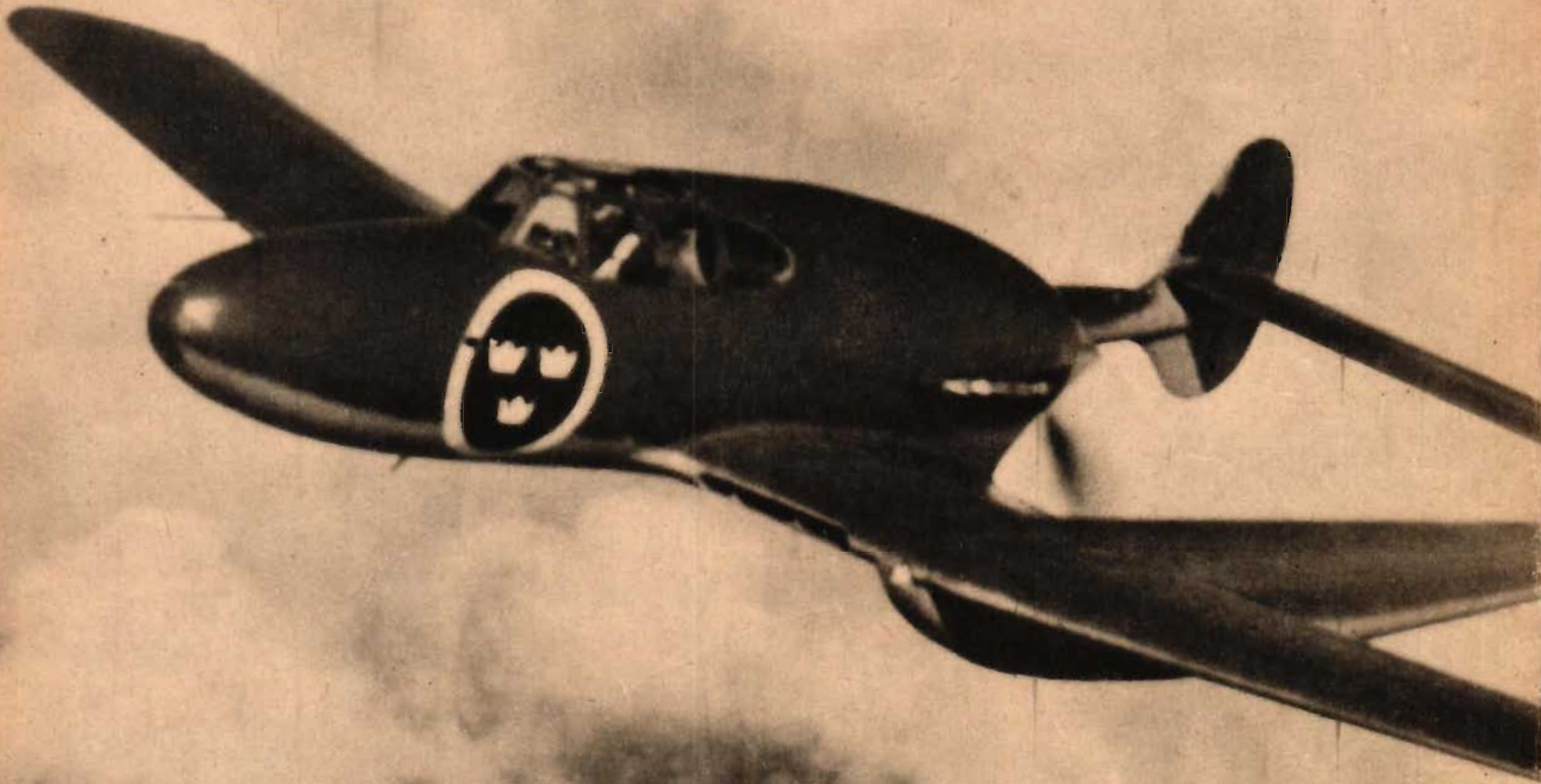


Flyg

Russell N



**Nr 2
1945**

TVÅ SVENSKA FLYGNYHETER
J21 - JAKTPLAN • BHT-1 - AVANCERAT SPORTPLAN
Folkflygplantävling om 3300 kr

**45
öre**



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

REDAKTION:

Västmannagatan 60 I 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: IIII.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotograferanstalt
 Stockholm 1945

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER
 från den 10 december 1944 tills vidare

Fr. Berlin	11.30 t.	Köpenhamn*	13.30
" "	" "	" "	" "
" "	11.30	Malmö	14.00V
" "	" "	Oslo**	" "
Göteborg	20.00	Malmö	21.10D
" "	8.55	Stockholm	10.40D
Helsingfors	12.30	" "	14.00D
" "	12.30	Åbo	13.20D
Köpenhamn**	" "	Berlin**	" "
" "	9.00	" "	11.00
" "	13.45	Malmö	14.00V
" "	" "	Oslo**	" "
Malmö	8.30	Berlin***	11.00
" "	7.30	Göteborg	8.40D
" "	8.30	Köpenhamn	8.45V
" "	" "	Oslo*	" "
" "	7.30	Stockholm	10.40D
Milano**	" "	" "	" "
Oslo**	" "	Berlin**	" "
" "	" "	Köpenhamn**	" "
Stockholm	12.05	Berlin	10.25V
" "	18.00	Göteborg	10.45D
" "	8.30	Helsingfors	12.00D
" "	18.00	Malmö	21.10D
" "	" "	Milano**	" "
" "	11.15	Visby	12.15D
" "	" "	Wien**	" "
" "	8.30	Åbo	10.55D
Visby	12.45	Stockholm	13.45D
Wien**	" "	" "	" "
Åbo	11.10	Helsingfors	12.00D
" "	13.55	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, kunnainga 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 antages.
 *** Trafik måndagar, onsdagar o. fredagar.
 V = Trafik vardagar.
 D = Trafik dagligen.
 (TÄN ANSVARSFÖRBINDELSE!)



hedrar
 för
 värdefullt
 stöd

Skeppsredare Helge Johnson, Höganäs.

"MUSTANG"



Modell i skala 1:50. Skiftbyggd.

Nr 553 R Ritning 0:50

Nr 553 M Materialsats 1:50

+ porto

WENTZELS Apelbergsgatan 48
 STOCKHOLM

TILL SALU

Flygplan SE-ANB
 typ KL 25

Idealiskt för segelflygsläp och godkänt för detta.

Närmare upplysningar genom

LINKÖPINGS FLYGKLUBB
 c/o SAAB, Linköping

Begagnad

KLEMM 25

med helt nyrenoverad motor, bogseranordning för segelflyg, nattbelysning, skidor.

Goda betalningsvillkor.

A/B SKERFVING & Co.
 Smålandsg. 38, STHLM. Tel. 23 17 00

Göteborg



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.

»Luftbevakaren Heggen»: Det flygplan som är avbildat på ert insända urklipp är en Percival »Gull», närmare bestämt en »Gull-six» med 200 hk Gipsysix-motor. Spännvidd 11,02 m, längd 7,52 m, bredd med infällda vingar 4,01 m, höjd 2,25 m, vingyta 16,63 m², tomvikt 672 kg, flygvikt 1112 kg, vingbelastning 5,45 kg/m², maxhastighet 282 km/t, marschhastighet 248 km/t, normal flygsträcka 1024 km. — SE-AFN är en Miles »Falcon», tillverkad i England.

»R. A.», Aneboda: Det finns f. n. inga pressluftmotorer för modellplan att köpa, åtminstone inte i branschens firmor. Ing. H. Vilén, Sthlm, har tidigare haft ritningar till sådana motorer.

Huvudskillnaden mellan glidplanen SG-38 och Grunau 9 är att den senare har en stöta från nosen till spännornet, medan SG-38 inte har något sådant framför fören.

»H. B.—44»: Skriv till Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsgat. 27, Sthlm, och begi om ett prospekt om segelflygskolan på Alleberg. Där får ni veta om utbildningen och vad den kostar.

J 9:s marschhastighet är 418 km/t men J 22:ans d:o är hemlig än så länge.

CHICAGOKONFERENSEN

Forts. fr. sid. 5.

veckling. Små nationer har samma rätt som stora att utan inskränkning delta i den internationella lufttrafiken. För Sveriges vidkommande tryggar konferensens beslut en fortsatt utveckling av vår svenska lufttrafik till vår handels och vårt näringslivs fromma och svenska resenärer kan tillförsäkras möjlighet att på svenska flygplan flyga till olika delar av världen. Större krav än före kriget kommer att ställas på lufttrafikföretagen, då konkurrensen även under den kontroll, som nu kommer att förefinnas, blir stor. Största möjliga kraftsamling av vår lufttrafik är därför nödvändig, om vi skall kunna med ett gott ekonomiskt resultat hävda oss i den internationella lufttrafiken. Lägre driftskostnader blir nödvändiga för att möjliggöra de taxenedsättningar, som erfordras för att göra det möjligt för en större allmänhet att begagna sig av flyglinjerna, samt för att utnyttja trafikapparaten. De arbeten, som redan vidtagits för en förbättrad markorganisation i Sverige och planerna på nya flygfält, kommer att visa sig ha varit välbefogade, och ett färdigställande av de nya fälten snarast möjligt är av största betydelse för att säkerställa Sveriges plats i det internationella lufttrafiknätet.

P. A. N.



IRVIN

FALLSKÄRMEN

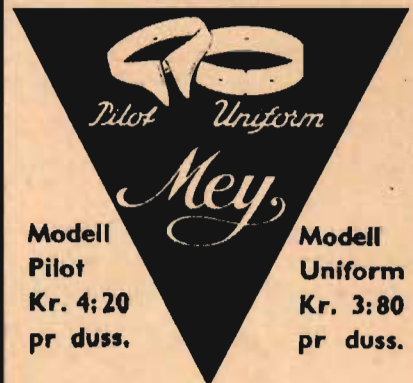
IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 624700

Telegr.-adr. Irvinchute

OUMBÄRLIG TILL FLYGETS UNIFORM



Modell
Pilot
Kr. 4:20
pr duss.

Modell
Uniform
Kr. 3:80
pr duss.

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

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

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

Säljes även hos flygföretagarnas markententerier.

AB Mey KRAGEN

G:la Brogatan 32 Tel. 107626
STOCKHOLM C



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)



BOLINDER-MUNKTELL

★ AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL • ESKILSTUNA ★



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

P. A. NORLIN:

Chicagokonferensens resultat

Luftfartskonferensen i Chicago hade beräknats kunna vara avslutad på 2 à 3 veckor. Konferensen varade emellertid från den 1 november till den 7 december på grund av det vittomfattande arbetet. Mer än 450 olika dokument måste sålunda behandlas.

Vid konferensens avslutande förelåg fem handlingar för undertecknande av de vid konferensen representerade 54 länderna. Dessa dokument var:

1. Slutprotokoll (Final Act).
2. Interimsöverenskommelse för reglering av den internationella luftfarten under de närmaste tre åren.
3. En allmän luftfartskonvention med tekniska bilagor.
4. Överenskommelse om två friheter: rätt till fri överflygning och rätt till tekniska mellanlandningar.
5. Överenskommelse om fem friheter: rätt till fri överflygning, rätt till tekniska mellanlandningar, rätt att avlämna last från hemlandet i en främmande stat, rätt att ombordtaga last i ett främmande land för befordran till hemlandet och rätt att befordra last mellan två främmande länder.

Den 16 december hade av de 54 deltagande länderna 53 undertecknat slutprotokollet, 37 interimsöverenskommelsen, 35 den allmänna luftfartskonventionen, 28 överenskommelsen om två friheter och 17 länder överenskommelsen om fem friheter. Man förväntar att inom de närmaste månaderna ytterligare ett flertal stater skall underteckna förhandlingsdokumenten. Från svensk sida har samtliga fem överenskommelser undertecknats.

Den fråga, som under konferensen tilldrog sig den största uppmärksamheten och där åsikterna icke kunde förenas, var i vilken utsträckning den nya världsorganisationen — the International Civil Aviation Organization — skulle ingripa vid fastställandet av trafikfördelningen mellan olika länder och det tonnage, som finge insättas på de olika linjerna. Här stod den amerikanska uppfattningen om en fri konkurrens mot den restriktiva engelska åskådningen.

Det var naturligt, att de länder, som på grund av kriget fått hela sin trafikapparat sönderslagen eller splittrad, var ängsliga, att de vid den kommande fredslufttrafiken skulle komma i efterhand i förhållande till de stater, som hade trafikflygplan och organisation färdiga att omedelbart påbörja reguljär luftfart. Dessa svårigheter berör emellertid endast de närmaste åren, och det framgick klart vid diskussionerna, att de deltagande länderna hade full förståelse för detta problem. Ett engelskt förslag framlades, vilket gick ut på att under de närmaste tre åren skydd skulle givas för de länder, vilka på grund av kriget icke omedelbart kunde påbörja en fredslufttrafik, så att dessa skulle kunna tillförsäkras en rättvis andel i den kommande luftfarten. Detta förslag understöddes varmt från svensk sida, särskilt med

tanke på våra nordiska grannländer, och det uppdrogs åt det för interimperioden tillsatta luftfartsrådet att närmare studera denna fråga och framlägga förslag.

Beträffande regleringen av trafikfrekvens, fastställandet av taxor o s v för den normala fredstrafiken uttalades vid konferensen den förhoppningen, att flygbolagen själva skulle genom internationella konferenser, motsvarande den internationella rederinäringens konferenser, tillse, att taxekrig och osund konkurrens förhindrades. Det uppdrogs dock även till det nya luftfartsrådet att studera dessa frågor, men man hoppades allmänt, att flygbolagen skulle kunna lösa desamma på ett så tillfredsställande sätt, att något statligt ingripande ej skulle erfordras. Som en följd härav tillsattes vid konferensens slut en kommitté bestående av representanter för flygtrafikbolagen för uppdragande av riktlinjerna för en ny internationell världssammanslutning mellan flygbolagen. En inbjudan har nu utsänts till alla flygbolag i världen, såväl sådana som driver internationell trafik som sådana som driver nationell trafik, till ett konstituerande möte i Havanna den 16 april. I denna flygbolagens världsorganisation skulle uppgå tidigare existerande sammanslutningar såsom IATA (International Air Traffic Association) och CIATO (Conference of International Air Traffic Operators).

Den i Chicago utarbetade allmänna luftfartskonventionen är avsedd att ersätta de tidigare CINA- och Havanna-konventionerna.

Det kommer sålunda nu att finnas endast en konvention för reglering av all luftfart över hela världen och endast en sammanslutning mellan alla flygtrafikföretag sysselsatta i internationell eller nationell lufttrafik. Genom ett intimt samarbete mellan den nu grundade statliga »International Civil Aviation Organization» och den planerade världssammanslutningen mellan flygbolagen synes grundvalen vara lagd för en sund utveckling av den kommande världslufttrafiken.

Under interimperioden har det internationella luftfartsrådets säte förlagts till Kanada närmare bestämt Montreal. De till konventionen hörande tekniska bilagorna är synnerligen vittomfattande, och de deltagande länderna skall före den 1 maj 1945 insända sina eventuella förslag till ändringar och tillägg och där efter kommer dessa bilagor att vid kommande konferens slutredigeras.

Chicago-konferensen är en milstolpe i utvecklingen av den internationella luftfarten och dess resultat måste betraktas såsom mycket gott, även om icke alla de förhoppningar, som uppställdes på densamma, blev uppfyllda. Den reguljära luftfarten kommer att efter kriget bli föremål för en större kontroll men samtidigt har även möjlighet givits för en sund och fri ut-

(Forts. på sid. 2.)

Trafik

Direkt svensk affär

Premieökning

Premie-minskning

Övriga bolag

Vi teckna även luftfärd-försäkring

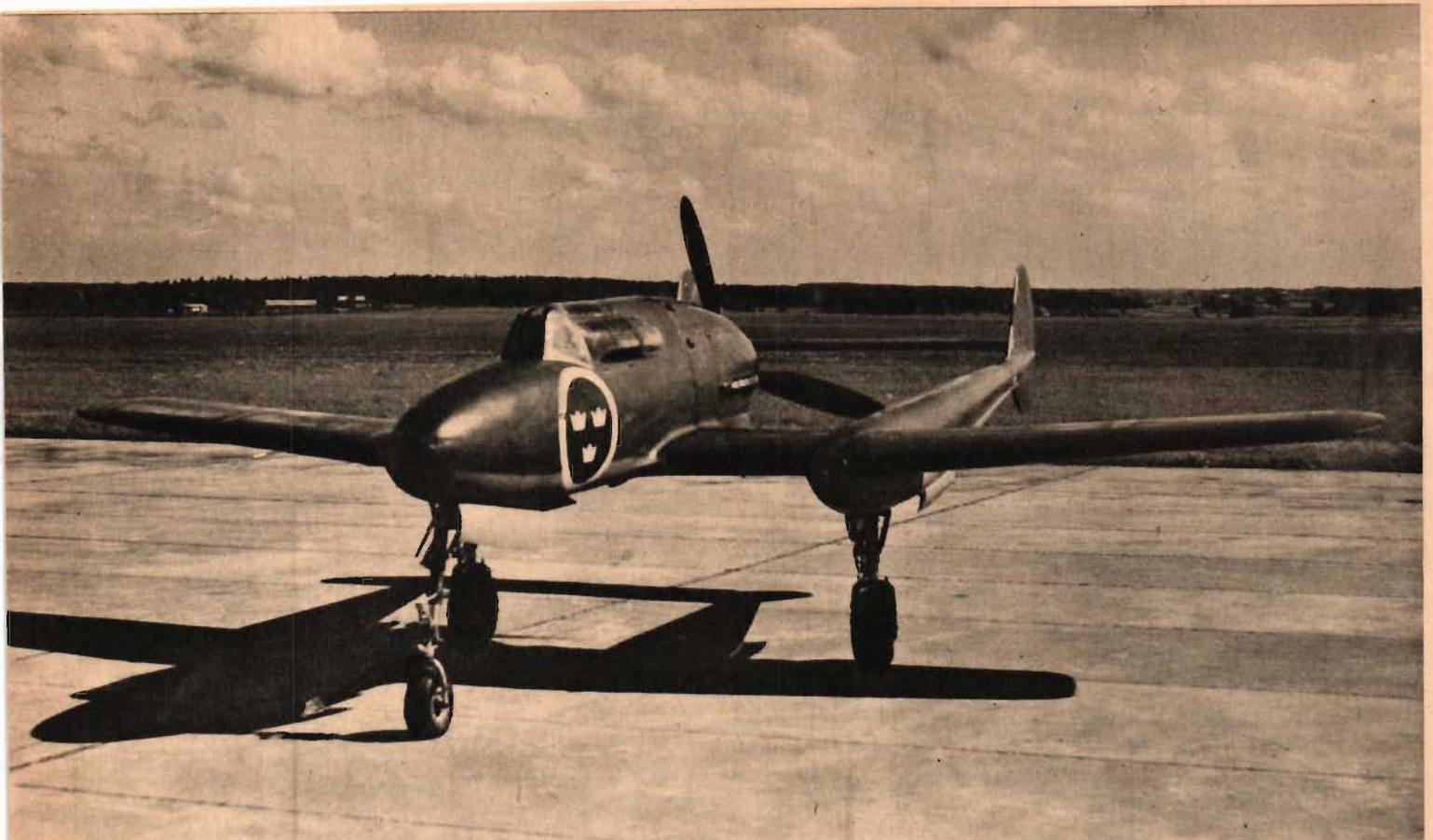
ÖKAR MEST

Av samtliga svenska automobilförsäkringsbolag visade TRAFIK under år 1943 största premieökningen.

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.



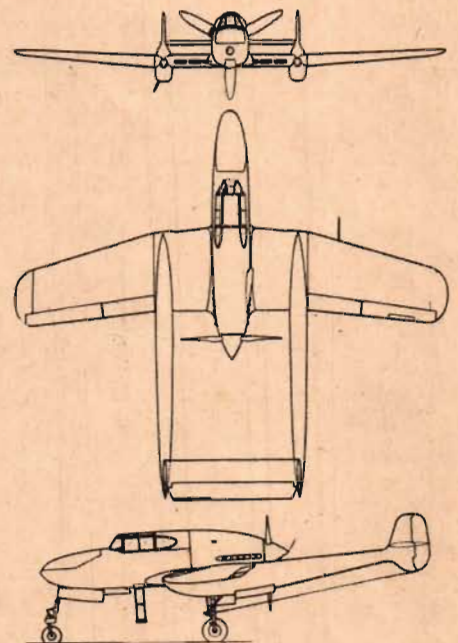
J 21 – NYTT SAAB-JAKTPLAN

Sedan någon tid tillbaka har den flygtresserade allmänheten på en del platser i landet lagt märke till ett egendommeligt flygplan, som då och då flugit över deras huvuden. Alla förfrågningar, som de undrande gjort om flygplanet, har hittills mötts med en envis tystnad. Nu är det emellertid möjligt att lätta litet på slöjan. Flygplanet är ett nytt enmotorigt, ensitsigt jaktflygplan, som har konstruerats och byggts av Svenska Aeroplanaktiebolaget i Linköping och Trollhättan och som nu serietillverkas.

Det nya jaktplanet, som fått beteckningen SAAB-21, skiljer sig beträffande konstruktionen i flera avseenden från

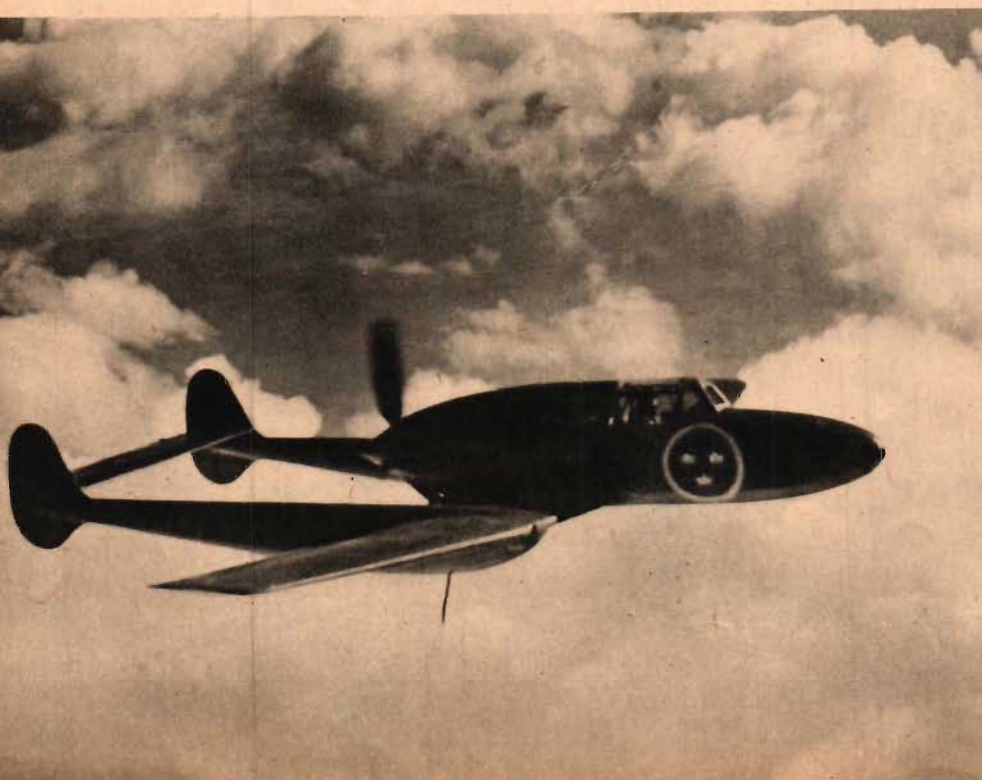
de konventionella flygplantyperna. Sålunda är den vätskeskylda radmotorn placerad i flygkroppens bakre del och driver en skjutande propeller. För att lämna plats för motorn och för propellern uppbärs stjärtpartiet av två bommar, vilka är fästade vid vingarna på var sin sida om flygkroppen. Motorn och propellern befinner sig alltså mellan dessa bommar.

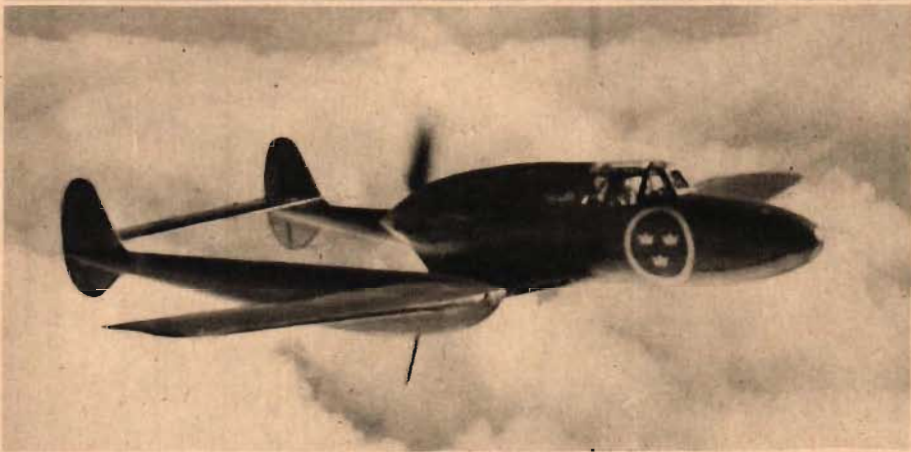
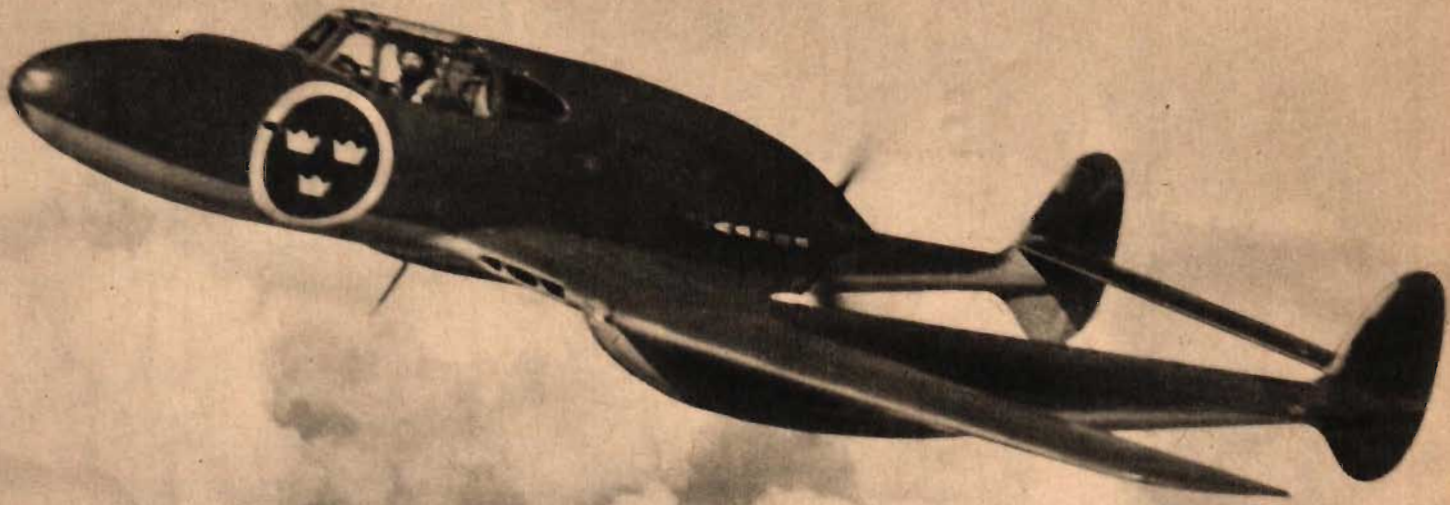
Landningsstället är ej heller av den typ vi förut haft på våra flygplan. Sporrhjulet är nämligen borta och har ersatts med ett hjul längst fram i flygplanets nos. Landningsställbenen fälls in med sidohjulen i var sin bom och noshjulet i flygkroppens främre del. Det är första gången denna



Översiktsritning av J 21. Lägg märke till att stabilisatorn med höjdrodret mellan de båda bommarna ligger betydligt högre än mittvingen. Obs, även att fenorna har annan utformning än på fotografierna.

landningsställskonstruktion använts i Sverige. I bl. a. Amerika förekommer den allmänt och användes på de flesta flermotoriga, moderna flygplantyperna. På enmotoriga flygplan är det ännu så länge mindre vanligt och detta därför att i ett flygplan med motorn placerad på vanligt sätt ej utan stora konstruktiva svårigheter plats kan beredas för noshjulet i infällt läge.





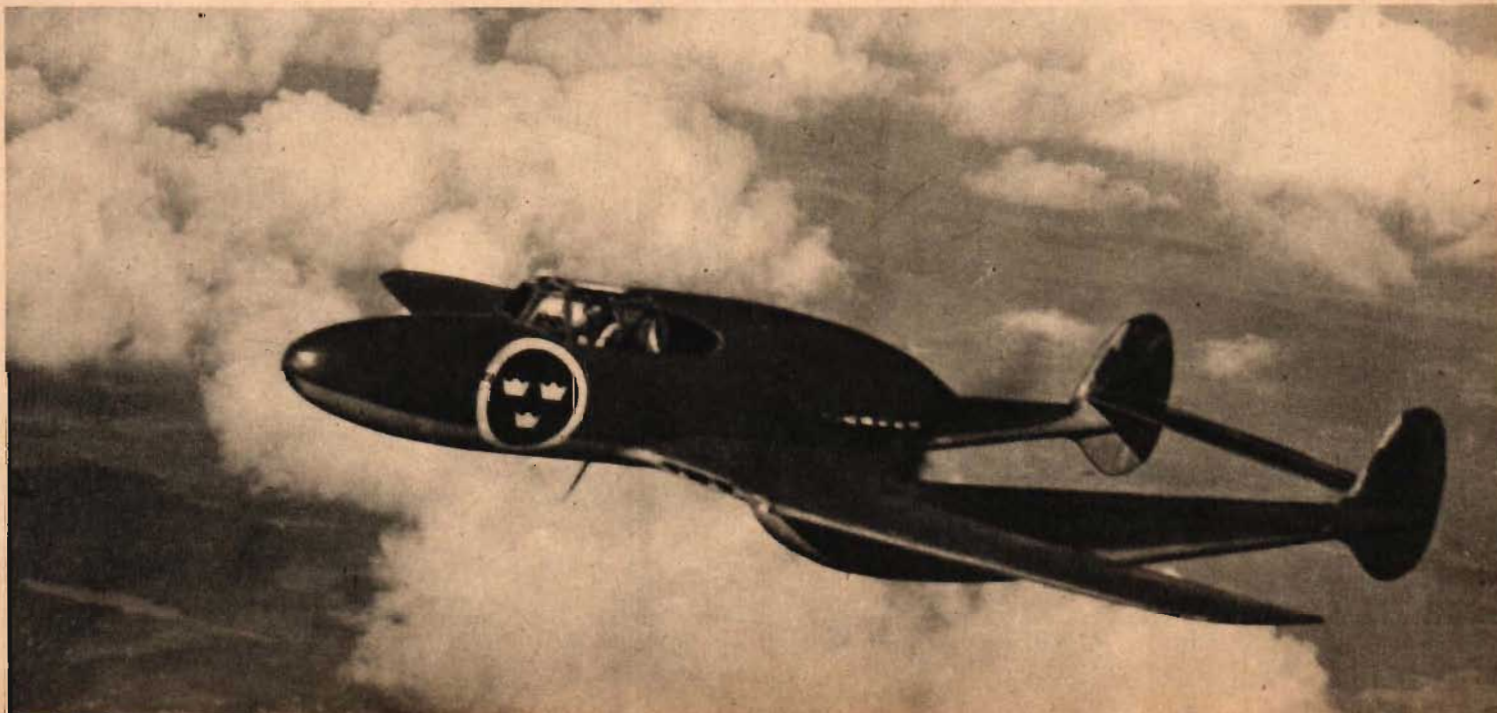
FLYG presenterar på detta uppslag och på omslaget en sextett bilder av det nya svenska jaktplanet SAAB-21, som i flygvapnet får beteckningen J 21 och nu serietillverkas hos SAAB. J 21 är av en synnerligen okonventionell konstruktion, alldeles ny för Sverige, där man dock i samband med de första svenska noshjulskonstruktion med gott resultat monterade noshjul på en konventionell Sk 14, varvid trehjulställets stora fördelar vid start och landning på små och ojämna fält klarades. Vad som f n får sägas om J 21:an återfinnes i texten, FLYG återkommer så snart den militära sekretessen ytterligare kan lättas något.

Landningsställ med noshjul har många företräden framför konstruktioner med sporre eller sporrhjul under flygkroppens bakre del. Bl a ger det större möjligheter till kraftig inbromsning under utrullningen, vilket framför allt är fördelaktigt om flygplanet baseras på små fält. Ett av skälen till motorns ovanliga placering på SAAB-21 har också varit, att man därigenom velat bereda plats för ett nosstäl.

Det utförande, som karakteriserar SAAB-21, medför betydande fördelar, bl a ger det god plats för en stark beväpning i flygplanets främre del. Vidare har föraren en bättre sikt framåt än i ett flygplan, där han har motor och propeller framför sig. Flygplanet blir emellertid relativt tungt och vissa konstruktiva svårigheter har förelegat, vilka SAAB dock synes ha löst på ett tillfredsställande sätt.

Flygplanet har visat prov på mycket goda flygegenskaper.

Såvitt det är känt har ännu inga flygplan av samma utförande som SAAB-21 nått serietillverkningsstadiet utomlands. Det är däremot bekant, att liknande typer prövats.



GENERALEN FÖREDROG



Qvad är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

IV.

Jobbet som färjepilot måste trots allt fortsätta. När läckorna på P-43:ans tankar uppträdde igen började jag åter flyga Douglas' transportkärror till Burma och Kina. En dag, när jag satt som andre-pilot åt överste Haynes, lastade vi in två isärplockade Ryan övningsplan i C-47:an och satte kurs mot Kunming. I lasten hade vi dessutom ammunition och förmödenheter för frivilliga amerikanska flygkåren (AVG) i Loiwing, särskilt en flaska skotsk visky som skulle bli present till general Chennault.

Vi landade i Loiwing och lämnade den dit avsedda lasten. Flyglarmsirenerna började just tjuta, när vi stod och pratade med generalen. Han gjorde inte en min, sade bara lugnt: »Gissar vi får några japs på halsen — ni gör bäst i allesammans att få bort era transportplan från fältet.» De flygande tigrarna höll redan på att starta med sina hajkäftbemålade nosar lysande i solskenet. Herre du min skapare, vad det vattnade sig i mun på mig, när jag såg dem — jag skulle ha gett vad som helst för att byta ut mina överstegaloner och den där transportkärnan, som jag flög,

Japanerna bombade flygfältet men fingo plikta dyrt för sitt tilltag. 13 st japanska kärror blev nedskjutna utan någon amerikansk förlust.

ÖVERSTE ROBERT L. SCOTT berättade i förra numret på sitt oefterhärmliga friska och levande sätt, hur han flög över Himalaja. Här nedan följer fjärde avsnittet ur hans uppmärksammade bok *God är min andre-pilot*. Nu får läsarna för första gången följa honom på en expedition till Kina men Burma är ännu så länge hans huvudoperationsområde. Men snart förenar han sig med AVG — frivilliga amerikanska flygkåren i Kina.

mot en löjtnants två guldränder och en av dessa hajkäftade stycken dynamit.

Men vi startade Douglas'en och satte kurs mot Kina med våra två övningsplan ombord. T. o. m. när vi lyfte från fältet och klättrade upp mot Salween hörde jag jaktropet »Tally-Ho» från AVG och därefter andra rop, som mest liknade »här kommer de satans utbölingarna». Några få sekunder senare flög de japanska bombarna in över Loiwings flygfält och vi visste, att alla transportplanen inte kunde ha startat än. AVG:s radioman, kallad »Mickey» Mihalko, ropade: »De bombar fältet åt helvete.» Sedan sade han i lättare ton, att japanerna singlarde neråt som löv — eller han hoppades åtminstone att det var japaner, ty han kunde se en mängd rökslingor från brinnande plan. Då och då kunde vi över radion höra någon av AVG-piloterna skrika till någon olycklig japansk flygare: »Din mamma var en sköldpadda och din pappa en orm» — och därefter hördes i radiolurarna 12,7 mm kulspjutornas smattrande.

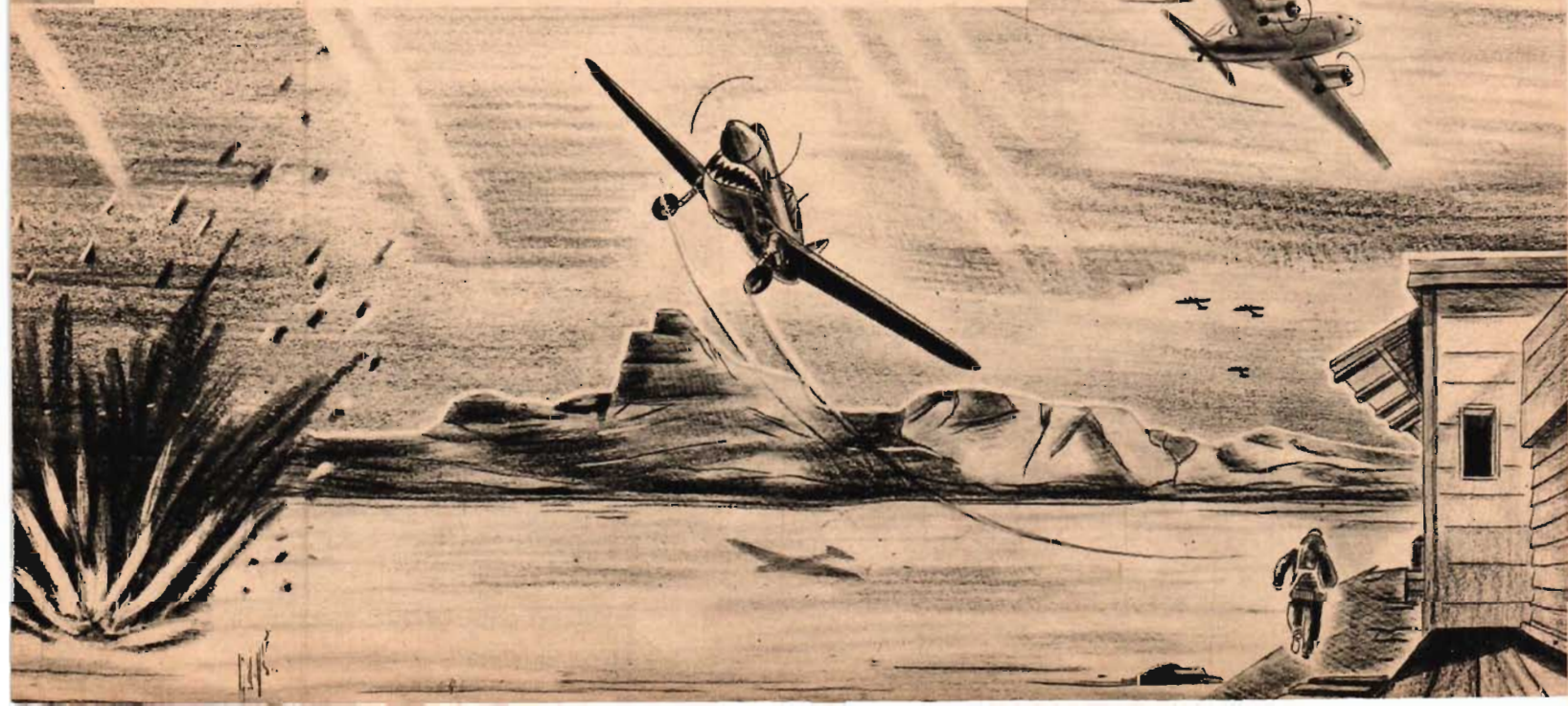
Bakom oss slog japanerna sönder stjärten på ett transportplan med en bomb och sprängde också general Chennaults viskyflaska i luften — den hade stoppats i en jeep som fick en fullträff. Men de hade fått betala dyrt för den där flygplanstjärten och halvflaskan visky. Jag tror att t. o. m. medlemmar av Kristliga Föreningen för Unga Kvinnor skulle ha gillat bytet — AVG hade skjutit ner tretton japanska »Nollor» och bombplan under det att de själva som vanligt inte hade några förluster.

I Kunming lossade vi våra två övnings-

plan och efter att ha fått mig litet till livs gjorde jag upp med därvarande divisionschef i AVG att jag skulle följa med på deras morgonraid in i Indo-Kina. Ett radiogram ändrade helt mina planer.

General Stilwell i knipa

Överste Haynes och jag fick order att omedelbart starta till Shwebo i Burma för att evakuera general Stilwells stab. Japanerna hade tydligen tagit sig över Irrawaddy och höll på att fånga hela den ame-



ATT GÅ!

rikanska militärdelegationen, som skulle till Kina. Vi visste inte, om det fanns något landningsfält i Shwebo, men jag hittade det på kartan och sent på kvällen startade vi mot lägre Burma.

Vi flög genom kolsvart storm hela vägen till Mekong och fick sedan litet bättre väder, när vi svängde söderut, men samtidigt flög vi in på en av japanerna kontrollerad del av himlen. Vi landade i Kyitkyina och medan vi tankade fullt, så att vi skulle kunna flyga general Stilwell vart helst han ville, fick vi veta av en engelsk flygare, att vi kunde hitta ett litet smalt fält sydöst om den stad, som var vår destinationsort.

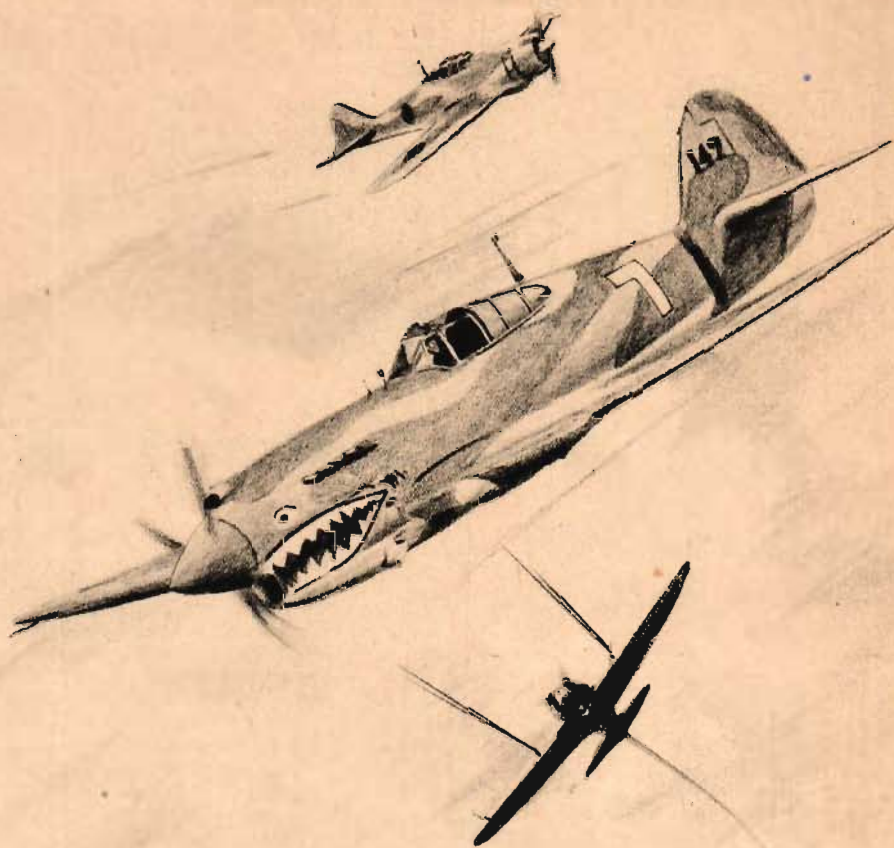
Vi följde Myitkyina—Mandalay-järnvägen och flög så lågt vi vågade utan att skrapa djungelträden. Vi visste att engelsmännen hade helt evakuerat området kring Shwebo utom ett litet förband, som lämnats kvar med de sårade, och vi väntade oss besvärligheter. Jag vet, att ingen av oss någonsin tidigare studerat himlen så noga som nu. Jag hade min alltid laddade filmkamera bredvid mig, men spänningen kom mig att glömma att ta bilder, medan vi flög över de brinnande städerna i mellersta Burma. Långt efteråt berättade överste Haynes för vem som ville höra på, att jag hade sumpat världens bästa bilder, men jag föreställer mig, att han skulle ha kastat ut mig ur flygplanet, om jag hade rest mig för att börja filma istället för att bevaka himlen.

På lägsta tänkbara höjd

Hela landet framför oss var markerat av svarta rökpelare, som steg upp mot den klara himlen. Vi stirrade efter fientliga plan tills våra ögon värkte — eller efter flygplan över huvud taget, ty vi visste att de måste vara japanska, eftersom vårt plan var det enda allierade i det här lufrummet. Vi hade flugit dessa oöverbärande plan så länge nu, att vi bägge var vana vid det. Bakom oss i det tomma lastrummet såg jag besättningschefen och radiosignalisten stirra mot himlen på båda sidor med sina otillräckliga gevär skjutfärdiga. Vi tryckte ned planet mot det nu platta landskapet, så att vår silhuett inte skulle avteckna sig mot den klara himlen. Träden under oss gjorde att den olivbruna färgen på vårt flygplan smälte samman med omgivningen och gjorde det svårare att se oss. Jag tänkte flera gånger, att vi inte kunde komma lägre, men vi fortsatte att sänka oss, tills jag visste, att vi skulle rulla på marken om vi bara fällde ut hjulen.

Jag gissar, att vi var litet nervösa båda två, när vi stirrade framåt efter varje liten prick, som skulle kunna betyda en japan. Flugprickar på vindrutan — och man får massor av sådana när man flyger så här lågt — skrämde oss många gånger. Jag kunde känna hur mina handflator svetades allt eftersom spänningen steg.

Slutligen såg vi rakt framför oss en ensam rökpelare och trodde, att det var Shwebo. Japanerna måste redan ha bombat det också. Vi fortsatte rakt fram och väntade varje minut att få minst aderton »Nollor» i stjärten. Det var bomber, som hade åstadkommit de här bränderna, och där det fanns japanska bombplan kunde inte jaktplanen vara långt borta. Vi måste båda helt automatiskt ha bestämt oss för att



Häftiga luftstrider utspelades över flygfältet i Loiwing.

detta var Shwebo, ty utan mer än ett ögonkast på kartan svängde vi mot sydvästra hörnet av staden, där vi väntade att finna flygfältet. Rökpelaren blev allt tjockare och svartare och vi kunde se de slickande lågorna.

Bombplan — dess bättre!

Så fick jag syn på dem högt över våra huvuden — tre flygplan. Men jag drog genast en lättnadens suck, ty det var bombplan — inga jaktplan ännu. Vi flög vidare på lägsta höjd medan nya bomber kreverade i staden. Sedan vi sökt i flera minuter fann vi, att vi stirrade in i de brinnande resterna av fel stad. Shwebo låg 16 km längre söderut och brann den också. Efter vad vi senare hörde, hade den bombats bara några minuter, innan vi kom dit. Japanska jaktplan hade eskorterat bombplanen. Ännu en gång hade försynens skickelse ingripit och låtit oss ödsla flera minuter på att cirkla runt fel stad.

Överste Haynes fick syn på flygfältet vid Shwebo och vräkte omkull det tunga transportplanet som om det hade varit ett jaktplan, gjorde en vingglidning och satte ner henne lika nått som om vi landat på en fjädermadrass. Man kunde höra stabsofficerarna och soldaterna skrika av förtjusning och se dem kasta sina stålhelmar i luften. Journalisten Jack Belden från LIFE berättade senare, att ingen hade väntat att

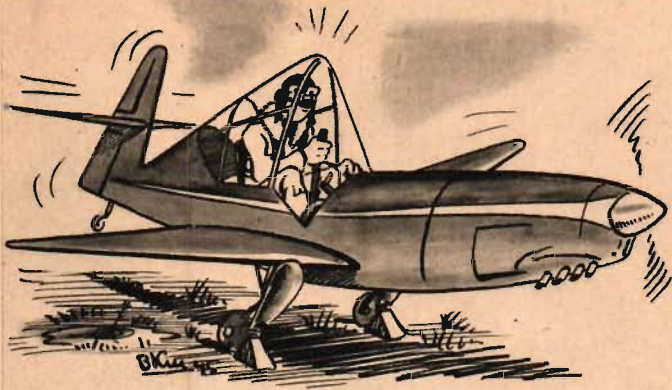
ett amerikanskt flygplan skulle kunna slå sig igenom och att de, när de hade identifierat den amerikanska vita stjärnan på flygplanet, hade sjungit »God Bless America». Men för oss tycktes Amerika just då vara långt, långt borta.

Bara några minuter senare körde en jeep fram och överste Haynes hoppade ur. Han berättade, att största delen av staben kom efter honom men att generalen inte tänkte följa med. När jag såg förvånad ut, förklarade han, att generalen tänkte gå till Indien — han vägrade att bli evakuerad genom luften. Vi diskuterade saken och vi var i början beslutna att använda våld, om det visade sig nödvändigt, för att få generalen med oss. Vi visste, att han skulle ha mycket liten chans att klara sig gäende genom Burma till Indien.

Jag gissar, att om vi hade tagit general Stilwell tillfånga och tagit honom med oss tillbaka till Chungking, så skulle vi ha ställts inför krigsrätt och arkebuserats, men just då brydde vi oss inte om vad som skulle komma att hända senare. Generalen var ju dock överbefälhavare för alla amerikanska styrkor i Indien, Burma och Kina.

Vi lastade in den ivriga staben och startade mot Calcutta med över fyrtio passagerare. Vi skulle lätt ha kunnat ta ända upp till sjuttio, men stabsoversten, som vi hade instruerat att ge signal för start, när lasterna var ombord, måste ha tappat räk-

(Forts. på sid. 29.)



Norrtäljenyheten

BHT-1

VÄRLDENS VACKRASTE

EN MANS SPORTPLAN?

ENTUSIASTISK

Pro Mille-RAPPORT

NORRTÄLJE i januari.

Här har man gått och varit översvullande för vartenda nytt flygplan som kommit under — eller över — ens ögon och därför finns det knappt några så där riktigt entusiastiska ord kvar när det vackraste av alla visar sig! Man känner sig som en sportjournalist som varit med i gamet i tio år och gjort slut på alla sina superlativer.

Men i förhoppningen att de berömmade adjektiv som använts förut är glömda sätter jag i gång och rosar den elegantaste kärra jag någonsin sett.

Den såg jag hos Skandinaviska Aero AB i Norrtälje häromdagen. Jag tvekar inte att säga att den lilla BHT-1 är det flottaste ensitsiga flygplanet i världen — ja, troligen det vackraste över huvud taget.

Innan vi går vidare bör det observeras att BHT-1 inte är något amatörbygge utan rena industriarbetet. Detta påpekas med skarpa av civilingenjör Erik Bratt, primus motor och i dagligt tal kallad »Jerker» rätt och slätt. Bokstäverna BHT betyder att konstruktörerna förutom Bratt är civilingenjörerna Karl-Erik Hilfing och Björn Törnblom.

När bilen den kulna vinterdagen stannar

på Norrtäljefältets hangarplatta står både BHT-ettan SE-ANX och den fyrsitsiga luftdroskan Stinson Junior SE-AFE klara för start och det dröjer inte länge förrän den senare befinner sig i luften, förd av trafikflygare Verner Nordwæger. När vi hasat oss upp några hundratals meter kommer »Jerker» — utbildad reservflygare och mycket erfaren civilflygare — sättande med sina 60 hästar i BHT-1:ans nos.

Aldrig har så pass många kilo haft så få hästar att tacka för så mycket. BHT-1 är snabb och vändbar, det är första intrycket man får när Bratt hunnit upp oss och virvlar runt omkring vår »buss» för att visa sin lilla röda, bevingade eldslåga från alla håll. Man grämer sig över att det inte är fotoväder — nermulet och grått med ett kompakt, snödigert molntäcke över oss och med så kyttig vind att Bratt inte vill gå tillräckligt nära SE-AFE för fotografering på anständigt objektivhåll.

Nästan som J 9...

Men titta på »vinthunden» kan vi ju alltid göra. Den liknar med sitt indragna landställ och svepande linjer ett litet jaktplan — ja, varför inte en »sparjagare», ett övningsjaktplan! Här ska ni förresten få höra en intressant siffra: med den nuvarande Walter Mikron 4-motorn på 60 hk har den en stighastighet på 5,2 m/sek, vilket är flera tiondelar bättre än SK 14. Men

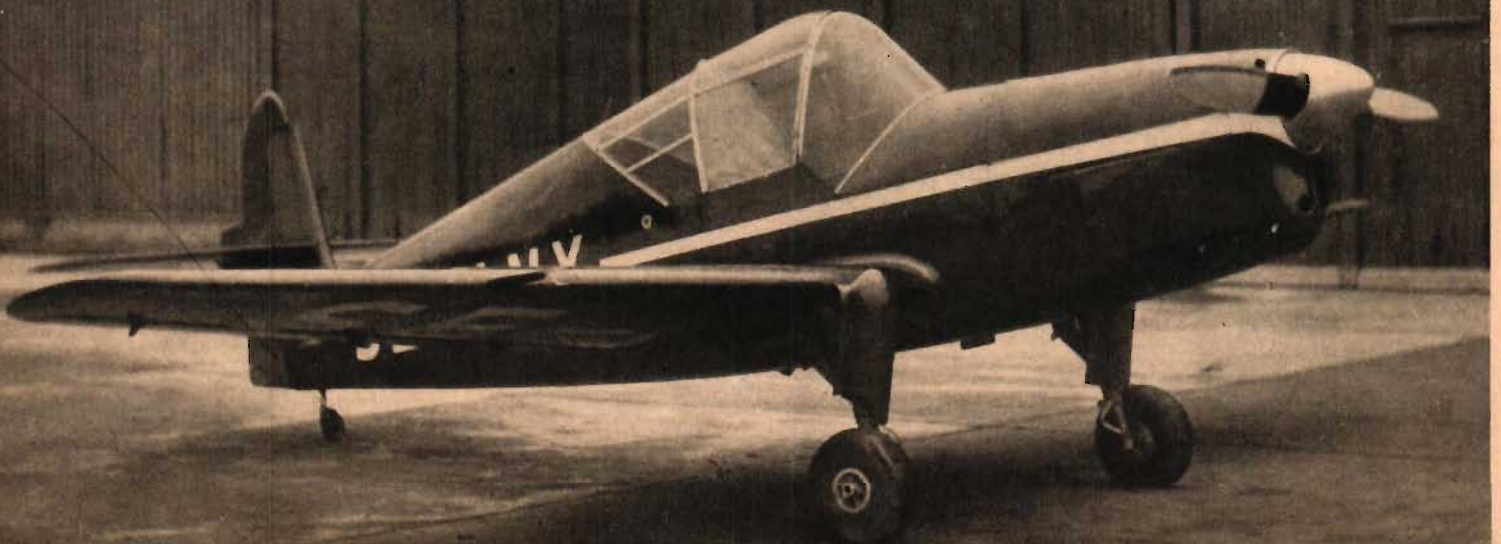
hakar man på en Hirth-motor på 105 hästar klättrar BHT-1 hela 9 m/sek, d v s ungefär som jaktplanet J 11 och en aning sämre än J 9 — det är väl skapligt, eller hur? När det här världskriget började var stighastigheten hos en Spitfire II bara ett par meter bättre — 11,65 m/sek.

Jag kan svära på att en ohöjd lystnad lyser i mina ögon — »den kärnan skulle man ha och träna avancerad flygning med. Och så göra långflygningar, det är den ju som skapt för med sin snabbhet, stora bränslelast och fenomenala bränsleekonomi...» Senare på dagen, när BHT-1 firas, anförtror mig Nordwæger också att han säkert kommer att göra en långflygning med kärnan.

Rätt var det är dyker »eldflamman» med väldig fart förbi vår Stinson och ner mot det snöfläckiga landskapet. Detta påminner mig om en annan siffra, som jag nyss hört: kärnan är konstruerad för en dykhastighet av 580 km/t — jaktplanet direkt (nästan)...

Efter landningen får vi — d v s gästerna direktör Arvid Schaumann (som levererat fanéret till planet), flygingenjör G. Samuelson och signaturen Pro Mille — tillfälle att studera BHT-1 närmare. Det mest anmärkningsvärda är att en så liten kärna begåvats med så många finesser — infällbart ställ, vingklaffar, fullt svängbart sporrhjul m m. Det enda som fattas tycks vara slots, som vore värdefulla när planet används för målbogsering. Jo, en

En luftens vinthund — nej, förresten, en vinthund är knappast så vacker som Skandinaviska Aero AB:s nya »övningsjaktplan» BHT-1. Det blir något att försöka rikta på med kanonerna! — Ovan t v om rubriken har »Agaton» sökt fånga planets Inneboende lust att rusa i vilg —



sak till skulle man gärna vilja se på BHT, nämligen omställbar propeller för att kunna ta ut varje uns effekt ur den lilla pålitliga motorn.

Det ligger åratals av funderingar bakom BHT-1. Den som började fundera var »Jerker» Bratt, som alltid varit »ensitsarfantast» av renaste vatten — han köpte t ex för många år sedan en ensitsig Tip-sy S-2 för 950 kr och flaxade omkring med. Men det började på allvar först med en

matsedel på Bacchi Wapen

Det var nämligen på baksidan av en sådan som de tre konstruktörerna den 7 maj 1943 skissade upp de första utkast. Törnblom kallade till sig de bästa av de pojkar han haft som elever vid STI och snart var konstruktionsstyrkan uppe i 6 man. I maj 1944 var konstruktionsarbetena färdiga och tillverkningen var klar i november. Man fick tillstånd att provflyga på fältet i Uppsala och den 4 december flög BHT-1 för första gången. »Jerker» gjorde provflygningarna och kunde konstatera att allt »mallade OK». Oerhört lättfluget — »ett lindebarn kan flyga kärran». Goda överstegringsgenskaper, inga »stippstall»-tendenser. Med klaffarna kan man ta sig ner vid vilket märke som helst. Känslig på skevrodden även efter överstegring.

Och så kunde den lyckliga trion — ja, det är bara en duo nu, ty civiling. Hilfing är f n vid SAAB — glömma allt slitet med de 4 000 ritningarna och utkastet samt de 2 500 renskrivna beräkningsbladen. Man kunde med gott samvete säga: Vi har gjort rubb och stubb — utom motorn!

Nu tror jag det kan vara tid att tänka på refrängen, d v s en kort beskrivning av BHT-1.

Kroppen: Extremt utformad ur aerodynamisk synpunkt och byggd av fanérskal på furustringers. Huven är kastbar och stolen är ställbar. Bakom föraren finns en sk störtbock. Motorfundamentet består av duralbalkar och krommolybdenrör. Den demonterbara bottenplåten under föraren är av dural för ev buklandningar.

Vingen är relativt spetsig och har två furubalkar och fanérklädsel samt saknar innerförstagning. Profilererna har valts ur NACA-serien.

Rodren är statiskt och dynamiskt balanserade. Skevroder och klaffar slottade.

(Forts. på sid. 23.)

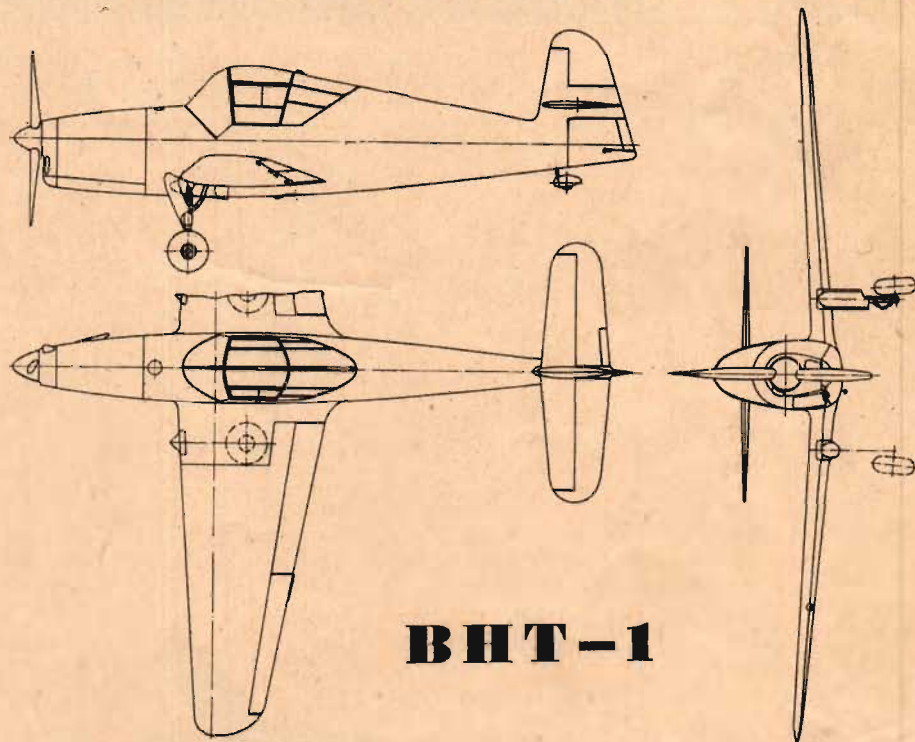
BHT-1-data:

(med Walter Mikron 4)

Spännvidd: 6,82 m.
Längd: 5,80 m.
Höjd: 1,90 m.
Vingyta: 7,00 m².
Vingbelastn.: 52 kg/m² (vid av. flygn.).
Effektbelastning: 6,10 kg/hk.
Sidförhållande: 6,7.
V-form: 4°.
Tomvikt: 240 kg.
Flygvikt: 365 kg (för av. flygn.).
Max. flygvikt: 420 kg.
Maxhastighet: 240 km/t.
Marschhastighet: 200 km/t.
Landningshastighet:
med klaffar 75 km/t.
utan klaffar 95 km/t.
Stighastighet: 5,2 m/sek.
(d:o med 105 hk motor 9 m/sek).
Tjänstetopphöjd: 7.500 m.
Startsträcka: 100 m (svag vind).
Landningssträcka: 90 m
(utan bromsar).



»Det mallade OK», säger civilingenjör Jerker Bratt till kollegan Björn Törnblom (i hatt).



BHT-1

På nedanstående bild rakt från sidan kan man urskilja det delade sidrodret.



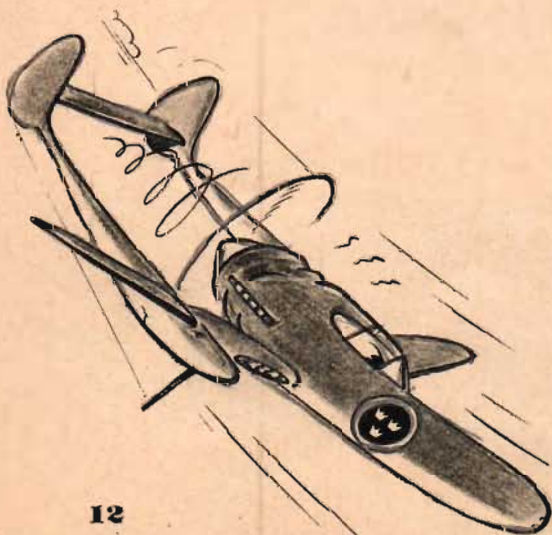


SNABBASTE RESAN hittills mellan New York och Stockholm gjordes 29—30 december av avdelningschefen vid amerikanska luftfartsmyndigheten, mr *Boys Biggers*, vilken landade på Bromma 34 timmar efter starten från New York. Då hade han i alla fall till sin förtret fått lov att vänta tio timmar i Prestwick i Skottland, innan ett ABA-plan förde honom vidare till Stockholm. SILA-chefen *Per A. Norlin*, som också hemkommit från Chicago-konferensen och underhandlingar i USA (se ledaren), flög över »Pölen» på 14 timmar man fick sedan vänta tre dygn i England. Med honom återvändande också ABA:s tekniske expert, civilingenjör *K. H. Larsson*. Det är glädjande, att kommunikationerna mellan Sverige och USA redan nu är så hyggliga.

★

LJUSA UTSIKTER för ett nordiskt samarbete ifråga om lufttrafiken efter kriget, trodde dir. Norlin på efter hemkom-

sten, och det är ju synnerligen glädjande. Det är nämligen en offentlig hemlighet, att det varit en del s k trubbel. Dir. Norlin har f ö många anledningar att vara nöjd med sin senaste USA-resa. De tio beställda Douglas DC-4:orna — en del med högttrycks-kabin — kommer att levereras så snart som möjligt och dessutom har amerikanska staten medgivit, att ABA kan få överta ett antal transportflygplan av typ Douglas C-47 »Skytrain» (= DC-3), vilka USA inte längre behöver för krigföringen. Det märkligaste resultatet är dock ett avtal mellan USA och Sverige om Atlantflygtrafik, ett avtal som Danmark biträtt. Dir. Norlin kunde konstatera en mycket välvillig amerikansk inställning till de svenska interkontinentala flygplanerna. Det är ingen tvekan om att denna välvilliga inställning till stor del är dir. Norlins och hans skickliga tekniske medhjälpare K. H. Larssons förtjänst. Två karlar, som vi har all anledning att vara stolta över och tacksamma mot.



ÄNTLIGEN FRID blir det nu i mängdet modellflygarhjärtan, när J 21:an frisläppts för publicering. Här ovan en silhuette-teckning, som FLYG flek för nära ett år sedan och tills nu haft gömd i sitt kassaskåp, väl dold för alla nyfikna obehöriga blickar. Det kanske var en viktig pusselbit. — T v visar Björn »Agaton» Karlström, hur han under ut SAAB:s senaste offentliggjorda skapelse ser ut genom karaktyristens lätt förgude glasögon.

ABA-SKOLAN har haft examen för navigatörer och signalister. Överst t v några av eleverna och därunder fr v skolechefen kapten S. Ahblom och censorerna flygkapten A. Lindberg, lektor HJ. Hammarström, överlingenjör K. Lignell samt flygkapten G. Lindow.

MR BOYS BIGGERS har inbjudits hit såsom en av USA:s förnämsta flygfältsexperter — han har byggt inte mindre än 668 flygfält i USA, så han vet en hel del om det han talar om. Han har gjort en liten rundflygning för att se på Torshälla och Bulltofta och han har uttalat sig på följande sätt: De svenska startbanorna är f. n. för små. För att amerikanerna skall kunna sända hit sina tunga plan fordras startbanor av 66 m bredd och 2200 m längd samt betydligt kraftigare underlag än nu. Det märkligaste är hans åsikt om banlängden — 2200 m. Det rimmar illa med utredningsmajoritetens envisa krav på 5000 meter.

★

ÖVERVÄLDIGANDE MAJORITET — ja, man skulle kunna tala om obesträtt luft-herravälde — har Väsby fått i remissvaren. Ingen enda har velat ha Grillby. Tungt vägande skäl har inte minst framförts av chefen för försvarsstaben och chefen för flygvapnet, vilka båda framhåller, att Väsbyfältet kan inordnas i bassystemet för Stockholms jaktförsvär. Därigenom fylls delvis behovet av fält för basering av nattjaktplan i Stockholms närhet. En oerhört viktig sak ur försvarssynpunkt alltså.

★

VÄSBY BLIR GRANA förresten, om nu vinterriksdagen, vilket är troligt, stadfäster detta av alla instanser utom flygfältsutredningens majoritet förordade alternativ. Utlänningarna kan nämligen inte uttala svenska namn med å, ä eller ö i och Väsby kan lätt förväxlas med Visby, vilket redan gjorts av en engelsman, som skulle ut och titta på Väsby men satte sig i flygplanet till Visby. Namnet Grana har föreslagits av Väg- och vatten — det är en liten by nära Väsby med anor från hedenhöns som heter så nu — och har godkänts av ortsnamnsprofessor Jöran Sahlgren. Kanske ett ännu bättre namnförslag kan komma fram i den av ABA och DN anordnade tävling, som just nu pågår.

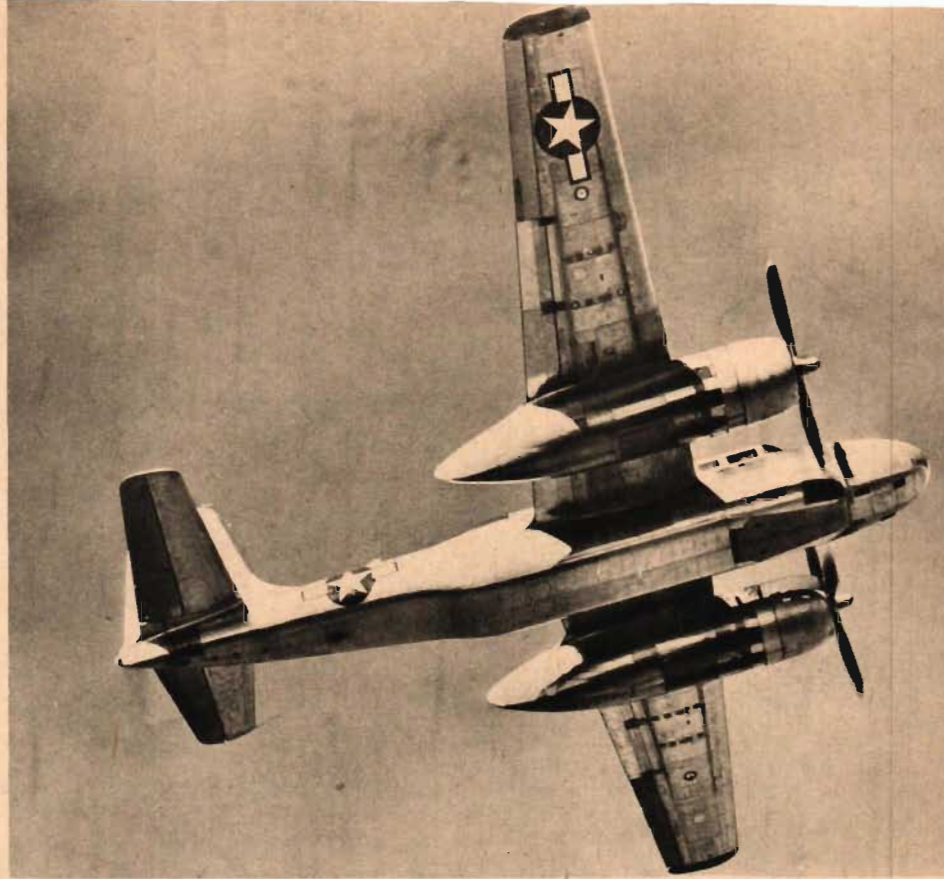
★

HEMLIGHETENS FÖRLÄT har nu lyfts (se sid 6—7) från det allra modernaste svenska jaktplanet J 21 eller SAAB-21, som i hög grad sysselsatt de flygintresserade svenskarnas och särskilt då modellflygarnas fantasi i över ett år. Det har ju setts i luften inte bara över Linköping—Trollhättan utan litet varstans under provflygningarna och FLYG har fått massor av förfrågningar, vilka vi alla måst besvara med ett oförstående kallgrin. Ja, vi ha även då och då fått teckningar av den nya skapelsen från ritkunniga modellflygare. Samtidigt presenterar Skandinaviska Aero ett nytt, verkligt aptitretande s k avancerat sportflygplan, som FLYG:s ut-sände Pro Mille kastar sig över på sid. 10—11.

(Forts. på sid. 20.)

December 1944 medförde stora händelser på västfronten. I stället för det utlovade genombrottet av västvallen och i utsikt ställda avgörandet före årsskiftet kom en tysk offensiv den 16/12, som redan under första veckan nådde sådana framgångar, att de allierades vinterplaner måste helt omläggas och deras stora anfall sannolikt uppskjutas ett halvår. Stöten mot amerikanarnas front kom av allt att döma överraskande och det är förvånande att flygspaningen inte lyckades förvarna. Orsaken får tillskrivas lika mycket det ogynnsamma flygvädret som skicklig maskering från tysk sida. Tidpunkten var mycket väl vald. Exceptionellt rikliga och långvariga regn jämte långa dimperioder hade hindrat omfattande flygning och satt många flygfält i Frankrike och Belgien under vatten. De tyska fälten däremot voro högre belägna och därför mindre känsliga för vätan. Offensiven stöddes av ett överraskande starkt tyskt flyg — jaktplan och låganfallsplan — som de första dagarna hade luften nästan för sig själv. Från flygbaserna i Frankfurtområdet var det nämligen fullt möjligt att flyga, medan de allierade taktiska luftflottornas fält lågo insvepta i dimma. Därpå följde ytterligare några dagar, då vädret hindrade båda sidor att flyga med större förband. Allt detta blev till stor fördel för de tyska trupperna, som trängde långt in i Belgien.

Först på juldagen kunde de allierade uppträda med full kraft i luften. De taktiska luftflottorna sattes in mot trupper på slagfältet och området närmast bakom detta intill Rhenlinjen, medan de strategiska bombförbanden huvudsakligen riktade sig mot förbindelserna i Rhenlinjen och öster om denna. Bomber Command användes t. o. m. mot truppkoncentrationer och fällde



AMERIKAS SENASTE ATTACKFLYGPLAN, avsett för de mest skiftande anfallsuppdrag. heter Douglas A-26 »Invader» och ses här ovan. »Invader» infördes redan tidigt våren 1944 till England och insattes för första gången mot tyska mål den 19 november 1944. »Invader» är en utveckling av Douglas A-20 »Havoc» och beskrivs officiellt som amerikanska arméflygets modernaste och snabbaste »all-purpose» bombplan med synnerligen kraftig offensiv beväpning, vilken dock censuren på ovanstående foto sorgfälligt tagits bort. Beväpningen, som består av fasta och rörliga 20 mm akan och 12,7 mm ksp i okänt antal, kan sannolikt jämföras med beväpningen hos North-American »Mitchell».

KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

bombmattor mot tyska reserver. Dessutom anfördes de tyska flygbaserna öster om Rhen. Luftwaaffe uppträdde med upp till 400 jaktplan — därrav många reaktionsdrivna — över fronten, och luftstriderna blevo talrika. På 2½ dygn under jul- och mellandagarna företog det taktiska flyget 12.000 flygningar, förstörde 1660 motorfordon och sköt ned 250 tyska flygplan. Upp till 100 stridsvagnar och 900 lastbilar förstördes senare på en dag. Följden av flygvapnets ökade medverkan blev att den tyska stöten hejdades och fronten stagnerade i en kraftig utbuktning, kring vilken striderna stodo ännu i mitten på januari. Det allierade flygets ständiga, endast av dåligt väder avbrutna, tryck mot de tyska förbindelserna medförde, att reträtten sannolikt blir svårare än framstöten. I händelse av gynnsamt väder skulle flyget kunna medverka till att betydande tyska truppstyrkor bleve inringade. Utsikterna härtill äro dock, till följd av årstiden, mindre än efter genombrottet vid Avranches i somras, som slutade med undergång för 7:e tyska armén.

Då fältmarskalk Montgomery igångsatte sin offensiv mot den tyska kilen norrifrån medverkade både taktiskt och strategiskt flyg mot tyska ställningar i Ardennerna. Bomber Command gjorde sålunda ett av sina största anfall mot dylika mål den 5/1. Tyskarnas transporter till och från fronten genomfördes huvudsakligen under mörker, men undgingo icke heller då anfall. Mosquitoplan utförde nämligen ständiga svep

över vägarna trots i regel dåligt väder och kuperad terräng — en betydande prestation i fråga om mörkerflygning.

Det mest överraskande i decemberoffensiven och de därpå följande händelserna var det tyska flygvapnets styrka. Tydligen har man lyckats att trots flygbombningen hålla industri och utbildning i gång samt genom försiktigt uppträdande sista halvåret sparat sig till en större kraftansträngning. Det är dock icke fråga om att på allvar bestrida de allierade herraväldet i luften utan snarare klok hushållning och disposition av krafterna. Ett exempel på vad även ett underlägsnat flygvapen kan uträtta gavs på nyårsdagen, då tyskarna enligt egen uppgift utförde en stort upplagd flygbasbekämpning mot baserna i Belgien och Holland. Därvid skulle icke mindre än 400 allierade plan ha förstörts på marken och ytterligare 79 i luftstrider. De allierade uppgåvo att 300 tyska plan anfallit och 125 av dem skjutsits ned, men omtalade naturligt nog icke egna förluster på marken. Det är mycket möjligt att det taktiska flyget denna dag tillfogades åtskilligt avbräck.

Bomber Command anföll förutom mål vid fronten kommunikationsmål och oljemål i västra Tyskland både under dager och mörker. Dortmund—Emskanalen torrlades för fjärde gången av Lancasterplan på nyårsdagen. Den 4/1 anfölls den tyska basen Royan vid Bordeaux. Mosquitoplan flögo på nyårsafton till Oslo och försökte på lägsta höjd spränga Gestapo-huset vid Vic-

toria Terrasse. Försöket torde icke ha lyckats denna gång och 63 norrmän dödades.

Fighter Command ägnade sig bl. a. åt anfall mot baser för V1 och V2 i Holland, en mycket svår uppgift. V1 avsköts alltså från flygplan i Nordsjön och V2-bomber slog ned t. o. m. så långt bort som i Manchester.

Ättonde luftflottan opererade dagligen mot järnvägs- och industrimål i västra Tyskland, vanligen med 1000—1300 bombplan och 500—700 jaktplan. På julafton flögo enligt uppgift 2000 bombplan och 900 jaktplan, vilket är rekord.

Enligt årsstatistiken fällde Bomber Command under 1944 510 600 ton, därrav i december 49 000. Tillsammans med ättonde luftflottans resultat blev det över 1 miljon bombton under året, dvs. c:a 3000 ton om dagen.

På italienska fronten förekom den vanliga kommunikationsbekämpningen i norra Italien, Posfätten och Brennerpasset, men fronten rörde sig föga. 15:e luftflottan anföll dessutom som vanligt oljemål i Böhmen och Schlesien.

På östfronten var det relativt stilla utom i Ungern, där Budapest inringades och pressades från marken och luften. Stormovikplan lågflögo oavbrutet över staden och över tyska återtågskolonner på vägarna därifrån, liksom flodtrafiken på Donau.

I Fjärran Östern blevo amerikanerna av allt att döma redo att ta nästa språng — mot Luzon, Filippinernas huvudö, sedan nu

FLYGNytt

från ALLA FRONTER

— Från FLYG:s Londonkorrespondent. —

LONDON i december.

En del detaljer finnas nu tillgängliga om det nya ensitsiga amerikanska jaktplanet Fisher P-75. Det har utrustats med den nya Allison vätskekylda radmotorn av X-typ. Chefkonstruktör har varit Don Berlin, och order för prototypen gavs i juni 1943. Fyra månader senare flög planet för första gången. Endast fyra maskiner hade byggts, när order kom om att inställa tillverkningen. Orsaken härtill var närmast att Fisher Body Cleveland Aircraft Division i stället skulle kunna koncentrera sig på byggandet av olika delar till Superfästningarna.

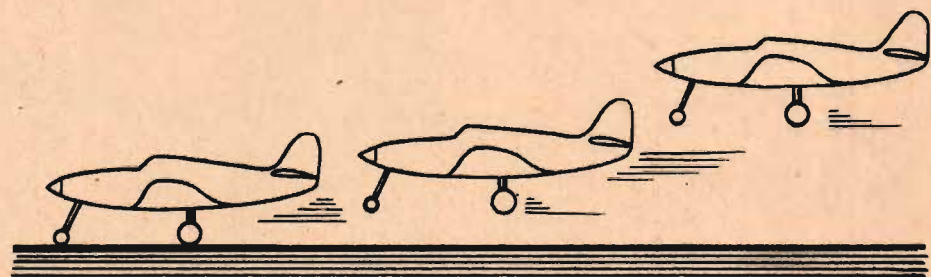
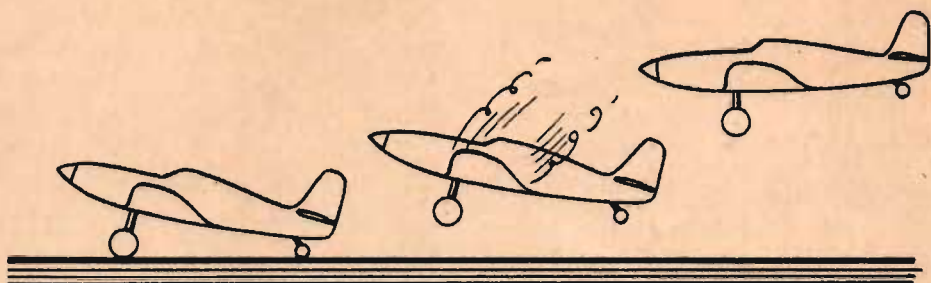
Bell XP-57, meddelas det nu, är identisk med P-39 Airacobra, undantagandes att XP-57 försetts med stjärnmotor. Trehjulsländningsstället har bibehållits. Maskinen är dock alltjämt på experimentstadiet.

Consolidated PB4Y-2 går populärt under namnet Sea-Liberator. I motsats till B-24 har denna Sea-Liberator enkelfena. (Foto i FLYG 10/44.)

Amerikanska flottan har nu övertagit den kustpatrullering, som i början av kriget uppdrogs åt Civil Air Patrol (CAP). CAP bestod egentligen av privatflygare, som flög privatplan. Under kustpatrulleringarna medförde man emellertid stundtals bomber på 25 och 30 kg att användas vid attacker mot upptäckta ubåtar. CAP hann med att flyga 38,4 milj km, och därunder lokaliserade 173 ubåtar, varav 73 attackerade.

Leytefälttåget slutförts. Under detta hade på 2 månader enligt amerikansk uppgift 2748 jap. fpl, 41 transportfartyg och 27 örlogsfartyg förstörts. Den 5/1 rapporterades stora anfall från hangarfartyg mot flyg- och flottbaserna på Formosa, samma inledning som föregick landstigningen på Leyte. Japanerna åter omtalade att tre stora konvojer voro på väg mot Luzon och att dessa anfallits av landbaserat flyg, varvid åtminstone 2 hangarfartyg och 1 slagskepp sänkts. Några dagar tidigare hade japanerna enligt egen uppgift sänkt 18 transportfartyg och ett par kryssare. Stora händelser kunna väntas på denna front i januari.

Från produktionsfronten meddelades, att USA tillverkade 96 000 flygplan 1944, dvs. ungefär lika många som 1943. I England är produktionen nu uppe i 2 400 flygplan per månad, varav 480 tunga bombplan, 940 jaktplan och 350 skolplan. Härtill kommer 1 500 stora flygplanreparationer i månaden. Flygindustrin i England hade 1,7 miljoner anställda. 7/1 1945.



VISSTE NI DET...?

Noshjulet har börjat sitt segertåg genom världen. Att detta har blivit så populärt beror mycket på den ökade säkerheten vid start och landning. Ett sporrhjulspan ställer betydligt större krav på föraren vid starten än ett noshjulspan. Det senare köres som en bil över fältet ända tills det kommer upp i lyftfart.

Ett med sporrhjul utrustat flygplan överstegras när föraren »sätter» planet. Noshjulsplanet däremot kan flygas ner på marken.

VISSTE NI DET?

des. Andra uppdrag, som ålagts CAP, har varit målflygningar för luftvärnet, sökandet efter försvunna flygplan, förbindelse-tjänst o s v. General George Marshall, stabchef för amerikanska armén, riktade vid CAP:s upplösande ett speciellt tack för gott och värdefullt arbete.

Jaktplanet Hawker »Tempest» och Short »Shetland» flygbåtar har, enligt American Aviation, utrustats med Bristols 18 cylindriga, dubbelradiga »Centaurus» stjärnmotorer. Vickers-Armstrong »Wellington XIII och XIV» har två Bristol »Hercules XVII» stjärnmotorer på 1 650 hk. Dessa båda nya Wellingtonversioner används inom Coastal Command, de har en maximal bomblast på 2,5 ton och en max.-fart på

400 km/t. »Wellington XIII» har en beväpning på 8 st 7,7 mm ksp, varav fyra äro placerade i stjärtornet, två i vingen och två i nostornet. »Wellington XIV» saknar nostorn.

Det tyska tvåmotoriga reaktionsplanet Heinkel He 280 (FLYG nr 25-26/44 och 1/45) är det första ensitsiga tyska jaktplan som har dubbel stjärtfena. Kabinen är inte »stärddropsformad», vilket otvivelaktigt innebär försämrad sikt för piloten. Heinkel He 280 har en automatisk anordning (katapultsits), som slungar piloten från planet ut i luften för den händelse att han hastigt måste överge planet. Det enda som behövs för att göra »hoppet» är att trycka på en knapp — frigörning av kabintak etc sker därefter automatiskt.

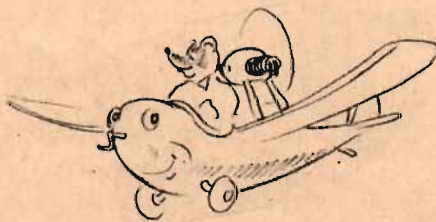
Följande nya japanska plan rapporteras insatta i aktiv tjänst:

Raiden (Åskväder), codenamn Jack. Maskinen försedd med en ny »stjärna», inte olik Tojo. Uppges kunna prestera över 650 km/t.

Saiun (Målade molnet), känd som »Myrt», som är en förkortning för Myrtle. Det är ett spaningsplan med den nya »Homare 21» dubbelradiga 18 cyl »stjärnan». Möjlig toppfart 625 km/t.

Ginka (Vintergatan) eller Frances. En tvåmotorig torpedbombare med inbyggt torpedrum. Flygplanets limjer är även i övrigt mycket rena.

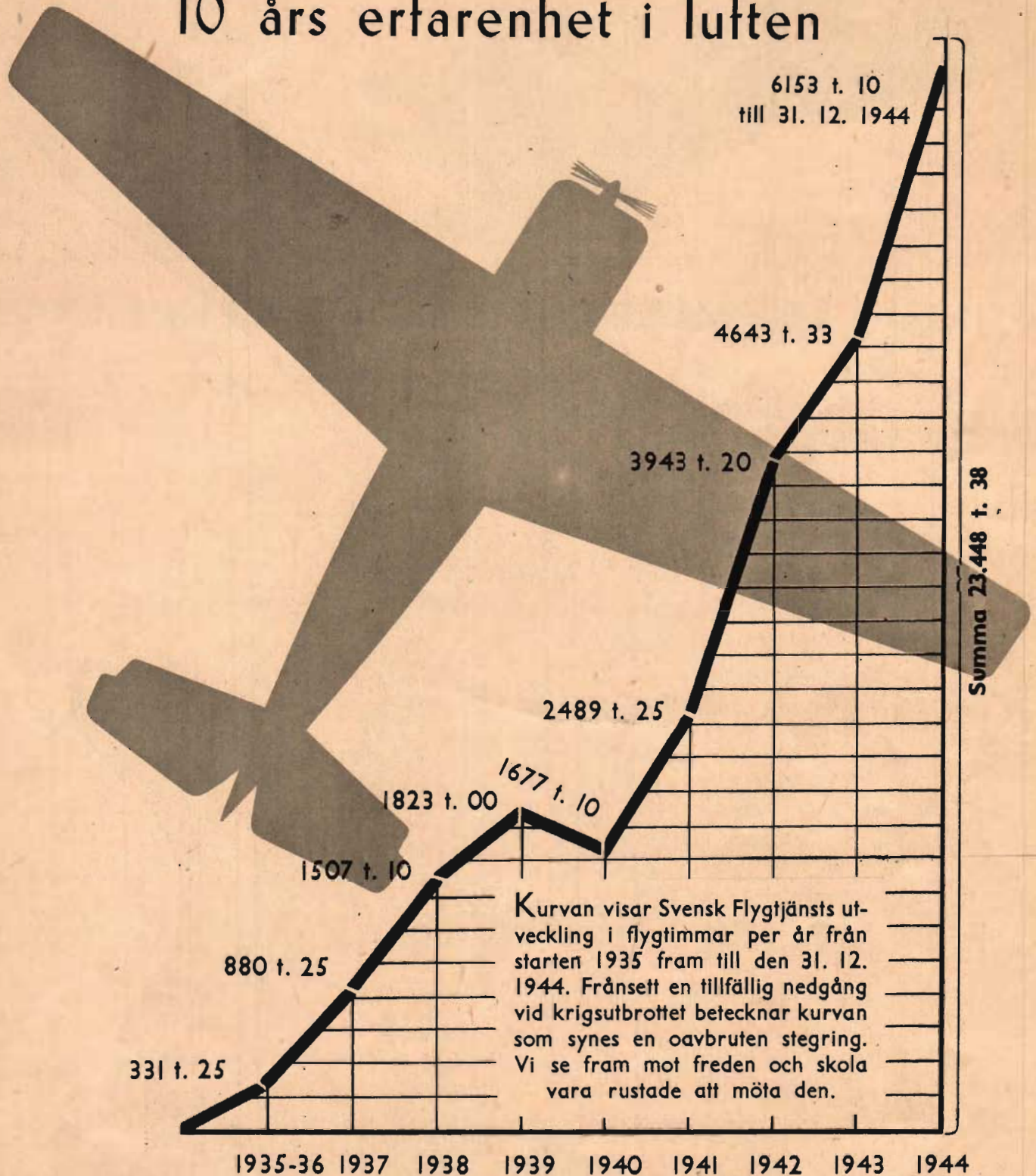
Paul, ett enmotorigt, dubbelflöttörplan avsett för spaning. Maskinen, som ännu inte helt lämnat experimentstadiet, är en utveckling av den äldre X14. G. K.



»DEN FLYGANDE BJÖRNEN» heter en otroligt rolig teknad kortfilm som gjort stor lycka på de svenska biograferna. Sedan »Agaton» hämtat sig från skrattanfallen bluddrade han till denna teckning på den trevliga björnen.

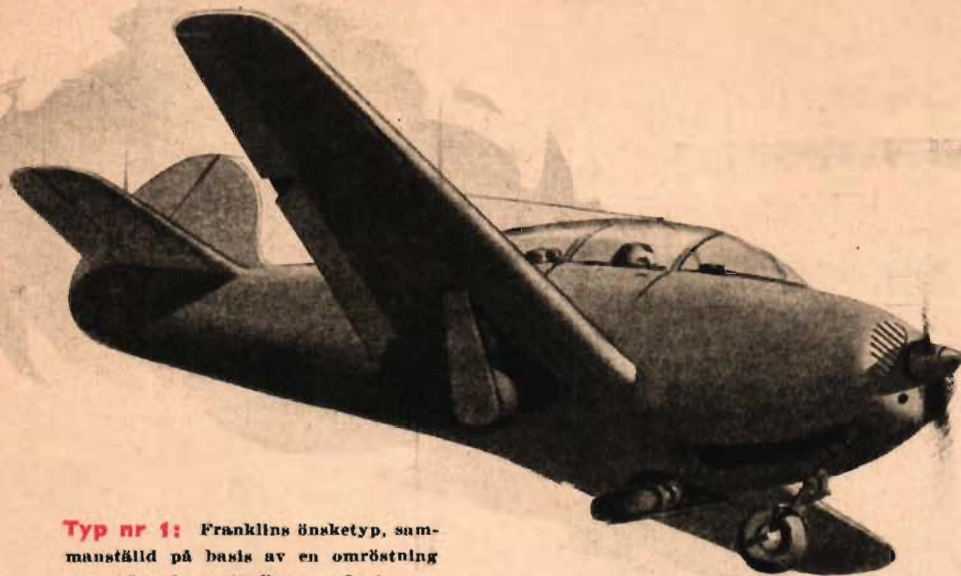
1935-1945

10 års erfarenhet i luften



SVENSK FLYGTJÄNST A-B

ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM



Typ nr 1: Franklins önsketyp, sammanställd på basis av en omröstning som nämnda motorfirma ordnat.

PV-2 vann första etappen

Det blev typ nr 4 som segrade i första etappen av folkflygtävlingen. Det blev alltså den lilla trevliga helikoptern PV-2 och den fick 34,8 % av de insända rösterna. Som nästa typ kom nr 3 (»Hiller-copter») med 32,9 % och därefter följde nr 2 (autogiron Pitcairn P.A-36 »Whirl Wing») med 28,8 % samt sist nr 1 (autogiron Kellet YO-60) med 3,5 %.

Tävlingstiden för första etappen har utgått så nyligen att vinnare ej hunnit koras. Även övriga kommentarer måste stå över till nästa nummer av FLYG. De som röstat på PV-2 må alltså tillvidare hysa viss förväntan.

FOLKFLYGPLANET—FAMILJEFLYGPLANET

De unga män som nu växer upp med flyget kommer så småningom till mogen ålder om de får leva och ha hälsan. En del skaffar sig familj. Flyget är en så naturlig sak för dem att det säkerligen inte kommer att falla dem in att neka fru och barnen nöjet att få flyga.

Om far själv är flygare skulle det således inte alls vara omöjligt att han — om den ekonomiska ställningen är god — köper sig ett flygplan som hela familjen får plats i. Sedan är veckandorna räddade!

Om den unge mannen är så flygbiten att han köper flygplanet medan familjen ännu bara består av tre personer faller valet troligen — med kännedom om människans obotliga optimism — på en tresitsig flygplantyp, t ex den högvingade Stinson »Voyager», som före kriget kostade c:a 3 000 dollar (c:a 12 000 kr). Hinner han slita ut den kärran innan familjen ökas så har han tur!

Redan före kriget fanns det förutom »Voyager» en del tresitsiga flygplan, särskilt i USA förstås, och under kriget har sådana massor av små militära eldlednings- och förbindelseflygplan satts i tjänst att man mycket väl kan tänka sig få köpa en tresitsig typ med upp till 120 hk motor för skapligt pris. Och om man absolut vill ha ett »sjöplan» så kan man antingen sätta flottörer på sitt plan eller försöka få tag i en tresitsig amfibie av typ Allied »Trimmer», som nu torde kunna köpas i USA

(den har tidigare beskrivits i FLYG nr 24/44). Men eftersom de flesta tycks föredra landflygplan så låter vi Stinson »Voyager», som är ett mycket bra plan, representera tresitsarna. Den får emellertid stå sist i raden (orsak: läs nedan).

Franklins önsketyp

Tresitsarna i all ära — men av alla fredsfunderingar i världens flygpress att döma så har intresset mera koncentrerats kring fyrsitsarna, som tydligen anses vara verkliga familjeflygplan. Näja, det ligger något i detta: enbarnsystemet är inte helt sympatiskt!

Den amerikanska flygmotorfirman Air-cooled Motors Corporation, som tillverkar de berömda Franklinmotorerna, har sänt ut formulär med frågor om hur »efterkrigsflygplanets» bör se ut. Resultatet redovisas i AMERICAN AVIATION. 55 % av mottagarna hade ingen som helst förbindelse med flygindustrin och var fjärde tillfrågad insände sitt svar. Resultatet är mycket intressant och ger en god bild av smakens fördelning. Fyrsitsaren vann — men den bör inte kosta mer än 2 500 dollar, d v s 10 000 kr. Här några siffror från omröstningen:

87 % föredrar monoplan, 51,3 % vill ha lågvingat plan. 64,5 % fordrar landplan.

33 % vill ha två motorer och 65 % en

motor. Av de senare väljer 57 % luftkyld motor med motsstående cylindrar (boxersystem), 6 % vätskekyld, 21 % luftkyld radmotor, 12 % stjärnmotor, 27 % utväxlad, 38 % direkt driven motor. 14 % vill ha 4 cylindrar, 32 % 6 cyl, 3 % 7 cyl, 6 % 8 cyl, 2 % 9 cyl och 2 % 12 cyl. 28 % önskar mindre än 100 hk motorstyrka, 42 % 100—150 hk och 29 % över 150 hk. Franklin utläser ur detta att firmans 6-cyl boxermotor på upp till 150 hk är idealt...

68 % vill ha indragbart landställ, 51 % röstar på trehjulstall (endast 10 % håller bestämt på det gamla vanliga tvåhjulstället). 46 % vill ha fasta vingar och endast 29 % är intresserade av hopfällbara eller avtagbara vingar (för körning på landsväg). 55 % önskar metallskropp och 48 % metallklädsel på vingarna.

Marschhastigheten 185—240 km/t önskas av 59 %. Landningshastigheten bör hålla sig kring 65—80 km/t och flygsträckan omkring 640—960 km. 12—23 kg bagage per person är önskvärt. 75 % vill ha vingklaffar och 37 % slots. Kärran skall ha elektrisk startanordning och generator, smagnetändning samt radiomottagare och sändare.

84 % har för avsikt att använda sina flygplan för både affärer och rekreation.

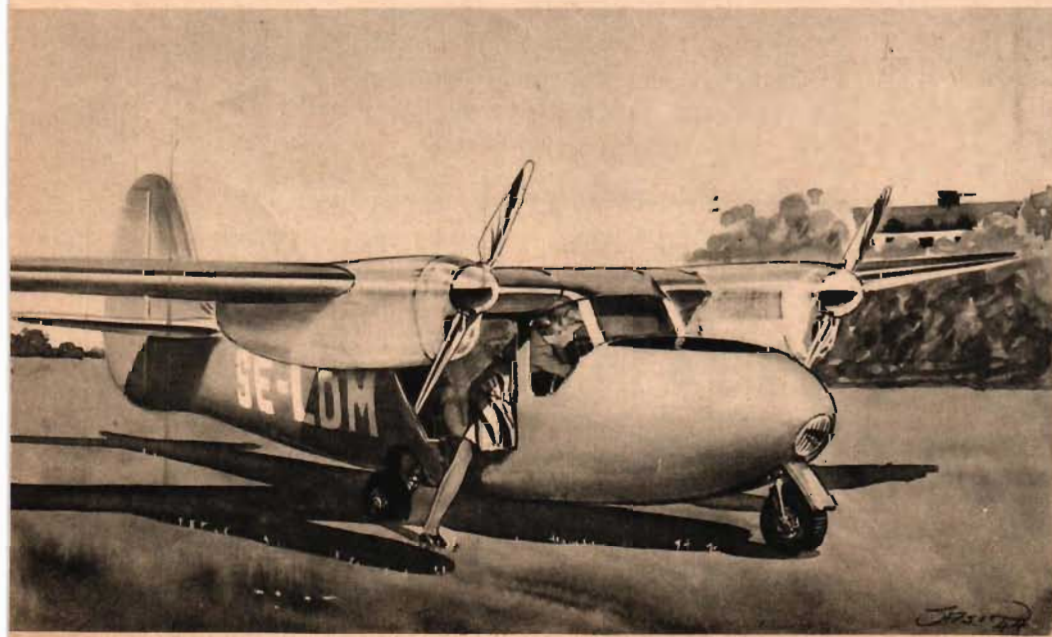
Överst på sid 16 ses tecknarens sammanfattning av de insända önskemålen. Det ser väl trevligt ut, det franklinska folkflygplanet! Även om just detta flygplan troligen icke ens håller på att konstrueras kan FLYG:s läsekrets ändå våga rösta på det, ty det är en god idealtyp och den kommer förresten säkert förr eller senare.

Lidmalms idealtyp

Man skulle kunna tro att den lågvingade typen vore allena saliggörande för modererna konstruktörer. Men då känner man inte civilingenjör Tord Lidmalm vid Svenska Aeroplan AB i Linköping — ja, inte chefskonstruktören vid Christlea Aircraft Co Ltd heller (se längst upp på sid. 17).

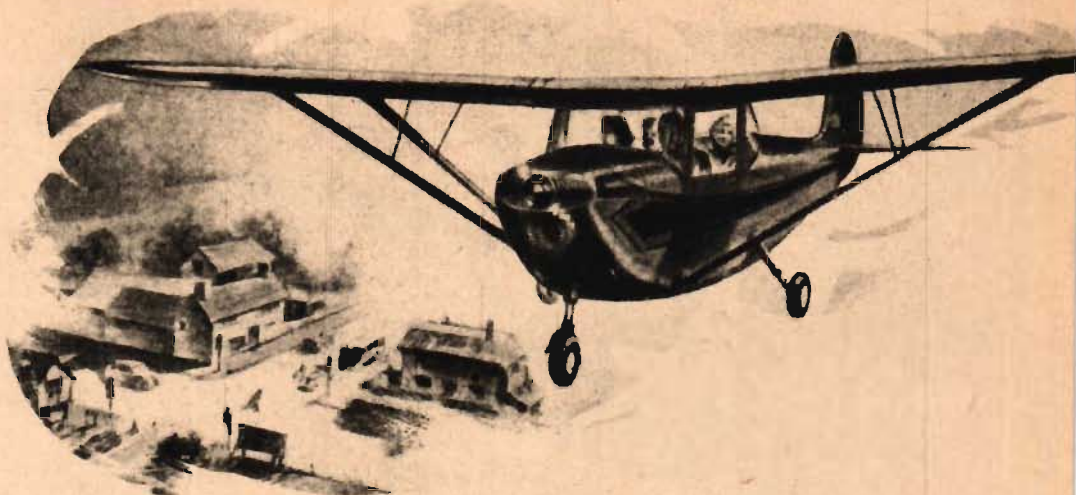
Det är flera skäl som fått civilingenjör Lidmalm att hålla sig till en högt placerad vinge då han låtit tecknaren Sason skisse-

Typ nr 2: Civiling Tord Lidmalms idealtyp av familjeflygplan. Teckning av Sason.



Välj FAMILJEFLYGPLAN!

Om ni har egen familj eller är »menig» familjemedlem — i vilket fall som helst bör ni vara med och rösta på den av de fyra här presenterade typerna som ni gillar bäst. Tävlningen började i FLYG nr 25-26/44 och här är tredje etappen. 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. Tävlingskupong finns på sid 24 Svaren på etapp nr 3 skall vara poststämplade senast den 17 febr. och kuverten skall märkas »Folkflygplanet III», adr.: FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm.



Typ nr 3: Chrislea »Ace», engelskt fyrsitsigt familjflygplan, som säljs för c:a 475 pund, dvs omkring 8.000 kr.

TIPS FÖR TREDJE ETAPPEN

ra upp det lidmalmska idealplanet, fyrsitsigt med personerna placerade parvis som i en bil.

— Den raka vingen är fäst vid kroppens översida, vilket gör planet billigare att bygga och medger god sikt nedåt, samtidigt som flygplanet får god stabilitet, säger ing. Lidmalm. I vingarna sitter de två motorerna om varandra 100 hk. Genom att förse planet med två motorer elimineras risken för motorstopp, som man ännu inte kriget blivit betydligt driftsäkrare. Om en motor skulle stanna skall den andra kunna hålla planet i luften — alltså samma krav som man ställer på trafikflygplan. För att underlätta start och landning bör planet föras med noshjul. Trehjulstället bjuder mycket större säkerhet och vill man kosta på sig att göra detta indragbart kan man vinna en fartökning på något tiotal km/t eller kanske mer.

Olycksfall vid flygning i moln bör förhindras genom att man förser vingarna med dykbromsar liknande segelplanens. Vingarna bör för övrigt föras med fasta slots, som tillåter ganska stor anfallsvinkel utan att vingen överstegras, och klaffar som ökar vingens bärförmåga vid start och landning. Naturligtvis bör vingarna vara fällbara så att flygplanet inte kräver onödigt stort hangarutrymme. Instrumentutrustningen skall vara den enklast tänkbara. Propellern av trä av kostnadsskäl.

Marschfarten skulle komma att ligga om-

vilket av de fyra här presenterade typerna är ert »familjefolkflygplan?»

Typ nr 1: Franklins önsketyp, sammanställd på basis av en omröstning. Fyrsitsigt, lågvingad samt försedd med en 150 hk motor. Specificerade data finns av lätt förklarliga skäl icke. — **Fördelar:** Trehjulstätt, som möjliggör start och landning nästan oberoende av vindriktning. Ställets infällning ökar hastigheten. — **Nackdelar:** Mindre god »utsikt» över landskapet för passagerarna. Kabinen blir lätt »bastu» i stark sol. Mindre driftsäkerhet med endast en motor.

Typ nr 2: Lidmalms idealtyp. Fyrsitsigt, högvingad. Kroppen av stålrör med fanérklädsel. Två motorer på vardera 100 hk. — **Fördelar:** Infällbart hjulstätt (se typ nr 1). Ökad säkerhet genom de två motorerna. Tämigen god sikt nedåt tack vare högt placerad vinge, som också ger bra solskydd. — **Nackdelar:** Planet fördyras genom de två motorerna. Se i övrigt avd. om nödlandning i slutet av artikeln.

Typ nr 3: Chrislea »Ace», fyrsitsigt, enmotorigt, högvingat plan från Chrislea Aircraft Co Ltd, London. Nyttigt last 253 kg (tydligt avsett för 2 vuxna och 2 barn). Startsträcka 96 m. Marschhastighet 165 km/t. Flygsträcka 600 km. Pris fritt fabriken c:a 475 pund (omkring 8 000 kr). — **Fördelar:** Fri sikt runt horisonten tack vare parasollplacerad vinge. Se i övrigt typ 2. — **Nackdelar:** En motor. Fast ställ, som minskar hastigheten. Se i övrigt typ 2.

Typ nr 4: Stinson »Voyager», högvingat, tresitsigt, enmotorigt flygplan från Stinson Aircraft Division av Consolidated Vultee Corp, San Diego, Kalifornien. Har slots och vingklaffar. 90 hk motor. Spännvidd 10,37 m, längd 6,71 m, höjd 1,98 m, vingyta 14,4 m²; tomvikt 430 kg, flygvikt 738 kg, vingbelastning 51,24 kg/m², effektbelastning 8,17 kg/hk; maxhast. 184 km/t, marschhast. 174 km/t, stighast. 3 m/sek, tjänstetopphöjd 3 960 m, flygsträcka 600 km. — **Fördelar:** God sikt (se typerna 2 och 3). God bränsleekonomi. — **Nackdelar:** En motor. Fast ställ. Se i övrigt typ 2 (nödlandning).

kring 175—180 km/t, längsta flygsträcka 600 km och flygvikten omkring 1 000 kg. Ett flygplan av detta slag lämpar sig naturligtvis inte bara för privatpersoner utan också för t ex taxifyg, ambulansflyg och liknande uppgifter.

Och så till sist en delikat fråga: Vad kommer ett sådant flygplan att kosta?

— Minst 50 000 kr och då kan det ju knappast kallas folkflygplan längre...

Braksensation från London

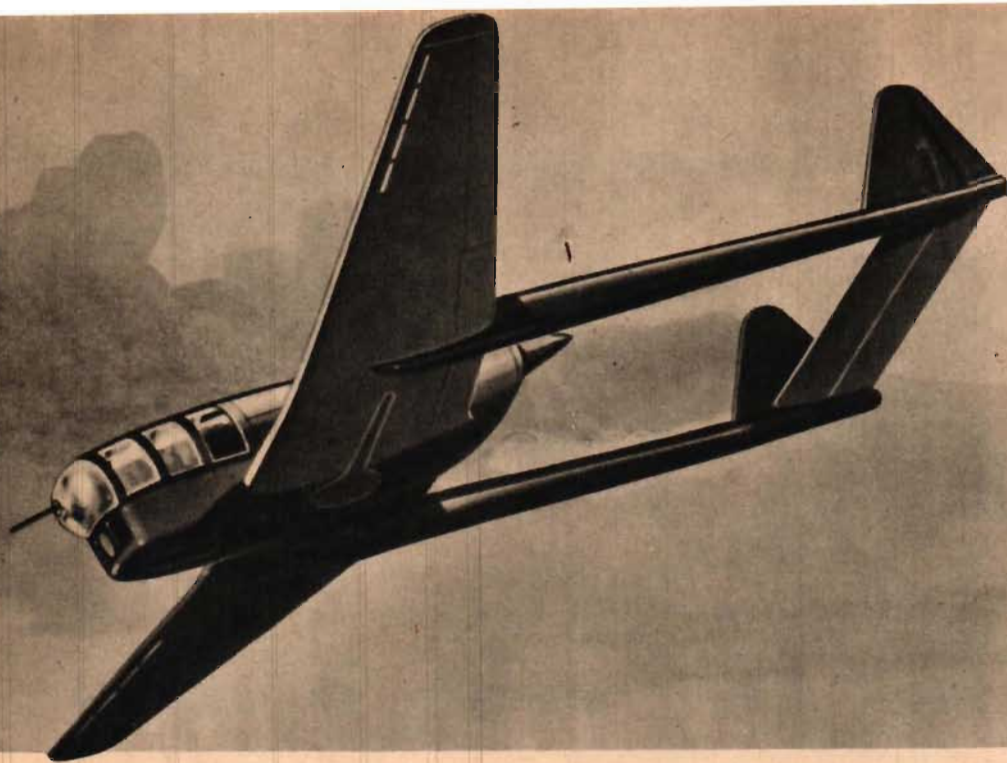
Förklara då, den som kan, hur den engelska firman Chrislea Aircraft Co. Ltd i London kan annonsera i »Flight» om ett fyrsitsigt, högvingat flygplan, Chrislea »Ace», som säljs för 475 pund. Med nuvarande kurs (17 kr) blir det 8 075 kr.

Är detta måne ett aprilskämt? Nej, annonsen stod i ett decembernummer 1944. Hur ska vi förklara den stora skillnaden mellan civiling. Lidmalms 50 000 kr. och Chrisleafabrikens pris på 8 075 kr. Visserligen är det lidmalmska planet tvåmotorigt och Chrislea-»sset» enmotorigt — men inte kostar den andra motorn 41 925 kr heller! Skulle »sset» kanske vara »smäckjobb»? Nej, knappast! Chrisleafirman har gjort skapliga saker förut och vågar nog inte riskera sitt goda rykte genom ett ohållbart löfte.

En förklaring kan vara de låga arbets- (Forts. på sid. 24.)



Typ nr 4: Stinson »Voyager», amerikanskt tresitsigt flygplan med 90 hk motor. Två personer sida-vid-sida fram och en bak.

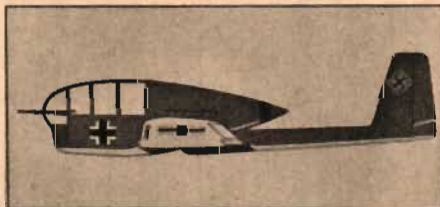


FÖREGÅNGARE TILL J 21

I samband med offentliggörandet av det svenska SAAB-jaktplanet J 21 kan det vara av intresse att veta, att vid ett nazistiskt partimöte år 1938 visades ett Focke-Wulf-jaktplan, vars utseende ganska mycket påminner om SAAB-21:an. Att FW 198 försjönk i glömskans natt berodde väl antagligen på de stora konstruktiva svårigheter, som är förknippade med ett flygplan av så okonventionell typ, svårigheter som SAAB:s erkänt skickliga ingenjörer tydligen lyckats bemästra på ett tillfredsställande sätt. FW 198 var enligt engelska uppgifter utrustad med 1 st Mercedes-Benz DB 603 på 1500 hk, en motor som då var alldeles ny och först på sistone börjat användas på de nya tyska typerna Messerschmitt Me 410 och Arado Ar 240. Beteckningen FW 198 kan för betecknas som en mystifikation, eftersom Luftwaffe i flera år haft i tjänst ett enmotorigt, högvingat spaningsplan med beteckningen Arado Ar 198. Som bekant existerar inte två tyska militära flygplantyper med samma sifferbeteckning.

Enligt en schweizisk rapport skulle det tyska flygvapnet 1940 ha haft någon jaktdivision, utrustad med flygplan av typ FW 198. Det har i så fall endast varit fråga om en försöksdivision. Stormakterna gör ju inte som vi och andra smånationer — tillverkar bara ett eller två provflygplan av en ny typ — utan räknar provflygplanen i tiotal för att kunna pröva dem ordentligt under så fältmässiga förhållanden som möjligt. Hur som helst — den kom aldrig i tjänst vid de operativa förbanden.

Arrangemanget med skjutande propeller medför stora fördelar: obegränsad sikt framåt samt gott skydd för piloten av motorn vid beskjutning bakifrån. En stor



Här ovan två engelska reproduktioner av det tyska projektet Focke-Wulf FW 198, som har vissa likheter med J 21, men som aldrig serietillverkades. Sannolikt på grund av de stora konstruktionssvårigheterna.

nackdel har dock konstruktionen, när det gäller att ta sig ur det i luften. Piloten riskerar då att krossas av propellern. Man kan anta, att den saken löstes på FW 198 på samma sätt som nyligen meddelats om det nya tyska reaktionsjaktplanet Heinkel He 280, som försetts med sk katapultsits, d v s en pilotutkastare.

FW 198 hade enligt AEROPLANE följande data och prestanda: spännvidd 12,5 m, längd 9,6 m, vingyta 23,5 m², tomvikt 2130 kg, flygvikt 3260 kg, maxhast. vid marken 520 km/t och på 6000 m 600 km/t, stighastighet 14 m/sek, topphöjd 10600 m och max. flygsträcka vid 475 km/t 950 km. Beväpningen bestod enligt engelska uppgifter av 2 st kanoner i vingarna och 4 st ksp i nosen. Andra uppgifter säger 4 st kanoner samt 2 st ksp. De två engelska teckningarna här ovan, av vilka den stora är hämtad ur den engelska boken Allied and Enemy Aircraft, den lilla ur AEROPLANE, visar endast 1 ksp i nosen. FW 198 förekom tydligen i olika versioner, bl a också en med heltäckt nos som på J 21 och hade då sannolikt betydligt tyngre nosbeväpning än vad ovan sagts. En olikhet

Nödlandning på Himalaja

I mitten av maj uppenbarade sig på en indisk flygplats två ur dubbel synpunkt spöklika figurer: de voro till det yttre mera lika spöken än människor och de hade ett par veckor tidigare rapporterats som döda. De båda spökerna voro de amerikanska flygarna, kaptenerna Rosbert och Hammell, som 46 dagar tidigare startat från flygplatsen med ett transportflygplan, som skulle föra materiel till Kina. Svåra oväder hade härjat omedelbart efter deras start, och när de icke avhördes på några veckor ansågos de som förlorade. Nu voro de emellertid räddade efter fantastiska äventyr och övermänskliga strapatsar.

Efter starten i slutet av mars dröjde det inte länge förrän flygplanet kom in i ett oväder, som bl a åstadkom en hastig nedisning; snart täcktes vindrutan av ett femtums tjockt istäcke. Det var ingen tanke på att nå det avlägsna målet, enda rädningen var att genast vända tillbaka till utgångspunkten. Men i det svåra ovädet kom flygplanet ur kurs, och plötsligt upptäckte kapten Rosbert, som satt vid spakarna, genom en flik i det tjocka molntäcket en snötäckt fjällvägg på bara några hundra meters avstånd. Det fanns ingen möjlighet att få upp det nedisade flygplanet, och så blev det en kraschlandning, som kostade den kinesiske radiotelegrafisten livet. De båda amerikanerna undkommo med skador: Rosbert fick ena fotleden bruten, Hammell ena foten vrickad.

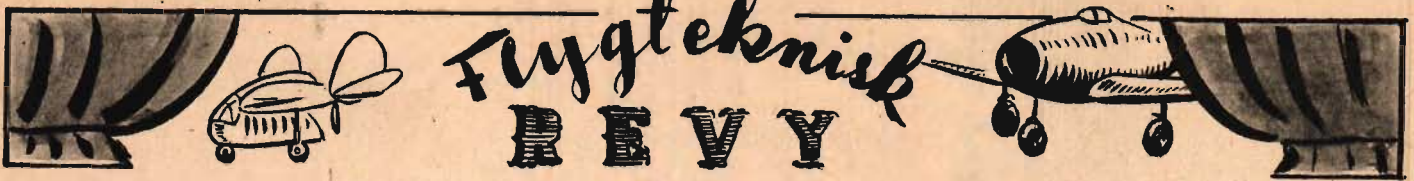
De båda invaliderna hade av ödet nyck slungats upp till en 4200 m hög fjällrygg i Himalaja, det var flera grader kallt och stormen rasade. Det enda skydd man kunde skaffa mot väder och vind var fallskärmarna, i vilka de båda flygarna svepte in sig, tätt ihopkrupna för att behålla värmen. I fem dagar sutto de på detta sätt och skötte så gott de kunde sina skador, men sjätte dagen tog provianten slut. Man hade endast att välja mellan att svälta och frysa ihjäl eller att trots sina skador försöka ta sig ned genom det okända alplandskapet till bebyggda trakter. De båda kaptenerna beslöt naturligtvis att göra ett försök, men hur ta sig fram utför de branta, snötäckta fjällväggarna? Det fanns bara en möjlighet: att åka kälke. Och så bände de loss en plankor ur flygplanet, vilken upphöjdes till rang, heder och värdighet av toboggan. Med denna släpade de båda männen sig upp till fjällryggen för att på andra sidan börja den vågsamma färden. Det gick över förväntan. Med en hastighet på 50 km/tim rutschade de utför och nådde utan vidare missöden trädregionen, där de övernattade i en grotta.

På åttonde »fotvandringdagen» nådde de utsvultna och uttrötta männen en bergshydd, där en vänlig indier bjöd på vad han hade utom enklast tänkbara husrum, nämligen okokta majsfrön. De lyckas

(Forts. på sid. 22.)

med J 21 är att FW 198 fällde sina landningsställ inåt i vingarna, medan J 21 fäller sina hjul rakt bakåt i bommarna.

»Gnomos»



Av ingenjör Karl-Erik Sandberg

TRAFIKFLYGPLANEN och FRAMTIDEN

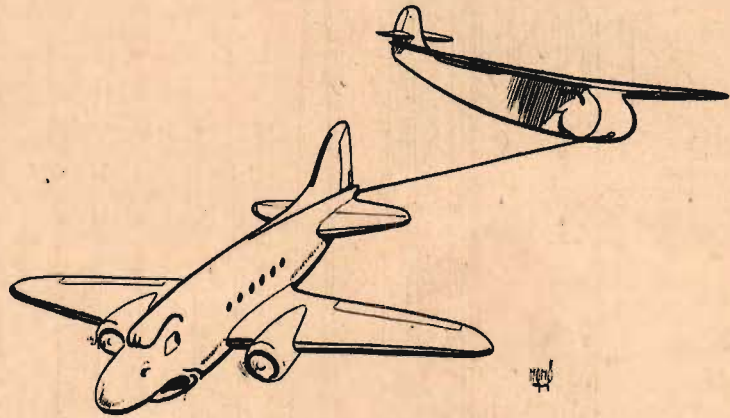
Det framtida trafikflyget kommer att fördrå flera olika flygplantyper, som var och en bäst passar för ett bestämt transportändamål. Det kommer att finnas flygplan för endast post och gods och det kommer att finnas flygplan för kombinerad gods- och passagerarbefordran. Vi kommer också att få trafikplan, som kan flygas med ekonomiskt utbyte på flyglinjer med delsträckor, som inte är längre än 50 å 100 km mellan landningarna. Snabba fyrmotoriga plan för transkontinentala flyglinjer med få eller inga mellanlandningar och jättestora verkliga flygskepp för atlantflygningar kommer att flytta avlägsna länder alldeles in på knutarna. Länglinjeflyget kommer att använda stora flyghöjder, vilket ger större hastighet och låter flygplanen passera över stormar och oroliga luftlager. Dessa höjdflygningar fordrar att planen förses med tryckkabin och för att passagerarna skall trivas riktigt gott kommer de kanske till och med att bli luftkonditionerade.

Flygarens hjälpreda nr 1?

Ett område med rika utvecklingsmöjligheter är flygplanens elektriska anläggningar. Hittills har i de flesta fall använts lågspända likströmssystem på 6—24 volt. Ledningarnas tvärsnitt i ett sådant system måste vara relativt stort för att inte ledningsmotståndet skall bli för stort, vilket gör att enbart kopparledningarna i ett lågspänt elsystem, särskilt i stora flygplan, representerar en avsevärd del av hela elanläggningens vikt. I stället har man numera börjat använda växelström, som man med lätthet kan transformera om till de olika spänningar, som behövs ombord. En annan fördel med växelströmssystem är att man slipper omformare för radioanläggningen, vilket betyder en icke obetydlig viktbesparing.

En nackdel med övergången till växelström är att verktygsuppsättningarna för massor av apparater måste kasseras. Nya apparater måste provas ut och verktygen för masstillverkning konstrueras och tillverkas. När krigshetsen är över och tillverkarna åter få litet andrum med leveranserna kan det mycket väl hända att växelströmmen tar jättekliv framåt — såvida inte krigserfarenheterna peka åt annat håll. Det får man inte veta förrän efter fredsslutet.

I stora flygplan kommer kanske en stor del av de hittills vanliga hydrauliska anordningarna att ersättas med elmanövrerade apparater. I de av AB Aerotransport övertagna flygande fästningarna, som är rätt så elektrifierade, är det bara bromsarna och kylklaffarna, som manövreras hydrauliskt, men så har också elanläggning-



AUTOPILOT FÖR LASTGLIDPLAN

I Amerika har, som FLYG tidigare nämnt, konstruerats en autopilot för bogserade transportglidplan, som gör det möjligt att flyga transportsläp i mörker och i moln, utan att glidplanföraren har möjlighet att se bogserplanet. Någon mera revolutionerande uppfinning är det inte fråga om, utan det rör sig om en vanlig autopilot, som förekommer i alla större transportplan och som utformats för att passa sitt nya ändamål. Drivkraften för autopiloten erhålles från en liten propeller, som är placerad utanför glidplanet.

Några svängar eller andra manövrer kan inte utföras med ett med sådan styrapparat utrustat transportsläp. Autopiloten ger nämligen endast möjlighet till flygning rakt fram på bestämd kurs och bestämd höjd, varför tydligen bogserplanet och glidplanets autopiloter måste hållas absolut lika inställda. I annat fall bleve det kanske inte så roligt för vederbörande. En sådan utrustning bör bli mycket användbar för luftlandsättningar, då den ju ger möjlighet till för fienden osynliga transporter.

gen en kapacitet av 18 000 watt. Vid jämförelse med Douglas DC-3:s eleffekt, som är 1 200 watt, verkar den senare siffran rätt så blygsam, även om man betänker att DC-3:an är ett mindre plan. Även en hel del av den övriga utrustningen, såsom instrument, kranar, pumpar o s v kommer antagligen att manövreras och drivas med elektricitet.

Möjligheten att kunna använda växelström för denna utrustning skulle ge en hel del fördelar. Det föreligger emellertid vissa svårigheter att åstadkomma denna ström. Enklast vore ju att låta flygplanmotorn driva en växelströmgenerator, men man har ännu inte kunnat åstadkomma en mekanisk växel, som ger generatoren konstant hastighet vid ändringar i motorvarvtalet såsom t ex vid start och landning, ändring av propellerbladvinkeln etc. Att hålla motorvarvtalet konstant under själva flygningen är däremot inget problem längre sedan propellar för konstant varvtal kommit i allmänt bruk. För att åstadkomma växelström kan man i stället låta flygmotorn driva en likströmgenerator,

som via flygplanbatteriet lämnar ström till en omformare, eller också kan man driva en växelströmgenerator med en särskild liten förbränningsmotor. Denna måste i så fall kompressormatas vid flygning på stor höjd. Av säkerhetsskäl fordras dubbla anläggningar, vilket betyder ökad vikt. Detta är blott ett enda bland massor av problem, som ger flygkonstruktörerna en hel del huvudbry men också stora möjligheter till tillfredsställande lösningar.

Man får dock inte glömma bort att hydraulikens målsmän varit flitiga under kriget. Man går mot allt högre arbetstryck hos de hydrauliska anläggningarna, vilket är fördelaktigt ur viktssynpunkt, emedan hydraulapparaterna kan göras mindre. Striden mellan hydraulik och elektricitet är alls inte avgjord ännu, men kanske man vågar hålla en slant på att elektrikererna vinna i plan, som storserietillverkas, hydraulikererna i plan, som framställs i mindre antal. Det är betydligt enklare att tillverka en hydraulisk manövercylinder än en elektrisk motor.

Ett annat problem är den eviga frågan



LÄRARE I radionavigering vid ABA-skolan är flygmiljonären Sigge Rosén, som här ovan ses med eleven G. Eriksson.

om motorviktens förhållande till effekten. F n väger motorerna omkring 1/2 kg per hästkraft. Säkerligen kommer det att dröja åtskillig tid, innan trafikflyget byter ut den nu använda förbränningsmotorn med kolmekanism mot drivaggregat av annan typ. Reaktionsdrift innebär ju en nyordning i flygmotorutvecklingen, som ger många intressanta möjligheter. De hittills konstruerade reaktionsmotorerna är det dock knappast tänkbart att införa på ett trafikplan av nu vanlig konstruktion. För att reaktionsmotorns verkningsgrad skall uppnå rimliga värden, fordras mycket stora flyghastigheter, som uppgå till och överstiga ljudets. Detta i sin tur medför revolutionerande ingrepp i vingarnas och hela flygplanets aerodynamiska utformning, varvid man inte får glömma att flygplanet även måste kunna flygas med relativt låg hastighet, t ex vid landningen. De hittills byggda reaktionsplanen har också, på grund av motorernas låga verkningsgrad, mycket kort aktionstid. Det är med andra ord motorvikt + bränslevikt för viss flygtid, som är avgörande.

Nedisningen

Nedisningen är också ett problem vars botemedel, iskyddsutrustningen, ytterligare måste utvecklas. Isbildningens fara ligger inte så mycket i viktökningen hos ett nedisat flygplan som i de försämrade aerody-

FLYKTIKT SETT

Forts. fr. sid. 12.

RADIONAVIGERING gäller det att kunna, när den svenska atlantflygtrafiken kommer i gång, och i ABA:s Riksbyskola utexamineras strax före jul 5 st flygnavigatörer och 13 st telegrafister, av vilka de flesta redan omedelbart efter julhelgen ryckte in i tjänst — ännu så länge dock inte i interkontinental trafik. Alla fem navigatörerna har sjökaptensexamen med erfarenheter från atlantsjöfart men dessutom flygspanarutbildning med minst 4 års tjänst vid Roslagens flygflottilj samt reservofficersskap i marinen. De blir närmast underställda den flygkapten, som är chef på resp. flygplan, och kan tjäna 12 000 kr om året. Telegrafisterna hade också rik erfarenhet från flygvapnet, flottan eller försvarsväsendets radioanstalt, när de kom till ABA-skolan, men det var som att börja om från början igen, berättar de. Det gällde då naturligtvis först och främst radionavigeringen. Sign. hade nöjet att övervara en av examenstimman ute i Riksby och kan intyga, att adepterna kunde sina svåra saker som rinnande vatten. Rektor *Sven Ahblom* eller censorerna: överingenjör *Karl Lignell*, flygkaptenerna *Algot Lindberg* och *Georg Lindow* samt lektor *Hj. Hammarström* från Navigations-skolan, skulle följande aldrig ett ögonblick ha tänkt på att godkänna dem, om de inte uppfyllt de ytterst stränga fordringarna.

★

SVÄRIGHETERNA att komma med i en sådan här ABA-kurs belyses av att 108 sökte till telegrafistkursen men bara 14 kom in. Huvudläraren i det svåra ämnet radionavigering — flygmiljonären m m *Sigurd Rosén*, som FLYG:s läsare senast gjorde bekantskap med i julnumret — var också nöjd med sina adepters och lika nöjd var läraren i ryska (!) *Timofejeff*. Dessa blivande atlanttjänstemän måste sannerligen ha många strängar på sina bågar. Karlar som man kan lita på i alla väder!

Bastin.

namiska egenskaperna hos flygplanet — försämrad lyftkraft och höjd överstegringsfart — samt däri att rodren kan blockeras av isbeläggningen. Antenner och antennmaster är tydligen mycket lockande platser för isbeläggning, likaså vindrutorna.

Förbättrad ljudisolering av flygplanen är också ett viktigt kapitel, där tekniken gör stadiga framsteg. Den, som har flugit illa ljudisolerade flygplan, känner väl till hur

verkligt nervpåfrestande och fysiskt trötande det kan vara med detta ständiga, malande oväsen omkring sig. Det är också nödvändigt, att man mer än hittills tänker på att det inte bara är passagerarna, som skall skyddas för bullret. Säkerheten borde faktiskt kräva att besättningen först och främst skyddas. Denna är ju, till skillnad från passagerarna, dagligen och stundligen, är efter år, utsatt för oväsendet. Det har ju också inträffat fall att flygare så småningom förlorat hörseln och därför varit tvungna att sluta med sitt yrke.

Tidtabellsfartens betydelse

Högre flyghastighet och snabbare manövrering på marken för att öka tidtabells-hastigheten är också nödvändiga faktorer, som flygteknikerna måste ytterligare utveckla. Låt oss ta ett exempel. Douglas DC-3, som har en marschhastighet av 290 km/t, har en tidtabells-hastighet, som till följd av tidsförluster på grund av markkörning, stigning till marschhöjd och manövrering före landning, normalt inte är högre än c:a 245 km/t. Detta förhållande är av särskilt stor betydelse då det gäller trafikflyg på extremt korta distanser. Om inte flygfälten ligger mycket nära städerna kommer den tid, som behövs för att ta sig ut till avgångsflygplatsen, flyga till den närmast destinationsorten liggande flygplatsen och resa från denna till destinationsorten att vara längre än vad som behövs om man reser med t ex tåg eller buss.

Det är dock inte bara genom att förbättra flygplanen som man kan förkorta restiden. På varje flygplats måste finnas lämpliga anordningar för att snabbast möjligt kunna lasta ett mellanlandande flygplan. Över huvud taget måste expedieringen av maskinerna ske snabbare. Det är också av största vikt att flygplatserna blir anordnade så att det inte behövs onödigt långa markkörningar från och till stationsbyggnaden vid start och landning. Idealet vore här att ha stationsbyggnaden placerad i mitten på flygplatsen, vilket skulle dels ge likvärdiga förhållanden för alla rullbannorna och dels förkorta markkörningen till den minsta möjliga. Flygplantillverkarna och flyglinjebolagen är väl medvetna om dessa förhållanden och innan konkurrensen kan upptas med andra trafikmedel på kortare sträckor, måste flyget inte endast ligga över ifråga om resehastigheten utan även kunna utföra transporter till rimligt pris.

Flygets krav på snabb utveckling under kriget och dess väntade framtida möjligheter, utgör en ovärderlig sporre för flygets män vid lösandet av ovanstående och alla andra flygproblem, som finnas eller uppstå.

K. E. S.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

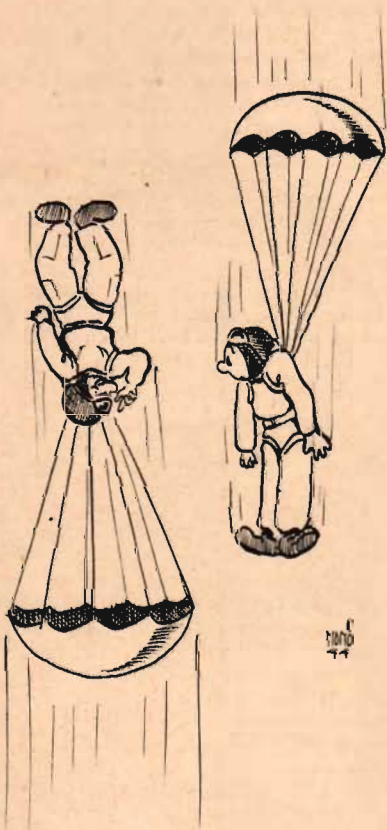
tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

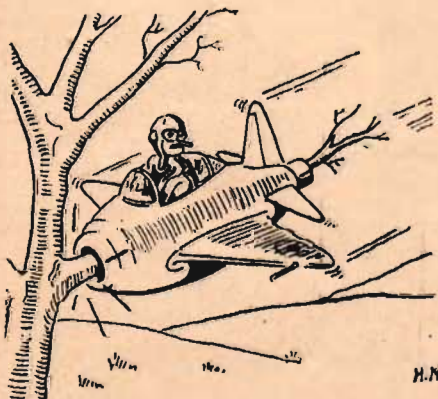
FLUGIGT OCH FLYKTIGT

Svenska och utländska
tecknare roa sig i lufthavet

UPP- OCH NEDVÄND ELLER
UPP- OCH NEDVIND...!



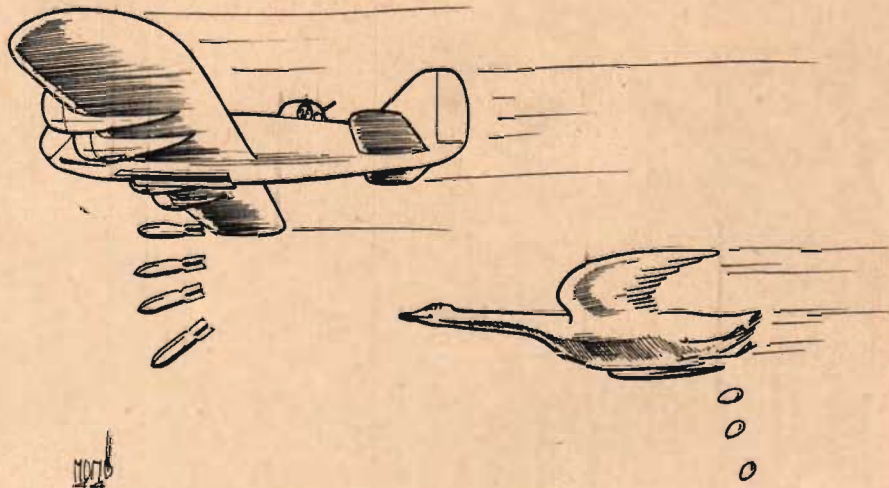
REAKTIONSFLYG



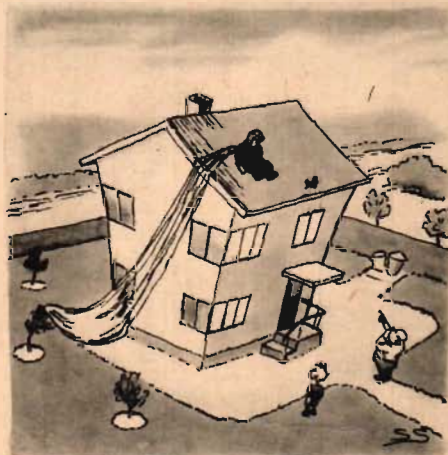
Lägsniff har sina risker men här man ett reaktionsflygplan klarar man med litet tur en sådan här situation. (Teckningen ur Flight)

FLYG 2/45

DET SMITTANDE EXEMPLET



UPPDRAG PÅ NERVÄG



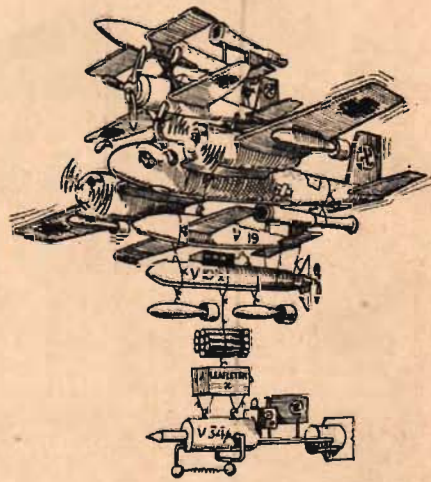
— Hallå där, här Ni ändå är däruppe så kasta ner min sons modellflygplan.

AKADEMISKT FLYGSINNE



Författaren och filmskådespelaren Rune Lindström har tecknat denna version av den tank-spridde professorn. Något för kadettskolan!

HEMLIGA VAPEN



Den samlade arsenalen av tyska hemliga vapen på väg. Pick-a-back-a-back-a-back. (Flight)

TRÄNA, TRÄNA, TRÄNA!



Den ena höfinken till den andra höfinken: Ska' han ge sig ner till Egyptens mörker? Nu är han ute och tränar blindflygning igen.

des få ett bud ned till bygden, varifrån en undsättningsexpedition genast utsändes. Det dröjde emellertid tre veckor innan budbäraren återkom med den hugnesamma underrättelsen att expeditionen befann sig på fyra dagmarschers avstånd. Expeditionen nådde också efter några dagar bergshyddan, och den medföljande läkaren kunde ge de skadade flygarna den första vården. De voro räddade.

Och efter 46 dagars äventyr och lidanden kunde kaptenerna Rosbert från Seattle och Hammell från Philadelphia åter göra sitt intåg på den flygplats från vilken de startat. Till de yttre formerna var deras intåg förvisso intet triumftåg. Men så behövdes ej heller någon slav som viskade i triumfatorernas öra maningen att de voro dödliga. Däröfver behövde de ingen annan påminnelse än sina egna upplevelser i Himalaja från kraschlandningen till undsättningsexpeditionens ankomst till bergshyddan.

Ung holländsk flygare i en mäss någonstans i England. Den unge mannen stupade över Frankrike i augusti 1944.

HOLLANDS FLYGARE I KAMP

— Från FLYG:s Londonkorrespondent. —

LONDON, i december.

Hollands ära grundar sig inte bara på landets insatser som en framstående sjöfartsnation, Hollands ära för i våra dagar även tankarna till ett annat så mycket större och oändligare hav — lufthavet. Man behöver blott nämna de tre bokstäverna KLM för att all förklaring skall bli onödig. Dessa tre bokstäver har fått något magiskt och förtrollande öfver sig. Inte bara för flygexperter. KLM är även för gemene man, för »mannen på gatan», något mer än ett flygbolag — det representerar något av mönster för god flygorganisation och god flygservice.

För Holland självt har KLM inte bara betytt god reklam och respekt för holländsk företagsamhet öfver stor del av världen, KLM har även verksamt bidragit till att göra Holland till en air-minded nation, vilket efter den tyska invasionen våren 1940 kom många holländare världen öfver att spontant enrölla sig i RAF.

Men även sedan de tyska arméerna öfversvämmat Holland, kunde de inte hindra flygbitna unga holländare från att på olika vägar fly ut ur sitt härtagna hemland och söka sig till England och RAF. I jämn ström kom de hit till de brittiska öarna, sändes till Kanada för träning, om de var fysiskt OK, samt kom tillbaka öfver Atlanten för att strida i ett av de element, där Holland redan i fredlig tävlan vunnit ära och ryktbarhet.

I höstas träffade jag några av dessa holländare, som efter äventyrlig flykt kommit till England och som brukade träffas på en känd bar i Mayfair. De tillhörde en division flygare, vilken till inte mindre än 60 procent lämnat Holland först efter det landet ockuperats av tyskarna. En av dem

bar ett av Hollands mest kända flygnamn. Jag minns nu efteråt med vemod detta mitt enda sammanträffande med denne unge holländare — knappt mer än en vecka senare nådde mig budskapet, att han nedskjutits och dödats vid en flygning öfver Frankrike.

Den unge mannen sade, på tal om morgondagens flyg, att blott ett fåtal idag verkligen kan bilda sig en riktig uppfattning om vilken revolution ifråga om transport vi står inför. »Alla våra begrepp om flyg kommer att grundligt omvärderas — vad vi imponerades av igår, skall vi rycka på axlarna åt i morgon.» Konkurrensen blir mycket hård, kanske hårdare än man i allmänhet tror. »Men vi holländare är inte rädda för konkurrens — liksom vi i århundraden framgångsrikt hävdade oss på världshaven, skall vi veta att i morgondagens värld hävda oss i luften.»

När det gäller militärflyg kan däremot, framhöll han, en liten nation aldrig räkna med att hävda sig ensamt annat än under fredliga förhållanden. Krig innebär oerhörda anspråk på flygindustrin, och det måste vara en stormakt med enorma resurser för att tillfredsställa behovet av flygplan. Däremot har en liten nation möjlighet att skapa goda flygare, och detta krig har ju också visat vad skickliga piloter kan göra även mot en numerärt öfverlägsen motståndare. »Tvingas vi därför att materiellt förlita oss på en stormakts resurser, bör ändå vetskapen om att vi själva är mäktiga att prestera det yppersta ifråga om flygare och flygbesättningar göra oss stolta och vara en uppruntrande eggelse för oss.»

Holland har under detta krig otvetydigt visat att det inte bara är en nation av seglare och sjömän utan även en nation av goda flygare. Kring veteranerna, som våren 1940 upptog kampen mot Luftwaffe öfver

Holland och sedermera mot japanerna öfver Nederländska Indien, har de senaste fyra åren steg för steg byggt upp ett nytt holländskt flygvapen, starkare och större än det man hade 1939.

Man möter numera också holländska flygare på alla fronter, både i Europa och i Stilla havet. Vid andra taktiska flygkåren i England återfinnes en Mitchell-division, sorterande under nederländska marinflyget. Denna division ingick tidigare i Coastal Command och opererade då öfver Nordsjön, varvid den sänkte mer än 110 000 ton ur tyska handelsflottan. Flera piloter och besättningsmän i denna Mitchell-division kommer från Java.

RAF har vidare en helt nederländsk Spitfire-division, liksom man återfinner många nederländska flygare inom Bomber Command och dess stigfinnargrupp. I Stilla havet patrullerar Catalina-flygbåtar med holländsk besättning ombord, Mitchell-bombare förda av holländare attackerar japanska fartyg osv. Helt nyligen upprättades inom nederländska indiska armén en jakteskader, som utrustats med amerikanska P-40 Warhawks.

Men även om Hollands ära i luften för när är nära förbunden med militära prestationer, innebär detta inte att man helt behövt avbryta en stolt utveckling på civilflygets område. Inom ramen för vad kriget kräver flyger alltjämt civila flygplan tillhörande KLM och med flera kända KLM-piloter vid spakarna på t ex routen London—Lissabon — en linje där KLM för övrigt redan avverkat öfver 2 000 krigsflygningar.

Dessutom flyger holländska transportplan tillhörande Transport Command regelbundet på Ryssland, Ceylon och öfver Atlanten. Så när fredens timme slår, har Holland en rik krigserfarenhet att bygga vidare på vid uppbyggandet av morgondagens fredsflyg. Gunnar Kristianson.

SA här dåligt väder var det när FLYG:s ut-sände satt i Stinson SE-AFE och försökte fånga BHT-1 SE-ANX.

Sid- och höjdroderaxlarna består av koniska fanérrör (samtidigt balkar). Höjdstyrverket är höjt för att bli dels undgå nedsvepet från vingen, dels inte vara i vägen vid målbogsering. Följden har blivit en anordning som är den egendomligaste på hela planet. Fenan går nämligen vid höjdrodret bakåt i en fast del, varigenom sidroderet delats i en övre och en nedre del. Sid- och höjdrodren har från sitsen omställbara trimroder, medan skevrodren har böjbara trimplåtar. Stabilisatorn omställs på marken. Höjdrodret påverkas med stötstänger, sid- och skevrodren med wires. Vingklaffarna (liksom även landstället) manövreras genom vridrör. Alla roderytor är helt fri-bärande. Sidroderpedalerna är ställbara.

Landstället är infällbart bakåt in i vingen. Vid infällningen vrids hjulen successivt ett kvarts varv medelst konisk kugg-hjulstyrning. Stället manövreras med en framför föraren placerad vev, som för bekvämlighets skull har en något framåtlutad axel. En strömlinjekåpa följer med bakåt och täcker det uppfällda benet. Stället är avfjädrat med oljestötdämpare och spiralfjädrar. Hjulbromsarna påverkas med förarens klackar.

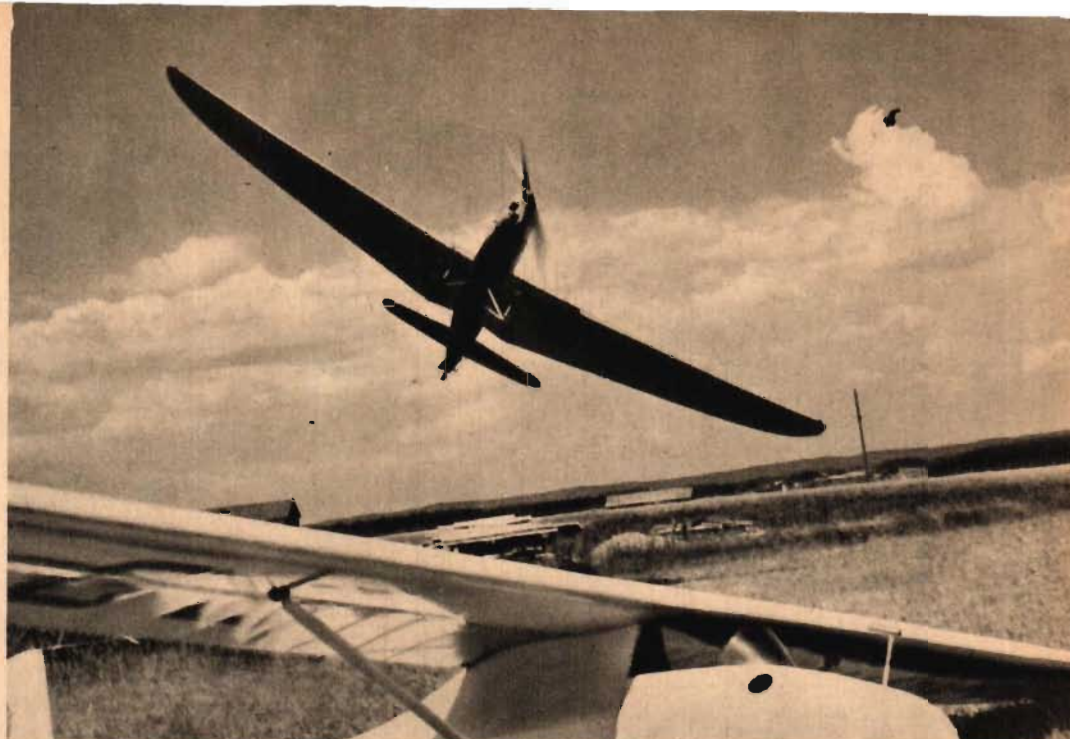
Motorn är vibrationsfritt upphängd och ligger långt fram för att tyngdpunkten skall komma på samma plats när någon av de yngre motortyperna används. Med Walter Mikron 4-motorn på 60 hk räknas BHT-1 till påkänningsgrupp 5 enligt tyska byggföreskrifterna och är tillåten för all avancerad flygning. Med Cirrus »Minor» på 83-90 hk och Hirth HM 504 A2 på 105 hk räknas planet till påkänningsgrupp 4 och tillåts då för avancerad flygning med vissa inskränkningar.

Här ett par finesser i sitsen. Instrumentpanelen är lutad framåt så att föraren har den vinkelrätt mot blicken. Stolen är ställbar och avsedd för sittfallskärm. Bakom stofen och störtbocken (kapotteringsskyddet) finns ett stort bagagerum med handeldsläckare och förbandslåda. Kabinhuven är av astralon. Som syns på bilderna är sikten i karran utomordentlig.

Flygplanet har typgranskats av flygdirrektör Henry Kjellson.

Mina herrar Bratt, Hilfig och Tömblom! Ber få framföra min och övriga svenska sportflygfantasters enträgna beundran! Men varför har inte herrarna diktat en visa om karran — nu fick ju trubaduren snickarmästare Lindström tyvärr hålla på och sjunga helt vanliga civiliserade visor på firtingsgasken den kvällen. Nå, hur som helst — jag känner en som kommer att åka till Norrtälje flera gånger om tågen går och spårén håller...

Pro Mille.



MOTOREFLYGET PÅ TAPETEN

Ju närmare freden kommer, desto ivrigare börjar flygfolket rusta. Här nedan några planer i de motordrivna vingarnas tecken.

Flygtävling mellan SFK-flygare

Vid Stockholms flygklubbs höstsammanträde beslöt klubben låta medlemmarna tävla om vem som bäst kan hålla sina tidsskalkyler och på så vis kan utföra den exaktaste målflygningen. Innan flygaren ger sig iväg på sitt uppdrag anmäler han exakt tidpunkt för starten, när han ämnar passera över angivna kontrollpunkter samt när han skall landa. De befälhavare för vilka målflygningen sker rapporterar när flygplanet visar sig däröver.

Poängbedömningen sker under ett helt år och den som har minsta antalet anmärkningar vinner.

Ja, och så kom Mac Hamilton med Skå-Edeby. Klubben har redan fått löfte att flytta ut sitt gamla klubbhus från Bromma till Skå-Edeby. Klubben är väl värd att få en egen torva där, tycker både Skå-Edeby-ivraren Mac Hamilton och de andra medlemmarna.

Sälja använda flygplan!

— Vi står i intim kontakt med USA, säger direktör Tor Ekösson i Svensk Flygtjänst. Efter kriget ämnar vi ta hit andrahandsflygplan, renovera dem i egna verkstäder och sälja dem med nytt luftvärdighetsbevis. Fördelaktigt ur prissynpunkt! Dessutom skall vi i ökad utsträckning ägna oss åt skogsbepudring, som ju hittills gett mycket gott resultat. Och så blir det taxi-flyg med flygplan som vi redan har. Flotörer sätter vi på de flygplan vi kan för att komma vart vi vill.

Längtar räkor!

— Min första sportflygning efter kriget blir nog till Köpenhamn, där jag hoppas det gamla Kruthuset finns kvar så att jag kan få några räkor och en akvavit, bekänner dir. Gösta Frenckel. Men sedan lär jag nog fara över till England för att ta upp några förhandlingar, som avbröts närmast kriget började.

AB FLYGPLAN byter ägare

Direktör Sölve Skerfving har sålt AB Flygplan, den väskända segelplanfabriken i Norrköping, till ing. Carl Olsson, förut i Verkstads AB Tibo, Ulvsunda.



Entrén till AB Flygplans fabrik i Norrköping.

AB Flygplan startades i juli 1938 av direktör Skerfving, som inköpte Centrala Glid- & Segelflygplanfabriken i Västerås. Dessa lokaler övergavs emellertid på grund av otillräckligt utrymme och fabriken flyttades till Sthlm för att den 1 april 1942 slå sig ned för gott i gamla tändsticksfabriken i Norrköping. Under direktör Skerfvings chefskap har till den 1 nov. 1944 tillverkats 107 segelflygplan, därav 35 st Kranich och 72 st Baby.

Man gör sig inte skyldig till någon överdrift om man säger att svenskt segelflyg gör en förlust när energiknippet Sölve Skerfving lämnar arenan — han fick i scoutkretsar under tidigare år smeknamnet »Gnistans», vilket säger en hel del om hans kapacitet.

Boden

Privat-hotellet

JOHN W. MARKLUND
Boden. Telefoner 12 17 - 22 17.
Stora, ljusa, nyrenoverade rum.
Goda bäddar. Tel. å rummen.

Humana priser — Vänligt bemötande.

Automatrestaurangen

Rekommenderas.

Ö. Strandvägen 10. Tel. 23 47.

GOD och VÄLLAGAD MAT.

Det bästa i Herrkonfektion och övriga
Herrrekliperingsartiklar erhåller Ni hos

J. A. Eklöfs Eftr.

(R. SUNDBERG.)

Telefon 21 19. BODEN.

Jean Forsbergs Raksalong

REKOMMENDERAS!

Kungsgatan 28. Tel. 21 41.

Bruno Wallsténs

JÄRNHANDEL - BODEN
Telefoner: Butiken 20 43 - Kontoret 10 43
Rätta inköpskillan av:
Järnvaror, Byggnadsmåln, Hushålls-
artiklar, Sportartiklar, Fiskeredskap, Torex
Insulte

Gällivare

ALGOT RAITIO

SKROTHANDLARE

Gällivare Telefon 400

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

Omnibusslinjen

Gällivare—Junosuando

BEKVÄMA BUSSAR

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

FOLKFLYGPLANET

Forts. fr. sid. 17.

lönerna i England jämförda med de höga svenska (vilka enligt dir. Sölve Skerfving gjort de svenska segelplanen alltför dyra). En röst viskar också något om att de engelska firmorna gärna säljer flygplanet utan utrustning...

Slutligen har civiling. Lidmalm säkert räknat med en liten serie enbart för Sverige medan Chrislea kan lägga upp jätteserier för hela det väldiga brittiska imperiet.

Ja, det är mystiskt. Om vi skulle vara djärva nog att sänka priset för det lidmalmska planet till 35 000 och höja det engelska »sasset» till 15 000 kr så torde, trots priset, en stor del »familjflygare» välja det lidmalmska tvåmotoriga planet för dess större driftsäkerhet, medan andra väljer Chrislea »Ace». — Det beror ju också på över vilken terräng planet skall flygas.

Som läsarna redan torde ha lagt märke till är även »Ace» högvingat. Man får således inte generalisera och säga att moderna flygplan måste vara lågvingade — annars är de inte moderna. En sak bör man emellertid tänka på vid valet mellan hög- och lågvingad typ: vid nödlandning på dålig mark slår ett högvingat, tvåhjuligt flygplan lättare runt än ett trehjuligt d:o — och oerhört mycket lättare än ett lågvingat med vilket som helst av de två ställen. På lågvingade plan tar vingen också upp påkänningar vid ev. buklandning — på högvingade slår kroppen i direkt. Vid nödlandning på vatten bär en lågt placerad vinge upp kroppen över ytan ett tag men en högt placerad vinge låter kroppen sjunka under ytan genast och doppar passagerarna. Det högvingade planet har emellertid andra fördelar, av vilka civiling. Lidmalm inte nämnde att man har ett perfekt solskydd i vingen under heta sommark dagar — det blir lätt kokhett i kabinen på ett lågvingat plan när solen gassar.

Varje flygplantyp har både för- och nackdelar. Men av de här presenterade projekten att döma verkar det som om konstruktörerna gjort så stora framsteg att familjefadern kan börja fundera på en lämplig typ. Hur vore det med en av dessa? Det lönar sig att ta en funderare på saken! Sätt i tur och ordning in dessa typer på en tur med er familj till det saltvindsutsade fältet vid er favoritbadstrand!
Pro Mille.

FOLKFLYG- PLANET III.

JAG RÖSTAR PÅ FLYGPLAN NR

Namn:

Gata:

Postadress FLYG 2/45.

Härnösand

Wingstedts

Livsmedel

Werner Glader

Storgatan 26 — HÄRNÖSAND
Tel. Kontoret 21 41, Butiken 25 10

1:a kl. Specerl-, Konserv- & Delikatessaff.

Luleå

STÖRST och BÄST

Tapeter - Färger - Tekniska, Sjukvårdso.
Förbandsartiklar - Parfymer - Kameror
och Fotografiska artiklar

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

S. ÅSTRÖMS RÖRLEDNINGSFIRMA

REKOMMENDERAS!

Utför: Värme-, Vatten- och Sanitära
installationer samt Reparationer.
Införda offert.

Verkstaden: Storgatan 8. Telefon:
Verkstaden 15 98 - Bostaden 38 17.

Luleå

Fiskförsäljningsförening

u. p. a.

Telefon 26 49 - LULEÅ - Telefon 26 26.

Dagligen färsk fisk, färskare renstekar och
fågel under säsongen.

KARL NORDSTRÖMS MURBRUKSFABRIK

Kontor: Grindgatan. Telefon 12 75.

Tillverkar: MUR- och PUTSBRUK
i större och mindre partier.

Leverantör av SAND och GRUS
från eget sandtag.

TELEFONSANDGROPEN 500 05

RESTAURANG FENIX

Storgatan 12 - LULEÅ - Tel. 2765

REKOMMENDERAS

God och vällagad mat Humana priser

NYA

CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30 Telefon 26 45

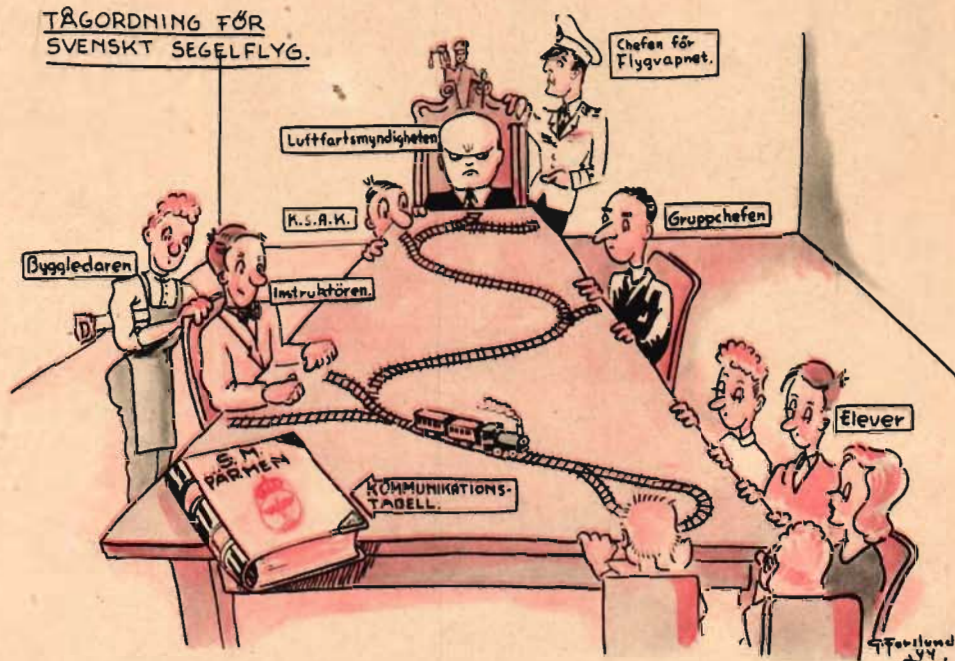
FÄRSKVAROR och SPECERIER

Rekommenderas

TECKNAREN SOM INSTRUKTÖR

Instruktören och luftvärnsflygaren Gösta Forslund i Gävle är som bekant också en duktig tecknare, alltid full av goda uppslag. Nu har han tecknat en färgfilm för sin klubb, Gävlebygdens flygklubb, som skall använda den för att delge medlemmarnas flygningens teori på ett lättfattligt sätt med lite humor inströdd här och där. Han tror att det är vägen att fånga gill- och segelflygelevernas intresse — och det har han säkert rätt i. — Här t h ses två av Forslunds teckningar till instruktionsfilmen. — Överst det svenska segelflygets organisation med general Nordenskiöld som övervakare. — Nedan illustrerar Göstas ritstift centrifugalkraften.

TÄGORDNING FÖR SVENSKT SEGELFLYG.

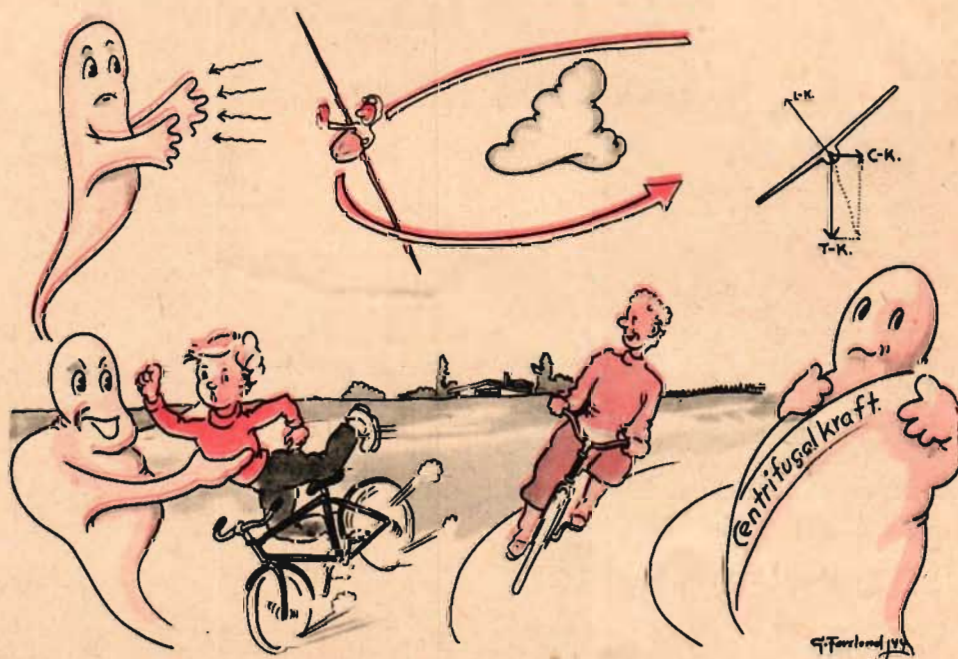


SEGELFLYGMETEOROLOGI

»Om segelflygning och dess energikällor i atmosfären» av H. Henrikson. Särtryck ur tidskriften »Elementa». Pris 2:40.

Sverige får allt fler segelflygmeteorologer, som blir allt skickligare för varje sommar som går. En av dem är meteorolog H. Henrikson vid SMHA. Han har tidigare i en artikelserie i tidskriften ELEMENTA redogjort för segelflygets meteorologi och det är denna serie som nu föreligger i särtryck, vilket varje verkligt väderintresserad segelflygare bör skaffa sig. Priset är ju överkomligt! Innehållet uppdelas i följande kapitel: 1) Segelflygningens utveckling fram till våra dagar. — 2) Hanguppvindarna. — 3) De termiska uppvindarna: atmosfärens jämviktsförhållanden; instrålningstermik; molntermik; höjddermik; kvällstermik; vindtermik; fronttermik. — 4) Uppvindar försäskade av vågbildning i atmosfären: vågrörelser i atmosfärens lägre skikt; »de långa vågorna». — 5) Beräkning av de termiska uppvindarnas styrka.

Särskilt den som är insatt i matematiska formler och vad därmed sammanhänger torde ha stor nytta av Henriksons lilla bok och det är också åt sådana som den i första hand rekommenderas. Om man är alldeles rudis i matte och fysik blir det nog marligt att smiltla världsmännen! P. M.



Stockholms segelflygklubb har fått en fin nyårsgåva av drätselkammaren, som tillstyrkt motionen om ett kommunalt anslag på 31.000 kr. Pengarna skall användas till att bygga en hangar med en storlek av 19x13,5 m. I en senare etapp skall denna hangar utbyggas till dubbla längden. Klubben skulle behöva bygga för 150.000 kr — förutom hangar, verkstad och varmgarage — men de 31.000 kronorna är ju en god början!



KALMAR FK LEVER ÄN!

Häromdagen kom fanj. Max Schenning från F 12 upp på FLYG:s redaktion och talade om att Kalmar flygklubb lever.

— 30 pojkar och 10 flickor började bygga en SG—38 i höstas, berättade han. Jag blev byggleadare och lokal fick vi hyra av staden i en av dess gamla skolor för 15 kr per månad. Vi borde väl få disponera den gratis, eller hur? — som ett led i ungdomsvården! Det finns ingen värme i lokalen och vi kan därför inte klistra vingduken förrän till våren — annars skulle vi vara klara med SG—38:an i början av mars. En av bröderna Ståhl, gamla kalmabor men numera boende i Trollhättan — på fotot i vit overall — samt Ollmin från Kalmar bildar ryggraden bland byggarna. Löjtnant Aulén blir instruktör och fält får vi låna av F 12. Vinsch borde ha anskaffats för länge sedan. Förresten tycker jag att Kalmar flygklubb, som nu är sektion av Kalmar motorklubb, borde bryta sig ut och bli självständig, få t ex överste Carlgren på F 12 till ordförande och i övrigt intresserat och kunnigt flygfolk i styrelsen, avslutade fanj. Schenning sin »blink» från Kalmars flygfront.



”UPPÅT”

heter Robert Löwen-Abergs senaste segelmodell, som han berättar om i nästa nr av FLYG. Ritning kommer samtidigt.

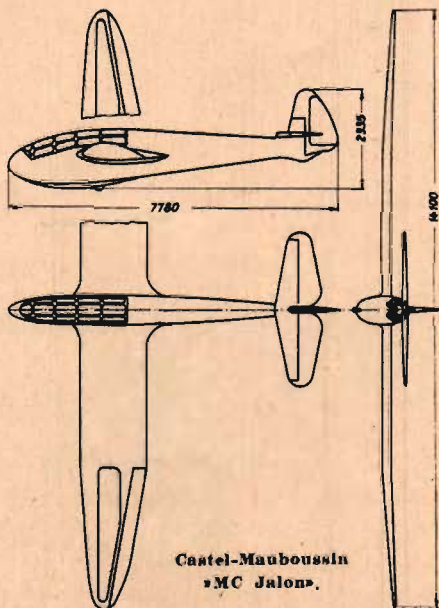
FRANSKA SEGELFLYGPLAN

Under krigsåren har den förut ganska okända franska flygfirman Castel-Mauboussin skapat en hel rad segelplan, av vilka tre i korthet beskrivs här nedan:

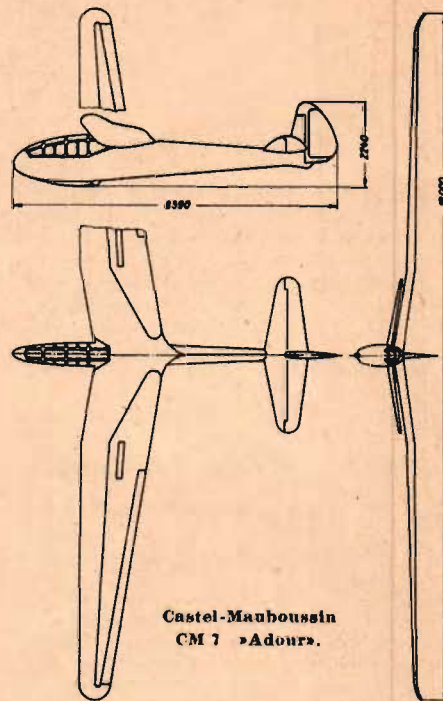
MC »Jalon», tvåsitsigt, midvingat träplan för meteorologiska undersökningar m m. Skida med inbyggt hjul. Spännvidd 14,10 m, längd 7,78 m, höjd 2,34 m, vingyta 18,45 m², sidoförhållande 10,82, tomvikt 266 kg, flygvikt 460 kg, minsta sjunkhastighet 1,1 m/sek, normal flyghastighet 94 km/t.

CM 7 »Adour», tvåsitsigt plan, högvärdigt, tillåtet för avancerad flygning. Täckt kabin. »Knäckta» vingar med uppböjda spetsar. Omvänd pilform. Dykbrömsar. Skida och inbyggt hjul. Stabilisator med V-form. Spännvidd 18 m, längd 8,39 m, höjd 2,24 m, vingyta 22,27 m², sidoförhållande 14,35, tomvikt 272,2 kg, flygvikt 452,3 kg, ber. minsta sjunkhast. 0,7 m/sek (utmärkt!), normal flyghastighet 69,5 km/t.

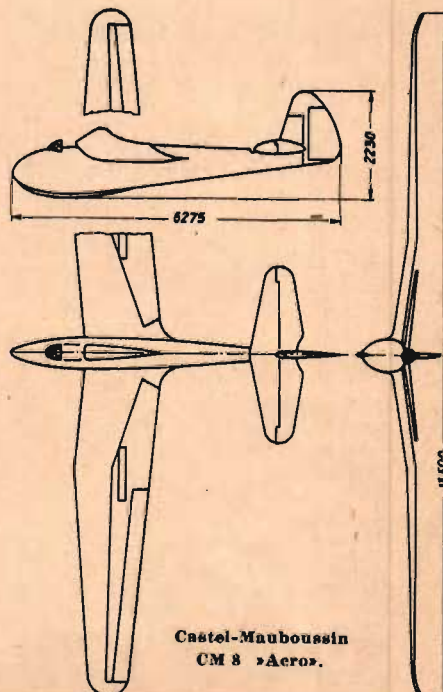
CM 8 »Acro», ensitsigt plan för avancerad flygning, öppen förarplats. »Knäckta» vingar med uppböjda spetsar. V-ställd stabilisator. Gummifjädrad skida (ej hjul). Dykbrömsar. Strömlijnackskydd. Spännvidd 13,50 m, längd 6,28 m, höjd 2,23 m, vingyta 15,72 m², sidoförh. 11,8, tomvikt 193 kg, flygvikt 288 kg, beräknad minsta sjunkhastighet 0,8 sek, normal flyghastighet 74 km/t.



Castel-Mauboussin
»MC Jalon».



Castel-Mauboussin
CM 7 »Adour».



Castel-Mauboussin
CM 8 »Acro».

Linköping

Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

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

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

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

RITZ HÔTEL

NORRKÖPING

Stadens modernaste hotell
Enkelrum Kr. 5-8
Dubbelrum Kr. 10-12
Radio i alla rum, Luftskyddsrum, Garage,
Restaurant, Beträfningsavgift.
Nytt - Modernt - Trylsamt - Billigt
Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

NORRKÖPINGS CYKELMAGASIN

Telefon 219 72

Knäppingsborgsgatan 25
(mitt emot S:t Olovsrk.)

REKOMMENDERAS

G.A. ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD

Hantverkaregatan 7 - Norrköping

Telefon 239 43

Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara
kontors- och fabriksstolar »STARK»
i fyra modeller

NORRKÖPINGS RÖRLEDNINGSAFFÄR

E. HARRY NILSSON

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

Reparationer och nyanläggningar utföras
snabbt och omsorgsfullt till humana priser

BOLINS ELEKTRISKA INSTALLATIONSBYRÅ

Hospitalg 30, (Nya Torget) Norrköping
Telefon 238 41, 238 73

Utför Nyanläggningar och Reparationer
av alla slag

Neonanläggningar Kylanläggningar



VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

Nynäsavägen 301 - Enskede
Tel. 49 36 52 - Postgiro 27 37 00

ÅRSMÖTET

På grund av begränsat spaltutrymme lämnas här endast en kort redogörelse över årsmötet den 3 dec 1944.

35 medlemmar antecknades närvarande, då ordföranden ingenjör G. Ekeröth kl 11 öppnade sammanträdet och hälsade de närvarande välkomna. Representanter från samtliga flottilljer voro närvarande. Ing Ekeröth utsågs att leda dagens sammanträde med Ing Leljon-flycht vid protokollet. Ur årets verksamhetsberättelse kan följande axplock lämnas: att styrelsen under året haft 11 sammanträden: att försäkringsverksamheten varit av ringa omfattning varför bättre propaganda för denna sak måste genomföras; att medlemsantalet varit något lägre än föregående år. Detta skall genom representanternas försorg förbättras, så att en 100 %-ig anslutning kan uppnås.

Härefter framförde varje representant sina rön och lakttagelser från resp flottilljer och därvid framkom många spörsmål, som skola upptagas till prövning. Trafikledarettjänsten diskuterades rätt ingående, vilket säkert har sin betydelse för denna tjänst vid de olika förbanden.

Årsavgiften fastställdes till tio kronor liksom föregående år. Tidningen Flyg skall även i fortsättningen vara föreningens organ.

Till styrelse valdes: ordförande Ing G. Ekeröth (omval), vice ordf Ing B. Kellin (omval), sekreterare Ing K. E. Dahlsedt (nyval), kassör Ing. B. Lantz (omval), suppleanter Ing K. Ekenholm och flygstyrman L. Svesse.

Beträffande premier å kronor 1.250: - beslöt årsmötet, på grund av statsmakternas oförstående, att bordlägga frågan.

Avtalsfrågan ventilerades och det skall efter hand utarbetas förslag till avtal.

En navigationskurs, som medlemmarna skola ha möjlighet att genomgå till reducerat pris, skall försöka upprättas med ett korrespondensinstitut.

Styrelsen skulle upprätta förslag till tjänstplakett e d att tilldelas värnpliktig flygförare för gjorda bedrifter inom flygkådet.

Sammanträdet avslutades kl 17 varefter vpl ff greve M. Armfelt höll ett skojfriskt och uppskattat föredrag från hans tjänstgöring i finska flygvapnet.

Därefter intogs en gemensam supé å Gyldene Freden.

★

Genom ett beklagligt misstag har ovanstående artikel icke införts vid den tid som var avsedd och därför komplettera vi artikeln med några rader.

Dessa rader tillkommer med anledning av det nya året. Vi ber att få önska våra medlemmar ett gott nytt år i hela dess betydelse. Men ett nytt år är ju alltid förenat med kostnader och om detta är ni säkert medvetna. Vad denna utgift består i för vår del är årsavgiften. Liksom tidigare år är ju denna enligt ovan kronor 10: -. Beloppet insättes lämpligast å vårt postgiro (se ovan) och om tidskriften FLYG önskas tillkommer härför en extra kostnad av kronor 3: -. Med tanke på att årsprenumerat på samma tidskrift kostar kronor 9: 75 per år är ju mellanskillnaden icke märkningsvärd. För nyttillkommande medlemmar utgår dessutom en inträdesavgift av kronor 4: -. Kom ihåg att å postgrotalongen ange under vilken adress ni önskar tidningen.

Under det kommande året är en av styrelsens angelägnaste uppgifter att medlemsantalet blir 100 %-igt. Låt oss icke flöna denna uppgift omöjlig, utan ordna snarast denna sak. Är något spörsmål oklart eller villrådligt, tillskriv föreningen i sådana fall.
B. L.

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

C. L. ÅSTRÖMS

GULDSMEDSAFFÄR

Tel. 1081.

Bost. 10 07.

Vigsel- och förlovningsringar

I PITEÅ

spisar man billigt och gott å

Nybergs Matsalar

SERVERING HELA DAGEN.

Aronsgatan 13.

Telefon 11 32.

Sundsvall

Kaffeaffären IDO

NYBROGATAN 8

Telefon 49 88

SUNDSVALL

Rekommenderas!

ATELJÉ

Engström

STORGATAN 6—8, SUNDSVALL

S. VESTPHAL

KONDITORI & FINBAGERI

Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13

Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror
av bästa kvalitet

Söderhamn

K. Perssons

UR- & OPTISKA AFFÄR

Köpmangatan 5 - Telefon 21 74

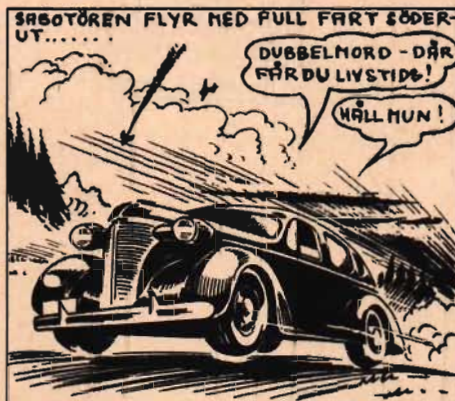
Rekommenderas

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



Text av
Major H. Victorin
En **ÅH**-serie

VAD HAR HÄNT: Den skrupelfrie flygbolagschefen Glenskys försök att omintetgöra det svenska deltagandet i världsflygtävlingen har misslyckats och löjtnant Nord och hans råstarke mek Bång när efter otroliga äventyr hem i sista minuten för att starta med den specialkonstruerade tävlingsmaskinen. En katastrof håller emellertid på att inträffa!



FLYGSOLDAT 113 BOM

AV 2418 BJARRE.



Uppsala

Gösta Danielsson

ÅKERI & GRUSTAG

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

Transporter och grusleveranser utföres.

Bröd. ALMS Skrotaffär

Vaksalagatan 48, Uppsala. Tel. 359 73.

Säljer: Rälls, Rör, Byggnadssmidan, Spisar, Kaminer, Stor sort. i Bilmotorer, Släpvagnar, Bildelar och Däck. Köper: Järn- och Metallskrot samt all slags Lump.

Forsbergs Stenbuggeri

Vaksalagatan 65. Tel. 375 55.

Byggnadssten - Gravningsgödingar - Grundstolpar - Gångbane- och Kantsten samt trappsteg och plattor till trädgårdsanläggningar.

Alla slag av sprängningsarbeten utföres.
HUMANAPRISER.

NILS LARM

Speccerlaffär

V A L S Ä T R A

Telefon Uppsala 290 48.

Uniformer kem. tvättas

AROS kemiska

UPPSALA

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

I. LUNDINS ELEKTRISKA BYRÅ

Kungsgatan 59 - Telefon 342 75.

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

★ LÄT OSS ÄA LEVERERA EDRA ★

Blommor

vid de olika högtidsdagarna

SVENSSONS BLOMSTERHANDEL

Skolgatan 33 Telefon 325 19 - 309 52

Blommor levereras

Med största omsorg

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

Chr. Rabéns Eftr. (A. Widman)

Optisk och Sjukvårdsaffär

Kungsängsgatan 7, UPPSALA, Tel. 303 79



En bok om flygplanidentifiering

I den nyligen utkomna engelska boken »The Recognition of operational aircraft» av G. B. S. Ransford, utgiven på Pitmans förlag, London, demonstreras ett nytt system för flygplanidentifiering. Författaren vill få fram en så enkel och lättfattlig metod att varje människa — såväl militär som civil — snabbt kan tillägna sig konsten. Genom att gallra ut sådana flygplan, som icke direkt deltar i flygoperationerna, blir antalet flygplan, som man behöver lära sig ganska litet. En jämförelse göres mellan egna typer och fientliga, varvid de mest karakteristiska skiljaktigheterna påpekas. De mest iögonenfallande identifieringsdetaljerna åskådliggöres genom karikatyrteckningar. (Här ovan ett prov ur boken, illustrerande »Mosquito».) Författaren beskriver dessutom varje typ på ett systematiskt och lättfattligt sätt.

Boken är trevligt skriven och rikligt illustrerad. Systemet som sådant är för FLYG:s läsare icke främmande, då identifieringsuppgifterna, som återkommer i varje nummer av tidskriften är uppgjorda efter samma princip. Boken rekommenderas till alla dem, som är intresserade av flygplanidentifiering. C. L. H.

GENERALEN FÖREDROG...

(Forts. fr. sid. 9.)

ningen, ty han kom och sade till överste Haynes att allesammans var ombord.

Vi planerade att återvända samma natt och försökte få general Stilwell med oss, även om vi så skulle lura honom ombord. När vi förberedde oss för nästa tripp landade Joplin från Assam och överste Haynes fick honom att lossa all sin last och ge sig iväg till Shwebo. Själva flög vi litet senare för andra gången genom strömmande tungt regn in över Burma, men när vi landade fann vi, att alla hade evakuerats utom några särade brittiska och amerikanska soldater. I halvmörker — det lystes upp av de många brinnande byarna — startade vi än en gång mot Calcutta.

General Stilwell och några få officerare samt journalisten Jack Belden hade givit sig iväg norrut. Under veckor visste ingen var han befann sig.

Vi spanade dag efter dag efter generalen och hans följeslagare från luften, men vi kunde inte finna honom. Många sällskap såg vi sträva fram genom djunglerna, men intet av dem tycktes ledas av en general. För säkerhets skull kastade vi ner proviant och medicin till dem allesammans. Joplin eller överste Haynes brukade flyga transportplanet och jag eskorterade dem med min lilla P-43.

Tre veckor efter det vi flugit till Shwebo för att hämta staben mötte jag general Stilwell och hans trötta lilla grupp på den lilla järnvägsstationen Tinsukia. Jag sade honom att praktiskt taget varenda allierad flygofficer i hela Asien väntade på honom utanför. (Forts. i nästa nr.)

Uppsala

CENTRALKONDITORIET

HULDA JANSSON

St: Persgatan 5 Telefon 311 80

Filialer: Svartbäcksgatan 7 - Tel. 332 21

Kungsgatan 57 - Tel. 307 09.

UPPSALA

Beställningar emottagas
Fönbageri med egen tillv. rekommenderas

Västerås

BJÖRKSTEDTS FÄRG- och KEMIKALIEAFFÄR

Stora gatan 16, VÄSTERÅS

Telefon: 323 27, 237 68

Stor sortering av Tapeter i alla prislägen

OLSSONS Bilverkstad

Tel. 355 70, bost. aukn. Skåjebo

Tel. 355 70, bost. aukn. Västerås

ALLT INOM BRANSCHEN

Västerås Vulkaniseringsverkstad

KUNGSGATAN 7

VÄSTERÅS

Telefon 320 06

Utför alltid ett gott arbete!

ASPLUNDS BAGERI Eftr.

Innehavare: EINAR ÖHRMAN

— Rekommenderas —

Buiker: Stora gatan 86, Stora Torget 2.

Telefon 308 44, VÄSTERÅS.

Västerås Ångtvätt

Inneh.: ANNA MYHRMAN

Sufekaregatan 4

(Mitt för Västmanlands Allihanda)

Telefon 317 39

Utför all slags Tvätt

OBS! Första klass STARKTVÄTT

Östersund

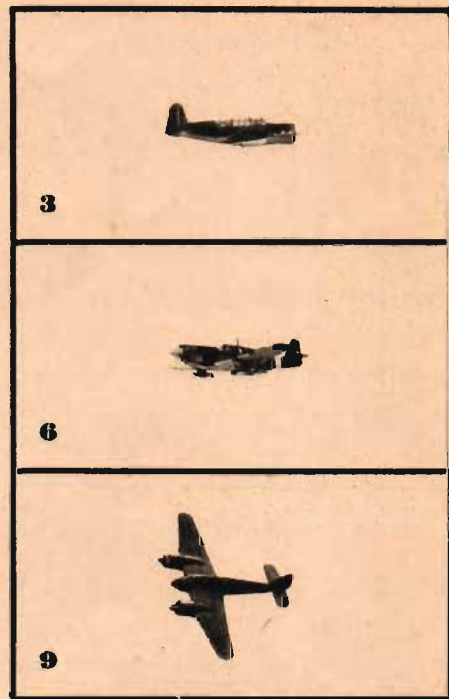
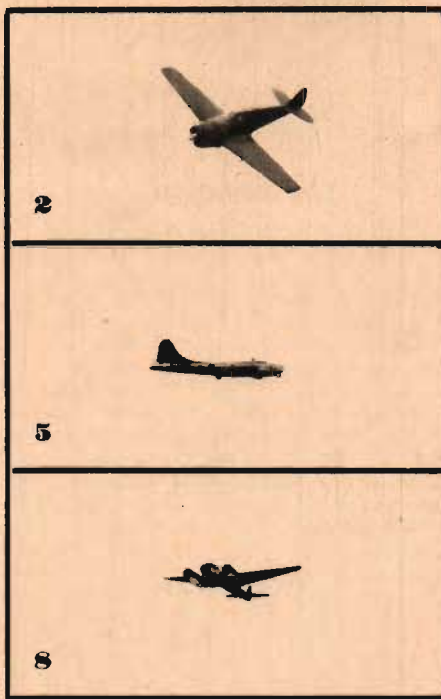
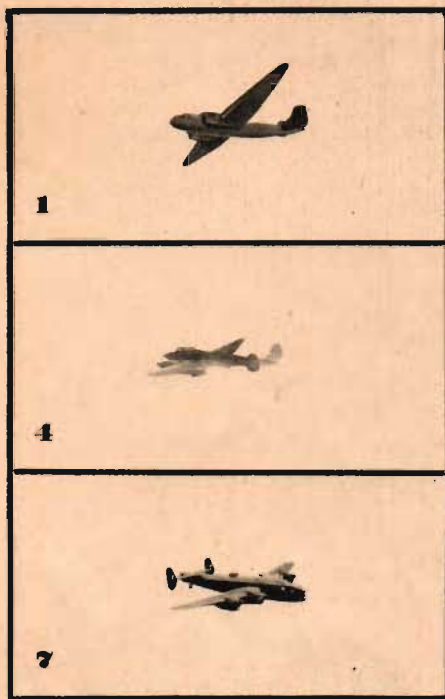
Margaretas Matsalar

Storgatan 16, ÖSTERSUND, - Tel. 23 33.

God vällagad husmanskost

REKOMMENDERAS

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 11



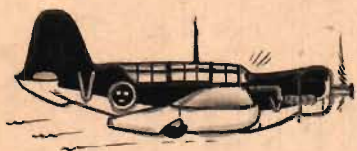
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 11 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

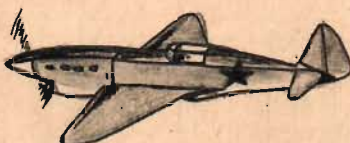
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyren är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

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

KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 10



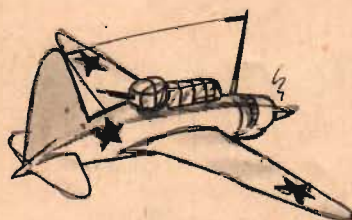
SAAB B 17



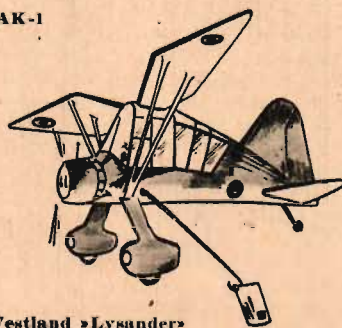
JAK-1



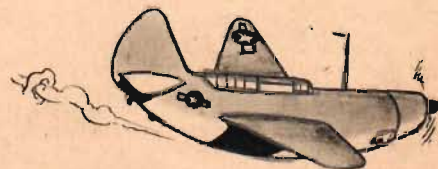
Messerschmitt Me 210



SU-2



Westland »Lysander»



Curtiss »Helldiver»



Bell »Aircobra»



Hawker »Tempest»



Klemm Kl 15 (Sk 15)

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 10

1



B 17: Mldvingat. Tjock flygkropp. Stor långsträckt överbyggnad av glas. Landningställskåpa synlig under vingen. Liten spjåfena under stjärtspetsen. Jfr Helldiver, Avenger, 8U-2.

2



JAK 1: Lång symmetriskt spetsig nos. Luftintag under nosen och kylare under flygkroppen bakom vingen. Avrundat stjärtstälplan, utdraget något bakåt. Jfr Me 109.

3



Me 210: Tvåmotorigt. Enkelt, bögt stjärtstälplan. Kort framsluttande nos. Långt framskjutande smala motorer. Obs.: Beväpning på flygkroppens sida bakom vingen.

4



8U-2: Lågvingat. Tjock flygkropp. Stor långsträckt överbyggnad av glas med keptorn bakom. Jfr B 17.

5



LYSANDER: Högvingat. Vingstötter. Vinge med omvänd pilform. Fast landningsställ med stora hjulkåpor. Jfr Hs 126.

6



HELLDIVER: Tjock flygkropp, uppsvingd bakåt. Långsträckt överbyggnad av glas. Jfr B 17, Thunderbolt.

7



AIRACOBRA: Långt framskjutande spetsig nos. Beväpning synlig i propellerkåpan. Avrundad övergång mellan vingens bakkant och flygkroppen. Pilformig stabilisator.

8



TEMPEST: Stor kylare i nosen. Droppformad huv. »Fortressfena.» Jfr Hurricane, Typhoon.

9



SK 15: Lågvingat. Fast landningsställ med två ben. Hjulkåpor.

Vinnarna i nionde etappen

Nionde etappen i FLYG:s och flygstabens identifieringstävling innehöll nog bara en fälla — typ nr 3 — som många lösare velat ha till Bristol »Blenheim IV». Det var dock en »Blenheim VD» med starkt sluttande lång nos samt en avlång blister under denna. »VD» är en utveckling av »Blenheim III». Segrare denna gång och vinnare av 25 kr blev hr *Lenmart Höglund*, Landsvägen 51, Sundbyberg. Tian vanns av stud. *Christer Lindell*, Högbergsgat. 25, Jönköping, och helårsprenumerationen gick till hr *Sven E. Rysten (?)*, Plönegat. 30, Halmstad.

FLYG 2/45

FLYGPLANIDENTIFIERING 11

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR: 5.

1. 6.

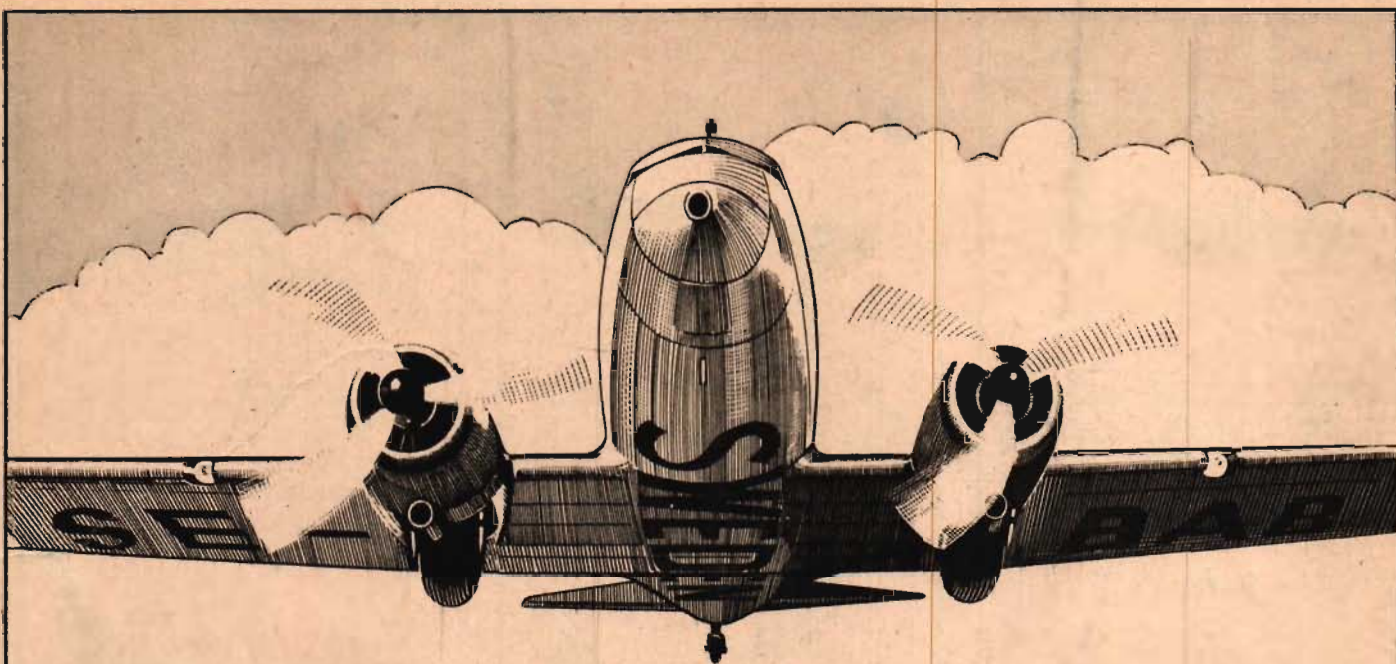
2. 7.

3. 8.

4. 9.

NAMN:

ADRESS:



Ni kommer att få
höra mera om

ABA



ABA

AB AEROTRANSPORT