på när ni så troget läser FLYG, men väl ert flygminne. Hur mycket kommer ni ihåg av vad som hänt i det svenska flyget? Vet ni vad olika flygtermer betyder?

Pristävlingen är en kombination av två tävlingssystem. FLYG har uppställt 25 stycken flygfrågor, vilka har formen av mer eller mindre kategoriska påståenden. Men nu är det så, att en del av dessa påståenden är riktiga medan en del andra är alldeles uppåt väggarna. Det gäller i första hand nu att avgöra, om det som står är sant och riktigt, eller om FLYG:s red. för ovanlighetens skull varit mindre vederhäftig.

Lösningen går till så, att ni på ett papper skriver upp numren i tur och ordning från 1 till 25 och efter varje nummer skriver antingen ett JA eller ett NEJ. Men därmed är inte prövningen slut. Det skall inte vara en ren gissningstävling. Efter varje NEJ måste ni förklara, varför FLYG:s påstående är fel. Eller med andra ord tala om sanningen, bara sanningen och ingenting annat än sanningen.

Vi påstår att...

Här kommer nu de 25 påståendena. Skriv JA för de riktiga och NEJ, därför att... på de felaktiga.

1. Med inskjutna stjärtsidplan menas, att fenorna skjuts in i stjärten, när flygplanet tagits in i hangar, därför att det spar plats.
2. Med V-formig vinge menas, att de båda vingarna bildar en vinkel framåt.
3. När de värnpliktiga flygförarna godkänns från FRS får de sätta en silvervinge över vänstra ficklocket på sin uniform.

4. Det svenska ambulansplanet av typ Beechcraft 18 har FV-beteckningen Tp 4.
5. Midsommaren 1939 gick de tre ABA-miljonärerna Roll, Ahblom och Bosson tillsammans i Bromma kyrka.
6. Sveriges första kvinnliga flygare hette Elsa.
7. SILA betyder Svensk Internationell Luftfart Aktiebolag.
8. En Puss Moth med 120 hk motor gjorde den första soloflygningen över norra Atlanten i riktningen öster-väster.
9. Aerometer är en apparat, varmed man mäter luftens syrehalt.
10. Man måste vara fyllda 19 år för att få ballongförcertifikat.
11. Var och en som räddar sig med fallskärm blir medlem av Caterpillarklubben.
12. Sveriges förste caterpillare var »Flygbaronen» Cederström.
13. VO är en god konjak men också New Foundlands civila nationalitetsbeteckning.
14. Holland stavas i visst fall med PH.
15. Diskarea är ytan av den cirkel, som beskrives av spetsen på en roterande propeller.
16. Den gamla svenska Jaktfalken hade FV-beteckningen J 7.
17. Raab Katzenstein RK 26, »Tigerschwalbe» och Sk 10 var samma flygplan.
18. Tomvikt och tjänstevikt på ett flygplan är samma sak.
19. Svenska hastighetsrekordet för modellflygplan nu är bättre än hastighetsvärldsrekordet för riktiga landflygplan år 1909.
20. Slipström är de strömningar som uppstår vid en slip, då ett sjöflygplan startar därifrån.

21. När danskarna talar om haleplan menar de ett flygplan eller en modell, som vinschas eller halas upp.
22. Med underliggande stjärthöjdplan menas att kroppen ligger under stabilisatorn.
23. En aerodyn är alltid lättare än en aerostat.
24. Albin Ahrenberg var förste flyglärare i Sveriges första civila flygskola.
25. ABA-chefen Carl Florman och Bromma-chefen Bertil Florman är bröder.

Hur poängen räknas.

Vi kommer att räkna poäng på så sätt, att varje rätt placerat JA ger 1 poäng. Varje rätt placerat NEJ ger 1-3 poäng, beroende på de kompletterande uppgifterna. Absolut rätt ger alltså 3 poäng, i det närmaste rätt ger 2 poäng och nöjaktigt svar 1 poäng.

Exempel: Vi påstår att Jimmy Doolittle blev berömd genom raiden mot Tokio. Den som då svarar: NEJ, han var redan tidigare världsberömd får 1 poäng, den som tillägger att han varit världsrekordhållare i hastighetsflygning får 2 poäng och den som dessutom kan tala om att detta världsrekord uppnåddes med en Gee-Bee i Cleveland den 3/9 1932 och att hastigheten var 473 km/t får 3 poäng.

Priserna.

Den som uppnår högsta poängsiffran får första pris: 50 kronor kontant, den näst bäste får 25 kronor kontant, trean 15 kronor, fyran 10 kronor, femman och sexan helårsprenumeration på FLYG samt sjunde till tionde halvårsprenumeration.

Lösningarna skall absolut vara märkta FLYGMINNE och vara FLYG, Västmanagat. 69, Stockholm, tillhanda senast den 15 januari 1945. Tävlings- och namnkupong på sid. 67.



Auto-Metallfabriks nya fabrikskomplex i Ulvsunda, där många flygplanskylare kommer att spottas ut.

KÖR I KYLARN!

Egentligen behöver man inte alls ge det 30-årsjubilerande AB Auto-Metallfabriks chefer, fabrikschef *Oscar Dahlberg* och dir. *Nils Järte*, några uppmuntrande tillrop, ty de jobbar på ändå och har framgång i sitt arbete — men de får ta det som ett »gratis». FLYG har fått tillfälle att titta på företagets nya fabrikskomplex ute i Ulvsunda industriområde, där tillverkningen för närvarande håller på att läggas upp efter löpande band-principen och där man beräknar att kunna få fram 150 kylare om dagen. Förnämligast blir det förstas frågan om bilkylare och det i en sådan omfattning att både Sveriges och grannländernas behov torde fyllas av Auto-Metall ensamt.

Men Auto-Metall spottar inte endast ut kylare för bilar, traktorer och en del stationära anläggningar utan även för flygplan. Firman har alltid hållit kvalitén på ett högt plan och förvärvat sig ett gott namn — och redan när vår flygindustri startade blev det Auto-Metall som fick ta hand om kylartillverkningen. Det var små under av precision, dessa vätske- och oljekylare som visades för medarbetaren därute i det nya palatset i Ulvsunda. Auto-Metall får utan tvivel fortsätta att »köra i kylarn» hur länge som helst på sin 4 000 m² stora golvyta och med sin arbetarstam på 150 man, som mycket väl kan ökas till 350 man. Och så kan ju fabriken byggas ut ytterligare!

Infördrå vår offert när det gäller

PRESSADE MASSARTIKLAR I JÄRN OCH METALL



Enkla, billiga och snabba
tillverkningsmetoder.

A/B CARL SÖRENHOLM

Eskilstuna Tel. 302 13, 313 13, 338 13, växel.

OMSLAGSBILDEN

Illustrerar denna gång det omfattande hjälp-arbetet för flyktingar från Nordnorge, som i allt större antal och i fullständigt utblottat tillstånd söker sig över gränsen till Sverige uppe vid Karesuando.

I detta hjälparbete har flyget i stor utsträckning insatt och tecknaren *Claes Zetterberg* har tecknat en fjällapp, som ett ögonblick stannar på sin långfärd medan Svensk Flygtjänst i Norrbotten placerade Cessna »Alrmaster» kommer avpund ned mellan branta fjäll-sidor.



Vid Edra

ALUMINIUM- svetsningar

använd

REOMEL

SVETSPULVER FÖR LÄTTMETALLER

Användes av Svenska Aeroplan AB för
svetsning av flygplanskonstruktioner.



Tillverkas av:

OLOF LAKANDER & Co.

Tel. 131038, 131028 GÖTEBORG

För flygets män

är endast det bästa gott nog!

Använd därför

UNICA RESEFFEKTER

Märket



garanterar

äktheten

Aktiebolaget

TIDAN, Mariestad

HALDA

Varvräknare för flygmotorer

Ett hollandskt precisionsinstrument av Haldexkvalité



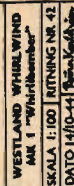
Tillverkas och försäljes av

VERKSTADS- A.-B. HALDEX

f. d. Fabriks- A.-B. Haldexmetern

HALMSTAD

Tel. Växel 3900



Irvin Fallskärms A. B.
Stockholm

A. B. Nordiska Syrgasverken
Stockholm

Ingeniörsfirman Sandblom & Stohne
Stockholm

A. B. Aero-Behör
Stockholm

Svenska Traktor A. B.
Stockholm

System Paulin A. B.
Stockholm

Lidköpings Mekaniska Verkstads A. B.
Lidköping

A. B. Linham
Stockholm

Coronaverken A. B.
Göteborg

A. B. Ross
Göteborg

A. B. Bolinder-Munktell
Stockholm

Arboga Maskiner A. B.
Arboga

Viscard
Iduns Tryckeri Aktiebolag
Stockholm

A. B. Axel Johanssons Mek. Verkstad
Västerås

A. B. Elektroholm
Stockholm

Forsners A. B.
Stockholm

Föreningen Armé-, Marin- och Flygfilm
Stockholm

Svenska Aktiebolaget Trådlös Telegrafi
Repr. för Telefunken
Stockholm

A. B. Bil-Aero Electric
Stockholm



Svenska A. B. Intava

Svensk Flygtjänst A. B.
Stockholm

Wedaverken
A. B. W. Dan Bergman
Södertälje

Svenska A. B. Gasaccumulator
Lidingö

Aero-Materiel A. B.
Stockholm

Uddeholms A. B.
Uddeholm

Verkstads A. B. Tibo
Ulvsunda

A. B. Hägglund & Söner
Örnsköldsvik

A. B. Tönseth & Co
Stockholm

A. B. Aerotransport
Stockholm

Svenska A. B. Kraft- & Arbetsmaskiner
Stockholm

A. B. Nordiska Armaturfabrikerna
Linköping

A. B. J. C. Ljungman
Malmö

Svenska Aeroplan A. B.
Linköping

Svenska Låsmutter A. B.
Stockholm

Bultfabriks A. B.
Hallstahammar

Skandinaviska Aero A. B.
Stockholm

A. B. Nordisk Aero-Tjänst
Norrköping

A. B. Flygleveranser
Stockholm

Tidskriften FLYG

BÖCKER

"FARSAN" SEGELFLYGER

»Segla på ringar» av Jöran Forsslund.
Kooperativa Förbundets Bokförlag. Pris
4: 50.

Vördade fläder, här är — jämte prenumeration på FLYG — den bästa julklappen till er flygbitne tefning. Historien om hur 38-åringen Jöran Forsslund (av kamraterna på Alleberg kallad »Farsan») lärde sig segelflyga har blivit årets bästa segelflygbok och den troligen hittills skickligast skrivna »populära segelflyghandboken». När jag läste boken kändes det som om jag lärde mig segelflyga för andra gången, så levande är »Farsans» upplevelser skildrade. Fräsande friskt och frejdigt, rasande rappt, svepande snitsigt! Inte alls så att det rastlösa energiknippet Jöran skulle vara en snobbig »snitsare» — därtill är han för intelligent, alltför varmt och enkelt mänsklig. Nej, det är en styv journalist (i tidskriften »Vi») som skrivit ett strålande reportage (just med detta ord betecknar han förresten boken) om svensk segelflygutbildning, om sportens hänryckande tjusning, om dess förädlade inverkan på folk som får göra närmare bekantskap med de vinande vingarna — inte flåskurtigt och folkdansartjoheligt utan innerligt, inlevt, ödmjukt. Ingen svensk, om inte möjligen Norrvi, kan som Jöran Forsslund skildra en flygturs olika moment, dess färg, dess stämning, med adekvata ord och uttryck, vilka har det enda felet att de gör läsaren förbannad för att han inte passade på att segelflyga mer i somras... Och så ger man sig katten (tydligen Jörans älsklingsdjur eftersom det jämte »faktiskt», »smilecker» och ett par till är hans favorituttryck — men det gäller som sagt ett reportage och inte en skönlitterär bok), ja, man ger sig katten på att segelflyga mycket mer nästa sommar.

En farlig, förtrollande bok! Men så har skribenten gammalt salt och rött skrivarblod i ådrorna — han är nämligen son till den bortgångne Storgårdsdiktaren fl. dr Kari-Erik Forsslund. Man blir också något mildare stämd mot

socialdemokraternas övervikt när man bevitnar att den sedan länge inbitne sossen Jöran kan lyftas från sociala smätning mot de fria blå rymderna.

Den som läser denna segelflygets höga visa och inte rycks med är förstöckad och andligt äderförfäddad samt bör gå ner i sin kolkällare och dra några gamla säcker över sig, ty han passar inte i vår tid.

Pro Mille.

POJKARNAS FLYGBOK

»Division Harpunen» av Åke Wallin.
Åhlén & Åkerlunds förlag. Pris häftad
1: 40, inb. 2: 25.

Det är helt naturligt att kriget avspeglar sig i den aktuella litteraturen. Det finns ju många spännande episoder att göra historier av. »Pojkarnas flygbok» för 1 är utgör inget undantag. Åke Wallin, som bekant redaktionssekreterare i FLYG med signaturen »Flygman», har lyckats åstadkomma en mycket trevlig berättelse om ett engelskt flygargång, som »Harpunen», flygarveteranen från förra världskriget, skrapat ihop. Divisionen har fått till uppgift att efter grundlig samtränning sätta in sina »studsbomber» mot ett ställe vid Berlin, där tyskarna förvarar sitt senaste hemliga vapen. Som avkoppling i träningen anordnas en segelflygtävling — bokens hjältar kommer i moln ute över Kanalen, jagas av tyska jaktplan österut, luftvärnet skjuter, hjälten landar skadskjuten i Frankrike och hämtas efter äventyr bland partisaner och gestapomän av ett flygplan bemäfrån. Om divisionens uppdrag lyckas eller inte — ja, det får läsarna titta efter själva! Spännande läsning under julfestlandagarna! Aktuellt så det förslår...

P. M.

»VI UNGA» — teknisk årsbok för ungdom» heter en av red. Åke Wallin snärtigt redigerad bok från Åhlén & Åkerlunds förlag. Innehållet är omväxlande och lärorikt samt serveras i lätt-smält form. Är läsaren speciellt flygintresserad finns det två artiklar att läsa i ämnet, nämligen om helikoptern och robotbomben. Pris 3: — kr. + oms.

VILKEN SKRUVFLYGARE

Forts. fr. sid. 13.

bakåt och motorn kopplats till bakhjulet. Det bästa med PA-36 är emellertid att den kan hoppa 8—10 m rakt upp i luften genom att rotorbladens anfallsvinkel hastigt ökas medan rotorn snurrar snabbt på marken omedelbart före starten.

Innan den ärade läsaren skrider till val av älsklingsflygare bör han (hon) göra klart för sig skillnaden mellan autogiro och helikopter. Autogiron bärs av en rotor och drivs framåt av en propeller. Helikoptern både bärs och framdrivs av en rotor; den kan anses vara slutprodukten i en utvecklingskedja, där autogiron är ett mellanstadium. Helikoptern kan stå absolut stilla i luften, flyga baklänges och åt sidorna samt starta och landa vertikalt — autogiron har inte fullt så förmåga egenskaper (den är som sagt ett mellanting mellan vanligt flygplan och helikopter).

Välj nu vilka av dessa fyra typer i dessa två kategorier ni skulle vilja se som ert folkflygplan — välj efter ert eget sinne! Att de två helikoptertyperna är ensitsiga betyder ingenting. De kan också göras tvåsitsiga. När ni beslutat er för en av typerna så fyll i tävlingskupongen på sid. 67. Skriv gärna kommentarer. I nästa nummer fyra nya typer att rösta på.

P. M.

ALLA MASTE VARA MED!

ALLA KAN VARA MED!

PALMGRENS FLYGHUVOR

på beställning



ERKÄND PASSFORM

LÄTTA, ÄNDAMÅLSENLIGA
RESEFFEKTER
FLYGVÄSKOR



PALMGRENS

Joh. Palmgren, Kungl. Hovsadelmakare
Sibyllegatan 17, Stockholm
Tel: 61 04 73, 62 04 85, 62 54 07
Filial: Hålsingborg, Norra Storgatan 16
Tel.: 190 79

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

UR HANDEL

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM
(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN

GUWENIT

impregneringsvätska

skyddar kläderna mot eld.

Försvarsmakten har inköpt stora kvantiteter GUWENIT för impregnering av uniformstyger — ett talande bevis för eldskyddsvätskans höga kvalitet.



AB GUNNAR WESTHOLM

Kungsgatan 2, Stockholm 7. Tel. 230380

J 22: ANS VINGBALK

Intressant nykonstruktion

En intressant detalj i det helsvenska jaktplanet J 22 är den främre vingbalken. Denna balk, som så att säga utgör vingens ggrad, har att utstå de stora påkänningar, som uppstå speciellt vid avancerad flygning, samtidigt som dess vikt måste begränsas till ett minimum.

Utformningen av vingbalken, vilket därför var ett av de första problem planets konstruktör hade att bemästra, skedde i samarbete med See Fabriks A/B i Sandviken, som hade stor erfarenhet från tillverkning av rotorror och andra specialrör till flyget. Resultatet av detta samarbete framgår av bilden ovan.

Balken är 7 m lång och består av ett övre och ett undre flänsrör samt har innerförstärkning av rör. Dessa äro svetsade till flänsrören, vilka äro spolformiga och ha mot ändarna avtagande godstjocklek, ett utförande som även för en drageritekniker verkar »omöjligt». Godstjockleken varierar från 8 mm vid mitten till 2,8 mm vid ändarna. Med en sinnrikt enkel SEEFAB-maskin kontrollmätas tjockleken utefter hela röret före leveransen.

Efter hopsvetsningen hos AGA, som härvid ställt sin erfarenhet till förfogande, ha balkarna härdats vid SEEFAB. Det vill till ugnstrustning för att kunna härda en så utrymmeskrävande konstruktion med fullt tillfredsställande resultat.

SEEFAB har för J 22:an levererat en hel del andra specialrör, bockade motorfundamentringar, alla profil- och nitrör och en stor del av de cylindriska rören samt har dessutom stor del i den komplicerade tillverkningen av landningsställ.

SEEFAB-RÖR I J 22. Överst främre vingbalken och därunder en dekorativ bild av motorfundamentringar. — Nedan t. h. en leverans kompletta landningsställ från SEEFAB och härunder detaljbild av rör i delad balk.



OUMBÄRLIG TILL FLYGETS UNIFORM



Modell
Pilot
Kr. 4:20
pr duss.

Modell
Uniform
Kr. 3:80
pr duss.

Mey-kragen utan tyg den aktuella kragen. Den nya kvaliteten till lägre pris.

Sultt, passform och utförande precis som förut. Mey-systemet betyder alltid en ny krage, eftersom den helt enkelt kasseras, när den är smutsig. Mey-kragen är elegant och håller sig länge ren.

Men se till, att Ni får den äkta
MEY-KRAGEN

Säljes även hos flygföretagarnas markantenerier.

AB Mey KRAGEN

G:la Brogatan 32 Tel. 107626
STOCKHOLM C

För Framtidsflyget

RÖRLIG inredning för rationell drift:

- stapelbara
sorteringsfack
- stapelbara
transportvagnar
- flyttbara, sektionerade
standardväggar

BEGÄR FÖRSLAG!

Tillverkas och försäljes av

BYGGMÄSTARE
SVEND SVENDSEN

Tureberg. Tel. 35 10 22

Bränsleköpare

Landets bränsleförsörjning under nuvarande världskrig förses intill 60 % från det enskilda skogsbruket. Härtill kräves emellertid arbetskraft och ordnad tillförsel genom organisation. Jämtlands Skogsägareförening är den organisation som speciellt har sin arbetsuppgift att ordna tillförseln. Fredskrisen kommer sannolikt att ställa stora krav på samhället, att skaffa erforderligt arbete.

Vänd Eder därför alltid med förtroende vid köp av bränsle till

Jämtlands Skogsägareförening

u. p. a.

Adr. Prästgatan 40 — ÖSTERSUND
Telefon 42 70

AKTIEBOLAGET

JÖNKÖPINGS MOTORFABRIK

Tel. 197, 897 Telegr. adr. "Motor"
JÖNKÖPING

J.M.

— Diesel- och
semidieselmotorer —

NISSAFORS

Pappersförädling A.-B.

Förädlar papper av alla slag

*Framställer ersättningsartiklar
i papper*

Leverantör till

KUNGL. FLYGFÖRVALTNINGEN

LUFTVÄRNET...

Forts. fr. sid. 25.

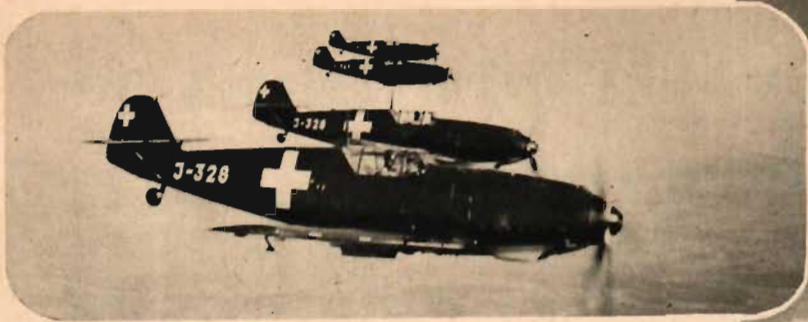
Så blir det åter kväll. Vi somnar in till tonerna av radions nattmusik och drömmer om krigiska bedrifter. Plötsligt kommer posten in och väcker mig. — Jo, chefen, det är ett så konstigt ljud i luften. Jag blir plötsligt klarvaken. Intet tvivel om saken. — Färdig tropp! — Allt är liv och inom några sekunder sitter alla tysta, något yrvakna men rätt allvarliga på sina platser. Motorbullret kommer närmare. Snart är skådespelet i gång. Det är fullmån och i en vid cirkel kring månen är mångården ljusare än den starkaste strålkastare. Hela västra horisonten är ett flammande eldhav. Det dova mullret av tunga kanoner blandas med det snabba knallandet av akan. Eldkulorna rusar mot himlen med nära 800 m/sek för att samlas i ett glödande radband, innan de försvinner i ett intet. Nu ser vi de första flygplanen passera genom mångården. Vi ser det hela lika tydligt som på dagen. Det är en oförgätlig syn. Då flyghöjden är alltför stor för våra pjäser, har vi tid att vara åskådare till spelet. Division efter division passerar revy, vi kan skilja »Liberators», »Fästningar» och »Mosquitos» i armaden, som uppskattningssvis består av halva tusentalet plan. Det tar en timme för planen att dra förbi. Ett obekrivligt skådespel. Luften är fylld av dånet från mullrande motorer, långt efter det den sista »Fästningen» passerat.

Nu var det bara att vänta. Erfarenheten hade lärt oss att det ungefär dröjde halvtannan timme innan färden åter gick mot baserna i England. Så fylldes snart luften av det mäktiga bullret av tusende motorer på över miljonen hästkrafter. Höjden mättes till 3000 meter och våra kanoner började skjuta. Spärr efter spärr. Flygplanen sökte höjd och vek av mot väster. I en till synes ändlös rad drog de oförtövat vidare under ungefär två timmar. Det tog märkbart längre tid nu, då ju eftersläntarna ofta körde med reducerat antal motorer. Den nyss så kraftiga avskedssaluten vid Öresund tonar slutligen bort. Men kvar står svenskt luftvärn på post. *Cela.*

TILL FILIPPINERNA

Forts. fr. sid. 17.

fartygen utgjordes av små hjälphangarfartyg, som icke kunna taga mer än c:a 20—40 flygplan ombord, vilket emellertid är en fördel ur den synpunkten, att fienden inte kan åstadkomma avgörande skada genom att sänka ett eller annat sådant. Amiral Marc Mitscher var också chef på hangarfartyget »Hornet», från vilket general Doolittle utförde sin världsberömda raid mot Tokio. Mitscher är själv en flygare av gamla stammen och utexaminerades från Pensacola redan 1915. Hans underlydande, och kanske särskilt jaktflygarna, anses som de skickligaste och djärvaste inom hela Stillahavskrigsskådeplatsen. Från slaget vid Makin och till den första raiden mot Manilla strax före den amerikanska invasionen sköt en division av dessa »daredevils» ned inte mindre än 261 japanska flygplan mot en egen förlust av endast tre förare, förstörde ytterligare c:a 200 flygplan på marken, skadade eller sänkte omkring 50.000 ton fartygstonnage och erhöi som belöning 117 förnämligare utmärkelser. I dessa siffror äro icke inräknade de framgångar, som inregistrerades i slaget om Filippinerna.



FLYGET I SCHWEIZ

Det schweiziska flygvapnet är inte som det svenska ett självständigt vapenslag utan står under direkt befäl av överbefälhavaren för samtliga stridskrafter, general Guisan. Hans närmaste man inom »flygargruppen» är Oberstdivisionär Fr. Rihner. Under de närmast gångna krigsåren har i Schweiz, liksom i vårt land, nedlagts ett betydelsefullt arbete på att med relativt små resurser skapa en inhemsk flygindustri, som är av tillräcklig omfattning för att förse det egna flygvapnet med moderna och stridsdugliga flygplan. Två flygplanfabriker finns, av vilka den i Thoune är den äldsta, medan en alldeles nyanlagd fabrik finnes på »annen» plats och är utrustad med en hypermodern vindtunnell-läggning. Förutom dessa fabriker, som specialiserat sig på stridsflygplan, finns några mindre, privatägda fabriker för framställning av lättare civil- och segelflygplan.

Två stridsplantyper, tillverkade av Thoune-fabrikerna, är för närvarande i tjänst. Den ena — Thoune C. 3603 — är ett enmotorigt läggvingat kombinerat jakt-, bomb- och spaningsplan, (»mehrzwecke»). Det konstruerades 1939 och hette då C. 36, under det att den nya C. 3603 offentliggjordes 1943. C. 36 skiljer sig från C. 3603 endast genom att den förra var utrustad med hjulkåpförsedda fasta landställ. C. 3603 har en Schweiz-byggt 1200 hk Hispano-Suiza, 12-cyl. vätskekyld V-motor, med en i propelleraxeln inbyggd 20 mm »moteurcanon».

Ovan: Ett förband schweiziska jaktplan av den från Tyskland inköpta typen Messerschmitt Me 109E i en vacker vänster flankformation och t. h. en vacker bild av det nya schweiziska jaktbomb- och spaningsplanet Thoune-C. 3603. Motorn är en 1200 hk Hispano-Suiza, 12-cyl. vätskekyld V-motor, med en 20 mm åkan skjutande genom propelleraxeln.

Högsta hastigheten ligger vid c:a 460 km/t.

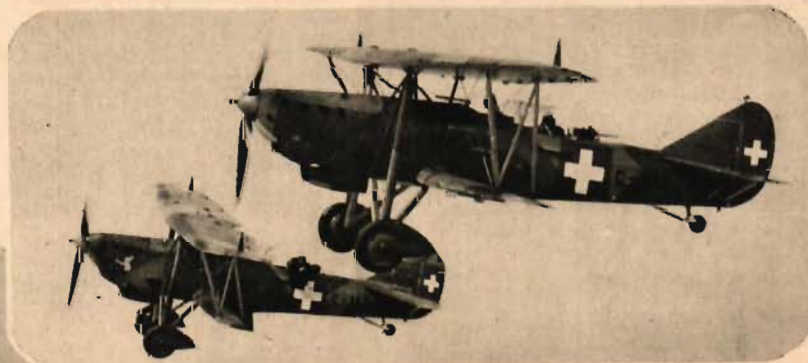
Den andra Thoune-konstruktionen, benämnd C. 35, är ett enmotorigt biplan, ursprungligen avsett som lätt bomb- och spaningsplan. C. 35 som är av betydligt äldre årgång än C. 3603 användes dock nu endast för utbildningsändamål. C. 35 är liksom sin arvtagare utrustad med en Hispanomotor med en 20 mm åkan skjutande genom propelleraxeln. En beväpning, som vid planets konstruktionsår 1933—34 imporerade åtskilligt.

De vanligaste jaktplanen i Schweiz är dock av utländsk konstruktion. Det tyska jaktplanet Messerschmitt Me 109E och den franska Morane-Saulnier MS 406 utgör huvudstyrkan i det schweiziska flyget, som enligt tyska uppgifter förfogar över c:a 250 flygplan i första linjen. Något egentligt bombflyg existerar inte. Detta sammanhänger med Schweiz strategiska läge och svårigheten att i det lilla landet ge bombflyget en skyddad basering. Emellertid har schweizerna några franska tvåmotoriga jaktplan av typen Potez 63, vilka

kan utrustas med ett mindre antal medeltunga bomber.

Det civila flyget i Schweiz har ägnats betydligt större intresse än det militära, och ett antal lätta trafik- och privatflygplan har byggts, bl. a. av Comte-, Pilatus- och Farner-fabrikerna. Segelflyget är utan tvivel den gren av det schweiziska flyget som gjort sig mest känt ute i det övriga Europa. Ett stort antal typer av segelflygplan med internationella prestanda har konstruerats och byggts. Schweiziska segelflygplan har ju också exporterats bl. a. till Sverige — Moswey III.

Trafikflyget är tekniskt och organisatoriskt högtstående, och det schweiziska trafikbolaget »Swissair» har i utlandet gjort sig känt som ett mycket välskött bolag. I Schweiz har också liksom i Sverige ett större antal amerikanska bombplan av typen »Flying Fortress» nödlandat. En del av dessa skall enligt uppgift byggas om till passagerarflygplan efter svenska SAAB-ritningar och så småningom sätta in på en av Schweiz planerad interkontinental efterkrigsflyglinje. Gnomo.



Ovan: Det ännu använda fotograferings- och lätta bombplanet Thoune-C. 35. Planet är liksom C. 3603 utrustat med en Hispano-Suiza-motor med åtföljande kanon. Utseendet påminner ganska mycket om vår gamla Fokker C-V (8 6).

★

T. v.: Förutom Messerschmittjaktplan använder schweizerna franska jaktplan av typen Morane-Saulnier MS 406. Franska flygvapnet har med framgång använt sig av detta flygplan.



VATTEN I MOTORN GAV 300 HK EXTRA

— Från FLYG:s Londonkorresp. —

LONDON i december.

Vatten som motorbränsle är inte längre bara en fantasifull önskedröm utan kall verklighet. Men för att inte ge upphov till alltför vilda spekulationer om fantastiska reduceringar i fråga om morgondagens biljettpriser på kontinental och interkontinental flyglinjer, är det kanske bäst att omedelbart tillägga: under vissa betingelser.

Det »nya» motorbränslet betyder alltså inte att den gamla hederliga bensinen kan börja en Törnrosa-sömn i källorna i USA, Persien, Rumänien, Baku m fl välkända oljecentra. Bensinen torde länge än bli det dominerande drivmedlet för dagens och morgondagens explosionsmotorer, men vattnet har nu under kriget mera allmänt tillkommit som en viktig faktor för att möjliggöra en ökning av motoreffekten, om situationen så skulle kräva det.

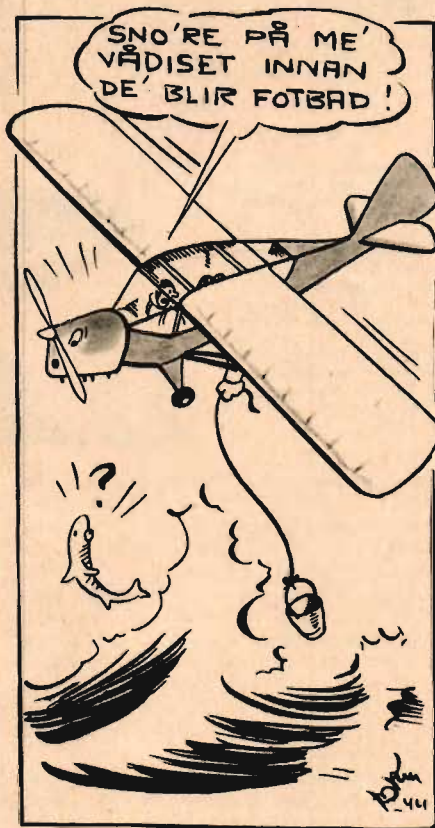
För inte så länge sedan kunde också telegrafn från Washington sända ut en notis till världspressen, vari det hette, att en amerikansk jaktflygare i Stilla havet lyckats undfly sina japanska förföljare genom att spruta in vatten i motorn och därmed få denna att spurt iväg med några hundratal hästkrafter utöver normalt maximum. Senare berättas att en pilot i ett Thunderbolt jaktplan över Cherbourg blev angripen av en handfull Me 109 men genom att koppla in vatteninsprutningssystemet, fick han sin motor att utveckla 300 extra hästkrafter, vilket gjorde det möjligt för honom att undgå tyskarnas attack, inom några sekunder stiga 3000 meter och därefter själv anfalla med resultat att två av Messerschmittplanen nedsköts.

Det kan till en början låta egendomligt, att vatten är i stånd att öka motoreffekten, men lösningen till detta problem är mycket enkel: vattnet verkar som ett kylmedel och nedsätter temperaturen i cylindrarnas explosionsrum. Detta i sin tur medför en jämnare gång av motorn och kraftigare explosioner — med en effektköning som resultat.

Ända sedan explosionsmotorns tillkomst har man experimenterat med en effektiv kylning av själva explosionskammaren. Man har lyckats mer eller mindre väl i dessa försök och först nu har man funnit en verkligt enkel och tillförlitlig lösning på problemet. Tidigare hände det allt som oftast att många motorer skuro ihop, när de pressades arbeta på »full gas» under för många minuter. En sådan överhettning behövs inte längre riskeras. Likaså har det hittills inte varit möjligt öka kompressionen utöver en viss gräns, därför att man inte kunnat bemästra kylproblemet. Nu öppnas nya möjligheter härvidlag.

Det amerikanska flyget har sedan längre tid tillbaka laborerat med vatteninsprutning i flygmotorer, då dessa pressas att utveckla högsta möjliga effekt. Försöken ha utfallit till största belåtenhet, ty man har inte bara undvikit överhettning av motorerna utan därtill också kunnat pressa ytterligare kraft ur dem. Dessutom har man funnit, att systemet med vatteninsprutning gör det möjligt att tillfredsställande flyga motorer för 100 octans bränsle på lågvärdig bensin. Detta är av stor betydelse, när det gäller flygoperationer från framskjut-

för "Thunderbolt"



Ännu kan man inte bara sitta ned en blink och hämta upp motorbränsle ur sjön. Men vattnet, insprutat i cylindrarna, minskar temperaturen och ökar effekten.

na baser, där man kanske ännu inte fått fram tillräckliga kvantiteter högvärdig bensin.

Den nya metoden med vatteninsprutning är nu helt accepterad av det amerikanska flyget, och på auktoritativt håll framhåller man dess betydelse vara: 1) att åstadkomma extra stridsfart för jaktplan, 2) att möjliggöra användandet av lågvärdigt bränsle, 3) att förkorta inkörningstiden av flygmotorer.

Rymden av den vattentank, som medföres, är omkring 40 liter, det vill med andra ord säga att det nu under krigstid inte är meningen att »köra på vatten» utom i nödfall. Så länge inte full effekt uttages ur motorn, kan kylning lämpligast åstadkommas genom att göra gasblandningen fetare. Det går givetvis ett spruta in vatten även när motorn inte är pressad, men detta innebär endast onödigt slöseri med vattnet, eftersom den uppnådda effekten lika väl kan erhållas med det normala bränslet utan att risk för överhettning föreligger. Det är först när motorn blir pressad och man vill att den skall prestera några hästkrafter utöver den maximala normala effekten, som vatteninsprutning skall ske. Den kylagnt vattnet då utgör resultater som nämnts i jämnare gång och kraftigare, explosioner samt eliminerar risken för överhettning.

Om ett jaktplan i strid, som gjort slut på ammunitionen eller råkat ut för ett överväldigande motstånd, försöker fly, kan en ökning av maximifarten på ett 50-tal km vara vad som behövs för att motståndaren skall gå miste om sitt bytte. Likaså kan denna effektköning hjälpa störtbombare och jaktbombare, när de göra djärva anfall mot starkt försvarade mål. Tillsättandet av vatten sker genom en automatisk blandning i förgasaren. Det enda piloten har att göra är att vrida på en knapp och vatten sprutas in i motorn i rätt proportion.

I ett klimat som Sveriges måste vintertid speciell hänsyn tagas till kylan. För att hindra vattnet från att frysa kan man blanda upp det med lämpliga kvantiteter alkohol. Denna metod har emellertid vissa nackdelar: dels försämrar nämligen kyl-effekten, dels får man, när sprithalten uppgår till 45 % eller mera, en synnerligen eldfärdig blandning, vilken lätt kan åstadkomma motorbrand.

En bättre lösning är att placera vattentanken vid motorn, där temperaturen håller sig över fryspunkten. Detta innebär dock att vattensystemet inte kan ifyllas, förrän motorn gått varm, samt att det måste tömmas innan motorn kallnar igen.

Det har vid olika tillfällen under detta krig hänt att en viss bas förbrukat allt sitt 100 octans bränsle och att man endast haft lågvärdigare bränsle i reserv. Som nöden inte har någon lag, har man därför fått tanka flygplan med detta bränsle, oaktat de haft motorer, som krävt 100 octan. Men följden har också utan undantag blivit en märkbart reducerad starteffekt samt motorbesvärigheter.

Vatteninsprutning under starten samt med vissa mellanrum under själva flygningen har emellertid praktiskt taget eliminerat de besvärigheter, som annars följer med användandet av ett lågvärdigt bränsle. Ingående provbänksförsök ha för övrigt givit vid handen, att full motorstyrka och normal motoroperation kan erhållas även med bränsle av lägre octanvärde, när vatten samtidigt insprutas i motorn. På grundval av dessa försök har man nu uppgjort planer på att förse amerikanska flygvapnets alla plan med ovannämnda vatteninsprutningssystem.

Under provbänksförsöken gjorde man flera andra viktiga iakttagelser. Vatteninsprutningen medför således många andra fördelar: sotbildningen i motorn reduceras kraftigt, oljan blir mindre uppslammad och tändstiften är renare en längre tid. Likaså kunde man konstatera en tendens till mindre oljeförbrukning än normalt efter lång flygtid.

Försök ha också gjort att köra i motorer med kontinuerlig vatteninsprutning under inkörningstiden. Man har härvid funnit, att den tid, som behövs för att köra in motorerna, kan avsevärt reduceras, samtidigt som man har konstaterat att de på detta sätt inkörda motorerna är sotfriare och betydligt renare samt ha en mera likformad inkörning.

I vilken utsträckning systemet med vatteninsprutning i motorerna får betydelse för efterkrigstidens civilflyg, återstår att se. Men man har all anledning att förmoda, att den kommer att spela en icke obetydlig roll.

Gunnar Kristiansson.



SEGER FÖR FLYGETS PROPELLRAR

Flygets största seger i idrottstävlingar mellan armén, marinen och flygvapnet är väl knappast längre F 3:s fjolårsseger i SM-fäktningarnas lagtävling, ej heller F 1:s handbollmästerskap i SM-turneringen häromåret. Det är otvivelaktigt Södermanlands flygflottiljs sensationella triumf i militärsimningarnas huvudtävling, lagkappsimning 10×50 m den 31 oktober i Sportpalatset.

Inför ett fullsatt simstadion med prins Gustaf Adolf som populär prisutdelare och i närvaro av chefen för Konungens stab, general Thörnell, chefen för flygvapnet, general Nordenskiöld, general Moberg, samt ett stort antal förbandschefer inom Stockholms garnison gjorde F 11:s kämpafriska män det »omöjliga» och slog hela lagsimmarreliten, bl. a. favoriterna Fjolårssegrarna Stockholms-Flottan med nästan 2 sekunder. Resultatet måste betraktas som än mer anmärkningsvärt med hänsyn till F 11:s träningsmöjligheter, resor och framför allt lottningen i heaten.

Sedan F 2 lett de 4 första sträckorna i första heatet för att slutligen belägga en hedersam 3. placering, möttes de mera namnkunniga »kanonerna» ur Stockholms resp. Karlskrona-Flottan, Sjökrigsskolan, Svea Ingenjörskår, Signalregementet och Västmanlands flygflottilj i det andra s. k. rövarheatet, vilket överlägset vanns av huvudstadens flottister på goda 5.09,2 — mer än 2 sek. före Karlskronas dito och 12 sek. före Ingenjörskåren. Så trodde man att tävlingen var avgjord; speakern var redan färdig att kora »segrarna», då deltagarna i sista heatet utropades: »På era platser...»

F 11—FV:s bästa idrottsflottilj i år!

Undertecknad hade någon vecka före tävlingarna »varnat» arrangörerna för en outsider; Simfrämjandets erfarne sekreterare, herr Wallbom, betvivlade att någon sådan fanns. Just innan han som starter sade sitt »gå», påminde vi honom om »the dark horse».

För att vinna måste »ankaret» Hellström, Hennings, Eckman och Co forcera bäljorna på c:a 30 sek. blankt på varje längd (= 50 m). Sörmlandsflygarna togo sig i kra-

gen, överträffade sig själva och konkurrenterna, visande dem fotbladen från start till mål; armarna roterade som flygplanpropellrar och t. o. m. benföringen var bättre än »marinens propellrar». När sista man i laget växlade hade man 31,9 sekunder till godo på Flottans sluttid. Under publikens frenetiska applåder och entusiastiska hejrop crawlade svenske mästaren Hellström »i splendid isolation» i mål på segertiden 5.07,6, omklappad av lagledaren löjtnant »Trybas» Trybom och överlyckliga kamrater.

Efter denna av samstämmig press och åskådare bejublade »skräll-odds» måste F 11 med hänsyn till tidigare framgångar i år (FV-mästare i ishockey och fotboll, topplag i div II-handboll, förtjänstfull organisation av allm. idrottsmästerskapen) utnämnas till »FV bästa idrottsflottilj i år». Vi gratulera!

De bägge bilderna på denna sida visa olika faser vid den kombinerade demonstrationen och tävlingen mellan officerare, underbefäl och mekaniker i samband med simtävlingarna. Det hela ser tillräckligt blött ut för att vara instruktivt. Vissa situationer vid paddlingen påminde om radiobilarnas framfart på Liseberg! Humor också...

I fallskärm och gummibåt

Utöver de egentliga simtävlingarna förekom tävlingsuppvisning av FV:s räddningsutrustning, enmans- och tvåmanslivbåtar samt flytvästar. Tvenne F 8-officerare demonstrerade fallskärms hopp och embarkering av enmanslivbåt med fänrik af Uhr som för dagen lyckosammaste »hoppare». F 2 ställde upp med ett officerslag, ett underbefälslag och ett mekanikerlag som besättning för var sin tvåmansgummibåt, vilken först klargjordes och kastades ut i bassängen, varefter besättningarna hoppade efter i full flyg-mundering, kravlade sig upp i båtarna och paddlade 2 längder. Löjtnanterna Hallerdt och Asplund, som representerade flygande personalen, voro — som sig bör — snabbast, en halv bassänglängd före mekanikerna. Demonstrationen leddes förtjänstfullt av kapten Bunke och publiken tycktes både syn- och hörbarligen uppskatta de olika situationerna, som stundtals påminde om radiobilarnas framfart på Gröna Lund (eller ska vi hellre skriva på »Liseberg»? Vad säger Säre-flygarna om det?)

Persi-fal.



NÖDLÖGN GAV PASS...

Forts. fr. sid. 21.

Nå, jag visste inte vad jag skulle göra. Jag gick tillbaka till vänstra sätet och jag minns att jag sade till Doug: »Förbannelse, Doug, jag har alltid flugit på dödräkning. Afrika är ett stort ställe; jag tror att jag skulle ha kunnat finna det bara genom att flyga rätt på. Bara genom att vända fören mot den stora bulben på världsdelen och flyga rakt. Jag hade kanske missat det fält, dit jag ämnade mig, med några kilometer men jag skulle på ren intuition ha flugit så långt söder eller norr om punkten att jag skulle ha vetat åt vilket håll jag skulle svänga, när jag nådde Afrika. Och nu har jag låtit en barnunge till navigatör villja bort oss här ute.»

Jag kände det som om jag skulle börja gråta. Jag kände tårarna i ögonen. Jag tittade ned på Atlantens vatten, svart nedanför molnen som vi flög under. Någon gång

snart, om vi inte var på rätt kurs, skulle vi bli tvungna att landa på vattnet. Och nu började den tanken också på att oroa mig. Mycket få landbaserade flygplan hade någonsin landat på vattnet utan att skada någon av besättningen.

Några minuter senare anropade Jack om en ny kurs och jag ändrade till den. Jag visste inte vad jag annars skulle göra.

Så fattade jag ett beslut. Om vi hade varit på kurs, när vi flög på 81 grader — och vi måste anta att vi hade varit på rätt kurs — så skulle jag svänga tillbaka nu till den ursprungliga flygriktningen. Jag sade åt andre-piloten att gå ned och hämta upp kartan; vi skulle ta en titt på den.

Mycket snart kom Doug tillbaka från navigatörens hytt med kartan över Afrikas västkust. Vi flög mot den stora utbuktningen norr om ekvatorn, som sträckte sig från Bathurst uppe i norr och söder och öster till Lagos. Nåväl, jag tog en linjal och drog en linje från Bathurst ned genom Accra. Jag drog en halvcirkel, som bildade en bisektor på den linjen och antog att

vi var ute på Atlanten i den sektorn. När man kommit vilse så måste man anta någonting definitivt. Sedan mätte jag vinkeln på linjen in mot Afrika och fann att den var sextio grader.

»Nåväl, Doug, det finns bara ett sätt och jag kommer att göra så. Om jag hade flugit två eller tre hundra timmar skulle jag kanske ha börjat leta efter land här ute. Jag kommer inte att göra det. Jag har flugit länge nog för att veta att enda sättet att få tag i en plats är att flyga utmed en rak linje, och det är på det sättet vi kommer att flyga.»

Jag ställde min gyro på sextio graders kurs och anropade ned till bombfällaren att han skulle ställa in den nya kursen och ställa över på autopiloten — det skulle bli rak kurs nu, ty det var vårt enda hopp. Sedan tittade jag mig omkring för att se om jag kunde sätta upp humöret en smula på besättningen, av vilken de flesta hade samlats förut. De kände vad det var för fel. Radiosignalisten hade gått tillbaka för att försökt få en pejling på Bathurst och några av de andra försökte få in något annat ställe. Jag log mot dem allesammans och sade: »Om någon av er försöker ta henne ur den här kursen kommer jag att slå er i skallen med den här kulsprutan.» Och även om jag log, så visste de liksom jag själv att jag menade det.

Det längsta vi kunde vara från Afrika var två à tre timmars flygning. Jag såg på andre-piloten och frågade honom vad som var det bästa att göra — dra av gasen ordentligt för att spara bensin eller fortsätta som vi gjorde? »Dra av gasen», sade han.

Vi flög så lågt som etthundrafemtiometer för att hålla oss under molnen. Vi flög in i mera regn. Vi kommer tätt intill land, tänkte jag — det regnar och det regnar alltid utanför Afrika.

En timme gick. Jag tittade på bränslemätarna, drog av gasen ännu litet mer och reducerade ytterligare bränsletrycket för att använda mindre bensin. Vi hade omkring 260 km i timmen. Jag kände hur min strupe liksom snördes ihop. När jag tittade på de andra männen visste jag att deras tankar var ungefär desamma som mina. Den som jag tyckte mest synd om var den stackars pojken där nere under mig, som var navigatör. Jag var medveten om att jag hatade honom ena minuten och sedan att jag tyckte synd om honom nästa.

Hägringar var vi såg

Men vi höll vår sextio graders kurs och jag nådde det stadium, då man tittar i alla riktningar och ser öar, som man vet inte finns där. Låga moln på vattnet kunde tyckas vara öar. Överallt där vi tittade var det land men vi fortsatte att flyga rakt fram. Jag visste vad hägringar var och vi skulle inte snurra runt i cirklar över den här oceanen tills vi körde slut på bensinen och inte visste var vi var. Jag tänkte hela tiden på detta dyrbara plan med morska kulsprutor, beredda att knäppa japaner, men varje gång jag slöt ögonen för att vila dem såg jag det sakta sjunka i vattnet, utan värde för någon.

Mekaniskt drog jag av ytterligare något litet på gasen och ännu en timme försvann. Jag tittade efter och kontrollerade bränslemätarna och andre-piloten sade lugnt:

»Nåväl, överste, vi kan hålla oss i luften omkring två timmar till. Vi måste komma fram inom två timmar.»

(Forts. på nästa sida.)



V. L. G.-SVARVEN

90 mm dubbhöjd, 600 mm dubbavstånd. Idenlet för experiment och modellarbeten. Beskrivning i vår katalog nr 10. Denna innehåller också stor sortering verktyg o. småmaskiner. Sändes gratis.

VERKTYGS Göteborg. Drottninggatan 25. Tel. 13 48 34, 13 48 55

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGAT. 17, GÖTEBORG, TEL. 13 48 82, 13 45 19
INSPEKTÖR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingeniörskurser

Ingeniörskurser inom olika fack. Studietid: 2 1/2 år från folkskola, 2 år med realexamen, 1 1/2 år med studentexamen. Med realexamen och 6 månaders praktik samt avgångsexamen från institutets elektriska ingenjörskurs kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetens för A-behörighet erhållas. Dessutom kortare fackkurser på 4 månader. Begär program!

Nya kurser börjar i dagsskolan den 20 jan.



KRONOMETER
STOCKHOLM

Kronometrar
Kronografer
Ters-ur
Tidtagarur
Tidsstudieur
Armbands- och fick-ur
garantistempel: "KRONOMETER"
Instrument av alla slag

A.-B. KRONOMETER
Tel. 105433 STOCKHOLM Tel. 105434

I stället för räknemaskin använd



MULTI-DIVI

Tidsbesparande räknatabell

381x765
Svar: **291 465**

Svaret framkommer ögonblickligen genom ett tryck på registret. - Fortare än på räknemaskin

avläses vanligen förekommande tal. - Räknar tyst, tar liten plats. - Är billig. - Beprovad. 65.000 sålda i Sverige. - Finnes i 4 storlekar. Till kr. 12.—, 18.—, 24.—, 30.—. Kan erh. i varje bokhandel eller direkt fr.

A.-B. ENGSTRÖMS FÖRLAG
Drottninggatan 67, Stockholm.

Tillverkare av billiga samlingspärmar.
Tel. 11 35 98, 11 25 18. Begär katalog.

TEKNISKA INSTITUTET

Dag- och Aftonskolor. **NYBROGATAN 8**

Stockholm.

Tel. 61 65 14, 61 65 15, 61 65 16, 65 15 13.

Exp.-tid: 9—16, 19—20.

Studieråd: Professor Wolmar Fellenius. Rektor: Civiling. Gustaf Goldkuhl.
Ingenjörskurs. Vägmästarekurs. El. installatörskurs av klass C. Specialkurs.
Kort studietid. Platsanskäffn. Vårterm. börj. 15 jan. Begär skolans prospekt.

Jag vet inte, om jag drog av gasen ännu mer eller inte — vid det laget flög vi just fort nog för att hålla det stora skeppet i luften. Minuterna släpade sig förbi och varje gång jag tittade på bränslemätarna tycktes de gå mot tommärket så snabbt som om det hade varit hål i tankarna.

Två timmar och femton minuter efter det att vi hade börjat tvivla på oss själva skymtade någonting mellan regnmolnen. Först såg det ut som en stor svart skorsten och jag grep tag i ratten för att svänga undan, ty detta var den latitud där det förekom vattenkaskader. Så med ett ryck kände jag igen — eller trodde att jag kände igen — föremålet. Den här gången såg det ut som verkligt land. Jag kände hur jag fick »gäshud» av upprördhet över hela kroppen, en rysning av ren tacksägelse gick utmed ryggraden. För jag kunde se träd på det där svarta föremålet och jag visste att det inte fanns några träd på vattenkaskader.

Det var en kulle och detta var Afrika! Jag kunde ha kysst den där kullen — jag kunde ha sträckt ut mina armar och omfamnat den där kullen! Land, ohøj!

Det visade sig snart nog, att vi var vid Fisher's Lake, ett par kilometer därifrån vi skulle landa. (Forts. i nästa nr.)

Modellflygrapport

Förste Instrukören för modellflyget, ing. G. H. Dérantz, har nyss släppt ut sin rapport för tiden 1/10 1943—30/9 1944 och vi satta några intressanta siffror.

Antalet registrerade modellflygare uppgick den 30/9 1944 till 3,081 st. Antalet registrerade modellflygklubbar uppgick den 30/9 1944 till 98 st. — den 20/11 var siffran 150 st.

Tidtagarur har tilldelats 14 klubbar, vlnschar 31 och verktygsatser 10 klubbar. 18 klubbar har erhållit hyresbidrag.

Chefen för flygvapnet har den 2 september 1944 godkänt följande plan för statsanslagets användning och fördelning under innevarande budgetår:

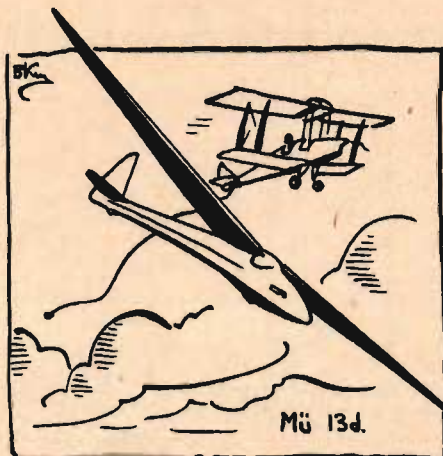
Byggmateriel och byggsatser	kr. 12.000
Verktyg och tävlingsmateriel	» 4.000
Handböcker o. instruktionsmateriel	» 3.000
Lokalkostnader	» 4.000
Centrala tävlingar	» 2.000

Summa kr. 25.000

De av KSAK 1939 inrättade kompetensmärkena för modellflygare (järn-, brons-, silver- och guldmarke) har under verksamhetsåret kompletterats med en högre valör, elitmärket. Sedan den 31/10 1943 har antalet erövrade märken ökat med 1.004 (45 %).

Bra flygseckreterare.

Upplands scoutdistrikt har valt fanjunkare Ake Fredin, V 16, Uppsala, till flygseckreterare. Vi gratulerar Upplandsdistriktet till valet!



Här presenteras i »Agatons»-karikatyr ett segelplan som har stora chanser i nästa års höjdtävling. Det är disp. Karl W. Hanssons Mü 13 d, som beskrivs i FLYG nr 21/44. Detta plans termikegenskaper lär ju vara utomordentliga. — I bakgrunden en gammal vanlig bogser-Moth med släpviren dlingande efter sig.

Vinschstart är bra!

Det har resonerats mycket om den där bestämmelsen i FLYG:s höjdtävling att koppling i flygstart inte får ske på större höjd än 300 m. Det medges att flygstarterna härigenom kommit i skymundan. Näja, meningen var ju också att denna bestämmelse skulle se till att de klubbar som hade tillgång till bogserflygplan icke favoriserades. Men till nästa år kommer flygstarter troligen att få ske utan höjdrestriktioner — luftens frihet!

Huvudparten av starterna under årets rikssegelflygtävling skedde med vinsch. Av alla tävlingsstarterna har endast en gjorts med flygbogsering, Tord Anderssons SSFK, den 9/7 med en höjdvinst av 1100 m. Bästa vinschstart var Björn Anderssons den 25/5 med 2400 m höjdvinst, som blev tävlingens bästa på en flygning. Bästa gummirepstart var Widengrens på Alleberg den 29/4 med 1900 m höjdvinst. De sex bästa flygningarna var: 1) Björn Andersson, SSFK, 2400 m höjdvinst; 2) Sune Stark, SSFK, 2227 m; 3) Björn A:son 2110 m; 4) Sigurd Larsson, SSFK, 2057 m; 5) Björn A:son 2055 m; 6) Widengren, VFK, med ovannämnda gum-

SSFK:s nya segelplan

I nr 23/44 av FLYG omnämndes i kortet den konstruktionsgrupp som Stockholms segelflygklubb startat med uppgift att konstruera ett nytt övningssegelplan, som är billigt och lämpligt att tillverka i byggsatser. Här meddelas det projekterade planets data: spännvidd 13,2 m, vingyta 15,6 m², tomvikt c:a 140 kg, glidtal c:a 1:17, minsta sjunkhastighet 0,82 m/sek, landningshastighet 45 km/t och sidförhållande 12. Det blir, som nämnts tidigare, högvingat och av typ »ägg med bom». Kroppen får stålörstomme med fanérklädsel och för enkelhetens skull endast enkelkrökta ytor. Vingar, bom och stjärtparti av trä och dukklädsel. Bommen får fyrkantig genomskärning.

Konstruktionsarbetet ledes av civilingenjör Gösta Zetterqvist och han har närmast till sin hjälp ing. Björn Andersson och dessutom ett tiotal andra ingenjörer som skall hjälpa till med beräknings- och ritningsarbete. De första utkasten är klara och klubbens har skaffat lokal. Planet beräknas vara färdigkonstruerat om tidigast ett år.

Olovs artikelserie

Som red. meddelade på en enda fattig rad i förra numret av FLYG är löjtnant Olovs artikelserie »Segelflygets teknik» avslutad. Ännu ett par avsnitt skulle egentligen ha varit med — om instrument- och höjdflygning — men förf. återkommer frampå vårsidan i god tid före segelflygsäsongens början med två stora artiklar i dessa ämnen. Det passar mycket bra med just dessa artiklar särskilt med tanke på rikssegelflygtävlingen, d v s FLYG:s höjdtävling, nästa sommar.

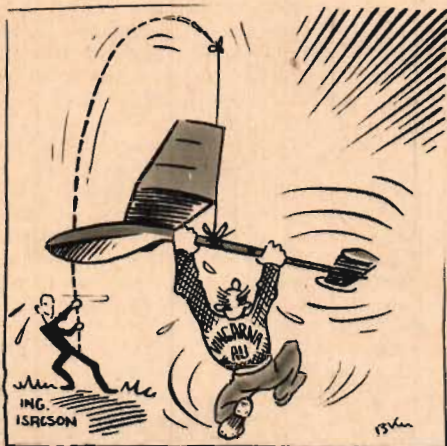
Bra term(ik)-handbok

KSAK:s rivande informationschef red. Yngve Norrvi är pappa till en liten praktisk broschyr på 24 sidor (+ omslag) med namnet »Hang, Termik, Cumulus?». Andra omarbetade upplagan har nu utkommit. Den innehåller kortfattade förklaringar till de allmänna segelflygbegreppen och -termerna. I början finns på 5 sidor en klar och logisk redogörelse för segelflygningens grunder. Den lilla nyttiga handboken kan rekvideras från KSAK, Malmkillnadsgatan 27, Sthlm, och kostar endast 50 öre — som hittat!

EN SEGELPLANBESKRIVNING ger FLYG sina segelflygbitna läsare i varje nummer under 1945. Prenumerera (helår kr. 9:75) och läs!

mirepstart. »Björne» flög Weihe, Stark och »Flygar-Lasse» Baby samt Widengren Olympia.

I LUVEN: Vingarna och Isacson



Skadeglädjen är störst...

Söndagen den 15 okt. var det glädje och gamman i Vingarnas a. u. (aktiva utskott). En av medlemmarna fann nämligen en av ing. Isacson bortflygen modell med det lilla alldeles okända namnet »Sunnanvind». Efter som Vingarna ej helt och fullt delar ing. Isacson teorier, var detta ett tillfälle, som a. u. aldrig kunnat drömma om. Prov i och för utvärderandet av modellens »sjunkhastighet» verkställdes genast. A. u. var mycket rädd om den lilla lilla skapelsen, och linlängden var endast 23 m, för att bortflygning skulle vara utesluten. Visserligen var a. u. rädd för att det skulle bli för bra resultat, när så kort lina användes, ty en modell flyger som bekant bättre på låg höjd. Efter inträning till bästa glid började proven. Vindstyrkan, omkring 1 m/sek, var kanske något för stark för en rättvis undersökning — det bör ju vara alldeles lugnt. Nåväl, resultatet av proven blev ett värde på »sjunkhastigheten», som a. u. inte ser sig föranlåtet att publicera. Om man bortser från denna speciella siffra var »Sunnanvind» lika bra eller lika dålig — hur man vill ha det — som en ordinarie S 1:a inom Vingarna. Startsäkerheten var relativt god. En negativ sak måste emellertid framhållas. Modellen är alldeles för kursstabil. Att få en kursstabil modell att starta är ingen större konst — det kunde man för flera år sedan. Större konst är det att förena en rak start med god kurvtagningsförmåga, och den konsten kan svenska modellflygare också. Men tillbaka till »Sunnanvind»! Efter urkopplingen flyger den rakt fram, och kommer den sig uthålligen för att svänga gör den en 180° sväng, d v s den svänger med vinden, och i denna riktning flyger den till dess den landar. Det var på detta sätt »Sunnanvind» flög bort en vecka tidigare.

Vingarnas a. u. är en vetgirig samlingsutövning, som tager alla tillfällen i akt att lära sig något nytt. Den här gången lärde a. u. sig ingenting nytt, ty så här flög Vingarnas S 1:or för två år sedan. Men a. u. tackar ing. Isacson så mycket för lånet!

Vingarnas a. u.

Sigurd Isaacsons ritkontor har enligt uppgift försvunnit till en värld av ångdonstans i Sverige, varför ritningen till hans modell »Sunnanvind» dröjer ännu ett tag. I stället publiceras här som julklapp ordresultatet av en ädel dust mellan de stolta »Vingarnas» och ing. Isacson — t. v. illustrerad av »Agaton».

Skrattar bäst som skrattar sist!

Ovanstående pikanta kritik från »Vingarnas» aktiva utskott, som synes mig vara en driftig organisation, har FLYG:s red bett mig besvara. Annars skulle jag inte göra det — »a. u.» yttrande talar ju för sig själv. Proven med »Sunnanvind» motsvarar tydligen inte vad jag angivit efter första provflygningarna. Det kan naturligtvis diskuteras, om modellen har rekordlåg »sjunkhastighet», och jag har väl att märka ingenting påstått, utan redogjort för provresultatet och dess förutsättningar. Det var meningen att denna redogörelse skulle sporra till liknande för att få fram andra värden och konkurrens till framma för teknisk utveckling.

När nu emellertid dessa gossar gripit svärdet antar jag utmaningen. Vad »a. u.» lyckades uppnå för resultat med »Sunnanvind» vid denna hastigt påkomna provflygning lämnar jag därhän. Emellertid måste bedömningsgrunden först göras klar. De modellplan jag på senare är konstruerat har avsett bli flygna av ett stort antal modellflygare och inte bara av mig själv. Ett av dessa är »Sunnanvind». Konstruktionen har för samtliga modeller kombinerats för att flyga bäst men ändå vara enklast, och jag behöver därvid bara peka på t. ex. stav eller bomkroppen, som lancerats i denna tanke för flera år sedan. Utformningen har gjorts sådan, att vem som helst skall kunna starta och flyga modellerna. Resultatet kan utläsas ur »Nimbus» segerlista, som räknade segrar på de flesta tävlingar under utgivningsåret, då modellen belade upp till de sex första platserna, nybörjarmodellen »Panterna» präktiga märkesskörd och de senare typernas framgångar i främmande händer.

Nu utmanar jag alltså de stolta »Vingarnas», som trots sina enligt utsago enastående modeller allt oftare besegras på tävlingsbanan där de förr vann rubb och stubb: sätt era vingliga höstlöv i händerna på andra än era elitmän och tävla med »Sunnanvind», byggd och flugen på samma sätt! Kan de överhuvudtaget bygga dem skapligt så lär de få träna lika många år och slita ut lika många kärror som hrr »Bananen», »Löven» & Co för att få dem att starta säkert när det gäller. Det är betydligt viktigare att planen verkligen kommer upp än att det vinglar omkring utan att kunna ta vara på sig själv. En stadig modell trimmas lätt i cirkelflykt vilket är fullt likvärdigt med den berömda okontrollerade vinglingen.

Diskussioner är fruktbara, men kritiken bör också vara positiv. När »a. u.» kommer underfund med att det finns 4000 modellflygare förutom dess c:a 4 lysande stjärnor kanske det frambringar en modell, som inte bara ägaren kan starta. Och då kan vi jämföra den med »Sunnanvind». Om den senare finns kvar då.

Sigurd Isacson.

»SU» revolutionerande nyhet!

Ing. Isaacsons artikel »Sunnanvind slår världarekord i låg »sjunkhastighet» kom nog som en rätt kraftig chock för de flesta modellflygare. Kunde det verkligen vara möjligt att få en så liten »sjunkhastighet» som 0,26 m/sek med en vanlig utomhusmodell? Modellflygarna trodde nog inte sina ögon när de läste detta och funderade nog så smått om att det hela kanske var båg. Något båg var det verkligen inte men faktum är att ing. Isacson inte gjorde proven under förhållanden som skulle ha gett ett rättvist resultat.

Enligt uppgift skulle ju flygningarna ha gjorts efter ett regn. Det torde väl vara allom bekant att det finns marktermik vid sådana tillfällen och Sunnanvind har säkerligen haft hjälp av denna. Och så en annan sak: De båda första proven gjordes med 25 m löplina och resultaten visade sig vara 0,26 m/sek. När linlängden ökades till det dubbla steg »sjunkhastigheten» till 0,34 och 0,33. Just dessa värden kanske inte bevisar något men en modell glider ju bättre, d v s har lägre »sjunkhastighet», på lägre höjder. Ing. Isacson borde därför ha fortsatt med proven med linlängder på 75 och 100 m innan han basunerade ut medelvärdet 0,30 m/sek.

Resultatet av det hela blev nog i många fall att de modellflygare som läste Isaacsons artikel själva begav sig ut på flygfältet med sina egna modeller för att konstatera faktum. Stoppur och måttband följer naturligtvis med och fint väder har den omtänksamme modellflygaren säkerligen redan ordnat med i förväg. Undertecknad förutsätter nu att modellen är en vanlig god tävlingsmodell, som han såg många av på SM i somras, och han förutsätter ävenledes att modellen icke genomgått några prov tidigare. Till ägarens stora förvåning visar resultaten av proven ett värde som faktiskt är lika fint som Sunnanvind. Nå, men är inte Sunnanvind en bra modell då? Frågar kanske någon. Jo, visst är »Su» en bra modell, mycket bra t o m men den har många jämlingar.

Förf förklarar att han kommit underfund med kantströmmingens stora motstånd och just därför kom den »nya» »brontypen» till (författarens citationstecken satt runt »brons»). Denna nya spetsutformning är inte så revolutionerande ny som förf vill påskina. Titta bara på våra goda svenska motormodeller av modell -37 eller -38. Då var »brons» den enda tänkbara utformningen på ett högvärldigt tävlingsplan och »pappor» till denna konstruktion var Björn Andersson och bröderna Stark. På samma sätt verkar det som om dubbelfenor är någonting nytt men om de är så fördelaktiga som författaren påstår kan diskuteras. Att ing. Isacson har använt en bärande profil till stabilisatorer gäller emellertid ofantligt — men varför inte ta steget fullt ut och göra en »verkligt bärande»?

RIÅ.
(Även kallad »Löven».)

»SU» är bra!

Enligt min uppfattning är »Sunnanvind» en mycket bra modell i klass med de allra bästa tävlingsmodellerna — men jag vet inte hur det blir om någon annan än ing. Isacson bygger den!

G. H. Dérantz.



CYRUS BENGTSSON
RÖRLEDNINGSFIRMA
Arboga Tel. 304

Utför värme-, vatten- och avlopps-
ledning. Av Kungl. Flygförvalt-
ningen antagen entreprenör för
installation i monteringshall och
oljeförråd vid Centrala Flygverk-
staden, Arboga.

Griph & C:o
SNICKERIFABRIK
Arboga

Utför alla slag av snickerier
såsom

**BYGGNADSSNICKERIER, MÖB-
LER, SÄVÄL FINARE SOM
ENKLARE**

Prisförfrågningar besvaras omgående
Rikstelefon 3 99

Linköpings
RÖRLEDNINGSAFFÄR

Magasinstorget 4, tel. 1433 - 2194

UTFÖR

*värme-, gas-, vatten-
och avloppsledning samt ny-
anläggningar som reparationer*

Välsorterat lager av rör
och sanitetsgods

ATLANTFLYGLINJE...

Forts. fr. sid. 9.

I fråga om avstånd erinrar utredningen i detta sammanhang att New Yorks nya storflygplats vid Idlewild är belägen 26 km fågelvägen från Grand Centralstationen, vilket anses motsvara en bilfärd på 35 minuter, och att Londons nya storflygplats vid Staines kommer att ligga 30 km från Londons centrum.

På grund av merkostnaderna i anläggning för Väsbyalternativet — 113,12 miljoner mot 81,5 för Grillby — anser emellertid utredningen att Stockholms nya storflygplats bör förläggas till Grillby. Arbetena bör igångsättas omedelbart.

I avvaktan på att storflygfältet blir färdigt — det beräknas ta en tid av 4—5 år för Grillby eller 5—6 år för Väsby — föreslås att Bromma t v tas i anspråk och att två komplementbanor i andra vindriktningar anläggas, den ena på Upplands flygflottiljs fält i Gamla Uppsala och den andra på Kungsängens flygplats i Norrköping. Dessa senare banor skulle få en längd av 1 700 meter och tillsammans kosta 7,1 miljoner.

De flygsakkunniga förorda Väsby

Utredningens två flygsakkunniga medlemmar ha emellertid avgivit en synnerligen starkt motiverad reservation för Väsbyfältet. Hrr Ljungberg och Delin säga bl a att frågan om förläggandet av en blivande svensk storflygplats måste bedömas med hänsyn till de verkningar flygplatsens läge kan komma att ha på den framtida svenska luftfarten under en lång följd av år.

En storflygplats måste ur flyg- och byggnadstekniska synpunkter anslutas så nära som möjligt till rikets huvudstad och förstklassiga såväl landsvägs- och järnvägsförbindelser måste finnas.

Avståndet Stockholm-Grillby är mer än dubbelt så stort som Stockholm-Väsby. Detta kommer för all framtid att inverka ofördelaktigt på Grillbyfältets användning för reguljär luftfart. Även om det är möjligt att ordna täta och snabba järnvägsförbindelser för flygpassagerare mellan Grillby och Stockholm, torde de aldrig helt komma att tillfredsställa trafikbehovet. Den nu existerande landsvägen är inte tillräckligt bred för modern snabbtrafik, och en radikal ombyggnad — som inte är planerad — skulle dra avsevärda kostnader. Den planerade dubbelspåraneläggningen skulle dessutom fordra ytterligare kapitalinvesteringar och läggas dessa båda kostnader till de för fältet blir det en betydande minskning av skillnaden mellan de båda alternativen.

Ur rekryteringssynpunkt för personalen måste dessutom Väsby anses väsentligt fördelaktigare än det avlägsna Grillby.

— Vi anse, säger reservanterna till sist, att man måste beakta de utländska erfarenheter som gjorts så att man inte för all framtid binder sig vid en flygplats som blir olämpligt belägen. De bättre flygtekniska möjligheter som förefinns vid Grillby få inte överdrivas i betydelse. Vi hålla för troligt att de utvecklingsutrymmen som Väsby erbjuder kommer att visa sig fullt tillräckliga.

Civilingeniör

Axel H. ÅBERG

Platensgatan 23 — LINKÖPING

Utför

**VÄG- och
FLYGFÄLTARBETEN samt
IDROTTSANLÄGGNINGAR**

Byggnadsfirman

Bröderna Andersson

LJUNGBYHED — Tel. 46 och 183

REPARATIONER OCH NY-
BYGGNADER.

RITNINGAR OCH KOSTNADS-
FÖRSLAG PÅ BEGÄRAN.

Arbeten utförda till

FLYGVAPNET och ARMÉN

*Vid behov
av alla slags*

MÖBLER

och

INREDNINGAR

Begär offert från

**Industri A.-B.
TUNA**

Lilla Nygatan 13

Stockholm

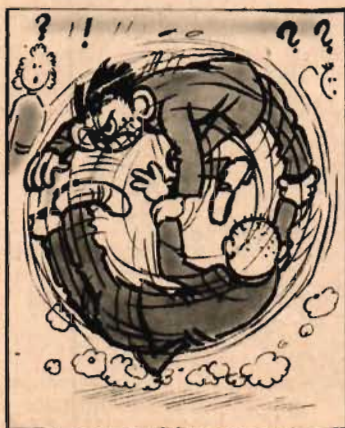
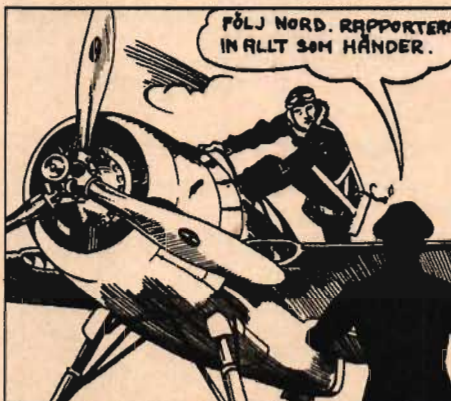
Tel. 11 96 01, 11 96 02

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En humorserie

VAD HAR HÄNT: Den skrupelfrie flygbolagschefen Glenskys försök att omintetgöra det svenska deltagandet i världsflygtävlingen har misslyckats och löjtnant Nord och hans råstarke mek Bång när efter otroliga äventyr hem i sista minuten för att starta med den specialkonstruerade tävlingsmaskinen. En ingenjör ställer till sensation genom att förklara konstruktionen omöjlig.



A.-B. HÖGLUNDS METALLAFFÄR

LULEÅ Telefon 21 02, 35 25

Säljer: Smides- & Byggnadsjärn,
Räls, Balk, Rör m. m.

Köper: Järn- & Metallskrot,
Lump, Stickslye, Gummi-
skrot alla slag. Tagel,
Tomglas.

Ännu finnas

CUB

SPORT J. 3 - 50

i lager, för omg. leverans

AUTOROPA A/B
FLYGPLANAVDELNING

Exercisgatan 12 MALMÖ Tel. 71 840 Växel
Generalagentur för Sverige

Vår mångåriga specialtillverkning av
UVV-centralvärme för alla förekommande
fordon såsom bilar, bussar, ambulanser,
motorbåtar och instrumentbussar m. m.
är en garanti för alla, att färderna blir
angrädda.
Såsom varande filial för A-B METALLI-
SERING, Stockholm, renovera vi slitna
motordelar såsom vevaxlar, bromstrummar
och kardanaxlar och utföra även rensning
och rostskyddsbehandling av fälgar och
skärmar.

★

A.-B. BILRADIATOR
NORRKÖPING

Oscarsgatan 23 Tel. 25209

Plåtemballage

i en eller flera färger
är en av våra specialiteter

JANNE ELGQUIST A.-B.
Nybro

*Flygare i
Västerås!*

Sätt in Edra pengar

i

VÄSTERÅS STADS SPARBANK

Köpmangatan 2 Tel. 30461

A.-B. SIGFR. ANDERSSONS

Elektriska affär

Stora gatan 15 B, Västerås. Tel.: Växel 31047, 31147

Vi utföra:

Elektriska anläggningar för
**KRAFT, BELYSNING,
SVAGSTRÖM**

Lager av: Installationsmaterial, Lampor,
Armatur, Kok- och Värmeapparatur

**SYDSVENSKA
LÄDER- & REMFABRIKS
AKTIEBOLAGET**

ÄNGELHOLM

Levererar LÄDER AV ALLA SLAG
samt REMTYG och UTRUSTNINGS-
PERSEDLAR för ARMÉNS, FLY-
GETS och MARINENS behov.

**Wingstedts
Livsmedel**

Werner Glader
Storgatan 26 — HÄRNÖSAND
Tel. Kontoret 21 41, Butiken 25 10
1:a kl. Special-, Konserv- & Delikatessaff.

• **AKTIEBOLAGET
BYGGERALLT** • KARLSTAD •

Entreprenör- och Ingenjör-firma
KARLSTAD TEL. 10799, 10899

Boden

Privat-hotellet

JOHN W. MARKLUND

Boden. Telefoner 12 17 - 22 17.

Stora, ljusa, nyrenoverade rum.

Goda bäddar, Tel. å rummen.

Humana priser — Vänligt bemötande.

Automatrestaurangen

Rekommenderas.

Ö. Strandvägen 10. Tel. 23 47.

GOD och VÄLLAGAD MAT.

Nya Matsalarna

Kungsgatan 9 Tel. 27 24

REKOMMENDERAS!

Jean Forsbergs Raksalong

REKOMMENDERAS!

Kungsgatan 28. Tel. 21 41.

Ren njutningen —

att höra en RADIO från

BODENS RADIOAFFÄR

GÖSTA JOHANSSON.
Drottninggatan 8, Tel. 2480.

EPABODEN, Björkelund

Tel. 26 94.

Strumpor - Dam-, herr- och barn-
underkläder - Blåkläder - Skjor-
tor - Silpsar - Garner - Keramik,
glas och porslän - Leksaker.

Färsäljer: SMÅLANDSMÖBLER.

Det bästa i Herrkonfektion och övriga
Herrekiperingsartiklar erhåller NI hos

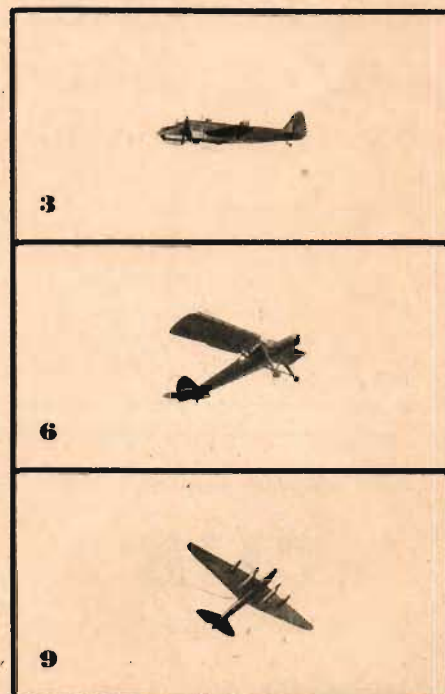
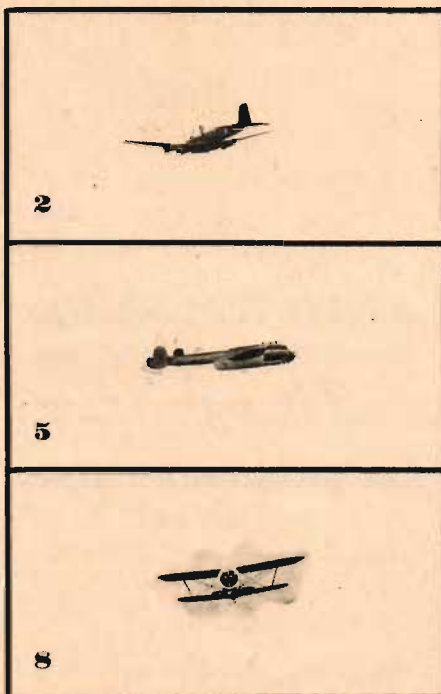
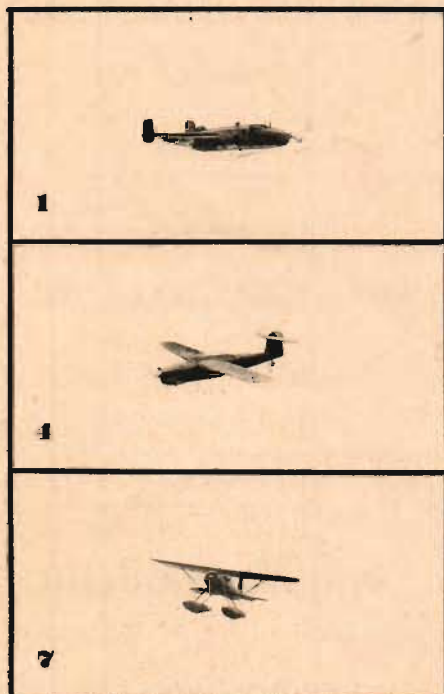
J. A. Eklöfs Eftr.

(R. SUNDBERG.)

Telefon 21 19.

BODEN.

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 9



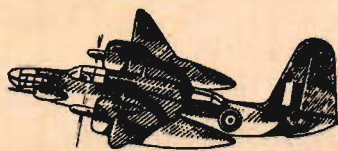
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 9 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

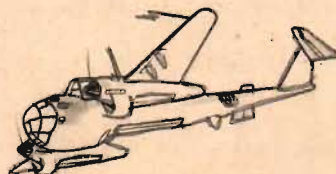
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatur av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyror är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 9 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 3/1 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 67. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Skriv »Identifiering 9», på kuvertet.

KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 8



Douglas »Boston III»



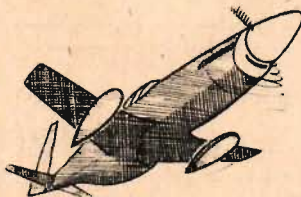
SAAB B 18B



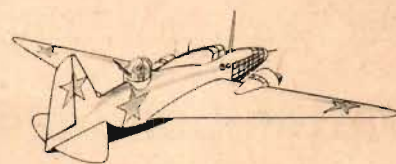
Republic »Thunderbolt»



Lockheed-Vega »Ventura»



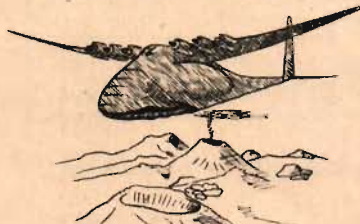
North-American »Mustang»



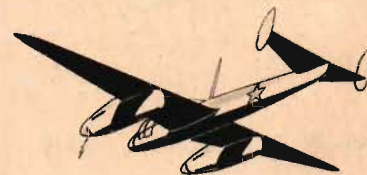
DB-3F



Heinkel He 177



Messerschmitt Me 323



Jak-4

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 8

1



DOUGLAS A 20 »BOSTON II»: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Långt framskjutande glastäckt nos. Spetsiga vingar. V-format stjärthöjdplan. Hängande motorer med motorgondolspetsarna väl synliga bakom vingen. Jfr Havoc, Marauder.

2



B 18B: Tvåmotorigt. Dubbla, fyrkantiga stjärtsidplan. Smal flygkropp. Stor uppbyggd glastäckt nos. Spetsiga vingar. Motorgondolerna stieka ut bakom vingen. Kraftiga kylare under motorerna. Jfr Do 215.

3



THUNDERBOLT: Propellern excentriskt placerad i motorhuv. Smal, lång spinner. V-formade vingar. Jfr Fw 190, Hellcat.

4



LOCKHEED-VEGA B-34 »VENTURA»: Tvåmotorigt. Dubbla, ovala stjärtsidplan. Stabilsatorn stieker ut utanför stjärtsidplanen. Bakkanterna av vingen är böjda i vinkel. Kraftig flygkropp med buktig undersida. Jfr Hudson, B 18, JAK 4.

5



MUSTANG: Tvärvskuret stjärtsidplan. Stor kylare på flygkroppens undersida ger buktig profil. Jfr Alcobra, Spitfire, Me 109.

6



DB 3F: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Lång, symmetrisk, glastäckt nos av karakteristiskt utseende. Jfr Blenheim, S 16.

7



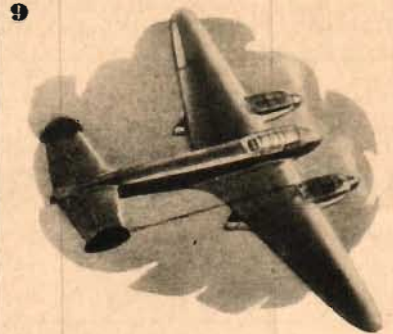
HE 177: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Lång, rak och jämntjock flygkropp med rektangulär tvärsnitt.

8



ME 323: Sexmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Stagad vinge. Ett flertal landningshjul på flygkroppens undersida.

9



JAK 4: Tvåmotorigt. Dubbla stjärtsidplan. Spetsiga vingar. Kort nos. Stjärthöjdplanets bakkant omvänd pilform. Långa smala motorer. Jfr Me 110, Pe 2.

Vinnarna i sjunde etappen

Sjunde etappen av FLYG:s och flygstabens identifieringstävling blev en ordentlig uppgift att bita i för våra läsare. Man kan nog med andre pristagaren — en av de flitigaste, ordentligaste och kunnigaste identifierarna — säga, att det var en intressant omgång. Nr 1, 3 och 6 var godsaker, säger furir Brus. Nr 3 Ju 290 en hård nöt. Det är nog så sant som det är sagt och felaktiga lösningar just på dessa tre nummer ha också varit legio. Särskilt vanligt har det varit, att Ju 290 tagits för FW 200 »Kurir», men värsta stötestenen tycks i al-

la fall nr 6 ha varit Focke-Wulf FW 187 har blivit Henschel Hs 129 — många har satt denna både som nr 1 och nr 6, men så listiga är vi inte. Andra har fått den till Me 210. Nr 1 Henschel Hs 129 har man fått till Ju 88 (!) och DB-3F.

Segrare i denna elitomgång blev hr Sven-

Boeing »Sea Ranger»

Följande uppgifter ha frigivits om Boeing PBB-1 »Sea Ranger», den hittills största 2-motoriga flygbåt, som någonsin byggts: 2 st 2 000 hk Wright »Cyclone 18», besättning 10 man, beväpning 10 st 12,7 mm tunga ksp i torn på kroppens översida, i nosen och i kroppen samt i skjutplatser i

Tore Hansson, Vranarps skola, Tommarp, och han får alltså 25 kr på posten. Andra pris gav fru Fortuna till furir L. Brus, F 12, Kalmar, som alltså får 10 kr denna gång. En helårsprenumeration på FLYG går till hr Karl-Göran Lundqvist, Scheele-gat. 20, Stockholm.

flygbåtens kroppssidor. Bomblasten har inte uppgivits men engelska källor ange, att PBB-1 kan ta 2-3 torped ombord utom bomblast. Spännvidd 42,67 m — alltså betydligt större än den 4-motoriga »Coronado» (35,05 m), längd 26,21 m, höjd 9,45 m, vingyta 149,57 m², maxhastighet c:a 400 km/t. Den har ej serietillverkats.

Gällivare

ALGOT RAITIO

SKROTHANDLARE
Gällivare Telefon 400

Uppköper alla slag av JÄRN- & METALL-
SKROT, LUMP, STICKYLLE, TAGEL,
TOMGLAS m. m. Allt t. högsta dagspriser.

Omnibusslinjen

Gällivare—Junosuando BEKVÄMA BUSSAR

Hållplats vid Handlande Moosberg
Inlämn. av gods in på gården kl. 2—3 em.
Tel. 420 Gällivare Bussaktiebolag.

För GENGASBILAR

finnes ständigt i lager VED och KOL,
BATTERIER, TÄNDSTIFT, SPOLAR,
KOLSTÄLL samt övriga gengastillbehör.

Modern Bilservice

Amerikanska Gummiverkstaden
GÄLLIVARE Tel. 240 - 127

Luleå

Ruthströms Livsmedel

Köpmangatan 37.
Alltid färskt varor - Lägsta dagspriser.
Telefoner: Affären 1534, Bostaden 1531.

Köp det dagliga BRÖDET I

LIFBOMS BAGERI

SKURHOLMEN Tel. 12 78
då får Ni full valuta för
kupongerna och slantarna.

Vid besök i Luleå bor Ni bra på

Perssons Hotell

Stationsgatan 57. Tel. 26 64.
Trevliga rum med goda bäddar
och rinnande vatten.
CENTRALT HUMANA PRISER.

Luleå

Fiskförsäljningsförening

u. p. a.
Telefon 26 49 - LULEÅ - Telefon 26 26.
Dagligen färsk fisk, färskt renstekar och
fågel under säsongen.

Luleå

Luleå Kem. Tvätt

Smedjegatan 24. Tel. 14 66. LULEÅ.



Färgning - Pressningar (Obs. Special-
behandlingar.) - Uniformer - Kappor.

All slags TVÄTT utföres. Specialitet:
HERRTVÄTT.

Elin Åströms Tvätt- & Strykinrättning

Lotsgatan 7 - Tel. 1556 - LULEÅ.

ÅKERLUNDS

LULEÅ Tel. 21 20 BODEN

Manufaktur - Trika - Strumpor.

ALLT I KLÄDER.

Damkappan, Pälsen från

SUNDELINS Domsjöverken.

Tusentals kunder veta, att vår till-
verkning är förstklassig. Vänd Eder
med förtroende till vår representant.

P. NORBERG LULEÅ 2. Tel. 19 99.

H. G. JOHANSSONS RADIOAFFÄR

Skeppsbrogatan 50. Tel. 10 17.
Radioapparater & Velocipeder - Radio-
material alla slag - Bilbatterier och bat-
terier för radioändamål - Antennuppsätt-
ningar - Reparationer.
Hägen Elektriska affär. Tel. 18 91. Storg. 57

J. A. Christoffersson MÅLARE

Tel. 1869. Svartöastaden. Box 10 43.
Utför alla slags Måleriarbeten.
Infördrast kostnadsförelägg.

S. ÅSTRÖMS RÖRLEDNINGSFIRMA

REKOMMENDERAS!

Utför: Värme-, Vatten- och Sanitära
Installationer samt Reparationer.
Infördrast offert.

Verkstaden: Storgatan 8. Telefon:
Verkstaden 1508 - Bostaden 38 17.

Östersund

GUMMICENTRALEN

Prästgatan 59, ÖSTERSUND
Telefon 9 11

Utför alla slags

GUMMIREPARATIONER

Gör Edra inköp av

Sjukvårds- o. Förbandsartiklar, Kemika-
lier, Parfymier och Toalettartiklar hos

A. G. Holst Kem. Tekn. Affär
(Stora Torget) Östersund Tel. 106
Alltid senaste nyheter i branschen

Margaretas Matsalar

Storgatan 16, ÖSTERSUND. - Tel. 23 33.

God välldagad husmanskost

REKOMMENDERAS

BRÖDERNA LUNDSTEDTS SMIDESVERKSTAD

FRÖSÖN - ÖSTERSUND 2
Telefon 41 23 - Frösön 32

Utför alla förekommande järnarbeten -
Byggnadssmeden som specialité - Gas- o.
el. svetsning.

Nylunds Smides- & Mekaniska Verkstad

Olsson & Pettersson - Östersund - Tel. 3 42
Järnkonstruktioner, Byggnadssmeden,
Grövre Plåtarbeten, Gas- & El. Svets-
ning, Reparationer, Riktningar & Ny-
konstruktioner utföras.

TURISTHOTELLET MATSALAR

Köpmangatan 40. - Tel. 851

REKOMMENDERAS

NILSSON & APPELQVIST Kvalitetsur

Prästgatan 19. Tel. 1178

GLASÖGONHUSET

specialaffär för optik
Storgatan 24. Tel. 3375
ÖSTERSUND

• Fråga oss om flygning •

I. Magnusson, Värnamo: Ritningarna till FLYG-44 kostar 3:50 + oms. Ritning till »Jeepen» finns ännu ej klar.

A. Johansson, Timmele: Vid inskrivningen skall ni begära att bli tilldelad flygvapnet samt någon av de flottiljer, där signalistutbildning sker — F 1, F 2, F 3, F 4, F 6, F 7, F 11, F 12, F 14 eller F 17. På flottiljen avgöres genom prov om ni är lämplig för flygsignalistutbildning. Ni behöver ingen förhandspraktik men det är lämpligt att t ex genom korrespondenskurs skaffa sig kunskaper i matematik och fysik motsvarande fordringarna i realexamen. En god handstil samt dialektfritt språk begäras också.

»Gallu»: Diplompapper tillverkas ej i Sverige och kan ej importeras f n. Modellflygförmorna har ersättningspapper. KSAK:s modellflygmärken kan erövrast med varje modell som uppfyller klassbestämmelserna. Se Modellflygaren nr 2/44 sid 2. Red.

FLYCKUNSKAP

Namn:

Gata:

Postadress: FLYG 25 - 26/44.

FOLKFLYGPLANET I

JAG RÖSTAR PÅ FLYGPLAN NR

Namn:

Gata:

Postadress: FLYG 25 - 26/44.

FLYGPLANIDENTIFIERING 9

TAVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR:

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. | 5. <i>FRANCO AR 240</i> |
| 2. <i>Bombardier "Beaufighter"</i> | 6. <i>S14 Fieseler Fi 156 Storch</i> |
| 3. | 7. <i>S12 Heinkel He 111</i> |
| 4. <i>Fairey "Parracuda"</i> | 8. <i>I-153</i> |
| 5. | 9. |

NAMN:

ADRESS:

..... FLYG 25 - 26/44.



Flygvapnet

använder våra delbara skidor med luftgropssystem, vilka äro fullt ut lika starka som en vanlig skida. Luftgroparna eliminera vacuumsugningen under skidan och ge därigenom bättre glid.

Vårt världsberömda namn garanterar ett topputförande av alla våra olika modeller, med eller utan luftgropar.

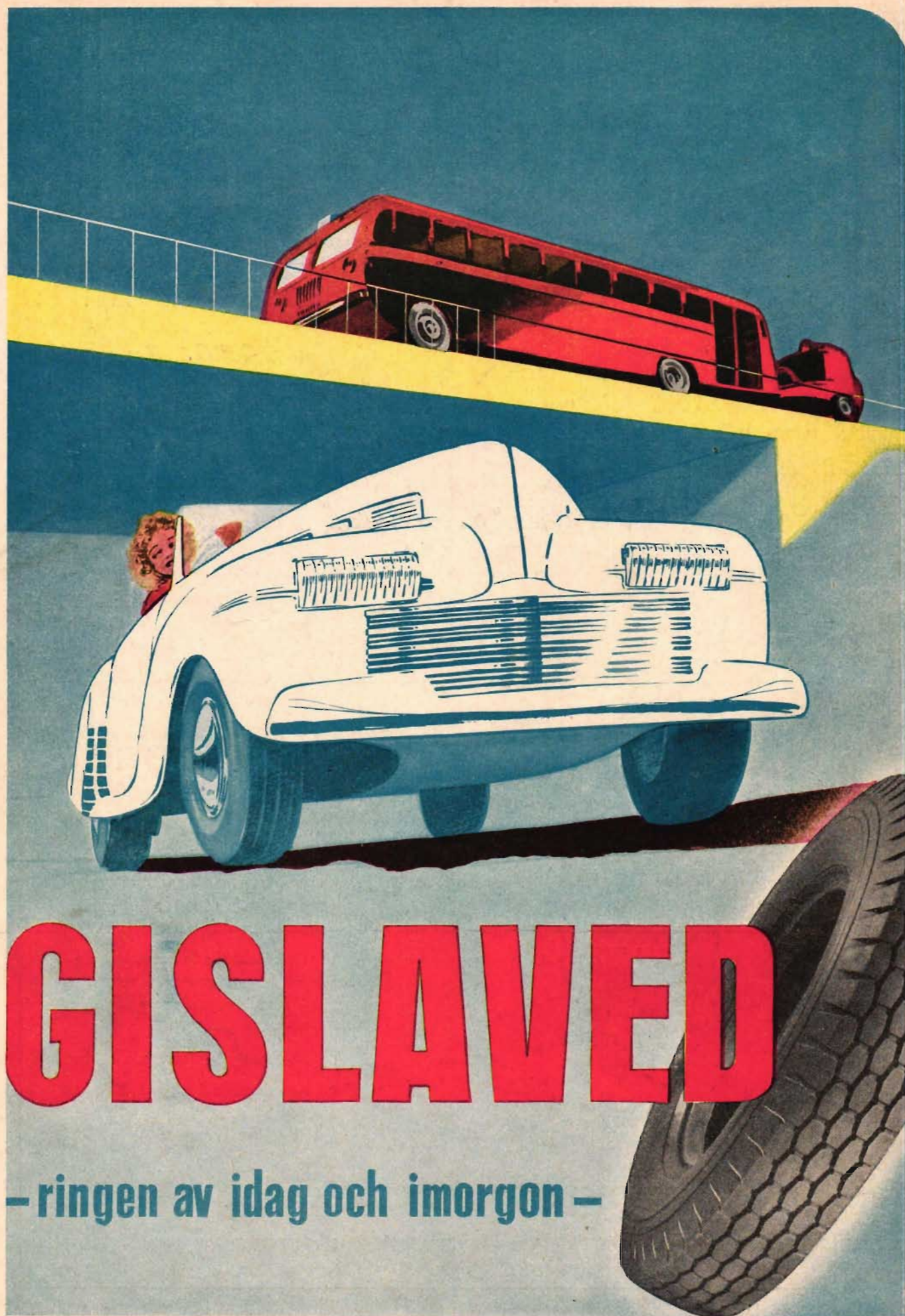
Specialitet: Måttbeställda skidor.

Ni kan beställa Er egen skida hos oss, ty vi tillverka den efter Er kroppslängd och vikt.

ÖSTERSUND L. A. JONSSONS SKIDFABRIK STOCKHOLM

STOCKHOLMSKONTOR: STRANDVÄGEN 7 A.

TELEFON: "SALÉNREDERIERNA" (NAMNANROP)



GISLAVED

— ringen av idag och imorgon —