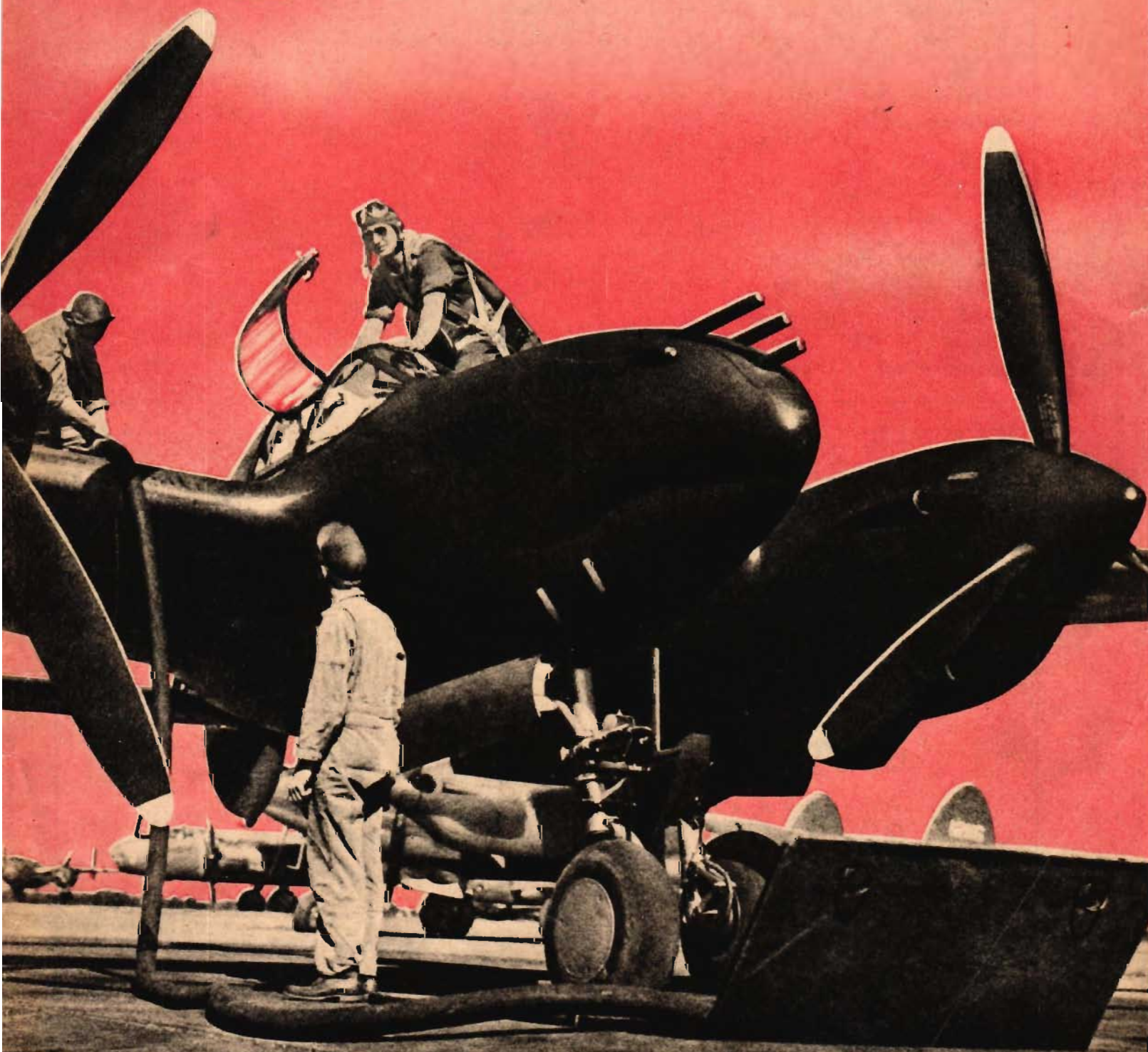


Flyg



Nr 1 • 1945

Pris 45 öre



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

REDAKTION:

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

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1945

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.

Ake Johansson, Räknes varv, Gustavsberg: Ritning på GP-Diesel finns inte, ty konstruktionen av ing. Pinottis modelldieselmotor är hans hemlighet.

Rogstadius motor kan mycket väl användas till FLYG—44 bara man gör kroppen bredare.

»Flygjanne»: Fairey »Barracuda» beskrevs med många fotos i FLYG nr 10/44 och ritning på planet fanns i nr 15/44. Vickers-Armstrong »Warwick» beskrevs i FLYG nr 9/44. Handley Page »Halifax III» publicerades som klippbild i nr 13/44.

Ann-Margret Sohlman: Att bli trafikflygerska är naturligtvis inte omöjligt men mycket svårt. F n finns en enda kvinnlig trafikflygare i Sverige, fru Birgit Thuring, Enskede, och hon är säkert villig att berätta om sin besvärliga väg till trafikflygarcertifikatet. Så länge kriget varar är all civil motorflygutbildning nedlagd och ni måste alltså vänta till efter kriget innan ni kan få sådan utbildning. Om ni sedan skall lyckas ta trafikflygarcertifikat beror mest på er egen energi. Red.

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från den 10 december 1944 tills vidare

Fr. Berlin	11.30 t.	Köpenhamn*	13.30
> > **		> > **	V
> > **	11.30	> Malmö	14.00V
> > **		> Oslo**	V
> Göteborg	20.00	> Malmö	21.10D
> Helsingfors	12.30	> Stockholm	10.40D
> > **	12.30	> Åbo	14.00D
> > **	12.30	> Berlin**	13.20D
> > **	9.00	> > ***	V
> > **	13.45	> Malmö	11.00
> > **		> Oslo**	14.00V
> Malmö	8.30	> Berlin***	V
> > **	7.30	> Göteborg	11.00
> > *	8.30	> Helsingfors	8.45D
> > *	8.30	> Köpenhamn	8.45V
> > *		> Oslo*	V
> > *	7.30	> Stockholm	10.40D
> Milano**		> > **	V
> Oslo**		> Berlin**	V
> > **		> Köpenhamn**	V
> Stockholm	12.05	> Berlin	16.25V
> > **	18.00	> Göteborg	19.45D
> > **	8.30	> Helsingfors	12.00D
> > **	18.00	> Malmö	21.10D
> > **		> Milano**	V
> > **	11.15	> Visby	12.15D
> > **		> Wien**	V
> > **	8.30	> Åbo	10.55D
> Visby	12.45	> Stockholm	13.45D
> Wien**		> > **	V
> Åbo	11.10	> Helsingfors	12.00D
> > **	13.55	> Stockholm	14.00D

Tiderna äro angivna i Å resp. orter gällande tider.

* Trafik tisdagar, torsdagar och lördagar.

** På grund av rådande förhållanden vilka ofta nödvändiggöra tidtabellsändringar från dag till dag, kunna luga 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.

*** Trafik måndagar, onsdagar o. fredagar.

V = Trafik vardagar.

D = Trafik dagligen.

UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE!

SVENSKA SKIFFEROLJE A.-B.

ÖREBRO

TELEFON: VÄXEL 191 95

LEVERERAR FÖRUTOM OLJA OCH BENSIN:

AMMONIUMSULFAT gödningsmedel

ORSTEN Krosstorlek 20—50 mm lämplig för betonggjutning och vägfyllnad

SKIFFERASFALT ... För pappfabrikation, asfaltisoleringar, färgindustri etc.

SKIFFERASKA För trossbottenfyllnad, plattillverkning m. m.

SKIFFERSTYBB För flygstartbanor samt idrottsplatser.

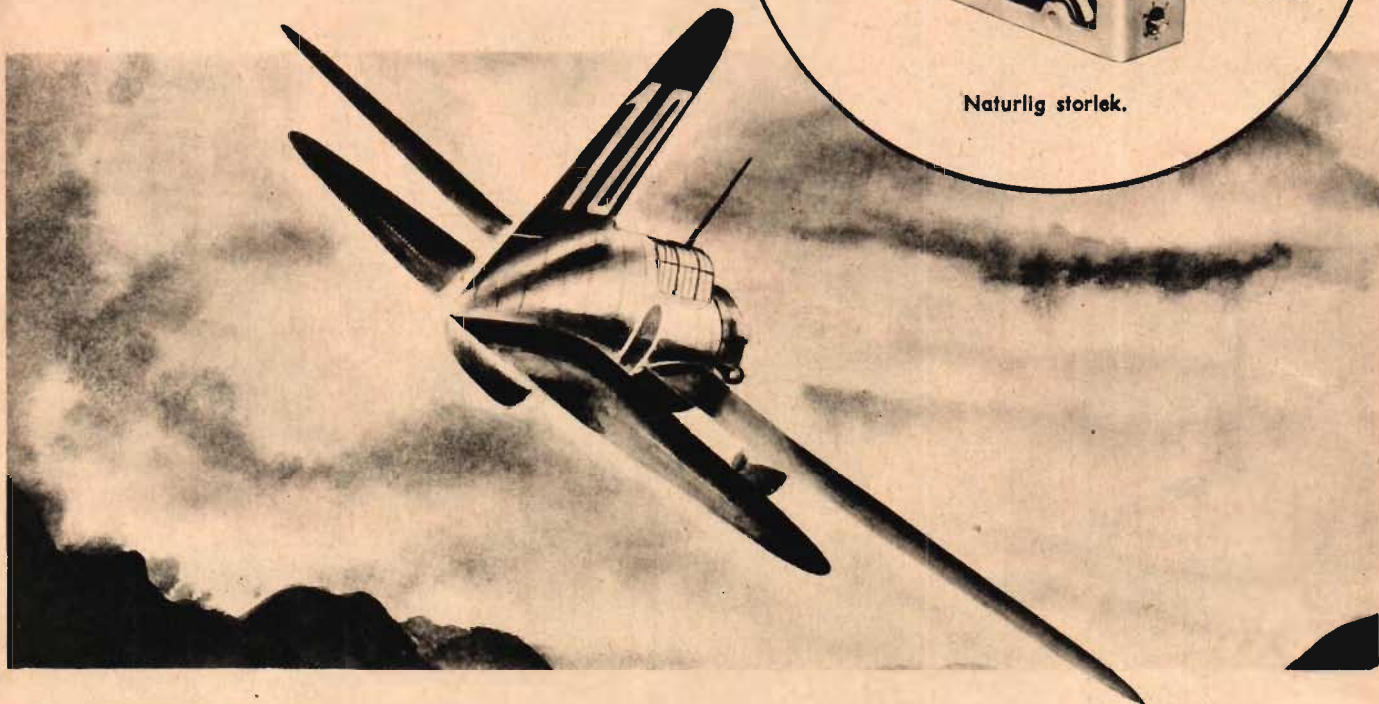
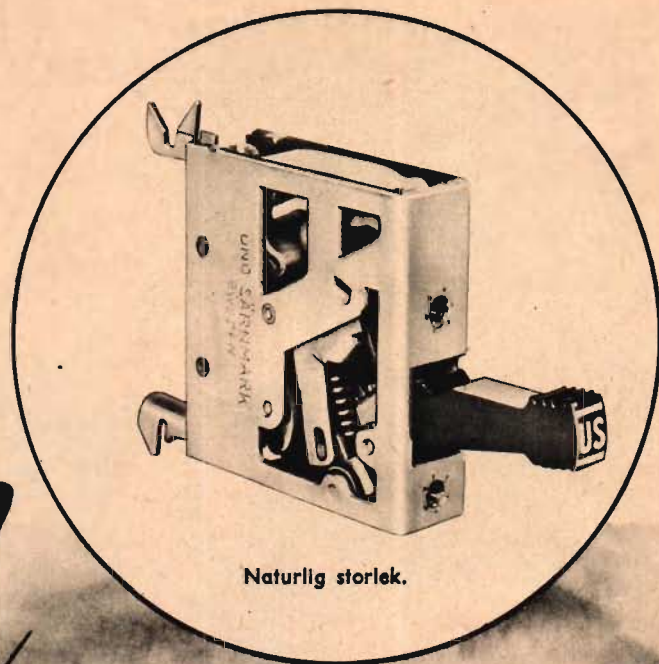
SVAVEL För cellulosa-, gummi- o. elektrokemisk industri



BOLINDER-MUNKTELL

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★

Automatsäkring US 1001



DATA: DRIFTSPÄNNING — NORMALT UPP TILL 60 V
STRÖMSTYRKA — 2 — 75 A
VIKT — 65 GR.

Kombinerad automatsäkring och strömbrytare. Friutlösande med momentant till- och frånslag. Lågt spänningsfall — hög verkningsgrad. **Absolut stötsäker** i alla riktningar.

Automatsäkringar US 1001 kan fås för varje strömstyrka mellan 2 till 75 A. För relativt induktionsfri belastning och vid lägre strömstyrkor kan även högre spänningar upp till 120 V användas.

US

UNO SÄRNMARK
GÖTEBORG



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FOLKFLYGPANTÄVLINGEN

OM 3300 kr

SE SID. 8-9

W. KLEEN:

Ett flygfrämjande

Det är nu två år sedan general Nordenskiöld inför pressens representanter klagade över vårt folks bristande flygsinne och påyrkade bildandet av ett flygfrämjande. Sedan denna betydelsefulla tanke en gång väckts kan den icke undanskjutas, även om dess förverkligande måste uppskjutas på grund av tidsläget. För att ett flygfrämjande skall kunna främja flyget måste folk också kunna flyga, vilket man som bekant ännu kan endast endels. Men å andra sidan bör organisationen vara färdig för att vara beredd att möta efterkrigstidens krav. Det börjar med andra ord bli hög tid att förverkliga flyggeneralens tanke.

KSAK ligger närmast till att ta det organisatoriska initiativet. Så har också skett. Redan för ett år sedan tog Verkställande utskottet upp idén och i våras förelåg ett utarbetat förslag till bildandet av ett flygfrämjande. Olika skäl bidrog till att frågan fick vila till hösten, då Utskottet beslöt att vidta åtgärder för att tillsätta en kommitté som slutgiltigt skulle förvandla tanken till verklighet. Den 11 december offentliggjordes detta betydelsefulla beslut.

Dagen därpå talade Hans Ostelius inför Stockholms reklamförening och lade på känt och framgångsrikt manér ut tanken. Synkroniseringen av hans föredrag och Utskottets beslut om en främjande-kommitté var emellertid en händelse. För övrigt är Hans Ostelius en personifikation av ett flygfrämjande — ingen har gjort mera än han för att väcka vårt folk till medvetande om flygets betydelse för vår framtid som nation. Hans verksamhet visar vilka resultat en stor organisation skall kunna nå.

När KSAK tagit det organisatoriska initiativet betyder det ingalunda att klubben vill ta kontrollen över det blivande Främjandet. Den nya organisationen får helt andra uppgifter än dem KSAK har och bör redan därför vara fullt fristående. Därtill kommer att KSAK har tillräckligt med arbete för att leda det svenska privatflyget. KSAK leder privatflyget. Främjandet skall göra vårt folk flygsinnat — det är en enkel uppdelning av arbetsuppgifterna.

Men Främjandet måste få ut reella vinster ur det ideella flygintresset. Dess arbetsmetod blir propagandan, dess arbetsresultat kan mätas i dess möjligheter att ekonomiskt stöda vårt privatflyg. Den fråga som närmast väntar sin lösning är framför andra skapandet av landningsmöjligheter för privatflygarna.

Nästa fråga blir kanske förverkligandet av Stockholms flygklubbs strålande tanke att skapa ett de svenska flygarnas eldorado, där flygarna med släkt och vänner kan tillbringa härliga veckoslut i flygets tecken. På Skå-Edeby eller annanstans skall flygarna kunna få utom flygfält med tillhörande hangarer m m, klubbрум, restaurang, campingplats, badstrand o s v.

Kort sagt: Främjandets uppgift är att skapa förutsättningar — de andliga och materiella — för det svenska privatflygets utveckling till en folkrörelse.

Det psykologiska ögonblicket har kommit för att bilda detta Främjande, som bör läggas på bredast tänkbara samhälleliga bas. Det gäller sålunda att i arbetskommittén få alla skilda folkgrupper med deras organisationer intresserade och delaktiga i arbetet. Man måste sätta målet högt.

Hur långt kan man nå med ett svenskt Främjande? Låt oss försöka dra erfarenheter ur andra liknande organisationer utomlands. Det ryska Ossoaviachim räknade 20 miljoner medlemmar, d v s en niondel av hela befolkningen. Om svenskarna bli lika flygsinnade som ryssarna skulle det bli över 700.000 medlemmar i Främjandet! Det finska Luftvärnsförbundets 80.000 medlemmar motsvarar 150.000 medlemmar i ett svenskt Främjande. Och redan det vore en ståtlig siffra. Man blir dock mindre förhoppningsfull vid tanken på att i ex Skidfrämjandet inte har mera än 35.000 medlemmar. Den siffran måste överträffas av Flygfrämjandet! Om vi bara få med var 100:de svensk blir det 65.000.

Men vad skall detta flygfrämjande heta? Namnfrågan har redan skapat en del bekymmer, och de finnas som tveka inför ett nytt främjande-namn. Schweiz har en liknande organisation med namnet Pro Aero, vilket översatt till svenska skulle bli För Flyget, vilket vore ett antagbart namn. Men för egen ringa del tror jag att Flygfrämjandet är det bästa — det säger allt, gån lättast att säga och ställer flyget vid sidan av sådana folkliga organisationer som exempelvis skid-, sim- och cykelfrämjandena.

Namnet må bli vilket som helst, bara organisationen verkligen främjar svenskt flyg genom att göra vårt folk flygsinnat och skaffa de pengar som fordras för att vårt folk också skall kunna flyga.

Trafik

Till alla som nu ämnar skaffa sig bil

ÖKAR MEST

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

TRAFIK har vunnit det goda resultatet tack vare sina låga premier, sin vinståterbäring 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.

CURTISS P-43 BESEGRAR



Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

III.

Jag tror att jag alltid skall förbinda Indien med mitt första intryck, när jag blev nr mitt plan i Karachi. Ingen tycktes veta någonting. Bakom oss låg 20 000 kilometer, vilka vi hade gjort på åtta dagar — för vad? Ingen hade order att ordna vår avresa. Istället tycktes de tro att vi hade färjat dessa skepp till dem för att de skulle användas för övningsflygning. Här — halvvägs runt jorden i ett land som kunde vänta ett anfall vilket ögonblick som helst? Vi förklarade så mycket vi kunde av våra hemliga order; leenden syntes i officerarnas ansikten. Man slog vad om att vi aldrig skulle lämna Karachi med dessa skepp. Men vi var frivilliga och

och vårt stridshumör fanns fortfarande kvar. Jag kommer ihåg att hela min besättning höll emot så fort vaden erbjöds.

Men vi förlorade.

Vi fick veta det värsta, när Haynes kom tillbaka från Delhi med ett ansikte, som var nästan en meter långt. Sorgsen berättade han oss sanningen. På grund av Bataans fall och förlusten av andra fält i östra Kina — våra hemliga baser — i förening med andra faktorer utom hans kontroll hade vår »dröm-mission» fått ett slut. Jag har aldrig sett tretton bombbesättningar med så många brustna hjärtan. Moralen sjönk som en sten. Den 21 april, när basen övertog våra skepp, tror jag att vi skulle ha varit förlättna, om vi druckit oss plakatfulla.

Det kom nya order för överste Haynes och de flesta av oss att anmäla oss vid en avlägsen bas i östra Assam vid gränsen mellan Indien och Burma för att flyga i A. B. K. Färjflygkåren. Denna Assam—Burma—Kina transportflygkår var upp-

rättad för att föra förnödenheter till Kina och Burma.

När överste Haynes och jag anlände till Assam, ansåg vi oss båda »shanghajade». Vår ställning hade förändrats från delta-gande i vad vi ansåg vara »världens största mission» till den betydelselösa uppgiften att driva transportflyg från Indien till Burma. Ännu en gång tycktes krigstjänsten långt, långt borta.

Runt omkring oss hade vi Assams téplanteringar. Vårt landningsfält var en R. A. F.-bas. Våra hem bestod av hyddor av lera och bambu, kallade »bashas». Genom djungeln, som omgav vår bas, röt vilddjur; varenda natt kunde vi höra schakalernas skrik. Vi visste att det fanns kobraormar överallt. Vid flygningar över Bramaputra-floden brukade jag se noshörningar, elefanter och andra djur, som kom mig att livligt få klart för mig, att vi var långt borta från civilisationen.

Vår bas var belägen i den hästska, som bildades av Himalajas bergskedjor i norr och väster och Naga-bergen i öster och sydväst. Vårt fält låg 180 m över havet och runt omkring oss i tre riktningar reste sig berg — de lägre Himalaja-kedjorna var 7 777 m omkring 240 km norrut. Dessa stora toppar nådde naturligtvis sin högsta höjd i Mount Everest, 8 845 m över havsytan — världens högsta berg. Det var 480 km från oss.

Vårt första arbete var att börja bygga andra fält inom området för att vi skulle ha mer än en bas att arbeta från. Vi började vårt arbete den 21 april. Vi hade tretton transportplan, bemannade av förare från armén och Pan-American Airways. Vårt jobb bestod i att färja förare både för kinesiska armén och general Chennaults frivilligkår nere i Burma. Vi flög högoktanig bensin, ammunition och mat till Burma och senare till Kina. Vi fann snart att våra skepp återvände från Burma överfyllda till bristningsgränsen med sårade engelska soldater. Överste Haynes var chef; han var befälhavare för A. B. K. Färjflygkår och jag var hans stabschef.

Japanerna allt närmare

Vårt jobb att flyga förnödenheter till Burma var påkostande med obehäpnade transportplan, ty vid den tiden hade japanerna gått över Sittang och Irrawaddy och hade tagit Rangoon. Deras kolonner rörde sig nu mot Mandalay. Deras flygvapen var över hela det centrala Burma

Piloten dök med transportplanet tills det praktiskt taget strök över djungelträden. Denna manöver gjorde bort den japanska angräparen.

FLYG 1/45



HIMALAJA

och det enda som stod mellan dem och erövringen av hela Burma var de få amerikanska flygarna i den första amerikanska frivilligkåren, som nu hade tvingats att basera i Lashio. Detta var sannerligen Burmas mörka dagar.

Den 24 april transporterade överste Haynes och överste Cooper en last ammunition och flygbensin till Lashio för Flygande tigrarna och på hemvägen gjorde ett fientligt jaktplan av typ Mitsubishi S-00 attack mot deras transportplan. När de kände igen angriparen som en fientlig »Nolla» lämnade Haynes och Cooper till andre-piloten att flyga planet och gick bak i flygkroppen för att avslå attacken så gott de kunde med armégävar. Don Old, andre-piloten, dök med transportplanet tills det praktiskt taget strök över djungelträden. Denna undanmanöver gjorde bort den japanska angriparen och hindrade den att komma upp under den sårbara C-47-an. Bara en enda av de japanska spårjuskulorna skulle ha kunnat sätta den i brand.

När japanen dök ned mot dem avfyrade Cooper och Haynes och deras besättningschef, sergeant Bonner, magasin efter magasin mot japanen. Antingen blev han ängslig över detta eller också tappade han bort transportplanet i en brant sväng, ty han stack iväg.

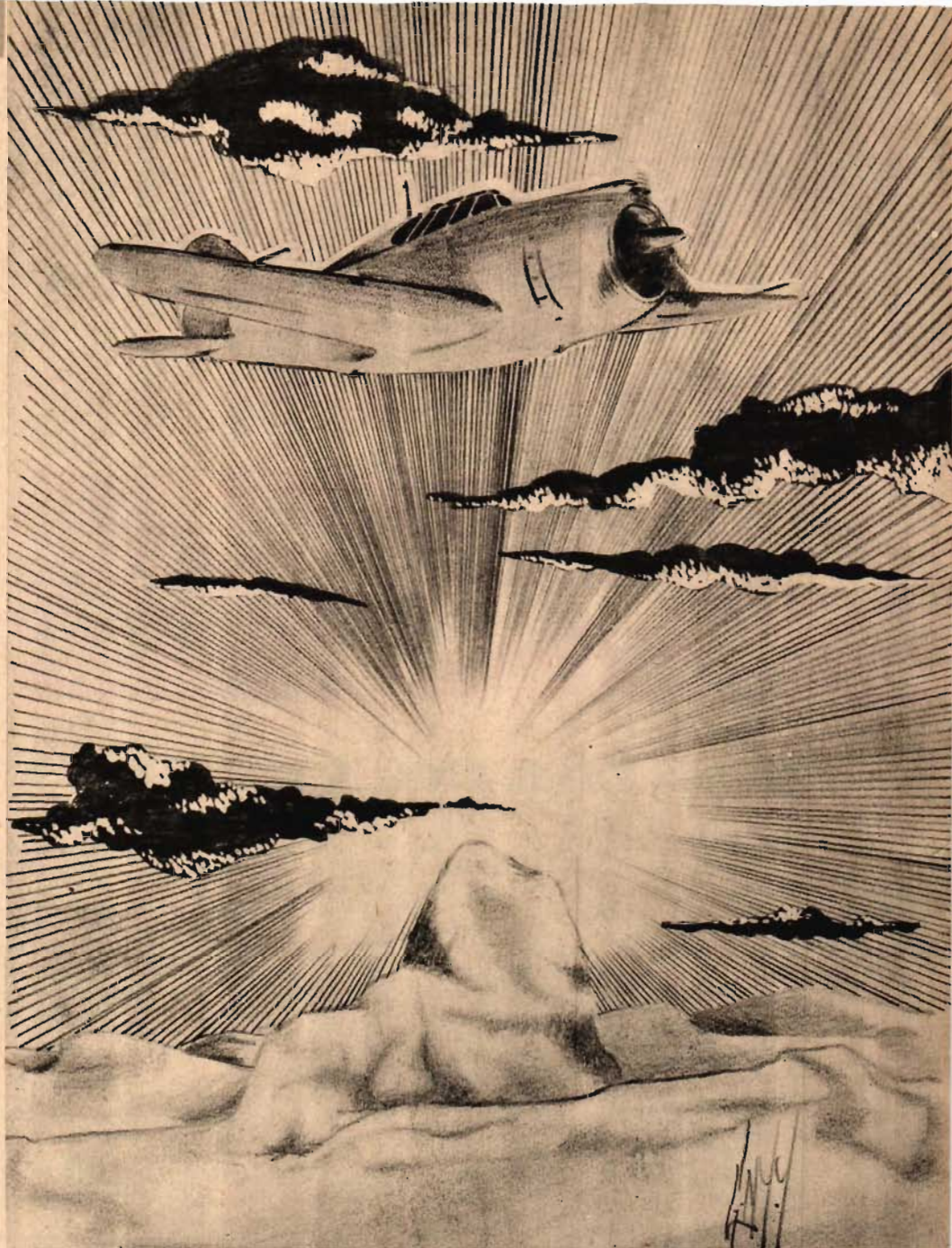
En dag i slutet av april landade två kinesiska flygare med två P-43A. Dessa var goda, snabbklättrande små jaktplan, föregångare till »Thunderbolt» (Republic »Lancer». Reds. anm.) Deras bränsletankar hade fått läckor och när man därtill lägger det faktum att turbokompressorerna låg under flygkroppens bakre del hade världens allvarligaste brandrisk uppstått. Så långt hade deras dåliga rykte spritt sig, att planen fick stå på marken tills felen kunde bli avhjälpna. Kinenerna lämnade de två P-43A hos oss och for tillbaka till Kina. Överste Haynes och jag blev arvingar till de två små jaktplanen.

Sergeant Bonner arbetade flitigt med allting från tuggummi till cement och reparerade slutligen läckorna åtminstone så mycket att planen inte skulle ta eld redan i starten, som en del av dem hade gjort tidigare. Jag fick ett av planen och beslutade att använda det för att skydda färjerouten. Till och med ett ensamt jaktplan, som kunde skjuta tillbaka på japanerna, skulle vara ett bra »moraliskt element» för de obehäpnade transportplanens besättningar.

3 km över Mount Everest

Under flera dagar provade jag ensitsaren runt fältet för att beräkna bränsleåtgången och fick kulsprutorna att arbeta riktigt fint genom att skjuta på krokodiler i Bramaputra. Varje gång jag klättrade upp över det heta markdiset över Assam kunde jag observera Himalajas höga toppar i norr och nordväst och en längtan började växa i mig att flyga över världens högsta topp. Men vi hade mycket att göra med transporter och dagarna gick utan chans för mig att flyga in i Tibet. Dessutom fick vi fler och fler rapporter om japanernas flygaktivitet i sydöst.

Och ändå tittade jag efter var och en av mina konvojflygningar längtansfullt mot de snötäckta topparna av Everest och



På 9.000 m såg jag Everests »plym», bildad av snön, som blåstes från toppen. Den pekade mot söder, buren av den nordliga vinden och solen sken genom den.

Kanchenjunga. Varje dag som jag avslutade min tur brukade jag titta på min P-43A med dess kompressor, allt färdigt att ta mig upp i stratosfären och jag brukade planera någon ursäkt för att »se hur högt det där lilla jaktplanet kunde klättra».

En morgon när den annalkande monsunperioden gjorde det omöjligt att flyga ammunition till frivilligkåren i Burma såg jag som alltid topparna av världens högsta berg, när jag provade mitt lilla jaktplan över Assam. Jag visste, att jag lika väl kunde prova mitt plans topphöjd genom att ställa kursen mot den där bergskedjan, vars djupaste dal var lika hög som Mount Whitney. Så jag landade och fyllde alla bränsletankarna på Republic'en, tog min filmkamera och en mängd syrgas och startade från Assams téplantage mot Tibets kullar via den heliga staden Lhasa. Mitt beslut kom i grevens tid, ty två veckor senare fick vi speciella instruktioner att inte flyga över Tibet eller Nepal.

Flygande ut över Brahmaputra-floden följde jag den medan jag steg. Snart kom jag till vårt hjälpflygfält vid Sadiya och vände åt norr med floden och såg nordöstra Indiens täta djungler växa högre och högre allt eftersom kullarna steg och floden blev smalare. På min högra sida var Naga-bergen, som skilde Indien från Burma. Till vänster och bakom mig var den fuktigaste djungel jag någonsin sett — en djungel för vilken inofficiella rapporter fastställer en rekordnederbörd på 2 450 mm om året.

Medan jag vann höjd mot norr och flög in över Tibet tittade jag alltjämt ned på Brahmaputra och förbluffades. Här var en ström som flöt mer än 1 600 km på omkring 4 000 meters höjd; i Tibet, kom jag ihåg, var även floderna nästan lika höga som våra högsta berg i Amerika. På min karta såg jag att Brahmaputra flöt upp från sidan av en bergspets långt bort i
(Forts. på sid. 31.)



Har Ni bruk för pengar?

Ja, vem har inte det! Var med i FLYG:s omröstningstävling om trevligaste svenska folkflygplanet! I varje av de sex etapperna 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. Tävligen började i FLYG nr 25—26/1944 och här kommer andra etappen. Det gäller att välja mellan de fyra ensitsiga typerna på sid. 9. Skriv er oförytterliga mening på tävlingskupongen på sid. 26. Svaren till etapp nr 2 skall vara poststämplade senast den 27 januari 1945 och kuverten skall märkas »Folkflygplanet II», adr.: FLYG, Västmannagat. 69, Stockholm.

Beräkningarna stämde visst inget vidare. På absolut lägsta höjd kom motorseglaren in över en äng strax utanför fältgränsen och kom ner OK — men det var på håret! Tipsyn landade på fältet.

”ENSTÖRINGAR” PÅ FLYGARTRÄFF

Tre brunbrända ynglingar satt uppe på hopptornet vid Skå-Edeby sportflygfält och dinglade med benen ut över vattnet. En ganska loj vind gav en aning svalka häruppe i tornet — de flesta människorna vistades också för det mesta i vattnet, när de inte flög på övningsorientering inne över Sörmland, Västmanland och Uppland.

Det var en ljuvlig dag för sportflygarträff. Från alla hörn av Sverige hade de kommit till Skå-Edeby med en provkarta av flygplantyper. Den brunbrända trion, som egentligen skulle varit en kvartett, betraktade sig som ett elitgäng — de flög ju för katten ensitsiga plan, ensamma örnar i förnäm avskildhet, för övrigt de enda ensitsarna som kommit till den här flygarträffen.

De tre satt just och spanade mot nordväst. Därifrån skulle kvartetterns fjärde »ensling» komma, »don Ernesto» Pelles från Hedemora med sin motorseglare »Mose». Kvartetten hade avtalat en privat ankomsttävling till Skå-Edeby.

— Var kan han hålla hus? undrade Ivan Persson från Malmö.

— Ska vi ta och kila upp till Mac och höra efter om »don Ernesto» har ringt. Så fikar vi samtidigt, föreslog Olle Håkanson från Karlstad.

Nej, Mac hade inte fått något telefonmeddelande. Var sjutton...

De hade just satt tänderna i första wienerbrödet, när Erik Olsson från Gnesta stirrade ut genom fönstret och hojtade till:

— Titta där, grabbar, vid det där lilla molnet, två finger vänster, där cirklar en kärra. Antingen en vanlig segelkärra eller Pelles i egen hög motorseglare...

— Men söder om Mälaren, grubblade Olle. Varför inte se efter närmare förresten? Jag flyger dit och kikar!

Kikar? Flygledarens kikare! Ivan sprang upp för trapporna, länade kikaren och fick se... Han ropade ner till Olle:

— Det är Pelles. Propellerboken är utfälld men snurran står stilla. Han försöker tydligen få höjd för att ta sig hit.

Och så puttrade Olle iväg söderut. Snart hade han klättrat upp till samma höjd som motorseglaren. Pelles hade det tydligen besvärligt. Han vinkade visserligen som hastigast åt Olle men skyndade sig sedan att mixtra med startmojen samtidigt som han måste ägna en smula intresse även åt cirklandet för att inte förlora höjd.

Olle försökte hålla sig jämsides med »don Ernesto» men det var omöjligt ty Tipsyn måste ligga i yttersväng och blev efter. Men ibland flög de en kort stund sida vid sida. Då sträckte Olle ut sin vänstra hand mot »don Ernesto» liksom för att erbjuda sig att bogsera motorseglaren över vattnet till Skå-Edeby. Men »don» skakade på huvudet och log en aning tvunget.

Då blixtrade det till i Olles huvud. Han var ju ingenjör och kunde bolla med formler och siffror... Han skulle undersöka om Mose kunde glida över Mälaramarna till fältet. Så försökte han beräkna hur mycket den utfällda och stillastående propellern bromsade samt hur högt varv han skulle ha på sin motor för att Tipsyn skulle få samma glidtal som Mosen.

Olle gjorde en massa mystiska tecken åt »don Ernesto» för att förklara sin avsikt. Och så stack han med precis rätta motorvarvet och exakt avpassad hastighet mot Skå-Edeby.

Tipsyn kom in över fältet och hade god höjd till övers. Det skulle säkert gå bra för Mose... Han drog på gas och klättrade upp till Mosen igen. Så vinkade han ivrigt och pekade mot flygfältet... ditåt, ner med dig! Pelles förstod, beslöt sig för att ta risken och lämnade den snåla termiken.

Skulle det lyckas? frågade sig båda två när de i sällskap gled ner mot fältet. Ivan där nere hade förstätt vad det gällde och

hade fått flygledaren att avbryta alla starter och landningar på fältet.

Olle höll samma varv som vid försöket — men det såg ganska illa ut för motorseglaren, som snart läg lägre än Tipsyn. Beräkningarna stämde visst inte något vidare! Mätte reservhöjden räcka till!

På absolut lägsta höjd kom Mosen in över en äng strax utanför fältgränsen. Den landade OK på ängen och pojkarna rusade dit. Tipsyn landade strax innanför gränsmarkeringen.

Kvar i planet satt »don Ernesto», plaskvåt av svett.

— Hej, kliv ur så ska vi vrida ur dig!

— Nej, hellre ett dopp, svarade Pelles.

— Var har du varit? Plockat blåbär?

— Svettigt jobb, förstår ni, killar. Jag gick ner och vinkade åt ett visst vänligt fönster i Enköping. Men det var dumt gjort av mig för när jag sedan stigit och termikseglat ett tag tog molnen slut över Grillby (där det inte blev atlantflygfält, ni vet). Försökte starta motorn igen men den var alldeles död. Hade så god höjd att jag kunde ta mig fram till några moln strax söder om Mälaren — det är ju inte så mycket vatten just där utan en massa öar och sänt — och sedan måste jag fortsätta den vägen. När jag kom mittför fältet här söderut fällde jag ut propellerboken och försökte sätta snurr på motorn igen men den vill inte och till på köpet gick det inte fälla in den igen. Så glidet blev förstört och höjden var ju inte över sig heller. Ska vi dra in kärnan på fältet? Tack ska du ha för hjälpen, Olle, det är inte säkert att jag gett mig över hit utan din »undersökning» — men det var förbaskat mig på håret!

— Ja, det har jag ju alltid sagt: varför skaffar du inte en riktig kärra, sa Ivan. En motorseglare är...

— Om jag inte haft en sådan så skulle jag inte varit här nu. Om ni, mina her- rar, fått motorstopp så hade ni suttit på

(Forts. på sid. 28.)

FOLKFLYGPLANET II:

Välj ensitsare!

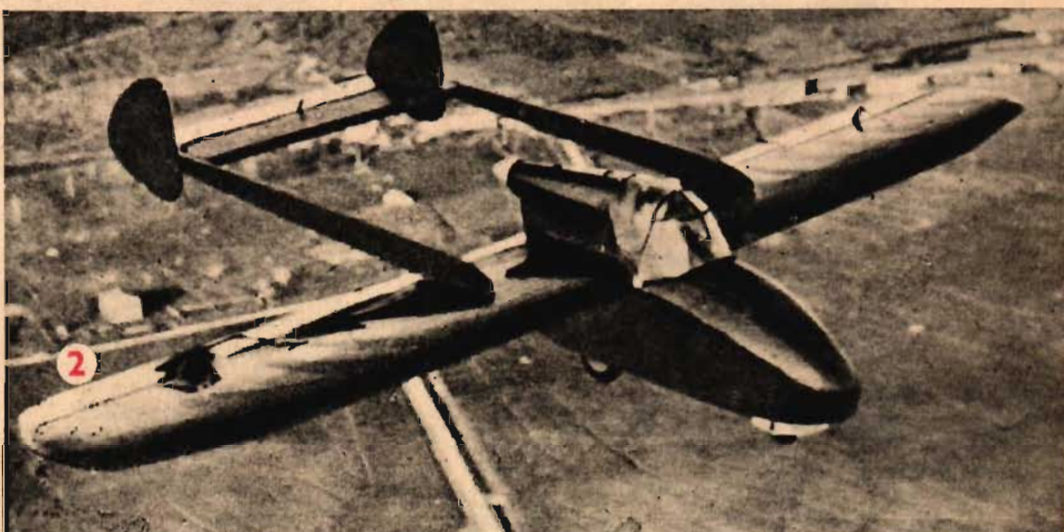
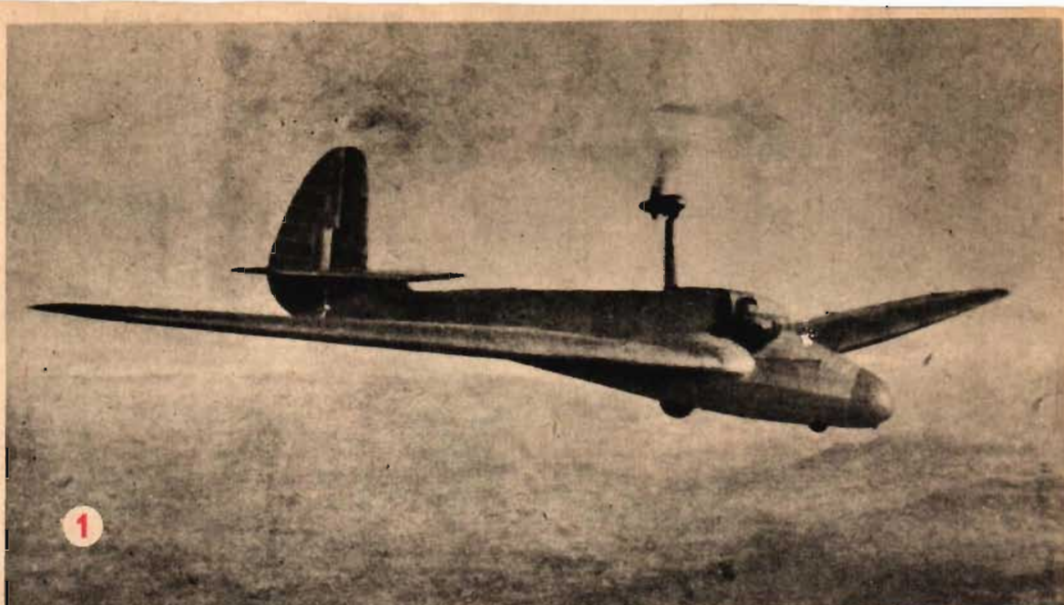
Här bredvid visas fyra olika ensitsiga typer, som FLYG:s läsekrets får välja emellan i omröstningstävlingens *andra etapp*. Rösta på en av dem!

Typ nr 1: Hi-20 »Moses», motorseglare med i kroppen infällbar propellerbock. Konstruerad av Wolf Hirth, Tyskland, åren 1937—41. Dukkklädd stålörkropp. Motor: 4-cyl. nedväxlad Krautter på 25 hk vid 5.500 varv/min, vikt 20,5 kg, bränsleförbrukning 450 gram/hk timme. Spännvidd 14,8 m, längd 6,9 m, höjd 1,92 m, vingyta 18,7 m², tomvikt 280 kg, flygvikt 400 kg, vingbelastning 20,3 kg/m², effektbelastning 15,2 kg/hk, bästa glidtal med infälld propellerbock (som segelplan) 1:20, minsta sjunkhastighet med d:o 0,9 m/sek. **Fördelar:** Är ej så beroende av motorn som ett vanligt flygplan, kan ta sig fram genom att segla. Ööm i dåligt väder tack vare stälkonstruktionen. — **Nackdelar:** Startanordningen kan klicka i kritiska moment. Dyrbart byggnadsätt.

Typ nr 2: AM-6, »luftens motorcykel», konstruerad av A. Mantelli, Italien. Stjärten uppbäres av två bommar, mellan vilka motorn — en Autier & Dunne, 2-cyl. 2-takts på 17 hk vid 4 000 v/min — med skjutande propeller placerats. Propellern inställs automatiskt på lämplig stigning. Bromsbart hjul samt skida under kroppen, vilken senare är av trä, fanérklädd. Spännvidd 6,28 m, längd 4,10 m, vingyta 6,0 m², flygvikt 200 kg, vingbelastning 33,3 kg/m², maxhast. 150 km/t, marschhast. 130 km/t, landningshast. med klaffar 50 km/t startsträcka 70 m, landningssträcka 40 m, flygtid (marschhast.) 5 tim (650 km). — **Fördelar:** Automatiskt inställbar propeller, som tillvaratar all effekt. Utmärkt bränsleekonomi. Enkel konstruktion. God sikt. — **Nackdelar:** Endast ett hjul, varför starthjälperfordras. Dålig stigförmåga.

Typ nr 3: Topsy S-2, konstruerad av E. O. Topsy, Belgien, år 1935. Träskropp med fanérklädsel. Motor: normalt Sarolea »Albatross», 2-cyl. på 32 hk. Spännvidd 7,5 m, längd 5,72 m, höjd 1,45 m, vingyta 9,5 m²; tomvikt 160 kg, flygvikt 280 kg; maxhast. 165 km/t, marschhast. 150 km/t, landningshast. 75 km/t, flygtid 4 tim, startsträcka 60 m. (Med 40 hk motor, t. ex. Train, blir maxhast. inemot 200 km/t.) — **Fördelar:** God strömlinjeform, som ger förtämligen stor hastighet. Enkel konstruktion. Estetiskt tilltalande. — **Nackdelar:** Ömtålig i dåligt väder. Känslig.

Typ nr 4: Stürmer, konstruerad av ing. H. G. Möller, Tyskland. Träskropp med fanérklädsel. Motor: Zündapp, 4-cyl. inverterad radmotor på 55 hk. Spännvidd 7,6 m, längd 5,9 m, höjd 1,6 m, vingyta 9,6 m²; tomvikt 215 kg, flygvikt 340 kg; maxhast. 215 km/t, marschhast. 200—210 km/t, landningshast. med klaffar 65 km/t, stighast. vid marken 5,4 m/sek, flygsträcka 650 km, flygtid 3 t 20 min, startsträcka 80 m, landningssträcka 140 m. — **Fördelar:** Förtämligen strömlinjeform, som ger stor hastighet. Snabbmontering av vingarna. Vingklaffar. Hjulbromsar. Estetiskt tilltalande. — **Nackdelar:** Något svårflugen (känslig). Ömtålig i dåligt väder. Ganska dyrt för att vara ensitsig.



KZ-III



Sportflygplanet KZ-III är kanske inte särdeles vackert men ser mycket ändamålsenligt ut, robust byggt samt försedd med slots och klaffar. — T v syns högvingens klaff och skevroder i nedfyllt läge, sloten är fästa. — Nedtill i vänstra spalten två typbilder samt interlör av kabinen. — T h därom KZ-III:an i treplansklass.

"STORK" I MINIATYR

Häromdagen kom en i trängre sportflygarkretsar länge väntad immigrant till Stockholm, danskarnas nyaste sportplan, den högvingade KZ-III. Sedan planet monterats upp har ing. Bengt Kellin i luft-

fartsmyndigheten provflugit det så ofta vädret tillåtit.

— KZ-III:an var en verklig trevlig bekantskap, säger ing. Kellin. Jag startade längst bak på långa banan och när jag passerade fältgränsen stod höjdmätaren på 500 m — ändå använde jag inte klaffarna och tog inte heller ut full stigning. Vindstyrkan var inte mer än 3 m/sek. Det kan man väl kalla stigning! Kärran har mycket goda flygegenskaper och är absolut idiotsäker. Tack vare klaffarna kan man ta sig ner på mycket små fält och landa över tämligen höga masker. Passar precis för ängen på skärgårdson, för det är egentligen onödigt att sätta flottörer på en kärra med sådana egenskaper!

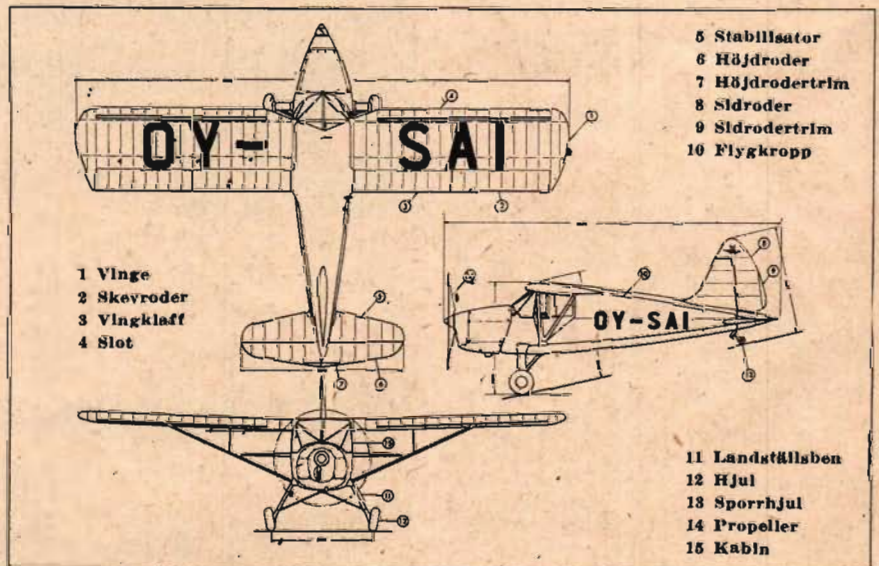
När man tittar på KZ-III:an märker man att den är något mer än ett vanligt sportplan i amerikansk CnB-stil. Den är snarare en »Stork» i miniatyr med sina klaffar och slots samt sin robusta uppsyn. Men den kostar betydligt mindre. F u håller sig priset kring 17 000 kr men man har förhoppningar på att om en serie på 100 exemplar kan läggas upp få ner summan till 12 000—14 000 kr. Om någon ty-

ker det ändå blir för mycket bör han tänka på att motorn är på 90 hk. Om man vill ha mindre antal hästar går det också för sig — motorstyrkan kan variera mellan 75 och 100 hk. SE-ANY:s motor är en 90 hk Cirrus Minor.

Så tittar vi ett tag på siffrorna på treplanskissen här nedan. Siffrorna betecknar: 1) Ving, tvåbalkig träkonstruktion med fanér och dukklädsel. 2) Skevroder av slotad typ, trä med dukklädsel. 3) Vingklaff, slottad, trä och duk. 4) Slot av brevlådetyp, trä. 5) Stabilisator, frihårande, trä. 6) Höjdroder, stålkonstruktion med duk. 7) Höjdrodertrim, manövreras från kabinen medelst Bowdenkabel. 8) Sidroder, stål och duk, aerodynamiskt och statiskt balanserat. 9) Sidrodertrim, plåt. 10) Flygkropp, stålror och duk. 11) Landställsben med fjäderstötdämpare. 12) Hjul, lågtrycksring 165X465, med broms. 13) Sporrhjul, fullt svängbart med fjäderstötdämpare. 14) Propeller (Heine eller KZ), 1,9 m diameter. 15) Kabin med plats för två personer bredvid varandra, invändig bredd 1,2 m.

Kabinen ja, ser den inte bekväm ut? Längst t v på panelen sitter förarens gasreglage och t h därom hjulbromsen. T v om förarstolen ses spaken till klaffarna.

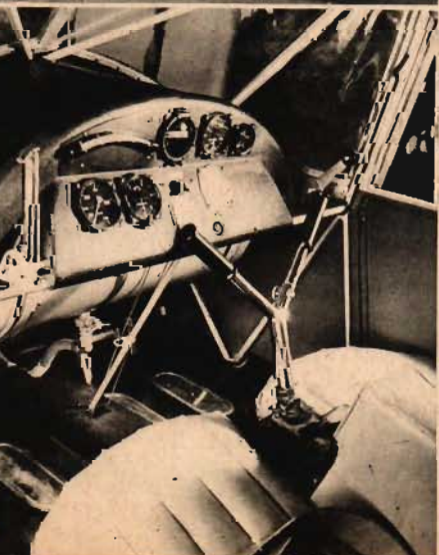
(Forts. på sid. 33.)



- 1 Ving
- 2 Skevroder
- 3 Vingklaff
- 4 Slot

- 5 Stabilisator
- 6 Höjdroder
- 7 Höjdrodertrim
- 8 Sidroder
- 9 Sidrodertrim
- 10 Flygkropp

- 11 Landställsben
- 12 Hjul
- 13 Sporrhjul
- 14 Propeller
- 15 Kabin



BÄTTRE eller SÄMRE FIENDE

När kriget i Europa slutar — kommer då de allierades flygare att möta samma hårdnackade och fruktansvärda motstånd om de slåss mot Japan som de fått erfarenhet av medan de stred mot det tyska Luftwaffe? Här nedan talar en amerikansk jaktflygare, som kämpat på båda fronterna, om vad han anser.

Det finns inte många allierade flygare som kämpat mot båda fienderna — Tyskland och Japan. Men bland dem som gjort det — inklusive general Doolittle och andra högre officerare — är den älskade allmän, att Luftwaffe i hög grad är en mera fruktansvärd fiende. Detta är sant och mycket klart, om man jämför flygplan för flygplan, och det är också sant — men inte riktigt lika tydligt — om man jämför man för man. Tysken sitter i ett bättre flygplan än japanen och han är troligen också en bättre flygare, ehuru många japaner behandlar sina plan mycket skickligt och det finns tyskar, som inte vet så värst mycket om luftstrid.

Här är ett försök till jämförelse: Tyska jaktplan är lika bra som engelska och amerikanska och tål lika mycket »bestraffning», vilket innebär att de är överlägsna »Nollan». Messerschmitt Me 109 och Focke-Wulf 190 behöver ett verkligt, ihållande och in i minsta detalj taktiskt fulländat anfall för att kunna skjutas i brand eller bringas att explodera i luften eller för att föraren skall sättas ur spelet. »Nollan» är oftast ur leken redan efter första salvan.

De japanska störtbombplanen är fullt i klass med de tyska men underlägsna de amerikanska och detsamma är förhållandet rörande de medeltunga bombplanen. Japanerna har inte konstruerat något fyrmotorigt bombplan som kunnat jämföras med de amerikanska och ju längre kriget i Stilla havet varar, desto tydligare framstår det för de allierade att japanerna ej heller har för avsikt att insätta sådana. Det är i detta sammanhang av största intresse att kunna konstatera hur bombanfall, utförda med tunga fyrmotoriga flygplan, inom krigsskådeplatsen vid Stilla havet ej alls ger samma resultat som vid anfall mot mål i det tätbefolkade Europa. Det finns helt enkelt inga mål i den övärld där striden nu förs — förutom själva Japan — som med framgång kan bekämpas med tungt bombflyg, dock med undantag för truppsam-

mandragningar och fartyg. Flygplan, och häri även inräknat störtbombplan, har nära nog ingen verkan mot mål som skyddas av den omgivande djungeln. De från hög höjd anfallande bombplanen är helt maktlösa. Endast mot de fiendliga underhållsplatserna och transportlederna kan någon verkan påräknas. Men i de flesta fallen är turen den avgörande faktorn vid anfall likväl mot fartyg — vilka trafikerar underhållslederna — varför de från hög höjd anfallande bombplanen ej utgör något lämpligt anfallsmedel mot mål av detta slag. Där emot kan de så småningom komma till sin rätt när striden utkämpas inom områden från vilka de tunga bombplanen kan nå det japanska moderlandet.

De bombflygplan som de allierade idag använder på den europeiska krigsskådeplatsen kommer ej att kunna medföra full bomblast mot mål i hjärtat av Japan till följd av de stora avstånden, även om baser skulle stå till förfogande inom områden som inom överskådlig framtid kanske behärskas av de allierade, med undantag för den utskjutande sydöstra spetsen av Sibirien. Inte ens Kinas kustområde, såvida de allierade kan tränga fram dit, eller Filippinerna tillåter de flygande fästningarna och Liberatorplanen att medföra full bomblast. Den nya B-29 är här oersättlig på grund av sin långa flygsträcka.

Jämförelsen mellan flygplan synes ge till resultat, att de japanska jaktplanen är sämre än de tyska. De japanska och tyska bombplanen är likvärdiga.

De mål, som måste anfallas av de allierades flygstridskrafter inom den japanska krigsskådeplatsen är däremot betydligt mindre känsliga för anfall från luften och erfarenheten visar att även om anfällen insätts utan hänsyn till fiendlig motverkan genom jakt och luftvärn, så är det ytterst svårt att uppnå god verkan.

En jämförelse mellan den flygande personalen inom de båda flygvapnen är lättare att göra. Orutinerade stridsflygare är all-



En japansk fånge, som ej hunnit begå harakiri. Han har fått sina sår omskötta och ser ut att må bra. Lägg märke till hans ytterliga magerhet. Stilla havet är mer än någon annan del av världen de svåra umbärandenas stridsavsnitt.

tid dåliga i luftstrid. Det finns undantag, som emellertid endast bekräftar regeln, vilken synes vara tillämplig på alla flygare, oavsett vilken nation de tillhör. Det är stor kvalitativ skillnad på europeiska och asiatiska flygare. Då och då biter det tyska flygvapnet ifrån sig med full kraft för att förgöra sin motståndare och försvarar sig järnhårt mot angriparen. Men någon gång är motståndet svagt och tyskarna söker t o m undvika strid. Kanske beror det på att den ena gången är de äldre, rutinerade flygarna i elden, medan den andra de yngre och orutinerade får ta upp kampen. Det japanska motståndet är ofta av växlande styrka, men till skillnad mot tyskarna söker japanerna aldrig att undandra sig strid. Tvärtom söker de även under mindre gynnsamma förhållanden ta upp kampen. Men den genom krigsförlusterna allt lägre standarden bland de japanska flygarna gör sig betydligt mer märkbar än bland de tyska flygarna.

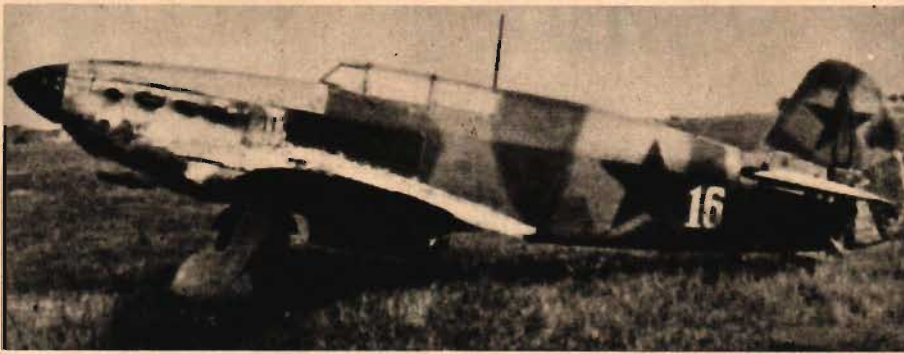
Ett skäl härför är att en japansk flygare, som blivit besegrad i luftstrid, knappast har några möjligheter att undslippa med livet i behåll. Antingen brinner hans flygplan upp eller sprängs det i stycken genom beskjutningen eller också går han självmant, till följd av sitt nederlag, i döden genom att frivilligt stanna kvar i sitt störtande flygplan i stället för att rädda livet genom fallskärmshopp. Men även om han skulle hoppa så är sannolikheten att han hamnar i havet och drunknar eller att han landar mitt i djungeln — för att sedan svälta ihjäl — mycket stor. Tyska flygare, som lämnar sina nedskjutna flygplan med fallskärm tar oftast mark på tyskt eller tyskockuperat område, varför de snabbt kan återförena sig med sina förband och kanske redan dagen därpå ånyo ta upp kampen.

Under luftstriderna över Europa gäller den oskrivna lagen att man inte skjuter på en fiende som tvingats lämna sitt flygplan

(Forts. å sid. 26.)

Två nedskjutna tyska flygare i Engelska kaneln vänta på att bli upptagna som engelska fångar.





Här ovan ses JAK-7b, som är en 2-sitsig JAK-7, på vilken man täckt över bakre sittrummet.

MÅNGA RYSKA FLYGNYHETER

»Ryska flygplan är alldeles för litet kända ute i stora världen. Att det emellertid finns flera ryska typer, som fullt upp kan mäta sig med vilken typ som helst i världen, kan jag som f. d. motståndare med rent samvete intyga», skriver en av FLYG:s finska läsare, löjtnant i finska flygvapnet, till oss. Han har också sänt oss en hel rad värdefulla skisser och upplysningar, vilka återfinnes här nedan.

Om de nyaste ryska jaktplanen, t ex MIG-5, Jak-11 och LA-7, vet man ännu inte mycket, men de är troligen av mycket hög klass, skriver han. Om det nya bombplanet Tupolev TU-2, som troligen kommer att ersätta den redan föråldrade PE-2, återges en del uppgifter längre ned. De två skisserna på denna sida av JAK-9d och IL-2 visar det typiska ryska sättet att placera beväpning och pansarskydd. Fotografiet av JAK-7b visar, hur man av den 2-sitsiga JAK-7 gjort ett ensitsigt jaktplan genom att helt enkelt klä över det bakre sittrummet med plåt.

LA-5 har 9,7 m spännvidd, längd 8,7 m, vingyta 17,58 m², tomvikt 2 760 kg, flygvikt utan bomber 3 357 kg, vingbelastning (normal) 192 kg/m², motor en st 1 600 hk 14-cylindrig luftkyld M-82 stjärnmotor, bränsle 95 oktans flygbensin i fem tankar på sammanlagt 485 l, maxhast. 595 km/t på 5 000 m, 550-580 km/t på 2 000-4 000 m höjd och 520 km/t vid havsytan, marschhast. 350-400 km/t, landningshast. 150 km/t, normal flygtid 2 tim, vid maxhast. 1 tim-1 tim 10 min, startsträcka 500 m, beväpning 2 st 20 mm akan i kroppen, typ Shwak med 170 skott till varje, bombast 4x50 kg. Föraren har 8 mm ryggpansar.

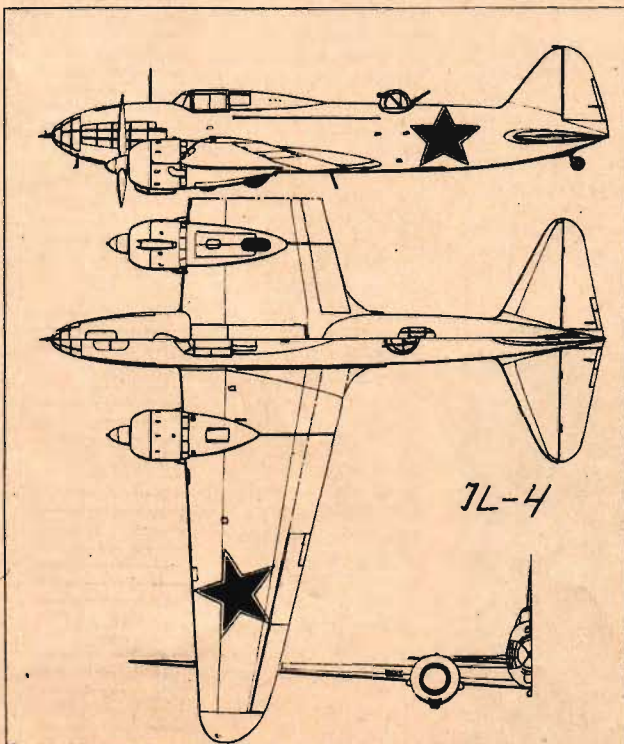
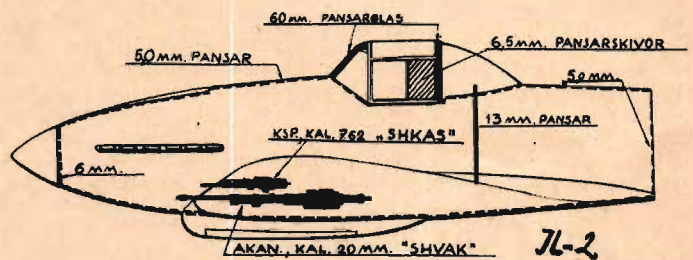
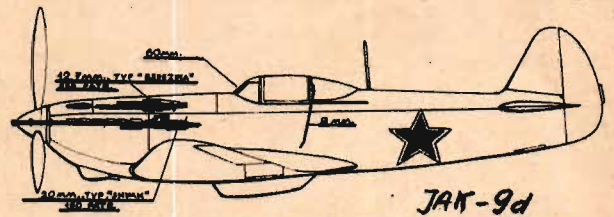
LA-5 har förbättrats och kallas i sin nya version LA-7. Se

riettillverkningen är redan i full gång. LA-7 säges ha en ny motor på 2 000 hk. Vid provflygning tillsammans med Focke-Wulf FW 190 samt Me 109 visade sig LA-7 ha större hastighet men var ändå vändbrare. Utseendet påminner starkt om LA-5. Beväpningen består av 2 st. 20 mm Shwak ovanpå motorkåpan samt en 37 mm OKB-16 akan under nosen. Maxhast. 630 km/t.

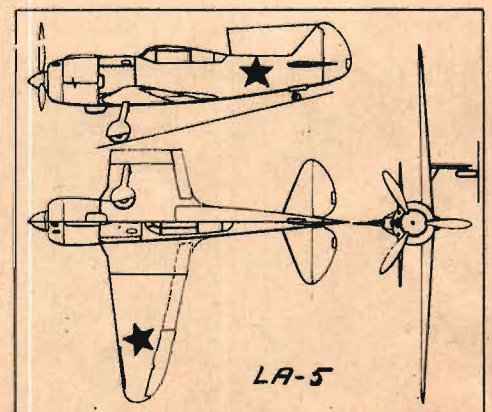
JAK-9d har följande data och prestanda: spännvidd 10 m, längd 8,75 m, vingyta 17,25 m², flygvikt max 3 010 kg, maxhast. 600 km/t på 5 000 m, 530 km/t på 2 000 och 500 vid havsytan, marschhast. 360-375 km/t på 5 000 m och 325 km/t vid havsytan, startsträcka 400 m, stigtid till 5 000 m 5-6 min, topphöjd omkr. 10 000 m, flygtid max 2 tim 50 min, beväpning 2 st 12,7 mm Berezina ksp skjutande genom propellerfältet (se skissen) och med 250 skott till varje samt en 20 mm Shwak akan med 150 skott skjutande genom propelleraxeln. En pansarvärnsversion — JAK-9t — har i st f Shwak-kanonen en OKB-16 på 37 mm med 30-35 patroner. Motor 1 st M-105 PF på 1 000 hk. Bränslelast 480 l i fyra tankar.

TU-2 har följande data och prestanda: spännvidd 18,86 m, längd 13,80 m, flygvikt 10 538 kg med överlast 12 800 kg, maxhast. 560 km/t, marschhast. 420 km/t, topphöjd 11 000 m, största tillåtna dykhast. i 75° vinkel 750 km/t, normal flygtid 4 tim, besättning 3-4 man, landningshast. 160 (?) km/t, motorer 2 st 14-cylindriga luftkylda, M-82 NU med 1 750 hk starteffekt, bränslelast 2 800 l, beväpning 3 st rörliga och 1 st fast (i stjärten) Berezina 12,7 mm ksp samt i de båda propelleraxlarna antingen vardera 1 st 20 mm Shwak eller en 23 mm VJA akan, ammunitionslast 200-250 skott för varje Berezina ksp samt 200 skott till varje akan.

IL-4 är egentligen bara en gammal DB-3f men har fanerbyggd nos samt förstärkt kropp och landningsställ. Den nyaste



De två skisserna här ovan visar en typiskt rysk placering av vapen och pansarskydd på JAK-9d (överst) samt IL-2. — T v ritning i skala 1/200 av IL-4 (en något förändrad DB-3f) och t h likaså en ritning i skala 1/200 av LA-5.



FLYGNytt

från ALLA FRONTER



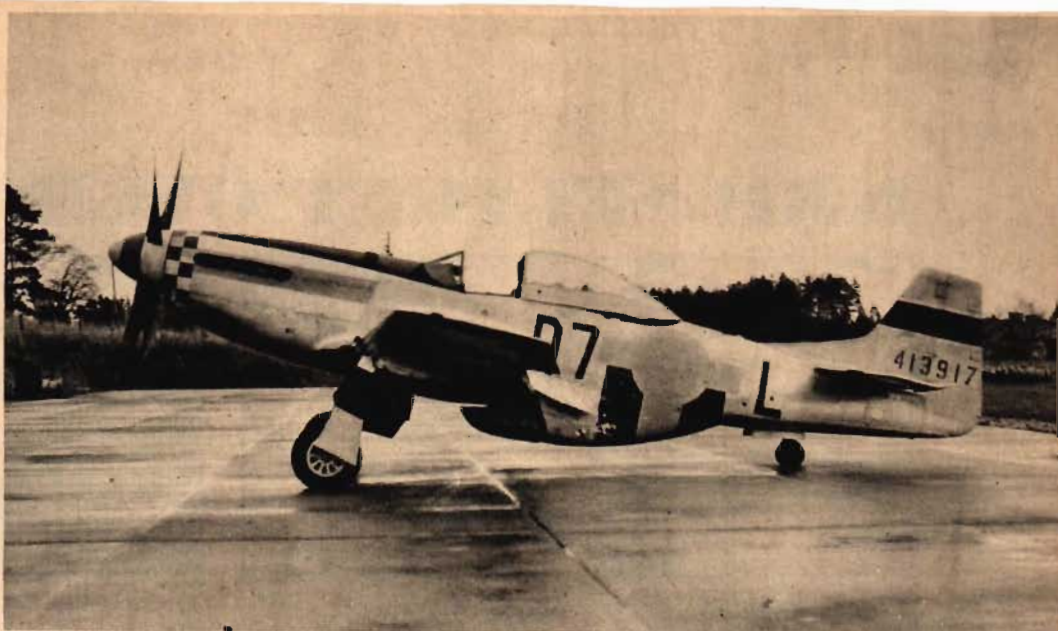
P-51 D har försetts med ny fena, lägre än tidigare och förlängd utmed kroppens översida som på Boeing B-17.



Närbild på P-51 D:s nya kabinhuvs samt klaffarrangemang.

IL-4 har M-82-motorer på 1 600 hk. Data och prestanda: Spännvidd 21,44 m, längd 14,8 m, vingyta 60,7 m², tomvikt 5 490 kg, normal flygvikt 9 100 och med överlast 11 800 kg, vingbelastning normalt 135-145 kg/m², maxhast. 445 km/t på 6 800 m och 420 på 4 800 m, marschhast. 300 km/t på 6 800 m, startsträcka med normal flygvikt över 700 m, stigtid till 5 000 m utan last 11 min, topphöjd omkr. 9 000 m, flygsträcka max 1 650 km med extratankar, normalt 1 200 km, bränslelast med extratankar 4 500 l, normalt i sex vingtankar 3 855 l, beväpning 2 st rörliga Shkas 7,62 mm ksp och 1 st rörlig Berezina 12,7 mm ksp på kroppens översida, 1 st rörlig 7,62 mm Shkas ksp i nosen samt 1 st rörlig d:o på kroppens undersida, bombast 1 000-2 700 (vanligen 1 500) kg bomber, 1 st 940 kg torped eller 1 st 1 000 kg mina, motorer vanligen 2 st M-38 B på 1 100 hk.

Föraren i IL-4 har 9 mm ryggsansar liksom kulspruteskytten på kroppens översida. Flygplanet är tungt att flyga och instabilt, varför det är mycket tröttande på långa flygsträckor. Jag har själv flugit åtskilliga timmar vid dess spakar, säger vår meddelare och tillägger, att IL-4 flyger



North-American P-51 D »Mustang» i sidoprojektion.

NORTH-AMERICAN P-51 D "MUSTANG"

Bland de North-American »Mustang», som nödlandat i Sverige, finns också exemplar av den senaste versionen P-51D med den fullständiga beteckningen P-51D-5-NA och försedd med »tear-drop»-kabin med horisontellt skjutbar huv och en ny fena. FLYG har beretts tillfälle att litet närmare studera denna P-51D och på sid. 29 har Björn Karlström ritat sin hittills mest detaljerade skala 1/100. Av teckningen framgår klart en hel del specialdetaljer. Beväpningen består av 6 st 12,7 mm ksp och dessutom är den utrustad med bombställ för en 250 kg (550 lbs) bomb under vardera vingen. I vänstra vingroten är en kamera monterad.

Motorn är en Packardbyggd Rolls Royce »Merlin 68» med den amerikanska beteckningen Packard V-1650 med ett högsta tillåtet varvtal på 3 000 varv under högst 5 min. Maximalt varvtal för kontinuerlig flygning är 2 700 v/min och ekonomiskt varvtal för marschfart 2 400 v/min. Högsta tillåtna varvtal i dykning är 3 240 v/min. Motorn anges vara trimmad för 100-130 oktans bränsle.

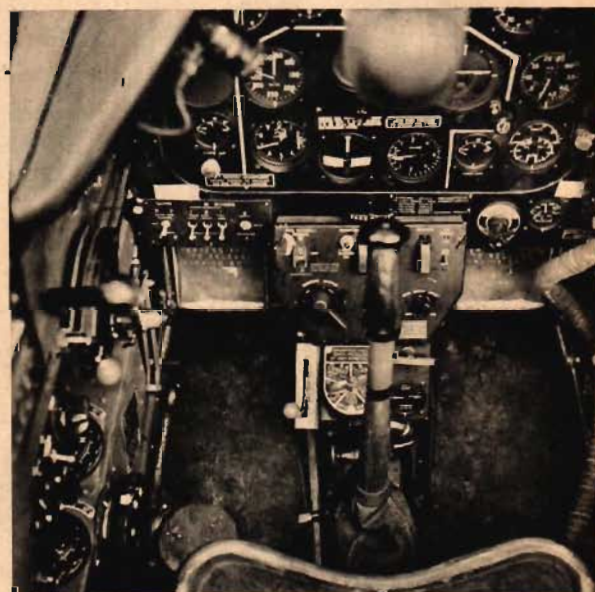
En intressant uppgift är, att högsta tillåtna dykhastigheten, markerad på hastighetsmätaren är 813 km/t (505 miles/h), vilket innebär en tillåten verklig dykhastighet på betydligt över 900 km/t.

Att fenan ombyggs beror på att kursstabiliteten minskats på grund av den nya kabinhuven. Den nya fenan är lägre och bredare än den gamla och framkanten är förlängd utmed flygkroppens översida liksom på Boeing B-17.

Heinkel He 280

Det tyska reaktionsjaktplanet He 280, som beskrevs och avbildades i FLYG nr 25-26/44, har enligt AEROPLANE 4 st 30 mm kanoner i nosen. Reaktionsmotorerna antas vara BMW 003. Normalt är »pilotutkastare» installerad. Maxhastigheten uppges till 800 km/t. Spännvidden är omkring 12,2 m och längden c:a 11 m. Landstället är lågt och trehjuligt; noshjulet fälls bakåt i kroppen och huvudhjulen inåt i vingarna.

ganska bra på bara en motor men kan då endast stiga 0,5-1 m/sek. Radioustrustning en mottagare-sändare RSB-bis samt en RPK-2 pejl.



En titt i förarsätet på P-51 D. Överst i mitten skymtar reflektorsiktet till de sex kulsprutorna.



Björn »Agaton» Karlström prövar i P-51 D:s detaljer på den blivande skulartningen, som återfinns på sid. 29.

RÄTTELSE. På Flygnyttavdelningen i föregående nr av FLYG räknade det nyaste tyska reaktionsflyget i bildtexten bli kallat He 180. Som framgick av artikeln heter den He 280.

KRIGSEFLYGET ÖVER ATLANTEN



(Forts. fr. föreg. nr.)

Tack vare de brittiska pionjerna korsade snart massor av bombplan och jaktplan med extratankar Atlanten.



Utom specialpost och -gods bar bombplanen passagerare viktiga för samverkan mellan England och dess allierade, USA.



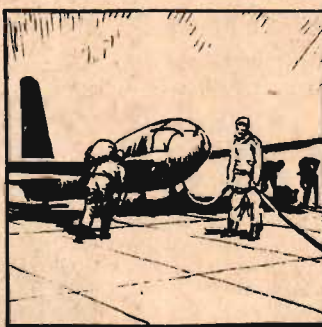
Premierminister Churchill flög över för att träffa president Roosevelt och satt under en del av färden vid spakarna.



Många av bombplanen förintade tyska truppkoncentrationer i Mellersta Östern några få dagar efter starten från USA.



Chefen för Englands transportflygkår planerade med sin män en revolutionerande nyhet — lastgildslöp över Atlanten.



Efter månadslånga experiment lastades en lastgildare i juli 1943 och kopplades ihop med ett bogserplan med nylonkabel.



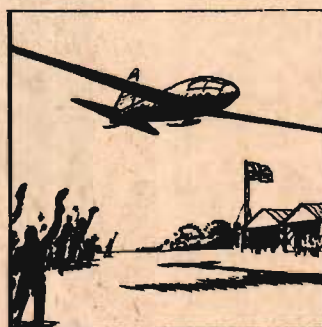
Andlös spänning rådde när bogserplanet rullade utmed startbanan och lastgildplanet lyfte. (Obs. CG-4 är feltecknad.)



Mycket ute över Atlanten mötte ståtets en våldsam snöstorm. Endast ett par meter av bogserkabeln sågs ut gildföran.



Lastgildaren hade en »kyttig» atlantfärd. Besättningen stod redo att riva upp flygplansdörarna och kasta ut lasten.



Lyckligtvis gick färan över. Det första flygburna »ståget» över Atlanten landade säkert i England på beräknad tid.



Denna historiska flygning var mer än en demonstration: CG-4 medförde medicin, som snabbt fördes till Sovjet.



Julstönen 1943 drack RAF transportflygkår en skål med den pilot som just gjort den tiotusende atlantflygningen.



När man samlat erfarenhet debatterade underhuset hur färjetrafiken skulle utnyttjas i det fredliga trafikflyget.



De män som konstruerat RAF:s bombplan hade i sin hand blåskopter till passagerar- och lastplan av samma kvalitet.



En ny världsflygkarta med England som världsflyglinjernas geografiska fokus hade plöteligt dykt upp.



London bygger en ny lyxös flyghamn. I dec. 1944 flög ett plan var 22:a minut över Atlanten. Fred i sikte.

I DAG behövs Du — men i morgon?



Det finns
Hermodskurser för
alla kunskapsbehov

HERMODS, Slottsg. & A. Malmö

Sänd mig kostnadsfritt: prospekt med utförliga upplysningar om avsnitt m. m. för de ämnen jag markerat här nedan. Broschyren Hermoda 1945 samt Hermodis månadsbladning Korrespondens under 6 månader.

Tekniska ämnen för anställda inom industri o. hantverk:
Maskin- och Verkstads teknik: ★
 Gymnasiekurs i maskinteknik ★
 Maskinverkmästarekurs
 Maskinteknisk förmanskurs
 Allmän kurs för maskintekniker
 Kurser för maskinritare och konstruktörer
 Kurs för avsnare o. kontrollanter
 Kurs för arbetsstudiemän
 Kurs för planeringsmän
 Kurs för maskinmontörer
 Kurs för motortekniker
 Kurser för sjö- och landmaskinister
 Kurs för skyddsombud
 Hållfasthetslära
 Maskinritning
 Toleranser och passningar
 Förbränningsmotorer
 Gengasdrift
 Elsvetsning
 Gasavstämning
 Materialprovning
 Metallografi
 Gjutertechnik
 Arbetsstudier (mekanisk, konfektions- och textilindustri)
 Arbetarskydd

Industriell organisation
 Beskrivande maskinlära
 Merkantill- teknisk gymnasiakurs ★
 Flygteknik: Kurs för flygmekaniker
 Glidflygplanbygge
 Segelflygning
 Meteorologi
 Aerodynamik
 Hållfasthets- och materiallära (för flygmekaniker)
 Flygplanlära
 Flygmotorer
 Flygplaninstrument
 Elektroteknik: Gymnasiekurs i elektroteknik ★
 Elektriska installatörskurser
 Elektrovverkmästarekurs
 Kurs i elektroteknik
 Elektr. montörskurser
 Elektr. maskinistkurs
 Grundkurs för elektrotekniker
 Elektricitet och magnetism
 Elektrisk belysning
 Elektr. mätteknik
 Svagströmsanläggning
 Telefoni. Telegraft
 Radioteknik
 Byggnadsteknik: Gymnasiekurs i bygn.-teknik ★
 Byggnadsfackskolekurs

Byggnadsverk-
 mästarer
 Kurser för byggnadsförmän
 Byggnadsritning
 Kurser för ritare o. konstruktörer
 Lantmannabyggnader
 Byggnads-materiallära
 Kemi och kemisk teknologi: Kemisk-teknisk gymnasiakurs ★
 Kemisk-teknisk verkmästarekurs
 Kemisk-teknisk förmanskurs
 Värme- och sanitetsteknik: Konstruktörskurs i värme- och sanitetsteknik
 Kurs för värmeledningskötare
 Kurs för verkmästare i värme- och sanitetsbranschen
 Kurs f. arbetsledare på snickerifabrik
 Kurs för möbeltaekniker
 Kurser för väg-mästare
 Enskilda ämnen: Aritmetik. Algebra
 Geometri
 Trigonometri
 Räkneästikens användning
 Differential- och integralkalkyl

Handel o. kontor:
 Handelsgymnasiekurser
 Handelsbokföring
 Modern bokföring
 Revisionsmekanik
 Skattelagar och självdeklaration
 Handelsrätt
 Lån och borgen
 Boutredning och arvskifte
 Avtal och förhandlingar

Geometrisk ritning
 Projektionsritning
 Fysik. Kemi
 Mekanik
 Grafostatik
 Beräkning av armerad betong
 Dynamik
 Nomografi
 Modern kontorsorganisation
 Svensk, tysk, engelsk, fransk, spansk handelskorrespondens
 Stenografi
 Maskinskrivning
 Försäljningskonst
 Kurs för detaljhandlare
 Reklamteknik
 Textning med plakatmålning

Nationalekonomi
 Företagsekonomi
 Språkkurser: Engelska, Tyska, Franska, Spanska, Ryska, Finska, Italienska, Latin, Grekiska, Esperanto
 Realskola och gymnasium

Jordbrukskurser: Jordbrukslära
 Husdjurslära
 Lantbruksbokföring
 Traktörskörlarkurs
 Mejerikurser
 Teckningskurser
 Målningskurser
 Trädgårdskurser: Trädgårdsskötsel
 Trädgårdsodling under glas

Trädgårdsanläggning
 Trädgårdsbokföring
 Fotografi
 Musikteori
 Kust- och skärgårdsnavigation
 Kurser f. inträde vid navigations-skola

Ni har en bra anställning i dag, men Ni måste också tänka på morgondagen. Det kan komma tider, då arbetstillfällena minskar. Det är då den väl utbildade har ett stort försteg i konkurrensen.

Ni känner på Er, att Ni kan nå längre. Ni vill utbilda Er till specialarbetare, arbetsledare eller ingenjör. Låt då inte tiden gå utan sätt i gång i dag.

Om Ni läser hos Hermodis, får Ni valuta för både tid och pengar. Hermodis kurser är skrivna av skickliga fackmän. De behandlar de senaste rönen på olika studieområden och ledes av erfarna lärare. Hermodiselevernas resultat är slående bevis på undervisningens kvalitet. Arbetsgivarna över hela vårt land vet, vad den hermodisutbildade är värd. Diskutera Edra utbildningsproblem med Hermodis.

Ni får utförliga svar med sakkunniga råd. Skriv i dag.

Hermodis
SKOLAN FÖR ENERGISKT FOLK

Namn Panne Nordius
 Bostad Nya Viken
 Postadress Valikeravägen

★ Motvarar den ingenjörutbildning, som meddelas vid de statliga tekniska gymnasierna.

Flyg 308 4/1-45

303



Av *Borke*

FINT BESÖK har det svenska trafikflyget haft i december, då en delegation från British Overseas Airways Corporation (BOAC) anlände hit i det nya brittiska för-trafiken-närmast-efter-kriget-planet Avro »York», som elegant landade på Bromma med sex mans besättning och följande flygkunniga herrar ombord: brigadgeneral A. C. Critchley, direktör J. W. Branker, flygmarskalken W. Welsh samt marikisen av Wellington.

Det blev ansträngande dagar för den



Flygslutade pansarprövusen Karl Johan provflög naturligtvis »York» och flankeras här av chefspiloten kapten Jones (i flakbo-skägg) och BOAC-representanten mr Blain.

brittiska kvartetten, som varje dag hade minst en lunch, ett cocktailparty och en middag att passa. Ja, en middag äts t o m nere i Göteborg, dit »Yorken» svepte iväg i dåligt väder en dag och kom tillbaka till Bromma dagen därpå i ännu sämre väder efter en 60-mila minst sagt slängig tur på lägsta höjd. Där prövades magarna ordentligt.

ATLANTFLYGFÄLTET diskuterades naturligtvis ingående med de brittiska experterna, som visserligen framhöll att det hela var en svensk angelägenhet men sannfällt uttalade sig för Väsby som enda möjliga lösningen. Brigadgeneral Critchley rådde bli missförstådd, då han beträffande banlängderna sade, att Brommas 2000 meter gott och väl räcker till. Sv. D. begär-

de t o m ny atlantfältutredning med utgångspunkt från Bromma. Den engelske generalen klarlade snabbt situationen och framhöll, att Bromma naturligtvis blir alldeles för trångt, när den stora Europatrafiken kommer igång. Han hade själv fått goda belägg för den saken, ty vid starten till Göteborg måste »Yorken» vänta i 20 minuter, bara för att två ABA-plan skulle starta till Finland. Och naturligtvis var Bromma utgångspunkten även i den första utredningen, ehuru man omedelbart fann, att Stockholm behöver två flygfält.

AVRO »YORK», det flygplan, som den brittiska delegationen flög hit med, hör knappast till de snarfagrade skapelserna. Snett framifrån ser planet med den flata jättebuken, den trubbiga uppsvängda nosen och ett stort sidoöga på högra sidan precis ut som en jättegroda. Inventiös är den dock så det räcker och så högt i tak i de två kabinerna att t o m fullvuxna personer knappt når upp med fingerspetsarna. »York» är med sin fyrkantsektion tydligen från början byggd för att transportera tungt gods som jeepar, lätta artilleripjäser m m. Detta framgår också av att den inte alls är ljudisolerad och följaktligen åtminstone i den främre kabinen ganska bullrig. Den är som passagerarplan helt enkelt en övergångsmaskin och kommer mycket snart att ersättas av Avro »Tudor» med plats för 40 passagerare. »York» tar trots sina två jättekabiner endast 24 passagerare — ett väldigt slöseri eftersom de fyra Rolls-Royce »Merlin 22»-motorerna utvecklar över 5000 hk.

»YORK. DE LUX skulle man kunna kalla ett antal specialinredda »York»-plan, vilka utrustats för personligt bruk åt ett antal höga allierade herrar, vilka i sin tjänsteutövning snabbt måste kunna förflytta sig från den ena ändan av världen till den andra. Dessa personers namn hålls hemliga. Endast en av dem har släppts av censuren — general Smuts. Dessa »York»-plan utmärker sig för en magnifik inredning, utförd av den berömda engelska firmen Rumbold, och de flygande »lyxsviterna» väcker stort uppseende runt om i det väldiga imperiet. »York»-beskrivning på annan plats.

FÖR VÄSBY har nu en hel rad institutioner uttalat sig. Inte ens järnvägsstyrelsen har velat förorda Grillby utan har begärt ytterligare utredning. Vi trodde att det var nödvändigt att lösa den här frågan fortast möjligt, om vi skall få vara med och flyga alls. Och man kan ju inte gärna åka järnväg mellan New York och Stockholm. Utredningens ordförande, f. landshövdingen Gärde, har tagit illa vid sig den kritik som riktats mot Grillbyalternativet. Han är en ståndaktig »grillbyjanne» och framhåller, att de tillkallade experterna visserligen efter ingående utredningar fann att banorna borde kunna utbyggas till 3500 m men att »man senare enades om att det vore önskvärt att platsen för storflygfältet kunde medge ytterligare utbyggnad av en

»York» ser precis ut som en groda framifrån. Se bilden t v. — Th visar chefen för ABA:s instrumentverkstad Olof Carlstedt general Critchley omkring på sina domäner.

eller två banor till 4500 à 5000 m». Härav får man den uppfattningen, att experterna — överingenör Lignell i ABA och luftfartsinspektören Angström — frångått sin uppfattning. Det har de dock alls inte gjort utan utredningen har helt enkelt desavuerat sina experter. Landshövding Gärde påpekar också, att motståndarna inte tar någon hänsyn till Grillbys fördelar ur flygteknisk synpunkt. Jo, det har man nog gjort. Men om Väsby är fullt acceptabelt ur flygteknisk synpunkt, så spelar det mindre roll, att Grillby är ännu bättre i det avseendet. Väsby har så många andra fördelar framför Grillby.

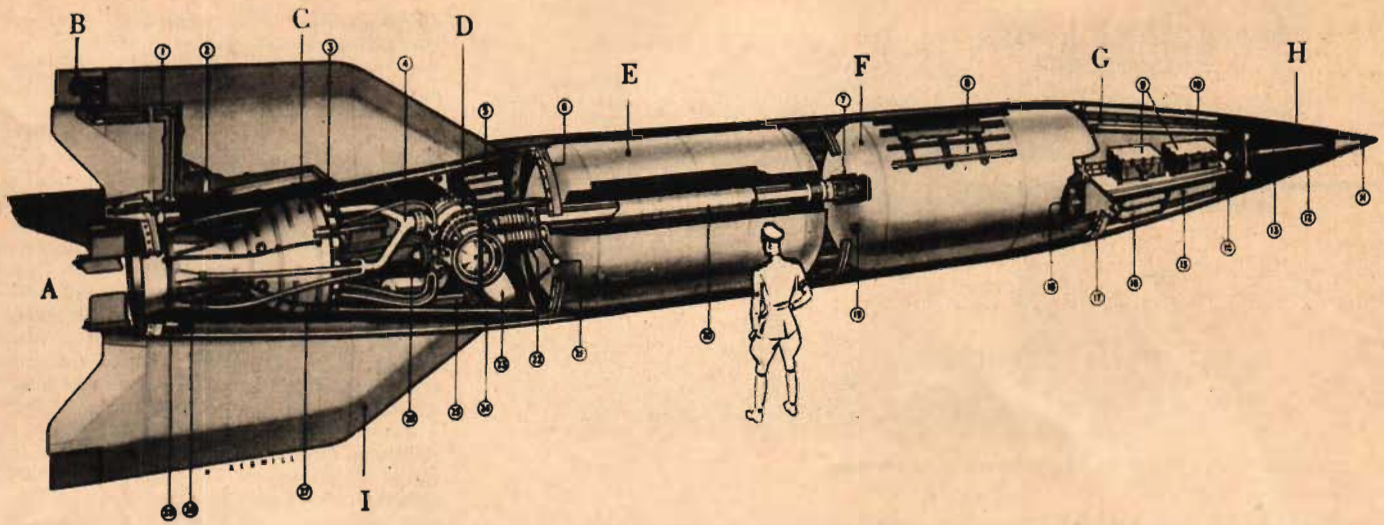
FLYGSKRÄCK har riksdagsfarbröderna enligt chefred. P. G. Peterson i Aftonbladet. Vid en intervju rond i kamrarna kunde man inte finna något direkt belägg för den saken men av de sex tillfrågade



Interiör från en av de personliga »York»-plan, som högsta brittiska krigsledningen flyger omkring i.

var det bara två som flög mera regelbundet — andra kammarens förste vice talman, hr Karl H. Magnusson i Skövde, som ett tjugotal gånger flugit militärplan, samt gotlänningen P. Th. Gardell, som flugit så länge det funnits trafikflyg. En hade aldrig flugit, bara tänkt göra det. Statsutskottets vice ordförande, hr Algot Törnkvist, flög med Gyllenkrook i en Moth 1932 men var så tjock, att halva han inte gick ner i sittbrunnen. Den överlastade Mothen blev instabil och höll på att haverera i landningen och sedan dess har hr Törnkvist inte flugit. Men han var djupt bedrövd över att han måste säga återbud till en planerad flygresa till Paris här-om året. Hr C. F. Carlström från Övertorneå vill ha Norrlandslinjen förlängd till Kalix. I så fall skall han bli tätigare flyggäst hos ABA. Hr Anders Paulson i Arlov väntar på billigare flygpriser, så skall han göra sin första flygtur — till Malmö. *Basin.*





DET NYA TYSKA VEDEGÄLLNINGSVAPNET V 2 har rekonstruerats på ovanstående sätt av brittiska flygministeriet. Dess storlek är approximativt 14 m i längd och 1,7 m i diameter. Bokstäverna betecknar: A, 4 st inre trimroder. B, 4 st yttre trimroder. C, Förräkningskammare. D, Turbin- och pumpaggregat. E, Tank med flytande syre. F, Alkoholtank. G, Kontrollrum. H, Stridskon med 1 ton sprängämne. I, 4 st stabiliseringsfenor. Siffrorna anger: 1, Kedjeldrift till yttre trimroder. 2, Elektrisk motor. 3, Brännare. 4, Alkoholledning från pumpen. 5, Luftflaskor. 6, Bakre sammanfogning och »stark punkt» för transport. 7, Servomanövrerad alkoholutsläppningsventil. 8, Konstruktionsdetalj. 9, Radioutrustning. 10, Ledning från alkoholtanken till stridskonen. 11, Spets sannolikt förenad med temperingsorgan. 12, Ledning förande wirar till stridskonen. 13, Centralt tändrör. 14, Elektrisk tändare för stridskonen. 15, Fackverk av plywood. 16, Kväveflaskor. 17, Främre sammanfogning och »stark punkt» för transport. 18, Gyro. 19, Påfyllningsutlösare för alkohol. 20, Dubbelväggig ledning från alkoholtanken till pumpen. 21, Syrepåfyllning. 22, Bålgförbländning. 23, Vätesuperoxiddtank. 24, Rörfackverk hållande turbin- och pumpaggregat. 25, Permanganattank. 26, Syredistributör från pumpen. 27, Alkoholledning för kylning. 28, Alkoholintag till dubbelväggen. 29, Elektrohydrauliska servomotorer.

KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

Året 1944 medförde omvälvande händelser på nästan alla fronter — tyskarnas fördrivande från Frankrike, Belgien, Ryssland och Balkan, skärpning av luftkriget mot Tyskland och amerikanarnas framträngande ända till Japans närhet.

I Västeuropa ordnades vid årsskiftet organisation och befälsförhållanden upp för den planerade invasionen i Frankrike. Flygvapnets roll framgick av att överbefälhavarens ställföreträdare blev en flygofficer. Dagen D stodo 11 000 flygplan redo i England, fördelade på sex luftflottor.

Invasionsförberedelserna omfattade till en början en bomboffensiv av dittills osedda mått, utförd av brittiska Bomber Command och amerikanska åttonde luftflottan, riktad mot industristäder samt flyg- och andra nyckelindustrier i Tyskland. Berlin, Leipzig, Frankfurt, Stuttgart och Magdeburg blevo hårdast drabbade. De hemlösa antal växte till 7 miljoner. Icke desto mindre kunde såväl befolkningens motståndskraft som krigsmaktens försörjning upprätthållas. Under de amerikanska dageranfallen förekommo luftstrider med upptill 500 tyska jaktplan. Instrumentflygningen hade nu utvecklats så mycket att bombfällning var möjlig även inuti molnen. Från och med april flyttade tyngdpunkten i anfallen över till mera direkt invasionsförberedelse mot mål i Frankrike. Framför allt viktig var järnvägsbekämpningen, som avsåg att lamslå det franska kommunikationsnätet, så att det icke skulle vara möjligt att kasta fram tyska strategiska reserver till brohuvudet, då landstigningen börjat. Hela företaget hängde på att de först landstigna trupperna skulle kunna bita sig fast och avvakta förstärkningar till dess offensiven inåt land kunde börja. 66 000 ton bomber fälldes mot 82 järnvägscentra, och 34 broar över Seine bombades sönder. En annan

viktig förutsättning för framgång var att det tyska flygvapnet kunde hindras ingripa mot sjö- och lufttransporterna både under landstigningen och senare. Även denna uppgift löstes med framgång. Under tiden april-maj förstördes enligt allierad uppgift 2 655 tyska flygplan i Västeuropa. Genom intensiv flygbasbekämpning drevos de tyska flygförbanden tillbaka från kusten till i höjd med Paris, varifrån verkningssfären blev mindre. Invasionsförberedelserna kunde helt beslösas av egna jaktförband gentemot tysk flygspaning, medan brittisk flygspaning kunde i detalj flygfotoferera hela invasionskusten. Slutligen bekämpades tunga kustbatterier och ekoradiostationer vid Kanalkusten.

Under tiden januari-maj fälldes i Västeuropa 270 000 ton bomber (1 500 ton om dagen), vartill kom 60 000 ton från baser i Italien. 3 300 bombplan (22 om dagen) erkändes förlorade mot enligt allierad uppgift 5 400 nedskjutna tyska jaktplan (36 om dagen). De tyska förlusterna — vartill kommo förlusterna i Ryssland — medförde, att de allierade fingo obetingat luftherravälde över Västeuropa. Endast över hemorten kunde tyskarna bjuda motstånd av betydelse.

Vid invasionen i Normandie medverkade flygvapnet med luftlandsättning av trupper, anfall mot strandförsvaret, bevakning mot tyska sjöstridskrafter samt först och sist jaktskydd åt hela företaget. 13 000 flygningar företogs över Kanalen dagen D och 10 000 ton bomber fälldes, vartill kom en mängd låganfall med raketprojektiler och kanoner. Flygtransporterna genomfördes nästan helt utan förluster. Däremot fingo de med bogserade glidflygplan landstatta trupperna — minst 30 000 man — förluster efter landningen; de viktigaste uppgifterna löstes dock, vilket var en av förutsättningarna för företaget framgång.

Något verksamt tyskt motanfall mot brohuvudet kom aldrig till stånd, varken till lands eller i luften, vilket helt var flygvapnets förtjänst. När offensiven ut ur brohuvudet började, lyckades genombrottet tack vare väldiga bombattor åt amerikanerna vid St Lo och britterna vid Caen. Sedan följde fordonsförstörelse och järnvägsbekämpning av ofantliga proportioner under tyskarnas reträtt genom Frankrike. I augusti förstördes av flyg 873 stridsvagnar, 12 400 motorfordon, 1 400 lok, 6 000 järnvägsvagnar och 400 flodpramar. Förbindelselinjernas sårbarhet var säkerligen avgörande för tyskarnas beslut att utrymma Frankrike. Den snabba framryckningen hade icke heller varit möjlig utan underhåll tillledes. I augusti flögs över 500 ton materiel om dagen till de främsta linjerna. På fyra månader evakuerades över 100 000 sårade från Frankrike till England.

När offensiven stannade av framför västvallen och det exceptionellt dåliga höstvädret kom, minskades flygvapnets förmåga att bereda väg för trupperna. I stället flyttade anfallens tyngdpunkt tillbaka till Tysklands hemort. De taktiska luftflottorna, som baserades om till Frankrike och Belgien, besvärades av dränkta flygfält, medan de tunga förbanden från England användes fritt för kommunikationsbekämpning tätt bakom Rhen förutom fortsatta anfall på industrier längre in i landet, särskilt oljemål. De fällda bombmängderna under hösten överstego 100 000 ton per månad. Förlusterna i bombplan avtogo med 30 %, vilket visar, att det tyska försvaret försvagats betydligt.

En vecka efter dagen D öppnades tyskarnas motoffensiv i luften med vedergällningsvapnet V 1. Kampen mot detta fördes med bombflyg, jaktflyg och luftvärn och drog avsevärda krafter, bl. a. 100 000 bomb-



EN FAIREY »FIREFLY» startar från ett hangarfartyg.

ton på 8 månader samt gruppering av 3.000 luftvärnspjäser och 2.000 spärrballonger söder om London. Det oaktat var det icke möjligt att helt stoppa de flygande bomberna utan att erövra deras baser. Mot slutet av året följde V 2, mot vilket försvaret var helt maktlöst. På tre sommarmånader dödades 5.500 och sårades 16.000 personer i England. Husskadorna blevo högst betydande. Någon militär eller krigsavgörande verkan erhöles ej med dessa vapen.

På *Medelhavsfronten* förekommo mindre märkliga händelser. Invasionen på Rivieran företogs med hjälp av ett stort upplagt luftlandsättningsföretag, som i likhet med landstigningen på kusten icke rönt något motstånd från luften. Tyska flygvapnet räckte icke till för denna front. 15. luftflottan medverkade i anfällen på industri- och oljemål i södra och östra Tyskland, bl. a. Böhmen, Österrike och Schlesien. I övrigt understöddes trupperna på landfronten i Italien samt på Balkan. Ockupationen av Grekland skedde till stor del med hjälp av lufttransporter.

På *östfronten* blev det tydligt att det ryska flygvapnet uppnått en avsevärd överlägsenhet. Därmed voro också tyskarnas

möjligheter till offensiv av betydelse undanröjda. Den röda armén trängde fram genom Balticum, Polen, Rumänien och Ungern till Ostpreussen, Warszawa och Budapest. Möjligheterna att med frontens nya sträckning bomba Tyskland österifrån utnyttjades icke ens sedan amerikanska flygbaser upprättats bakom östfronten. Förlusten av Ploesti oljefält tillsammans med bombningen av oljemål i Tyskland innebar säkerligen kraftiga restriktioner för tyska flygvapnet. Det var icke någon tillfällighet att Tysklands övergång till strategisk defensiv och starkt förkortade förbindelselinjer på alla fronter kom samtidigt med flygvapnets starka tillbakagång.

I *Stilla havet* arbetade sig amerikanerna västerut med stora steg på en sydlig linje från Nya Guinea och en nordlig från Marshallöarna, som uppnåddes i december 1943. Offensiven blev en enda serie av framgångar. Med stöd av utomordentligt starkt hangarfartygsflyg skötes baserna fram genom Marshallöarna till Karolinerna och därifrån till Marianerna, där Saipan t o m gjordes till utgångspunkt för anfall med de nya extratunga bombplanen B 29 mot Tokyo, tillsvidare dock endast

störningsanfall. Efter framsteg även på södra flygeln med stöd av landbaserat flyg var man klar för invasionen på Filippinerna i mitten av oktober. Japanska flottan hölls tillbaka under hela denna tid. Endast flygvapnet från baser i land försökte möta invasionsstyrkorna på olika håll, men detta nedkämpades av amerikanarnas överlägsna flyg. Våldiga luftstrider över Formosa och Filippinerna föregingo landstigningen på Leyte. Tvärtemot förkrigsspekulationerna visade det sig, att de sjöburna flygförbanden här kunde nå överlägsenhet och nedhålla de landbaserade förbanden tillräckligt för att dessa icke skulle kunna hindra landstigning. Till sist beslöto dock japanerna att sätta in flottans huvudkrafter mot landstigningsflottan. I anfallsstyrkorna ingingo 9 slagskepp men blott 4 hangarfartyg. 2 slagskepp och alla hangarfartygen sänktes jämte 18 kryssare och jagare enligt den amerikanska rapporten, flertalet av flyg, och hotet mot invasionen var avvärjt. Två månader senare togs nästa steg, till Mindoro, blott 120 km söder om Manila. Därmed hade utgångsläge uppnåtts för att under 1945 skilja japanska moderlandet från dess erövrade ostindiska imperium.

I Kina hade japanerna däremot framgångar och 14. amerikanska luftflottan måste överge de baser från vilka sjöfarten i Kinesiska sjön med framgång bekämpats. Orsaken var nog främst materielbrist i kinesiska armén, vars underhåll till stor del bygger på lufttransporter över Burmas bergskedjor. Dessa transporter ha visserligen mycket stor omfattning, men deras kapacitet kan dock icke jämföras med sjötransporter. Sedan flygbaser upprättats på Filippinerna kan man kanske emotse, att sjövägen till Kina skall kunna öppnas under 1945.

18/12 1944.

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGAT. 17, GÖTEBORG, TEL. 13 48 82, 13 65 19
INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingenjörskurser

Ingenjörskurser inom olika fock. 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.



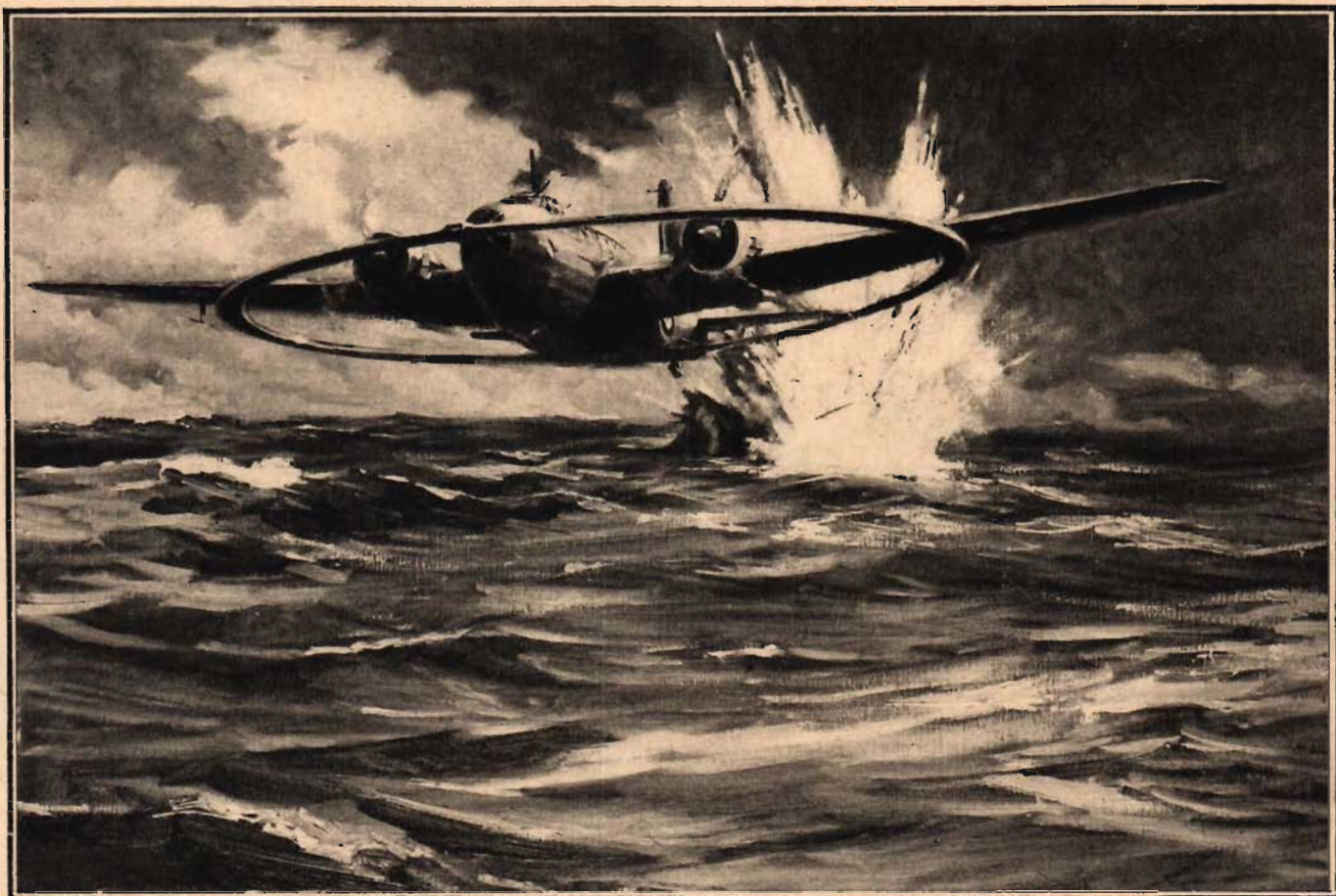
Kungl. Svenska Aeroklubben

utbjuder härmed till försäljning ett segelflygplan av typ H 17 för ett pris i nuvarande skick av kronor 1.600.—. Intresserade torde hänvända sig till generalsekretariatet, avd. S, för närmare upplysningar angående planet.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



Byggt efter Vickers-Armstrongs geodetiska metoder har Wellington långdistans bombplan utfört en mångfald skiftande uppgifter av det mest krävande slag för Bomber och Coastal Commands. Den har förekommit i olika versioner, utrustade med respektive Bristol Pegasus och Hercules motorer samt med Rolls-Royce Merlins. Warwick är en transportutveckling av Wellington.

BOMBARE RÄDDADE FARTYGEN

I slutet av år 1939 hotade de tyska magnetminorna de allierade fartygsflottornas existens.

Den kritiska situationen krävde ett vetenskapligt och ingenjörstekniskt kraftprov utan motstycke i krigshistorien. En intakt magnetisk mina bärgades ur havet. För att citera Air Ministrys officiella rapport: "Dess hemligheter avslöjades genom en marinofficers mod och skicklighet, och experiment gjordes omedelbart för att utröna, huruvida denna mintyp, vilken detonerade då den kom i kontakt med ett passerande fartygs magnetiska fält, kunde bringas att explodera från luften genom ett flygplan, i stånd att skapa ett liknande fält."

På sju dagar funno de brittiska teknikerna

svaret. Många tvåmotoriga bombplan utrustades snabbt med en tunnbandsliknande ram, omkring 15 meter i diameter och fästad vid punkter i vingarna, nosen samt stjärten. Innanför ramen satt en magnetspole, till vilken ström leddes från en hjälpmotor, monterad i flygplanet. Dessa flygande minsvepare räddade den allierade sjöfarten från förintelse. Under livsviktiga månader medan fartygen försågos med antimagnetaggregat garanterade de säker passage utmed sjövägarna.

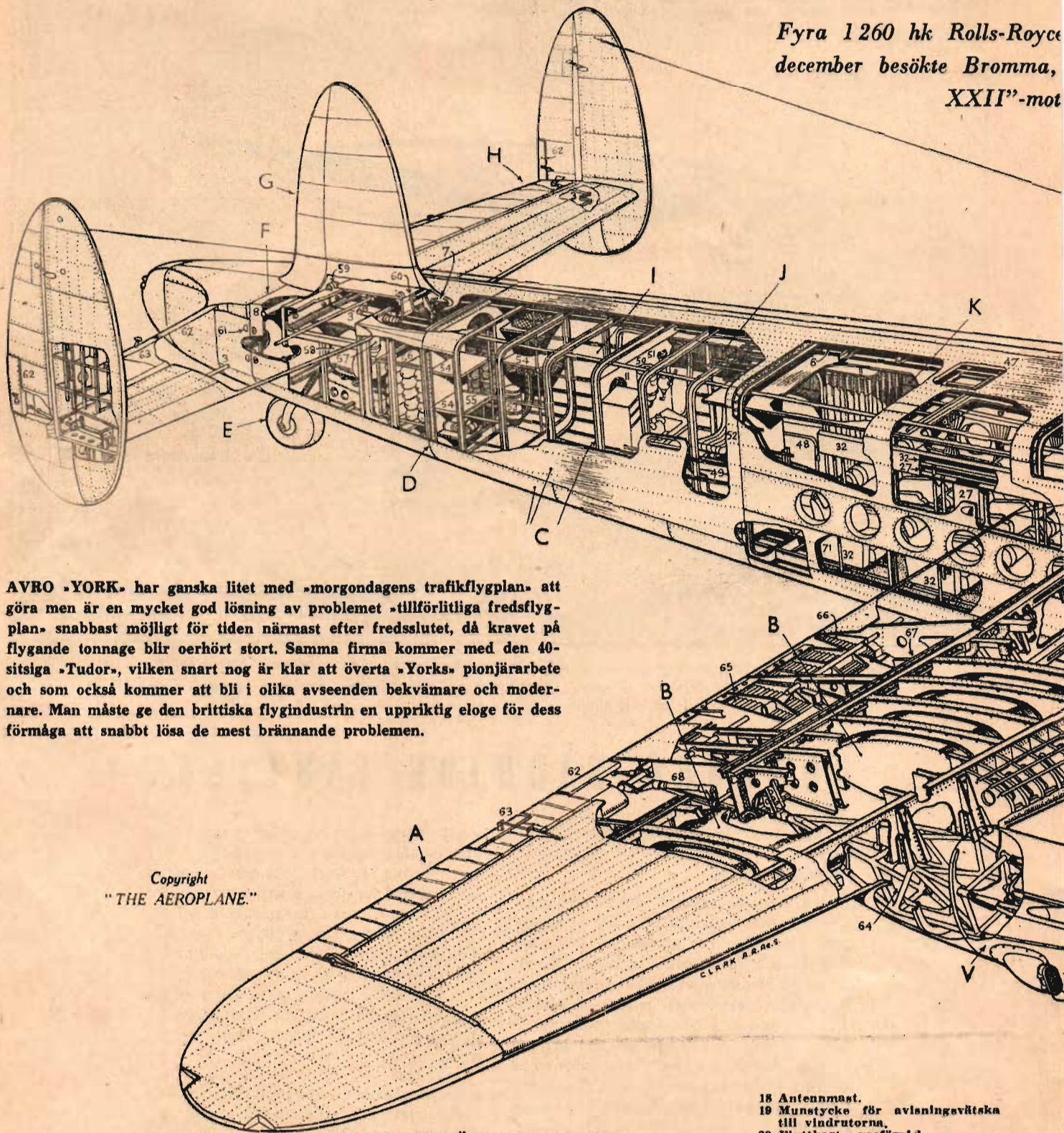
Sådan oförliknelig anpassningsförmåga och ingenjörstekniskt snille kan man sannerligen med förtroende låta möta de mest krävande problem ifråga om flygtransport och privatflyg under morgondagens flygålder.

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

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

AVRO 68

Fyra 1260 hk Rolls-Royce
december besökte Bromma,
XXII"-mot



AVRO -YORK- har ganska litet med »morgondagens trafikflygplan» att göra men är en mycket god lösning av problemet »tillförlitliga fredsflygplan» snabbast möjligt för tiden närmast efter fredsslutet, då kravet på flygande tonnage blir oerhört stort. Samma firma kommer med den 40-sitsiga »Tudor», vilken snart nog är klar att överta »Yorks» pionjärbete och som också kommer att bli i olika avseenden bekvämare och modernare. Man måste ge den brittiska flygindustrin en uppriktig eloge för dess förmåga att snabbt lösa de mest brännande problemen.

Copyright
"THE AEROPLANE."

SIFFERFÖRKLARING:

SE ARTIKEL PÅ
SID. 24.

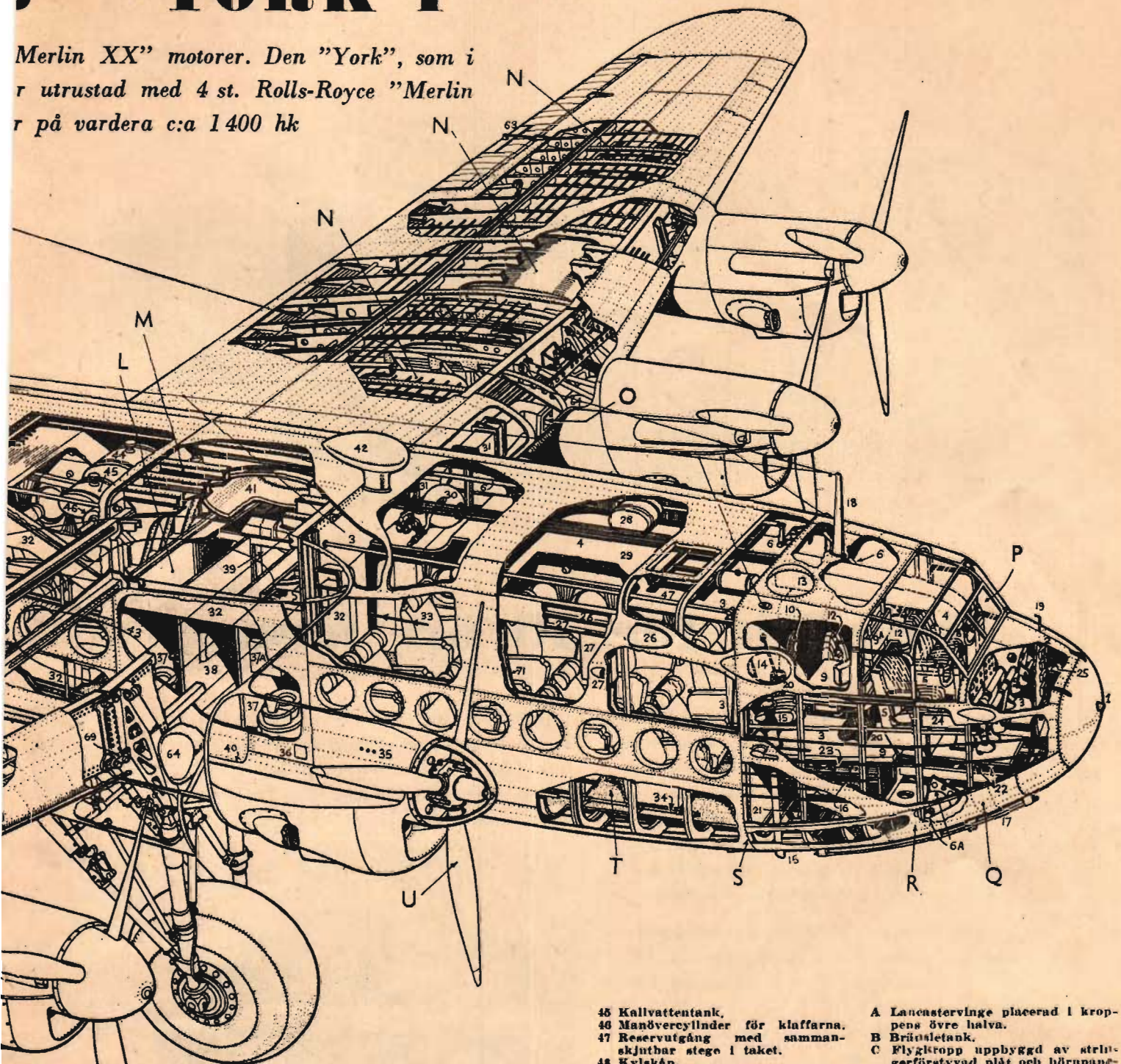
- 1 Noskott upphängd i hängslan (ger tillräde till manöverorganen samt de elektriska kontroll- och manöverorganen 2).
- 3 Sidorpedaler och stöttång längs flygkroppens tak till stjärten.
- 4 Hobsonenhet innehållande gasreglage och manöverorgan för klaffar, landningsställ, osv, samt här till hörande kablar löpande längs taket.
- 5 Förare.
- 6 Styrorgan för höjdstyrverket.
- 8a Höjdroderhävstång och därtill hörande servomotor.

- 7 Höjdstyrorgan med kraftöverföring ned under stabilisatorn.
- 8 Höjdroderaxeln.
- 9 Navigatörens bord och plattform.
- 9a Navigatörens instrumentbräde.
- 10 Luftventilator i dörren.
- 11 Luftventilator i pentryt (för kabinventilation vid stillastående på marken).
- 12 Radiosignalstens plats och observationsfönster.
- 13 Astrodom.
- 14 Navigatörens observationsfönster.
- 15 Avdriftsmätare.
- 16 Syreförråd.
- 17 Dipolantenn.

- 18 Antennmast.
- 19 Munstycke för avslingsvätska till vindrutorna.
- 20 Flyttbart syreförråd.
- 21 Tryckluftsväntill för gummibåtarna.
- 22 Gyroskop för höjd-, sido- och skevningssidor.
- 23 Förråd av lysbomber.
- 24 Kontrollinstrument för bränslesystemet.
- 25 Servomotor för sidorodret.
- 26 Urluftningsfläkt och -ledning för kabinen.
- 27 Kallluftintag, luftfilter och luftledning.
- 28 Vattentank.
- 29 Kabintak.
- 30 Hydrauliskt tank i taket (för klaffarna och landningsställets manövrering).
- 31 Vänster varmluftledning till främre kabinen.

"YORK I"

Merlin XX" motorer. Den "York", som i r utrustad med 4 st. Rolls-Royce "Merlin r på vardera c:a 1400 hk



- 32 Höger varmluftledning till bakre kabinen. (Obs. utströmningssystemstyckena i höjd med golvet.)
- 33 Korridor (under vingen) mellan främre och bakre kabinen.
- 34 Båls uppbärande passagerarföljerna på deras väggslida.
- 35 Anslutningar till tryckluftledning.
- 36 Anslutning för markatartutrustning.
- 37 Toaletterum.
- 37a Säkringar för det elektriska systemet.
- 38 Garderob.
- 39 Inslagningsdörr.
- 40 Dörr på höger sida. (Förekommer ej på senare exemplar.)
- 41 Bränsletank.
- 42 Pejlantenn.
- 43 Vingtankkontur.
- 44 Varmlufttank.

- 45 Kallvattentank.
- 46 Manövercylinder för klaffarna.
- 47 Reservutgång med sammanskjutbar stego i taket.
- 48 Kylskåp.
- 49 Elektriska värmeskåp.
- 50 Elektrisk varmvattenberedare.
- 51 Vattenrenare.
- 52 Stewardens plats.
- 53 Syreförbrukningsmätare.
- 54 Gummlbåtarnas plats.
- 55 Förråd av tropikutrustningar.
- 56 Syreförråd.
- 57 Fjärrkompassens givare.
- 58 Tank för avslutningsvätska.
- 59 Höjdstyrverk i två hälften sammansatta med skruvförbindning.
- 60 Sidostyrverk bulvat till kroppskonstruktion.
- 61 Skruvförbindning mellan kropp och stjärtspets.
- 62 Manuellt manövrerade trimroder.
- 63 Servomotormanövrerade trimroder.
- 64 Oljetankar för motorerna.
- 65 Yttervingens landningsklaff.
- 66 Mittvingens landningsklaff.
- 67 Bulvförbindning mellan främre vingssektionen och hakbalken.
- 68 Stötstång för skevalngsrodret.
- 69 Vingskoppel.
- 70 Luftintag för förgasaren försatt med iskydd.
- 71 Dubbla väggar kring kabinen.

- A Lancastervinge placerad i kroppens övre halva.
- B Bränsletank.
- C Flygkropp uppbyggd av strängförstärkt plåt och hörnpaneler förstärkade till spanten.
- D Kroppskarv.
- E Sporrhjul.
- F Stjärtspetskarv.
- G Fena (Flösa icke på Lancaster).
- H Lancaster höjdstyrverk placerat i kroppens överhalva.
- I Utrymme för gods och övrig utrustning.
- J Pentry.
- K Bakre passagerarkabin.
- L Två tvättrum och garderob.
- M Mittvinge något modifierad för att rymma bränsletanken.
- N Bränsletank.
- O Kabinuppvärmding (Luftintag i båda sidor).
- P Vindruta givande mycket gott synfält.
- Q Bärande skal nitat till strängers och spant (nossektionen).
- R Nosen innehållande kablar för besättningens (två förare, navigatör och radlosignalist).
- S Kroppskarv.
- T Främre passagerarkabin.
- U De Havilland Hydromatic constant-speedpropeller.
- V Rolls-Royce »kraftågg».



Flygfält för 50 öre kvm

De stora dimensioner det i regel rör sig om vid anläggandet av ett flygfält gör att maskinell drift innebär avsevärda besparingar både i tid och pengar. De arbetsmoment som förekomma äro schaktning och bankfyllning, bergsprängning, ytplanering och ytjustering, sprängning och borttransport av jordsten, dränering, påföring av matjord, jordbruksbehandling, gödning och sådd.

Före kriget inköpte vi moderna, amerikanska schaktningsmaskiner och traktorer med upp till 110 hkr motorstyrka. Vi kunde härigenom före kriget anlägga flygfält till så låga kostnader som från 16 öre upp till 117 öre pr kvm, varierande efter fältets svårighetsgrad. Motsvarande priser nu äro 50 öre respektive 175 öre pr kvm, beroende på de ökade arbetslönerna och materialpriserna samt gengasdriften.

Vårt initiativ att införskaffa maskinella hjälpmedel av denna storleksordning har visat sig värdefullt. Efter krigets utbrott har på kort tid och till låga kostnader ett stort antal för vårt försvar betydelsefulla flygfält kunnat anläggas.



AB SKÅNSKA CEMENTGJUTERIET

STOCKHOLM • GÖTEBORG • MALMÖ • JÖNKÖPING
NORRKÖPING • LINKÖPING • KARLSKRONA • KALMAR • KARLSTAD

Bygger allt - överallt





KARL-ERIK SANDBERG

heter en av de mest lovande unga svenska flygteknikerna, som i detta nummer debuterar som medarbetare i FLYG. Han kommer i varje nummer att granska aktuella flygtekniska frågor på ett populärt men sakkunnigt sätt.

Ingenjör Karl-Erik Sandberg är född 1911 men trots sin ungdom en erfaren flygtekniker och flygare. 1936 praktiserade han hos Phillips & Powis (nuv. Miles Aircraft) i England och tog där sitt certifikat. I England flög han alla Miles-typerna m. fl. flygplan. Efter återkomsten till Sverige har han varit trafikflygare i Nordisk Aerotjänst och tillhörde den första kullen värnpliktiga flygförare, vilka inkallades direkt till flygflottiljerna. I FV har han bl a tjänstgjort som flyglärare på 2-motoriga flygplan samt vid flygförvaltningen i samband med ombyggnaden av S 16. Till ABA kom han 1943 och tjänstgör där på instruktionsavdelningen samt undervisar bl a den nya personalen i flygteknik, flygplankännedom m m. Han har 1200 flygtimmor i sin flygdagbok. Vi är övertygade om att FLYG:s tekniskt intresserade läsare kommer att hälsa den nye medarbetaren hjärtligt välkommen.

Privatflygets radiofråga

Strax före jul hade Flygtekniska föreningen en av sina trivsamma tillställningar. Flygingenjör Martin Ferm höll ett intressant och väl framfört föredrag om ekoradions principer och användning på flygområdet. Diskussionen efter föredraget förde oss in på de radioapparater, som i framtiden kunna väntas bli obligatoriska för alla flygplan, även privatflygplan.

Även privatplanen måste få radiotelefoni, sade överstelöjtnant Bjuggren — på tillfälligt Stockholmsbesök — och därtill behöva de blindflyginstrument och en anordning för att kunna landa säkert i dålig sikt. Hjälpmedel för blindlandningen tycks man kunna få med ekoradions hjälp.

Jag tror att alla voro överens om att

(Forts på sid. 37.)



Av ingenjör Karl-Erik Sandberg

En Allison-motor på 3000 hk

Ett stort steg i utvecklingen mot allt kraftigare flygmotorer har tagits i och med att den nya 24-cylindriga Allison-motorn tagits i bruk av Förenta staternas arméflyg. Den nya motorn, som har en maximeffekt på ungefär 3000 hk, påstås vara den kraftigaste flygmotorn i världen. Hur det förhåller sig med den saken är ju rätt vanskligt att bedöma med hänsyn till de uppgifter om nya jättemotorer, som då och då skymta i pressen. Däremot torde det nog vara riktigt att det är den kraftigaste motor, som hittills tagits i praktiskt bruk. Med tanke på att de största motorer, man hört talas om i samband med hittills i bruk varande flygplan, bruka hålla sig i 2000 hk-klassen, är det onekligen ett stort steg framåt i utvecklingen mot de 8000 hk motorer, som sias om i FLYG nr 24/44.

Några mera ingående upplysningar eller data ha naturligtvis inte stått att erhålla. Även de flygplantyper, enligt uppgift jaktplan, som fått den äran att få sina svagare eller kanske man bör säga mindre kraftiga motorer utbyta mot denna verkligt starka sak, befinna sig fortfarande på den hemliga listan. Deras slagkraft torde ha ökat en hel del.

Enligt uppgift från Wright Field, där motorn provades i juni 1943 för arméflygets räkning, är detta den kraftigaste motor, som någonsin genomgått så hårda prov. Motoreffekten har ökat ytterligare sedan dess.

Den nya motorn, som har typbeteckningen V-3420, är vätskekyld och har 24 cylindrar. Den har precis dubbla cylindervolymer mot den nuvarande standard Allison V-motorn på 12 cylindrar med typbeteckningen 1710, vilken sitter i så berömda amerikanska jaktplan som Lightning, Mustang, Invader, Airacobra och Warhawk. Något eller några av dessa jakt-

plan skulle alltså numera ståta med 3000 hk motor(er).

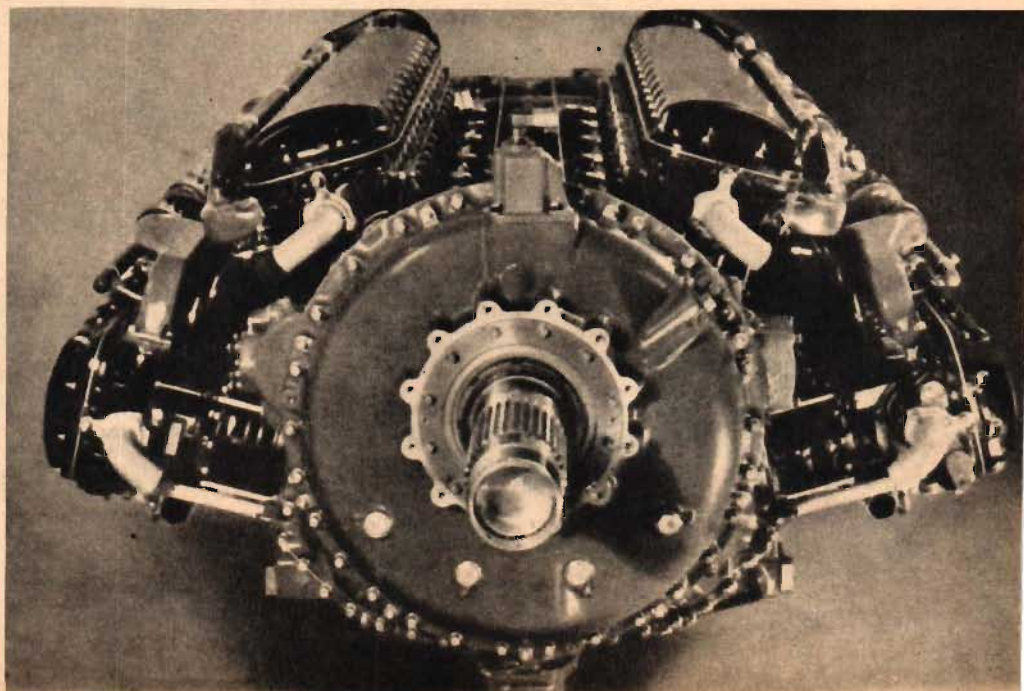
Emedan de flesta av den nya motorns olika delar äro desamma som i den 12-cylindriga Allison-motorn, har man kunnat sätta igång omedelbar masstillverkning. Motorn har också genast kunnat tagas i bruk på förband, då ju nödvändiga reservdelar och utrustningsdetaljer redan finnas ute på de olika flygdepåerna och någon mera ingående mekanikerundervisning över den nya motorn knappast behöver organiseras.

Mindre vikt per hästkraft

Som synes av bilden är den nya motorn hopsatt av två stycken 12-cylindriga Allison-motorer, som placerats bredvid bredvid varandra med gemensamt vevhus. Motorn har alltså fyra cylinderrader med sex cylindrar i varje. Av bilden framgår också tydligt att motorn har två vevaxlar, som äro växlade till propelleraxeln. Konstruktionen är så kompakt att det blivit en anmärkningsvärt liten ökning av frontytan i jämförelse med effekttökningen, ett för övrigt betecknande drag för Allison-motorerna. Redan vid konstruktionen av den 12-cylindriga motorn hade man kommit ned till en vikt av mindre än 0,45 kg per hästkraft. Tydligt är att man kunnat pressa vikten per hästkraft ytterligare en bra bit nedåt i och med konstruktionen av den nya motorn.

Denna kompakta konstruktion varslar om nya konstruktioner av motoraggregaten på mycket stora flygplan. Tack vare motorns låga bygghöjd och hopträngda form bör det bli möjligt att montera den i en flygplanvinge, så att den döljs helt innanför

(Forts. på sid. 30.)





AVRO »YORK» PÅ BROMMA ses överst i t h och därunder besättningen med chefspiloten, kapten Jones, med »Balboskägget» i mitten. — Här ovan provslöter souschefen för flygförvaltningen, överste Nils Söderberg, »York»s förarstol med andre-piloten som elecron.



AVRO "YORK" Ur AEROPLANE

Avro »York» anses av Avrofirman själv som en redan under och omedelbart efter kriget uppträdande förelöpare till de nya revolutionerande trafikplan vi komma att se sedan freden kommit.

Det kanadensiska trafikbolaget Trans-Canada Air Lines säger sig vara mycket nöjda med de prestationer som för transportändamål ombyggda »Lancasters» utträttat på bolagets 4800 km långa Atlantlinje mellan Montreal och Prestwick. Trots den extra bränslelast planen måst utrustas med för att erhålla en flygsträcka av 6400 km kan de dock medföra c:a 2 ton betalande last. Någon bekvämlighet för passagerare kan dock bombplanets kropp, som konstruerats med tanke att bära föga skrymmande tunga laster, icke erbjuda, ej heller kan skrymmande gods medföras. Med detta för ögonen grep sig Avrofirman 1942 an med konstruktionen av ett nytt transportflygplan, där alla erfarenheter från »Lancaster» kommit till användning. Transportplanet har fullt ut samma prestanda som bombplanet och har hittills varit en stor framgång.

Vingen och landningsstället är desamma som på »Lancaster». Stjärtsstyrverket har gentemot »Lancaster» utökats med en tredje central fena.

Med undantag för dessa delar är »York» en fullständigt ny konstruktion, och det är alldeles felaktigt att karakterisera det som »ett ombyggt bombplan» eller »en transportversion av »Lancaster». På »York» har vingen och stabilisatorn flyttats upp till kroppens översida, medan »Lancaster» är midvingad.

»York» är i första hand avsedd att fylla det behov av stora transportplan som det europeiska trafikflyget får nu eller omedelbart efter vapenstillståndet. För något mera än ett år sedan såg engelsmännen fram mot den dystra utsikten att på brist på egna trafikplan tvingas att använda amerikanska plan på sina europeiska linjer. Med »York» är den luckan utfylld och inom

en mycket kort tidsfrist kan det erforderliga antalet »York» levereras.

I nedanstående tabell är för jämförelsens skull sammanställda de yttre data för »York» och Lancaster.

	»Lancaster»	»York»
Maximal startvikt	30 400 kg	29 500 kg
Tomvikt	14 400 kg	15 100 kg
Spännvidd	31.1 m	31.1 m
Vingyta	120.8 m ²	112.3 m ²
Längd ö. a.	21.2 m	23.9 m
Höjd	6.3 m	6.1 m
Max. vingbelastn. vid start	252 kg/m ²	263 kg/m ²
Max. effektbelastn. vid start	6.02 kg/hk	5.85 kg/hk
Kabinens rymd	42.5 m ³	85 m ³

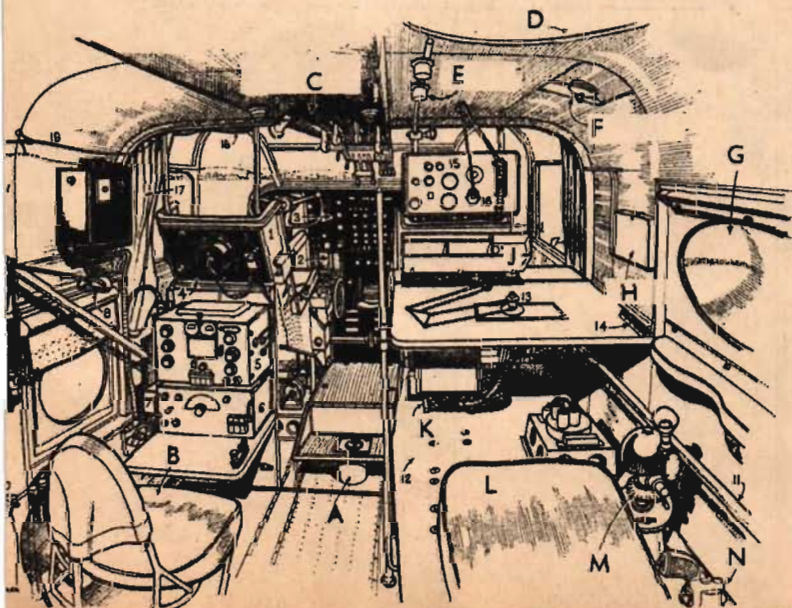
Det övervägande antalet av de »York»-plan, som hittills levererats, är försedda med fyra Rolls-Royce »Merlin XX»-motorer på vardera 1260 hk starteffekt, men liksom på »Lancaster» bereder det inga svårigheter att utrusta planet med stjärnmotorer.

Då landningsstället är detsamma som på »Lancaster» och flygkroppen samtidigt sänkts befinner sig golvet på ett bekvämt avstånd från marken. Trots att planet har konventionellt landningsställ med sporre är flygkroppen praktiskt taget parallell med markytan, vilket är av stor betydelse med hänsyn till passagerarnas bekvämlighet och in- och urlastning av gods. Passagerarnas in- och utstigning underlättas av den obegränsat fria sikten mot marken.

Vi förflyttar oss nu in i det inre av »York» och granska planeringen och konstruktionen av planet inre med hänsyn till dess praktiska värde. Dörren till kabinen är belägen mitt på flygkroppen rakt under vänster vinge.

I likhet med DC-4 är »York» icke utrustad med någon separat instrumentbräda för mekanikern; instrumentutrustningen är placerad på den vanliga platsen mellan de båda förarsätena. Framför varje vindruta finns munstycken för utspridning av avisningsvätska över dessa. Gasreglagen och manöverorganen för flaps, landningsställ och propelleromställning är placerade i en Hobsonenhet i mitten av taket mellan förarsätena.

Den normalt medförda bränslemängden är 11275 liter, som



FÖRARHYTTEN: 1. Förarnas platser. 2. Sidoroderpedaler. 3. Instrumentbräda. 4. Manöverorgan för antenn. 5. Radiosändare (telegraf). 6. Radlomotagare (telegraf). 7. Förstärkare. 8. Lampa. 9. Stötstång för höjdrodet. 10. Eldsläckare. 11. Stötstång för sidorodret. 12. Plattform för navigatören. 13. Pantograf för kartbordet. 14. Avdriftsmätninginstrument. 15. Navigatörens instrumentbräda. 16. Lampa. 17. Mörkläggningsgardiner. 18. Solskärm. 19. Antennledning. A. Fallskärmslinje. B. Radiosignalistens plats. C. Hobsonpanel med gasreglage och manöverorgan för klaffar, landningsställ och propellrar. D. Astrom. E. Lagring för astrodomen. F. Avfyringsanordning för lyspistol. G. Navigatörens observationsfönster. H. Signalpatroner. J. Bokhylla för navigatören. K. Reservförråd av syre. L. Navigatörens plats. M. Avdriftsmätare. N. Signalpistol.

förvaras i sju tankar, av vilka sex i vingen och en i vingens mittsektion inom kroppen.

Kabinen uppvärms medelst varmluft som leds från en glykolkylare i vänstra innervingen till främre kabinen samt från en liknande kylare i höger innerving till den bakre kabinen. Varmluftsledningarna från dessa kylare mynnar i kabinerna i dessas väggar strax ovanför golvet. Ledningarna för kalluften är placerade omedelbart under taket och är försedda med ventiler, som kan manövreras en av varje passagerare, som därigenom själv kan modifiera lufttemperaturen efter egen önskan. I väggen mellan förarrummet och främre passagerarkabinen finns dessutom elektriskt drivna fläktar, likaså i väggen mellan pentryt och godsutrymmena.

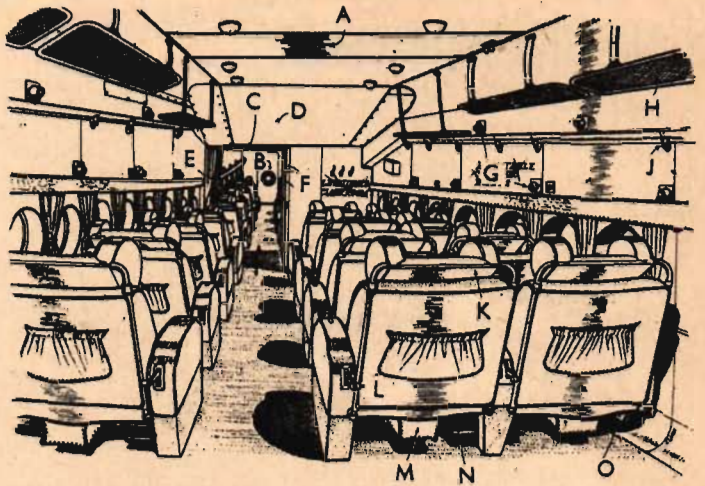
För att övergå till passagerar- och godsutrymmena kommer man genom kabinporten först in i korridoren, som förbinder den främre och den bakre passagerarkabinen. Rakt fram från kabinporten räknat ligger en liten garderob mellan de båda toaletterummen, vilka båda äro försedda med speglar och tvättställ med varmt och kallt vatten. Själva passagerarkabinerna rymmer vardera 12 personer. Stolarna här är placerade i fyra rader med tre stolar i varje. I längdled är sittplatserna placerade i två rader på höger sida och en på vänster sida om gången. Bredvid varje passagerarplats finns två fönster.

Bakom bakre passagerarkabinen befinner sig ett utomordentligt välplanerat pentry. Stewarden har sin plats här på vänster sida och disponerar ett fönster på höger sida. Det finnes ingen utrustning för matlagning, utan man har nöjt sig med att installera värme- och kylskåp, som håller mat och dryck redo för serveringen. Genom det goda tillvaratagande av utrymmet har man fått plats med diskbänk, elektrisk varmvattenberedare och vattenfilter utan att inkräkta på stewardens rörelsefrihet. Från pentryt leder en dörr ut till gods-kabinen. Det är nämligen en stor fördel att även under flygningen ha möjlighet att besöka denna kabin.

Lastdörren till godsutrymmet är belägen på flygkroppens vänstra sida. Rymden av godsrummet är cirka 5.6 m². All död last är placerad i stjärten.

Vardera passagerarkabinen är försedd med en nödutgång, placerad i taket. Dessa utgångar äro utrustade med sammanskjutbar stega, som normalt förvaras i taket.

Till slut skall några av »Yorks» prestanda nämnas:



PASSAGERARKABINEN: A. Takpanel (upphängd i s k hängsten) innehållande stega till nödutgång. B. Luftfläkt. C. Vingens undersida. D. Takpanel (ger tillträde till verktygsutrustningen). E. Inställningsdörr. F. En garderob och två toaletter. G. Inställbara kallluftventiler. H. Bagagehylla. J. Anslutningsdosa till syreflaska. K. Inställbart huvudstöd. L. Inställningshjävsång för stolen. M. Förråd av syremasker. N. Syrefördelare. O. Varmluftsmunstycke.

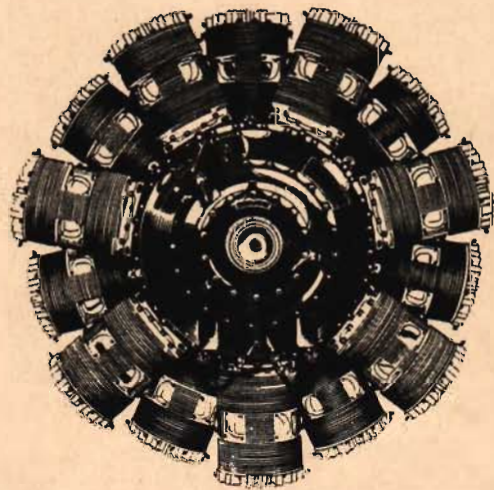
Hastighet vid max tillåten marsch- effekt, d. v. s. 50 % av max. start- effekt	0 m — 298 km/t 1 500 m — 322 » 3 000 m — 350 » 4 500 m — 375 » 6 500 m — 440 »
--	--

Startsträcka i vindstilla, räknat till 15 m. flyghöjd	1 100 m
Praktisk topphöjd	6 850 m
Stighastighet på 0 m höjd	250 m/min
Normal bränsleförbrukning vid marsch- hastighet	22.5 lit/ml
Max. bränsleförråd	11 275 lit

LUFTKYLDA FLYGMOTORER...

TILLVERKARE AV DEN

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



Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND

Alla flygintresserade

måste rekvidrera denna
nya handbok

*Ni får den
Gratis!*



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

De nya
kurserna
i flyg-
teknik

Flygteknisk ingenjörskurs
Flygteknisk gymnasiekurs
Ingenjörskurs
för konstruktörer,
för verkstadsingenjörer,
för kontrolltekniker
Verkmästarekurser för
flygtekniker
Flygmaskinistkurs
Flygteknisk förmanskurs
Flygmekanisk kurs
Flygplansmontörskurs
Instrumentmontörskurs
Motormontörskurs
Luftnavigatörkurs
Radotelegrafistkurs
Trafikflygarkurs
Privatflygarkurs
Kurs i flygplanstjänst
(för markpersonal)
Stewardkurs för flyget
Glid- och segelflygplansbygge
Segelflygkurs
Modellplansbygge och
modellflygning



Hans Ostelius

"FLYGET EFTER FREDEN"
erhålls kostnadsfritt genom
insändandet av nedanstående
kupong.

NKI
skolan

MED DE NYA KURSERNA

Var god sänd mig utan kostnad Eder nya handbok "Flyget efter freden". Jag önskar även tidningen "På Fritid" gratis ett år.

Namn *Hans Ostelius*

Adress *Åker Vikersmark*

Insändes till NKI-skolan, Stockholm 12

BÄTTRE ELLER SÄMRE...

Forts. fr. sid. 23.

i fallskärm. De allierade beskjuter inte en tysk flygare i fallskärm därför att denne skulle inte ha skjutit på en allierad flygare i samma situation; en allierad flygare är betydligt mera värdefull som fånge.

Ett annat skäl är att sedan japanerna numera förlorat den bästa delen av sin flygutbildade ungdom, så har de tvingats till att rekrytera sin flygande personal även från de lägsta folkskikten. Härvid har japanerna, till skillnad mot de allierade och tyskarna, fått göra den erfarenheten att det tekniska sinne, som erfordras för att kunna skapa goda flygare, i hög grad saknas hos dem.

Den tyska luftvärnselden är även på stora höjder exakt och kräver stor tribut av de anfallande förbanden. Genom ekoradio kan de t o m med samma goda verkan beskjuta förband som flyger ovanför ett slutet molntäcke på 7 000—8 000 m. höjd. Detta kan icke japanerna. De har tillgång till samma tekniska hjälpmedel men saknar praktisk erfarenhet och rutin. De tyska luftvärnsseviserna av idag kan anses som världens bästa till följd av sin oerhörda krigserfarenhet. Det händer nästan aldrig att japanerna lyckas få in en träff på ett flygplan över 7 000 m höjd och endast mycket sällan lyckas de skjuta ned plan som flyga högre än 4 000 m. Det tyska luftvärdet är dessutom kvantitativt vida överlägset det japanska och det är egentligen endast vid anfall mot japanska örlogsfartyg som luftvärnselden momentant kan bli lika kraftig som över Europa.

En bidragande orsak till japanernas större motståndsförmåga mot anfall från luften är de krävande förhållanden under vilka de allierade flygarna tvingas leva och arbeta vid flygbaserna i Stilla havet. I Europa, och speciellt i England, lever de under mer eller mindre utpräglade lyxförhållanden, där de får sina sängar bäddade, sin tvätt centralt tvättad och där maten är utmärkt och de har möjlighet att sysselsätta sig med läsning, musik eller sport under vilopauserna mellan anfällen.

Vid Stilla havsbaserna är flygarna däremot hänvisade till andra levnadsförhållanden. De utsätts, då de befinner sig på marken, ständigt för såväl flyganfall som anfall från markstridskrafter. De får svettas i den glödheta, torra tropikluften eller — som fallet är på Aleuterna — så får de frysa i en bitande kyla; de blir stungna av giftiga insekter och tvingas till följd av de oerhörda transportsvårigheterna att leva

(Forts. på sid. 30.)

FOLKFLYG- PLANET II.

JAG RÖSTAR PÅ FLYGPLAN NR

Namn:

Gata:

Postadress FLYG 1/45.

Grabbarnas julklapp

som papporna gärna tjuvläser:

Segla på vingar

av Jöran Forsslund

»Antligen har det svenska segelflyget fått någon som verkligen kan beskriva denna strålande sport. Jag tror faktiskt att Jöran Forsslunds ypperliga bok kommer att ge segelflyget luft under vingarna och att vi därför har anledning hylla författaren som dess främste apostel i vårt land. Ofta har jag klagat på svenska folkets brist på flygsinne. Ingen skulle bli gladare än jag, om jag kunde överbevisas om motsatsen genom att Segla på vingar ginge ut i stora upplagor. Det är den nämligen värd. Det svenska segelflygets män äro att gratulera med anledning av denna förnämliga bok, som jämväl har den stora fördelen att vara billig. Den kommer troligen att bli klassisk».

Hans Ostelius i Vi flygare.

»Hans språk är så käckt, målade och sakligt, att man har känslan av att sitta med honom i kärnan. Dessutom lyckas han i sina äventyrliga berättelser insmyga en försvarlig portion kunskap.»

Civilingenjör Sven A. Hansson (Teknisk tidskrifts chefredaktör) i Flygbladet.

»... Det finns f. ö. inte mycket att veta om segelflygningens teknik, organisation och flygplantyper, som inte Forsslunds bok ger besked om. Och den är utomordentligt väl illustrerad.»

Nils Horney i Morgontidningen.

4:50

KF:s bokförlag



Fyra mästerskap på F 3

Rubriken ovan återfanns på denna sida i vårt julnummer. Av brist på utrymme kunde vi inte utföra mer än två mästerskapsreferat då. Nu kommer vi igen.

Flottilmästerskap i orientering utkämpades den 28 okt. Tävligen, som gynnades av gott väder, var förlagd till terrängen söder Skeda kyrka. Banan, som var medelsvår, hade en längd av 10,5 km med 3 kontroller och mål. Kontroll nr 1, som låg i ett kärr, blev mångas baneman. På grund av malmfyndigheter i kärret visade kompasserna fel. Segraren, *sergeant Johansson*, använde sig vid denna kontroll helt av kartan och genom mätning medelst stegning fann han ganska snart den eftersökta skärmen. Han vann också välförtjänt både sin klass och tävligen som helhet.

De bästa resultaten blev: Klass I: seniorer: 1) *sergeant Johansson*, 2.12.55; 2) *sergeant Simonsson*, 2.25.47; 3) *vicekorpral Alberg*, 2.34.50. Klass II, yngre oldboys: 1) *kapten Flach*, 3.15.55; 2) *kapten Tollbom*, 3.30.35. Klass III, äldre oldboys: 1) *fanjunkare Dansson*, 4.23.00. Klass IV, juniorer: 1) *korpral Andersson*, 2.37.10; 2) *vicekorpral Svärd*, 3.16.00.

Flottilmästerskap i fälttävling gick slutligen den 4 nov. Morgonstund har guld i mund, hade tydligen tävlingsledningen tagit som motto, ty starten gick redan kl

Segraren i fälttävlingens oldboyklass, fanjunkare Dansson, höll god speed tävlingen igenom — bilden bär syn för sügen.



EINAR FORSETH heter den konstnär som fått den svåra uppgiften att dekorera flygvapnets minneshall i Flygvapenhuset på Gärdet i Stockholm. Ovan ett avsnitt av kompositionen som skildrar flygarnas liv och död. Bildsviften är inte monumental, snarare bilderboksmässig men utgör den bästa lösningen och står konstnärligt på ett högt plan.

05.15 på morgonen. Det var en aning kyligt i den tidiga morgonstunden.

Tävlingen var uppdelad på följande grenar: 1) Punktorientering på cykel c:a 15 km, 5 kontrollpunkter; 2) Orienteringslöpning c:a 7 km, 3 kontroller; 3) Cykelorientering — med kartläsning från 2 stationspunkter — c:a 25 km; 4) Fältskjutning med pistol från 3 skjutstationer. Antal mål (fasta och rörliga) pr skjutstation: 3—4; 5) Handgranatkastning (målkastning) mot ett fönster c:a 1x1 m, avstånd 10 m, och en målgård med fig, avstånd 30 m.

Grenarna 1—3 hade lagts i terrängen söder Malmslätt och avverkades i en följd — ett verkligt konditionsprov alltså.

Tävlingen gynnades till en början av relativt bra väder, mänskenet gav god hjälp vid punktorienteringen och den lätta kylan förbättrade cykelvägarna. Vädret slog emellertid om, varför särskilt cykelgrenarna avsevärt försvarades. Delvis på grund härav blev manfallet stort. Inte mindre än 25 % av de tävlande utgick. Fanjunkare Dansson är värd en särskild honnör. Som tävlingens äldste deltagare var han ett gott föredöme i fråga om uthållighet.

Resultatlistan blev följande: 1) Signalmästare Steen 399,10 poäng. 2) *Sergeant Johansson* 413,35 poäng. 3) *Sergeant Mollerander* 416,80 poäng.

Oldboys: 1) *Fanjunkare Dansson* 587,20 poäng. *Juh.*

Kvinna utan ben flygare

En tjugosexårig amerikanska, *mrs Alverna Babbs*, gjorde härom dagen sin första soloflygning. Hon har varit invalid ända sedan barndomen, då hon genom en olyckshändelse miste båda benen.

Mrs Babbs har låtit bygga ett specialinrett flygplan åt sig, där alla manövrerorgan skötas med händerna. Myndigheterna uppge att de aldrig förr utdelat flygcertifikat till någon med ett så svårt lyte.

Det ledsna planet

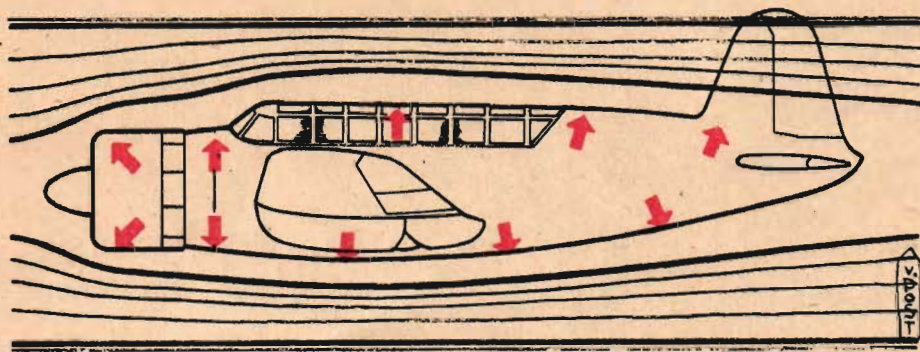
Den kände privatflygaren *Gösta Fraenckel* hade för någon tid sedan oturen att kvadda sin ägandes kärra SE-AGF. Det var det plan som hans moder skänkte honom på hans 50-årsdag. FLYG:s redaktion skickade genast i väg ett beklagande och det dröjde inte länge förrän vi fick några rader och kortet härnedan. Sällan har vi skådat ett ledsnare flygplan. »Men det var ingenting mot min egen ledsna min», försäkrar dir. Fraenckel och fortsätter: »En så fin kärra som AGF får jag nog aldrig mera.»

P. S.

Pressläggningsdagen ringde dir. Fraenckel och meddelade att han ämnade låta reparera sitt flygplan.



VISSTE NI DET...?



När luft rusar fram över en välvd yta uppstår mellan denna och luftströmmen ett vacuum. När ett flygplan, som nästan alltid har en välvd form, rusar fram genom luften uppstår ett vacuum på omkring 95 % av flygplanets yta. Resultatet blir ett övertryck inuti planet, som — visserligen med liten kraft — strävar att spränga detsamma likt luften i en ballong.

Göteborg

Malm sjö
SÖDRA HAMNGAT. 29

Allt för bilen!
AB DAHLBERGS
MASKINAFFÄR
GÖTEBORG
KASERNTORGET 9
Tel.: (växel) 17 06 20

AIR CHUTES
IRVIN

IRVIN
FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG
Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM
Tel. 62 47 00 Telegr.-adr. Irvinchute

"ENSTÖRINGAR" PÅ...

Forts. fr. sid. 8.

pottkanten någonstans på färdlinjen. Men jag tog mig i alla fall fram hit fast det tog tid. För övrigt anser jag det är börande badas!

Men nu var det klippt! Nu blåste den friskt igen, diskussionsstormen kring för- och nackdelar hos respektive »kvartettets» lilla flygplan.

— Mose kryper ju fram, sa Ivan. Nej, köp dig en »Stürmer», som jag har. Den marschar på över 200 km i timmen trots att motorn är på 55 hästar. Och landar inte fortare än 65 km/t med klaffarna nere. Jag gav bara 11 000 för den, obetydligt använd. Motorn drar inte mera än omkring 11 liter i timmen och jag flög hit från Malmö i morse på en fyllning. En fulländad konstruktion — se vilka linjer!

— Stürmer är för dyr — ja, det är Mose också, inföll Olle. Min Topsy kostade ny 7 900 kr men jag köpte den använd för 3 500. Det är inte mycket soppa som går åt till 32-hästarn. Bara så där en 8 liter i timmen. Med restitution av bensinskatt m. m. blir det ungefär 7½ öre per mil — när bensinpriset blir som före kriget alltså. Och kärnan marschar på 150 km/t — ja, kanske 140...

— ... eller 130 eller 120, retades Ivan. Du har ju hållit på två dar från Karlstad, eller hur?

— Jag skulle hälsa på en bekant i Örebro i går.

— Hm!

— Hörnu Olle, du talade om bränsleekonomi, sa Erik. Även om dina skepparhistorier håller streck blir du klart slagen av 17-hästarn på min AM-6. Det har kostat mig knappt en femtiöring att flyga hit från Väingsö. I övrigt är min kärna förbaskat listigt ihopkommen. Principen med två stjärtbommar och motorn med sin skjutande propeller mellan dem hindrar folk att gå in i propellerfältet. Det blir också bättre sikt. Två bommar är idealet om man vill ha skjutande propeller. AM-6:an är framtidens ensitsare. Bara italienarna får igång storsérjetillverkningen riktigt så kan varena springgrabb över 18 år skaffa sig en AM-6.

— Gud bevara gågossarna! utropade Ivan. Men skulle någon av er förmoda att kaffet har stått och kallnat på restaurangen? Och se, nu börjar halva Stockholm strömma till för att beta grönt och beskåda landningstävlingen i eftermiddag. Vi ska väl vara med?

— Skulle vi inte bada, grabbar? undrade »don Ernesto», som under snackets gång rotat kring sin motor och hittat felet. Förresten, jag får ju inte tävla med min motorseglare så jag kan ju bada under tiden.

— Ja, se där, flabbade Ivan. Köp dig en Stürmer så får du vara med i vettiga sportflygares tävlingar!

— Eller en Topsy...

— Eller en AM-6...

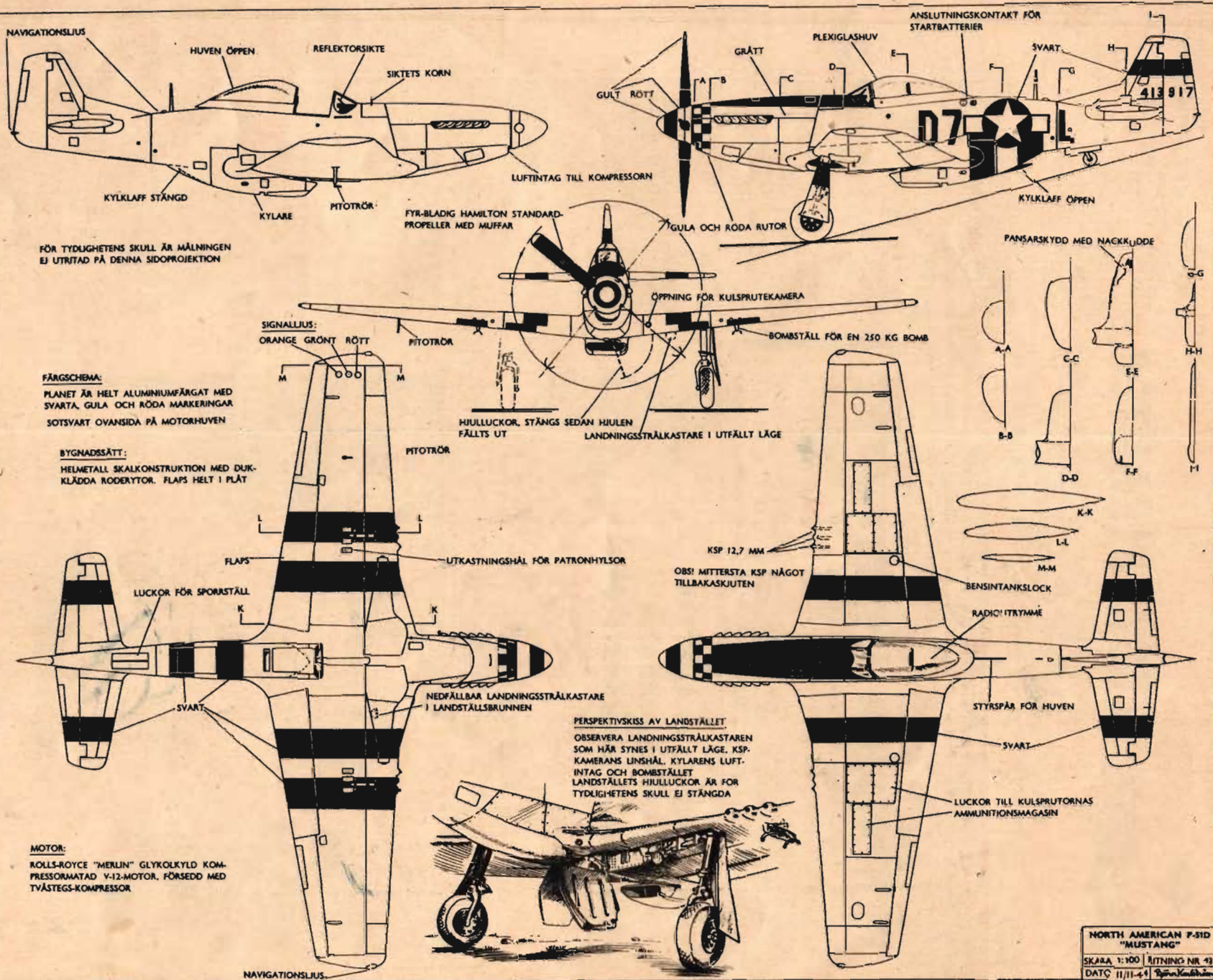
— Vi får se, sa »don Ernesto», när jag blir rik nog att göra mig av med Mose — och rik nog att inte sätta termikseglingen och bränsleekonomi i första rummet! Men jag får nog inte mycket för den. Inte så mycket som den är värd i alla fall.

— Nej, utvecklingen går ju sin gilla gång och folk blir med tiden allt förståndigare! avslutade Ivan diskussionen för den gången.

Pro Mille.

FLYG och B. KARLSTRÖM

**NORTH-AMERICAN
P-51D "MUSTANG"**



NORTH AMERICAN P-51D
"MUSTANG"
SKALA 1:100 RITNING NR 43
DATUM 11/11-44

Tillverkare: North-American Aviation Inc, Los Angeles Municipal Airport, Inglewood, Kalifornien, USA.
Typ: jaktbomb och eskortjakt.
Bemanning: 1 man.
Motor: Rolls-Royce Merlin 68 (Packard V-1000) på 1.630 hk.
Maxhastighet: 684 km/h.

Flyghöjd: 3000 km (med extra tankar).
Topphöjd: C:a 12.000 m.
Spännvidd: 11,27 m.
Längd: 9,82 m.
Höjd: 3,90 m (till fönstrets spets, stående på marken med lyft stöjt).
Vingyta: 21,90 m².
Revi: 6 st 12,7 mm ksp i vingarna samt en 250 kg bomb under vardera vingen.



FLYGASPIRANTER.

De, som under år 1945 vilja bliva officers-, reserv-officers-, flygingenjör- eller meteorologaspiranter vid **FLYGVAPNET**

skola före den **10 januari** insända ansökningar härom till Chefen för flygvapnet, Stockholm.

Under år 1945 kommer antagning av reservintendentsaspiranter icke att ske.

Upplysningar rörande anställning, utbildning och avlöning ha tillställts rektor vid allmänna läroverk och andra läroanstalter, som giva för anställning kvalificerande avgångsexamen, och kunna dessutom erhållas från flygstabens utbildningsavdelning, Stockholm, telefon "FLYGVAPNET".

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. Platsanskaffn. Vårterm. börj. 15 jan. Begär skolans prospekt.

**MEDALJER, PLAKETTER
FÖRENINGSMÄRKEN
KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN**

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.



SPORRONG & CO.

KUNGSGATAN 17, STOCKHOLM. TEL. NAMNANROP "SPORRONG & CO."



Skrädderiavdelningen rekommenderas.

Storg. 50 **CARLANDERS** Tel. 22 78
HALMSTAD

BÄTTRE ELLER SÄMRE...

Forts. fr. sid. 26.

på kost, som är okänd på den europeiska krigsskådeplatsen och de har praktiskt taget ingen möjlighet att någonsin få vila ut.

Att flyga fördrar nerver av stål och en fullständig kontroll över alla sinnen. Att genom överansträngning få förstörda nerver är betydligt lättare i Stilla havskriget än i kriget mot Tyskland till följd av de speciella förhållanden under vilka kriget mot Japan föres. Flygning är mera svår genomförbar över Stilla havsområdena ty det är här omöjligt att förutsäga väderleken på samma sätt som i Europa. Där kan meteorologerna exakt ange molnförhållanden m m för en hel dag framåt. I Stilla havet kan flygning i ena ögonblicket vara utförbar till följd av väderleken, men blott en kvart senare kan himlen vara blå utan ett moln. Ej heller kan så stora förband hållas samman som i Europa. Den förbandsflygning som utföres i Stilla havet är spännande och nervpåfrestande. Med vingspets intill vingspets kämpar förbanden sig fram genom tropiska oväder, fiendlig luftvärnseld och fiendliga jaktanfall under anfallsföretag som ofta kräver både 8 och 9 timmar i luften. Det är kanske inte många som förstår vad detta kräver av flygplanbesättningarna — men härigenom svetsas de också samman för kampen mot de båda fienderna, Japan och Naturen. G. F. L.

EN ALLISON-MOTOR...

Forts. fr. sid. 23.

vingprofilen. Härigenom kommer man att eliminera den del av flygplanets skadliga luftmotstånd, som utövas av de konventionella motorinstallationerna i utstående och omfångsrika motorgondoler.

Ytterligare en fördel har uppnåtts vid konstruktionen av den nya motorn. Genom att vid hopsättningen av de två 12-cylindriga motorerna vända den ena bak och fram har man fått de båda vevaxlarna att rotera åt motsatt håll och på så sätt eliminerat de stora gyralkrafterna från vevaxelpartiet.

Effekten per cylinder uppgår till 125 hk, en siffra, som ju är mätlig i förhållande till de 140 à 150 hk/cyl, som det talas om i samband med flygmotorutvecklingen i ovan nämnda numret av FLYG. Dessa senare prestandavärden ha dock säkerligen uppnåtts på bekostnad av driftsäkerheten. En annan intressant siffra erhålles ur typbeteckningen, där siffrorna 3420 antagligen betyda den totala cylindervolymen, uttryckt i kubiktum. Denna skulle i så fall vara 56 043 cm³ eller 2 335 cm³ per cylinder. Som synes rätt stora »burkar».

Konstruktionsarbetet på den 24-cylindriga motorn påbörjades redan så tidigt som år 1937, strax efter att den första 12-cylindriga Allison-motorn genomgått sina slutprov på Wright Field. Arbetet låg dock nere under 1939—40, emedan alla krafter måste sättas in på att ytterligare utveckla och stegra produktionen av den 12-cylindriga typen för att möta flygvapnets behov av motorer för jaktplan. År 1941 återupptogs och forcerades konstruktionsarbetet samt blev färdigt i början på 1942.

CURTISS P-43 BESEGRAR

Forts. fr. sid. 7.

västra Indien och flög rakt österut nära stan- den Lhasa, sedan gjorde en S-kurva mellan de två spetsar, som var rakt framför mig, sedan svängde åt söder och flöt in i Indien, återigen svängande åt sydväst och höll den kursen, tills den förenade sig med Padna eller Ganges och tömdes i Benga- liska viken.

Min P-43A hade nu klättrat upp till 6 000 m. Under mig kunde jag se de vita molnen i dalgångarna. Jag gjorde omkring 380 km/t. Jag svängde med floden i dess »S» mellan bergen. Under mig kom nu bergen floden nästan att flyta åt motsatt håll och från min förmånliga utsiktspunkt upptäckte jag att jag såg ned på världens största canyon.

Över förbjudna staden

Jag fortsatte att klättra åt sydväst följande det trånga passet. Jag mötte en mindre flod, som kom ned från norr och förenade sig med Brahmaputra. Jag svängde upp efter denna och efter 65 km kom jag till Lhasa, Dalai Lamas stad. Den förbjudna staden låg norr om den lilla odöpta floden; den bestod av björnfärgade hus och var byggd på en öppen platå. Från Lhasa steg landet snabbt mot norr och på mindre än 50 km var bergen högre än 6 000 m. Kartorna är icke exakta och avstånden i denna klara luft bedrägliga men det var den uppfattning jag fick.

Jag cirklade över Lhasa och färgfotograferade staden och Dalai Lamas palats. Norr om Lhasa identifierade jag Tengri-Nors spets och påminde mig att nära denna bergspets flöt fem stora asiatiska floder upp: Irrawaddy, Salween, Mekong, Yangtse och Gula floden. Här var fem floder, vilkas källor låg så nära varandra att man nästan kunde se dem samtidigt — och ändå låg deras mynningar tusentals kilometer från varandra från Kinesiska sjön till Bengaliska viken.

Min kurs gick nu från floden när jag vände nosen på jaktplanet mot de stora toppar, som nu kom upp över jordens välvning. T. o. m. på den höga höjd jag nu hade nått — över 7 500 m — kunde jag endast flämta över deras väldighet. När jag vred huvudet runt och tog mina bilder tog jag i en enda blick in ett område, som måste ha varit bortåt 2 000 km i diameter. I ett svep passerade mina ögon från de ångande djupen i Assams djungler till de omkring 3 000 m höga Naga-bergen och sedan från dessa rena fotkullar till Himalajas avlägsna snö — världens tak.

Med turbon på för fullt klättrade jag vidare — över 8 200 m nu — och långt åt väster såg jag Himalajas slut. Jag närmade mig Kanchenjunga och cirklade runt denna imponerande 8 500 meters pyramid och fortsatte med min färgfotografering. Jag flög vidare mot Makalu- och Chamo Lhani-topparna, medan det lilla jaktplanet stadigt klättrade uppåt. Även i den slöhet som kommer av syrebrist — eller aeroembolism som flygläkarna säger — var jag stolt över den högljudda amerikanska motorn, som drog mig vidare och vidare upp mot världens topp.

Det lilla jaktplanet och jag flöt ut över Makalu. På andra sidan mot Everest såg jag Kamet. Sedan mötte spets efter spets min blick. Där var Chamo Lhani, Cho-

miomo, Kanchenjau, Cho-ouy, Gyachung Kang, Lhotse (Everests södra spets) — tills mina ögon slutligen och med vördnad, som om jag hade sparat den största till sist, mötte Everest, som i Tibet kallas Chamolang, Den heliga.

Bara Everest kvar

Everest var nu den enda topp, som reste sig över mig. Alla de andra hade besegrats av mitt lilla jaktplan. Jag satte rak kurs mot de väldiga rödgula klipporna, alla täckta av snö och is utom där den eviga vinden sopat bort överdraget. På 9 000 m såg jag Everests »plym», bildad av snön som blåstes bort från toppen. Denna dag pekade den mot söder, buren av den nordliga vinden, och solen sken genom den.

Över Everest nu motstod jag frestelsen att flyga tätt intill den väldiga toppen på nedvindssidan — det måste vara förskräckliga »nersvep» där och jag hade fått respekt för svagare fallvindar i lägre delar av världen. Flygande rätt över den södra toppen, Lhotse, fotograferade jag Everest mot himlen och när jag öppnade glashuven kände jag den kyliga luften. Jag såg att min termometer visade 22 grader under noll, vilket ehuru kallt inte ens är i närheten av den temperatur man skulle kunna vänta på denna höjd var som helst annanstans än i Himalaja-området. Ty de varma monsunvindarna från Indiska oceanen stiga hastigt utmed den kraftiga slutningen och troposfären ligger sålunda här tydligen högre.

Everest föll allt längre ned och jag kände glädjen över att vara högre än världens högsta berg och ändå fortsätta att stiga. Slutligen på 11 000 meter enligt höjdmätaren — vilket är över 12 000 meter, troligen bortåt 13 500 meter, kalibrerat i förhållande till lufttryck och temperatur — passerade jag den punkt då jag med tanke på mitt hjärta och mina lungor gjorde bäst i att vända hemåt.

Ville inte bli "permanent"

Jag kunde redan känna symtomen på aeroembolism så starkt att jag ena ögonblicket ville skrika åt mig själv, slå mig själv i huvudet det nästa och klappa mig själv på ryggen ett annat. Det är en märkvärdig sorts »belastning» flygaren får på hög höjd och det är bäst att vara försiktig. Jag ville verkligen inte plötsligt falla i sömn och dyka ner för att bli en permanent kvarleva bland lamas i Tibet.

Hur som helst, mina ögon kunde inte längre se tillräckligt bra för att uppskatta bergens skönhet och det minskade trycket förorsakade ytterliga obehag för min mage. Även med syrgasreglaget vidöppet gäspade jag upphörligt och när jag lyfte min kamera för att fotografera tycktes den väga flera ton. Jag kunde inte ens komma ihåg, om jag hade hört exponeringsmekanismen i kameran gå eller inte. Ni förstår på denna höjd absorberas inte det syre, som man har med sig i planet, av blodet även om det kommer till lungorna gott och väl. Hur som helst, när jag öppnade huven slog den kalla luften mig i ansiktet och piggade upp mig tillräckligt för att jag skulle besluta mig för att gå ned.

Termometern på instrumentbrädan visade 50 grader minus och var i botten. Det måste vara kallare än 50 grader och det är kallt nog. Under mig var bergen på

kartan nu betecknade med den vanliga frasen »outforskat område utan administration». Kanske någon topp i den kedjan var högre än Everest — vem vet?

Jag passerade över Everest och tog mina sista bilder från den högsta höjd jag nådde — omkring tre kilometer över det stora berget.

Bara för att lätta hjärnan, som snabbt höll på att bli berusad av höjden, försökte jag avfyra mina kulspjutur men de var frusna. I en dykande sväng med fullt gaspådrag gick jag ned till exakt 9 150 meter, passerade över Everest och dök in i »plymen». Jag fick omedelbart anledning att vara tacksam för att jag tidigare tagit mitt förnuft till fånga och inte flugit tätt intill bergstoppen på nedvindssidan. Jag greps nämligen av det våldsammaste »nersvep» jag någonsin kunnat drömma om.

Gripen av en jättehand

Det kändes som om en jättehand hade sträckt upp från Chamolang och drog mig hårdhänt mot Nepal, landet rakt nedanför. Min kamera kom upp och slog till mig under hakan och mina kartor flög ur sitt fodral och spreds över hela förarsätet. Jag slet bort kartbladen ur ögonen, vände nosen ned mot Asien och ställde om propellern. Nästan innan jag hann ana det var jag ute ur »nersvepets» och seglade elegant fram på 7 500 meters höjd — bortåt 8 km söder om den stora toppen. Jag hade tappat minst 1 600 meter i höjd.

Med värkande huvud men jätteglad i alla fall svepte jag fram över maharadjans palats och landade i Cooch Behar. Fem timmar och tio minuter hade trippen tagit. Jag hade varit över världens kanske mest otillgängliga område. Det var förbjudet inte bara av naturen själv utan också — som jag snart nog blev varse — av folkets religion.

Kort efter det att jag landat fick jag nämligen ett brev, som sedan skulle förfölja mig under hela min militära karriär. »Ni måste förklara varför ni flög över Everest och in över Nepals territorium.»

Men i en Calcutta-tidning skrev en journalist om flygningen över Himalaja: »Medan det kostade engelska staten många månaders förberedelser och några hundra tusen pund att flyga över Everest år 1927 tog det den amerikanska flygaren överste Scott bara fem timmar av hans rutinprovflygning en morgon och kostade några tiotal liter flygbensin.»

Det är klart, att jag rodnar, när jag tänker på att min ridderlige tidningsman inte tog hänsyn till flygteknikens utveckling mellan 1927 och 1942.

(Forts. i nästa nr.)

OMSLAGSBILDEN

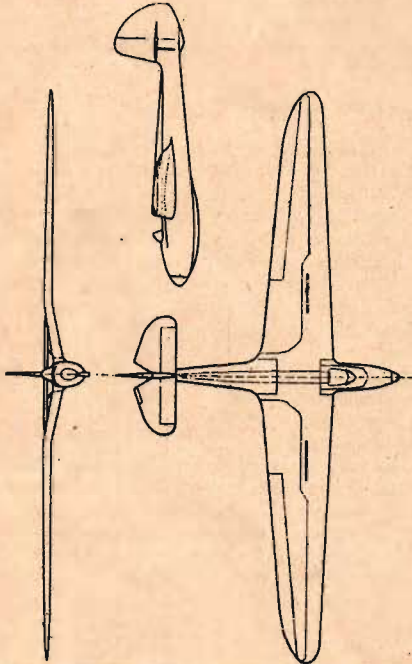
visar denna gång en »störstig» Lockheed Lightning, som får sina tankar fyllda med 100 oktans flygbensin på en permanent bas någonstans. En bild som bevisar att även stridsflyget har sin ovedersägliga skönhet.





En sådan här — eller större — segelplanbeskrivning kommer FLYG att ha i varje nummer under 1945. — T v: Det ungerska segelplanet R-17 »Moka» liknar ganska mycket det tyska konstsegelplanet »Hablcht».

Konstsegelplanet R-17 "Moka"



Den ungerska firmen Aero-Ever gjorde våren 1944 de sista provflygningarna med det nya konstsegelplanet R-17 »Moka». Planet är byggt i trä och midvingat. Vingen, som är »knäckt» vid skevrodderrotten, har byggts i ett stycke med »huvudbalk», hjälpbalk och fanérnäsä samt har storklaffar på översidan. Skevroddren är dynamiskt och statiskt balanserade. Kroppen har ovalt tvärsnitt. Sitsen är öppen. Bakom den korta skidan sitter i huvudspannet ett bromsbart hjul lagrat. Sidroddret är obalanserat. Stabben-höjdroddret har placerats tämligen högt och stötats till kroppens undersida. Det högra höjdroddret har trimroder. Skevroddren och storklaffarna påverkas med stötstänger, övriga roder med wire.

Den tillåtna maxhastigheten är 420 km/t men vid proven lär man ha kommit upp till över 500 km/t. Spännvidd 13,00 m, längd 6,50 m, höjd 1,60 m, vingyta 16,00 m², tomvikt 170 kg, flygvikt 270 kg, vingebelastning 17,50 kg/m², minsta sjunkhastighet 0,82 m/sek, bästa glidtal 1:22,5, normal flyghastighet 85 km/t, högsta hastighet med infällda storklaffar 420 km/t och med utfällda d:o 250 km/t.

Allebergsreglerna i Babyklassen

Med anledning av diskussionen om reglerna för kommande Allebergstävlingar ber jag härmed få framföra mina synpunkter.

En klubb som sänder ett lag till tävlingen kan göra det ur två synpunkter, dels för att tillföra klubben erfarenheter om termik- och sträckflygningar, dels för att tvävla om äran och priserna. Den första synpunkten är det väsentliga, priserna äro till för att sporra deltagarna att göra sitt allra bästa. Följaktligen bör tävlingen läggas upp så, att deltagarna får tillfälle att bedöma förutsättningarna samt planlägga och genomföra flygningarna, varefter vederbörande kan jämföra sina resultat med övrigas och därur dra slutsatser, som blir av värde för dem själva och för hemmaklubben. Med detta som utgångspunkt ber jag att få framföra följande.

1. Principen att tävlande själv får välja mål anser jag vara ideallikt. Detta tvingar deltagarna till ett grundligare studium av väderleksprognoserna och ett självständigt bedömande av förutsättningarna för sträckflygning. Visserligen tarvas det mera kunskaper i meteorologi men å andra sidan bör ingen missunna de deltagare som får några poäng på grund av deras större insikter i meteorologi, då vederbörande kanske ägnat en hel del av sin tid för att tillägna sig något av denna för segelflygning så viktiga vetenskap.

Om tävlingsledningen bestämmer målet och förutsättningarna är goda kan två segelflygare få samma poäng oavsett att den ene klarat sträckan »med ett nödrop» och den andre kunnat flyga dubbelt så långt utan ansträngning.

Vidare vill jag påpeka, att det är knappast möjligt för tävlingsledningen att så tidigt som kl 0730 välja den idealliska sträckan och den rätta färdriktningen för dagens tävling. Väderleksläget är ju i allmänhet underkastat förändringar under dagens lopp till

såväl det bättre som det sämre, vilket kan ha avgörande betydelse för sträckflygningens längd. Inträffar t. ex. en vindkantring på 180° kl 1200 kommer de tävlande som ej hunnit starta att få föra en hopplös kamp att med en Baby försöka nå ett t ex 50 km avlägset mål i motvind. Jämför höjdtävlingens sista dagarna där många deltagare inte lyckades komma tillbaka till startplatsen trots att mycket goda höjder nåddes.

Förslag: Bihåll 1944 års tävlingsbestämmelser oförändrade.

2. Principen att tävlande erhåller poäng motsvarande antalet flugna km projicerade på idealliska färdlinjen anser jag vara rättvist.

Förslag: Bihåll 1944 års tävlingsbestämmelser oförändrade.

3. Mållandningspoängen är ett kinkigt kapitel men tillgängliga uppgifter från tävlingen visar att av 46 flygningar har endast 15 genomförts med mållandning. Vidare framgår att av anmälda 1.084 sträckflygkilometer har endast 1.070 flugits (målflygningar och icke poängbelönade flygningar ej medräknade). Denna statistik visar att fullföljandet av en sträckflygning till självvalt mål vid knapp medelgod termik måste betraktas som en prestation och med hänsyn till den tid som föraren fått ägna orienteringen anser jag att han är värd ett tillägg på 50 %. En hög mållandningspoäng lockar lute en förare att välja ett mer avlägset mål än han tror sig kunna klara och därmed löpa risken att få landa på halva vägen och förlora mållandningspoängen.

Om den tävlande uppnår angivet mål har han utan tvivel planlagt och genomfört sin flygning bra och är värd att oss säga föreslagna 50 %. Har han landat 2 km från målet är prestationen lute fullt så bra men flygningen är inte så dillig att man med rent samvete kan dra bort de 50 % som en mål-

landning skulle ha gett honom. För att er-hålla en rättvisare poängvärdering kan man givetvis finna mer eller mindre komplicerade formler, som minskar mållandningspoängen ju längre från målet den tävlande landar. Villkoret för att en sådan formel skall införas är att den lute nämnvärt belastar tävlingsledningen med kontroll av landningsplatserna. Först bör emellertid undersökas huruvida behov av en sådan formel föreligger.

Årets tävlingar visar att vid 4 av 46 flygningar har den tävlande flugit mer än 9/10 av den angivna sträckan. Orsaken synes vara att förarna på grund av för låg höjd ej vågat sig in över Jönköpings stad. I allmänhet torde det förhålla sig så att antingen har den tävlande god höjd när han närmar sig målnområdet eller också har han tvingats landa tidigare. Under sådana omständigheter anser jag att reglerna för mållandningspoängen knappast bör kompliceras. Om man nödvändigtvis vill ha en ändring kan tävlande som landat inom ett område, som begränsas av en cirkel med radien = 1/10 av målsträckan, erhålla 25 % i mållandningspoäng.

Förslag: Bihåll 1944 års tävlingsbestämmelser ev. med ovanstående tillägg.

4. Höjdtävling med Baby åtföljd av landning på startplatsen är en chansartad tävlingsform. Ökar vindstyrkan till c:a 12 m/sek har den tävlande ingen möjlighet att komma tillbaka till startplatsen även om termiken skulle vara bra. En guld-C-flygning under tävling kommer i sådant väder att belönas med 0 poäng, vilket får anses orättvist. Om däremot alla flygningar poängbelönades där landning skett på mindre avstånd än 20 km från Alleberg skulle poängbelöningen bli mera rättvisande. Höjdpöingen bör inte väljas för hög för att fresta mindre övade förare att utföra längre molnflygningar eller för att ge förare, som försatt sina plan med elektriskt drivna girindikatorer, för stor fördel. Som lämpligt värde vill jag föreslå 2 poäng pr 100 m höjdvinst. Denna tävlingsform medför dels att god höjd kan nås innan landning måste företas, dels att planen sprids ut på ett större område, så att risken för sammanstötningar i moln minskas, dels att båda lagmedlemmarna blir i tillfälle att tvävla samt till slut att tävlingen blinner avslutas i tid.

För att inte förelägga mindre övade förare för stora uppgifter bör höjdtävlingsmoment inte inläggas i samband med målflygningarna under de 6 första tävlingsdagarna. Molnflygning bör vidare vara förbjuden inom närzonen.

Förslag: Poängbelöna alla flygningar med 2 poäng pr 100 m höjdvinst, där landning skett på mindre avstånd än 20 km från Alleberg.

5. Poängbelöning av varje flygning med 5 min utan höjdförlust kan knappast rekommenderas. Vid god hangvind kan ett lag hinna 6-8 flygningar om 6-8 km längd pr dag och skulle sålunda tillföra laget c:a 50 poäng. En sådan trafik är knappast förenlig med en segelflygtävling. För övrigt skulle tävlingsledningens arbete öka ofantligt. Har en tävlande däremot lyckats flyga 15 km har termiken sannolikt varit honom behjälplig i så hög grad att flygningen bör poängbelönas.

Förslag: Poängbelöna alla flygningar som uppgår till 15 km längd.

Fred. Nordholm.

SCHWEIZARNA är som bekant överdängare i att ta flotta segelflyg- och glidflygfotos. Här nedan visas en bild som sitter på omslaget till ett nummer av »Schweizer Aero-Revue». Rasande trevilligt taget foto — man önskar nästan att flygaren vore »en annan».



RISKERA EJ att gå miste om någon segelplanbeskrivning! Prenumerera på FLYG för 1945 - helår kr 9:75.

NORGE KOMMER IGEN!

Man ser ofta i den svenska dagspressen samant i FLYG:s spalter meddelanden om modell- och segelflygverksamhet på andra sidan Sundet men aldrig något om vad som försiggår på andra sidan Kölen. Den svenske läsaren kan med skäl fråga sig om det finns något sådant flyg i Norge just nu.

När Danmark och Norge angreps i april 1940 så märkte man nästan med detsamma att ockupationsmakten gick efter två skilda linjer i de två länderna. I Danmark användes till en början mildhet men i Norge helt andra metoder — som torde vara kända i Sverige vid det här laget...

Vid tiden för ockupationen fanns det i Norge en hel del modellflygklubbar. Till att börja med fick de fortsätta sin verksamhet, ehuru med en del inskränkningar på grund av material- och lokalbrist. Men när tyskarna införde undantagstillstånd i Oslo i september 1941 upplöstes alla ungdomsorganisationer och därmed även modellflygklubbarna. Dessa hänvisades till att gå in i en av Quislings organisationer, Hirdens Flygkorps, som hade lagts upp efter mönster av det tyska NSFK. Ledare för »korpsen» var en man vid namn Trygve Gran. Denne, som är engelsk major från förra världskriget, visade ockupationsmakten sin lojalitet redan under krigshandlingarna i Oslo 1940.

Hirdens Flygkorps fick inte den anslutning som väntats från visst håll, ty ingen god norрман ville vara med i en av Quislings sammanslutningar. »Flygkorpsen» hade heller inte någon vidare framgång vare sig i modell- eller segelflygverksamheten.

Men modellflygklubbarna landet runt fortsatte i lugn och ro sitt arbete tills materialet tog slut alldeles. Segelflygningen, som ju inte kan bedrivas i hemlighet, lades ner.

I dag har den norska ungdomen andra saker att tänka på. Den står mitt uppe i den kamp som skall rensa luften över Norge från främmande fåglar. Men tro inte att norsk ungdom inte är flygsinnad. Kriget har lärt den vilken betydelse ett starkt flygvapen har — och de som kommer västerifrån med det återuppbyggda norska flygvapnet har nya idéer med sig. Och även fredens flygtrafik kräver norsk insats.

Norsk ungdom ser fram emot den dagen den kan få tävla med sina svenska kamrater.

Frank.



EN FOTOGRAFISK TRAGEDI

Olle låg på Alleberg och skulle försöka ta A-diplom. När han gjort de första lufthoppen började han känna sig som en örn och bad en kameraförädd kamrat att ta ett dramatiskt kort av honom vid ett segelflygplan. Samma afton lämnade han in filmen till en fotofirma i Falköping för framkallning och kopiering. Medan han ändå var i stan skrev han ett kort till sin flicka: »Hej, jag mär bra, hur mär du? Om ett par dar får du från en fotofirma härstüden ett foto som visar hur jag ser ut när jag svävar i rymden. Vänligen Olle.» — Men kamraten, den boven, hade för säkerhets skull knäppt två kort, fast det andra inte var fullt så lyckat, och fotofirman sände av ren välvilja båda korten till Olles flicka. Numera påstår Olle att kärlek är trams.

P. M.

”STORK” I MINIATYR

Forts. fr. sid. 10.

Passagerarens gasreglage sitter längst t h på panelen.

Data och prestanda: spännvidd 9,6 m, längd 6,6 m, höjd 2,1 m, vingyta 13,0 m, stabilisatorns spv 3,17 m; — tomvikt 385 kg, bränslevikt (66 liter) 48 kg, olja (8 liter) 7 kg, förare och passagerare 156 kg, bagage 54 kg, max flygvikt 650 kg; — vingbelastning (max flygvikt) 50 kg/m², effektbelastning (d:o) 7,2 kg/hk; — max-hast. vid 2 570 varv/min 180 km/t, marsch-hast. vid 2 300 v/min 160 km/t, d:o vid 2 100 v/min 145 km/t, glidtal utan klaffar 1:8, d:o med klaffar 1:5, landningshast. normalt 55 km/t, stallhast. 60 km/t, stighast. vid marken (max flygvikt) c:a 3 m/sek, flygsträcka utan reservbränsle c:a 500 km, d:o med reservbr. c:a 800 km, topphöjd 5 000 m, tjänstetophöjd 4 000 m. — Landningssträcken blir med 0° klaffvinkel vid 60 km/t 65 m, med 26° klaffvinkel vid 50 km/t 55 m och med 40° klaffvinkel vid d:o hast. 50 m — allt med normalt ansatta bromsar. Startsträcken är med 13° klaffläge i vindstilla c:a 50 m. — Bränsleförbrukningen är vid 2 300 v/min omkring 22 l/tim. I stället för 34 kg av bagagevikten kan en reservtank med 40 liter bränsle installeras.

I ovanstående stämmer inte flygsträcken 500 km alldeles — enligt uppgifterna borde den vara endast 400 km. Men vi får väl se efter fortsatta prov — kärran är ju alldeles ny och inte fullständigt utprovad ännu. Men efter allt att döma är det just ett sådant flygplan som Sverige ropat efter i många år.

Pro Mille.

”MANÖVER-C”

Luftfartsmyndigheten har nu godkänt ett av KSAK framlagt förslag om vissa tillägg till bestämmelserna för erövrandet av glid- och segelflygdiplom.

För C-diplomet har ett alternativ nr 2 tillkommit, vilket måste anses innebära en stor förbättring. Tidigare har som bekant provet för C-diplom innefattat en segelflygning av minst 5 min varaktighet med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust. En förutsättning för att C-diplomet skulle kunna erövas enligt denna bestämmelse har varit att »segelflygväders» — och mycket gott sådant — rått just vid den tidpunkt då provet skulle avläggas. För den relativt oerfarne aspiranten på diplomet har detta ofta medfört väntan, chansflygningar o. s. v. Eleverna vid klubbar där hangflygning varit möjlig har haft stora fördelar framför andra. I vissa fall har eleven klarat sitt prov redan långt innan han kunnat anses fullt utbildad och den fortsatta C-utbildningen har fortsatt efter att diplomet erövrats. I andra fall har eleven tvingats antingen att göra ett alltför stort antal starter i förhållande till utbildningsstadiet eller också ha han — framförallt under vintrarna — måst avbryta sin utbildning, då han leke haft råd att kosta på starter för ett diplom som han ansett sig för länge sedan uppfylla fördringarna för. Proven har med andra ord leke allid utgjort någon exakt mätare på elevens flygskicklighet.

Följande alternativ till den gamla bestämmelsen har nu tillkommit: »Proven omfatta 5 flygningar envar av minst 2 min varaktighet jämte mållandning. Vid varje flygning ska utföras en 300 graders högersving och en 300 graders vänstersving. Svängarna ska utföras med tydlig lutning och korrekta roderutslag. Samtliga fem flygningar avslutas med mållandning inom en cirkel med 50 meters radie. Cirkelns mittpunkt utmärkes med en flagga eller duk. Mellan provflygningarna må utföras flygningar, som leke uppfylla ovanstående villkor. Provflygningarna ska utföras inom en tidrymd av ett år.»

För C-diplomet fördras även — antingen proven utföres enligt den gamla eller den nya bestämmelsen — att eleven efter att ha

Forts. på sid. 35.

Brev från Finland



Jorma Pajanen med sin dieselmodell.

Red har fått julpost från modellflygare i Helsingfors. Finnarna flyger mer än någonsin och lovar att klä de svenske i nästa landskamp med FAI-modeller. En gren som på sistone blivit föremål för mycket intresse är flygning med dieselmodeller. Flera goda konstruktioner har gjorts och de svenskar som var i Jämi i somras minns nog Salenius' dieselmodell som ett verkligt »krutåk» — god för 4—5 min med en motortid på 40 sek.

Ett nytt »krutåk» har nu konstruerats och

byggts, och redan vid dess första framträdande visade den sig vara lika bra som Salenius' modell. Konstruktören heter Jorma Pajanen och är för närvarande i Finska Normalflyceets modellflygklubb — den post som Salenius tidigare innehade. Modellen är av robust konstruktion och helt och hållet byggd i hårdträ, varför vingbelastningen är relativt hög, omkring 30 g/dm². Starten går i regel mycket brant, nästan så brant som de amerikanska modellernas. Vanligen brukar det vara svårt att förena god och brant start med gott glid men Pajanens modell glider lika bra som den startar. Vid en trimningsflygning utanför Helsingfors för en tid sedan gjorde den en grandios tur på hela 9 min trots att den haft hjälp av motorn under endast 47 sek. Eftersom dagen var mulen och disig torde termik ha varit utsluten. Ritning av modellen finns tyvärr lute, varför FLYG:s läsare får nöja sig med ett foto av den.

Den som står för modellens framfart är den i Finland allenarådande Dyno I-motorn. Denna motor har visat sig passa suveränt till modeller med spännvidd 100—120 cm. Varje sommar utdelas en eller ett par motorer av denna typ till framgångsrika modellflygare i modellflygklubb i Jämsiljärvi och i somras fick som bekant »Bananen» motta en dylik, som han enligt hörsägen nu skall ha utnyttjat till fullo.

Till slut meddelar finnarna att de med hela sin själ för närvarande går in för att konstruera och bygga för vinterns stortävlingar.

RÅ.



Tre som visade framfötterna vid Skånska mästerskapen i modellflyg på Bulltofta. Överst den nya stjärnan Karl G. Nilsson, Bjuv, tvåa i S 2. — Därunder t v skånemästaren i S 3 Ove Melssner, Bjuv, och t h mästaren i S 1 Bertil Olsson, Eslöv.

SKÅNEMÄSTERSKAPEN

Den kanske mest krävande modellflygtävling som någonsin hållits i Skåne var 1944 års Skånska mästerskap på Bulltofta flygplats i Malmö. Den hårda och ojämnna vinden satte deltagarna på hårda prov. Något över 100-talet modeller ställde upp i kampen om de 4 mästerskapen (motormodellklasserna hade slagits samman till en enda).

Santliga klasser fick nya mästare men då det inte var någon dag för outsiders blev de nya platserna besatta av gamla kända tävlingsrivar.

Klass S-2 vanns av Bertil Olssons bror Ove. Dessa två bröder har alltid härjat svårt i prislistora vid tävlingar i Skåne men vid årets DM slog de nästan alla rekord. Tvåa i klassen blev överraskande en av Bjuvklubbens yngre förmågor.

Lagmästerskapet gick som väntat till Bjuvs MFK, som därmed ytterligare ökade sitt antal inteckningar i Aeroklubbens i Skåne vändningspris. God tvåa blev Eslöv men under derligt nog fick Malmö-klubbarna stryk även av Bjuvklubbens 3:e lag.

Resultat:
KLASS S 1: 1) Bertil Olsson, Eslöv, 1.30,8, 2) Anders Håkansson, Malmö, 1.21,1, 3) Malte Mårtensson, Eslöv, 1.20,9.

KLASS S 2: 1) Ove Olsson, Eslöv, 1.36,7, 2) Karl G. Nilsson, Bjuv, 1.17,8, 3) Ernst Persson, Höör, 0.54,2.

KLASS S 3: 1) Ove Melssner, Bjuv, 2.15,9, 2) Bertil Olsson, Eslöv, 1.24,1, 3) Sven-D. Sjunnesson, d:o, 1.16,1.

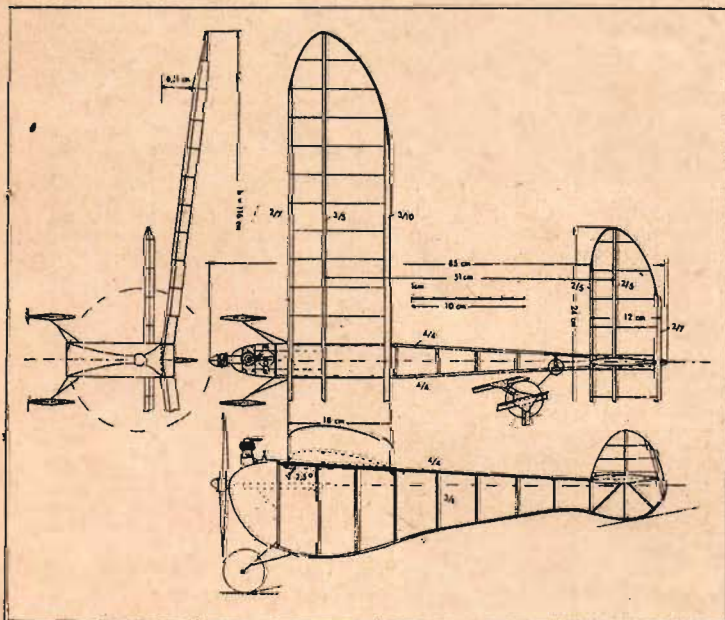
KLASS G: 1) Gunnar Persson, Bjuv, 0.54,1, 2) Bertil Olsson, Eslöv, 0.48,0, 3) Ove Olsson, d:o, 0.41,6.

LAGTÄVLING: 1) Bjuvs modellflygklubb, 807,7, 2) Eslövs flygklubb, 729,2, 3) Bjuvs modellflygklubb 3:e lag III, 602,1. Ge-Pe.

Förbränningsmotormodell

D 117

I flygtidskriften »Schweizer Aero-Revues» hittar vi denna ritning till en förbränningsmotormodell av enkel konstruktion, kallad D 117 (tydligt konstruerad av A. Degen, som signerat beskrivningen). Modellen sägs ha goda flygegenskaper och är enkel att bygga. Vingprofilen är RAF 32 och inställningsvinkeln 2,5°. Stabben är symmetrisk och icke bärande. Kroppshöjden är stor. Om D 117 byggs rätt skall vingbelastningen bli 27—30 gram/dm².



"MANÖVER-C"

Forts. fr. sid. 33.

erövrat B-diplom skall ha gjort minst 20 flygningar med segelflygplan och av dessa skall minst 15 ske med s k högstart.

De nya bestämmelserna för »manöver-C» (som förmodligen facktermen kommer att lyda) gäller endast på försök till den 30 september 1945.

I de nya diplombestämmelserna märks dessutom kraven på ett visst minimalantal starter även för A- och B-diplom. För A fordras sålunda minst 25 starter och för B likaledes minst 25 starter efter A-diplomet. Denna bestämmelse har redan tidigare praktiserats av vissa klubbar men nu är den således generell.

Slutligen kan nämnas, att särskilda bestämmelser utfärdats för sådana elever, som redan inneha motorflygcertifikat (minst A:2). En sådan elev behöver för att få A-diplom en-

dast göra de 6 stipulerade proven utan att ha gjort några glidflygstarter tidigare. För B-diplomet gäller enahanda bestämmelser och för C-diplomet är föreskrivet att den nya bestämmelsen om »manöver-C» skall tillämpas.

Det heter till slut i de nya föreskrifterna: »Därest den huvudsakliga segelflygutbildningen av elev med motorflygcertifikat äger rum i segelflygplan med dubbelkommando, må segelflyglärare resp säkerhetsförare föreskriva det antal flygningar, som elev skall utföra, innan prov för C-diplom avlägges, varjämte kravet på ett A- och B-diplom tidigare skall ha erövrats bortfaller.»

Y. N.

Stockholms segelflygklubb beslöt vid sitt senaste årsmöte att organisera patruller inom klubben. Genom fävlung mellan patrullerna skall medlemmarna spöras att göra sitt bästa. I övrigt märktes bl. a. beslut om införande av byggdiplom och differentiering av flygavgifterna.

SIPOREX *lätthetong*

ANVÄNDES I STOR UTSTRÄCKNING AV

FLYGVAPNET

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

URHANDEL

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM

(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN



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)

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En Åttioserie

VAD HAR HÄNT: Den skrupelfrie flygbolagschefen Glenskys försök att ointetgöra 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 katastrof håller emellertid på att inträffa!

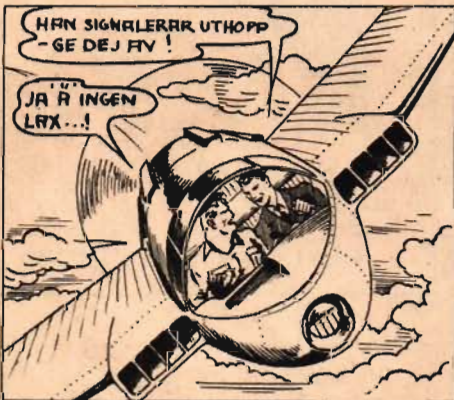


FORTÄRE - DET GÄLLER LIVET! NORD GICK UPP MED TIDBOMBEN I MASKINEN...!



BÅNG OCH NORD I TÄVLINGSMASKINEN...
JAG VISSTE DET. BERÄKNING ARNA HÅLLER!

DÅR KOMMER ETT JAKTPLAN!



HAN SIGNALERAR UTHOPP - GE DEJ FV!

JÄ Ä INGEN LÄRX...!



FLYGSOLDAT 113 BOM

AV 2418 BJARRE.



JÄ NU SKA MAN LÄGGA AV LUMPEN PÅ EIT PAR VECKOR! PERMISS ME CIVIL KLÄDSEL FÖRSTÅR DU. DE SKA VERKLIGEN BLI SKÖNT! O DU SKA GÅ VAKT HELA HELGEN SÅG JAG. HA HA HA!



HAN Ä SÅ FÖRARGLIG DEN DÅR KRON. TÄNK OM MAN KUNDE GE HONOM EN RIKTIG MINNESBETA EN GÅNG



HEJ DÅ BOM! OCH LYCKA TILL ME VAKTHÅLLNINGEN! DE SKA BLI KALLARE SA DOM I VÄDERLEKS-RAPPORTEN HÖ HÖ HÖ!

GRRR



AJ AJ! NU GLÖMDE JAG PLÅN-BOKEN I VAPENROCKEN!!



JÄ MÅSTE KILA UPP PÅ LOGEMENTET OCH HÄMTA PLÅNBOKEN. I DEN HAR JÄ NÄMLIGEN BÅDE TÅGBILJETTEN PENGARNA OCH PERMISSDELEN!

HALT!!



HALT SA JÄ! ANNARS SKJUTER JÄ! HÄR SLIPPER INGA CIVILPERSONER IN!



ÅTSKILLIGA TIMMAR SENARE!

SNÄLLE, SÖTE BOM, LÄT MEJ GÅ IN NU SÅ HINNER JÄ ÄTMINSTONE ME SISTA NATTÄGET. DE GÅR OM FEM MINUTER!

NEJ, HAR JÄ SA GT!!! JAG HAR MINA ORDER!

Halmstad

SKÅNSKA HEMBAGERIETS

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

Alex Anderssons Bageri

REKOMMENDERAR
sina utsökta brödsorter

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

A.-B. Janne Richardson, Halmstad

Tel. Namnanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar Cylindero-
vaxelslipning, lagergjutning
Lager av: Kolvlar, kolvbultar och ringar
Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källes» och »Bolinders»
★ Service och reservdelar för samma ★

Hälsingborg

Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11—3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5—7.
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64
D:r C. Peterson, Chiropractor.

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Kalmar

KALMAR LÄNS SLAKTERIER

försälja till lägsta dagspriser Charkuteri-
varor, Kött och Fläsk, Ost, Konserver och
Dellkattesser, Vilt m. m.

Återförsäljare på de flesta platser.
OBSERVERA! Ni kan alltid tryggt
lämna en KLS-butik, ty endast ett kon-
trollslakteri har a t r i n g kontroll.

Kungl. Medicinalstyrelsen utser veteri-
närer och mikroskopister, som utöva kon-
trollen utav råvaror, fabrikation och hy-
gien. Egna butiker i Kalmar, Oskarshamn,
Nybro, Högsby, Mällila, Mörlunda,
Rockneby, Emmaboda, Päråd, Färjestaden.

Allt för bilen

HOS

RYDBERGS

Tel. 3 57, 16 34

KALMAR NYA BILVERKSTAD

PRIVATFLYGETS...

Forts. fr. sid. 23.

svenskt privatflyg inte får möjlighet att
växa sig verkligen starkt, förrän man kan
flyga året runt och vara säker på att man
kommer dit man tänkt sig. Nu går detta
egentligen bara under några korta som-
marmånader. Medlen att bli oberoende av
vädret äro blindflyginstrument och radio.

Därmed står *kostnadsfrågan* som ett
dystert moln vid horisonten, ett moln som
nog för både klubbar och enskilda flygplan-
ägare ter sig mera hotande än det nor-
diska klimatets prövningar. Den saken be-
rördes också vid FTF-sammanträdet. Or-
saken till att flyginstrument och flygradio
äro så pass dyra ligger till stor del i den
gamla vanliga frågan om seriestorleken.
Kan man få tillverkning i stora serier går
priset ned. Men stora serier vågar inget
företag tillverka, om man ej vet att appa-
raterna kunna säljas.

Men — om myndigheterna skulle före-
skriva att *alla* flygplan måste ha radio, då
bleve situationen en helt annan än nu, och
dessa aldeles särskilt om kraven på radio-
utrustningarnas prestanda bleve lika, eller
åtminstone ungefär lika, i ett flertal länder.
Då skulle många fabrikanter ta den eko-
nomiska risken att konstruera lämpliga appa-
rater och bygga dem i stora serier. Och
så snart fabriken börjat sälja på allvar
skulle priserna börja krypa nedåt. Beträf-
fande instrumenten gäller i stort sett samma sak.

Nå, ännu är vi inte där. Men visste Ni
att man i USA *måste* ha åtminstone möt-
tagare för telefoni? Vad som redan före
kriget blev nödvändigt där, kommer så
småningom att bli nödvändigt här också,
om det svenska flyget utvecklas så som vi
alla hoppas.

Det står utan vidare klart att ett privat-
flygplans användbarhet ökas i och med in-
förandet av blindflyginstrument och radio.
Man blir mera oberoende av väderleks-
förhållandena och kan även under vinter-
halvåret använda flygplanet för resor, på
vilka man måste inträffa på viss plats vid
viss tid. Det går inte utan de nämnda
hjälpmedlen.

Flygsäkerheten skulle också ökas avse-
värt, ty det skulle bli helt onödigt att »åka
järnväg» på låg höjd i dåligt väder. Man
kunde flyga blint på ungefär samma sätt
som trafikplanen nu göra och alltid vara
säker på att kunna landa, hur dåligt vädret
än vore. Detta torde låta mycket tilltalande
för försäkringsbolagen, och det är inte
otroligt att — om vi en gång få flygradio-
stationer i tillräckligt antal och motsva-
rande apparater för flygplanen till mått-
ligt pris — premierbatter kunna beviljas
för de flygplan som förses med sådan ut-
rustning. Det kanske kan bli ekonomiskt
fördelaktigt att ha ett välutrustat flygplan!

Men vi måste komma ihåg att denna
framtida flygradiourrustning för telefoni
och blindlandning inte finns ännu. I USA
har man stor erfarenhet av flygradiotele-
foni och ifråga om blindlandningsappa-
ratur kan man vänta sig mycket, när eko-
radiotekniken anpassas för civilflygets krav.
Hur länge skall vi då behöva vänta på ny-
heterna? Ja, det beror på krigets varaktig-
het, på stormakternas luftfartsmyndig-
heter, våra egen luftfartsmyndighet, radio-
industrin och andra faktorer därtill, så en
spådom är nog svår att göra. Fyra — fem
— sex år?

Luleå

STÖRST och BÄST

Tapeter - Färger - Tekniska - Sjukvårds-
o. Förbandsartiklar - Parfymer - Kameror
och Fotografiska artiklar

JALA FÄRG- och DROGHANDEL
Luleå Telefon 22 29 - 15 94

Luleå Laddningsstation

G. H O L M
Nygatan 9 - Tel. 10 22

Bostad S. Strandgat. 27—29 C - Tel. 18 98
Laddar, reparerar, försäljer Bli- o. Radio-
batterier. Nya ständigt på lager
Lindar elektriska motorer och reparerar
elektriska apparater av alla slag

Norrköping

Strand Hotell

•Drottninggatan 2 - Hamngatan 4

NORRKÖPING - Tel. 269 24, växel 249 79

Servering av kaffe, the, smörgåsar m. m.
MODERNT - CENTRALT - NY REGIM
Vördsamt I. LJUNG

Piteå

TURLISTA för
Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

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

Telefon Luleå 25 04

ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

Uppsala

Aib. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN
Telefon G:a Uppsala 127.

Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

UPPSALA

Svartbäcksgat. 8. Adilsgatan 27.
Tel. 33944 Tel. 33922

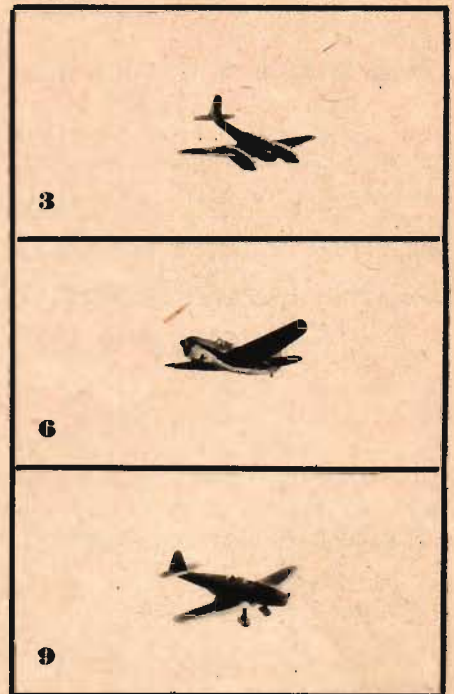
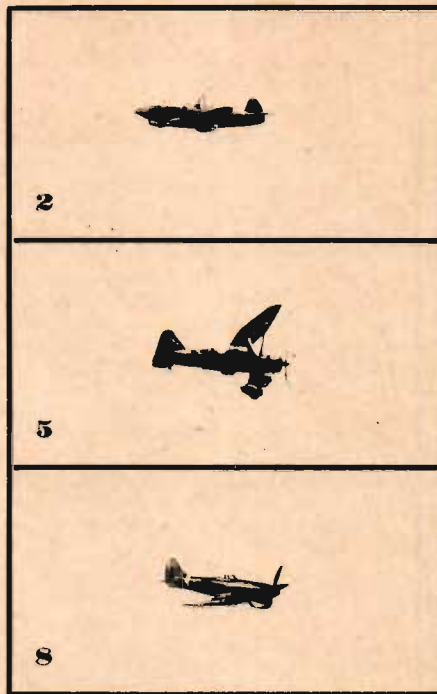
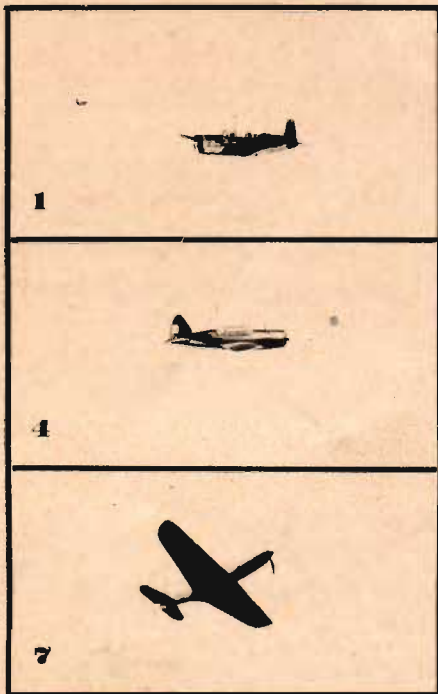
Gösta Danielsson

ÅKERI & GRUSTAG

Räbo, Tel. 367 04 - Bost. G:la Uppsala 1 04.

Transporter och grusleveranser utföres.

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 10



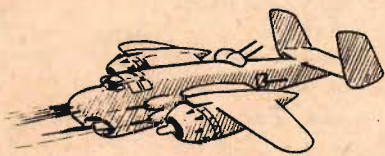
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 10 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

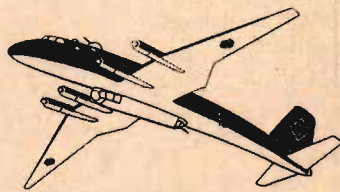
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyrrer är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 10 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 17/1 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 39. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Skriv »Identifiering 10», på kuvertet.

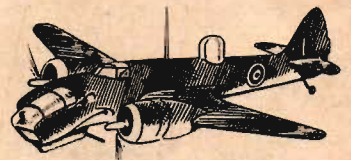
KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 9



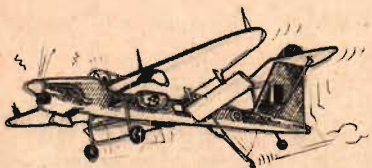
North-American »Mitchell»



Focke-Wulf FW 200 »Kurler»



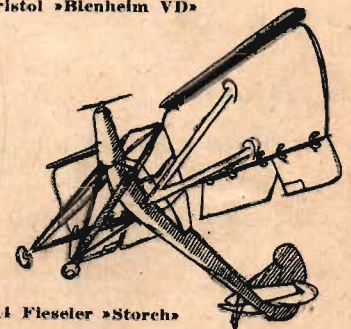
Bristol »Blenheim VD»



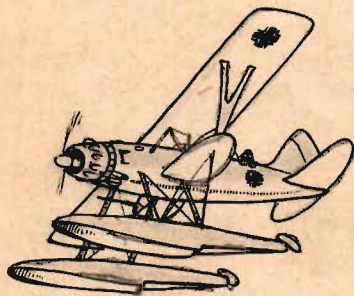
Fairey »Barracuda»



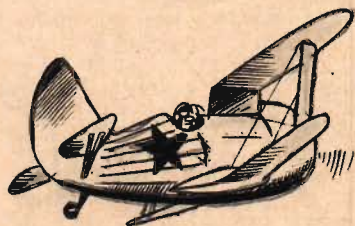
Arado Ar 240



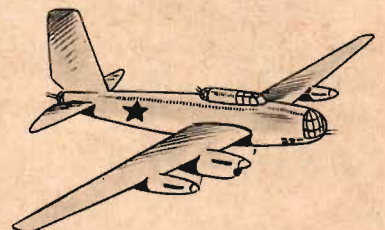
S 11 Fieseler »Storch»



S 12 Heinkel He 114



I 153



TB 7

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 9

1



MITCHELL: Tvåmotorigt. Dubbla, fyrkantiga stjärtsidplan. Långt framskjutande nos. Hängande motorer. Kaptorn på flygkroppens översida. Jfr Ventura, Whitley, Do 217, Hudson.

2



FW 200: Fyrmotorigt. Enkelt, fyrkantigt stjärtsidplan. Lågvingat. Stjärt utan kaptorn. Långsträckt utbyggnad under flygkroppen skyttar mellan motorerna. Jfr TB 7, Fortress.

3



BLenheim VD: Tvåmotorigt. Enkelt triangulärt stjärtsidplan. Låg framåtslutande nos. Kaptorn på flygkroppens översida. Jfr S 16, Beaufort.

4



BARRACUDA: Högvingat. Jämbreda vingar. Ovanligt högt ansatt, stagad stabilisator. Långsträckt glastäck överbyggnad.

5



ARADO 240: Tvåmotorigt. Dubbla stjärtsidplan. Stjärtkon med hjälpfena. Smal flygkropp. Uppbyggd nos med glastak. Långa motor gondol, som sticka ut bakom vingen. Jfr B 18B.

6



S 14: Högvingat. Rektangulär vinge med stötar och slots. Fast landningsställ.

7



S 12: Biplan med kort undervinge. V-formade vingstötar. Två flottörer med vardera två landningsstötar.

8



I 153: Biplan. Övervingen W-formad vid flygkroppen (småsvingad).

9



TB 7: Fyrmotorigt. Pilformig stabilisator. De två inre motorerna försedda med kraftiga kylare. Kaptorn i stjärten. Jfr Fw 200, Fortress.

Vinnarna i åttonde etappen

Åttonde etappen av FLYG:s och flygstabens identifieringstävling blev också ganska kvistig. Det var nr 8 och 9 som var de värsta stötestenarna. 8:an Me 323 uppgavs av en hel del vara flygbåten (!) Blohm & Voss BV 222 och 9:an JAK-4 blev PE-2, det sistnämnda felet lättare att förstå?

Segrare blev kapten B. Larsson, Askråkegatan 15, Stockholm, belöning 25 kr. Andra pris (10 kr) gick till hr Knut Angström, Stavgårdsgatan 57, Äppelvikens, helårsprenumeration på FLYG till hr Curry Bäckström, Agnegatan 34, Sthlm 8.

FLYGPLANIDENTIFIERING 10

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR:

1.
2. *LAC 6-3*
3. *Messerschmitt ME 210*
4.

5. *Menschel H.S. 128*
6. *Curtiss Helldiver H-35 SB2C-1*
7. *Supermarine Spitfire XII-XIII*
8. *HFWKER Typhoon IB*
9. *SK 15 (Klemm KI 35)*

NAMN:

ADRESS:

SAAB rustar för FREDEN



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN

Under sin 6-åriga tillvaro har SAAB uteslutande byggt krigsflygplan. Även efter fredsslutet kommer givetvis en stor del av vår produktion att tagas i anspråk för flygvapnets räkning.

Men SAAB avser inte att förbli uteslutande en krigsindustri. Vi ha redan utfört vårt första uppdrag för trafikflyget genom att bygga om ett antal "Flygande Fästningar" för Aero transports räkning. Detta komplicerade arbete har givit SAAB:s ingenjörer och arbetare erfarenheter och lärdomar, som komma blivande civilkunder till godo.