

# *Flyg*



Nr 3 • 1945

Pris 45 öre





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

**REDAKTION:**

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

**ANNONSAVDDELNING:**

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

**EXPEDITION:**

Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
 Sveavägen 53 - Stockholm

**Postgirokonton: 1111.**

**Prenumerationspris:**

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotografvyranstalt  
 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**	V
» Göteborg	20.00	Malmö	21.10D
» »	8.55	Stockholm	10.40D
» Helsingfors	12.30	»	14.00D
» »	12.30	Abo	13.20D
» Köpenhamn**	»	Berlin**	V
» »	9.00	»	»
» »	13.45	Malmö	14.00V
» »	»	Oslo**	V
» Malmö	8.30	Berlin***	11.00
» »	7.30	Göteborg	8.40D
» »	8.30	Köpenhamn	8.45V
» »	»	Oslo*	V
» »	7.30	Stockholm	10.40D
» Milano**	»	»	V
» Oslo**	»	Berlin**	V
» »	»	Köpenhamn**	V
» Stockholm	12.05	Berlin	16.25V
» »	18.00	Göteborg	19.45D
» »	8.30	Helsingfors	12.00D
» »	18.00	Malmö	21.10D
» »	»	Milano**	V
» »	11.15	Visby	12.15D
» »	»	Wien**	V
» »	8.30	Abo	10.55D
» Visby	12.45	Stockholm	13.45D
» Wien**	»	»	V
» Abo	11.10	Helsingfors	12.00D
» »	13.55	Stockholm	14.00D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

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

\*\*\* Trafik måndagar, onsdagar o. fredagar.  
 V = Trafik vardagar.  
 D = Trafik dagligen.  
 UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE!



hedrar  
 för  
 värdefullt  
 stöd

Rudoffs Bilverkstad, Slussen, Stockholm.

Tandläkare K. Chrigström, Finn Malmgrens plan 2, Hammarbyhöjden.

Ones Svetsningsverkstad, Folkungagatan 139—141, Stockholm.

Davids Konditori, S:t Eriksgatan 30, Stockholm.

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

**ABY Metall- o. Mek. verkstad**  
 KUNGS HOLMSSTRAND 131  
 STOCKHOLM  
 TEL. 50 52 80

Arbetar för flygvapnet

**Motordelar — Tillbehör**  
 — Verkstad —  
**DUELLS GÖTEBORG**  
 Friggagatan 10 GÖTEBORG.  
 Tel. 15 24 13, 15 24 14, 15 24 15.

**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.



113 Bom, Helsingfors: Det tycks finnas ett stort intresse för det franska hangarfartygsbaserade störtbombplanet Loire-Nieuport LN—40 i Finland. Ni är nämligen den andre finländaren på kort tid, som sänt FLYG en teckning av detta flygplan. Flygplanet ser ut som på bilden ovan och byggdes ursprungligen för det franska hangarfartyget Béarn. Första exemplaret flög 1938. Motor: Hispano-Suiza 12-cyl. V-motor på 690 hk, beväpning: 1 st 20 mm motorkanon samt 2 st 7,62 mm ksp med vardera 600 skott, bombblast 1 st 225 kg bomb, spannvidd 14 m, längd 9,76 m, höjd 3,50 m, vingyta 24,75 m<sup>2</sup>, vingbelastning 114 kg/m<sup>2</sup>, tomvikt 2 135 kg, flygvikt 2 823 kg, maxhast. 380 km/t, marschfart 340 km/t, topphöjd 9 500 m, flygsträcka 1 200 km, startsträcka 90 m i 7 sekundmeter vind, landningssträcka med bromskrok 150 m. Första franska konstruktionen med dykbromsar och en utveckling av Nieuport Ni 140, 2-sitsig med 490 hk kanonmotor.

Beteckningen på den av Eder ritade Brewsterstörtbombaren är Brewster Model 138, en exportmodell vars beteckning i US Navy var SBA—1. Motor: Wright »Cyclone» med 950 hk starteffekt, beväpning: 2 st fasta och 1 st rörlig 7,7 mm ksp, bombblast sannolikt 450 kg, spannvidd 11,89 m, längd 8,50 m, höjd 2,28 m, vingyta 24 m<sup>2</sup>, vingbelastning 101,5 kg/m<sup>2</sup>, tomvikt 1 818 kg, flygvikt 2 727 kg, maxhast. 486 km/t, marschhast. 364 km/t, landningshast. 104 km/t, stighast. 678 m/min, topphöjd 9 150 m, flygsträcka 1 250 km.

**Vill Du till Flygvapnet?**

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

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

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

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





## VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

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

Då många av medlemmarna kanske en längre tid varit hempermitterade och därför inte varit i kontakt med flottillen och ej är underrättade om vilken som är föreningens representant vid resp flottilljer meddelar vi härnedan vederbörandes namn och adress:

F 1: vpl ff furir Arne Rydeborg, Västerås.  
F 2: vpl ff Söderkvist, Skoldet, Sjöflygstationen, Karlskrona.

F 3: trafikledare B. Florén, Mahnslätt.

F 4: trafikledare Åke Andersson, Östersund.

F 5: vpl ff furir Sivert Westberg, FRS, Eslöv.

F 6: vpl ff furir Gösta Hedén, Karlsborg.

F 7: Vpl ff furir Kaj Strandberg, Sätenäs.

F 8: vpl ff furir Gunnar Hogman, Barkarby.

F 9: vpl ff furir P. K-sen Sönstebj, Säve.

F 10: vpl ff furir Harry Nordlund, Malmö 12.

F 11: trafikledare Caj-Aage Johansson, Nyköping.

F 12: trafikledare B. Eriksson, Kalmar.

F 13: vpl ff furir Gösta Åhlberg, Norrköping.

F 21: trafikledare Gösta Svensson, Luleå.

Denna förteckning är kanske lämplig att urklippa för att ha till hands när så erfordras. Samtidigt vill vi be medlemmarna, att i den mån de blir förflyttade till de nya flottilljerna utvälja en representant bland dessa, som givetvis bör vara inkallad, och att denne sätter sig i förbindelse med sekreteraren.

Vidare torde envar i sitt eget intresse komplettera sina till föreningen insända data angående eventuellt ändrade adresser, skolutbildning, certifikat (såväl motor- som segelflyg) m m. Särskilt gäller detta för dem som insänt ansökningar till platsförmedlingen. Det dyker emellanåt upp en och annan anställning, men i många fall saknas utförliga uppgifter, varför svårigheter uppkommer att rekommendera vederbörande. Vidare saknas för en del foto, som efterlyses. Ordna detta vid tillfälle!

I föregående nummer meddelades att årsavgiften åter är aktuell. För den händelse detta icke uppmärksammas av alla ber vi få meddela, att årsavgiften är kronor 10:— med ett tillägg av kronor 3:— för dem som önskar FLYG, Postgiro se ovan! Uppskjut icke detta, då det lätt kan bortglömmas och med tanke på FLYG är det ju icke stor merkostnad. Edert medlemskap stärker föreningen betydligt och vi skall absolut uppnå ett 100% igt medlemskap.

Alla nya medlemmar kan hos sekreteraren erhålla anmälningsblankett och inträdesavgiften är kronor 4:—. Den populära medlemsnålen kan även erhållas genom sekreteraren.

Då det visat sig vid ett flertal tillfällen att föreningens medlemmar vid olycksfall icke varit tillräckligt försäkrade, uppmanar vi er, att i den händelse ni icke har betrygga försäkringar omedelbart komplettera dessa. Tänk på detta! Som ni vet, förmedlar föreningen försäkringar av alla slag.

Ovanstående rader är faktiskt endast uppmaningar och erinringar, men det är endast med tanke på medlemmarnas bästa och föreningsnytt i övrigt ber vi få återkomma om i nästa nummer på denna spalt. B. L.

## FOLKFLYG- PLANET IV.

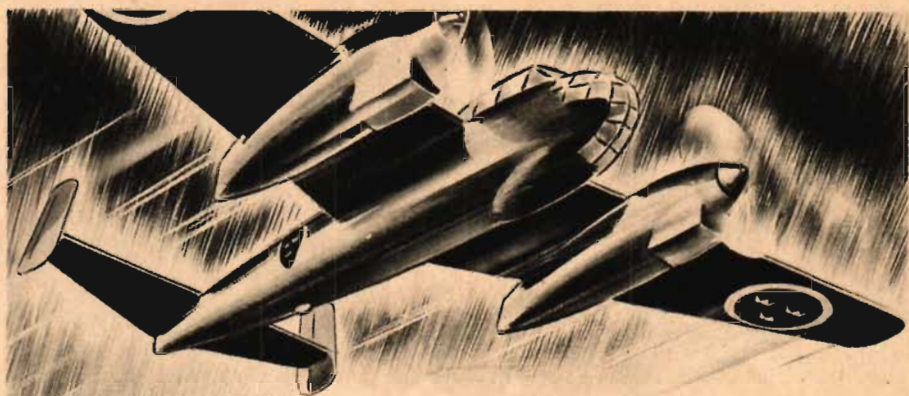
JAG RÖSTAR PÅ FLYGPLAN NR ....

Namn: .....

Gata: .....

Postadress .....

FLYG 3/45



## T alla väder...

Wedevågs impregneringslackar och speciallackar äro motståndskraftiga. De användas också av Svenska Flygvapnet.



WEDEVÅGS BRUKS AB · VEDEVÅG

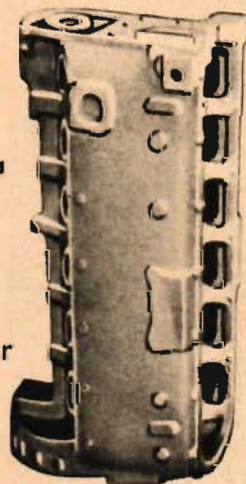
Tillverkare av färger, fernissor, verktyg och handredskap

## Till Flygmotorer fordras Förstklassigt gods,

som både konstruktören  
och flygaren kan  
lita på.

Silumin Gamma

har dessa egenskaper



Vevhus till  
Flygmotor  
Vikt ca 125 kg.

Bröderna

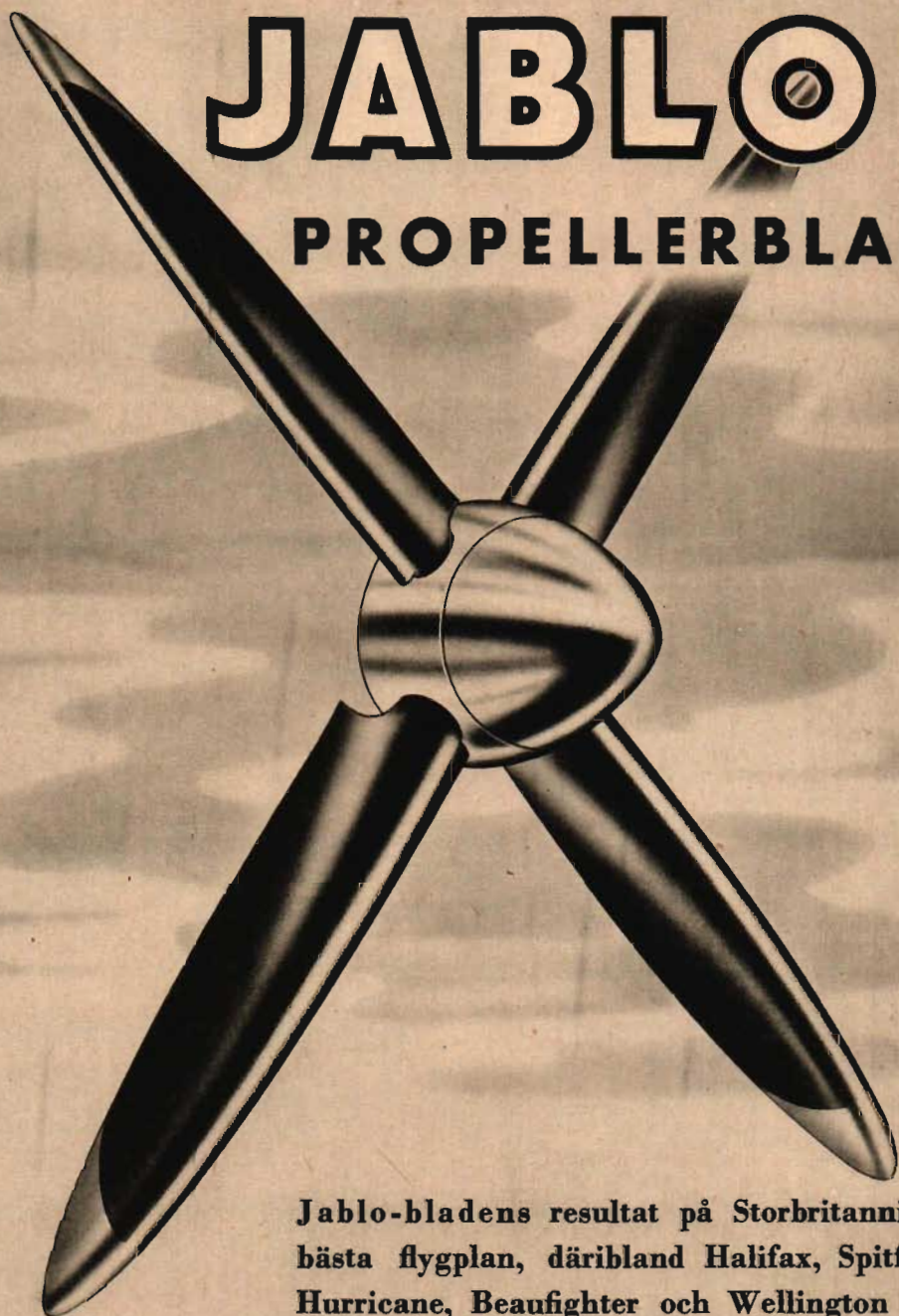
# S Ö D E R B E R G

Eskilstuna



# JABLO

## PROPELLERBLAD



Jablo-bladens resultat på Storbritanniens bästa flygplan, däribland Halifax, Spitfire, Hurricane, Beaufighter och Wellington har förskaffat dem ryktet som "världens bästa".

**MAJORITETEN AV DE OPERATIVA JAKTPLANEN  
ÄRO UTRUSTADE MED JABLO PROPELLERBLAD.**

*Större bomblast under krig..!  
Större betalande last i fred.*

# JABLO PROPELLERS LIMITED

*Pionjärerna på skiktad konstbarts.*

22, OLD QUEEN STREET, LONDON, S. W. 1. ENGLAND



SPITFIRE



HURRICANE



WELLINGTON



BEAUFIGHTER



HALIFAX





# Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FOLKFLYGPLANTÄVLINGEN

OM **3300 kr**

SE SID. 16-17

W. KLEEN:

## FLYGVAPNET INFÖR DET NYA ÅRET

Försvaret till lands, vilket i detta sammanhang är liktydigt med armén och kustartilleriet, har enligt årets statsverksproposition i all huvudsak nått den i 1942 års försvarsordning avsedda omfattningen. Det är 2 ½ år före sjuårsperiodens utgång. Annorlunda ligger det till för flygvapnet, vars upprustning går fullt programenligt men ej heller fortare.

Det är lätt att peka på orsakerna: flyget tillgodosågs relativt sämre i 1936 års försvarsordning än försvaret till lands, men det tar längre tid att upprusta i luften. Och vi hade då ännu icke någon verklig flygindustri, varför vi vid genomförandet av 1936 års organisation till stor del måste skaffa materiel från utlandet och tillverka utländska plan på licens. Nu arbetar enligt statsverkspropositionen flygindustrin för fullt, men det räcker icke att påskynda upprustningen. Kort sagt: en upprustning i luften kan icke improviseras.

Erfarenheten har sålunda lärt oss nödvändigheten att först och främst tillgodose flyget i fredsorganisationen, en erfarenhet att ta vara på vid den snart inträdande övergången till fredsfot och den därpå naturnödvändigt följande omdaning av den under kriget i hast uppbyggda krigsmakten.

Under nästa budgetår skall en ny jaktflottilj, Hälsinge flygflottilj, uppsättas och organisationen av 4. eskaderstaben och södra flygbasområdesstaben genomföras. Därjämte ska förberedelser vidtas för uppsättandet av den mycket omdebatterade sjunde jaktflottiljen (Södertörns), men dess organisation skall icke börja ta form förrän under budgetåret 1946/47. Och då får man hoppas att kriget för länge sedan är slut. Så få vi i lugn och ro börja uppsätta de ytterligare jaktflottiljer som vårt försvar oundvikligen behöver — men lugn och ro betyder icke långsamhet.

Man kan icke tala om flygupprustningens resultat utan att beröra flygindustrins. Ungefär samtidigt med offentliggörandet av statsverkspropositionen »frigavs» det nya SAAB-jaktplanet J 21, vilket är ett fullgott bevis för den höga stan-

dard vår inhemska flygindustri nått under sin korta tillvaro. Här ha svensk vetenskap samt tekniskt kunnande och skicklighet firat en ny triumf — den unga flygindustrin har gått sina egna vägar och framställt ett jaktplan av internationella mått men samtidigt av ny typ. Härvidlag ha vi lyckats frigöra oss fullständigt från beroende av utlandet, men med det blivande större flygvapnet måste flygindustrin ytterligare utbyggas — och utbyggas i så god tid att den står beredd att motsvara de förutsedda nya kraven.

Det är varken överraskande eller förvånande att flygmotorindustrin icke nått motsvarande resultat. Så har det alltid varit överallt, och så är det också hos oss. Vi få sålunda ännu basera vår motorindustri på utländska licenser. Här återstå problem att lösa, men lösningen är på väg, t. o. m. på dubbla linjer eftersom flygförvaltningen tagit upp reaktionsprincipen.

Det tjänar ingenting till att fördjupa sig i statsverkspropositionens utredningar och siffror. Det är emellertid en siffra som faller i ögonen: anslaget för flygvapnets övningar. Det har tagit åtta sidor innan slutklämman framläggs, och den innebär att anslaget föreslås till 16,7 miljoner kr. medan chefen för flygvapnet och flygförvaltningen begärt 25,1 miljoner.

Av detta anslag bero bl. a. antalet flygtimmar, och av dem beror till avsevärd del den flygande personalens skicklighet. Det skall villigt erkännas att en utomstående har svårt att finna sig tillrätta i allt detta bollande med olika anslags-titlar och mängden av siffror, men kvar står intrycket att det är en betänklig nedprutning av det anslag som har en så grundläggande betydelse för vapnets krigsduglighet. Skillnaden mellan vapenchefens äskande och regeringens förslag är dock 8,4 miljoner, och man tycker sig ha svårt att förut-sätta att prutningen kunnat ske utan men för utbildning och krigsduglighet.

**Trafik**

Direkt svensk affär

Premie-ökning

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**  
KUNGSATAN 9, STOCKHOLM. Tel. 23 21 20.



# FÖR MYCKET TENN OCH



ÖVERSTE ROBERT L. SCOTT fortsätter här nedan att berätta om sina upplevelser i Fjärran östern i det femte avsnittet ur hans utomordentligt dramatiska och välskrivna bok *Gud är min andre-pilot*. Han närmar sig mer och mer frivilliga amerikanska flygkåren i Kina, som han redan i förra numret av FLYG fick kontakt med. I detta kapitel berättar han, hur han blev gråhårig.

## Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

Vindarna från Indiska oceanen blev allt starkare och monsunsåsongen började. Och — oh boy! — regnet kom. Molnen växte upp så tjocka och höga, att man inte längre kunde gå omkring dem eller flyga över dem — man måste helt enkelt lita på instrumenten och borra sig igenom. På sätt och vis var det — trots allt — en lättnad, ty där i skydd av Guds element kunde inte japanerna hota våra obebäpnade kärror. Många gånger har jag hört yttrandet, att det alltid finns något gott i allting — även dåligt väder. Jag kan fortfarande höra några av piloterna säga, att de aldrig trott att den dag skulle komma, då de ivrigt skulle titta efter dåligt väder. Men det var just vad som hände. Med japanska jaktkärror över hela Burma var det lugnande att veta, att det fanns regnmoln att hoppa in i med transportplanen.

Ett äventyr med monsunen ger mig fortfarande mardrömmar. Löjtnant Sartz och jag hade tagit en bensinlast till Kunning och eftersom dagen såg fin ut — det var klart väder i Kina, uruselt i Burma och

molnen identifierade vi dem definitivt som fientliga jaktplan. Och så slöt sig monsunmolnens vänliga gråhet omkring oss. Nu började en massa oförutsedda saker att hända. Jag satte kurs mot Assam och försökte att stiga men med den tunga tennlasten lydde kärnan roder mycket långsamt. Vi vann väl omkring 100 meter i höjd men vi visste, att terrängen här snabbt steg till 4 500 meter. Vi flög naturligtvis på instrumenten och kunde inte se någonting av de hotande bergen.

Jag rusade genast bak i kabinen och lät Sartz hålla kärnan på kurs. Tennackorna var surrade på golvet med samma avstånd mellan dem, som det skulle ha varit mellan passagerare. Jag gick längst bak i stjärten och lossade den tacka, som var allra längst bak — var och en vägde 50 kg. När jag fått loss den första tackan, kände jag hur luftvirvlarna började, när vi kom in i stormcentrum eller närmade oss de luftströmmar, som förorsakades av de allt närmare bergen. Skyndande mig så mycket jag kunde kröp jag med tennackan fram till dörren medan flygplanstjärten svängde allt våldsammare eftersom virvelbildningen blev starkare. Dörren pressades upp en smula mot det våldiga yttre lufttrycket och jag försökte kasta ut tackan. Min tanke var naturligtvis att kasta ut en tredjedel av lasten, så att vi skulle kunna klättra upp till säker höjd.

### Fyra hotande "Nollor"

På de första 300 kilometerna passerade vi över Yunnanyi och hade klättrat upp till 4 000 m. Allting gick fint tills vi närmade oss Paoshan nära Salween, där Kina och Burma möts. Plötsligt, framför oss och söderut såg jag två svarta fläckar och över dem två andra.

»Nollor»!

Vi slängde in transportplanet i molnen norrut utan mer än ett enda litet ögonkast. På den tid det tog oss att komma in i regn-

molnen identifierade vi dem definitivt som fientliga jaktplan. Och så slöt sig monsunmolnens vänliga gråhet omkring oss.

Jag rusade genast bak i kabinen och lät Sartz hålla kärnan på kurs. Tennackorna var surrade på golvet med samma avstånd mellan dem, som det skulle ha varit mellan passagerare. Jag gick längst bak i stjärten och lossade den tacka, som var allra längst bak — var och en vägde 50 kg. När jag fått loss den första tackan, kände jag hur luftvirvlarna började, när vi kom in i stormcentrum eller närmade oss de luftströmmar, som förorsakades av de allt närmare bergen. Skyndande mig så mycket jag kunde kröp jag med tennackan fram till dörren medan flygplanstjärten svängde allt våldsammare eftersom virvelbildningen blev starkare. Dörren pressades upp en smula mot det våldiga yttre lufttrycket och jag försökte kasta ut tackan. Min tanke var naturligtvis att kasta ut en tredjedel av lasten, så att vi skulle kunna klättra upp till säker höjd.

Men hur jag än försökte så hindrade de väldiga luftklytten mig att ens få den första tackan överbord. I själva verket kastades jag gång på gång så våldsamt åt sidan, att jag trodde att tennackan skulle slå både armar och revben av mig. Slutligen förstod jag, att jag inte kunde göra det, och gick fram till spakarna igen efter att ha släppt tennackan, där jag stod.

Kryssning i inbillad dal

Sartz höll planet på kurs men vädret blev allt uslare. Hastigt fattade vi ett nytt beslut och vände kärnan söderut, eftersom dalarna praktiskt taget löpte i rak nord-sydlig riktning, och jag gav motörerna mest möjliga bränsleblandning och fullt gaspådrag. Jag försökte fortfarande att stiga men min avsikt var i första hand att förbruka bensinen i två av tankarna så fort som möjligt, och det var därför som jag flög på högsta effekt. Det skulle lätta flygvikten omkring 900 kg och nästan kompensera de 1 000 kilona överlast av tenn. Det var naturligtvis omöjligt att förla en del av bensinlasten på ett sådant här transportplan.

Vi skulle flyga söderut i fem minuter

Spänningen steg ytterligare en smula, om det nu var möjligt.





# GRÅTT HÅR

och sedan norrut i fem. Kärran lättade efter hand och steg till över 4 500 m. Vi visste, att om vi bara inte körde rätt in i något berg dessförinnan, skulle vi så småningom klättra till de 5 500 meters höjd, som var nödvändiga för att komma över knölen och tillbaka till Assam. Under tiden fortsatte vi att kryssa upp- och nedför den inbillade dalen — att vi hoppades att det skulle vara en dal just där är säkert. Men när virvelbildningen ökade på något ställe var vi många gånger säkra på att vi flög rätt in i de höga bergväggarna nära Mekong och Irrawaddy.

Minuterna blev en timme under denna hårda instrumentflygning. Tre timmar efter starten från Kunning nådde vi den välkomna höjden 5 500 meter.

Nu var vi tillfälligt säkra för bergstopparna. Men var var vi? Om vi var där vi skulle vara — på kurs mot Assam — skulle vi klara topparna med futtiga 300 m. Men, om stormen blåste från söder, vilket var det troligaste under monsunsäsongen, kunde vi ha drivit 100 km norrut från kursen under den timme vi endast sett våta moln. Jag vet att Sartz och jag tänkte på samma sak. Vi var säkerligen norr om den säkra 5 500-meterskursen och på väg rätt in i de 6 000 till 7 500 meter höga topparna i Himalajas norra del.

## Syrgasen tog slut

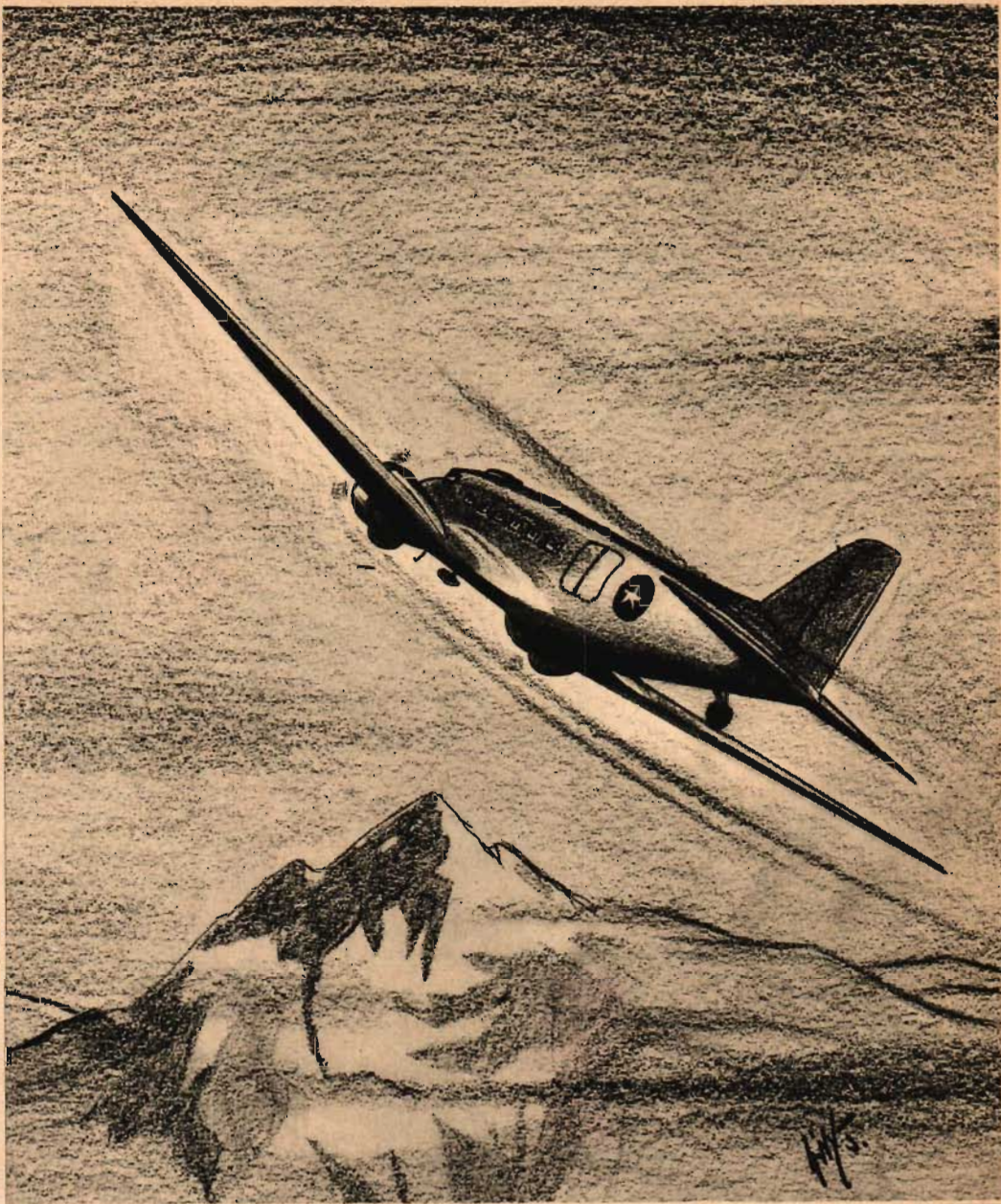
Så tog syrgasen slut och jag kände mig om möjligt ännu sämre till mods. Det var precis som överste Haynes brukade säga: »Somliga dagar kan man inte göra ett nickel». Allting gick galet.

Vi bestämde oss för att vi var, där vi borde vara. Vi ställde in gyron på rak kurs hem och kopplade in automatpiloten — gamle järn-Georg, kallade vi den. När luften blev allt för virvlande skulle vi hjälpa autopiloten att hålla rodren stadiga. Vi flög på nära en timme. Så blev vädret allt för kyttigt för servomekanismen och vi började handflyga kärran igen. Det är vanligen en tretimmars tur från Kunning till vår bas och nu hade vi redan varit på väg i tre timmar och fyrtiofem minuter.

Sartz jobb bestod i att hålla gyron på noll med hjälp av sidrodren, mitt att hålla vingarna i horisontalplanet — och på grund av den aeroembolism som vi råkade ut för på grund av syrebristen, hade vi fullt upp att göra med detta. Jag kommer ihåg, att jag då och då tittade över till honom och röt åt honom, därför att han inte höll gyrokompassen på noll. Han korrigerade ögonblickligen men snart kom den på drift igen. Jag upptäckte visserligen, att jag inte skötte mig så värst bra själv, när det gällde att hålla vingarna på rätt köl, och jag gissar att Sartz inte ville bråka med mig bara för att jag var en stackars gammal överste.

Under nästan ännu en timme satt vi där och stirrade på varandra väntande varje sekund, att en av Himalajas taggiga toppar skulle störta fram ur molnen och in i förarhytten. Försök någon gång, medan ni flyger med över 300 km/t och ni inte kan se era vingspetsar, och se om inte ert hår blir gråare och gråare. Mitt blev det.

Fyra och en halv timme efter starten ansåg jag, att vi måste börja gå neråt, de:



Vi väntade varje sekund, att en av Himalajas taggiga toppar skulle störta fram ur molnen och in i förarhytten.

fick vara berg eller inte berg framför oss. Natten föll snabbt på och bensen började på att närma sig botten i tankarna. Jag började fundera över om jag verkligen gjort rätt, när jag lät motorerna dricka upp de två första bränsletankarna.

## På rätt kurs — eller ej?

Spänningen steg ytterligare en smula, om det nu var möjligt, när vi drog av gasen lite grann och började nerfärden. Om vi var på kurs, var allting finfint — vi skulle bryta genom i den hästsko, som vår bas låg i. Tänk er bara hur bergen bildade en hästsko med den slutna delen vänd mot oss. Nåväl, i vår situation var det i alla fall en tröst att tänka på en hästsko.

Om vi var ur kursen skulle vi mycket snart få veta det, och det skulle inte vara stor skillnad. Tänk er själv köra bil med 90 km/t genom en tunnel i en dimma, så tjock att ni inte ens kan se kylarknoppen på bilen. Ni vet inte var tunnelns sidor finns, ni vet inte när ni kommer att kollidera med en annan bil, som kör lika fort som ni, ni vet inte ens om ni är i tunneln. Vi var i samma situation, bara tusen

gånger värre, för vi körde med över 300 km/t och visste inte, om vi var i Burma, Tibet eller Indien. Som Sartz sade efteråt: Om vi hade kommit ut över Chicago eller London skulle vi inte ha blivit allt för överraskade.

Minuterna gick. Vi flög lägre och lägre, men ännu misslyckades någon bergstopp att bryta igenom att slå oss till mos. Ibland slog regnet och den hagelblandade snön så hårt mot Douglasens metallhud, att jag nästan bröt samman; jag kände mig övertygad om att här var det nu till slut.

Just då såg jag en ljusare fläck till höger om kursen. Denna ljusare fläck betydde, att den sjunkande solens sista strålar sken på toppen av ett av dessa moln. Där fanns ett hål någonstans och mitt hjärta slog dubbelslag. Både Sartz och jag hade ögonblickligen svängt mot den ljusa fläcken. Vi hade varit utan syre nära tre timmar och vi kände oss ganska nere. Nu rusade vi över en annan ljus fläck och jag tyckte, att jag såg en skymt av marken under oss.

Plötsligt kände jag mig alldeles prima igen — där nedanför hade jag sett en grön klut. Så gick vi in i soppan igen. Jag bör-



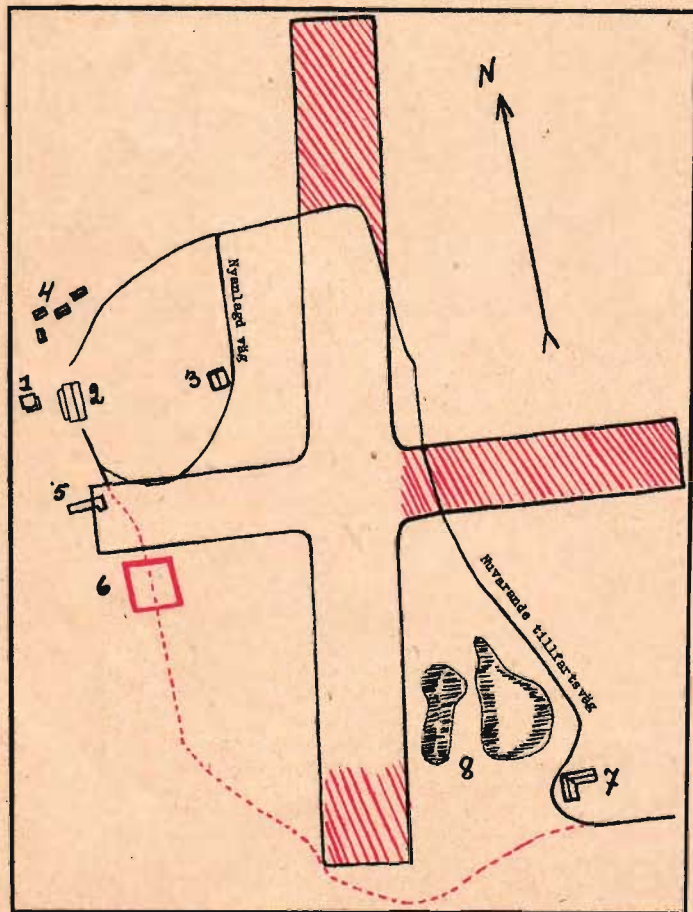


YNGVE NORRVI

## om KSAK:s GENERALPLAN

Aeroklubben har under de fyra-fem år som förflutit sedan Segelflygskolan Alleberg kom till lagt ned stor möda på att bygga ut denna rikssegelflygskola, som för närvarande representerar ett icke föraktligt värde rent ekonomiskt sett. Vad den betytt för segelflygets utveckling kan inte anges i siffror men torde ändå stå klart för var och en som följt det svenska segelflyget från början. Men trots att stora kostnader lagts ned kan skolan ännu inte anses färdig. Med en rationell utbyggnad skulle den kunna få en betydligt större kapacitet. KSAK har nu låtit uppgöra en generalplan för ett eventuellt utbyggnade av Alleberg utöver vad som redan skett.

# FRAMTIDENS ÅLLEBERG



Fotot: Trångt på Alleberg vid segelflygtävlingarna 1944. Bättre plats om KSAK:s utbyggnadsprogram genomföres. — Skissen: 1) Restaurang. 2) Aldre hangar. 3) Nybyggd hangar. 4) Förläggningsbyggnader (»Alleby»). 5) Nuvarande startbrygga. 6) Planerad parkeringsplats. 7) »Ladan». 8) »Sjörna». Röd streckad linje = planerad tillfartsväg. Röd streckade områden inom »korset» = planerade nya delar av de breddade startbanorna.

Planen har uppgjorts av stadsingenjör Oscar Hansson i Falköping, vilken haft hand om vissa av de arbeten som hittills utförts på Alleberg, och har nu tillställts 1944 års flygplatsutredning med hemställda att detta för hela vår privatflygverksamhet så viktiga arbetsobjekt måtte inrymmas i utredningens förslag till Kungl Maj:t beträffande utbyggnad av det svenska flygplatsnätet. KSAK framhåller i sin skrivelse att det vore med största fördel förenligt att kombinera Allebergs flygplats med en kommunal flygplats för Falköpings del.

De i planen föreslagna arbetena skulle omfatta:

- Utbyggnad av nord-sydbanan till 1000 m längd och 100 m bredd.
- Utbyggnad av ost-västbanan till 700 m längd och 80 m bredd.
- Anläggande av återkörningsbanor belägna utanför de egentliga rullbanorna.
- Anläggande av en tillfartsväg till hangarerna med sådan sträckning att någon rullbana om möjligt icke korsas.
- Anläggande av en parkeringsplats för bilar.

Den nuvarande nord-sydbanan har nu en användbar längd av 600 m och en bredd av endast 30 m. Ost-västbanan har samma bredd och en användbar längd av 200 m.

Vid de utbyggda banornas placering i terrängen har man till största delen utgått ifrån att följa de sträckningar, som använts vid de tidigare iordningställda bandelarna. En mindre vridning av banornas längdriktning har emellertid ur kostnadsynpunkt ansetts befogad. Den nuvarande uppfartsvägen korsas som bekant (den blivande) nord-sydbanan på ett mycket olämpligt sätt och därför har i planen den nya uppfartsvägen getts en annan sträckning. I stället för att som nu gå åt höger vid »ladan», skulle den nya vägen dras åt vänster, d. v. s. söder om nord-sydbanan. På detta sätt skulle man undvika att vägen korsade rullbanorna utom vid den västligaste delen av ost-västbanan strax söder om den nuvarande startbryggan på västhanget. Denna korsning skulle emellertid inte behöva medföra några större olägenheter under förutsättning att trafiken fram till hangarerna och övriga byggnader begränsades till segelflygskolans egna fordon.

För att förhindra större trafik på vägens sista del föreslås att en parkeringsplats anläggs omedelbart intill vägens korsning av den blivande ost-västbanan. Byggnad av parkeringsplatsen motiveras främst med den starka trafiken, som kännetecknat alla större evenemang på Alleberg. Således har under vissa dagar besöksantalet varit uppe i över 8000 personer trots den starkt reducerade biltrafiken. Man måste alltså räkna med att trafiken till berget kommer att bli mycket stor så snart de nuvarande onormala förhållandena upphört.

Vidare blir det enligt förslaget nödvändigt att flytta den nu befintliga startbryggan på västsidan c:a 100 m längre söderut för att få ost-västbanan klar för alla hinder. De föreslagna återkörningsbanorna beräknas få en bredd av 3 m och tillfartsvägen en bredd av 6 m.

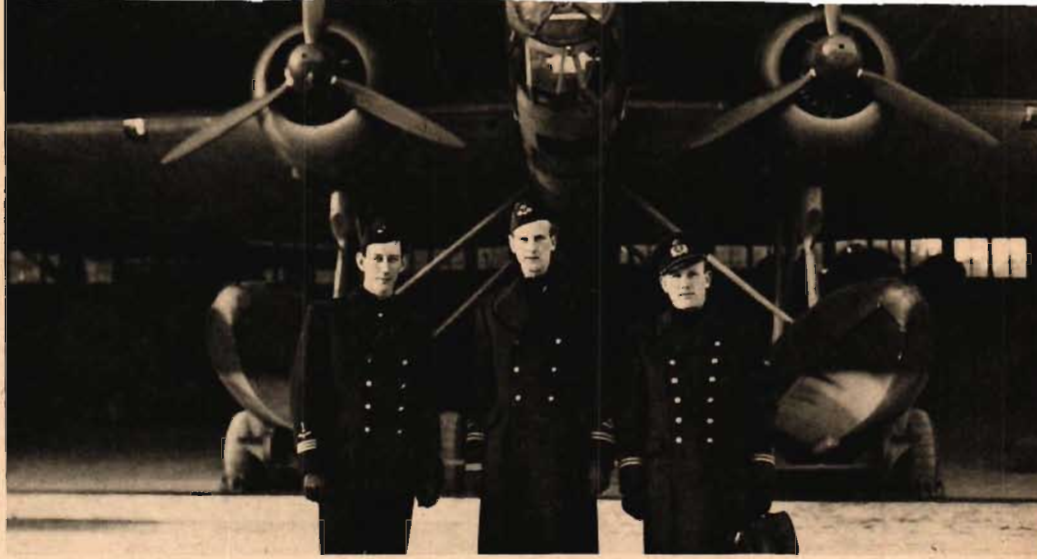
I planen framhåller ingenjör Hansson bl a att de höga kostnaderna till viss del måste tillskrivas det faktum att kalottytan är relativt ojäm och att berget på många ställen går i dagen samt att berggrunden utgöres av diabas, en bergart av vulkaniskt ursprung, betydligt hårdare än granit och gnejs. Lösa jordlager finns inte heller i större utsträckning, vilket också varit en

(Forts. på sid. 18.)



## Av FLYGMAN

Finsk ångare förlist vid Argos grund. 14 man driver på flotte sedan kl 03.30. Så ungefär löd det telegram, som chefen för stockholmseskadern teleprintade till F 2 tidigt på morgonen den 15 januari. Ett flygplan — en S 17 — som trots den tidiga timmen i annat spaningsuppdrag befann sig i närheten av olycksområdet beordrades per radio att spana. Men besättningens ansträngningar blev utan resultat. Klockan 9.25 startade då från F 2 ytterligare tre flygplan — två S 17 och en T 2:a. I den sistnämnda satt löjtn. *Sven Almström* vid



# DÖDSKAMP SEDD FRÅN PARKETT

spakarna, löjtnant *Karl-Erik Uttergård* skötte spaningen och furir *Anund Forsslund* tjänstgjorde som signalist. Det var dessa tre som under fem timmars flygning i full storm upptäckte den drivande flotten och höll kontakt med jagaren Vidar till dess de utmattade skeppsbrutna blivit undsatta. Vid en kopp kaffe på en stockholmsrestaurang, där sjökortet fick göra

tjänst som bordduk, har de båda löjtnanterna berättat för signaturen om sin spännande flygning, vilken båda betecknade som »visserligen hård men bara vad man kan fordra av en besättning».

— Det var genom tre överlevande, som tillsammans med en död tidigt på morgonen hade drivit i land på Örskär, som man först fick reda på det öde, som mött den

finska ångaren *Vesta*, berättar löjtnant *Almström* och fortsätter: Men det var något som vi inte kände till när vi på morgonen kom ut till flottiljen. Vi hade endast eskaderchefens telegram att gå efter och fick ingen tid för några förberedelser. Det var bara att dra på sig flygdräkten och starta i den redan varmkörda kärran. Solen sken och vid starten verkade vinden inte farligt hård. Vi gick mot en viss punkt på kusten, som var tillåten för utpassering och eftersom det hela såg ut att bli ett lätt arbete satt vi och funderade på att — när vi hittade flotten — landa på vattnet och sedan dra in flotten bakom flygplanet till land.

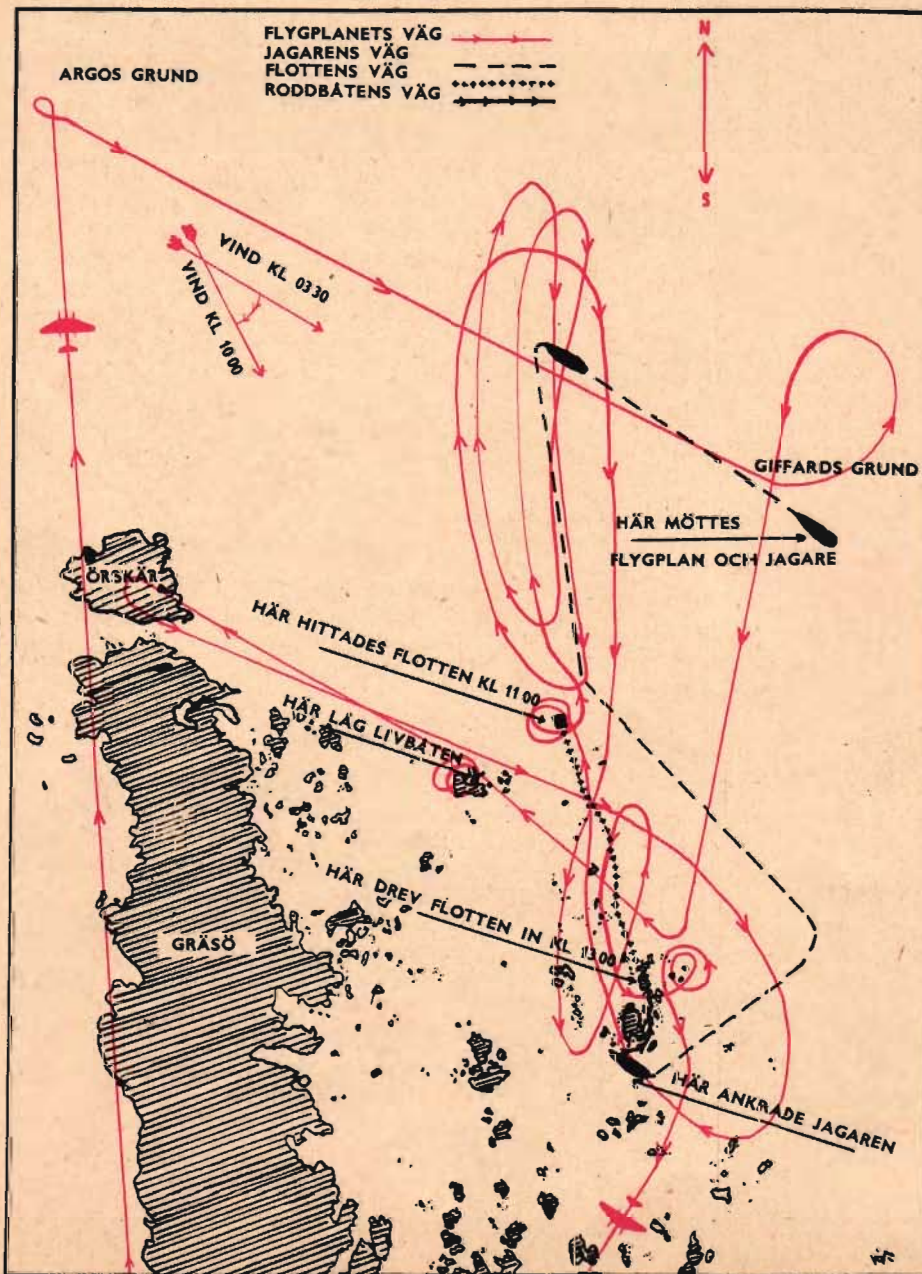
### Det blåste full storm

— Hunna en bit ut över kusten började vi förstå, att detta skulle bli en omöjlighet. Det blåste 20 sekundmeters nord-väst — alltså full storm. Men sikten var fortfarande god. Vi satte rak kurs på Argos grund och gick därefter i vindriktningen ner mot Giffards grund där flottans båtar låg och letade. Efter en sväng gick vi rakt söderut mot skärgården eftersom vi tyckte oss märka att vinden kantrat c:a 20 %. Efter en stunds flygning över skären upptäckte vår signalist plötsligt i en liten vik på en kobbe en tom livbåt. Det var ju alltid en vägledning. Men nu var frågan: Var exakt på kartan låg livbåten?

— Ja, fyller löjtnant *Utterström* i, saken var den att jag vid den bråda starten bara fått ett sjökort i skala 1: 500 000 med mig. På det sjökortet bestod kobben av en liten prick utan namn. Senare har vi konstaterat att det var *Fluttuskär*. För att nu bestämma livbåtens läge gick vi till Örskär på tid och fick på så sätt distansen dit. Båringen hade vi ju på kompassen. Från Örskär gick vi tillbaka till den tomma livbåten och under tiden drog vi den slutsatsen att våra funderingar på vindkantringen varit riktiga och att vi borde söka flotten någonstans i närheten. Med ögonen på helspann svepte vi i den hårda kytiga vinden på 100 m höjd över skären. Och nu efter 1½ timmes flygning upptäckte vi flotten. Även den här gången var det furir *Forsslund*, som visade sig vara den mest

*Forts. på sid. 29.*

T v: Karta över olycksplatsen. *Vesta* förläste vid Argos grund. — Överst på sidan de tre Hägernäsmännen, som genom djärv och krävande flygning räddade männen på flotten. — Fr v furir *A. Forsslund*, löjtn *S. Almström* och löjtn *K.-E. Uttergård*.



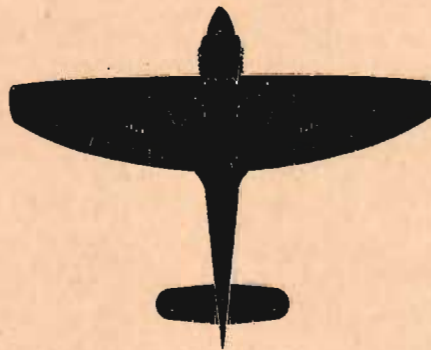
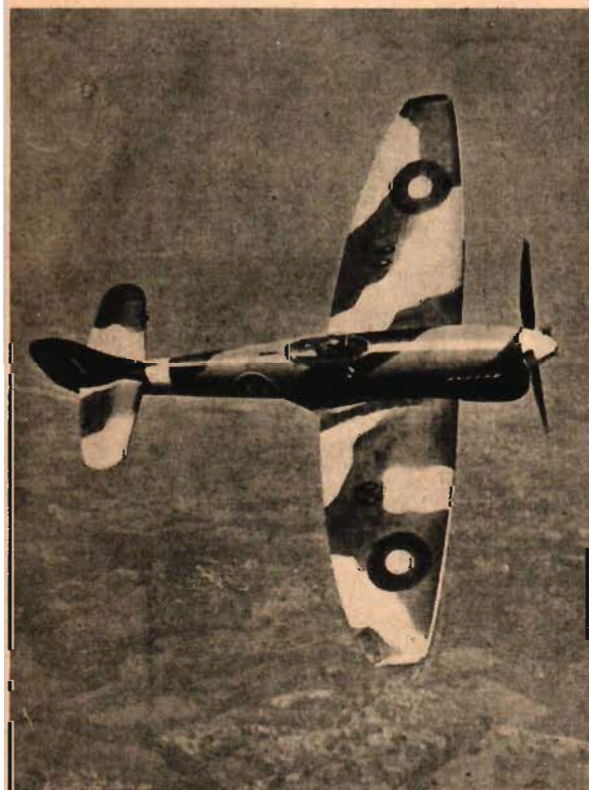


# FLYGNytt

## från ALLA FRONTER



DEN 15.000:DE OCH SISTA Curtiss P-40 N »Warhawk» flyger här ovan från Curtiss-Wrights fabriker i Buffalo. Trots att P-40 byggts ända tills nyligen och alltjämt tjänstgör på en mängd olika fronter är den omkring tre år efter de just nu modernaste jaktplanen ifråga om prestanda och utrustning.



HAWKER »TEMPST», som ses t v i bild och ovan i översiktsritning ur AEROPLANE, förväxlas lätt med Hawker »Typhoon» om man inte lägger märke till den utefter ryggen utdragna »k» »fortressfenan» samt den elliptiska formen på vingens bakkant (Splitflöjningsvinge).

### Republic amfible

Bland fredsprojekten märkes en ny skapelse från Republic, en fyrsitsig amfible med skjutande propeller. Prototypen är redan klar och väntar på provflygning. Det är en helmetallkonstruktion med dukklädda roderytter. Maxhastighet 193 km/t, marschhastighet 169 km/t, spännvidd 10,97 m, längd 8,08 m, flygtid 5 timmar, flygvikt 1 193 kg, motor 175 hk sannolikt Ranger. Priset uppges bli under 16 000 kr — sensa-

tionellt lågt för en amfible alltså. Prototypen är försedd med en tvåbladig propeller, men den kommer sannolikt att utbytas mot en fyrbladig. FLIGHT anmärker, att de amerikanska uppgifterna ifråga om flygvikt och flygtid knappast kan vara riktiga. Fyra passagerare med bagage väger 370 kg och fem timmars bensinförbrukning ytterligare c:a 135 kg eller tillsammans 505 kg. Det torde vara svårt att bygga en fyrsitsig amfible med en tomvikt på bara 700 kg.



### Tysk ramarjakt

Enligt en oidentifierad tysk radiostation har de tyska jaktdivisionerna, som har till speciell uppgift att ramma allierade plan, utrustats med det reaktionsdrivna jaktplanet Messerschmitt Me 163 »Komet», eftersom deras tidigare Focke-Wulf FW 190A8 — en ganska försä version — visat sig för långsam mot de eskorterande amerikanska jaktplanen. Även Me 163 är utrustad med katapultsits, som kastar ut piloten omedelbart före ramningen. Den tyska radiorösten uppgav, att många tyska jaktpiloters liv räddas på detta sätt, under det att de rammade bombplanens besättningar är räddningslöst förlorade. Enligt en obekräftad engelsk uppgift från Schweiz kan tyska reaktionsdrivna jaktplan nå upp emot 1 000 km/t. Piloten säges ligga raklång på magen.

### Ny »Thunderbolt»

Republic P-47D »Thunderbolt» är enligt AEROPLANE utrustad med brittiskt gyrosikte och har en maxhastighet på 8 500 m av 642 km/t. På bästa ännu högre höjd är maxhastigheten 676 km/t. Den allra senaste versionen av P-47 heter P-47N och är en speciell långdistansversion, som nu serietillverkas för att insättas som eskortplan vid raiderna mot japanska hemorten.

### »Tomcat» blir »Tigercat»

Grumman F7F, ensitsigt tvåmotorigt jaktplan för hangarfartygsbaserad, har fått det officiella namnet »Tigercat» istället för det ursprungliga »Tomcat».

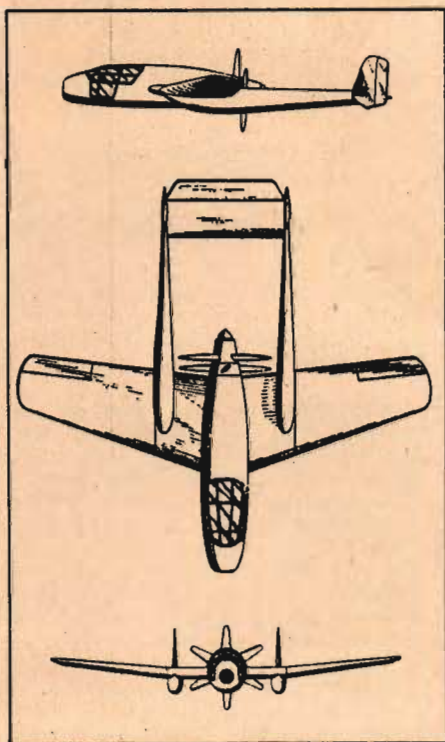
### Martin B-33

Enligt australiska uppgifter bygger USA nu en tredje superbombare vid sidan av Boeing B-29 »Superfortress» och Consolidated B-32 »Dominator». Den nya jätdebombaren är en fyrmotorig utveckling av B-26 »Marauder» och heter Martin B-33. Ännu större blir dock den ännu oidentifierade B-36. Även B-35 och B-42 har förebådats.

REPUBLIC kommer med en sensationell billig amfible, som ses t v.

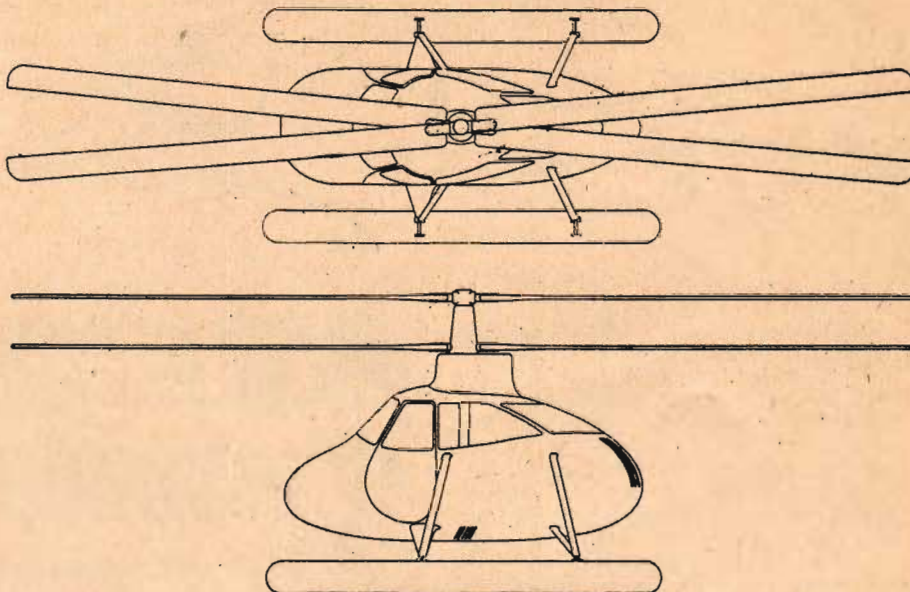


## Bells J-21:a



BELL offentliggjorde våren 1943 ett projekt (ovan), som har stora likheter med den svenska SAAB-21.

Även Bell Aircraft Corp. har varit inne på samma tanke som SAAB och publicerade våren 1943 (FLYG 7/43) ett projekt, som i än högre grad än Focke-Wulf FW 198 liknar den svenska J 21:an. Översiktsritning finnes här ovan. Redan långt före publiceringen av detta Bell-projekt hade dock SAAB-ingenjörerna börjat rita 21:an, så det kan inte vara tal om något plagiat, i varje fall inte från svensk sida. Skillnaden mellan Bell-projektet och SAAB-21 är att det förra har starkt pilformiga vingar ända från roten samt är försedd med motroterande propellrar på den skjutande motorn. Belltypen torde icke ha serietillverkats. Även Curtiss-fabriken lär hålla på med ett tvåbommat projekt med skjutande propeller men om detta vet man ännu ingenting med säkerhet.



SVENSKÄTTLINGEN BENDIX bygger folkhelikopter som ses ovan.

## BENDIX FOLKHELIKOPTER

Allt flera helikopterprojekt ser dagens ljus. Det senaste — i folkflygstil — har den kände svenskättlingen Vincent Bendix till upphovsman och skall tillverkas efter kriget av den ännu ej ett år gamla firman Bendix Helicopter, Inc. Mr Bendix är kanske mest känd tidigare för sin självstart för bilar samt sin tvättmaskin men han har följt utvecklingen av rotorplan de senaste 25 åren och anses vara en stor helikopterexpert. Den nya Bendixhelikoptern blir 4-sitsig och är försedd med samma landningsställ som de kända Sikorskytyperna — gummiplottörer som lämpa sig lika bra för landning på land eller vatten. Den beräknade topphastigheten är 230 km/t och marschhastigheten c:a 200 km/t. Stighastighet 200 m/min. Priset väntas inte bli

högre än 25 % mer än en kvalitetsbil. Mr Bendix säger själv, att manövreringen av hans helikopter är så förenklad, att det blir lättare att flyga den än att köra bil.

Om Sikorskys senast offentliggjorda modell XR-6 meddelas nu, att den är utrustad med en 245 hk Franklin luftkyld sjärnmotor med 11,58 m spännvidd på huvudrotorn. Den tvåsitsiga kabintypen kommer att få en maxhastighet på 160 km/t och en flygvikt på 1 193 kg. Nash-Kelvina-tor-koncernen planerar tillverkning av Sikorsky R-6 helikoptrar för efterkrigstiden och det stora bussbolaget Greyhound Bus Co. har begärt koncession på helikopterlinjer i anslutning till sin busstrafik. Det är livligt på helikopterfronten.

## DOUGLAS A-26 "INVADER"

Om det nya amerikanska all-round-planet Douglas A-26 »Invader», som presenterades i bild i FLYG 2/45, upplyses nu att den enligt inofficiella amerikanska uppgifter t o m är snabbare än »Mosquito», en uppgift som man dock torde få lov att ta med reservation. A-26 är utrustad med 2 st 2 000 hk Pratt & Whitney R-2800 »Double Wasp»-motorer och trebladiga Hamilton Standard helt omställbara propellrar. Arbetet med A-26 började 1941 och den första flygningen gjordes den 10 juli 1942. Vingarna är försedda med dubbelslottade vingklaffar, vilka gör det möjligt att starta även från små framskjutna baser och reducerar landningshastigheten högst väsentligt. Det finns en hel rad olika nos-

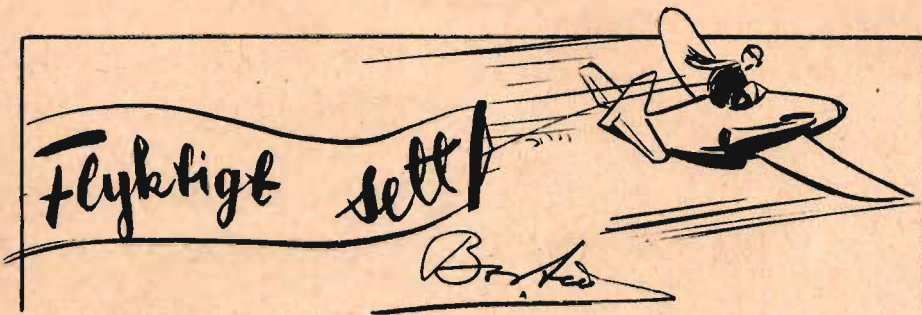
typer, var och en avsedd för något av A-26:ans olika uppdrag som jaktplan, bombplan, nattjaktplan, fartysbekämpare eller låganfallsplan. Spännvidden är 21,34 m, längden 15,21 m. Liksom på SAAB-18 är motorinstallationerna på höger- och vänster sida exakt lika, så att man inte behöver tänka på höger- eller vänstermotorer. Motorbyte säges kunna göras på en timme. Besättningen kliver i och ur genom kabintaket, som är fällbart åt sidan som på ett jaktplan.

### En "fri" Caudron

Det första i det befriade Frankrike tillverkade flygplanet — ett tvåmotorigt Caudron transportplan — flög över Paris i mitten av oktober 1944.

DOUGLAS A-26 »Invader» enligt FLIGHT.





**FLYGSINNET** börjar nu sprida sig även till de oskäligen djuren. Ute på Bromma flygfält har man nämligen iakttagit, hur en lokattshanne på kvällarna klättrat över staketet och sedan lufsat omkring på startbanorna samt smugit sig fram till de stora trafikplanen och till synes mycket intresserat studerat deras enskildheter. Ja, nu är det sannerligen på tiden, att alla flygkalla svenskar sig omvänder och bättrar, så att de inte till slut skall behöva stå inför vår herre med skammens rodnad på sina kinder och höra Sankte Per berätta historien om den flygbitna lokatten som ett belysande exempel på att djuren ibland överträffar människan ifråga om sunt bondförstånd.

**BRIST PÅ FLYGSINNE** men framför allt brist på omdöme och ett föga utvecklade sinne för proportioner visade AT här omdagen, då den tog sig för att ge ut extranummer med anledning av en kommuniké från flygstaben, vari tre flyghaverier omtalades. Intet liv spilldes. I ett fall måste besättningen — två man — lämna ett flygplan i fallskärm (den ene bröt vid nedslaget båda benen och den andre fick lindriga skador); i det andra fallet hade en förare sannolikt drabbats av snöblindhet, varför han satte sig litet hårt i landningen men blev oskadad, och i det tredje fallet rullade en elev efter landningen ut över flygfältsgränsen på grund av det sliriga väglaget och skadade flygplanet lätt men blev själv naturligtvis helt oskadad. Detta ansåg AT motivera en jätterubrik över halva den nygjorda löpsedel samt »headline» över hela förstasidan, AB och Expressen hade gjort 1-spaltiga notiser. Flygstabens beredvillighet att utge kommunikéer även om oväsentliga s. k. servicehaverier torde efter detta ha blivit betydligt mindre. Förresten, hur reagerar AT:s läsekrets inför ett så uppenbart sensationsmakeri, när den jämför den oskyldiga och föga rafflande kommunikétexten med jätterubrikerna, som ställde helt i skuggan Senises brådstörtade avresa med fru och son och påsar, en storstöld av havre från K 1 samt sist men inte minst finska ångaren Vestas undergång i Bottenhavet, som krävde elva liv. Man påminner sig osökt »Skräll i München» och andra beryktade löpsedelrubriker.

**FLYGHAVERIERN** tycks fö aldri mista sensationens sötna för dagspressens rubriksättare och löpsedelsredigerare. Annars tycker man nog, att nyhetskrönikan varje dag är tillräckligt full av blodiga sensationer för att det skulle räcka till att fylla de flerspaltiga rubrikerna och löpsedlarna. Jag tror inte heller, att allmänheten tycker att det är så rysligt spännande längre att läsa om flyghaverier, att de sliter tidningarna ur kolportörernas händer för den sakens skull. Däremot kan en sådan rubrik ge massor av föräldrar, fruar,

# AT Extra 3

## 3 OLYCKOR för svenska FLYGPLAN

**Spionpolisen mystifierad av SENISES RESA**  
*Visum genast - annars 6 veckor*

**FURIR STAL** | Flotten i Bottenhavet  
**70,000 kg. havre** | **SIKTAD**  
*från K 1:s förråd* | *Högt 5 ombord*

Missriktat löpsedelsnit.

fästmör eller syskon till flygare en allvarlig chock. De kanske sliter till sig tidningen för att få visshet, men det är väl inte därför som löpsedelsrubrikerna kommer till?

**BETYDLIGT ROLIGARE** är det att tala om AB:s tävling om bästa namnet på det blivande flygfrämjandet. Första pris av 173 förslag fick det lätt mystiska FIRO, som blir mindre mystiskt när man talar om att det betyder Flyg-Intressets Riks-Organisation. Men att kalla en organisation för det uppåtsträvande flyget för något så nedåtriktat som FIRO är väl inte bra. Man kommer genast att tänka på fira, d v s motsatsen till hissa. Massor av namn på Folkflyget föreslogs vidare och när man hör en del av de övriga förslagen, vet man inte riktigt om man skall gråta över eller skratta åt svenska folkets uppfinningsförmåga. Hör här: Fem länkar (den olympiska beröringspunkten efterlyses), Far-flyg, Flygbasen, Lärkan, Luftreso, Molnets broder, Allflyg, Flygvården och Flyggynandet, för att till varje pris krängla till det utmärkte Flygfrämjandet, som utan vidare synes bättre än något av de föreslagna namnen och i varje fall direkt säger, vad det är fråga om.

**SKÄNES RAPSBACKAR** kommer snart att få en ny högst allvarlig fiende i Svensk Flygtjänst, som nådde så goda resultat med

sina flygande gesarolbesprutningar av den insektsföruddade barrskogen väster om Vättern, att de skånska oljeväxtodlarna nu vill ha överflygningar över sina rapsfält för att ge rapsbaggen en verklig dödsknäpp och hindra hans härjningar i de blommande fälten.

**NORRLANDSFLYGET** startar inte förrän omkring den 15 april istället för den 15 februari, som man hoppades i höstas. Flygfältbelysningen är ännu inte färdig vare sig på Skeppsholmen eller Kallax men optimisten *Carl Florman* hoppas, att årets riksdag skall bevilja de begärda anslagen. Ja, den gode Carl har ju talat förstånd med riksdagsfarbröderna förr med gott resultat, så varför inte...

**SVENSKENS OVILJA** mot att »fata penan» vidlåder tydligen inte tjänstemännen vid Kungl. flygförvaltningen, som enligt hr försvarsminister *Sköld* skriver alldeles för mycket. I varje fall kostar skrivmateriel och papper alldeles för mycket. Tänk om förvaltningen skulle få skriva lika litet som pressen om de nya svenska flygplanen, då skulle hr *Sköld* sannerligen inte behöva klaga över för höga pappers- och bläckkostnader...

**SKRIVKLÅDAN** tycks annars inte vara så värst överdriven bland hrr flygtekniker, så där mera privat, ty endast nio tävlingskrifter har inkommit i Flygtekniska föreningens förra året utlysta tävling, enligt vad ordföranden flygöverdirektör *Clas Sparre* upplyser. Utdelningen av de 2000 priskronorna torde komma att ske någon gång i maj.

**EN SKYTTELBOMBARE** har efterträtt förra amerikanske flygattachén i Stockholm, överste *Felix Hardison*. Det är brigadgeneral *Alfred A. Kessler*, vilken samtidigt kommer att tjänstgöra som militärattaché. Generalen hör till det amerikanska arméflygets veteraner och har nu fått sin första diplomatiska post. Han har upplevt en hel del men anser, att den intressantaste delen av hans uppdrag i Europa var skyttelbombningen mellan England och Ryssland. I åtta månader var han engagerad med detta men med flygarens vanliga anspråkslöshet och tystlåtenhet vill han inte berätta mycket. Han ger dock de ryska mekanikerna en uppriktig eloge för deras skicklighet och den snabbhet, varmed de lärde sig sköta de amerikanska »flygande fästningarna». Samarbetet med ryssarna var föutomordentligt gott.

(Forts. på sid. 14.)

USA:s nye flyg- och militärattaché i Stockholm, brigadgeneral *Alfred A. Kessler*.







**RESULTATET AV TVÅ MINUTERS BOMBNING** av sammanlagt 53 »Flygande fästningar», tillhörande åttonde amerikanska strategiska flygkåren, visar ovanstående bild av vad som en gång var Matfordfabriken i Strasbourg, som tillverkade 200—300 tyska flygmotorer av typ Junkers Jumo 211 i månaden. — Bilden är tagen efter det att den franske generalen Lecleres franska trupper befriat staden. Anfalllet skedde så tidigt som den 27 maj 1944, men tyskarna hade tydligen ansett det lönlöst att ens försöka röja upp i virrvarret. De elsassiska arbetarna berättade att minst 40 procent av verktygsmaskinerna förstördes och att resten fördes till Tyskland för reparation, varefter de uppställdes i smärre fabriker, uppbyggda i Vogeserna.

## KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

På västfronten lyckades Montgomery och Bradleys offensiv från norr resp. söder mot den stora tyska utbuktningen i Ardennerfronten i huvudsak att utjämna denna. Förhoppningarna att fånga de framskjutna tyska trupperna i en säck och sålunda förvandla den tyska initialframgången till ett nederlag torde emellertid ha slagit slint. Tyskarna lyckades av allt att döma dra tillbaka sina huvudkrafter och konsolidera sina ställningar, så att någon blotta i västfrontförsvaret icke kunde skönjas, då detta skrevs. Orsaken härtill kan bli a tillskrivas vädret. En ny period av dåligt flygväder — dimmor och snöstormar — hindrade de taktiska luftflotornas arbete på slagfältet under de kritiska dagarna. Endast sporadiskt kunde anfall av betydelse komma till stånd, men då begagnades också tillfället. Den 14/1 kunde sålunda andra luftflottan flyga 600 starter mot stridsvagnar och landsvägstrafik i Ardennerna, medan nionde luftflottan i trakten av Houffalize helt utplånade ett par byar med tyska reserver samt förstörde 30 stridsvagnar och 300 motorfordon. De taktiska och strategiska luftflottorna tillsammans flögo denna dag med 7 000 flygplan över fronten och tyska hemorten. 52 flygplan uppgavs förlorade mot inte mindre än 230 tyska, därav ett 50-tal över fronten, resten över Tyskland.

Anfallen mot tyska hemorten fortgingo mera obehindrade av vädret. Bomber Command flög ett par nätter med över 1 200 flygplan mot oljemål i Ruhr samt järnvägs- och järnvägsstationer bortom Rhen. Natten 16/1—17/1 råkade en styrka på 400 Halifax, som an-

föll Magdeburg, i klart väder ut för mycket stark nattjakt och förlorade nära 30 flygplan, samtidigt som en annan styrka vid anfall mot oljemål i Böhmen trots den mycket långa flygvägen kom undan utan förluster. Den 7/1 anfölls München av 800 bombplan. Åttonde luftflottan flög nästan dagligen mot järnvägs- och Rhenlinjen — broar över Rhen, rangerbangårdar — samt oljemål längre in i landet. Den 14/1 uppkommo stora luftstrider vid Magdeburg, varvid enligt tysk uppgift 60 bombplan skulle ha skjutits ned.

Den tyska sjöflottan längs norska kusten var som vanligt ständigt föremål för flyganfall. I mitten av januari uppträdde Home Fleet med kryssare, jagare och två eskorthangarfartyg invid kusten, varvid en konvoj anfölls. Tyska bomb- och torpedplan mötte upp, men avvisades av fartygets jaktplan. Ungefär samtidigt anföll ett par Lancasterdivisioner ubåtshangarerna i Bergen, tyska flottans numera viktigaste ubåtshamn. 5,4-tonsbomber fälldes mot betongtaken. Norska fallskärmstrupper släpptes ut över mellersta och södra Norge och lyckades allvarligt skada flera för trupptransporter söderut använda järnvägar.

I Italien rörde sig fronterna alltjämt föga. Från tyskt håll uppgavs att en mängd historiska byggnader i Verona förstörts vid ett allierat bombanfall mot staden. Femtonde luftflottan anföll mål omväxlande i Bajern och Österrike, de sistnämnda särskilt för att försvåra underhållet för de tyska trupperna på ungerska fronten. Från fascistiskt italienskt håll uppgavs att

22 000 italienare dödats av flygbomber under 1944.

På östfronten brakade den länge väntade ryska vinteroffensiven lös den 12/1, först i södra Polen, sedan i Ostpreussen. På 9 dagar rullade lavinen i söder fram till och över schlesiska gränsen, där Breslau redan kom inom räckhåll. Warszawa föll som en mogen frukt efter några dagar. I Ostpreussen siktades man från två håll på Königsberg. Efter en vecka föll Tilsit och ängvältarna rullade fram över Tannenbergs slagfält, där lavinen stoppades för 30 år sedan. Denna gång kunde någon tidpunkt eller någon linje, där offensiven närmast kunde komma att hejdas eller avstanna, ännu icke överblickas. De tyska trupperna stöddes helt naturligt av ett talrikt flyg, som dock till följd av dåligt väder icke kunde vara så verksamt som vanligt. I öster var dock — i motsats till i väster — den tyska underlägsenheten till lands så stor, att det tyska försvaret blev ohållbart även utan att anfallas av ett övermäktigt flyg.

I Fjärran Östern kom den väntade landstigningen på Luzon den 9/1 kl 0930, väl förberedd av en intensiv flygbasbekämpning mot trakten av Manila utförd av landbaserat flyg från de nya baserna på Leyte och Mindoro. Från sistnämnda ö kan till och med jaktflyg nå Manila. Konvojerna och själva landstigningen skyddades av starkt flyg från dessa baser och 3:e och 7:e flottornas hangarfartygsflyg. Man väntade sig med fog, att japanska flottans huvudkrafter nu skulle ingripa och hindra ett besittningstagande av Luzon, som i ameri-



## FLYKTIGT SETT

Forts. fr. sid. 12.

**STOR UPPMÄRKSAMHET** kommer SAAB—21:an säkert att väcka inte minst i USA, där man några år varit inne på samma tanke som SAAB-konstruktörerna. På sid 11 visas ett Bellprojekt, som har stora likheter med SAAB—21 men har tillkommit senare än denna. På denna sida återges tre teckningar ur en artikel av amerikanen Clarence L. Johnson i JOURNAL OF AERONAUTICAL SCIENCES, oktober 1941. Artikeln handlar om konstruktion av snabba militärflygplan och de tre återgivna skisserna betecknas som troliga typer bland framtidens jaktplan. Att det som så sent som i oktober 1941 betecknades som »framtidens jaktplan» i USA redan tre år senare serietillverkas i

kansk ägo innebär både farligt hot mot förbindelserna Japan—Ostindien och en sprängbräda för landstigning i Södra Kina, där Hongkong nu kommit inom flyghåll. Därav blev emellertid intet, och med stöd av nära nog herravälde i luften kunde ett brohuvud upprättas och trupperna tåmligen raskt marschera från landstigningspunkten i Lingayenbukten en god bit på väg mot Manila 200 km längre söderut. Hangarfartygsflyget hade till en början full sysselsättning med att skydda flottan mot japanskt landbaserat flyg, men sedan detta i huvudsak nedkämpats, kunde 3:e flottans segervana hangarfartyg frigöras för att ånyo anfalla de viktiga japanska baserna på Formosa, varifrån det största hotet i luften nu förelåg och varifrån förstärkningar sjövägen kunde väntas utgå. Mycket talrika japanska fartygs- och flygplansförluster rapporterades. Den 15/1 djärves man t o m anfälla Hongkong, Saigon och andra sydkinesiska hamnar.

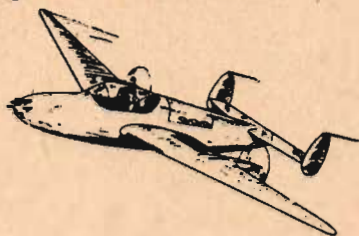
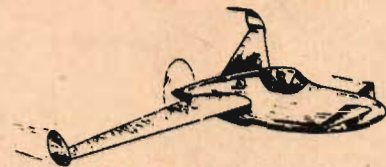
Japanerna åter uppgåvo, att deras fartyg på 5 dagar före och under landstigningen sänkt 56 fartyg ur konvojerna, därav 1 slagskepp, 3 hangarfartyg och 20 trupptransportfartyg. De erkände att Luzonflyget lidit avsevärda förluster, dock mest därför att förarna störtat sig aysiktligt på målen. Av allt att döma syntes dock följden av att flottan överlät försvaret av Luzon åt armén och det alltför svaga flyget bli, att denna japanska hörnpelare måste falla.

Samtidigt med offensiven mot Luzon gick det även framåt i Burma, där hannen Akyab togs efter en landstigningsoperation med flygstöd, medan man landsvägen närmade sig Mandalay och Burmavägen, även här med hjälp av överlägsenhet i luften.

14:e amerikanska luftflottan i Kina, som fördrivits från sitt basområde, visade åter klorna vid ett par anfall med jaktplan mot flygfälten vid Shanghai i mitten på januari. Från kinesiska baser anföll B 29:or Formosa och från Indien Singapore. Från Marianerna fortsatte anfallen mot industristäder i japanska moderlandet, alltjämt dock med ringa styrka enligt västeuropeiska mått.

Det tyska flygvapnets styrka uppskattades vid årsskiftet av brittiska bedömare till i väster 2 300 flygplan, varav 1 800 jaktplan och 100 tunga bombplan samt i öster 1 200, varav hälften jaktplan, alltså s:a 3 500 krigsflygplan, varvid omedelbara reserver inräknats.

21/1 1945.



**FRAMTIDENS TROLIGA JAKTPLAN** kallas de tre ovannämnda typerna av en amerikansk expert i oktober 1941.

Sverige bör ge oss tillåtelse att å SAAB:s vägnar spanna ut bröstet åtminstone ett par centimeter ytterligare och känna en lätt släng av stolthet innanför revbenen.

**ETT SMEKNAMN** har SAAB—21:an redan hunnit få enligt »Nixon» i Morgontidningen. Med hänsyn till den nyligen sjö-satta svenska kryssarens otvivelaktiga behov av jaktskydd har J 21 döpts till »Kronor 3:50», vilket nog räknat är femtio öre mer än »Tre Kronor». Samme signatur förmodar f ö att J 21 är utrustad med en Mercedes-Benz DB 605 på 1 500 hk, att denna motor i förening med den extrema strömlinjeformen bör kunna ge planet en toppfart på bortåt 600 km/t och att konstruktionen gör det möjligt att placera en 20 mm akan i nosen och en eller ett par 13 mm ksp i de båda kroppsbommarna främre del. Ja, förmoda kan man ju alltid. Fältet är fritt för gissningar, så länge alla faktiska uppgifter är hemligstämplade. Men man kan likaväl gissa för lågt som för högt. En sak vet man dock om J 21:an. Det är världens snabbaste jaktplan i förhållande till spårvidden. Det måste vara sant, ty det har jag läst i SAAB:s jultidning Vingtomten, fullt i klass med Blandaren i vars stil den f ö går.

**VÄSBYPROPOSITIONEN** är ännu inte skriven. Kommunikationsminister Domö säger sig ännu inte kunna ta ställning till frågan Väsby eller Grillby. Han kanske vill vänta på den amerikanske experten Biggers rapport i saken. I så fall torde han f ö få klara verba, ty mr Biggers ämnar tydligen inte sticka under stol med sin åsikt, att Grillby är otänkbara så länge Väsby finns. Att propositionen om atlantflygfältet kommer är dock klart. Statsrådet Domö ger också luftfartsfonden 5 miljoner kronor, vilka skall möjliggöra Aero-transports stora materielinköp.

**SJÖRÄDDNINGSLYGBÅT** av typ Dornier Do 24 vill flygvapnet köpa och har begärt anslag därför, sedan tyskarna förklarar sig inte ha något emot att sälja den Do 24, som tidigare omländeragits i

## FÖR MYCKET TENN...

Forts. fr. sid. 7.

jade emellertid omedelbart en vänstersväng med gyron på noll. Jag svängde exakt nittio grader och flög på den nya kursen exakt sextio sekunder. Så gjorde jag en ny nittio graders sväng och flög på en minut igen. Vi gjorde likadant fyra gånger och hoppades komma tillbaka till samma plats, där vi hade börjat vår fyrkantsflygning.

### Ett vackert »fotbollsvrål»

När den fjärde sextiosekundersperioden var slut kom vi ut i det ljusa hålet igen och vi tittade båda neråt. Där under oss var land och på grund av dess avstånd från oss och dess utseende visste jag, att det var dalen! Sartz visste det också, ty han gav till ett vackert »fotbollsvrål» och vi lade omkull kärran i en spiraldykning, hållande oss så nära hålet i molnen som möjligt. När vi kom ner till 3.700 meter blev hålet i molnen större och norrut såg jag en flod — det var en mycket stor flod och det måste vara Brahmaputra, och vi var alltså väldigt nära hemma. Men strunt i vad vi var nära, vi kände det skönt, ty vi kunde sätta kärran i något av risfälten — komma säkert ner med denna last av förbannat tenn, som jag inte hade lyckats kasta ut.

Jag tittade över på Sartz. Ett leende höll på att bryta igenom i hans ansikte och han skrek: »Det är Brahmaputra och där är Sadiya — vi är precis hemma — jag kan nästan känna lukten av kvällsmålet.

Ja, det var just vad vi var och vi röt ut de högljuddaste hurrarop, som djunglernas vilddjur någonsin hört.

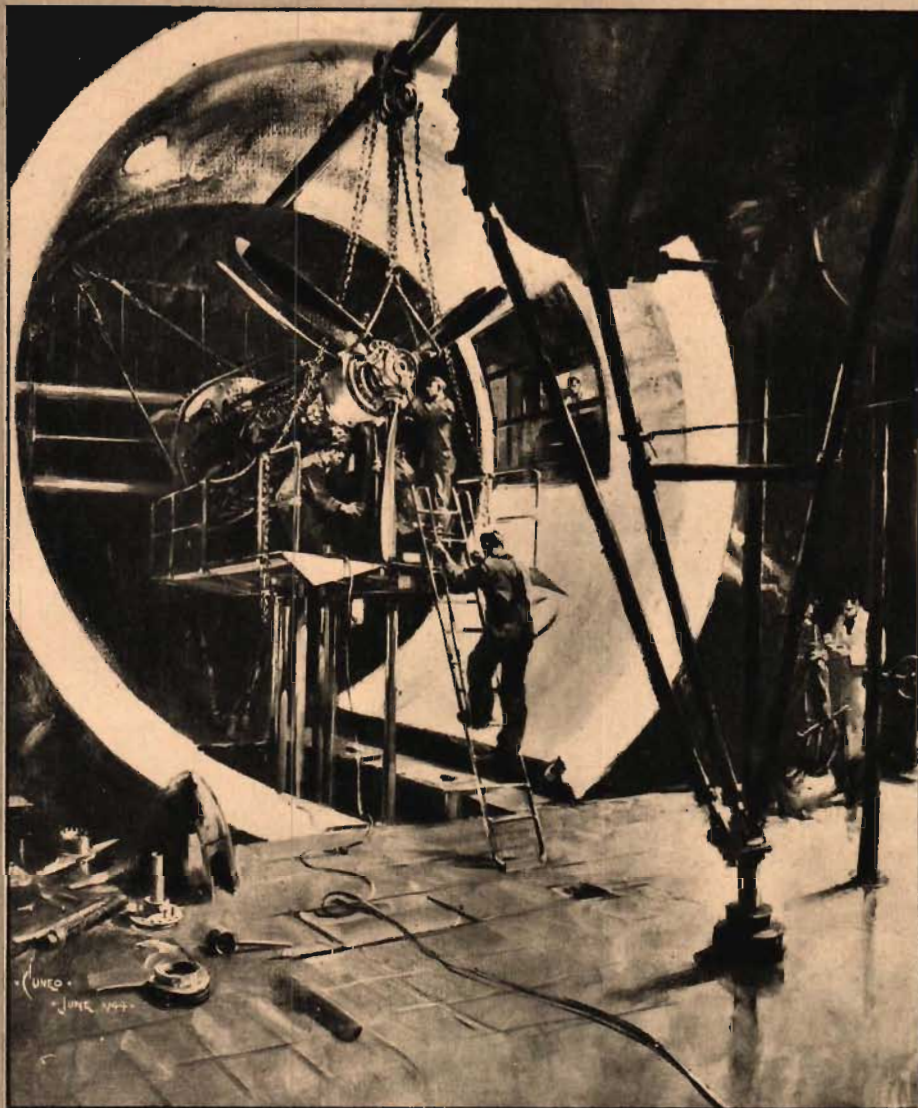
Vi gick ner till 300 meter och ut till öarna i floden, som vi måste gå över för att flyga in i den militära korridoren. Men vi kunde inte se fältet, trots att vi bara var några kilometer från det. När vi kom in lågt över floden, såg vi varför. Där, över den plats där vår bas skulle vara, låg det svartaste cumulu-nimbus regnumoln, som någonsin existerat. Vädret hade sannoligen prövat vårt yttersta denna dag. Vi flög på natt och jämt över trädtopparna mot fältet, men inte ens mitt över det kunde vi upptäcka det i det svarta regnet. Ty det regnade ämbarvis och mörkret höll just på att komma. Vi måste flyga tillbaka till öarna och försöka en gång till.

### Fältet borttappat igen

Den här gången hittade vi fältet men tappade bort det igen, medan vi fälde ut hjulen. Vi måste göra en ny fyrkantsflygning på fyra gånger sextio sekunder och nu på fjärde sträckan kom vi för tredje gången in i mot landningsbanan med hjul och vingklaffar ute, stirrande efter det första tecknet av fältet. Den assamska djungels träd sopade nästan mot vingarna. Med kursgyron på noll och motorena  
(Forts. på sid. 27.)

Karlskrona och häromdagen flögs upp till Hägernäs för att t v stanna på F 2. Den 3-motoriga flygbåten är avsedd att användas för spåning efter och räddning av skeppsbrutna. Tyskarna använder den ju också som »Seenotflugzeug». Bastin.





En sex-bladig, motroterande propeller underkastas prov, motsvarande 56316 km flygning under alla väderleksförhållanden i denna Rotol provningsanläggning. En brittisk motroterande propeller flögs framgångsrikt i ett engelskt flygplan för så länge sedan som juni 1939.

## FLYG PLANETS HJÄRTA

Utveckling är en följd av experiment; experiment en följd av företagsamhet.

Militärt sett har framgång belönat framsyntheten och initiativet hos de brittiska tillverkarna, vilka arbetat i intim samverkan med flygstaben. I fråga om civil flygtransport har mången milstolpe inregistrerats i det brittiska pionjärarbetets urkunder.

Grundläggande för den flygtekniska ingenjörskonstens framsteg är ständig förbättring av drivanläggningen — motor och propeller.

Gårdagens icke ställbara propellrar ha lämnat plats för obegränsat ställbara "constant-speed"-enheter, vilka ombesörja effektivt utnyttjande av kraften i alla flygmoment och kulminera i den motroterande sex-bladiga propellern av idag.

Alla de resurser för forskningsarbete och utveckling av drivanläggningar, som samlats i Storbritannien för att tillfredsställa krigets krav, komma att vara tillgängliga för att säkra produktionen av världens effektivaste passagerare- och fraktflygplan för morgondagens flygfärd.

# DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

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



# VÄLJ RESE

## Tips för fjärde etappen

Ni läste väl om amerikanen som kom flygvägen till Sverige och var allvarligt missnöjd över att resan från USA tagit hela 34 timmar.

Ett tidens tecken! Upptagna män har brått — varje minut är dyrbar. Jäktet inom det amerikaniserade affärlivet var före kriget ett med illa dold stolthet beklagat faktum. Den tiden kommer igen — och då duger det inte att bjuda hetsade affärsmän långsamma fordon. Helst bör kontoret med sekreterare och övriga nyttiga inventarier kunna medföras i flygplanet — ty naturligtvis blir flyget ett outhärligt samfärdsmedel för alla som har tiden noga disponerad.

Men för Mercurii idoge tjänare duger minsann inte ett vanligt sportplan med en marschhastighet på under 200 km/t. Snabbare don, om vi får be! Det kostar schaber — »nåja, låt det kosta, mina herrar styrelseledamöter, det tjänar jag in på tre veckor!»

Gösta Fraenckel — som enligt uppgift i nr 1/45 av FLYG envisas med att återuppbygga sin 50-års-Moth (kärran är inte så gammal men han var det när han fick den) och fortsätta att i maklig takt kуска omkring med den på sina affärsresor till England och (kanske) kontinenten — den sortens flygande affärsman blir således en kvarleva, kär och hjärtevärmade visserligen, från definitivt framfarna dar.

Framtidens affärsman blir inte så idylliska som Gösta Fraenckel. »När blir allt det här?» frågar någon ängsligt. Tja, det beror på när och hur man lyckas häva en väntad fredskris med inflation och annat elände. Men då...

Då kommer världens ledande flygfabriker säkert att ha ett och annat »vindsnabbt» lufttak färdigt för sekundernas prickskytter. Men ännu har inga sådana efterkrigsprojekt dykt upp, vilket torde bero på att familjeplan och tvåsitsiga sportplan har större marknad och att dessa kategorier får gå i första hand.

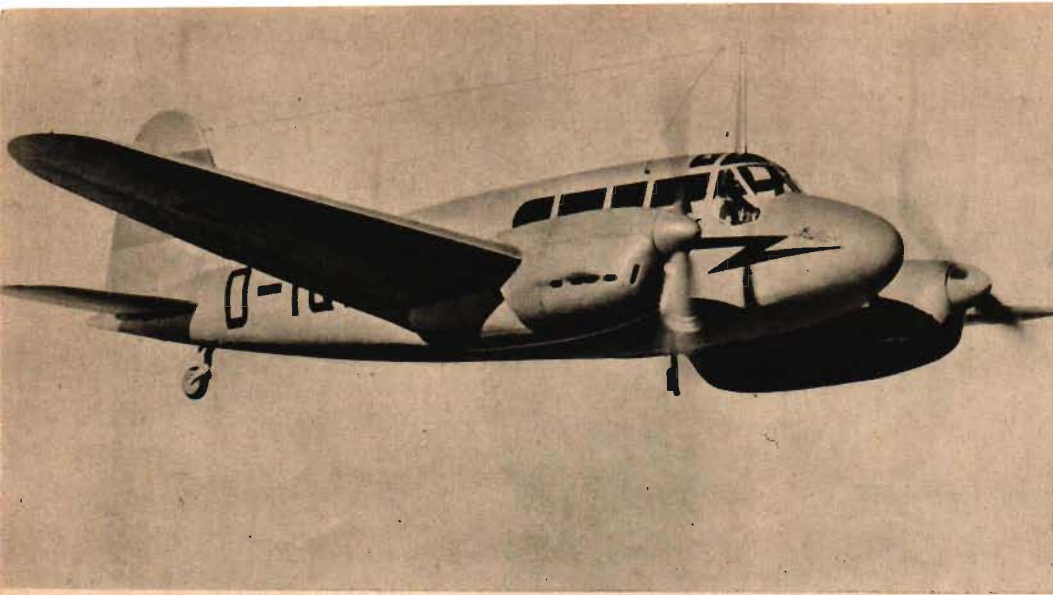
Emellertid fanns redan före kriget flera utmärkta typer av »affärsmannakategori». Här har FLYG:s läsekrets fått fyra helt väsensskilda typer att välja emellan. De är goda exponenter för toppgeni inom flygtekniken.

Innan läsarna skrider till val bör en sak påpekas: en stor del tycker förstås att denna kategori inte kan göra anspråk på benämningen »folkflygplan». Nej, egentligen inte. Men även affärsmännen (däri också innefattade alla andra som har brått och inte behöver tänka på vad planet kostar) bör väl få ha sin idealtyp. Och här gäller som alltid att ju flera sorter, desto dyrare flygplan — nationalekonomiskt sett är det ju bra att kunna pressa ned priset!

Rösta alltså som om ni vore en mäktig affärsman med mycket gott om pengar men oerhört smått om tid! Välj den typ som skulle passa er om...

Här nedan följer en kort karakteristik över de fyra typerna — data och prestanda finns i jämförelsetabellen på sid 17.

**Typ nr 1:** Siebel Fh 104, tyskt tvåmotorigt, femsitsigt flygplan med infällbart landställ. Byggt av Siebel Flugzeugwerke



**Typ nr 1:** Siebel Fh 104 (ovan), tyskt tvåmotorigt helmetallplan med summa 560 hk och plats för 5 personer. Maxhast 350 km/t.

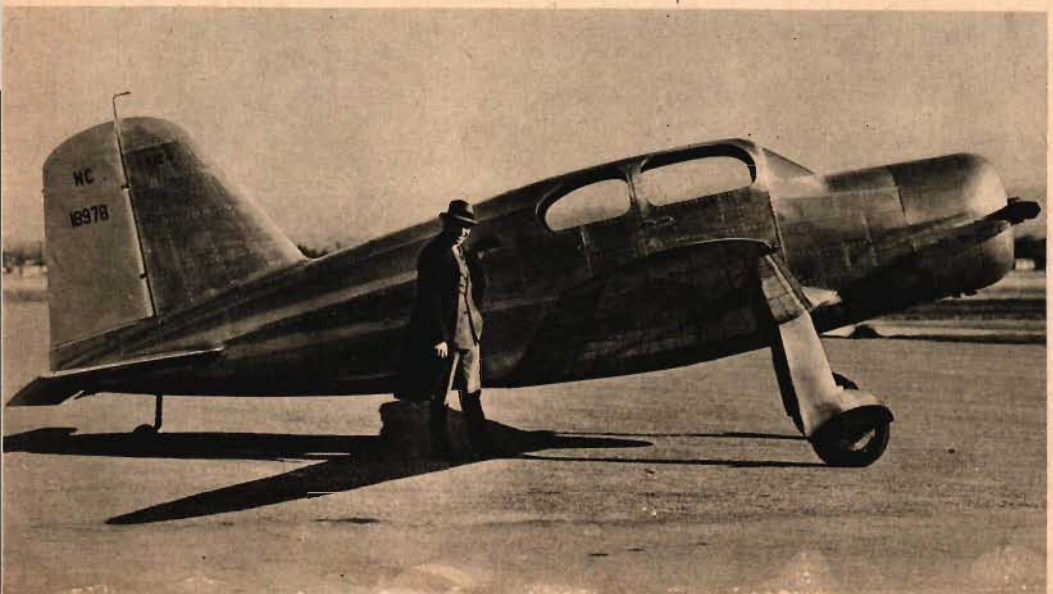


**Typ nr 2:** Grumman »Widgeon» (ovan), amerikansk tvåmotorig amfibie av helmetall med summa 400 hk och plats för 4—5 personer. Maxhast 255 km/t.



**Typ nr 3:** Vega »Starliner» (ovan), amerikanskt tvåmotorigt metallplan med 520 hk, plats för 5—6 pers. Maxhast 338 km/t.

**Typ nr 4:** Harlow PJC-2 (nedan), amerikanskt enmotorigt helmetallplan med 145 hk och plats för 4 personer. Maxhast 249 km/t.





# FLYGPLAN!

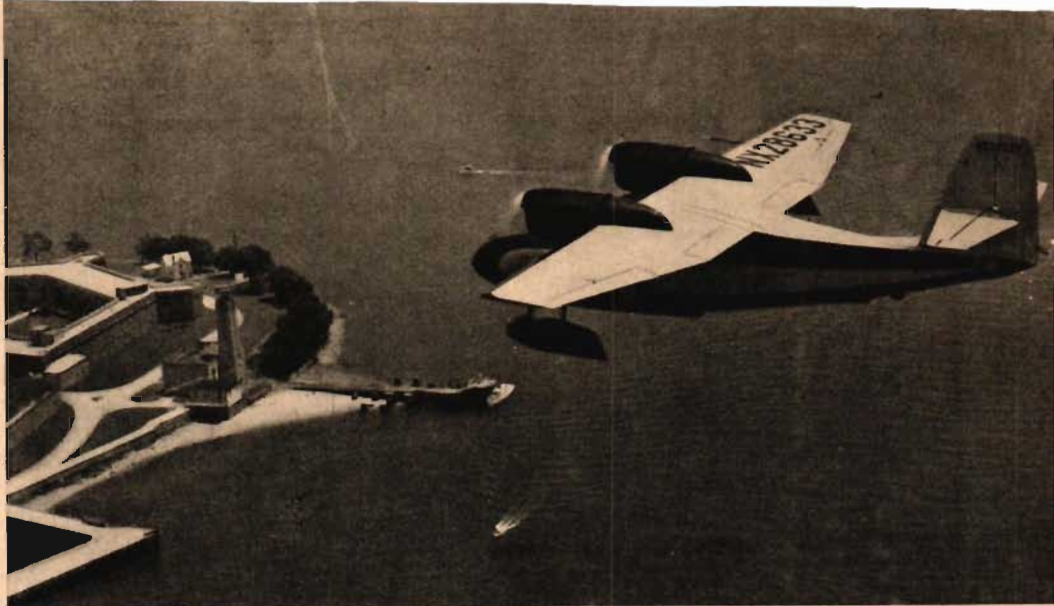
OM NI INTE ÄR AFFÄRSMAN med brådska och gott om pengar så lätsas vara det och rösta på den av de fyra här presenterade typerna som ni gillar bäst. Tävlningen började i FLYG nr 25-26/44 och här är fjärde etappen. I varje av de sex etapperna utdelas 2 förstapris på vardera 100 kr, 2 andrapris på vardera 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 3. Svaren på etapp nr 4 skall vara poststämplade senast den 22 febr. och kuverten skall märkas »Folkflygplanet IV», adr.: FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm.

GMBH, Halle/Saale. Vingarna av trä, resten helmetall. Motorer: 2 st Hirth HM 508 D på vardera 280 hk, summa 560 hk. Ställbara propellrar. Bränsleförbrukning c:a 110 liter per timme (35 lit/100 km). Vingklaffar. Startsträcka 200 m. Landningssträcka 280 m. Radio. — **Fördelar:** Mycket snabb. Komfortabel. Låg effektbelastning. — **Nackdelar:** I dyraste laget (egentligen ett mindre trafikplan). Hög vingbelastning och d:o landningshastighet.

**Typ nr 2:** Grumman »Widgeon», amerikansk tvåmotorig, 4—5-sitsig amfibie med infällbara hjul. Byggt av Grumman Aircraft Engineering Corporation, Bethpage, Long Island, N. Y. Helmetall. Motorer: 2 st Ranger 6-440C-5, sexcyl. inverterade, luftkylda radmotorer på vardera 200 hk. — **Fördelar:** Kan landa och starta på vatten och land. God hastighet. — **Nackdelar:** Dyrbart byggnadsätt.

**Typ nr 3:** Vega »Starliner», amerikanskt tvåmotorigt, 5—6-sitsigt flygplan med trehjulstätt. Byggt (troligen i ett enda experimentexemplar) av Vega Airplane Co, Burbank, Kalifornien, förutvarande dotterbolag till Lockheed. Landstället infällbart. Vingklaffar. Motorenhet: »Unitwin», bestående av 2 st sammanbyggda Menasco C6S5, sexcyl. inverterade, luftkylda radmotorer, summa 520 hk. Varje motor kan arbeta oberoende av den andra — om den ena krånglar kopplas den av automatiskt. — **Fördelar:** Noshjulet förbättrar start- och landningssegenskaperna. God hastighet. — **Nackdelar:** Dyrbart byggnadsätt. Hög vingbelastning och d:o effektbelastning.

**Typ nr 4:** Harlow PJC-2, amerikanskt enmotorigt, fyrsitsigt flygplan med infällbart landstätt. Byggt av Harlow Aircraft Co, Alhambra, Kalifornien. Helmetall. Vingklaffar. Motor: 1 st Warner »Super-Scarab» på 145 hk. — **Fördelar:** Billigare utförande än de övriga typerna. God hastighet med så pass liten motor. — **Nack-**



VEM FÖRTÄNKER den strängt upptagne affärsmannen om han då och då flyger över en härlig badstrand och landar för att ta igen sig ett tag! Här ovan en Grumman »Widgeon» över amerikanskt vatten.

## MALÅTRÄSK-BO VANN ETAPP NUMMER 1

Som i korthet meddelades i förra numret av FLYG blev typ nr 4, helikoptern PV-2, segertyp i första etappen av folkflygplantävlingen.

De 14 lyckliga vinnarna har nu dragits av en person utom tävlingsledningen. Vinnarna får meddela red, av FLYG (Västmannagat. 69, Sthlm) om de vill ha pengarna på posten eller vill flyga med ABA — detta gäller först och främst 100- och 50-kr-vinnarna.

Den fullständiga prislistan ser ut så här:

100 kr till följande:

- 1) Arne Björk, Ytterberg, Malåträsk.
- 2) Rune Ramström, Runeborg, Nora stad.

50 kr till följande:

- 3) Paul Alfredsson, Strömberg, Färjenäs, Göteborg 10.
- 4) 601 Johansson, Fältpost 72321.

25 kr till följande:

- 5) Erik Nord, Vinkelgat. 4, Box 585, Sandviken.
- 6) Ingemar Flodén, Utsiktsvägen 2, Tu-reberg.
- 7) Erik Byrén, Torrval, Orsa.
- 8) Seved Andersson, Box 324, Karlsborg.
- 9) Gösta Wiklund, Box 831, Piteå.
- 10) Bo Genfeldt, Värmö 6, Billeberga.
- 11) Henrik Wohlström, Styrmansgat. 9, Helsingfors, Finland.

delar: Endast en motor, varigenom drift-säkerheten minskas.

Så väljer vi en av dessa typer. Sätt er in i att ni åtminstone just nu inte behöver tänka på vad planet kostar. Huvudsaken är att planet är er idealtyp.

Pro Mille.

- 12) Astor Fredriksson, Mustadfors, Dals Långed.

- 13) Sigvard Lindström, Fack 11, Hästbo.

- 14) Vol 27 Harry Kjellberg, 1 div, F 6, Karlsborg.

FLYG ber att få gratulera vinnarna: Slit pengarna med hälsan!

En del av de röstande har kommenterat sitt val och segrartypen har fått ungefär 50 % flera kommentarer än närmast följande typ (»Hiller-copter»). Helikoptertyperna har stridbara förespråkare — liksom autogirokategorins. Helikopterdyrkarna motiverar sin ståndpunkt med först och främst dess goda startegenskaper samt i övrigt att »i den retningen måste utvecklingen gå», som en norrman skriver om sitt val av »Hiller-copter». Att PV-2 segrade har till stor del berott på att rotorbladen på bilden syntes i hopfällt tillstånd — »kan parkeras i ett vanligt bilgarage».

De som röstat på »Hiller-copter» har särskilt fäst sig vid att typen är det modernaste hittills — frånvaron av hjälprotor i stjärten verkar tilltalande. »... torde vara idealet för en tjänsteman boende i en storstads förstäder med arbete i dess centrum. Dessutom föreställer jag mig att den lämpar sig för utflykter i det gröna — i tvåsitsig version förstås», skriver en »Hiller-beundrare».

Autogirobeundrarna tycker att helikoptern ännu inte är färdig och föredrar att hålla sig till autogiron tillsvidare. Autogiron verkar stabilare än helikoptern, tycker en del. PA-36 »Whirl Wing» får många röster på grund av sin »vägfarbarhet» (något som helikopterherrarna inte fäster något avseende vid).

Typ nr 1, Kellet-autogiron, som kom sist i omröstningen, fick så få röster och kommentarerna till detta typval har nästan helt uteblivit. Tydligt för omodern...

## JÄMFÖRELSETABELL ÖVER RESEFLYGPLANEN

TYP	Summa hk	Antal platser	Max-hast km/t	Marsch-hast km/t	Land-hast km/t	Stig-hast m/sek	Topp-höjd m	Flygstr km	Spv m	Lgd m	Höjd m	Ving-yta m <sup>2</sup>	Tom-vikt kg	Flyg-vikt kg	Ving-bel kg/m <sup>2</sup>	Effekt-bel kg/hk
Slebel Fh 104	560	5	350	315	99	9,0	6.600	1.100	12,06	9,50	2,64	22,30	1.510	2.350	105,4	4,19
Grumman »Widgeon»	400	4-5	255	230	—	4,4	4.575	1.080	12,20	9,45	2,74	22,76	—	2.066	—	—
Vega »Starliner»	520	5-6	338	287	98	8,9	8.558	1.030	12,50	9,90	2,62	26,20	1.895	2.724	99,0	11,50
Harlow PJC-2	145	4	249	217	85	3,3	4.730	800	10,87	7,10	2,20	17,20	772	1.180	68,6	8,13



# HANGARMÄSTARE

Tjänsten som hangarmästare vid Bromma flygplats kungöres härmed till ansökan ledig. Tjänsten är uppförd på extra stat i löneskala 10 (3.000—4.860 kr. för år jämte rörligt lönetillägg, f n 46,5 %). Härtill beklädnadsbidrag med 240 kr för år jämte rörligt tillägg.

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

Det är önskvärdt, att sökanden har motorflygutbildning, lägre teknisk utbildning i husbyggnads- eller väg- och vattenbyggnadsfacket samt liger kunskap i tyska och engelska språken.

Till flygplatsförvaltningen ställda ansökningar, åtföljda av meritförteckningar och de övriga handlingar, som sökanden vill åberopa till styrkande av sin kompetens, skola vara förvaltningens expedition, landflygplatsen Bromma, Stockholm 40, tillhanda senast torsdagen den 8 februari 1945 kl 12.00 på dagen. Sökande är på anmodan skyldig att avlämna läkareintyg angående sitt hälsotillstånd.

Tjänsten skall tillträdas snarast möjligt. Närmare upplysningar kunna erhållas av flygplatschefen, tel 28 25 60. För kännedom meddelas, att inkommande ansökningar jämlikt gällande lag äro att anse som offentliga handlingar.

STOCKHOLMS STADS FLYGPLATSFÖRVALTNING

## FRAMTIDENS ALLEBERG

Forts. fr. sid. 8.

avgörande betydelse vid kostnadsberäkningarna, som slutar på följande siffror:

Nord-sydbanan .....	915.000:—
Ost-västbanan .....	385.000:—
Ny tillfartsväg .....	53.000:—
Återkörningsbanor .....	7.000:—
Parkeringsplats .....	5.000:—
Startbrygga .....	4.000:—
<b>Summa</b> 1.369.000:—	

Såsom framhålles i utbyggnadsförslaget är detta mycket stora kostnader. Det ifrågasättes därför om inte arbetet bör uppdelas i etapper, även om det ur teknisk synpunkt vore att föredra att arbetena utfördes i en följd. Ett sätt för en etappvis utbyggnad vore att först iordningställa nord-sydbanan (den viktigaste), och nästa etapp skulle då vara att utföra ost-västbanan. En ytterligare uppdelning av arbetet vore att bygga nord-sydbanan i två etapper om vardera 500 m längd. Ytterligare möjligheter att utföra arbetena etappvis vore att även bygga tillfartsvägen och återkörningsbanorna separat.

Principerna för planens uppgörande har fastslagits vid sammanträde med stadsingenjör Oscar Hansson, KSAK:s generalsekretärer överste Harald Enell, civilingenjör E. Denne, Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, skolchefen på Alleberg Stig Fägerblad samt vägmästare Gotthard Carlsson, Falköping, vilken närmast lett de tidigare arbetena på Alleberg. I principuttalandet framhålles bl a att infarten (i luften) till banorna inte får hindras av närliggande byggnader; att rullbanornas längdprofil bör vara sådan att sikten framåt från ett plan på marken inte skymms av något backkrön; att banorna får anslutas mot omgivande terräng med slänter i maximal lutning 1:5 samt att rullbanorna bör vara besädda med gräs.

Det står utan tvekan klart för var och en vilken betydelse en sådan utbyggnad av Alleberg skulle ha för hela det svenska segelflyget men å andra sidan kan man inte blunda för de stora kostnaderna. Det återstår att se vad flygplatsutredningen och slutligen Kungl. Maj:t säger om saken. Ett torde i varje fall vara klart, nämligen att här i händelse av en omfattande arbetslöshet finns ett arbetsobjekt som inte bör förbises, främst med tanke på den stora indirekta nytta segelflyget har gjort, gör och kommer att göra hela det svenska flygväsendet. Kan man emellertid finna en bättre och billigare lösning för anläggandet av en riksegelflygskola så har säkerligen varken KSAK eller privatflyget i sin helhet någonting att invända däremot. Alleberg finns ju kvar och är användbart i sitt nuvarande skick. Och dess redan nu traditionsrika karaktär av högborg för det svenska segelflyget kommer säkerligen att bli bestående även om det får en konkurrent. Man får inte glömma att segelflyget här i landet så att säga vuxit fram ur Alleberg. Tradition betyder mycket även i detta fall. Men vad som betyder mera är det ekonomiska problem som genom denna generalplan ytterligare aktualiserats. Det svenska segelflyget behöver mer än någonsin kontanter. Kan inte staten bidra med dessa måste andra krafter träda in.

Yngve Norrvi.



**TRAFIKFLYG • FLYGPLANSERVICE**  
**AB NORDISK AERO-TJÄNST**

Telegramadress: "Nordaero" NORRKÖPING Inreg. 1937  
 Telefoner: Verkstad och kontor i Norrköping 32 055—30 060  
 Direktion och kassa Nyköping 11 68

Flyghamn med slip, Lindö Norrköping  
 Hangar, Kungsängens Flygplats, Norrköping

Försäkrings-  Aktiebolaget  
**Securitas**

Birger Jarlsgatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

*Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring*

## VELOBILEN kan nu bli var mans egendom

Ni bygger den själv lätt och billigt efter våra utförliga ritningar och arbetsbeskrivningar. Byggsatser bestående av de mekaniska delarna levereras till priser utan konkurrens, beroende av det stora intresse som vitsats för bygandet av denna folkbil. Velobilen rymmer två vuxna personer samt två barn i 8—10-års åldern, dessutom rymligt bagageutrymme. Den är försedd med fyra hjul, bl. a. växel varför den är lättgående och okänslig för uppförbackar och dåligt väglag. Kort sagt, det ideella fortskaffningsmedlet under såväl sommar som vinter. Bestäm eder redan nu för att bli ägare till den så populära VELOBILEN, emedan vlosa delar till densamma måste importeras och då lagret är begränsat expediera vi orderna i den ordning de inkomma.

Vid rekvisition ifylles vidstående kupong tydligt och insändes i öppet kuvert, porto 5 öre.



HANDELSFIRMAN DEBESTA  
Box 6003 - Stockholm 6

Var god sänd mot postförskott 1 satz ritningar och arbetsbeskrivningar med prislista över mek. delar å kr. 7:50 + oms. och porto till

Namn .....

Bostad .....

Postadr. .... R1



# Flyg - teknisk revy

Av ingenjör Karl-Erik Sandberg

## RAKETSTART AV FLYGPLAN SLÄR IGENOM

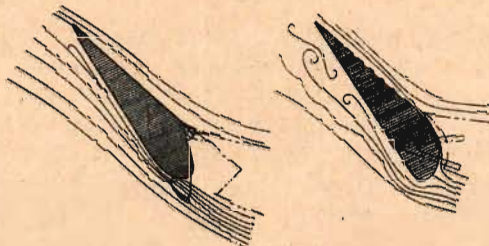
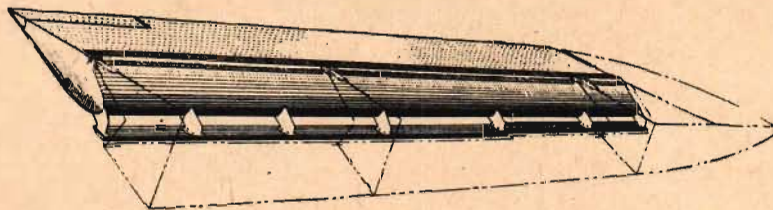
Att de krigförande stormakterna experimenterat med och använt raketstart av flygplan har man då och då under kriget kunnat läsa om i pressen, på sista tiden även demonstrerat med bilder av flygplan med imponerande krutrökssvansar efter sig. Brittiska flygministeriet har nu också officiellt bekräftat att det engelska marinflyget använder raketanordningar för att hjälpa till med starten av tungt lastade en- och tvåmotoriga flygplan från hangarfartyg.

Startraketerna är monterade i knippen på flygkroppens sidor eller vingarnas undersida och deras aktionstid är 4 sekunder. Det är alltså fråga om en verklig snabbstart och det gäller också för piloten att mer än vanligt hålla tungan rätt i mun med tanke på att starten knappast torde kunna avbrytas med någon större framgång, sedan raketerna väl satts i fuktion. Ett dylikt raketknippe ger en extra starteffekt av c:a 330 hk, vilket dock inte torde vara tillräckligt, varför man i allmänhet använder flera knippen. I pressen har synts bilder av raketstartande tvåmotoriga flygplan, som varit försedda med fyra stycken raketknippen, alltså ett krafttillskott på 1320 hk i starten. Givetvis fällt de tomma raketkylarna sedan flygplanet väl kommit upp i luften.

Även amerikanerna använder liknande anordningar. Redan år 1940 började det amerikanska arméflygets försökscentral vid Wright Field att experimentera med start-raketer. Den som gissat att de hangarfartygsbaserade bombplan, som anföll Tokio den 18 april 1942, startade med hjälp av raketer, torde nog ha fullt fog för sina misstankar. I Ted Lawsons bok »Trettio sekunder över Tokio» förekommer också en beskrivning över starterna från hangarfartyget, som tyder på att det måste ha funnits en del extra krut i kärnorna.

Det ligger naturligtvis nära till hands att tänka sig raketstarten som lösningen på problemet att förkorta startsträckan även då det gäller de jättestora trafikplan, som kommer att byggas i en inte alltför avlägsen framtid. Sedan gäller det förstås också hur luftfartsmyndigheterna ställer sig till användningen av dylik explosiv vara i civila flygplan. Riskerna med denna startmetod ligger i att piloten, sedan raketerna väl har antänts, ej kan reglera starteffekten, eller, som förut nämnts, avbryta starten om så skulle behövas. Det militära flyget får, särskilt under krigsförhållanden, ofta ta sådana risker, som inte skulle tillåtas, om det gällde fredlig civil flygverksamhet.

I detta avseende ligger i stället den reglerbara reaktionsmotorn, som drives med flytande bränsle, långt före raketdriften. Det ligger då närmare till hands att anta att framtidens stora flygplan kommer att  
(Fors. på sid. 20.)



Det nya skevrodrets utseende framgår tydligt av teckningen. De två nedre delbilderna visa luftströmningen kring det nya skevrodret samt kring ett skevroder av vanlig typ med aerodynamisk balans.

## NY SKEVRODERKONSTRUKTION

Amerikanerna ha konstruerat ett nytt Askevroder, som trots att det är 35-45 procent kortare än det nu vanligen använda aerodynamiskt utbalanserade skevrodret ger samma styrkraft som detta. Genom att införa det kortare skevrodret kan man i stället öka längden på vingklaffarna, vilket ju är en uppenbar fördel med tanke på antingen flygplanets lastförmåga eller dess startsträcka och landningshastighet. Några andra fördelar med det nya utförandet är att det skadliga motstånd, som orsakas av mellanrummet mellan vingens bakkant och skevroder av vanlig typ, elimineras, att isbildning mellan skevroder och vinge förhindras samt att rodret är lätt att tillverka.

Den nya skevroderkonstruktionen är ett resultat av undersökningar, som gjorts för att utröna om styrkraften hos de vanliga skevrodertyperna skulle kunna ökas. Dessa undersökningar visade, att det vanliga skevrodrets aerodynamiska balans, som vid roderutslag uppåt sticker ned en bit under vingens undre yta, skapar en turbulent luftströmning under skevrodret vid utslag uppåt, se figuren. Denna turbulens har till följd att luftkrafterna på rodret minskas samt att det behövs mycket stor spakkraft för att vrida rodret mer än c:a 15°.

För att övervinna dessa olägenheter har man på det nya skevrodret fäst ett litet

hjälpoder, så att en spalt bildas på rodrets undersida. Detta, tillsammans med en tätlist för mellanrummet mellan vingens bakkant och skevrodret, gör att luftströmningen förblir laminär under skevrodret vid roderutslag uppåt. Samtidigt blir rodret bättre aerodynamiskt utbalanserat, så att roderutslaget uppåt kan göras dubbelt så stort som med den vanliga skevrodertypen.

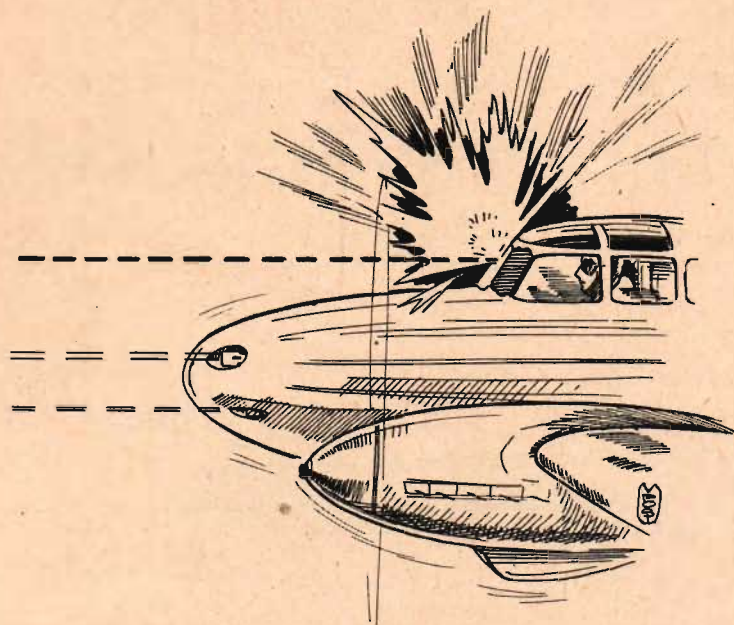
Hjälpodret, som består av en sprutad profil av lättmetall och således är mycket lätt att tillverka, är fastsatt i framkanten på skevrodret med metallbeslag eller plåtar. Vid neutralläge och roderutslag nedåt försvinner hjälpvingen in i den profil, som gemensamt bildas av vingen och skevrodret. Någon viktökning hos skevrodret medför inte hjälpvingen, emedan den ersätter de statiska motvikter, som måste sitta i framkanten på skevroder av vanlig typ för att rodrets tyngdpunkt skall sammanfalla med lageraxeln; detta motverkar uppkomsten av svängningar hos rodret.

Det nya skevrodret är lagrat med framkanten av ovsidan i bakkanten av vingens ovsida. Detta gör att det inte finns någon begränsning för roderutslag uppåt, medan utslaget nedåt ändå kan uppgå till så pass mycket som 15° eller samma utslagsvinkel som för på vanligt sätt lagrade skevroder.

(Fors. på sid. 20.)

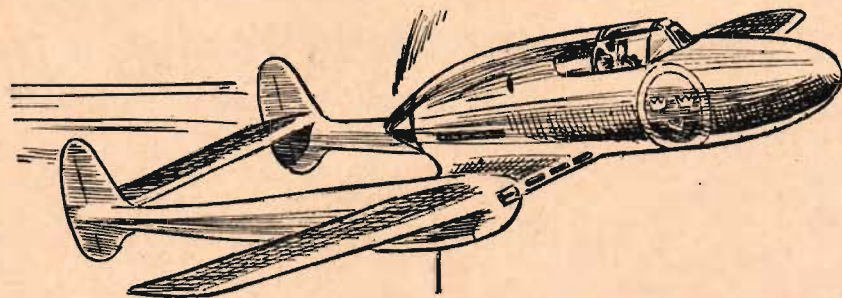


# VISSTE NI DET...?



En jaktflygare, som i strid fullgör sin uppgift — att oskadliggöra fiendliga plan — måste alltid räkna med att under den tid han flyger mot målet och avger eld också få eld på sig själv. Ofta kommer denna eld framifrån. Av denna orsak bepansras jaktflygplan väl mot eld framifrån. Man har t o m lyckats åstadkomma skottsäkert glas i frontrutan, som med sin 10—15 cm tjocklek stoppar för fullträffar av ända upp till 20 mm explosiva kulor.

VISSTE NI DET?



## MODELLER AV SAAB-21 GJUTNA I ALUMINIUM FÄRDIGA FÖR PUTSNING OCH MÅLNING

Nr. G-20 Modellens spännvidd c:a 12 cm .....	Kr. 3:—
Nr. G-20 Ritning .....	» 0:35
Nr. G-200 Modellens spännvidd c:a 23 cm. ....	» 6:75
Nr. R-200 Ritning .....	» 0:70
1 sats modellack, 40 gram, olivgrön o. gråblå till SAAB-21	» 1:40



Hamngatan 20 - Linköping

Sänd mig mot postförskott + porto

..... st. SAAB-21 + ritning Nr .....

..... sats Modellack olivgrön och gråblå Kr. ....

Namn .....

Adress ..... FLYG 3/45

## RAKETSTART...

Forts. fr. sid. 19.

föreses med ett, eventuellt flera sådana mindre aggregat för att hjälpa upp flygplanen i luften.

Problemet om startsträckans längd har länge sysselsatt flygteknikerna. Flygteknikens utveckling under kriget har hittills tvingat oss att bygga allt större och större flygfält. Denna utveckling måste ju förr eller senare uppnå den gräns, där de ekonomiska faktorerna säger ifrån: Stopp, inga större flygfält! Den hittillsvarande metoden att överbelasta motorerna under starten för att förkorta startsträckan är inte längre tillräcklig. Raketstarten är ett steg i utvecklingen, som framvingats av krigets krav på extra starteffekt. Kommer nästa steg, som framvingas av fredens krav på säkerhet, att vara reaktionsmotorn med flytande bränsle?

Landningssträckan är också ett problem, som måste lösas samtidigt med startsträckan. Det är ju inte stor glädje med en kort startsträcka, om man fortfarande behöver jättefält för att kunna landa. Detta är dock en annan historia.

K.-E. S.

## NY SKEVRODER...

Forts. fr. sid. 19.

Denna lagring förenklar problemet med tätningen av mellanrummet mellan skevroderet och bakkanten på vingen. Denna tätning är en mycket viktig detalj i den nya konstruktionen och är nödvändig för att det inte, trots hjälpvingen, skall bli virvelbildningar omkring skevroderet.

Tätningen består av en tunn, fjädrande metallremsa, fastsatt i skevroderets övre framkant och instucken i vingens bakkant.

Huvudändamålet med tätningen är att bidra till laminär strömning kring skevroderet. Därtill minskas det skadliga motståndet från mellanrummet mellan roder och vinge, och isansats på roderframkanten hindras. Vindtunnelundersökningarna har visat att gapet på undersidan ej orsakar nämnvärt skadligt motstånd så länge ovsidan är slät och mellanrummet tätat.

Det nya skevroderet, vars hela konstruktion verkar enkel, kan göras styvare än den nu vanligen använda rodertypen, emedan man inte behöver göra uttag i framkanten på roderet för lagerarmarna. Den enkla konstruktionen betyder låg tillverkningskostnad.

Om det nya roderet i praktiken kommer att lämna så gott resultat som ovanstående låter förmoda, vågar man gissa att det blir infört på de flesta kommande flygplantyperna, tills man eventuellt hittat på något ännu bättre.

K.-E. S.

Republic Aviation Corp., Farmingdale, Long Island, New York, är alltså »pappa» till det eleganta lilla jaktplanet P-43 »Lancer», varmed FLYG:s följetongsförfattare, överste Robert L. Scott, besegrade Himalaja i FLYG nr 1/45. Detta påpekas för alla eventualiteters skull, därför att det i rubriken råkade stå Curtiss P-43. I texten stod det dock mycket riktigt Republic. Vilken av typografisarna red, skall skylla på den här gången är svårt att avgöra.





### Borås-mecenater

Det finns ett latent flygsinne hos många människor, som bara behöver komma i kontakt med en katalysator för att reaktionen skall komma igång. När det gäller att lösgöra latent flygsinne kan man nog inte tänka sig en bättre katalysator än *Hans Arvid Ostelius*, som på sitt okonventionella sätt tycks kunna åstadkomma underverk, när det gäller att få mecenater in spe att bli det i realiteten genom att låta på sina plänböcker.



Disp Hans Pedersen, sekr i Borås FK.

Om den saken vittnar gärna sekreteraren i Borås flygklubb, disponent *Hans Pedersen* i Allmänco. Ja, det var så här, säger han när FLYG ringer upp: Hans Ostelius var här och pratade i Rotaryklubben i Borås på middagen och var sedan kvällsgäst hos flygklubben. Det blev supé och en hel del av stadens spetsar var församlade. Kvällen före hade vi i flygklubben beslutat att starta en stor insamling, eftersom klubbens finansiella ställning var minst sagt svag, och nu fick vi en jättegod start tack vare den osteliuska entusiasmen. Han pratade sig varm (Det behövde han nog inte anstränga sig för. Reds. anm.) för flygklubben och dess energiska styrelse hjälpte till. Och så, det började regna hundralappar på bordet. Klubbens stock av ständiga medlemmar ökades kraftigt och eftersom det kostar 200 kr att få medlemskap på livstid i Borås flygklubb, så blev det en hel del pengar. Sammanlagt fick vi in inte mindre än 5 200 kr. En jättefin start på insamlingen men vi hoppas på bortåt det tredubbla.

— Och vart skall pengarna gå?

— Ja, i första hand blir det segelflygverksamheten, som får ett välbehövligt kassatillskott. Vi bedriver ju segelflyg tillsammans med Varbergs flygklubb på Get-

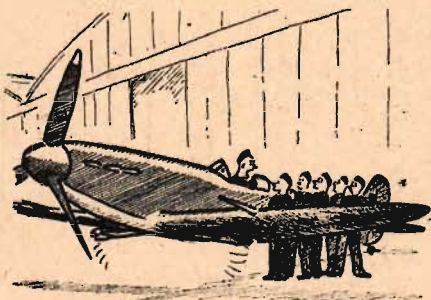
terön, eftersom Borås inte har något eget flygfält. Där behövs många slantar.

— Ja, flygfältet ja, hur går det med det?  
— Ja, Ostelius lyckades bringa litet oro i sinnet hos stadens fäder, när han talade om att det var skandal, att den stora staden Borås inte har något flygfält. De försvarar sig nu i pressen och påpekar, att de nedlagt ett energiskt arbete för att lösa flygfältsfrågan. Det blir kanske anledning att återkomma till den saken inom kort, slutar disponent Pedersen. B.

### Bästa fiskarhistorien



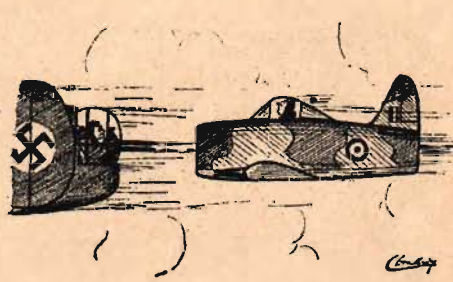
... och det här är landställskontrollen ...



Segelflyg vid F 1. Följande flygdiplom ha erövrats: A korpral 12-10-45 Ohrstedt. B öf 8005-10-41 Sundgren, furirerna 8048-10-41 Grimstedt, och 8082-10-43 Tidellus samt korpral 83-10-46 Ragnarsson.

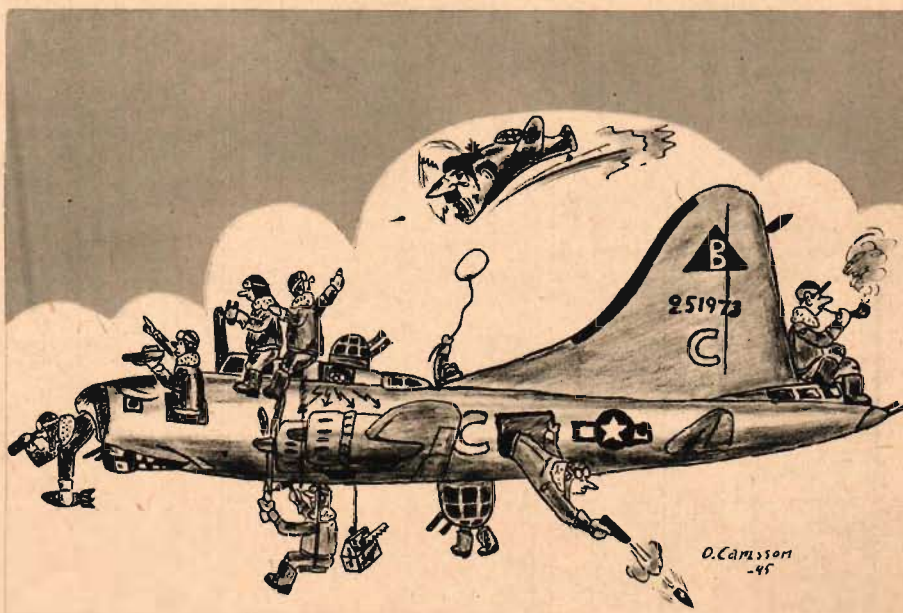
Segelflyg vid F 3. Följande ha erövrat glidflygdiplom: A löjtn Hultén, serg Simonsson, furirerna 8005-4-39 Feldt, 8011-4-41 Bogevik, 237-42-39 Hansson, 8005-4-41 Widqvist, 8015-4-44 Jensen och 8019-4-42 Haglund, korpral 12-4-44 Eriksson. B Major Enderlein, kaptenerna Lamberth-Meuller och Sundén, löjtn Hansson, fanj Boberg, furirerna 8005-4-39 Feldt, 8005-4-41 Widqvist, 8015-4-44 Jensen och 8019-4-42 Haglund.

### Saga utan ord



### FANTASI PÅ VERKLIGHETSGRUND

Korsnäsbon och femtonåringen Olle Carlsson har sänt oss nedanstående roliga teckning. Att det är en flygande fästning som anfallas av Hitler behöver vi kanske inte tala om.





# GUTARS OCH VÄSTGÖTARS TERMIK

Resultatet av KSAK:s segelflygundersökningar på Gotland i somras, då meteorologen fil mag Walter Persson deltog som väderspecialist, har blivit att Statens Meteorologisk-Hydrografiska Anstalt ställt sitt statistiska material till förfogande och lätit Allebergsmeteorologen Gerhard Crone bearbeta det. Här nedan följer en jämförelse mellan termikförhållandena på Gotland och trakten kring Alleberg, sammanställd

av meteorolog GERHARD CRONE

Två gutar som myser belåtet över att Gotland har så bra termik: Instruktören och värnpliktige flygföraren Gösta Falek, som här sätter beredd att starta Klemm 25:an och snart 50-åriga glidflygaren kantor J. V. Sundahl, som dock just här anlagt en något ringaktande min (kärnan har ju motor...)

åskfrekvens än Gotland, varför man skulle kunna frestas anta att de speciella orografiska förhållanden (terrängförhållanden) som i synnerhet gynnar åskutlösning, inte i samma grad främjar den mera allmänna konvektionen (termiken).

Om man vidare ser på de enstaka månadernas antal termikdagar så får man följande siffror:

	1941—43	maj	juni	juli	aug.
Gotland	57	76	71	72	
Jönköping	75	80	87	75	
Skara	71	72	81	66	
1936—38					
Gotland	72	79	81	80	
Jönköping	66	70	78	82	
Skara	67	76	72	73	

Som synes var maj och juli 1941—43 de enda månader då Gotlandstermikens förekomst är mindre än både Jönköpings och Skaras, medan siffran för Gotland under de två periodernas övriga månader antingen är den högsta eller ligger mellan Jönköpings och Skaras.

Dessutom har det företagits en indelning av molnobservationerna med hänsyn till termikkarakteren under enstaka månader enligt nedanstående inramade tabell.

Bortsett från att Jönköping har största procenten kraftig termik under juli månad, gäller det för alla tre stationerna att termikens intensitet tilltar under sommarens lopp med maximum i augusti.

I stora drag kan man säga att den statistiska undersökningen visar påfallande små variationer mellan Gotlands och norra Västergötlands termikförhållanden. Endast maj månad 1941—43 är termikmässigt väsentligt sämre för Gotland.

Vidare bör bemärkas att den mera allmänna starka konvektionen, som förut nämnts, inte varierat med åskfrekvensen. Om man i övrigt anser att de bearbetade molnobservationerna ger en någorlunda pålitlig bild av de termiska förhållandena så kommer man till den uppfattningen att man

**G**OTLAND BLEV AKTUELLT genom KSAK:s segelflygundersökningar i somras och därför har man sökt jämföra öns termiska förhållanden — som de är enligt observationer från Visby och Hoburg — med trakten kring Alleberg. Tyvärr finns det inte observationer från själva Alleberg mer än under några få månader år 1944 utan de närmaste stationer, vilkas observationer kunnat användas, har varit Jönköping och Skara.

Samtliga »obsar» från ovanstående stationer härrör från månaderna maj—augusti åren 1936—38 och 1941—43, d v s 6 år. Dagar då termikmoln har förekommit i obsarna eller dagar då kraftig instrålning ägt rum (dagar med klar himmel med ett högt eller medelhögt molntäcke med mindre utsträckning) betraktas som dagar med termiska möjligheter och omtalas här nedan som »termikdagar». Vidare är dagar med stratusmoln medtagna då mängden varit så ringa att instrålning av väsentlig styrka varit trolig eller när obsarna i övrigt tyder på termikmöjligheter.

Nu kan man naturligtvis inte utan vidare utgå ifrån att det på alla medräknade klara dagar förekommit termik, ty lågt liggande inversioner (spärrskikt) har givetvis vid flera tillfällen hindrat termikbildning. Emellertid är dessa klara dagar för Gotlands vidkommande endast 13 resp. 19 % av det sammanlagda antalet termikdagar. När således en bas för utvidgad segelflygverksamhet på Gotland skall upprättas vid Roma (på öns mitt), där betingelserna för termikförekomst är mycket gynnsammare än vid Visby och Hoburg, skulle det inte vara nödvändigt att göra en reservation beträffande dessa »klara dagar».

Om man först tittar på antalet termikdagar finner man att Gotland under 1941—43 hade 8 % färre och 1936—38 7 % flera termikdagar än Allebergstrakten. Siffrorna är följande.

Antal termikdagar (maj—augusti — 123 dagar):

	1941—43	1936—38
Gotland	85 (69 %)	96 (78 %)
Allebergstr.	93 (76 %)	89 (73 %)

För att kunna undersöka termikens karaktär lite närmare har molnobservationerna indelats i två grupper, den ena omfattande svagare termikbildning (t ex instrålningstermik) och den andra kraftigare termikförekomst (t ex molntermik), enligt nedanstående:

	1941—43	Svagare term.	Starkare term.
Gotland	157 dag. (62 %)	97 dag. (38 %)	
Jönköping	103 dag. (35 %)	190 dag. (65 %)	
Skara	131 dag. (49 %)	136 dag. (51 %)	
1936—38			
Gotland	132 dag. (46 %)	155 dag. (54 %)	
Jönköping	106 dag. (39 %)	168 dag. (61 %)	
Skara	114 dag. (43 %)	151 dag. (57 %)	

Av tabellen framgår i det stora hela att det under perioden 1936—38 inte har varit någon större skillnad beträffande termikkarakteren på Gotland och trakten av Alleberg. Under perioden 1941—43 däremot har Gotland ett betydligt mindre antal dagar med kraftig termik (38 % mot Jönköpings 65 % och Skaras 51 %), vilket man dock måste vänta eftersom de kalla och långa vintrarna under denna period medfört en motsvarande kraftig och långvarig avkylning av havet kring Gotland.

Egentligen skulle man ha väntat ett större antal dagar med stark termik i norra Västergötland, då denna trakt — särskilt Skaraområdet — har en betydligt högre

## Molnobservationer för enstaka månader. Sammanlagd procent för 1941—43 och 1936—38. (Behandlat antal dagar 738.)

		Svagare termik	Starkare termik	Antal termikdagar
Gotland	maj	67	88	120
	juni	49	51	139
	juli	33	66	141
	aug	22	77	141 (summa 541)
Jönköping	maj	63	37	132
	juni	38	62	135
	juli	19	81	154
	aug	31	69	146 (summa 587)
Skara	maj	66	34	128
	juni	49	51	133
	juli	37	68	142
	aug	33	66	129 (summa 532)



# Dykbromsar och storklaffar

Då det visat sig att t o m inom segelflygarnas led de två vitt skilda begreppen dykbromsar och landningsklaffar ofta blandas ihop har direktör Sölve Skerfving bett att få klargöra skillnaden.

**T**vå saker måste noga hållas isär: dykbromsar (störtflygbromsar) å ena sidan och landningsklaffar (storklaffar — obs inte storklaffar som de någon gång av misstag kallats i pressen) å andra sidan.

GRUNAU BABY t ex är försedd med dykbromsar, vilka tjänar ett dubbelt ändamål. Dels har de — fullt utfällda, i vilket läge de kan fixeras — den egenskapen att de bromsar upp farten, så att flygplanets fart i dykning eller andra onormala flyglägen ej överstiger en viss, för hållfastheten ofarlig hastighet; dels används de vid landningen för att öka flygplanets sjunkhastighet och sålunda förkorta landningssträckan. I denna senare egenskap ersätter de landningsklaffar; några extra sådana behövs ej på ett flygplan med dykbromsar.

KRANICH är däremot endast försedd med landningsklaffar, vilka består av plåtskivor, som vid landningen slås upp från vingens översida och ökar sjunkhastigheten. Landningsklaffar kan emellertid *icke* fungera såsom dykbromsar och bör absolut ej ges detta namn, som är missvisande och kan ställa till tråkigheter för den som försöker använda dem enligt den felaktiga beteckningen.

Det vore givetvis en fördel om även KRANICH för vissa ändamål kunde utrustas med dykbromsar. I Tyskland har man med goda resultat anställt försök därmed. AB Flygplan har för en tid sedan gjort framställning om att få del av denna tyska konstruktion och hoppas inom kort kunna erbjuda utbyte av landningsklaffarna mot dykbromsar på de KRANICH-plan, som avses komma till användning vid skolning i molnflygning. Sin huvudsakliga an-

vid värdering av termikförhållandena för segelflygskolning inte bör lägga för stor vikt vid åskfrekvensen. Det är så mycket mindre anledning att fästa för stort avseende vid åsktermik över huvud taget som man för segelflygskolning inte kan utnyttja åsktermiken. Variationerna i den normala dagliga konvektionen under sommaren beror säkerligen först och främst på olikheterna i markytans beskaffenhet. När man nu betänker att Gotlands terrängförhållanden i hög grad karakteriseras av kal eller sparsamt bevuxen kalkmark — en markyta som ger en utomordentligt gynnsam reflexion av den instrålade solvärmen och eftersom t o m antalet solskenstimmar under juni—augusti i medeltal är 1600 för Gotland emot 1200 för norra Västergötland — blir man knappt överraskad av den statistiska undersökningens resultat, att Gotlands termiska förhållanden trots det insulära (ö-) läget inte skiljer sig nämnvärt från trakten kring det svenska segelflygets högberg.

Förstörelse av termiken, som följer vid sjöbrisens uppträdande, skulle man inte behöva frukta vid Roma, som ligger utanför sjöbrisens verkningsområde. G. C.

Det tvåsitsiga segelplanet Kranich har storklaffar och inte dykbromsar. Detta plan tillhör Borlänge-Dömnarvets flygklubb, som fått det av ädlasonen dir Gösta Ahlén. I bakgrunden klubbens flotta hangar.



vändning finner KRANICH dock ej därvid utan, liksom andra skolflygplan, vid den vanliga elevutbildningen i dubbelkommando, varvid landningsklaffarna är fullt tillräckliga.

Ovanstående är ju ganska självklart men

jag har fått besvara så många frågor angående skillnaden — alla flygintresserade är ju inte flygplanfackmän! — att jag har tyckt det vara bäst att en gång för alla reda ut begreppen i en facktidskrift.

Sölve Skerfving.

## R-12 "KEVELY"

(Ungern)

Den ungerska mönsterfirman inom flygbranschen »Aero-Ever», som bildades 1934 av diplomingenör *Ernö Rubick*, har bl a seriebyggt R-12 »Kevely», ett högvärdigt segelplan för sträck- och höjdflygningar, konstruerat av Rubick själv. Det är ett högvingat plan med stöttad, tvådelad vinge med ganska stor V-form. Vingarnas inre delar är rektangulära men ytterdelarna spetsiga. Den långa kroppen har äggformig genomskärning och dess största bredd är 0,60 m. Plexiglashuven är avkastbar. Bakom skidan av ask sitter ett inbyggt hjul. Sidrodret har spetsbalans och högra höjdroderhalvan trimroder.

Data och prestanda:

Spännvidd 18 m.

Längd 7,75 m.

Höjd 1,66 m.

Vingyta 20 m<sup>2</sup>.

Tomvikt 200 kg.

Flygvikt 300 kg.

Vingbelastning 15 kg/m<sup>2</sup>.

Bästa glidtal 1:30.

Minsta sjunkhastighet 0,60 m/sek (vid 55 km/t).

Diploming Rubick är ett stort segelflygnamn i Ungern, varför FLYG får anledning återkomma.



### NEJ, NU JÄ...

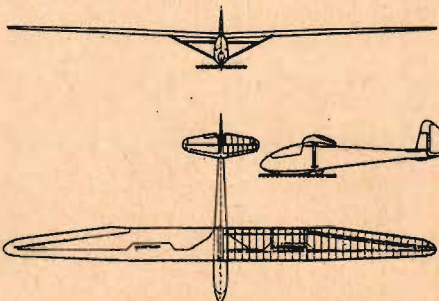
Här sitter jag och svär och svär och svär. Och svär.

Svär över den unge man som år 1944 hedrade mig genom att låna en bok om den tyske segelflygaren Espenlaub. Låntagaren är segelflygare — ska det kallas flygsinne att hålla en bok bunden så där?

Om jag inte får boken tillbaka inom en månad så kommer jag att gå runt till alla bekanta och låna en massa böcker, vilka ska hållas som gisslan ända tills den skyldige lämnar igen den försvunna boken till

PRO MILLE

FLYG, Västmannagatan 89, Stockholm  
(Tel. 30 11 92)



Det ungerska högvärdiga segelplanet Rubick R-12 »Kevely» i foto och treplanskiss.





# Hjälp

## FRÄLSNINGSSARMÉN

Frälsningsarméns landsinsamling, som startade i slutet av november 1944, har rönt ett varmt intresse bland allmänheten, och genom de penninggåvor som inlutit ha tusentals hem, där nöden ofta gästar, blivit hjälpta med det som hör till livets nödtorft. Även barnen och ensamma gamla ha blivit särskilt ihågkomna, och glädjen över den hjälp, som Frälsningsarmén fått förmedla från allmänheten, har varit stor.

Men vårt lands nödställda äro fortfarande många, och hjälpbehoven bland dem äro i många fall skriande. Frälsningsarmén behöver därför allt fortfarande allmänhetens ekonomiska stöd i sin hjälpverksamhet, och FLYG vädjar till dem bland sina läsare, som ännu inte insänt sitt bidrag till landsinsamlingen att göra det omedelbart. Med detta nummer följer en postgirobekant. Sänd redan i dag din gåva.

Vid de familjefester som i dessa dagar hållas kunde det vara lämpligt att subskribera en gåva och sända den. Adress är: Frälsningsarméns sociala hjälpverksamhet, Stockholm 5. Postgirokonto 90 04 80.



GÖSTA FORSLUND SOM PEDAGOG: I samband med artikeln om dykbromsar och störlkaffar på föregående sida passar det bra med en kompletterande teckning av »Forsslund-Gävles, visande Babyns dykbromsar (obs ej störlkaffar!) i utfällt läge. Som synes skulle föraren inte kunna ta sig ner där borta mellan husen utan att använda dykbromsarna. Teckningen ingår i Gösta Forsslunds instruktiva färgfilm för Gävlebygdens flygklubb.

### NYA KSAK-MÄN

Efter godkännande av chefen för flygvapnet har Aeroklubben anställt en *förste instruktör för tekniska detaljen* inom segelflyget. Postens förste innehavare är värnpliktige flygföraren furir *Gösta Karlsson*. Han är född 1918 i Asarum, Blekinge, och blev ingenjör efter examen vid STI 1939. Karlsson gjorde rekryten på Ljungbyhed som mekaniker och genomgick sedan 1941 års flygreservskola. Han har tjänstgjort som andre flyglärare i Ljungbyhed och Eslöv. Furir Karlsson har en sammanlagd flygtid av över 1 000 timmar. — Innan Karlsson anställdes som förste instruktör uppehölls tjänsten av ingenjör Björn Andersson.

Sedan Arne Lindman, *assistent åt chefsinstruktören* för segelflyget, övergått till

ABA har KSAK efter godkännande av chefen för flygvapnet som ny assistent fr o m 1 februari anställt värnpliktige flygföraren furir *L. Stålhöfers*. Han är född 1917 och har ca 400 flygtimmar. Stålhöfers har bl a tjänstgjort som biträdande segelflyginstruktör vid flygvapnet, biträdande instruktör vid KSAK:s glidflyginstruktörskurser 1944 samt senast som gruppchef och segelflyginstruktör vid Aeroklubben i Göteborg.

### Flygvapnets segelflyg 1944

»Segelflygdetaljen» vid flygvapnet har nu sammanställt uppgifterna från flottiljerna om segelflygverksamheten under säsongen 1944. Här nedan ses en tabell över antalet erövrade diplom, certifikat och silver-C vid flottiljerna under 1944 och 1943.

### UTBILDNINGRESULTAT

1944						1943					
FHJ	A	B	C	S-cert	Silver-C	FHJ	A	B	C	S-cert	Silver-C
F 1	15	10	15	7	—	F 1	34	14	6	1	—
F 2	48	23	5	4	—	F 2	9	7	—	—	—
F 3	13	22	6	6	—	F 3	47	44	6	—	—
F 4	18	19	11	7	—	F 4	42	24	6	2	—
F 5	18	3	5	7	3	F 5	80	68	40	19	3
F 6	22	16	6	4	—	F 6	44	27	3	1	—
F 7	38	28	18	8	4	F 7	54	37	6	3	—
F 8	34	25	13	—	4	F 8	22	15	18	7	1
F 9	40	33	15	2	—	F 9	55	20	11	—	—
F 10	22	11	4	3	—	F 10	30	19	13	1	—
F 11	37	19	19	9	1	F 11	46	26	6	2	—
F 12	12	7	2	—	—	F 12	22	18	—	—	—
F 13	10	1	5	—	—	F 13	—	—	—	—	—
F 14	—	—	—	—	—	F 14	—	—	—	—	—
F 16	—	—	2	5	3 <sup>2)</sup>	F 16	—	—	—	—	—
F 17	—	—	—	—	—	F 17	—	—	—	—	—
F 21	38	20	8	—	—	F 21	8	2	—	—	—
S:a	365	237	134	62	15	S:a	493	321	115	36	4

1) Verksamheten leke påbörjad 31/10.  
2) Leke färdigbyggd G 101.  
3) Verksamheten leke påbörjad 31/10.

\*) Ingen verksamhet.

**ÖUMBÄRLIG TILL FLYGETS  
UNIFORM**

Pilot Uniform

Mey

<p><b>Modell Pilot Kr. 4:20 pr duss.</b></p>	<p><b>Modell Uniform Kr. 3:80 pr duss.</b></p>
--	--

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 kasseras, när den är smutsig. Mey-kragen är elegant och håller sig länge ren.

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

Säljes även hos flygflottiljernas markententier.

**AB Mey KRAGEN**

G:la Brogatan 32 Tel. 1076 26  
STOCKHOLM C





Red hoppas att ingen modellflygare låter sig avskräckas av att det är vinter utan flyger för fullt — när det inte är snöstorm förstås. Tore Haglund i Hofors är i varje fall inte den som är rädd för lite kyla. Här ses han med sin »flygande vinge» av egen konstruktion. Den ser ut att trivas bra i snön!

## FLYG-44 GÅR ÖVER GRÄNSERNA!

Den av »Agaton» på uppdrag av FLYG-konstruerade dieselmodellen FLYG-44 har blivit berömd långt utanför Sveriges gränser. Några veckor sedan arbetsbeskrivningen varit publicerad i FLYG började beställningarna på ritningen droppa in från Finland, Danmark, Holland, Tyskland m fl länder. Och när den tyska tidskriften »Der Deutsche Sportflieger» klipt bilder och text ur FLYG samt berömt modellen blev strömmen av förfrågningar ännu mäktigare. Ännu i dag fortsätter FLYG-44-breven att komma utifrån.

Högen av FLYG-44-ritningar avtunnas alltmer. Ännu finns dock några exemplar kvar — 3:50 kostar den (rekv. från FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm).

# FALUN VAR FÖRST!

## Säsongsstart i snöyra Underliga modeller

Årets första nationella tävling hölls söndagen den 7 jan. uppe i Falun. Arrangörer var Falu KFUM:s flygscouter. Trots att 10-talet klubbar deltog var det endast omkring 35 tävlande men stundtals var konkurrensen ändå rätt hård. Tyvärr hade vädrets makter ingripit på ett sätt som tycktes vilja tillintetgöra både tävlingsresultat och organisation. Flera granna flygningar gjordes emellertid men på grund av den hårda blåsten och snöyrans försvann modellerna rätt snart.

KSAK:s nya regler beträffande klassindelningen tillämpades för första gången. Många modellflygare verkade nog rätt sura i ansiktet — men det kanske bara var vädret. Vakna öron hörde emellertid det »glunkas» om att man ville ha S 1-klassen ökad till 120 cm nu när det bara var två klasser. Kanske något att tänka på?

Vingarna hade skickat upp fyra man, vilka hade lovats stryk om de återvände till Stockholm utan seger på fickan. Därför var de så illa tvungna att belägga de främsta platserna i båda klasserna. Det såg emellertid rätt dystert ut ett tag för



»Flygande nosblocket», vidundermodellen som gjorde sensation vid tävlingarna i Falun. Det är Löwen som luftat sina gryende talanger i denna teckning.

S 2-vinnaren, ty en mindre men företagsam yngling hade hört talas om dennes starka modeller men trodde inte på detta rykte utan klev upp på vingen för att pröva den. Den höll, men oj vad det knakade i den! En stund efter denna lilla episod kom en vinsch flygande genom luften och fann det för gott att landa på förut nämnda vinge, men den gången höll den inte riktigt — vinschen höll emellertid, ty det var en Stark vinsch (vits)...

Nog har undertecknad sett roliga och egendomliga modeller i sina dar men maken till dem på denna tävling har han inte sett förut. Det nu riksberömda »Flygande påskägget» — en regelvidrig bastard — överträffades av något som man endast med livlig fantasi kan låta gå under namnet Flygplan. Undertecknad försökte sig på att fotografera varelsen men det var lögn — den fastnade inte på plåten — varför han släppte loss sina gryende konstnärliga talanger och teckande av den. Teckningen (hm, hm) är inte överdriven!

Det fanns många andra intressanta kuriositeter, som skulle ha varit livligt uppmärksammade på andra tävlingar men som dock förbleknade vid närvaron av »Flygande påskägget» och »Flygande nosblocket».



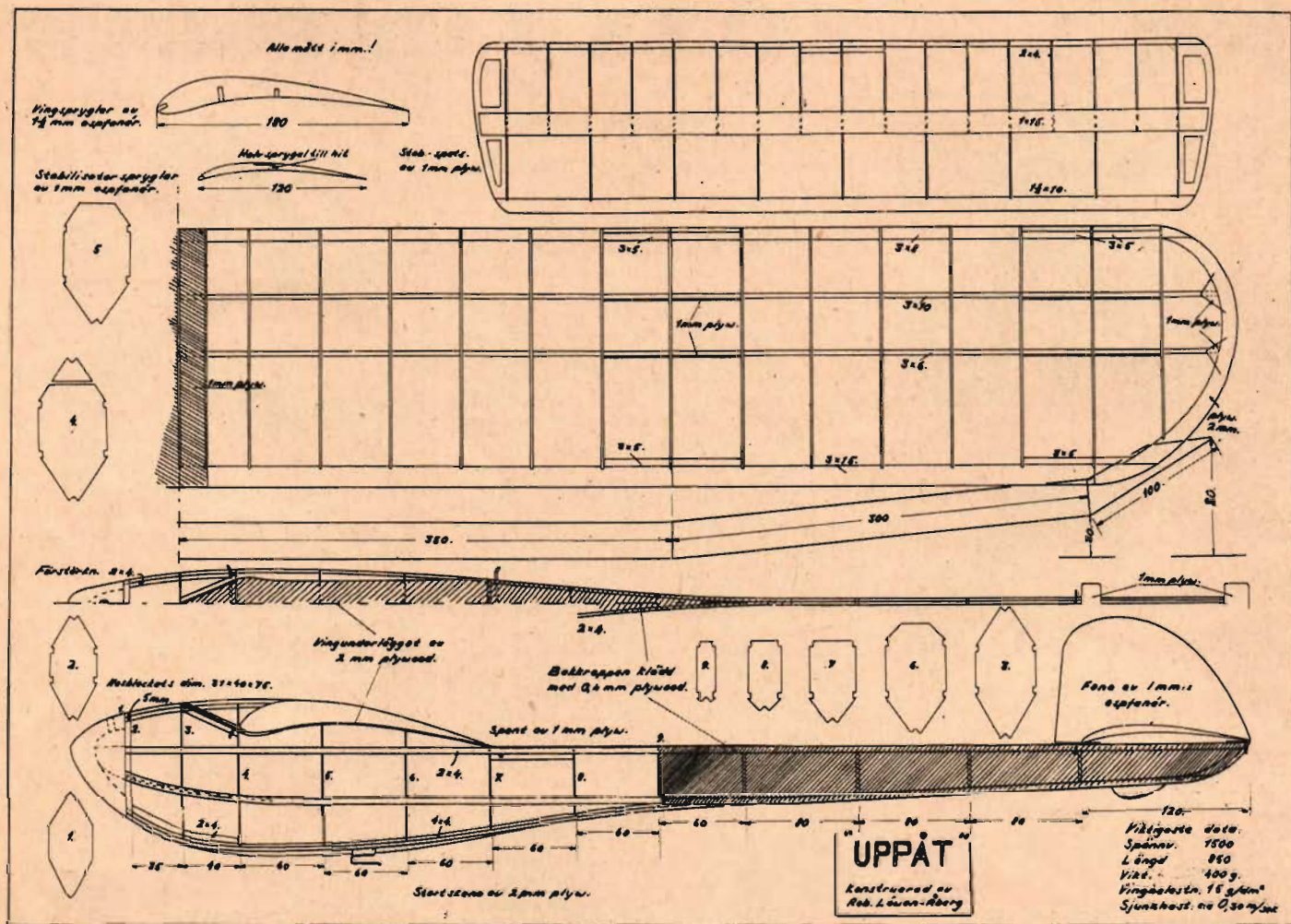
Vid Falutävlingarna syntes även denna diesel-motormodell, som byggts av Tore Haglund i Hofors. Grann sak, eller hur? Motorn är en GP-Diesel, som han köpte strax efter FLYG-44-tävlingarna i höstas (då han som bekant blev tvåa och därmed inhöstade 50 kr).

### De bästa resultaten

Klass S 1: 1) Lennart Segerfelt, Vingarna, 56,4. 2) Curt Jansson, d.o., 49,7. 3) Carl Folkesson, Borlänge, 48,1.

Klass S 2: 1) Robert Löwen-Åberg, Vingarna, 92,2. 2) Rune Andersson, d.o., 87,6. 3) John Skoglund, Borlänge, 70,8.





# LÖWENS SENASTE

Denna modell konstruerades och byggdes för 1944 års SM och begåvades med det ödesbevakande namnet »Uppåt». Den kände sig visserligen inte dragen uppåt på SM men sedan har det i alla fall gått lite bättre. Av sex tävlingar har en seger och fem andraplaceringar uppnåtts, samtliga med efter förhållandena goda tider. I dess hittills rättvisaste tävling, på Vängsö, uppnåddes tiden 3.14,7 min (utan någon »stuppflygning»).

Med »Uppåt» har rätt omfattande sjunkhastighetsprov gjorts. Vid den första undersökningen kom jag fram till ett rätt förbluffande resultat. Av fem flygningar

erhöles medelvärdet 0,27 m/sek och som bästa resp. sämsta värde 0,25 och 0,29 m/sek. Proven utfördes i stilla kvällsväder efter mulen dag. Näväl, jag trodde inte på detta resultat utan fortsatte mina undersökningar och gjorde dessa under de mest olika förhållanden, varvid värden påverkade av uppvindar kasserades. Naturligtvis varierades starthöjden, ty redan tidigare hade jag funnit att sjunkhastigheten hade olika värden vid olika höjder. Vid det första tillfället hade linlängden varit endast 20 m och vid prov med 50, 75 och 100 m steg värdet successivt. Vid max linlängd, alltså 100 m, blev resultatet en-

dast 0,37 m/sek i genomsnitt och vid 50 m 0,33 m/sek. Som ett slutgiltigt medelvärde har erhållits 0,32 m/sek, vilket säkerligen får anses relativt rättvist. På pappret torde »Uppåt» prestanda understiga »Sunnanvinds» men i praktiken flyger den förra betydligt bättre.

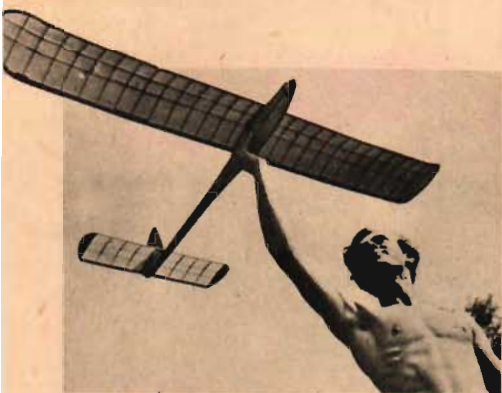
»Sunnanvinds» konstruktör har vid flera tillfällen velat påskina att Vingarnas tävlingsmodeller inte är särskilt startsäkra — det är endast tack vare vinskickligheten, som modellerna kommer upp på god höjd. Detta torde dock vara alldeles felaktigt, ty »Uppåt» m fl modeller bevisar detta. Den är praktiskt taget »idiotsäker» i starten och jag vågar påstå att den allra grönaste modellflygare klarar av en start med »Uppåt». För övrigt är »Uppåt» synnerligen lätt att trimma — det enda man egentligen be-

**UPPÅT**

Konstruerad av  
Rob. Löwen-Aberg

Viktigaste data:  
 Spännv. 1500  
 Längd 950  
 Vikt. 400 g  
 Vingbelastn. 16 g/dm<sup>2</sup>  
 Sjunkhast. ca 0,30 m/sek





Robert Löwen-Åberg med sin nya segelmodell »Uppåt».

höver göra är att avväga ballasten. Möj-  
ligen kan det också hända att fenytan  
måste ökas eller minskas en aning, emedan  
fenytan som regel varierar vid olika mo-  
deller fastän de kanske är av samma typ.

Beträffande konstruktionen är kroppen  
av helt ny typ. Det har ju kommit fram  
att en kropp med bom gör det minsta luft-  
motståndet och således bör vara bäst. Nu  
har det emellertid visat sig att en modell  
inte startar bra med en sådan kropp. Där-  
för är »Uppåt» försedd med en plan bak-  
kropp, som har höjt startsäkerheten. Vis-  
serligen blir motståndet lite större... Jag  
vet inte riktigt hur ing. Isacson bedömer  
startsäkerheten hos en modell, men vid be-  
dömningen av »Uppåt» har jag räknat med  
antalet lyckade starter under hela dess  
livstid. »Uppåt» har ännu inte gjort någon  
direkt misslyckad start och ändå har den  
flugit i alla möjliga väder. Skulle den allt-  
så ha hundraprocentig startsäkerhet?

Löwen.

## INOMHUSFLYG

Inomhusflygets kraftiga uppsving har  
gjort att allt bättre modeller konstruerats.  
Borås Modellflygklubbs utexperimenterade  
inomhusmodell har visat enastående god  
flygförmåga och är dessutom mycket lätt-  
byggd. Ritning, fullständig arbetsbeskriv-  
ning och redogörelse för inomhusflygets  
teknik kostar endast kr. 3:—.

Sändes mot postförskott. Beställ den  
i dag.

**HOBBY-FÖRLAGET**  
BORÅS F.

## OMSLAGSBILDEN



visar denna gång en  
av de i Sverige nöd-  
landade North Ame-  
rican P-51 »Mustang»  
före en provflygning  
på en svensk flygbas  
någonstans. En vacker bild av ett vackert flygplan.

## FÖR MYCKET TENN...

Forts. fr. sid. 14.

på 1 500 varv per minut kom vi in över där  
banan skulle vara. Vi hade bägge två öpp-  
nat våra sidofönster och storrade framåt  
genom det tropiska regnet. »Här är det»,  
ropade Sartz och drog kärran åt höger.  
Ner plumsade vi, mitt i centrum och mitt  
i tre decimeter djupt vatten. Vi landade  
kärnan tillsammans och höll den rakt ge-  
nom att hålla kulan på girindikatorn spi-  
kad fast i mitten.

Well, det verkade som om vi hade lan-  
dat i en sjö. Vi tog upp klaffarna och rul-  
lade bort till parkeringsplatsen, vägleda  
av sergeanterna Bonner och Creach i en  
jeep. Vi hoppade ur kärnan ut i regnet ef-  
ter att ha kastat ett getöga på de några  
och femtio små tenntackor, som vi säkert  
hade flugit hem. Vår tripp från Kunning,  
som brukade ta tre timmar, hade tagit över  
fem timmar. Sergeant Bonner sade, att en  
kärna hade haft göra nära åtta timmar,  
några andra hade vänt och en fruktade  
man vara förlorad.

Från det ögonblick vi kastade oss in i  
molnen hade vi inte sett en skymt av mar-  
ken. Även om man tar hänsyn till allt —  
tur, erfarenhet och allt det där — så tror  
jag att Gud hade tyckt synd om oss, tagit  
oss vid handen och lett oss till det där  
enda hålet i molntäcket.

(Forts. i nästa nr.)



## BA-4-nytt

På bilden här ovan ses BA-4-konstruk-  
tören ing. Björn Andreasson i sitt lilla  
flygplan med den spartanska instrument-  
panelen. Både han och hans två medhjälpa-  
re visar en glad min — inte att undra på,  
ty nu är Scottmotorn OK igen och planet  
klart för provflygning, vilken sker så  
snart löjtnant Olow får tid.

## »Sjöhang» vid Ludvika

Västerberglagens flygklubb ämnar un-  
der vintern segelflyga på ett hang vid  
Dammsjön i Klenshyttan utanför Ludvika.  
Dammsjöberget, som ligger strax intill, er-  
bjuder vid sydvästlig vind goda uppvindar.

## Flygmotor

HM 60 R eller liknande, passande för fl-  
typ K125, önskas köpa.

Svar till »Flygklubb», d. t. f. v. b.

ÖNSKAS

## MODEL AIRPLANE NEWS,

sept., nov. 1938; sept.—dec. 1939; febr.—  
juni, aug.—nov. 1940; jan., april 1941;  
maj—dec. 1942; jan.—dec. 1943; jan., mars,  
maj, juli—dec. 1944.

Svar till »M.A.N.», d. t. f. v. b.

## Eslöv

Byggnadsfirman  
**CARL NIHLÉN**

Utför jämväl kostnadsbe-  
räkningar och värderingar.  
Tel. 404, Eslöv.

## Kiruna

## KIRUNA ELEKTRISKA INSTALLATIONSÄFFÄR

(Karlsson & Kärlnöt)

Utför alla slags elektriska installationsarb.

VÄLSORTERAT  
ARMATURLAGER

VÄRME — LJUS — KRAFT

Tel. 427 — 698.

## Kristianstad

## BYGGMÄSTARE

## AUG. NILSSON

SMEDJEGAT. 7 - TEL. 1876

KRISTIANSTAD

Leverantör till

ARMÉN och FLYGVAPNET

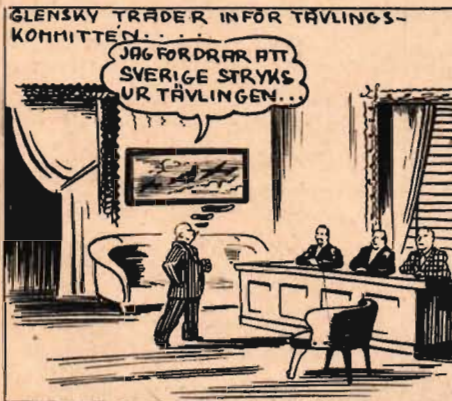
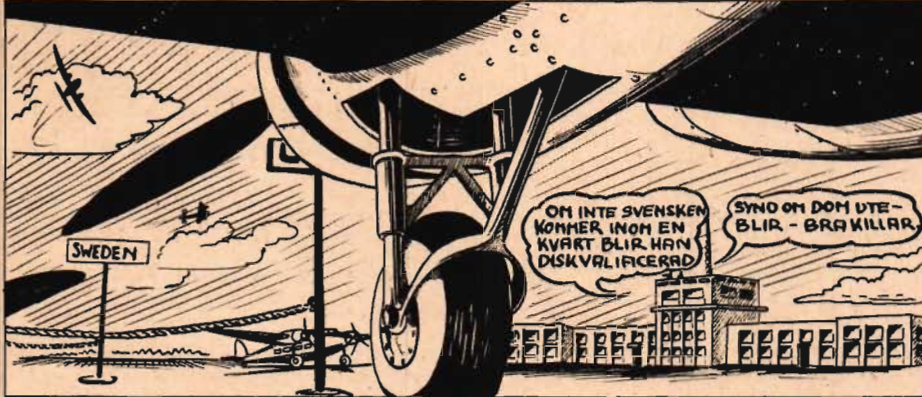


# ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV  
MAJOR H. VICTORIN  
En **Åttio**serie

**VAD HAR HÄNT:** Denskrupelfrie flygbolagschefen Glenskys försök att omintetgöra det svenska deltagandet i världsflygtävlingen har misslyckats och löjtmant Nord och hans råstarke mek Bång när efter otroliga äventyr hem i sista minuten för att starta med den specialkonstruerade tävlingsmaskinen. Frågan är om de skall hinna fram till starten!



**FLYGSOLDAT 113 BOM**

RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJARRE.





## Hälsingborg

**Mallesson's**  
Elektriska Affär

Tel. 151 70  
167 08

Fågelsångsgatan 5 - Hälsingborg

Elektriska installationer  
av alla slag utföras

## Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

## Stockholm

### KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRD SGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gat- och byggnadstransporter,  
husrivningar och schaktningar

### HJELMS EXPRESS- och VEDAFFÄR

HUMLEGÅRD SGATAN 17

Telefon 61 46 71

Vid behov av

### HÄRDNING

vänd Eder med förtroende till

Stockholms Härdverkstad

Kungsgatan 84 - STOCKHOLM  
Telefon 53 41 74

### Damfrisering

Innehavare: G. Österberg

Gröndalsvägen 19 . Tel. 45 24 77

(Spårväghållplats vid Gröndalsgården)

REALISTIK-apparater

### Byggmästare

WERNER BIRBERG

NORRTULLS GATAN 10 A

Tel. 31 20 05

### Gösta Bäckström

BYGGMÄSTARE

Tidaholmsv. 28 Hammarbyhöjden

Tel.: Bostad 49 14 68 Kontor 49 55 55

## DÖDSKAMP SEDD FRÅN...

Forts. fr. sid. 9.

skarpssynte av oss. Han skrek till så det skorrade i lurarna!

— Därmed var den första och kanske mest krävande delen av vår uppgift slutförd, fortsätter nu löjtnant Almström. Vad som sedan följde var egentligen som att sitta på parkett och se män kämpa med döden. Jag gick ner på låg höjd över flotten. Vi kunde urskilja fyra män, som låg på flotten och vinkade. Att de skulle varit fjorton var sålunda blott något som de på morgonen ilandflutna hade förmodat. I vattnet bakom flotten flöt en röd boj och en vit frälsarkrans. Männan på flotten var väl klädda i oljekläder men såg medtagna ut. Det var förresten ganska svårt att hålla reda på flotten, som ibland försvann alldeles för oss trots att vi visste nästan exakt var den befann sig.

### Räddningen kommer

— Vår närmaste uppgift blev nu att söka dirigera flottans båt ner mot flotten. Vi stack alltså åter ut till havs och gensköt jagaren »Vidar», som gick sökande mot Argos grund. När vi gjorde första svängen över jagaren och vingtippade mätte besättningen där ha trott att vi endast ville hälsa »gomorron» och vinkade därför glatt tillbaka!

— Nu var det så, fullständigar löjtnant Utterström bilden av situationen, att vi inte kände jagarens frekvenssignaler och därför inte kunde få kontakt med den på radiovåg. Vi fick därför flyga upprepade gånger under vingtippningar mot det håll där flotten var, innan man på jagaren förstod fingervisningen och lade om kursen. Senare sökte signalisten kontakt med jagaren över Rådmansö radio. Från klockan 11, då vi fann flotten, och till 13.00, då männen på den bärgades, gick vårt arbete ut på att vägleda jagaren. Det gjorde vi genom att dyka över den plats där flotten för tillfället befann sig. Jagaren gick för full fart i den hårda stormen och dess befälhavare, kapten Waldenström, gjorde ett gott arbete och tog ett stort ansvar, då han lät den stora båten gå in bakom Gåsgrunden och ankra där.

— Det var fascinerande, hemskt eller vad man nu vill kalla det, säger löjtnant Almström att från flygplanet följa den lilla flottens väg mellan mängden av skär och brott. De fyra männen måste ha haft ett helvete — men också en fantastisk tur. När de efter två timmars drift kom rätt på en kobbe, drev de in i en liten naturlig hamn. Hade de uttröttade människorna dessförinnan stött på något skär skulle de säkerligen omkommit. De var vid det här laget så atmattade att de inte orkade ta sig iland trots den lilla ansträngning det normalt skulle kostat. En av dem var död.

— Vi vägledde nu den roddbåt, som sattes ut från jagaren och låg kvar över platsen tills de skeppsbrutna burits över från flotten till roddbåten och rots fram till jagaren. Då återvände vi till F 2 och hade då sträckflugit fem timmar på den låga höjden och i det kytiga vädret. Visst var det tröttande men strängt taget är det ju bara vad man kan fördrå av en flygplanbesättning. Är det någon av oss som skall ha eloge så är det furir Forslund, som ju upptäckte såväl livbåten som flotten och i övrigt gjorde ett fint arbete som signalist, slutar löjtnant Almström.

Flygman.

## Stockholm

### HELEGANTA

Festklänningar, Brudstyttslar,  
Capes, svarta Kappor och Klän-  
ningar uthyras!

### FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).  
STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.

Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

### Tekniska Affären Lärkan

LUCY BLIDBERG (Farm. kand.)

Hilfhandahåller ett rikhaltigt lager av  
SJUKVÅRDS- OCH FÖRBANDSARTIKLAR.  
Lützengatan 9. Tel. 60 09 74.

Filialer: Karlavägen 22. Tel. 20 27 41. Söder-  
mannagatan 53—55. Tel. 40 67 05.

STOCKHOLM.

Allt hemvändes efter rekvisition pr telefon.

### HOTELL

### CLARA LARSON

Birger Jarls gatan 29, STOCKHOLM  
Telefon 23 13 60

REKOMMENDERAS

RYMLIGA, TRIVSAMMA RUM  
CENTRALT OCH FRITT LÄGE

### Systrarna Lindgrens Eftr. Pensionat

(S. Fredriksson)

Drottninggatan 71 D, 4 o. 5 tr. (hiss) Tel. 21 49 68

PROPRÄ, TREVLIGA RUM  
BILLIGA PRISER

— Rinnande varmt och kallt vatten på alla rum —

### MARIANS

### Hembageri & Konditori

RINDÖGATAN 19. Tel. 62 90 61

Filial: RINDÖGATAN 10

Tel. 62 44 90

REKOMMENDERAS

### Ax. Hellzéns Livsmedel

Allévägen 27 • JAKOBSBERG

Leverantör till Officersmännen F 8

BARKARBY

### Wahlquists Färghandel

Östervägen 10 — Telefon 27 39 95

RÅSUNDA

REKOMMENDERAS

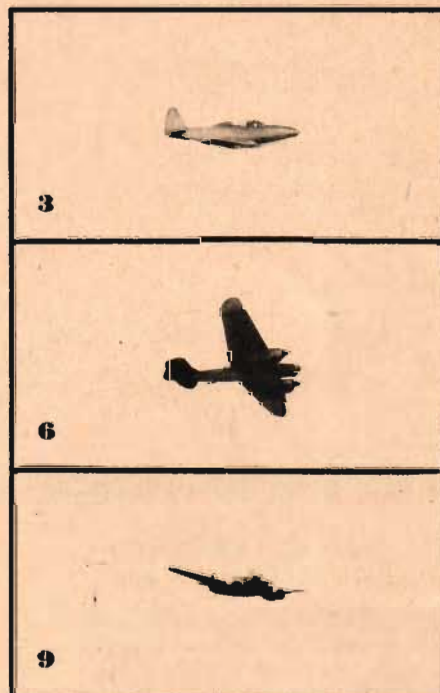
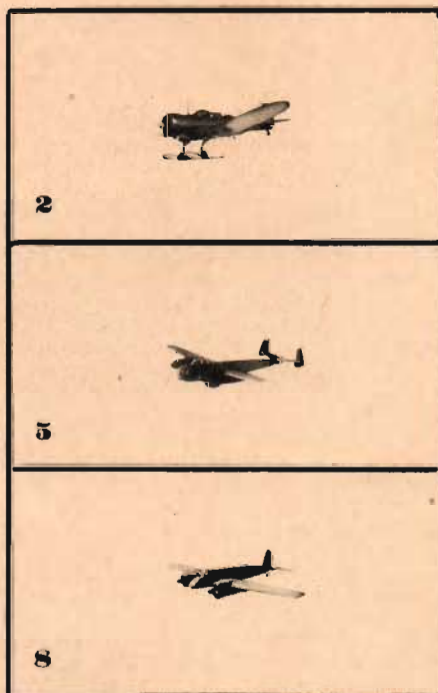
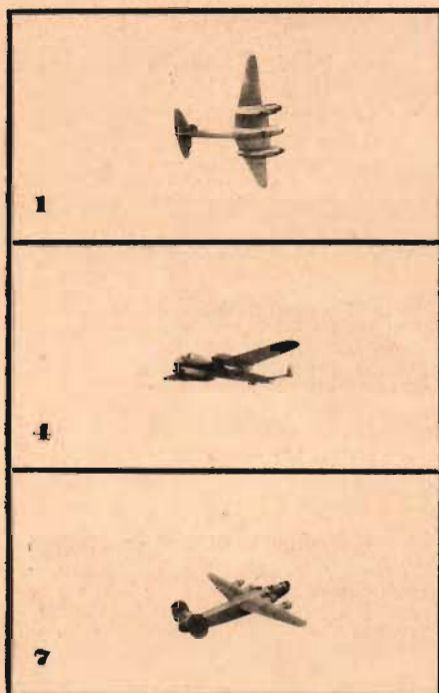
### O. Nordström & Co.

Finnmekanisk Verkstad

Fridhemsgatan 46 • Telefon 50 52 30  
STOCKHOLM



# FLYGPLANIDENTIFIERING NR 12



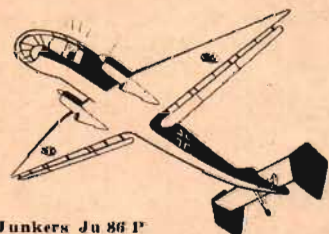
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 12 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

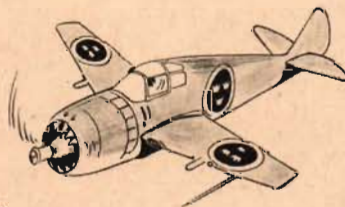
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyren är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 12 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 14/2 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 31. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Skriv »identifiering 12» på kuvertet.

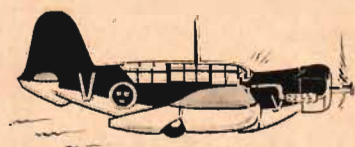
## KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 11



Junkers Ju 86 P



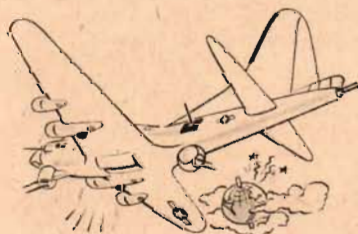
J 22



SAAB B 17



Pe-2



Boeing B-17 »Fortress»



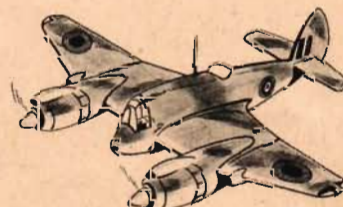
North American A-36 »Invaders»



Handley Page »Halifax»



Junkers Ju 88



Bristol »Beaufighters»



# LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 11

1



**JU 86 P:** Tvåmotorigt. Dubbla, kantiga stjärtsidplan. Långt framskjutande smala motorer. Flygkroppens undersida uppsvängd bakåt. Stjärtkon. Jfr B 3.

2



**J 22:** Tvårävskurna vingspetsar. Låg, triangulär fena. Trubbig nos. Flygkroppens översida sluttar kraftigt bakåt mot stjärten. Jfr Fw 190, Hellcat.

3



**B 17:** Tjock flygkropp. Stor, glastäckt överbyggnad. Kåpor för landningsställlet synliga under vingen. Liten spinfena under stjärtpetsen. Jfr Vengeance.

4



**Pe-2:** Tvåmotorigt. Dubbla, ovala stjärtsidplan. Hängande långa smala motorer. Spetsig nos. Uppbyggd huv. Jfr Me 110.

5



**B-17 »Fortress»:** Stor fena, långsamt sluttande framåt. Keptorn i stjärten, på flygkroppens över- och undersidor samt »skakorna» i nosen. Jfr Fw 200, TB 7.

6



**A-36 »Invader»:** Lång, spetsig nos. Kraftig kylare på flygkroppens undersida. Kantigt stjärtsidplan. Obs.: Bomber under vingarna samt dykbromsar. Jfr Spitfire, Me 109.

7



**HALIFAX:** Fyrmotorigt. Dubbla, framåt spetsiga stjärtsidplan. Høgt ansett stabillastor. Keptorn i stjärten och på flygkroppens översida. Jfr Lancaster.

8



**JU 88:** Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Långt framskjutande motorgondoler. Stor uppbyggd glastäckt nos. Osymmetriskt placerad utbyggnad under nosen. Rak och smal flygkropp. Jfr He 111, Wellington.

9



**BEAUFIGHTER:** Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Fenans framkant avrundad. Kort nos. Jfr Mosquito, Hs 129.

## Vinnarna i tionde etappen

Några lösare av FLYG:s identifierings-tävling har tydligen fått för sig, att samma typer aldrig kan återkomma, och därför har nr 1 i tionde etappen av många angivits till Vultee »Vengeance» och nr 3 till »Mosquito» istället för B 17 resp Me 210. Nr 5 »Lysander» har blivit Henschel Hs 126 på en del håll. Samma typ kan alltså komma tillbaka. Segrare i tionde etappen och vinnare av 25 kr blev krigsfriv. Bertil Hultman, Fältpost 70859. Tian vanns av hr Curt Björklund, Linkulla, Ljungsarp. Helårsprenumerationen gick till hr Gunnar Pettersson, Folkungagat, 8, Skara.

FLYG 3/45

## FLYGPLANIDENTIFIERING 12

### TÄVLINGSKUPONG.

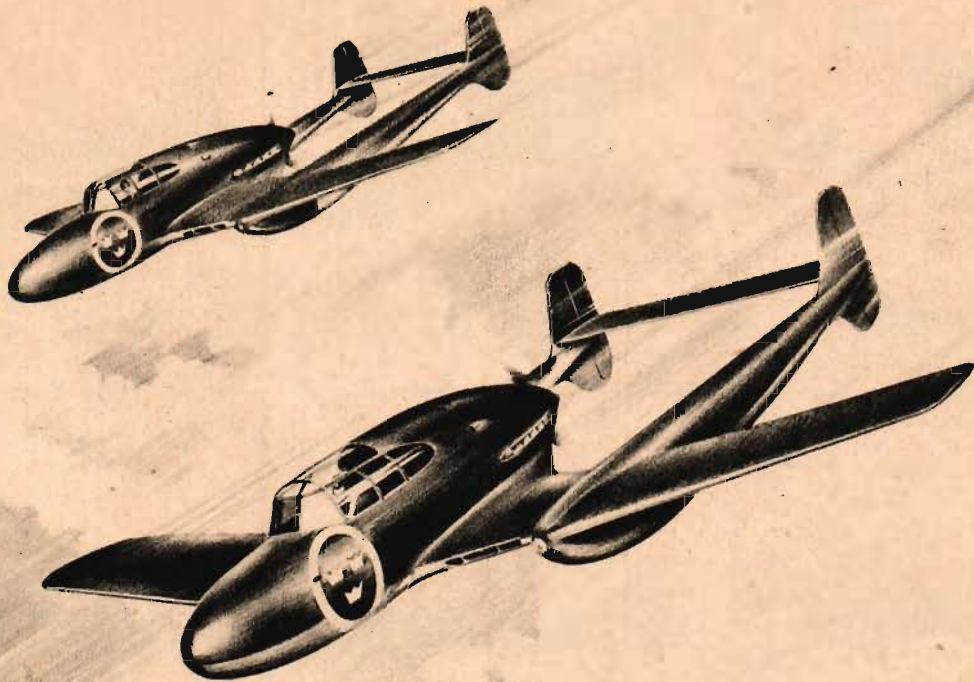
DE NIO FLYGPLANEN ÄR:

- |         |         |
|---------|---------|
| 5. .... | 5. .... |
| 1. .... | 6. .... |
| 2. .... | 7. .... |
| 3. .... | 8. .... |
| 4. .... | 9. .... |

NAMN: .....

ADRESS: .....





## NYTT SVENSKT JAKTPLAN

Det nya, enmotoriga jaktflygplanet SAAB-21 representerar nya principer för flygplanskonstruktion. Motorn är placerad bakom föraren i flygkroppens bakre del och driver en skjutande propeller. För att lämna plats för motor och propeller uppbäres stjärtpartiet av två bommar, fästade vid vingarna utanför flygkroppen. Denna konstruktion medför betydande fördelar, såsom god plats för stark beväpning och, då varken motor eller propeller skymmer, bättre sikt framåt. Flygplanet har visat prov på mycket goda flygegenskaper och serietillverkning har redan börjat. Liknande typer ha prövats i utlandet, men ha såvitt det är bekant, ännu icke uppnått serietillverkningsstadiet.

### Noshjul förkortar landningssträckan



För första gången i Sverige har sporrhjulet under planets bakre del ersatts med ett hjul längst fram i planets nos. I Amerika förekommer detta på de flesta flermotoriga plan, dock mera sällan på enmotoriga, beroende på svårigheten att fälla in hjulet i den motorförsedda nosen. Flera fördelar vinnes härigenom, bl. a. den kraftigare inbromsningen, som möjliggör basering även på små flygfält. Därför har just beredandet av plats för noshjulet varit ett av skälen för motorns ovanliga placering.

plats för noshjulet varit ett av skälen för motorns ovanliga placering.



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING • TROLLHÄTTAN