

Flyg



Nr 4
1945

SAAB BYGGER SPORTPLAN

Folkflygplantävlingen sid. 8-9

"FJÄLLSTORKAR" FLYKTINGHJÄLP

45
öre

FLYGTJÄNST



över hela Sverige
SVENSK FLYGTJÄNST A-B
ARSENALSGATAN 4, STOCKHOLM
Tel. växel 23 48 95

LUFTBEVAKNINGSSKÖLDEN



Naturlig storlek.

— märket som hedrar och pryder! Förgylld i blå emalj. Pris 3:— kr. Knyt samman kamratbanden — bär igenkänningstecknet — Luf-skölden. Rekvirera även vår stora katalog — gratis mot porto.

AERO-TJÄNST, Malmö

OUMBÄRLIG TILL FLYGETS UNIFORM



Pilot Uniform

Mey

Modell Pilot
Kr. 4:20
pr duss.

Modell Uniform
Kr. 3:80
pr duss.

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

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 likta MEY-KRAGEN

Säljes även hos flygföretagarnas markentorier.

A.B. MEY KRAGEN

G:la Brogatan 32 Tel. 10 76 26
STOCKHOLM C



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, oannonserade artiklar är ett uttryck för redaktionens och redaktionskommitténs åsikter. För åsikter, framförda i signerade artiklar svarar författaren.

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
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
" "	8.35	" Stockholm	10.40D
" Helsingfors	12.30	" "	14.00D
" "	12.30	" Åbo	13.20D
" Köpenhamn**	" "	" Berlin**	" V
" "	9.00	" "	11.00
" "	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
" "	" "	" Visby	12.15D
" "	11.15	" Wien**	" V
" "	" "	" "	" V
" "	8.30	" Åbo	10.55D
" Visby	12.45	" Stockholm	13.45D
" Wien**	" "	" "	" V
" Åbo	11.10	" Helsingfors	12.00D
" "	13.55	" Stockholm	14.00D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

* Trafik tisdagar, torsdagar och lördagar.
** På grund av rådande förhållanden vilka ofta nödvändiggöra tidtabellsändringar från dag till dag, kunna inga avgångs- och ankomsttider för flyglinjerna söder om Berlin längre publiceras. Av tabellen framgår dock vilka viktigare linjer, som trafikeras. Resenärerna kunna erhålla exakta Odsuppgifter 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:

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.

»En med kun 2 000 Timer» har missuppfattat uppgiften i den tecknade serien Krigsflyget över Atlanten, att man på julafton 1943 drack en skål med den pilot som just gjort den tiotusende atlantflygningen. Det var naturligtvis inte han som också gjort de 9 999 tidigare; de var fördelade på hundratals olika piloter. F. n. går ett flygplan i vardera riktningen över Atlanten var 22:a minut och man har under kriget flugit över 30 000 gånger över Nordatlanten. Så den där uppgiften i FLYG nr 1 var nog riktig.

»Cub»: Cessna »Airmaster» tillverkas av Cessna Aircraft Co, Wichita, Kansas, USA. Pris troligen omkring 7 500 dollar.

13-årig prenumerant: Modellplanvinschar finns att köpa hos Avesta Modellflygindustri, Avesta, eller direkt hos AB Ericsson & Stark, Ekbacksvägen 42, Ulvsunda.

Civilflyg: SE-AHD är mycket riktigt en GV-38. — Det tvåmotoriga planet på sid. 8 i FLYG nr 13/44 är ABA:s nattpostplan »Svalan» av typ Ju 86, den civila motsvarigheten till gamla bombaren B 3 i vårt flygvapen.

»Kalas», Lundsberg: Någon maximalgräns för längden på aspiranter vid flygvapnet är inte satt.

Lennart Persson, Tjörnarps: Då ni inte uppgivit vilket fel det var på ert färgsinnear är det svårt att ge Er något råd. Är ni färgblind torde inte det felet gå att avhjälpa med en aldrig så intensiv träning. Fel på det stereoskopiska seendet kan däremot ofta bortarbetas genom träning. Red.

Truedsson

presenterar

"ÖRNUNGEN"



En utmärkt nykomling i vår oerhört populära serie av »S-ettors». Spännvidd 874 mm. En verkligt tillförlitlig och välflygande modell. Byggsats med färdigsågade spryglar, utsågad kropp, lister, ilm etc. Ritningar i full skala medföljer.

Pris Kr. 4:50 + porto.

GLÖM ej att omgå skriva efter nya KATALOGEN som upptägar allt för modellbygge. Sändes mot 20 öre i frimärke.



Flygvapnet

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

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

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

ÖSTERSUND L. A. JONSSONS SKIDFABRIK STOCKHOLM

STOCKHOLMSKONTOR: STRANDVÄGEN 7 A.

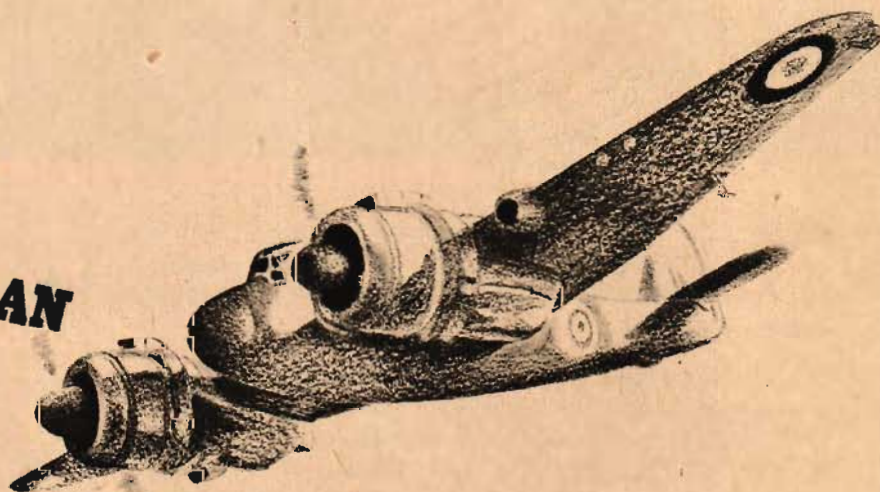
TELEFON: "SALÉNREDERIERNA" (MAMNANROP)

CIVIL- & KRIGSFlygplan

KONSTRUERADE OCH

BYGGDA AV EN

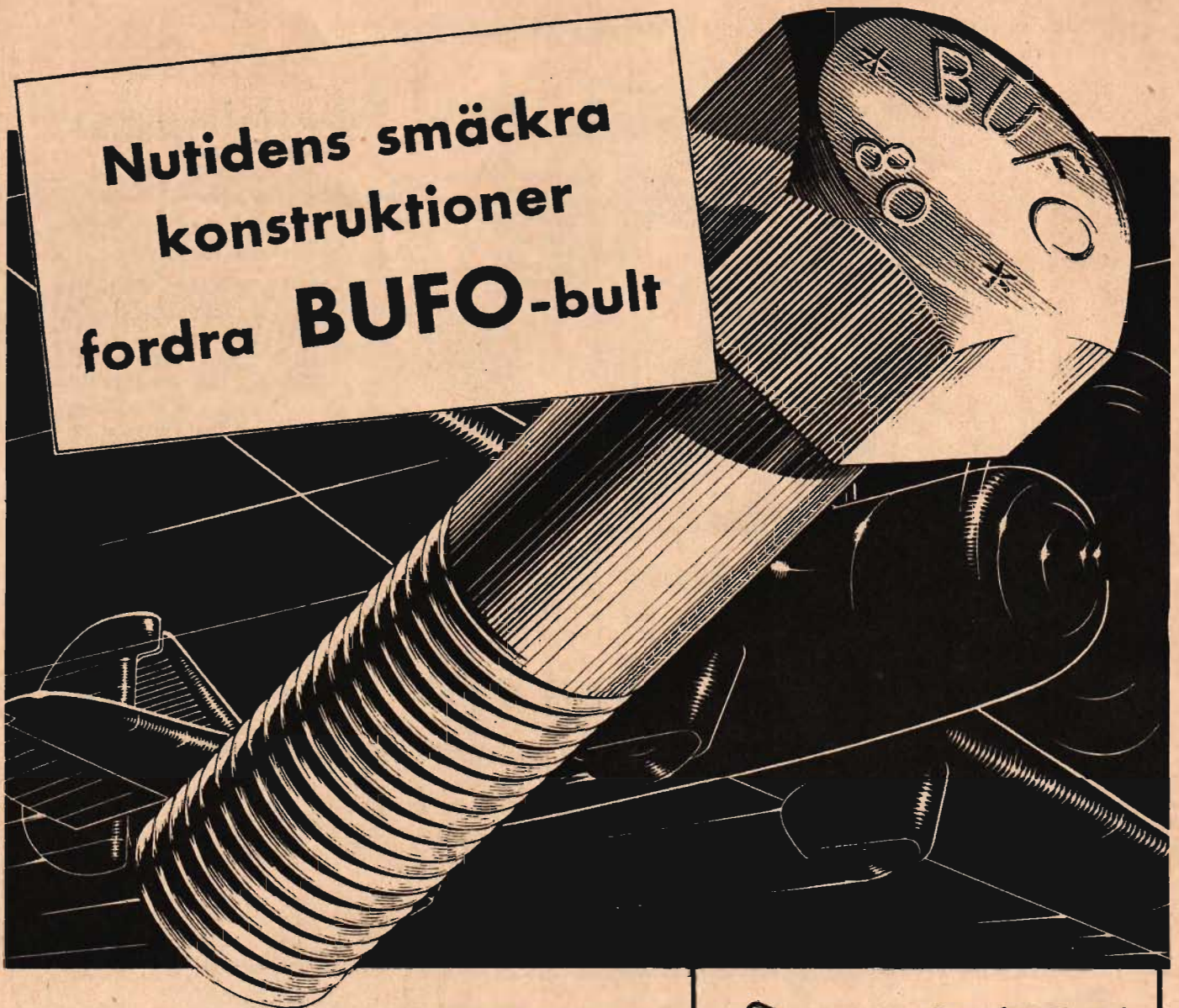
PIONJÄRORGANISATION INOM
DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN



Bristol

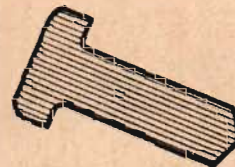
THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD · BRISTOL · ENGLAND

Nutidens smäckra
konstruktioner
fordra **BUFO**-bult

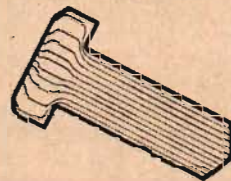


● Vår tids smäckra konstruktioner ställa helt andra krav på bultarna än tidigare. Bultens diameter måste bli mycket mindre men ändå skall bulten tåla samma belastning.

Den kallpressade Bufo-bulten motsvarar den moderne konstruktörens höga krav. Det svenska stålet, våra välbeprövade värmebehandlingsmetoder, våra kunniga arbetare och våra moderna maskiner möjliggöra en bultprodukt som Bufo, vilken med sina överlägsna hållfasthetsgenskaper förenar en ökad precision genom snävare mått-toleranser.



Den schematiska teckningen visar fasernas läge i en svarvad bult. Observera de avskurna faserna i bultbuvudet.



Teckningen här bredvid visar hur faserna i Bufo-bulten fortsätta utan avbrott mellan stammen och bultens huvud.

BULTFABRIKS^A/_B

HALLSTAHAMMAR





Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

DEN NYA LUFTFARTSMYNDIGHETEN

När det blev nödvändigt att skapa en luftfartsmyndighet nöjde man sig med att bekläda ett kansliråd i Kommunikationsdepartementet med sysslan. Nästa steg togs 1936, då Väg och Vatten fick ta hand om luftfarsärendena, en åtgärd som i allo bar prägeln av ett provisorium. Det är självklart att man nu måste ta steget fullt ut och skapa en fristående luftfartsmyndighet när vi stå inför öppnandet av efterkrigstidens väldiga flygtrafik. Den civila luftfarten kräver en luftfartsstyrelse, och Väg och Vatten måste på grund av utvecklingen inom sitt verkliga arbetsområde bli befriad från 1936 års onaturliga påhäng.

Det förslag som nu sett dagen till en självständig luftfartsstyrelse kan sålunda redan anses vara i hamn. Någon tanke på att förslaget icke skulle antas i princip kan icke finnas.

Förslaget innebär att ramen skapats för den nya organisationen, men det må genast utsägas att denna ram är tillmätt efter allt för knappt beräknade mått. Men fortsättning följer helt säkert.

Den nya styrelsen har mera sin förebild i direktionen för ett aktieföretag än i våra äldre centrala ämbetsverk. Den nya luftfartsdirektören blir liksom verkställande direktören i ett företag ensam beslutande i de flesta frågor, medan sådana av större räckvidd avgörs av en styrelse, som sålunda motsvarar bolagsstyrelsen. Liknelsen är desto mera träffande som ingen av styrelsens medlemmar skall vara tjänsteman i Luftfartsstyrelsen — vi märker skillnaden mot t. ex. Järnvägsstyrelsen. De fyra styrelseledamöterna skall representera sakkunskapen inom den civila luftfarten, näringslivet, utrikesfrågor och krigsmakten, d. v. s. flygvapnet; och bildar således tillsammans med luftfartsdirektören en i eminent mening allsidigt sakkunnig styrelse.

Det är sålunda väl ställt med den högsta ledningen. Fullt så nöjd kan man icke bli över förslaget beträffande tjänstemannakårens organisation. Den är som sagt tilltagen i snävaste laget men dessutom har förslaget småsnålat beträffande lönerna — byråcheferna vid andra centrala ämbetsverk ha t. ex. här utbytts mot byrådirektörer. Det är orimligt att sätta luftfartens ämbetsmän i en lägre klass än deras kolleger annorstädes. Men den saken kan lätt avhjälpas av regeringen eller i vidrigt fall av riksdagen.

Med tillsättandet av detta nya självständiga ämbetsverk har icke alla luftfartsfrågor kommit under en hatt. Flygplatsbyggandet skall fortfarande handhas av Väg och Vatten, vars arbete skall grundas på förberedelser vidtagna av Luftfartsstyrelsen. Detta är tvevelsutän en praktisk anordning ur både arbets- och sparsamhetssynpunkter. Något mera tveksam ställer man sig beträffande förslaget att låta Telegrafstyrelsen handha anläggningsarbetet och underhållet av flygledernas radiofyror. Men om erfarenheten skulle visa att denna verksamhet bättre handhas av Luftfartsstyrelsen blir det lätt att framdeles göra en ändring.

Upprättandet av detta nya ämbetsverk eller rättare sagt luftfartsavdelningens utbrytande ur Väg och Vatten betecknar ett avsevärt steg i utvecklingen och är på sitt sätt ett uttryck för denna. Titeln luftfartsdirektör — som helt säkert kommer att innehas av nuvarande luftfartsmyndigheten, byråchefen Carl Ljungberg — är icke vacker men säger precis vad befattningen innebär. Luftfartsdirektören blir en verkställande direktör i det vittutgrenade företaget som går under den gemensamma benämningen civil luftfart. Det kommer alla dess skilda grenar att ha stor nytta av. Men nog tycker man att chefen för detta nya och efter nya principer organiserade självständiga ämbetsverk kunnat få den gamla titeln överdirektör.

Försäkra

- FORAREN
- LASTEN
- BILEN



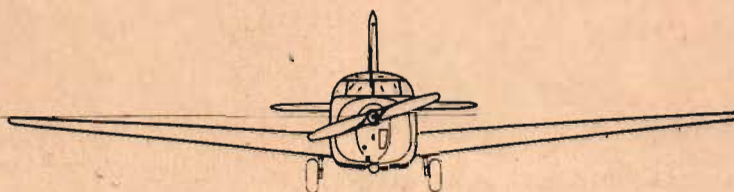
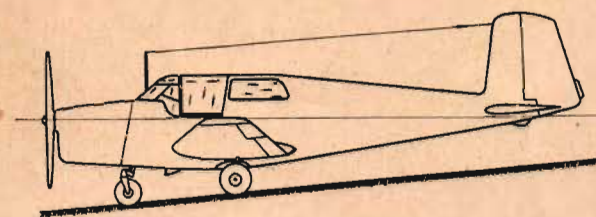
Låga premier!

Ständigt ökat
förtroende

Trafik

Specialbolag för automobilförsäkring. Kungsgatan 9, Stockholm. Tel. 23 21 20.

SAAB BYGGER SPORTFLYGPLAN



A. J. ANDERSSON

GER FLYG SYNPKTER PÅ SPORTPLAN

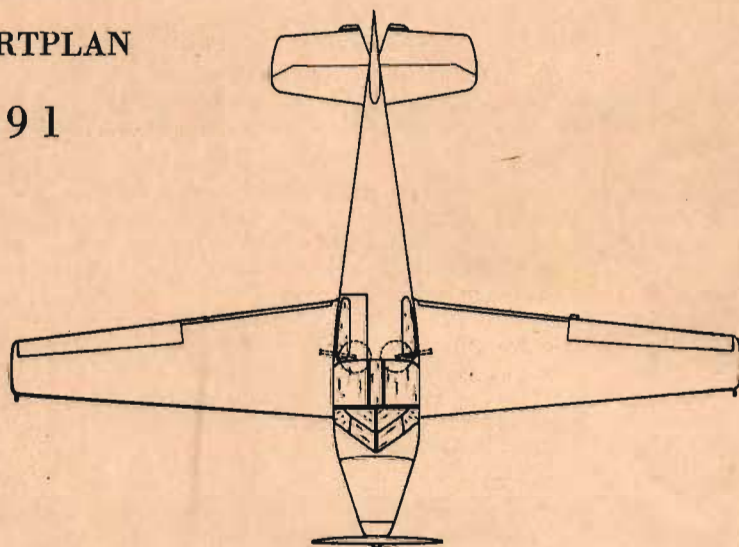
OCH FRÄMST SAAB-91

Svenska Aeroplantiebolaget håller på och bygger ett helsvenskt sportflygplan i helmetall och av modern typ. Planet blir försett med noshjul och får alternativt två eller tre sitsar. Om detta berättar här nedan SAAB-konstruktören A. J. Andersson, tidigare chefskonstruktör hos den tyska firman Bücker, där han konstruerat de kända småplanen »Jungmann», utomordentligt tvåsitsigt skolflygplan, »Jungmeister», på sin tid kallat världens kanske bästa ensitsiga övnings- och konstflygplan, samt »Bestmann», som nu byggs på licens av Hägglund & Söner och antagits som skolflygplan (Sk-25) av flygvapnet. Om priset vill SAAB ännu inte yttra sig bestämt. En uppgift om 30.000 kr har synts men man måste nog säga, att det vore önskvärt med ett lägre pris — icke över 25.000 kr, vilket SAAB-ledningen säkerligen också är på det klara med. Beträffande SAAB-91:ans vikter, så är dessa ännu inte absolut fastställda. 550—575 kg har nämnts men det är den ungefärliga tomvikten. Tillsatsvikten torde bli omkring 330 kg och flygvikten c:a 900 kg.

För att börja från början, så är det bäst att göra klart för sig vad som egentligen menas med ett sportflygplan. Eftersom begreppen säkert varierar något i olika länder skall jag försöka att hålla mig till svenska förhållanden.

Med ett sportflygplan menar man väl i allmänhet ett flygplan, som ägs antingen av en privatman eller någon klubb och som flygs av ägaren eller klubbmedlemmarna själva, alltså — i motsats till kommersiella flygplan — ej av yrkesmässiga förare.

För att få fram en flygplantyp, som här i landet kan tillverkas i tillräckligt antal för att uppnå rimligt pris, måste säkerligen en och samma typ kunna användas för båda de nämnda ändamålen. Den private flygplanägaren lägger väl i allmänhet största vikten vid att ha ett plan, som går att använda för resor, och han fordrar givetvis en så pass



ÖVERSIKTSRITNING PÅ SAAB-91 visar det låga, långt bak placerade landstället, den breda kroppssektionen, som påminner om Bücker »Bestmann». Yttre måtten är: spännvidd 10,6 m, längd 7,8 m, höjd 2,2 m och vingyta 13,6 m². En lavering av en flygande SAAB-91 finns på sid. 9.

hög marschhastighet, att han verkligen vinner något i tid på att flyga gentemot att åka bil.

Klubbarna däremot använder sina flygplan i rätt stor utsträckning för flygningar kring hemflygplatsen och fäster alltså inte fullt så stor vikt vid planets hastighet och räckvidd. Däremot tillkommer för klubbarnas vidkommande en annan fordran, och den är att planet måste kunna användas för utbildningsändamål.

Givetvis spelar priset en avsevärd roll, såväl för privatmannen som för klubbarna, och det är ju klart att de uppställda fordringarna måste ses mot bakgrunden av det pris, man är villig att betala.

2- eller 3-sitsigt plan

Om man nu skall försöka tänka sig ett plan, som skall passa såväl för klubbar som för privatflygare, får man först tänka ut hur många platser flygplanet skall ha. Jag skulle tro att de flesta plan, som här i landet används privat eller av flygklubbar till största delen flygs med en eller två personer ombord. Detta beror kanske på att småplan hittills alltid varit 2-sitsiga. Om man talar med folk i flygklubbarna, märker man att önskemålen i stor utsträckning går mot 4-sitsiga plan. Detta förutsätter med all säkerhet ganska stora och dyrbara plan, varför jag skulle tro att en lämplig kompromisslösning är ett i huvudsak 2-sitsigt plan, som har möjlighet att medföra ytterligare en passagerare.

Om vi nu tänker oss ett sådant 2- till 3-sitsigt plan, som skall vara användbart för utbildning och samtidigt skall vara ett bra reseplan, som krävs nu för tiden otvivelaktigt att de två huvudsitsarna är placerade bredvid varandra. Detta arrangemang är fördelaktigt med hänsyn till att tyngdpunkten ej förflyttas vid övergång från enmans- till tvåmansbesättning. Vidare erfordras dubbelkommando, som lätt skall kunna borttas från den ena sitsen. Rattstyrning är vanlig i amerikanska småplan, men personligen föredrar jag spak i flygplan, där icke styrkrafternas storlek gör att ratten verkligen underlättar styrningen.

Planet får icke vara trångt utan bör bjuda ungefär samma utrymme i bredd- och höjdlid som en ordinär småbil. Sitsarna bör vara övertäckta. Den gamla föreställningen att man inte får frisk luft i en kabin torde väl numera vara avskrivnen. Jag har flugit plan, där en välordnad ventilation medfört att man haft betydligt bättre luft i den täckta varianten än i den öppna, emedan den öppna typens sittrum varit svårt att hålla fritt från avgaser.

Det skall också vara lätt att komma i och ur sitsarna, särskilt om planet skall användas till övningar i avancerad flygning eller överhuvudtaget för sådan flygning, där fallskärm kan tänkas komma till användning.

Marschfarten bör inte gärna ligga under 200 km/t och man skall kunna flyga sträckor på 600 km med tillräcklig marginal för motvind, dåligt väder vid ankomstflygplatsen etc. Planets räckvidd vid marschfart

I METALL

bör sålunda ligga någonstans i närheten av 1.000 km.

Planet bör helst ha radio som standardutrustning; i varje fall skall alla förberedelser för en inmontering av radio vara gjorda.

SAAB:s nya projekt

Jag förråder med säkerhet ingen hemlighet, om jag talar om att vi vid SAAB sedan några månader tillbaka arbetar på ett plan av just denna typ, och mina reflexioner ansluter sig huvudsakligen till de förarbeten, som gjorts på denna typ — SAAB—91.

Som alltid, när det gäller flygplan, måste man sätta *säkerheten* i allra första rummet.

Om vi börjar med säkerheten, då planet befinner sig i *luften*, så är det ju viktigast att stabiliteten kring alla axlar är fullgod och att planet är fritt från tendenser till vinkning vid överstegring samt överhuvudtaget är under full kontroll även i överstegrat tillstånd.

Flygsäkerheten i luften hänger givetvis även samman med planetets hållfasthet och tillförlitligheten hos styrorgan, motorinstallation o. s. v.

Till för flygsäkerheten betydelsefulla faktorer måste även räknas sikten. Detta har, fast det kan låta egendomligt, fört till valet av det lågvingade utförandet. Det är nämligen inte *passagerarnas utan förarens sikt*, som spelar största rollen i luften, och denna senare blir vid ett högvingat plan av konventionell typ miserabel, i synnerhet då man som bäst behöver den, d. v. s. i landningsvarvet. På det högvingade planet täcker nämligen den inre vingen under en sväng just den del av flygplatsen och den del av luftrummet, där man verkligen behöver se upp.

I fråga om fast eller fällbar vinge har vi valt det fasta utförandet, eftersom ingen fullt tillförlitlig läsmekanism för fällbara vingar tycks existera.

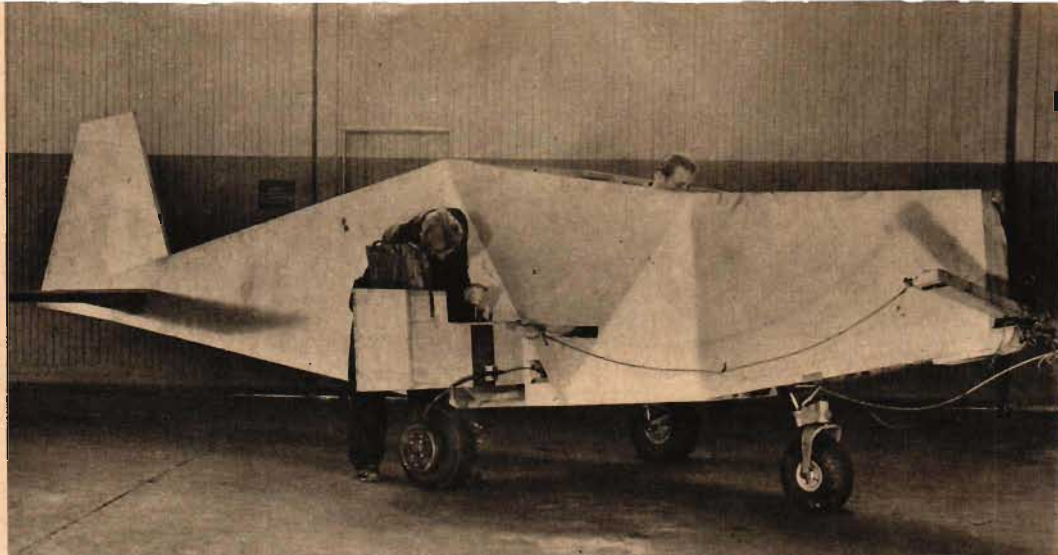
Jag känner till alltför många olycksfall med katastrofala följder, som hänt med bristfälligt låsta s. k. fällbara vingar.

På det nya SAAB-projektet kan emellertid vingarna avmonteras eller monteras av 3 man på 10—15 min. Skevroderstyrning, vingklaffmekanism och pitotrörledning har automatiska kopplingar.

En annan sak, som också har betydelse för flygsäkerheten, är att styrorganen skall vara robusta och så inbyggda, att främmande föremål ej kan blockera dem. De enda delar av styrinrättningen, som överhuvudtaget kan nås från förarrummet, är spakarna och pedalerna. Förarrummet är så väl avskärmat, att främmande föremål ej kan komma ut och vandra kring i skrovet.

Säkerheten på marken

Om vi nu tänker på *säkerheten på marken* samt vid start och landning, så återkommer givetvis en del av de ovan nämnda synpunkterna. Sikten för föraren är i alla lägen lika viktig och med den trafikäthet, man kan vänta sig på flygplatserna i en rätt nära framtid, måste sikten på marken med säkerhet göras åtskilligt mycket bättre än vad den är på nutida flygplan. Vi ser redan av olycksfallsrapporter att flygplan ganska ofta kolliderar på marken och att följderna kan bli ganska svåra.



KÖRTRAPP TILL SAAB-91 är denna underliga skapelse. Med den provas, hur flygplanet kommer att bära sig åt vid körning på marken.

Det bästa för att inte säga enda sättet att uppnå fullgod sikt på marken från ett motorigt plan är att förse maskinen med noshjulstäl i stället för den hittills brukliga landstället. Då har man praktiskt taget hela synfältet framåt fullkomligt fritt, så att man kan se marken endast något 10-tal meter framför planet's nos.

Detta är emellertid inte den enda fördel man har av ett noshjulstäl. Enligt samstämmiga uppgifter underlättar nämligen noshjulstället landningen i oerhört hög grad, vilket ju är särskilt viktigt för ett flygplan, som skall flygas av amatörer.

Noshjulstället minskar, ja, praktiskt taget eliminerar risken för rundslagning, även om kanske själva noshjulstället av någon anledning skulle vara defekt, detta på grund av att huvudhjulstället är placerat betydligt längre bakåt och dessutom är betydligt lägre än vid konventionellt landstäl.

En annan sak, som är viktig vid stark trafik, är att styrbarheten på marken är god. Nu är ju denna vid normala flygplan med styrbart sporrhjul fullt acceptabel, men den blir ännu mycket bättre med ett väl konstruerat noshjulstäl. Detta gäller även vid sättning i sidvind.

Att tänka på vid nödlandning

Slutligen har vi säkerheten vid nödlandning, som visserligen är någonting mycket obehagligt att tänka på, men som man tyvärr måste ta med i räkningen, så länge man flyger omkring med enmotoriga plan. Här gäller givetvis i förstärkt grad fordringarna på fullkomligt perfekta manöveregenskaper och dito stabilitet.

För att man med framgång skall kunna »landa i hög» i oländig terräng fordras ovillkorligen, att planet kan »stallas» ned med bibehållen kontroll.

Nödlandningen sätter också den övre gränsen för vingbelastningen, som ej bör överstiga cirka 70 kg/m², om planet har vingklaffar.

I allmänhet anses att en nödlandning är riskfriare, om landstället är indraget. Denna synpunkt jämte den ökning i hastighet man framför allt räckvidd, som erhålles med ett indragbart landstäl, föranledde oss att utföra vårt sportplan med ett sådant landstäl.

På en lerig åker eller en myr bör man nog landa med infällt landstäl, men frågan är, om det inte är bäst att ha landstället ute, om man tänker nödlanda i en stenig skogsbacke, eftersom landstället har ganska stor arbetsupptagningsförmåga.

Vad som gjorde att vi utan längre betänkande valde lågvingat utförande var, utom vad som förut sagts om sikten, det allmänt

kända faktum, att ett lågvingat plan vid nödlandningen skyddar besättning och passagerare mot skador på ett helt annat sätt än ett högvingat, där vingen i stället för att ta upp deformationsarbete vid kraschen har en viss benägenhet att ramla ned och slå ihjäl besättningen. Att den högre belägna tyngdpunkten på ett högvingat plan därtill ökar risk för rundslagning är givet. Med ett lågvingat plan av något så när robust konstruktion kan i allmänhet en buklandning med indraget landningsstäl genomföras med ytterst små skador. Vi har på militärplan ofta sett att skadorna inskränkt sig till några bucklor i botten och ett och annat intryckt spant.

Dessa erfarenheter, som vunnits med lättmetallplan, har — jämte det faktum att SAAB är bäst inrättat för lättmetallbearbetning — bestämt oss för att utföra vårt sportplan i helmetall. Undantag utgör roder och vingbakkant. Hittills har ju den svetsade stålörskonstruktionsen ansatts stå främst, då det gäller att klara sig vid nödlandning och smärre haverier.

De senaste årens erfarenheter ger emellertid vid handen, att en väl utförd lättmetallkonstruktion är helt jämbördig i detta avseende. Planet's plåtklädda buk rutschar lätt över marken, under det att ett stålörsskelett har en benägenhet att sticka ut genom klädseln och ger en mycket kraftig bromsning, som kan orsaka att besättningen kastas framåt och skadas, ja t. o. m. bryter nacken.

Trä har som bekant synnerligen dålig arbetsupptagningsförmåga vid en krasch och bildar splittror och flisor, som kan ge besättningen otäcka skador.

En annan sak, som är viktig vid nödlandningar, är att brandrisken skall göras så liten som möjligt. Detta har vi försökt uppnå genom att placera bränsletanken så långt bakåt, att den — mänskligt att döma — ej skall kunna bli skadad vid haverier av den typ, som jag nyss talat om.

Låga underhållskostnader

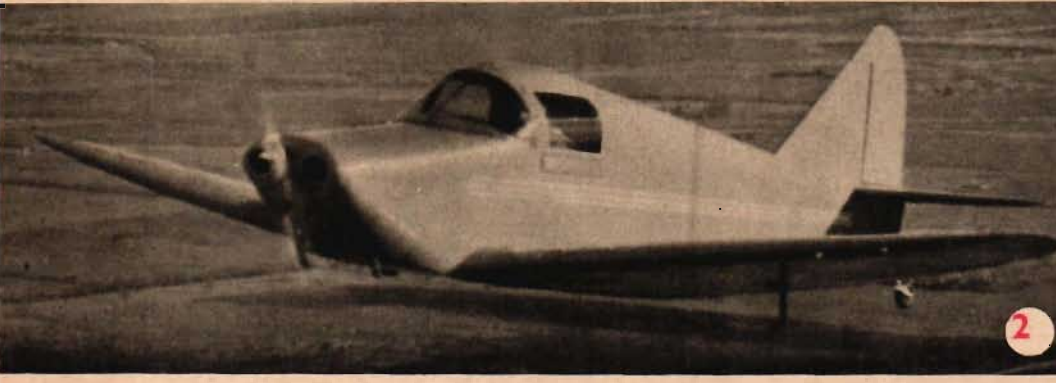
En annan fördel med lättmetallkonstruktionen är att underhållskostnaderna med säkerhet är avsevärt mycket lägre än för plan av annan konstruktion. Dessutom är ett metallplan betydligt oömmare att handskas med och kan stå ute utan att ta någon skada av väder och vind.

Hittills har man nog ansett att metallkonstruktion för plan av ifrågavarande klass skulle ställa sig tyngre än blandad konstruktion eller ren träkonstruktion. Våra undersökningar visar emellertid att detta icke är

(Forts. på sid. 14.)



1



2

FOLKFLYGTÄVLINGEN

TVASITSARNA PÅ TAPETEN:

Man behöver ej vara miljonär för att äga ett tvåsitsigt sportplan. Rösta alltså på den av de fyra här presenterade typerna som ni gillar bäst. Tävlningen började i FLYG nr 25-26/44 och här är femte 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. 22. Svaren på etapp nr 5 skall vara poststämplade senast den 8 mars och kuverten skall märkas »Folkflygplanet V», adr.: FLYG, Västmannagatan 69, Stockholm.

Typ nr 1: KZ-III (överst t v), danskt högvingsat sportplan med 90 hk motor. Maxfart 180 km/t.

Typ nr 2: Culver »Cadet» (här bredvid), amerikanskt lågvingsat sportplan med 75 hk motor. Maxfart 225 km/t.

VILKEN TVASITSARE ÄR BERT IDEAL?

En stor del av de »utomstående» sportflygare, som på »folkflygredaktörens» förfrågan yttrade sig om det nya svenska planet BHT—I »Beauty» sade ungefär något i den här stilen.

— Alla tiders kärra! Synd bara att den inte är tvåsitsig.

Detta är typiskt och visar vilken av de båda kategorierna en- och tvåsitsare kan påräkna den största marknaden. Ensam vill man kanske flyga de första åren — i synnerhet om man är en blyg eller stram herre, en ensamvarg — men till slut gör sig behovet av sällskap gällande och då skulle man nog vilja ha en sits till i planet!

Det finns många andra orsaker till »ensamlängtan» — t. ex. rädsla att ta ansvar för en passagerare — men i allmänhet ger denna egenhet med sig så småningom. De som under kriget gjort målflygningar för luftvärnet m. m. vet hur otäckt långtråkigt det kan bli att sitta pin solo flera timmar, när man ofta inte ens får dyka och »ha sig». Med några hundra flygtimmar på nacken — om inte förr — börjar man alltså längta efter sällskap i flygplanet.

De flesta privatflygplan som tillverkats är tvåsitsiga — de har den ojämförligt största avsättningen. Amerikanerna har gått i täten från första början, åtminstone när det gäller att få jättelika försäljningssiffror. Tänk exempelvis på Cubarna, talrika nästan som gräsparvarna. Det har sagts att dessa Piperflygplan före kriget uppnått följande

sagolika framgång: av USA:s samtliga flygplan utgjorde Cubarna en fjärdedel! Uppgiften är kanske behäftad med någon överdrift, men i så fall »betecknande överdrift», vilken anses vara släkt med lögnen på tämligen långt håll...

De tvåsitsiga Cubarna (de flesta med 50—65 hk motor) har länge varit urtypen för sportplan och torde inte ha sjungit sig hes ännu. Därför har red. låtit denna urtyp presenteras i folkflygtävlingens femte etapp med det danska flygplanet KZ—III, som dock tack vare bl. a. klaffar och slots är en ädlare fågel.

Någon invänder säkert: »Jamen, Piper »Clipper» är väl den egentliga representanten för firman?» — Jovisst, för firman men inte för standardtypen i fråga. »Clipper» är förresten ingalunda någon typisk Piperprodukt (ursprungligen konstruerad av den utomstående mr Applegate).

Det kommer alltid att finnas folk som vill ha sjöplan. Dem står det fritt att rösta på den lilla amfibien Piper »Clipper». Om de inte föredrar att sätta tofflor på KZ—III:an. Det beror ju också på om herrar sjöfantaster vill flyga även under vintern, i vilket fall »Clippern» inte är fullt så lyckad.

Så kommer vi fram till en oundgänglig — och oförgånglig — sak: utvecklingen. Cubar och dithörande av i huvudsak samma typ har av framstegsvänner smått äreriktigt benämnts »Skrubbar». Resultat: bl a

de två övriga typerna i denna etapp. »Tvi för högvingsade flygplan!» har Culverfabriken utropat och byggt »Cadet», representant för den andra huvudgruppen inom amerikanskt privatflyg, det lågvingsade planet, utsökt elegant »strömlinjerat» med infällbart landställ och slots. En modern typ, som kommer att stå sig länge.

Ju enklare det blir att flyga, desto fler som köper flygplan! Helst bör det vara lika lätt som att köra bil! Så resonerade herrar konstruktörer och så har det trehjuliga landstället skapats. Vindriktningen spelar knappt någon roll när man sitter och litrar på ett stadigt hjul under nosen.

Trehjulstället är det nyaste nya — och det har nu av SAAB introducerats i Sverige. Jaktplanet 21:an har sådant infällbart ställ och likaså SAAB:s nya sportplan SAAB—91 — en sensationell nyhet som FLYG bjuder sin läsekrets i detta nummer.

SAAB—91 är up-to-date i alla avseenden. A. J. »Bücker-Anderssons» stora erfarenhet från tysk sportplantillverkning borgar för att alla moderniteter använts på rätt sätt. Både »A. J.» och SAAB—91:an är en heder för Sverige. Läs för övrigt om planet på sid. 6—7 i detta nummer.

En sak som bör observeras beträffande flygplanen i denna etapp är att samtliga har sitsarna bredvid varandra. Detta är ingen tillfällighet — tiden fordrar större bekvämlighet och bättre kontakt! Visserligen har flygfabrikerna varit vankelmodiga och

JÄMFÖRELSETABELL ÖVER TVASITSARNA

TYP	Hk	Max-hast km/t	Marsch-hast km/t	Landn.-hast km/t	Stig-hast m/sek	Topp-höjd m	Flyg-sträcka km	Spv m	Längd m	Höjd m	Ving-yta m ²	Tom-vikt kg	Flyg-vikt kg	Vingbel kg/m ²	Effekt-hel kg/hk
KZ-III	90	180	160	55	3	4.000	500	9,6	6,6	2,1	13,0	385	650	50	7,2
Culver »Cadet»	75	225	193	72,4	4	5.335	965	8,1	5,3	1,6	11,1	327	592	42,2	7,9
SAAB-91	100—150		200					10,6	7,8	2,2	13,6	c:a 570	c:a 900		
Piper »Clippers»	150	164	137	72	3,8	3.350	800	10,51	7,62	2,44	17,02	453	680	40,0	4,5

än byggt sitsarna i tandem, än sida-vid-sida, men man ser numera tydligt att sidsitsanordningen slagit ut tandem-d:o.

SAAB—91:an konstruerades ursprungligen tvåsitsig men sedermera har man satt in ännu en plats bakom högra sitsen. Planet är alltså egentligen tvåsitsigt och kan räknas till denna tävlingsetapps kategori — om reservsitsen inte fördyrar nämnvärt så är det ju inget ont i att ha en sådan!

Om vi tittar på jämförelsetabellen på sid. 8 märker vi att det finns stora luckor på SAAB—91:an. Detta beror på att SAAB inte vill offentliggöra prestanda förrän planet har flugit — d v s man vill inte släppa ut siffror som kanske inte står sig i praktiken.

Men 91:an är ju inget militärflygplan, varför uppgifterna inte kommer att hemlighållas längre än absolut nödvändigt. Så snart planet flugit kan folkflygtävlarna alltså fylla i tabellen! Men även utan dessa siffror kan man göra tämligen säkra jämförelser. Se t ex på bilden här t h.

Femte etappens flygplan

Här följer en kort karakteristik samt de fyra typernas för- och nackdelar — data och prestanda i tabellen på sid. 8.

Typ nr 1: KZ—III, danskt högvingat sportplan med fast landställ, byggt av KZ-fabriken i Köpenhamn. Kropp av stålrör med dukklädsel. Motor: 90 hk Cirrus »Minor». Vingklaffar och slots. Pris c:a 17.000 kr. Fullständig beskrivning i FLYG nr 1/45. — **Fördelar:** Idiotsäker. Fenomenala start- och landningsegenskaper. Robust konstruktion. — **Nackdelar:** Låg hastighet (stöttorna har stort luftmotstånd).

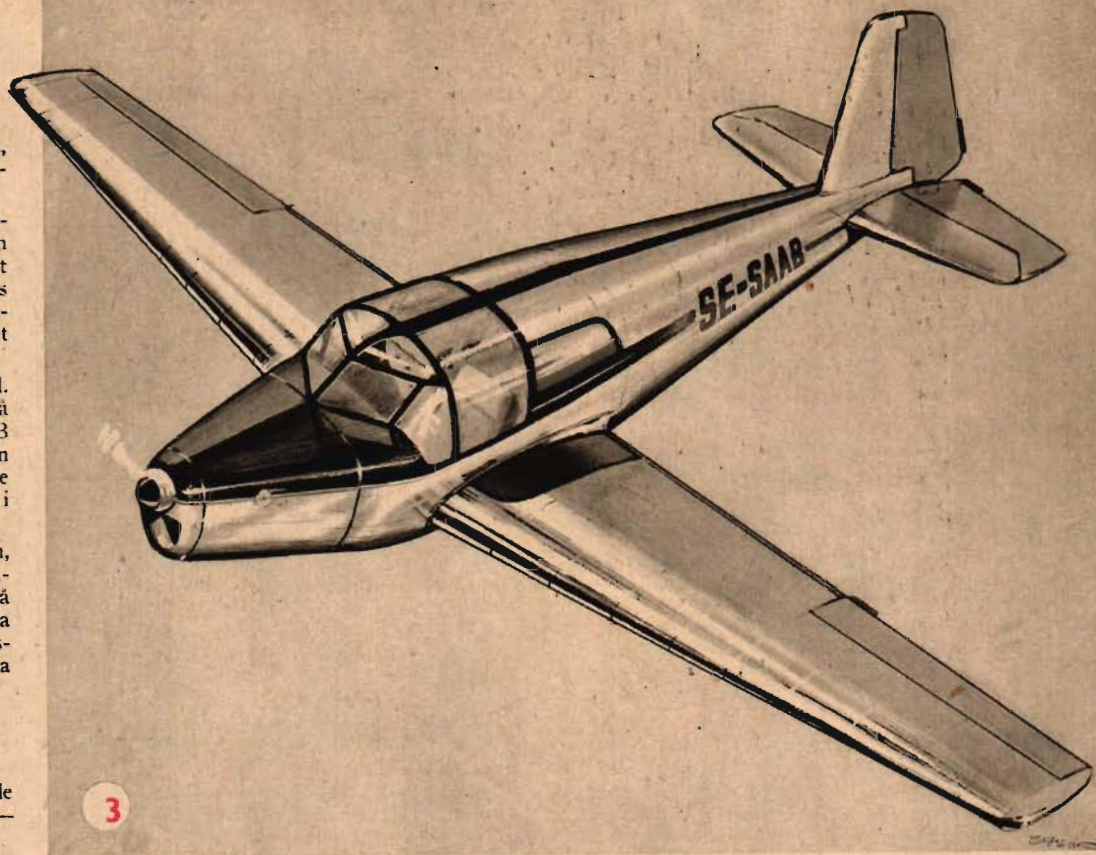
Typ nr 2: Culver »Cadets», amerikanskt lågvingat sportplan med infällbart landställ, byggt av Culver Aircraft Corp, Port Columbus, Ohio. Kropp av »bakad» plywood. Motor: 75 hk Continental. Ställbar propeller. Vingklaffar. Pris 2.395 dollar. — **Fördelar:** God hastighet med tämligen svag motor (aerodyn. fulländad). Estetiskt tilltalande. — **Nackdelar:** Tja, möjligen att planet ej har trehjulstätt.

Typ nr 3: SAAB—91, svenskt lågvingat sportplan av utsökt kvalitet med infällbart trehjulstätt, byggt av Svenska Aeroplan AB, Linköping. Skalkonstruktion i lättmetall. Motor i prototypen: 130 hk Gipsy »Major» (motortyp i serien ej fastställd). Pris c:a 25—30.000 kr. — **Fördelar:** Utomordentligt goda start- och landningsegenskaper (noshjul). God hastighet. Stor motorstyrka, varigenom motorn skonas på marscharv. Låga underhållskostnader på motor och flygplan. (Läs i övrigt artiklarna på sid. 6 och 19.) — **Nackdelar:** Högt inköpspris (vilket emellertid förräntar sig tack vare den goda kvaliteten).

Typ nr 4: Piper »Clippers», amerikanskt högvingat amfibie, byggt hos Piper Aircraft Corp, Lock Haven, Penna. Kropp av korrosionsbeständig metallplåt med tre vattentäta skott. Motor: 150 hk (t ex, Continental). Pris c:a 2.500 dollar. — **Fördelar:** Hör hemma både på vatten och land (sommartid). — **Nackdelar:** Får troligen stå i hangar vintertid. M. m.

Typ nr 4: Piper »Clippers», amerikanskt amfibie med 150 hk motor. Maxfart 164 km/t.

FLYG 4/45



Typ nr 3: SAAB-91, det nya svenska lågvingade sportplanet med infällbart trehjulstätt och 100—150 hk motor. Marschfart c:a 200 km/t. Teckning av Sason.

Och så röstar vi!

Detta var sista etappen, nästa gång (i april) blir det fråga om slutkampen. Således ännu en chans att vinna en hundralapp! De närmaste numren kommer att innehålla nytt från folkflygplanfronten över hela jordklotet. Följ med i denna viktiga fråga!

Pro Mille.

NAMNLÖS vann etapp nr 2

Andra etappen av folkflygplantävlingen är avgjord. Det blev följande placering mellan de olika flygplanen:

- 1) Topsy S—2 (typ nr 3), som fick 55 % av de insända rösterna.
- 2) Stürmer (typ nr 4) med 23,25 %.
- 3) AM—6 (typ nr 2) med 15,88 %.
- 4) Hi—20 »Mose» (typ nr 1) med 5,87 %.

Kommentarerna hoppar vi över så länge och kastar oss in på prislistan. De lyckliga vinnarna är denna gång följande (d v s segraren har glömt att skriva sitt namn och endast satt ut sin adress — han ombedes alltså att snarast meddela sitt namn till FLYG:s redaktion):

100 kr till:

- 1) »Herr Okänd», Box 73, Nykvarn.
- 2) Harry Linstam, Box 5, Norra Björke.

50 kr till:

- 3) Lennart Johansson, Hagryd, Box 32, Kullavik.
- 4) Eric Hildingsson, c/o Aronsson, Tegnérgatan 59, Stockholm.

25 kr till:

- 5) N. Harry Qvarnström, Ö. Ekuddsgatan 13, Vaxholm.
- 6) Bengt Olsén, c/o Arén, Sunneg. 48 A, Stockholm.
- 7) Henning Möller, Kyrkogårdsv. 113, Enskede.
- 8) Olof Bröms, Box 947, Leksand.
- 9) Bengt J:son Westlund, Östantorpsvägen 9, Ätvidaberg.
- 10) Carl-Erik Edqvist, Slottsv. 5, Vingåker.
- 11) Arne Karlsson, Björkelund, Förlösa.
- 12) Per Eckerbom, Staglabergsg. 9, Växjö.
- 13) Roald Edmundo, Mosebacketorg 4, Stockholm.
- 14) Gösta Hellman, Västernäs, Vaddö.

Gratulerar! Och ni andra: var inte avundsjuka på vinnarna utan försök själva! Vem som helst kan vinna guld och ära! Inga tekniska kunskaper behövs...



MIN P-40 TAR FÖRSTA



Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

VI

Den 27 april måste AVG (frivilliga amerikanska flygkåren i Kina) definitivt flytta sig baklänges till Paoshan vid Mengshih och slutligen till Kunming på grund av att flyglarmsystemet missade. En dag vid den tiden flög jag över till general Chennault, för det var en sak jag gärna ville fråga honom. Jag ville fortfarande slåss. Ehuru det här färjeflyget var mycket viktigt, så var jag ju när allt kom omkring utbildad till jaktflygare. Och här var jag nu; satt fastkletad i ett transportplan och ett lika lätt mål som en lerduva för japanerna.

Slutligen fick jag tala om mina ambitioner för general Chennault. Bråttom hade han men han lyssnade i alla fall på mig och i o m medan jag talade beundrade jag den store mannen mer och mer. Här, visste jag, var en stor officer och ledare liksom en stor flygare.

Jag talade om för generalen, att jag önskade en enda P-40 för att använda i

ÖVERSTE ROBERT L. SCOTT berättar i sjätte avsnittet av sin utomordentligt dramatiska och läsvärda bok »Gud är min andre-pilot» hur han får en Curtiss P-40 av general Chennault och blir en »flygande tiger», ännu så länge dock en ensam varg, som jagar efter byte över Burmas djungler och bergstrakter. Han skjuter sitt första japanska bombplan sönder och samlar och skingrar två stora japanska marschkolonner genom ideliga anfall.

Indien och Burma. Jag visste, att det fanns få men jag lovade honom, att ingenting skulle hända den, och i samma ögonblick han behövde kärran skulle jag genast flyga den tillbaka till honom i Kina, Generalen log. Han ursäktade sig inte — som han mycket väl kunde ha gjort — med att dessa P-40:or tillhörde kinesiska regeringen; att det skulle vara mot bestämmelserna o s v. Han bestämde själv just då; vad betydde det vem som dödade japanerna och som använde P-40:orna, så länge de bara användes för Kina?

På glimten i hans ögon visste jag att jag vunnit mitt mål. Generalen sade: »Några fyrtio är på väg från Afrika. Ta den nästa och använd den så länge ni vill.» På det sättet fick jag det enda jaktplan, som skulle operera från Assam.

Med ivriga ögon väntade jag och stirrade åt väster efter de »hajar», som skulle komma till Indien.

Tre stycken P-40E eller »Kittyhawk» kom till oss från Afrika. Två gick till Kunming och AVG men nummer 41-1496 stannade hos mig. Den var min och jag var lika stolt över den som över den första cykel min pappa hade skänkt mig. Hela natten läste jag de tekniska anvisningarna och lärde mig varenda liten detalj om Allisonmotorn och motorinstrumenten. Jag lärde mig handbokens avdelning om vapnen utantill och på morgonen var jag klar att omsätta teorin i praktik.

Ett kärt måleri

Samma morgon letade jag reda på en målare. Jag köpte röd och vit färg och fick honom att måla hajkäften på nedre delen av »Kittyhawkens» nos. Den där eftermiddagen den 30 april, kommer jag ihåg, vandrade jag ideligen runt mitt plan och beundrade dess graciösa linjer, medan jag väntade på att färgen skulle torka. Hjärtat var fyllt av stolthet. Jag fröjdades åt den smäckra kroppen och de knivliknande små vingpetsarna. Spinnerns skarpa nos tycktes mig vara en pil. När jag tittade på de argt stirrande sex mynningarna till 12,7-mmsprutorna i vingarna, kände jag hur mitt bröst svällde ytterligare några centimeter. Detta var hajkäftad dynamit men inte ens då förstod jag, vilket vapen detta jaktplan kunde vara, rätt behandlat.

Muycket stolt rullade jag ut för min första start i den nya »Kittyhawken». Runt omkring mig på flygfältet kunde jag känna varenda amerikansk och brittisk pilots avundsjuka ögon, ja, t o m de jordbundna kulierna var avundsjuka — i varje fall tyckte mitt eget ego, att det kände deras blickar.

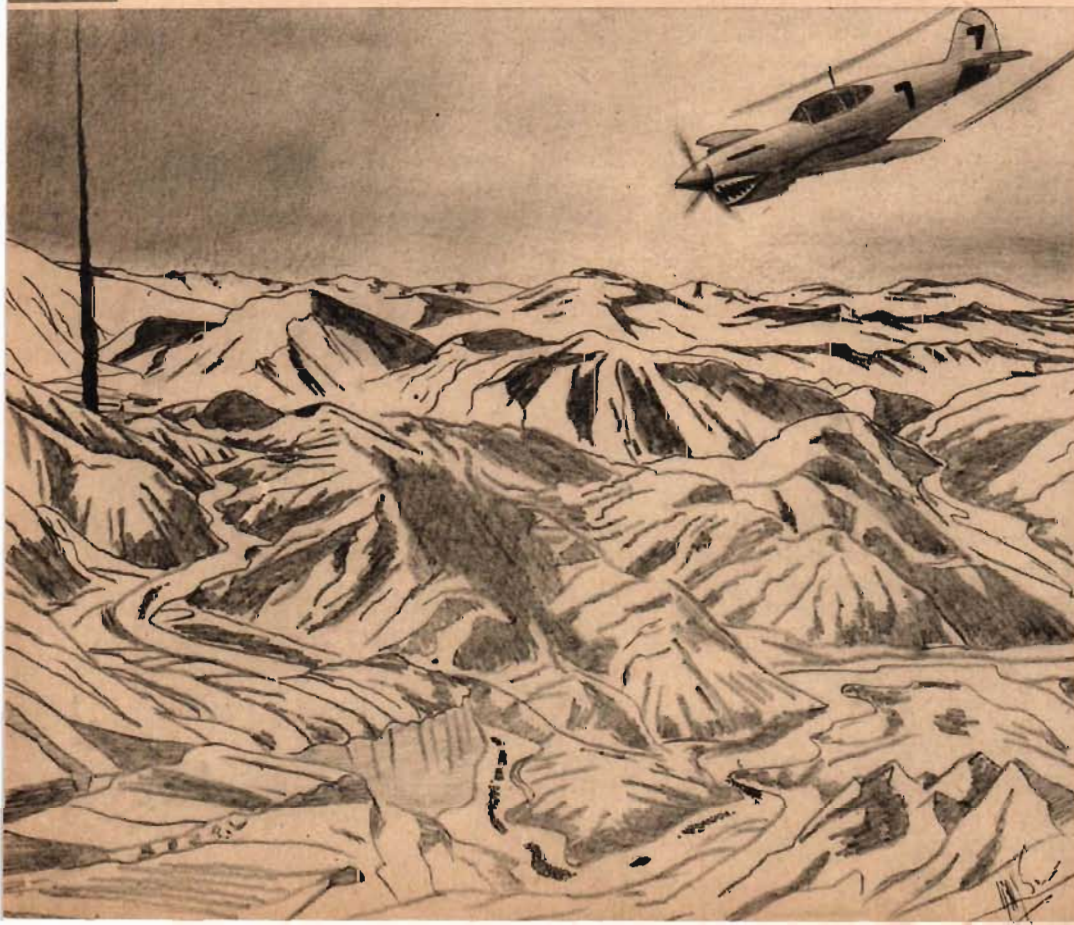
Jag provflög kärran ordentligt. Prövade kulsprutorna, fällde övningsbomber av aluminiumpulver, som lämnade en aluminiummålning kvar på marken eller en aluminiumfläck på vattnet, där de träffade. Jag sköt på dykarstockarna i floden och försökte svänga tillbaka för att dyka ned och glidbomba »dykarna» med de små bomberna. Jag försökte träna mig, försökte ta igen det jag tappat under fyra års bortvaro från eskortjakten och från taktisk träning i konsten att döda. Jag behövde en hel del sådan skjut- och bombträning, ty mitt liv skulle snart vara beroende av den konsten.

Jag glömmer aldrig den första gången jag pressade ned avtryckaren till vapnen och hörde det förenade smattret från de sex 12,7 mm kulsprutorna. Bara genom att trycka på den svarta knappen under gummigreppet på spaken kunde jag åstadkomma tre rader av orangefärgat spårlyus från vardera vinget och se dem mötas i Brahmaputras dykarstockar. Mina 12,7:or spottade ut nära hundra skott i sekunden och den dyiga floden piskades till skum intill målen.

Jaktlicens — onödig

Jag kunde inte ödsla så värst mycket tid på träning, ty japanerna avancerade mot Myitkyina från söder och uppför Chindwin och Irrawaddy. Det var fri skjutning och jag behövde ingen jaktlicens.

Nu visste jag, att marschkolonnerna var japanska. Rakt i söder steg rökpelaren efter mitt första japanska flygplan mot himlen.



SKALPEN

Nu visste jag definitivt, att det stora äventyret var nära.

Den eftermiddagen, den 30 april 1942, med full ammunitionslast och hajkäften till synes drypande av saliv väntade jag ivrigt vid mitt plan på start. Japanska spaningsplan hade flugit över på stor höjd. Om de kom idag hoppades jag kunna överraska dem.

Klockan två kom larmen men det var inte spaning. En mängd oidentifierade flygplan hade rapporterats av en brittisk radio någonstans över Naga-bergen. Jag frågade inte efter mer än denna lilla antydan — jag var redan i mitt lilla jaktplan och klättrade över »te-rancherna», som överste Haynes kallade dem.

Högt över fältet på nära 7 000 meter smekte jag min syrgasmask och kurvade runt stirrande efter fientliga plan åt öster, söder och sydöst — i riktning mot Mandalay. Jag stirrade tills mina ögon värkte men kunde inte se någonting. Jag tror att jag trodde, att jag kunde skjuta ner hur många japaner som helst med mitt jaktplan. Ännu en gång ett uttryck för min underskattning.

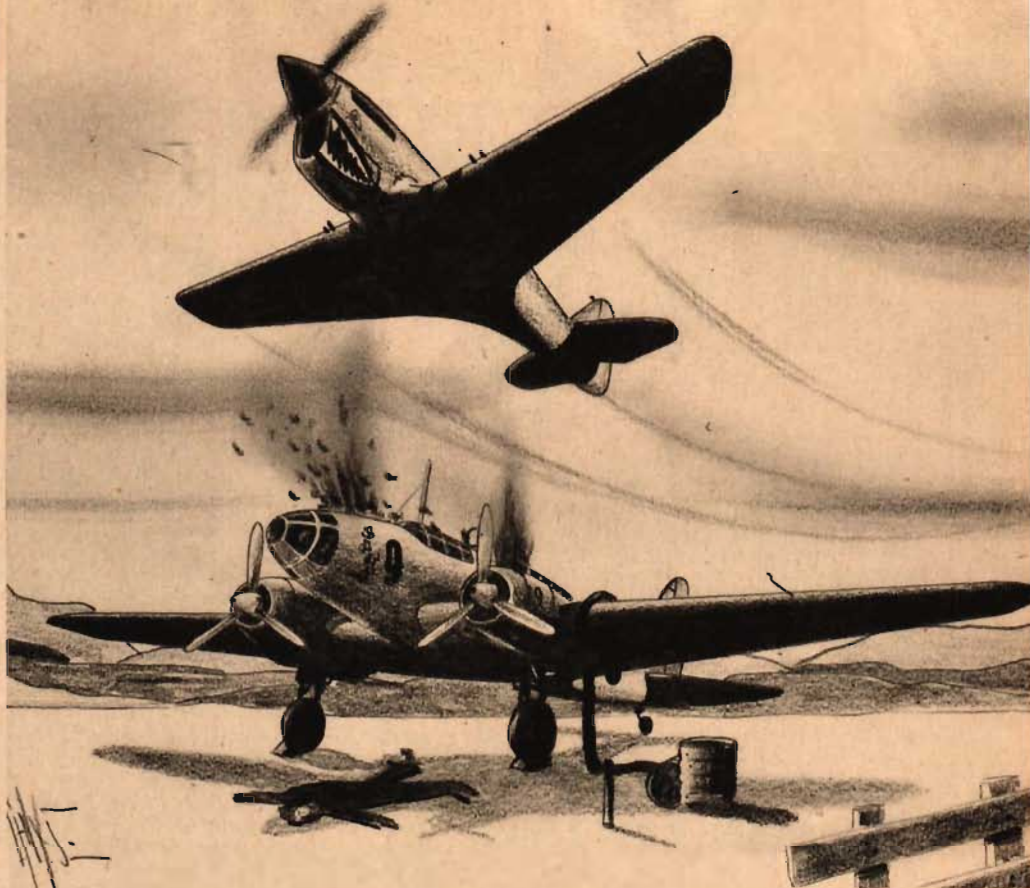
Efter fyrtiofem minuter svängde jag hemåt och började gå ned till 5 500 m. Femtio kilometer från fältet blev jag plötsligt på alerten. Rakt framför mig steg en svart rökpelare rakt upp i luften från den plats, där min bas borde vara. Genom min värkande hjärna blixtrade minnesbilder från andra resultat av bombning, som jag hade sett.

Med tårar i ögonen tryckte jag ned nosens mot marken och dök ner efter de »Nollors», som antagligen just höll på att kulsprutebeskjuta fältet från låg höjd. (Senare lärde jag mig en hel del om den metoden också.) Röken kom mycket riktigt från basen men jag kunde inte se några fientliga plan. Enda föremålet i luften var en Douglas transportkärva som gjorde en fullt normal landning på rullbanan. Jag anropade »NR-Noll — NR-Noll» och frågade vad det var som brann. Svaret var suddigt och omöjligt att förstå men allting tycktes vara i sin ordning, för jag iakttog två transportkärvor starta till Kina. Jag gjorde ett par varv och dök ned mot de rykande ruinerna av RAF:s flygledar-»basha». Den byggnaden utgjorde hela förlusten och den var total. Jag kunde se operationsofficeren sitta i det fria något femtiotal meter från de förkolnade ruinerna och lugnt fortsätta sina plikter.

Upplösning — i skrott

När jag hade parkerat mitt jaktplan fick jag höra historien. Inget japanskt anfall hade kommit och jag kände mig lättad — mitt enplanskrig och jag hade inte lämnat flygstationen i sticket. Men när jag hörde operationsoffen berätta sin historia hostade jag diskret och försvann därifrån, innan jag skrattade ihjäl mig.

När larmen kom hade operationsoffen rusat till fönstret för att se mig starta i »den där förbannade kärnan, den där Kittyhawkens». Han fick se ett transportplan från Kina just i färd med att landa och då han var rädd för att japanerna skulle bomba det i småmullor på fältet, hade han skjutit av en signalpistol genom fönstret — det röda ljuset skulle vara en signal till



Spårjusen strålade tillsammans i Mitsubishi-bombarens kropp och eldslågor började stieka fram. Snart brann den våldsamt.

transportplanet att inte landa utan flyga in i området intill. Signalljuset hade nonchalant stuckit ut genom fönstret i motvinden och hade därefter graciöst svängt tillbaka och in genom ett annat fönster och bränt ned hela byggnaden på fem minuter.

Nåväl, det var naturligtvis tragiskt det hela, men jag tror att det var bättre än ett bombanfall. Och så slutade mitt första jaktupptrag. Inga träffar, inga anfall, ett lätt misstag.

Den femte maj var en av mitt livs stora dagar. Jag flög rakt ned mot Burma-vägen norr om Lashio och letade efter fientliga truppkolonner. Norr om flygfältet i Lashio såg jag två truppsamlingar i marschkolonn. Jag skulle ha gjort ett låganfall omedelbart men jag var rädd för att det kunde vara kineser; när allt kom omkring var två kinesiska arméer på marsch däråt.

Äntligen ett mål

Så glömde jag plötsligt bort allting om trupperna — ty i nordvästra hörnet av flygfältet stod en kärva. Från min höjd på knappa 800 meter såg jag genast, att det var ett tvåmotorigt fientligt bombplan, senare identifierat som en Mitsubishi Army 97. Den höll på att tankas, ty det låg fyra bensinfat framför nosen på det och en lastbil hade tydligen just lastat av oljan. Kulsprutorna var redan osäkrade — det hade de varit ända sedan jag fick syn på truppkolonnerna. Jag dök ned mot planet på marken och riktade in »julgrans»-sikket.

Snabbt började jag skjuta. Jag såg männen springa från lastbilen och hoppa in i buskarna vid sidan. Mina första skott träffade framför planet, troligen i oljefaten, ty kraftigt damm täckte den fientliga kärnan. Jag släppte avtryckaren, när jag tog upp ur dykningen och nätt och jämnt klarade

träden bakom mitt mål. När jag tittade mig tillbaka, såg jag den röda cirkeln på den ena vingen, medan den andra var täckt av kroppen av en man, som antingen var skjutten eller försökte att dölja identifieringsmärket.

Jag höll mig på mycket låg höjd och gjorde en 180 graders sväng för en andra attack. Den här gången skötte jag mig bättre. Jag såg spårjusen borra sig in i den tunna flygkroppen och i motorerna. Först trodde jag, att det jag såg var mera damm; så upptäckte jag att det var rök, som ringlade sig upp från planets undersida. Det stod i brand. Idiotiskt nog tog jag upp till 100 meter; nu vet jag att om det hade funnits luftvärn, så skulle jag just då ha blivit nedskjuten. Återigen svängde jag och sköt på lastbilen och bensinfaten och ännu en gång såg jag spårjusen strömma ihop i det fientliga planet. Rök steg högt upp mot himlen och jag kunde känna lukten av den över korditodören från mina egna kulsprutor.

Låganfall om och om igen

Jag flög fortfarande på mycket låg höjd, svängde österut och fann Burma-vägen, svängde upp utmed den och började åter titta efter truppkolonnerna, som jag nu visste var japanska. Jag närmade mig den bakifrån och öppnade eld från ungefär tusen meter — vägen tycktes slitas sönder i småmullor. De tätt packade trupperna tycktes rusa baklänges mot mig, medan min fart åt upp avståndet mellan oss. Jag höll de sex kulsprutorna igång, medan jag flög utmed kolonnen och tog sikte på lastbilarna. Det var bara sex stycken men jag sköt på dem allesammans och såg två omedelbart ta eld. Under mitt andra anfall, när jag S-kurvade utmed landsvägen, sköt jag

(Forts. på sid. 20.)



BLIR GRANA GRÄNNA på amerikanska? Ja, det har i varje fall påståtts, att det nya atlantflygfältet vid Väsby inte kan heta Grana, ty amerikanerna kommer att uttala det Gränna och så kommer de till Vättern i stället för Stora Värtan. I själva verket kommer Grana på USA-språket att heta *Grejnä* och det skiljer sig visserligen ganska obetydligt från det amerikanska uttalet av Gränna (som blir *Grännä*), men realiter betyder detta så ytterst litet — även om till äventyrs några av de många i Sverige internerade amerikanerna skulle ha råkat hamna i Gränna. Det svenska Gränna torde nämligen förbli obekant för atlantresenärerna under det att Grana—*Grejnä* mycket snart kommer att bli synonymt med Stockholms atlantflyghamn. Det är bara svenskarna, som får lov att lära sig skillnaden mellan Grana och Gränna, och det kanske man kan begära.

★

FANTASIN hos det svenska folket hade vi anledning efterlysa i förra numret i samband med Aftonbladets pristävling om ett bättre namn än Flygfrämjandet. Nu måste vi återigen göra det, sedan Dagens Nyheters tävling om ett bättre namn än Grana på atlantflygfältet avgjorts. Första pris fick det flygbetonade *Vingby*, som har fördelen att uttalas ungefär likadant på de flesta språk, men som ändå inte väcker någon särskild entusiasm hos en svensk. Det är på något sätt alldeles för konstruerat och det kan nog aldrig i Sverige slå ut det anrika *Grana*.

★

FÖRKORTNINGSDILLE har man ju mer eller mindre i det militära och de mest underliga bokstavskombinationer uppstår. Det hedrar DN-kommittén, att den utan vidare diskvalificerade sådana underligheter som KLAFFSA, SAFFISA, ASA och SUSA. Likaledes ströks alla namn på »Atlant» med den sunda motiveringen, att Grana snarast ligger vid Östersjökusten. Det festligaste förslaget var väl *Startlanda*, som onekligen säger en hel del om vad det är fråga om på ett flygfält, men juryn var erfaren nog att veta, att lustiga namn tröttnar man först på. Andra pris fick namnet *Upplandia*, vilket både är för långt och för svårt att uttala ens tillnärmelsevis förstäligt för en upplänning på amerikanska.

★

SALOMON AUGUST ANDRÉE, den svenske nordpolsforskaren, hade hedrats med ett förslag, som dock stälptes av professor Jöran Sahlgren, vilken meddelade att svenska ortsnamnspecialister är absolut emot att ge orter personnamn. Det måste nog anses vara synd, ty *Andrée-fältet* skulle utan tvekan bli ett i USA och överallt i världen för övrigt högt uppskattat namn samtidigt som det är lätt att uttala. USA har ju bl. a. hed-

rat sina flyghjältar genom att låta dem ge namn åt flygfält. Man behöver bara påminna om Floyd Bennett Field. Till Jöran Sahlgren och hans ortsnamnskolleger kan man kanske säga, att det här inte gäller att ge namn åt en ort utan åt ett flygfält. När det inte kunde bli *Andrée-fältet* så måste nog Grana fortfarande anses vara bäst.

★

VARGJAKT FRÅN FLYGPLAN börjar åter bli aktuellt. Det har länge varit på tal både i Jämtland och i Norrbotten men ännu så länge har regeringen inte velat ge sitt tillstånd till denna nya jaktform, som naturligtvis ur ren jakt synpunkt onekligen har sina sidor. Lapparna har återigen börjat klaga högljutt över gräbens framfart och de räknar med förtvivlan sina rivna renar och begär snabba åtgärder. Köpman *Fredrik Olén* i Föllinge, Jämtland, är en av de varmaste förespråkarna för flygande vargjakt och det är han så mycket mer som han i Jämtland — närmare bestämt Skärvången — har en rutinerad och skicklig flygare, som dessutom äger ett flygplan, som tycks lämpa sig alldeles speciellt bra för uppgiften. Flygaren är »Skeks» *Anton Hansson* och flygplanet är hans *Cub*, tillräckligt långsam för att man med någorlunda träffsäkerhet skall kunna skjuta därifrån.

★

KNUT HAGBERG, djurvännan och författaren, betäckade sig häromdagen i Sven-

TROTJÄNARE 2: Vår gamle vän kapten O. P. Jones, chefsploten på den Avro »York», som British Overseas Airways glädde Stockholm och Göteborg med strax före jul är en gammal flygaruv och här nedan presenterar vi »mannen med balboskägget» i en högst angenäm situation år 1939. Han späns fast i ett glidflygplan av miss Ann Edmonds, senare Mrs Graham Douglas och vid tiden för fotograferingen instruktör i Surrey segelflygklubb. Det var en ganska erfaren »nybörjare» miss Edmonds fick tag i, ty kapten Jones hade 12.000 motorflygtimmar bakom sig redan då. Och skägget är som synes nu minst fem år gammalt.



TROTJÄNARE 1: »Skeks» Anton Hansson, jämtländsk fullblodsflygare, mekaniskt snille och kanske den förste flygande vargjägaren.

ska Dagbladet för sådan jakt och man förstår honom fuller väl. Men han har inte räknat med »Skeks», som inte bara är ett mekaniskt snille och en mångfrestare av stora mått — bl. a. har han under motorflygningar över Gotland passat på att göra termikundersökningar långt innan 1944 års KSAK-expedition kom dit — utan dessutom både jägare och djurvän. Han är väl inte jämtländskt fjällbo för intet. »Skeks» Anton Hansson skriver själv till FLYG om vargjakten följande:

»För övrigt är vargjakten mycket väl planerad. Det är meningen att med *Cub*'en rekognoscera terrängen, spåra upp vargarna samt om möjligt skjuta från flygplanet. En jaktpatrull på skidor skall dirigeras av flygplanet till den plats, där bestarna finns. Antingen kan man tänka sig, att flygplanet jägar vargarna mot patrullen eller också att denna jagar ut vargarna på öppna vidder, där flygplanet och dess besättning kan få sin chans. Min *Cub* kommer att bli särskilt ombyggd för ändamålet med ett stort skjutbart fönster. Ett kortpipigt, grovkalibrigt hagelgevär blir lämpligast. Men naturligtvis får vi lov att ändra jaktmetoden allt eftersom vi börjar att få praktik. Ett rapportsystem skall ordnas, så att lapparna kan meddela närmaste myndighet, när vargarna uppträder på viss plats.»

Ja, om man låter »Skeks» ta hand om den flygande vargjakten, så sätter man inte boken till trädgårdsmästare och inte heller slaktaren till jägare. Samtidigt får man inte glömma, att uppe i Luleå sitter en herre vid namn *Folke Burström* i Norrlandsflyg, som också har flygande vargplaner.

★

KARLSKRONA blir möjligen platsen för en central flygplats för sydöstra Sverige. Karlskrona stad har på begäran av 1944 års flygplatsakkunniga gjort en utredning om sina flygplatsmöjligheter. Denna utredning har gett till resultat, att man mycket väl skulle kunna skapa en sådan flygplats genom utfyllning av Torstävaviken i Ramdala socken. Den skulle få fyra inflygningsriktningar — från nordost, nordväst, sydväst och sydost. Avståndet till staden är 9 km fågelvägen och 14 km utmed landsvägen Karlskrona—Kalmar.

(Forts. på sid. 23.)



ETT HANGARFARTYG fullastat med North-American P-51 B »Mustang» på väg till England.

KRIGET I LUFTEN

Av AVIATOR

Januari har ofta årets sämsta flygväder och detta torde ha gällt icke minst innevarande år. Luftkrigshändelserna i Europa voro därför, särskilt i slutet av månaden, mindre omfattande än vanligt, trots att operationerna till lands, framför allt i öster, hade väldiga proportioner.

På västfronten upphörde så småningom det tyska initiativet över hela linjen. I Ardennerna kunde tyskarnas terrängvinster från julstötten återvinnas av de allierade, som vid månadsskiftet började en allmän offensiv mot västvallen. Detaljer ha nu publicerats rörande de taktiska luftflottornas insats mot den tyska offensiven i december. De tyska pansartrupperna lyckades helt med sitt genombrott och voro med full fart på väg in i Belgien, nästan helt utan motstånd. Några reserver att sätta in till motanfall funnos icke i närheten. När efter en vecka vädret klarnade upp, insattes hela det taktiska flyget under ledning av general Vandenberg, chef för nionde luftflottan. Även en del av åttonde luftflottans strategiska flyg medverkade. Infallsmål voro transportkolonner, stridsvagnar och järnvägståg. Det lyckades också att sätta stopp för tyskarnas framfart till dess arméns reserver hunno fram. Det var framför allt jaktbombplan med kanoner, raketprojektiler och bomber, som hade hedern härav. Första dagen flög man trots att molnen över det kullrika landskapet icke medgävo flygning på mer än 50 meters höjd. På något över två veckor förstördes 4.700 lastbilar, 760 stridsvagnar, 160 lok, 1.900 järnvägsvagnar och 450 flygplan mot en förlust av 200 egna plan, allt enligt amerikansk uppgift. Under den tyska reträtten tillbaka till västvallen blev det också några goda flygdagar; den 22/1—23/1 kunde de allierade rapportera 3.200 motorfordon och 73 stridsvagnar förstörda av flyg. Det tyska flyget märktes nu så litet, att artilleriflygning kunde utföras av de allierade i små, obebäpnade Piper Cub. Nå-

gon möjlighet att fånga in tyska trupper i likhet med 7. armén i Frankrike i augusti blev det dock icke.

De strategiska luftflottorna bekämpade allttjämt främst järnvägs- och Rhenlinjen — broar och rangerbangårdar. Ett uppehåll på 6 dagar påtvangs av dåligt väder, eljest flög åttonde luftflottan med upp till 1.200 bomb- och 700 jaktplan. 5.000 ton fälldes på en dag, den 28/1. Bomber Command anföll även Berlin, sannolikt i viss mån som stöd åt ryssarna. Då det av tågrörelserna att döma började verka som om truppflyttningar från väster till öster voro i gång, riktades anfällen in på att hejda denna trafik, särskilt över Rhur och Hannover. Den 3/1 insatte åttonde luftflottan 1.400 bomb- och 900 jaktplan mot Berlin och Magdeburg. 2.500 ton fälldes över Berlin utan jaktmotstånd. Staden torde då varit full av flyktingar österifrån.

I januari fällde Bomber Command 37.000 och åttonde luftflottan 39.000 ton över Tyskland trots det dåliga vädret.

Home Fleet gjorde en ny framstöt med hangarfartyg mot norska kusten, där sjöfart och batterier anfölls av flygplanen.

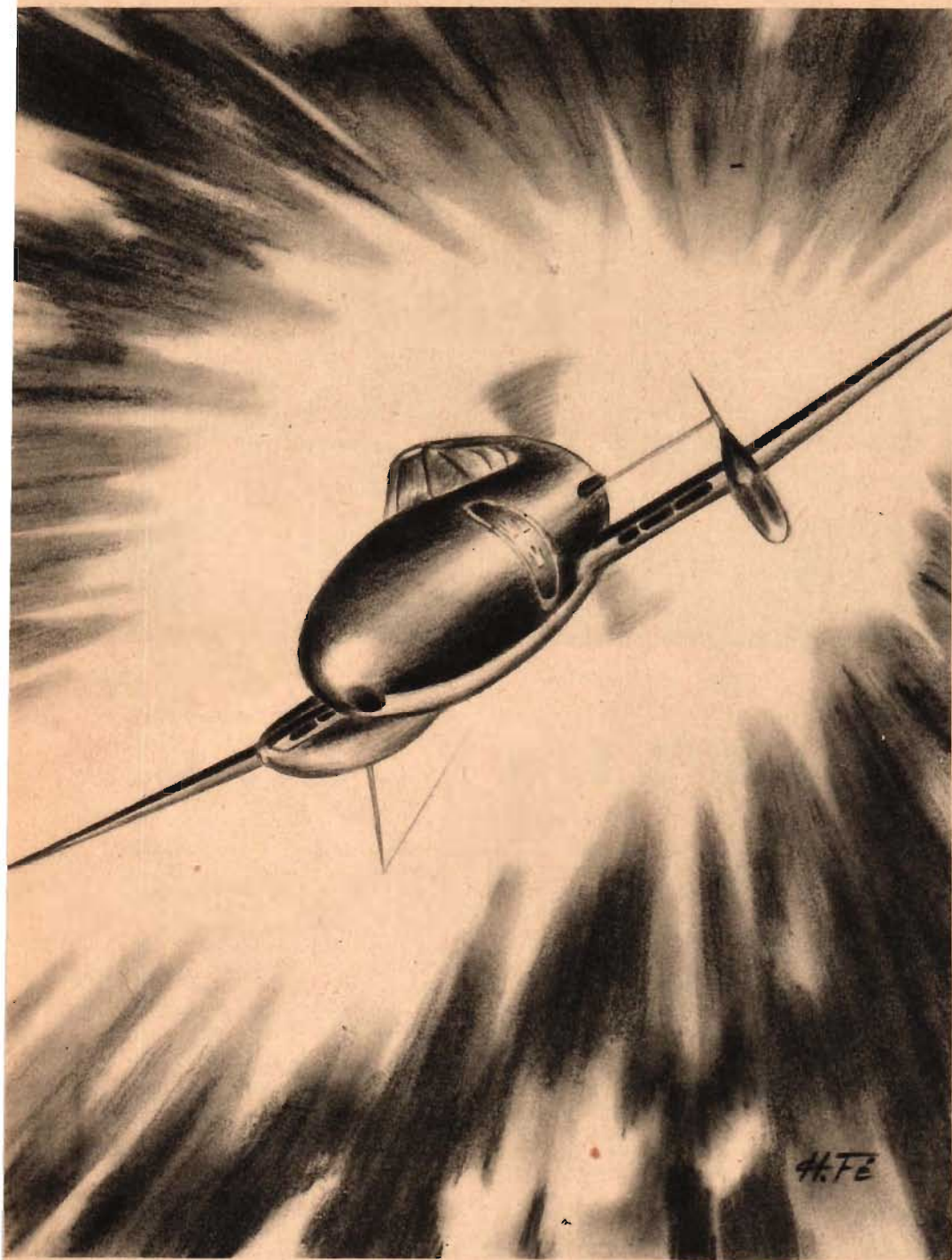
Från Italien meddelade Medelhavsflyget sin årsstatistik för 1944: 590.000 ton bomber fällda, 5.300 egna flygplan förlorade mot 4.200 tyska plan, 484 fartyg, 668 broar, 1.940 lok, 15.000 motorfordon förstörda. Siffrorna imponera mera än framryckningen i Italien.

Händelserna i öster voro av den omfattning, att de helt dominerade intresset vid månadsskiftet. De ryska arméerna rullade oemotståndligt in i Ostpreussen, Pommern, Brandenburg och Schlesien. På 17 dagar ryckte marskalk Sjukov fram 500 km. Från ryskt håll har flygets medverkan sällan omnämnts. Man måste dock anta att den har stor omfattning, även om det är överlägsenheten på marken som varit avgörande. Uppenbart blev emellertid att det tyska flygvapnets huvudkrafter snabbt koncentrerades

österut, där deras främsta uppgift syntes vara att medverka till att stoppa ryssarna i Oderlinjen vid Frankfurt och Küstrin. En tysk rapport omtalade 300 stridsvagnar förstörda av flyg. Förutom till direkta anfall på trupperna användes tyska bombplan för att genom bombfällning slå sönder istäcket på Oder och därmed hindra ryssarna från att gå över floden. En tysk rapport omtalade 440 tyska flygplan nedskjutna under offensivens första två veckor, vilket tyder på avsevärt större livaktighet i luften än tidigare på östfronten. Några strategiska bombföretag från rysk sida avhördes icke alls, trots att Tysklands centrala delar nu lågo inom nära räckhåll.

Tidigare offensiver i öster, både ryska och tyska ha vanligen stannat av efter 50 miles framryckning för att underhållstjänsten skall kunna ordnas upp. Det är möjligt att så blir fallet även denna gång, vid Oder. Troligen ha de ryska flygbaserna haft svårt att hinna med i tempot och detta är ett av skälen till en andhämtningspaus framför Berlin.

En jämförelse mellan ryssarnas och västmakternas resultat ifråga om framryckning mot Tysklands hjärta ger vid första påseendet icke något plus för flygvapnets betydelse i offensiven. Det är den ryska överlägsenheten till lands, kanske också den större hänsynslösheten med folkmaterialet som varit avgörande. Å andra sidan bör bemärkas att de allierades med från början underlägsna, senare endast obetydligt överlägsna lantstridskrafter företagna invasion och Frankrikes och Belgiens befrielse icke skulle varit möjliga utan flygöverlägsenheten. Därtill kommer det tyska flygvapnets gradvisa försvagning, som medfört att underlägsenheten på marken i öster icke kunnat kompenseras. Läget hade nog varit ett annat om 6.000 flygplan kunnat ställa upp i öster nu liksom i juni 1941. Slutligen har bombningen av tyska hemorten säkert för-



SVENSKA FLYGPLAN I.

J 21

SVENSKA AEROPLANAKTIEBOLAGET

Tecknare: H. FRODÉ

svagat tyska krigsmakten på ett sätt varom för närvarande dock intet är känt.

I *Fjärran östern* utblev japanska flottans motanfall mot landstigningsområdet på Luzon, med resultat att brohuvudet kunde byggas ut, offensiven söderut mot Manila vinna framgång och nya landstigningar fullföljas. Luften över Luzon behärskades tydligen av amerikanerna med hjälp både av hangarfartygsflyg och landbaserade förband på de inledningsvis tagna öarna närmast söder om Luzon. Flottans flyg kunde till och med uppträda aggressivt mot de japanska baserna på Formosa och Rinkinöarna, där ja-

panerna rapporterade 500 fientliga flygplan anfallande på en dag.

B 29:or baserade i Kina anföll Saigon, Peiping och Singapore. Från Marianerna anfölls åter Tokyo och Nagoya.

Den förstärkta brittiska flottan företog med 120 hangarfartygsplan ett anfall mot Palembang på Sumatra samt genomförde med starkt flygstöd flera landstigningar på Burmakusten. Burmavägen frilades av brittiska trupper och därmed avlastades den hårt ansträngda flygtransportlinjen över »puckeln» till Kina. 3.2.1945.

SAAB BYGGER...

Forts. fr. sid. 7.

fallet. Vid den vingbelastning och lastfaktor, som vi ansett oss böra välja, kan man redan nu lugnt påstå, att planet i helmetallkonstruktionen t. o. m. blir ett eller annat kilo lättare än vad det skulle blivit i blandad konstruktion.

Även om metallkonstruktionen skulle bli en aning dyrare, vilket är möjligt men ingalunda säkert, bör den i alla fall löna sig för köparen på grund av de lägre underhållskostnaderna och den större livslängden.

Det är rätt intressant att inköspriset ej spelar någon dominerande roll för kostnaderna per flygtimme, i synnerhet om planet kan amorteras på relativt lång tid. De största posterna är försäkringar och översynskostnaderna på motor och skrov. Även bränslekostnader spelar en tämligen underordnad roll.

Därmed kommer vi in på motorfrågan. De förutnämnda prestandafordringarna: 1.000 km räckvidd, minimum 200 km/t marschfart samt antagbara värden på startförmåga, stighastighet och landningsegenskaper fordrar en motor på cirka 120 hk. Detta är ingenting att ängslas för, enär drivmedelskostnaden endast utgör en ringa bräddel av priset per flygtimme. Räknar man priset per flygkm märks överhuvudtaget ingen skillnad vid ett väl utfört plan, vare sig motorn är på 90 eller 130 hk, under förutsättning att man håller ungefär samma marschfart.

Prototypen utför vi med en Gipsy Major på 130 hk. Detta gör att man kan flyga på marsch med lågt varvtal och på så sätt skona motora och hålla översynskostnaderna nere.

SAAB:s nya sportflygplan är från början konstruerat 2-sitsigt, men då vi såg, att viktsiffrorna för metallkonstruktionen låg gynnsammare till än vad vi antagit, började vi fundera på att i enlighet med de önskemål, som uttalats från flera håll, öka ut antalet sitsar till tre. Den tredje sitsen lades in bakom den högra och bensintanken förlades i det döda utrymmet vid den 3:e sitsen. Om planet, användes som 2-sitsigt, har man i stället ett utomordentligt bagagerum till sitt förfogande. Man kan t. o. m. tala om ett litet lastrum. Om man flyger planet 3-sitsigt och utnyttjar den fulla räckvidden, som är teoretiskt 1.000 km, får sammanlagda vikten av förare och passagerare uppgå till högst 240 kg.

Arrangemanget med den 3:e sitsen i tandem bakom den högra medför en annan mycket viktig fördel. Om man faller ned ryggstödet till den högra, främre sitsen, får man utrymme för en normal sjukbår av biltyp, vilket gör, att planet även kan användas som hjälpambulans. A. J. A.

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång en »Fjällstork», insatt av flygvapnet som flygande flyktng-hjälp uppe i Norrbotten. Fotograf är löjtnant ROLF WALL, F 3, mannen bakom kameran även när de strålande flygbilderna av SAAB-18 och SAAB-21, som införts i FLYG, på sin tid togs.



»Hur många kilometer sa du?» undrade dir Ake Forsmark (här ovan) när Jerker Bratt ringde till huvudkontoret i Stockholm och berättade om hastighetsprovet. — T h ses BHT-1 »Beauty» i luften med Jerker vid spaken. Gossar, vilka linjer! Som ett jaktplan! (Foto: Gösta Gustafsson, Skandinaviska Aero, Norrtälje.)



”BEAUTY” NON-STOP MALMÖ—CASABLANCA!

Det sägs ofta att flygfabrikernas s. k. kataloguppgifter (data och prestanda) är överdrivna och gör tämligen slätstrukna flygplan till fulländade luftens vinthundar.

Men detta stämmer tydligen inte alls beträffande Skandinaviska Aeros uppgifter om »sparjagaren» BHT-1. Vid pressdemonstrationen på Bromma lämnade firman en data- och prestandaförteckning, som angav planets flygsträcka till 900 km. Det är till att vara blygsamma! FLYG:s medarbetare hade bitit sig fast i den reservbränsletank som kan sättas in i bagagerummet bakom föraren och betraktade siffran 900 med

skepsis — i själva verket är flygsträckan utan reservbränsle c:a 1.200 km och med normal reserv (en mindre tank bakom föraren) c:a 1.700 km.

Efter en del forskning blev resultatet följande: BHT-1 har en huvudtank på 38 liter i kroppen, två vingtankar på sammanlagt 50 liter samt ev. extratank på 127 liter. Summa 215 liter, som med en bränsleförbrukning på 14 liter i timmen räcker till 15 timmars flygning. Med 200 km marschhastighet blir då flygsträckan 3.000 km, motsvarande avståndet *Malmö—Casablanca!* i Nordafrika eller *Newfoundland—Irland.*

Då har vi inte räknat med någon säkerhetsmarginal förstås... men det finns ju något som heter medvind! Och när freden kommer så får vi hålla ögonen öppna: »TT från Reuter. Algieradion meddelar att ett svenskt sportflygplan SE-ANX passerat på väg söderut.»

Direktör Ake Forsmark blev väldigt glad häromdan. Jerker Bratt ringde nämligen från Norrtälje och meddelade att kärnan (det finns inget annat flygplan i tankarna vid Skandinaviska Aero f. n.) genomgått noggranna hastighetsprov. Med en kombine-
(Forts. på sid. 23.)



TRADE

MARK

SOINNE & CO, Ltd.

HELSINGFORS

Finare fanérsorter; specialitet flygplankryssfänér

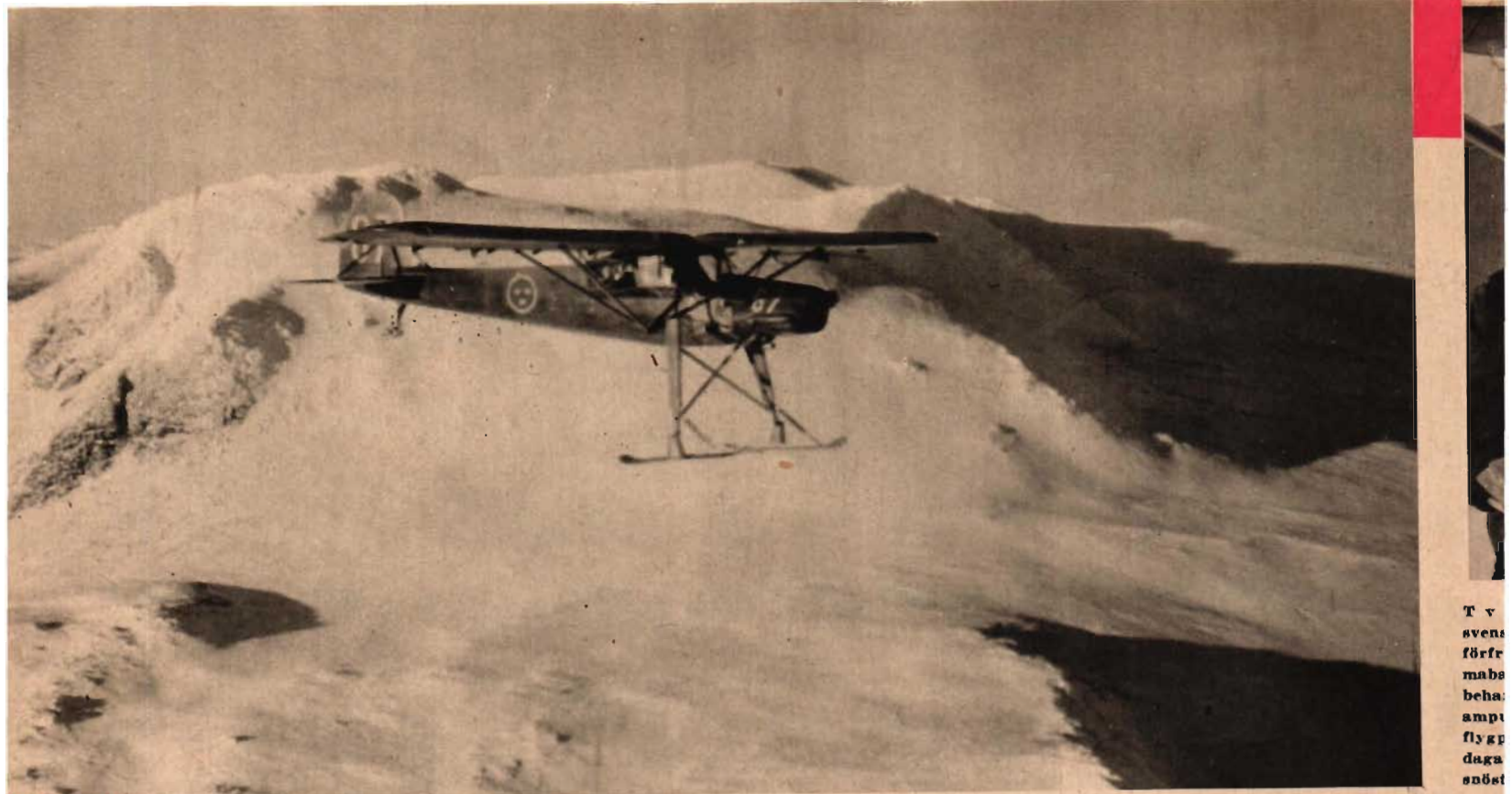
BHT-1 "Beauty"

det nya svenska sportflygplanet
byggt av SOINNE-FANÉR

Generalagent för Sverige:

Firma ARVID SCHAUMAN • Wahrendorffsgatan 1 • Stockholm

Telefon 211415 • Telegramadr.: "Comif"



T v svensk förför mabs beha: ampt flygg daga snöst

"FJÄLLSTORKAR" PÅ FLYKT



T v åter författaren till detta reportage, löjtnant Wall, samt flygförare Uhlander efter dagens fjällflygning en sen lunch tillsammans med två av de flygtransporterade kvinnliga flyktingarna, vilka nu flek allt första ordentliga mål mat på mycket länge.

Svensk Flygtjänsts Junkers W 34 (här nedan) har landat samtidigt med »fjällstorkarna» och avlämnat proviant till fjällstugorna. Framför W34:an en skinnklädd fjällpolis, som kommit dit med en pulka för att hämta mat.

T två av flygvapnets Storkflygplan brummar fram över Lapplandsfjällen på väg mot ett avlägset mål långt uppe i den snöiga fjällvärlden. Solen stiger allt högre över horisonten och en solreflex kastas tillbaka från fönstren i de två långsamma S 14, som insatts i den »flygande flyktinghjälpen».

Vi befinner oss ombord på ett av de två »Storkar», som går par om par på väg mot några fjällstugor vid en liten sjö några mil söder om ett av de väldiga lappländska bergsmassiven, där dessa två »Storkar» tillsammans med en proviantbärande Junkers W 34 från Svensk Flygtjänst skall komma med nytt liv till de stackars norska flyktingar, som de sista dygnet släpat sig över gränsfjällen, ofta i fullkomligt utmattat tillstånd.

REPORTAGE OCH





strålade bild av en av »fjällstorkarna» på väg mot norska gränsen. — Här ovan omhändertages en svårt skadad ung norrman omedelbart efter landningen på hemlandet av sjukvårdspersonal och föres till läkare. En snabb operation kan i många fall rädda en fot eller ett ben från amputation. — T h hjälptes en 16-årig norsk pike tillrätta i ett av flygförare Uhländer. Hon hade haft göra 14 timmar över fjällen, där hon bland annat övernattat under en timme, endast nedgrävd i den djupa snön.

INGHJÄLP

Flyget är här enda möjliga kommunikationsmedlet, åtminstone när det gäller kvinnor och barn eller sådana som skadat sig eller ådragit sig svåra förfrysningar under den mödosamma och långsamma vandringen över fjällen. De kommer också först i åtanke, när det gäller plats i något av flygplanen. De övriga flyktingarna får utrustning vid gränsen och fortsätter sedan sin färd under ledning av svenska militärpatruller för att sedan transporteras vidare söderut till uppsamlingslägren.

Det flygande flyktingsdetachementet står under ledning av löjtnant Karlsén och har sedan det organiserades i december gjort en mängd flygningar för att bringa snabbast möjliga hjälp åt de flyktingar, som tagit ut

(Forts. på sid. 20.)

FOTO: ROOLF WALL



En noggrann väderleksstjänst är A och O vid flygning i fjällen, där vädret kan växla för varje timme. Under en inspektion av förbandet följer chefen för Östgöta flygfliottillj, överste Hugo Beckhammar, väderassistenten Folkingers genomgång av väderprognosen. Fänrik Öberg, som just skall starta, redogör för flygningen.



Nedan ännu en vacker fjällbild med en »Stork» i förgrunden.



De två »fjällstorkarna» står här nedan startklara i gryningen, väl varmkörda av de morgonpigga mekanikerna. Observera träcklossarna under skidorna för att hindra att dessa fryser fast vid snön.



FLYGET



kallar Sveriges ungdom!

Hermods erbjuder en ny väg till kunskaper om flyget, en väg, som ger bättre chanser för den vetgirige och energiske och minskar stenarna på praktikantens stig. Hermodskurserna är lämpliga både för den som nu söker sig till flyget, och för den som vill förkovra sig inom den yrkesgren han redan vält där.

Varje skolyngling och teknisk studerande är intresserad av att lära sig grunderna av aerodynamikens lagar, hur moderna flygplan med tillhörande sinnrika hjälpmedel i stort är konstruerade och hur de senaste flygmotorerna och flygplaninstrumenten fungerar. Hermods har flygtekniska kurser för olika krav och befattningar. Ni kan börja Edra studier genast.

HERMODS

skolan för energiskt folk

HERMODSKURSER

i flygteknik:

★

Kurser för flygmekaniker
och flygmotörer
Gildflygplansbygge
Segelflygning
Meteorologi
Aerodynamik
Hållfasthets- och
materiallära
Flygplanlära
Flygmotorer
Flygplaninstrument

★

HERMODS

SLOTTSG. 8 A - MALMÖ
Var god sänd mig Er
flygbroschyr FLYGET —
DIN FRAMTID, som ger
upplysningar om Edra
flygtekniska kurser.

Namn

Adress

Postanstalt

Flyg 4-45

BOMBER

över H-fors

— Från FLYG:s H-forskorr. —

En och annan minnesgod person erinrar sig kanske att Finland på vårvintern detta år förde fredsunderhandlingar med Sovjetunionen. De ledde inte då till resultat, trots att, eller kanske delvis beroende på att ryssarna — för att öka vår förhandlingsvilja — den 5:e, 15:e och 25:e februari företog tre stort anlagda bombangrepp mot Helsingfors. Tyvärr lät censuren inte då en skildring av dessa händelser passera, men nu då ryssarna själva varit i tillfälle konstatera huru stor, eller snarare huru liten skada de åstadkommit, torde inga hinder längre möta.

Helsingforsarna hade i stort sett fått leva i fred för flygbomberna ända sedan krigsutbrottet i juni 1941. Bombfällning från enstaka plan med obetydliga skador som resultat hade ju nog förekommit, och sirenernas hesa tjut då spaningsplanen rörde sig ute på Finska viken påminde huvudstadsborna om att landet befann sig i krig. Men försvaret och luftskyddsmyndigheterna hade det oaktat inte varit överkända. Luftvärnsartilleriet i staden och dess omnejd var mycket starkt och i bostadshusen hade skyddsgrupper bildats av hyresgästerna. I stort sett fungerade systemet bra, sämst skyddade var offentliga byggnader, skolor, fabriker och andra hus som stod obobodda om natten och där elden därför i flera fall hann ta god fart innan brandkårerna och militär kunde ingripa.

Det första storanfallet den 5/2 genomförde ryssarna med ungefär 400 plan och det riktades huvudsakligen mot hamnarna och området kring centralstationen. Skadorna var emellertid förhållandevis små trots att ryssarna inte då möttes av jaktplan. Även det andra angreppet, som pågick i nära 12 timmars tid, blev i huvudsak avslaget. Men under det tredje angreppet lyckades våra dåvarande fiender åstadkomma rätt stor förödelse, och det är detta anfall jag nu skall försöka skildra emedan jag råkar bo i en stadsdel som då var särskilt utsatt.

Det var en helt vanlig vardagskväll och jag hade slagit mig ned vid radion för att höra eftermiddagsnyheterna från Sverige, då »Hesa Fredrik» upphov sin äckliga röst. — Äsch! hörde jag familjen skrika. — Du ska få se att vi får sitta i källarn hela natten nu igen, och mera i samma anda. — Ja, gå ni ner bara, sade jag, jag ämnar först klä om mig så att jag inte behöver akta mig om jag blir tvungen delta i släckningsarbeten.

När jag en stund senare kom ner var föreställningen redan i full gång. Det var stickmörkt ute — månen var i nedan — strålkastarna belyste molnen, som för en svag nordväst lättjefullt seglande över den nattsvarta himmeln, luftvärnsartilleriet sköt och mellan krevaderna hördes avlägset motorsurr. En jämn ström av människor flöt mot ingången till det allmänna skyddsrummet som är insprängt i berget omedelbart utanför min lägenhet.

(Forts. på sid. 22.)

Flyg - teknisk revy

KLUBB- ELLER FOLKFLYGPLAN?

I anslutning till sin pristävling om det svenska folkflygplanet har FLYG till en del personer utsänt ett frågeformulär, där adressaterna kan få ge utlopp åt såväl mogna överväganden som mer eller mindre i det blå svävande fantasier. En ung flygingenjör ger här några synpunkter på de med ett folkflygplan förbundna problemställningarna.

Vad är ett folkflygplan? I korthet menas väl härmed ett prisbilligt flygplan med sådana flygegenskaper, att det kan sättas i snart sagt var mans hand.

Kan man vänta sig att inom t. ex. det närmaste decenniet få fram ett plan, som uppfyller dessa önskemål? Härtill ställer man sig ganska tvivlande, speciellt med tanke på de med all rätt stränga bestämmelser, som nu omgärdar luftfarten. Skall några lättnader i dessa kunna beviljas fordras nog ett jättehopp i utvecklingen. Flygplanet som var mans egendom förefaller sålunda ännu vara ett avlägset perspektiv.

Verksamheten inom privatflyget kommer nog att fortsätta i stort sett på samma sätt som före krigsutbrottet, d. v. s. huvudsakligen fördelad på dels flygklubbarna, dels privatmän, vilkas strängt upptagna tid kräver — och plånbok tillåter — användandet av ett så exklusivt transportmedel som ett privatflygplan. På grund av flygindustrins oerhörda uppsving under krigsåren kan man vänta sig en markerad förbättring i kvalitetshänseende hos efterkrigstidens privatflygplan. Prisläget kan med tanke på den långt drivna rationaliseringen väntas bli relativt oförändrat.

Gestaltar sig utvecklingen så som här antytts, gäller det tydligen att försöka få fram flygplan, som lämpar sig både för skolverksamhet och flygresor samt därtill fyller måttliga anspråk på bekvämlighet och prestanda. Flygplanet måste alltså vara ganska rymligt och ha så pass stor motoreffekt, att det förutom en acceptabel marsch-

fart även besitter god stigningsförmåga. Då frågar man sig kanske, om vårt tankefoster verkligen gör skäl för namnet *folkflygplan*.

Ja, frågan är berättigad. Man kan ej kompromissa ifråga om flygsäkerhet, och dit hör i stor utsträckning flygplanets prestanda. Bakom ordet folkflygplan skymtar uttrycket *lågt pris*, det kan man aldrig heller komma ifrån.

Vi lämnar frågan öppen, och griper oss i stället an med att söka utforma det ovan beskrivna »klubb- och turistflygplanet».

Först måste vi planera det erforderliga utrymmet. Ur utbildningssynpunkt är det av stor fördel att ha två platser bredvid varandra, och utrymmet bör då tilltas så att man har samma bekvämlighet som i någon av de bästa småbilarna från mellankrigsperioden, detta bl. a. för att inte långflyg-

ningar skall bli tröttande. Vidare bör det förutses plats bakom dessa två för en tredje person eller två barn. Detta utrymme bör vid behov kunna användas för inmontering av extratankar.

Av ekonomiska skäl förses flygplanet med endast en motor. Dennes effekt bör, om man skall få godtagbara prestanda, ej understiga 100 hk, under det att 150 hk torde utgöra en ekonomiskt försvarlig övre gräns. Den idealiska motorn torde vara en luftkyld flat sexa på 130—150 hk; flera dylika typer har slagit igenom i USA på senare år för flygplan av denna storleksordning. Denna motortyp är genom sin relativt ringa längd förmånlig av tyngdpunktsskäl och medger genom sin bredd god aerodynamisk anslutning till flygkroppen, vilken i detta fall torde bli ganska bred. Vidare kan man genom att montera motorn ganska lågt erhålla god sikt framåt över motorhuven, och en måttlig utsvällning av motorförklädnaden på undersidan kan göra det möjligt att härbergära en del av noshjulstället i motoraggregatet.

Härmed kommer vi in på landställets utformning. Utvecklingen på detta område går mot nosställetypen, och denna typs fördelar för säkerheten vid start och landning kan nog inte överskattas. Stället bör givetvis göras infällbart, och med tanke på de senare årens erfarenhet av infällningsmekanismer bör denna detalj kunna ordnas utan alltför stora ekonomiska uppoffringar.

Flygplanet kan med fördel göras lågvingat, vilket möjliggör en elegantare konstruktiv lösning av problemet att fästa landstället i flygkropp och vinge än vid ett högvingat plan. En annan synpunkt, som talar för låg vinge, är att sikten från flygplan i luften i de riktningar, som är av betydelse för flygsäkerheten, kan göras bättre än vid hög vinge. En dylik medger å andra sidan bättre marksikt vid planflykt, men vid bran-

BHT-1-detalyer

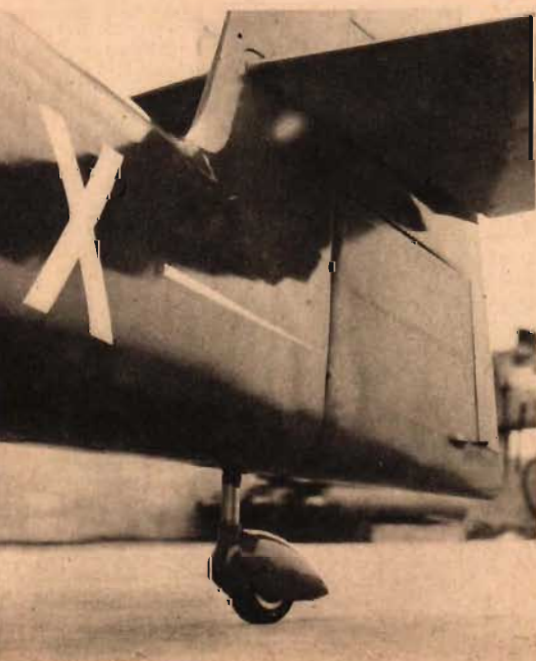
BHT-1:s STJÄRTPARTI. (Vänstra bilden.) Vad man här först och främst lägger märke till är stabilisatorns placering högt upp på fenan samt den därav följande uppdelningen av sidrodret i en övre och en undre del. Denna utformning av stjärtpartiet har bl. a. gjorts med tanke på att flygplanet skall kunna användas för målboisering utan risk att den under flygkroppen hängande bogserlinan skall trassla in sig i höjdrodet, vilket faktiskt inträffat med flygplan med på vanligt sätt utformat stjärtparti.

En annan fördel med det delade sidrodret är att flygplanet går lätt att ta ur spinn, emedan det under denna manöver endast är den övre stabilisatorn befästa på sidrodret, som kommer att »skuggas» av höjdrodet. Höjd- och sidtrimrodren är reglerbara från förarrummet. Det senare sträcker sig längs nästan hela bakkanten på den undre sidrodrethälvan.

SIDFRONTVY AV BHT-1. (Högra bilden.) Köporna över det mekaniskt infällbara landstället påminner osökt om den svenska B-17:s. Vid infällningen vrider sig hjulen 90° bakåt samtidigt som stället fälls bakåt och försvinner in i vingen. I infällningsmekanismen ingår ett elektriskt varningssystem med röda och gröna lampor på instrumentbrädan, som visar piloten om stället är spärrat i infällt eller utfällt läge. På motorhuven syns för-gasarlutningarna uppe vid propellernavet samt kylflödesintag för cylindrarna och den främre avgasutrustningen. En annan intressant detalj och även nyhet, när det gäller luftkylda ridsmotorer, är den från förarrummet reglerbara kylklaffen — den stora luckan på sidan av motorhuven.

Den höga vindrutans medger en utmärkt sikt framåt. Även vid markkörning kan föraren se marken rakt över motorn. Den genom vindrutans synliga, kraftiga pelaren utgör förarens skydd vid en eventuell rundslagning.

Att flygplanet är utrustat för blindflygning framgår av venturrlöret, som syns under kroppen.



VISSTE NI DET ... ?



HÖGRE FART — MINDRE PROPELLERDIAMETER

Vart och ett av bladen i en flygplanspropeller rör sig framåt i en spiralförmad bana. Ju större flygplanets hastighet är desto större blir också bladspetsens hastighet, förutsatt att propellern har samma diameter och motorens varvtal är samma i båda fallen. Redan vid de hastigheter som nu äro vanliga händer det att bladspetsens hastigheter tangerar ljudets hastighet — omkring 340 m/s. Eftersom propellerns verkningsgrad minskar i mycket hög grad då den kommer upp över ljudhastigheten har man tvingats att minska propellerdiametern för att kunna öka flygplanets hastighet.

VISSTE NI DET?

”FJÄLLSTORKAR” ...

(Forts. fr. sid. 17.)

sina sista krafter under tiomilafärden över fjällen och fram till svensk välkomnande mark. Tidigare hade flygvapnet jämte de två »Storkarna» en Junkers Ju 52 stationerad här uppe för flyktinghjälpen, men den ersattes i mitten av december av Svensk Flygtjänsts Junkers W 34 med norrbottensspecialisten och trafikflygaren Gösta Ivarsson som förare. Denna W 34 har på grund av sina goda lastutrymmen speciellt tagits i anspråk för provianttransporterna.

De korta dagarna måste utnyttjas till sista minuten och därför starta de två »Storkarna» och Junkersplanet samtidigt med solens första strålar och landa inte hemma på sin bas, förrän det åter blivit mörkt. »Fjällstorkarna» står alltid beredda att utföra sin samaritjänst och Junkersplanet bär för varje dag allt flera hundra kilo proviant och utrustning till svensk-norska gränsen.

R. W.

MIN P-40 TAR FÖRSTA ...

(Forts. fr. sid. 11.)

ensklit på varje lastbil och svängde sedan än en gång för att anfalla trupperna. Vägen var så fylld av damm att jag nätt och jämt kunde se kropparna av dem jag hade träffat första gången. Jag förmodade, att de andra gömde sig i buskarna vid sidan av vägen. När jag tog upp kunde jag se den svarta rökpelaren i söder — mitt första fiendliga plan brann våldsamt.

Jag låtsades lämna området men kom tillbaka igen, när dammet hade lättat. Jag kom in från söder och trupperna hade åter bildat kolonn men var inte längre så tätt sammanpackade. Återigen gjorde jag lågfall och beströk dem med kulspruteeld. Lastbilarna kunde inte komma ifrån vägen och jag gjorde slut på all min ammunition under ytterligare två överflygningar. En lastbil, som jag fick in hela eldkuren i under två sekunder, tycktes explodera. När jag lämnade platsen, visste jag att fyra lastbilar brann och längre åt söder kunde jag fortfarande se röken från mitt första japanska plan stiga högt över Burmas träd.

(Forts. i nästa nr.)

en till 6 kg/hk, ger detta en startvikt av 780 kg och en stigningsförmåga efter start av något mer än 3 m/s, vilket får anses som ett acceptabelt värde.

Startsträckan, från det ögonblick full gas ges och flygplanet lättat samt stigit till 15 m höjd, blir något över 200 m, under det att landningssträckan från 15 m höjd med utdrullning till stopp torde bli ungefär lika lång.

Som synes är det inga märkliga saker man kan vänta sig. Man får kompromissa sig fram under tillvaratagande av egna och andras erfarenheter för att få fram en godtagbar lösning för tillfredsställande av olika önskemål. Med säkerhet kommer det fredliga flyget att kunna tillgodogöra sig många av de uppfinningar, som görs under krigstiden, och dessa kan kanske flytta fram utvecklingen så mycket, att detta klubb- och reseflygplan med tiden kan utvecklas till ett verkligt folkflygplan.

ta svängar skymmer den doppade vingen en stor del av synfältet.

Vingen bör för nedbringande av landningshastigheten förses med vingklaffar; eventuellt kan också skevrodden utföras med klaffverkan, vilket låter sig göra med en relativt enkel mekanism.

Byggnadssättet kan givetvis bli föremål för många överväganden. I utlandet, där skalkonstruktion i trä på senare år med framgång praktiserats (t. ex. Mosquito), finns nog många förespråkare för detta byggnadssätt, som emellertid fordrar dyrbara specialverktyg och följaktligen endast lönar sig, då det är fråga om stora serier. Skalkonstruktion i lättmetall torde kunna bli lika billig som den förut nämnda konstruktionsprincipen och även hävda sig i jämförelse med de hittills vanligaste byggnadssätten i trä, stålrör med dukklädsel o. s. v., om industrin inom landet är inrättad för detta byggnadssätt, vilket ju är fallet i vårt land.

Instrument- och radioutrustningen är en mycket utgiftskrävande post i flygplanets priskalkyl, varför man bör förutse flera alternativ som tillfredsställer olika önskemål. Radiotelefonin torde ganska snart efter fredsslutet vara så pass fullkomnad, att den

höjning av flygsäkerheten som en sådan anläggning innebär blir ekonomiskt försvarlig.

Vilka prestanda kan då förväntas av detta flygplan? Ett uttömmande svar på den frågan tarvar omfattande beräkningar och fordrar, att man skisserat flygplanet något fastare än som gjorts ovan. Har man inte alltför stora fordringar på fullständighet kan man ändå få en uppfattning om vad som ligger inom möjligheternas gräns.

Utgår man från landningshastigheten, får man ganska snart upplysning om vilken vingbelastning vid landning man bör välja. Om denna tas till 50 kg/m², erfordras för en landningshastighet av 75 km/t en bästa lyftkraftskoefficient (Camax) = 1,8, vilket utan svårighet torde kunna uppnås med vingklaff. Om man anser sig kunna öka landningshastigheten med 5 km/t, kan vingbelastningen få öka med ungefär 5 kg/m² för samma Camax, och man får en däremot svarande ökning av marschfarten av 3 km/t till följd av den minskade vingytan. Marschfarten, som är av större intresse än maximifarten i detta sammanhang, blir 200 km/t vid marken och 220 km/t på 2.000 m höjd med användande av en marscheffekt, som är 60 % av starteffekten, 130 hk, d. v. s. omkring 80 hk. Väljes starteffektbelastning-



60-åring om flyget förr



Den 20 febr. fyller direktören i Sv Morgonbladet J. A. Larsson 60 år. Han har många glada minnen från den tid då »flyget var en baby» och Ringsiktet kommer här med en födelsedagsintervju:

— När jag blev flygbiten? upprepar han vår fråga. Ja, det var nog för c:a 20 år sedan. Dessförinnan hade jag som pojke någon gång på 90-talet varit med om när »farbror Nyberg» vid ett besök av gamle kungen i Sundbyberg sökte med tillhjälp av några kopparräddare och bleckbitar demonstrera sin »flygångsmaskin» för majestätet. Nyberg var klädd i frack och hög hatt och sökte hackande och stammande förklara de invecklade anordningarna för kungen. Denne hörde på en stund, men så klappade han den ivrige uppfinnaren på axeln med orden: »Ja, det är bra, käre Nyberg, men laga nu bara att du kommer upp i luften med din ångmaskin.» Flyg-Nyberg kom upp i luften, innan han dog, men inte med sin ångmaskin.

Först då det reguljära flyget Stockholm—Helsingfors började, med start från gamla flyghamnen vid Lindarängen, blev jag helt biten av flyget. Gamla Lindarängen! Maskinerna kom och gick därute. Till Helsingfors med en enmotorig Junker med plats för 5 passagerare, till Kalmar—Stettin med en dito, omväxlande med en tysk Dornier-Val med Rabinen i flottören och emellanåt med Herman Göring vid spakarna. Rundflygningarna hade då också börjat, mest dock med reklam. Där träffade man K. G. Lindner, Viktor Nilson, Albin Ahrenberg, Ernst Roll, Lindow m. fl., allesammans ansvarskännande och duktiga flygare, men dessutom glada och trevliga pojkar, fulla av skoj och upptåg. Ja, flygets folk var som en enda stor och trevlig familj, som det kändes gott att umgås med.

— Men tiden gick och flyget hastade framåt med stormsteg. En dag fick Stockholm besök av en tysk flygare, Hünefeldt tror jag visst han hette, som varit nära att omkomma vid ett försök att flyga över »pö-

len». Det blev stor fest på Hasselbacken med föredrag av den berömda gästen.

Efteråt bänkade sig journalister och flygare vid ett »storljugarbord» för att berätta om sina äventyr i luften. Ahrenberg kom i tagen och talade om att han också skulle försöka en tur över Atlanten via Grönland. Efteråt bad han journalisterna titta med saken, men då hade jag redan gått. Följande dag hade min tidning på första sidan en artikel om den berämda Atlantfärden. Nyheten gick som en löpeld ut över hela världen, och Ahrenberg blev tvungen att ge sig i väg. Hur den sedan avlöpte är välkänt. Ahrenberg blev först rasande på mig och hotade att skjuta mig, men sen blev vi de bästa vänner i världen.

— Från flygningarna »Sverige runt», har jag en mängd glada minnen. En gång kom vi till Värnamo, där det var utställning. Men ingen ville vara den förste upp i luften. Då fick jag se några gamla tanter utanför ett pensionat nere vid sjön. Jag lånade i hast en Aba-mössa, och med en biljettbok i näven klev jag fram till de gamla damerna, bockade mig artigt och frågade om de inte ville göra en tur. Det var tyst en stund. Plötsligt klev en av damerna fram med en tia i näven: »Ättio år är jag så det är nog
(Forts. på sid. 23.)

Premiärklar flygfilm

Svenska flygfiler är inte vardagsmat, men den 20 febr. har i alla fall en genuin flygfilm, »Tre söner», premiär. Det är en berättelse om ansvarskänsla och plikt, om kravet på disciplin, om konflikten familjen—flygvapnet.

Som titeln röjer rör sig handlingen kring tre bröder. Den äldsta av dem, Per Hallman (George Fant), är lärare vid Ljungbyhed, en skicklig och oförvägen flygare, som genom ett disciplinbrott tvingas ta avsked från flygvapnet: han »busflyger» mot ett tåg, men leken förvandlas plötsligt till allvar, ty han upptäcker att banvallen raserats längre fram på linjen och lyckas genom diverse manövrer fästa uppmärksamheten vid att fara förestår — och tåget stoppas i tid. Men hans »brott» kvarstår, och han är tvungen att ge upp sin karriär i kronans tjänst. I stället får han plats som provflygare av bombplan vid SAAB i Linköping och utmärker sig där för mycket gott och djärvt arbete.

Mellanbrodern, Åke (Göran Gentele, filmdebutant), är en ung man som tar livet ganska lätt — både i sitt förhållande till det andra könet och till sitt arbete. Yngstebroder slutligen, Olle (Stig Olin), är en mer komplicerad natur. Han hyser ett spontant, brinnande intresse för flyget och visar sig teoretiskt kunnig men när det kommer till det praktiska flygandet är hans kompetens tveklaktig. Han får kännning av »flygskräck», tappar tilliten till sig själv.

Föräldrarna Hallman spelas av Håkan Westergren och Margit Manstad. Britta Holmberg är Fants motspelerska som en kontors flicka på SAAB, och i övriga uppgifter märks bl. a. Lillebil Kjellén, Ragnar Falk, Bengt Ekerot, Sven-Bertil Norberg m. fl. Regissör har varit »friluftsexperten» Rolf Husberg. *Marco Polo.*

Bilderna till är ur den kommande filmen »Tre söner». — Från ovan och ner: Björn Berglund som kapten och divisionschef i filmen. — Från Göran Gentele, Stig Olin och Georg Fant diskuterar flygning på vingen av en Sk 15. — Georg Fant som provflygare på B 18. — »Provflygaren» Fant tillsammans med »SAAB-flickan» Britta Holmberg.



Alla flygintresserade

måste rekquirera denna
nya handbok

*Ni får den
Gratis!*



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

De nya
kurserna
i flyg-
teknik

Flygteknisk ingenjörskurs
Flygteknisk gymnasiekurs
Ingenjörskurser
för konstruktörer,
för verkstadsingenjörer,
för kontrolltekniker
Verkmästarekurser för
flygtekniker
Flygmaskinistkurs
Flygteknisk förmanskurs
Flygmekanikerkurs
Flygplansmontörskurs
Instrumentmontörskurs
Motormontörskurs
Luftnavigatörkurs
Rad o telegrafiskurs
Trafikflygarkurs
Privatflygarkurs
Kurs i flygplanstjänst
(för markpersonal)
Stewardkurs för flyget
Glid och segelflygplansbygge
Segelflygkurs
Modellplansbygge och
modellflygning



Hans Ostelius

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

NKI

skolan

MED DE NYA KURSERNA

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

Namn

Adress

Flyg 4-45

Insändes til. NKI-skolan, Stockholm 12

BOMBER ÖVER H-FORS

Forts. fr. sid. 18.

I skyddsrummet i källaren till det hus jag bebor hade hyresgästerna församlat sig med barn och blomma och försökte med filter och dynor göra det bekvämt för sig på de hårda träbänkarna. Huset ligger nära norra hamnen, inte långt från örlogsstationen på Skatudden, ett mål som ryssarna alltid visat ett särskilt intresse för.

Luftvärnselden tystnade ett ögonblick och jag gick ut med kvarterets luftskyddschef för att ta en överblick av situationen. I norr var himmeln belyst av skenet från en eldsväda; bomber hade tydligen fällts mot fabrikskvarteren där borta.

Motorsurret tilltog i styrka och luftvärnsartilleriet satte i med en formlig helveteskoncert. Plötsligt blev det alldeles ljust. Sex lysbomber hade slagit ut i blom rätt över våra huvuden, och där, litet längre söderut, ytterligare sex. Man såg tydligt hur de sakta vaggande under sina fallskärmar singlar nedåt. Det var så ljust att man kunnat läsa en tidning.

— Nu ska du få se på... Mera hann jag inte säga förrän ett välkänt vinande

FOLKFLYG- PLANET V.

JAG RÖSTAR PÅ FLYGPLAN NR

Namn:

Gata:

Postadress FLYG 4/45

tvang oss att rusa in till skyddsrummet. — En, två — tre hårda skrällar. Hela huset tycktes ruska på sig, glas klirrade. Det var nära! Bäst att gå upp på vinden och se efter om någon brandbomb förrirat sig dit. Vi springer upp för trapporna — man har känslan av att hissen nu är ett farligt fortskaffningsmedel. Där uppe är allt i sin ordning. Genom vindsfönstret ser jag en lotsångare stå i brand vid Skatuddskajen, ett hus på stranden brinner också och

(Forts. på sid. 27.)

MEDALJER, PLAKETTER

FÖRENINGSMÄRKEN

KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.



SPORRONG & CO.

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



ÅLLEBERG 1945

För tjänstgöring under tiden maj—sept. vid Segelflygskolan Alleberg äro nedan angivna befattningar till ansökan lediga.

EN FLYGPLANFÖRARE FÖR BOGSERING AV SEGELFLYGPLAN. Sökande skall inneha tillstånd att utföra bogsering samt vara influgen på flygtyp Moth. Sökande bör själv vara utövande segelflygare samt helst även godkänd segelflyginstruktör.

TVA SEGELFLYGINSTRUKTÖRER. Sökande skall vara godkänd segelflyginstruktör.

TVA VINSCHFÖRARE. Sökande skall hava grundlig tidigare erfarenhet av vinschstart.

EN CHAUFFÖR. Sökande skall vara kompetent att självständigt handhava såväl kol- som vedgasmonterade bilar.

Ansökan med uppgift om löneanspråk skola vara KSAK tillhanda senast den 15/3 under adress Malmsskillnadsgatan 27, Stockholm. Ansökan skall innehålla bestyrkta uppgifter om utbildning och tidigare tjänstgöring samt fullständiga personliga uppgifter. I anställningsvillkoren ingår fritt uppehälle vid Alleberg samt fria resor hemorten—Alleberg och åter. Närmare upplysningar erhållas genom KSAK.

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN



FANJUNKÄRE CARL HALLSTEDT, här i en F 4-Baby med huv, berättar att Östersunds flygklubb f n håller på att bygga en hangar vid Frösöfältet och att den blir klar när som helst. När det våras ibland fjällen väntas stora ting!

FLYKTIGT SETT

Forts. fr. sid. 12.

I LEKSAND har man redan stakat ut gränserna för ett blivande flygfält av internationella mått. Saken har aktualiserats därför att *Skandinaviska Aero* begärt koncession på flyglinjerna Malmö—Göteborg—Karlstad—Leksand—Östersund samt Stockholm—Leksand—Östersund. I samband därmed förtjänar det att omtalas, att Leksand också planerar att bygga Sveriges största turisthotell högst uppe på Käringbergets högsta topp. Dessa hotellplaner har tagit fart på grund av Skandinaviska Aeros koncessionsansökan. Där ser man vad flyget kan åstadkomma.

★

„PICK-ME-UP“ är visserligen en drink och det s. k. pick-up-systemet, vilket innebär att man avlämnar och hämtar upp last från och till ett flygplan utan att landa, har hittills endast använts för döda föremål, men nu har man börjat pröva systemet på folk också. En man förses med en särskild sele och lägger sig raklång på backen. Ett flygplan kommer svepande över honom och metar upp honom med hjälp av en krok, som griper tag i selen. Man skulle ju kunna tycka, att den stackars karlen skulle bli fruktansvärt omruskad av att på detta plötsliga sätt slitas från moder jord, men försöksobjekten har förklarat, att de inte kände det minsta obehag. De första levande varelsena, som »pickades upp» på detta sätt, var får och när de överlevde, ja, inte ens bräkte, så tog man risken med först en och sedan allt flera modiga karlar. Det gick fint som sagt. Så nu kan man snart ropa »pick-me-up» till en flygare uppe i det blå. Om han nu bara hör en förstäs.

★

PICK-UP-FLYG blir det förresten alldeles säkert även i Sverige så småningom. Den saken har ju kapten Carl Florman i ABA profeterat om i FLYG och nu senast påpekar grossistförbundets nya tidning för import- och partihandel *Svensk Handel*, att särskilt Norrland skulle vara betjänt av att »pick-up-plans» utgick från stamflyglinjernas mellanlandningsplatser och betjänade de mellanliggande mindre orter, där de stora

trafikplanen inte kan gå ned. Det är givetvis av den allra största vikt, att lastning och lossning kan ske både kvickt och så nära adressatens dörrtröskel som möjligt. Det är ju ingen idé att flyga gods till Skeppsholmens flygplats — för att nu ta ett exempel — om den vunna tiden förloras, innan godset kommer till bestämmelseorten.

★

BILLIGT ATT FLYGA blir det tydligen efter kriget. *Pan American Airways* har nu utarbetat trafikflygprogrammet för Stilla havet och meddelar, att biljettpriserna kommer att ligga lägre än för första klass ångbåt på samma sträckor. Mellan Los Angeles och Sydney ämnar bolaget sätta in flygplan med plats för 108 passagerare. Färden kommer att ta 32 timmar och kosta c:a 1180 kronor.

★

KRIGSLEDAN och rädslan för att militärerna efter kriget skall få lov att söka sig andra utkomstvägar börjar naturligtvis på att märkas vid officersrekryteringen. Flygvapnet har också en viss känning därav men ännu så länge kan man säga, att intresset för flygofficersbanan är ganska tillfredsställande. Vid anmälningstidens utgång hade i år nästan dubbelt så många sökande anmält sig som det finns möjlighet att ta emot som officers-, reservofficers-, flygingenjör- och flygmeteorologaspiranter, vilket nog är ett betydligt bättre resultat än man egentligen vågat hoppas på. Därtill kommer att kvalifikationerna hos årets sökande ligger något högre än hos förra årets kull. Det är bara meteorologaspiranterna som inte räcker till men man beräknar att kunna fylla vakanserna med sådana, som inte kan klara läkarproven för antagning till flygförare.

Bastin.

60-ÅRING OM FLYGET...

Forts. fr. sid. 21.

bäst att passa på att få sig en tur i luften innan man dör.» Snart var »kärran» full av gamla tanter. En annan gång var jag i Vetlanda med Ahrenberg som förare. Han var arg för att jag sålt för många biljetter. Äntligen efter ett femtiotal uppstigningar var vi klara och klev in i maskinen för att fortsätta. Plötsligt gick Ahrenberg ned på en sjö och klev ut på flottören. »Sälj nu biljetter, din attan, om du kan, medan jag badar», sade, slängde av sig kläderna och hoppade på huvudet i sjön. Jag var inte sen att följa efter. Medan vi simmade omkring kom plötsligt en skarp bris, och maskinen började driva mot land, en fin sandstrand med en massa badande flickor. Det blev förstas ett fastligt skrik, då flygmaskinen kom indrivande bland damerna med två nakna karlar på flottören.

»Arexpressens» förare, Kurt Björkvall, tyvärr nu borta, var också en underbar flygare! Född till flygare som hans lärare i flygkonsten Ernst Röll brukade säga. »Flyger alla dagar utom i visset väder» stod det på hans hangar i Åre. Jag minns en tur med honom från Stockholm till Jämtlandsfjällen. Solen sken från en klarblå marshall och kom fjälltopparna att gnistra. Det blev varmt och gott inne i förarhytten, och man tyckte att bröstet höll på att sprängas av

Flygkunskapen bara ganska god

Prisutdelning i julpristävlingen

Det är tydligen inte fullt så väl beställt med flygkunskaperna här i landet, som red. trodde när han snickrade till den för all del ganska svåra tävlingen för att pröva flygminnet. Full poäng på de 25 påständerna blev 53, men dit har bara en enda lösare kommit, nämligen hr *Gunnar Idström, Långängen 18, Göteborg*, vilken åtminstone tills vidare kan stoltsera med att vara Sveriges flygkunnigaste man — åtminstone bland FLYG:s läsare och de är minsann inte så få. Upplagan är en bra bit över 30 000 och varje tidning läses av i genomsnitt minst tre personer. Bäst av 75 000 är ju inte fy skam. Kommentarer och riktiga svar i kommande nr.

Ja, första priset gick till Göteborg men fö dominerar prislistan i hög grad av i första hand Malmö, som red. tar av sig hatten för.

Så här fördelade sig guld- och gratisprenumerationserna:

- 1) Hr *Gunnar Idström, Långängen 18, Göteborg, 53 p — 50 kr.*
- 2) *Kadett Westöö, 2:a div. F 10, Malmö, 51 p — 25 kr.*
- 3) *Fr. Märta Monckell, Håkanstorpsv. 7, Malmö, 50 p — 15 kr.*
- 4) *Ljt C.-A. Reimer, Värnhemsgat. 12, Malmö, 49 p — 10 kr.*
- 5) *Bilmontör William Hoff, Mörshög, Bjuv, 48 p — FLYG ett år.*
- 6) *Stud. Olof Wirén, Barnarpsg. 31, Jönköping, 44 p — FLYG ett år.*

7—11) Hr *Sten Fogelberg, Gustafsslätt, Kvidinge, 43 p*; hr *Ingemar Strandberg, Ö. Kyrkogat. 1, Boden 1, 43 p*; hr *Rolf Schauman, Boulevarden 34 A 9, Helsingfors, 43 p*; hr *Sven Ahlström, Box 2173, Gävle 2, 42 p* samt hr *Stig Hagström, Box 8891, Karlskoga 3, 42 p.*

lycka över att få leva. Vi åt smörgåsar, drack termoskaffe och sjöng vilda sånger till livets ära. Att det sedan blev snöstorm och farligheter innan kvällen gjorde inte färden sämre.

„BEAUTY“ NON-STOP...

Forts. fr. sid. 15.

rad hastighets- och stigpropeller och 2650 varv/min blev maxhastigheten 243 km/t — tänk då med en riktig hastighetspropeller! Med en sådan jämte ordnad avgasreaktion torde maxfarten gå upp till 250—260 km/t. Det avancerades också en del, sa Jerker, och kärran rollade fint på bara ansatta skevroder! När han sen, tryckte kärran upp till 260 km/t, tog upp, gav fullgas och steg i 45—60° vinkel, så klättrade planet 350 m innan farten sjönk till stallgränsen. Kalas! Bravo, Jerker! utropade dir. Forsmark.

I rubriken står ordet »Beauty» och många undrar nog stilla. Jo, så heter BHT-1 numera, sedan FLYG:s verkställande redaktör Gunnar Knutsson vid demonstrationen på Bromma plötsligt kom på att BHT inte är så olik det engelska »Beauty» (Skönhet). Det nya namnet »slog» genast och dir. Forsmark beslöt låta inregistrera det. Ett passande namn på det vackraste sportplanet!

Pro Mille.

TAGE SVENSSON:

Väderlekstjänsten på Alleberg sommaren 1944

Vid intet slag av flygning är man så beroende av exakta väderleksuppgifter som vid segelflygning, emedan segelflygningens kraftkällor ju ligger förborgade i själva atmosfären. Möjlighet till personlig kontakt med en fackutbildad meteorolog är sålunda inte ett sekundärt önskemål utan en förutsättning för att toppresultat skall uppnås. Därigenom bortfaller också de mer eller mindre chansartade momenten, som i allför hög grad är förbundna med våra dagars segelflygning. Det är också höjt över varje tvivel att en rationellt arbetande väderlekstjänst verksamt kan bidra till att tid och materiel effektivare kan utnyttjas än vad nu är fallet. Betecknande är att under tävlingarna på Rhön före kriget stod en fullständig väderlekstjänst utrustad med förstklassig materiel ständigt till förfogande. Den meteorologiska sakkunskap som där representerades kan ta åt sig en stor del av äran för de glänsande resultat som då nåddes.

Å andra sidan har emellertid segelflygningen visat sig som ett utomordentligt väl ägnat redskap i den aerologiska forskningens tjänst och därigenom verksamt bidragit till att lösa ett flertal vetenskapliga problem. Prof. W. Georgii och hans medarbetares förtjänstfulla insatser på detta område torde i huvudsak vara alltför väl kända inom segelflygarkretsar för att här närmare beröras.

Det var med utgångspunkt från dessa fakta som man på KSAK redan våren 1944 beslöt upprätta en väderlekstjänst på Alleberg under sommarsäsongen i samarbete med Statens Meteorologisk-Hydrografiska

Anstalt. Ett program uppgjordes för verksamheten, vilket omfattade såväl prognostjänst som undervisning i meteorologi för kursdeltagarna och forskningsverksamhet i mindre omfattning.

Det stod emellertid snart klart att endast en meteorolog kunde avdelas för uppgiften, varför programmet måste nedskäras i viss mån till men framför allt för den planerade forskningsverksamheten. Skolans enda motorflygplan, en Moth, kunde sålunda ej användas för meteorografsonderingar, emedan den ständigt användes som bogserplan vid F-kurserna. Bortsett från detta är emellertid meteorografsonderingar med flygplan så tidsödande att meteorologen då knappast får tid över till andra uppgifter. Sonderingarna är emellertid oundgängligen nödvändiga framför allt för beräkning av termiken. Som nödfallsåtgärd användes därför sonderingarna från Karlsborg och Torslanda.

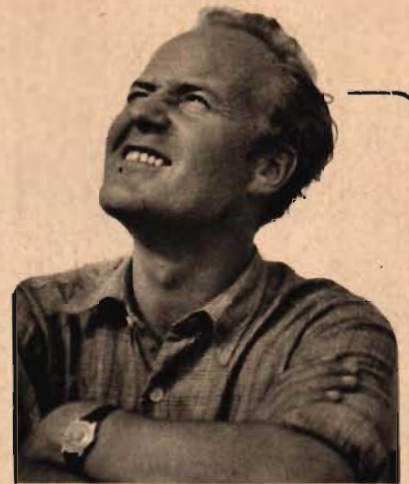
I detta sammanhang kan det vara av ett visst intresse att en ny meteorografstyp byggts av assistent Enström vid den militära väderlekstjänsten — av allt att döma torde den vara användbar för dessa ändamål. Den släpps upp medelst en fjättrad ballong och vid ej alltför stark vind torde topphöjden ligga vid c:a 2.000 m, vilket kan vara tillräckligt med tanke på att det huvudsakliga intresset är huruvida termiken över huvud taget kommer till utlösning. Med undantag av vissa mera sällan förekommande slag av höjdtermik sker ju utlösningen betydligt under 2.000 m höjd. Så snart praktiska resultat nåtts med denna meteorografstyp torde det finnas anledning återkomma med en närmare beskrivning. Dess första fördelar torde vara att sonderingen kan utföras relativt snabbt och utan större upp- båd av tekniska hjälpmedel och personal. Resultatet kan alltså föreligga fullt uträknat betydligt tidigare än vad som annars är fallet.

Jakt på "långa vågor"

Bland forskningsuppgifterna knöt sig det största intresset till de på stor höjd förekommande vågrörelserna och de i samband därmed ofta förekommande s. k. Mozagotlmolnen, vilka vid flera tillfällen varit synliga över Alleberg och över Vättern. Resultatet blev i så måtto nedslående som någon kontakt med dem ej kunde uppnås, vilket knappast heller var att vänta med tanke på att de sannolikt ligger på 5.000—7.000 m höjd — Moth-planets topphöjd överskrider ej 3.000 m. Helt säkert skulle det visa sig mycket fruktbara om ett samarbete på detta område kunde inledas med flygflottillen i Karlsborg, där chefen, överstelöjtnant Hård, ständigt visat sig mycket välvillig och intresserad. En ingående behandling av dessa problem skall bli föremål för en senare behandling i en särskild uppsats.

Om sålunda det ursprungliga programmet kunde genomföras endast till en ringa del lämnade verksamheten dock en mängd värdefulla erfarenheter. Dessa är till stor del av teknisk och organisatorisk natur. Rapport härom har överlämnats till KSAK och skall därför ej bli föremål för behandling i detta sammanhang.

Många för en meteorolog intressanta iakt-



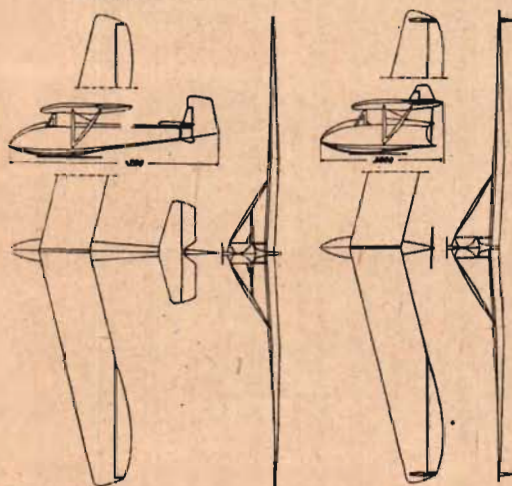
Meteorolog Tage Svensson

är en av våra verkliga segelflygpionjärer. Han är född 1912 och vistades åren 1929—34 tre—fyra månader varje sommar vid Hammar utanför Ystad tillsammans med bl. a. Willy Pelzner och sysslade under umbäranden men brinnande i anden med glidflyg och -bygge. Det kan man kalla flygsinne! Hösten 1934 reste han till Tyskland och började studera meteorologi för den berömda väderprofessorn W. Georgii vid tekniska högskolan i Darmstadt. Därvid fick han även tillfälle följa arbetena vid Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) i sällskap med bl. a. Alexander Lippisch, Hans Jacobs och Hanna Reitsch. Våren 1939 började han som flygmeteorolog på Bromma flygplats. Dessutom har han skött meteorologundervisningen vid ABA-SILA och Stockholms segelflygklubb. I somras tjänstgjorde han på Alleberg och studerade särskilt ivrigt förekomsten av s. k. långa vågor. En hejare till väderman!

tagelser av mera vetenskaplig natur kunde emellertid också göras. Under kursernas gång visade det sig mycket värdefullt att deltagarna genom meteorologens närvaro kunde göras uppmärksamma på de olika företeelserna, vilka sedan under meteorologilektionerna ytterligare diskuterades. Kursdeltagarnas intresse vidgas att inte blott omfatta det mer eller mindre rutinmässiga »spakandet», deras allmänna standard stiger och de binds fastare till segelflyget.

Som helhet betraktat måste väderleksförhållandena under sommaren anses som onormala, vilket i vissa hänseenden inverkade menligt både på resultaten och flygverksamheten i övrigt. De enda mera anmärkningsvärda resultaten var höjdflygningarna under tävlingarna, vilka samtliga företogs i instrålnings- och molntermik. Cyklonverksamheten var osedvanligt liten, varför frontuppvindar och vindtermik nästan fullständigt lyste med sin frånvaro.

Den enda längre sträckflygningen var fanj. Bergmans flygning Alleberg—Halmstad, som företogs i relativt gynnsamt instrålnings- och molntermik. Med lämplig vindtermik hade Ystad, som var planerat som slutmål, helt säkert kunnat nås. Allebergs geografiska läge måste emellertid ur sträckflygningssynpunkt anses som mindre lämpligt. Vindtermik förekommer nämligen huvudsakligen vid vindar mellan väst och nord och då är 300 km (till Ystad) den längsta sträcka man kan nå. Vid sydliga vindar är vindtermik mycket sällan förekom-



Segelflyget i Finland 1944

Den finska centrala segelflygskolan i Jämijärvi var i onådens år 1944 tvungen arbeta under förhållanden som i hög grad avvek från de normala. Inkvarterings-svårigheterna var betydande på grund av eldsvådan föregående höst, den gamla personalen var till stor del bortkommenderad och kriget försvårade nyanskaffningen samt reparation av förefintlig materiel. Emellertid satte man i gång med friskt mod.

Redan den 15 febr. vidtog en yrkeskurs för ynglingar som ämnade söka anställning inom flyget. Under vintermånaderna meddelades främst teoretisk undervisning och därjämte utfördes verkstadsarbeten. De 21 kursdeltagarna fick tillverka Baby-delar och senare vidtog hopmonteringsarbeten. Två G-9 och en Olympia färdigbyggdes. Under sommaren bereddes kursdeltagarna arbete i Bröderna Karhumäkis flygplanfabrik och självfallet erhöll de också segelflygutbildning. 19 A-, 16 B- och 1 C-diplom erövrades. Undervisningen försvårades av brist på bränsle för bogserplanen.

mande, varför sträckflygningar norrut stöter på stora svårigheter. Bortsett från att instrålnings-termiken är mindre användbar för sträckflygningar på grund av den förhållandevis ringa färdhastigheten, måste instrålnings-termiken norr om Alleberg vara förhållandevis dålig på grund av de där belägna större sjöområdena, vilket också är fallet åt sydost över Mullsjö och Vättern.

Som följd av den ringa cyklonverksamheten förekom vindar mellan väst och nord i mycket liten omfattning. I stället var det sydliga eller t. o. m. östliga vindar relativt oäta och dessa i de flesta fall mycket svaga. Västhanget kunde alltså ej utnyttjas i så långt när full utsträckning. Örgård använde faktiskt sommarens enda möjlighet att förbättra det svenska utållighetsrekordet genom att flyga på västhanget i 22 timmar från den 12/6 kl. 1730 till följande dag kl. 1530.

Av det stora antal flygningar som utfördes under sommaren var de i detta sammanhang intressantast givetvis under tävlingsveckan. Även av dessa kan emellertid endast ett fåtal behandlas dels på grund av utrymmebrist, dels på grund av bristen på aerologiskt material. Vid denna undersökning har uppvindarna dels tagits ur barogrammen, dels beräknats med hjälp av föreliggande meteorografsonderingar. Olika flygningar som företagits under likartade termikförhållanden har på detta sätt kunnat jämföras med varandra och värderas med hjälp av ett objektivet jämförelsematerial.

(Forts. i följande nr.)

Den 1 juni vidtog en teknisk övningskurs för elever, som tidigare utmärkt sig genom förtjänstfullt arbete inom klubbarna. I denna kurs deltog 23 pojkar i åldern 15—16 år. Kursdeltagarna byggde två G-9 och deltog i reparation av skadade plan; givetvis erhöll de också teoretisk utbildning. Kursen avslutades den 13 sept. och resultatet blev 18 A-, 21 B- och 4 C-diplom.

För första gången i skolans historia anordnades sommaren 1944 en radiotelegrafistkurs för pojkar — deltagarantalet var 49. På grund av omständigheterna måste kursen avbrytas vid midsommartiden men undervisningen återupptogs igen i juli. Resultatet av detta första försök betecknas som tillfredsställande: 34 A- och 30 B-diplom.

Luftvärnsförbundet anordnade under sommaren sex utbildningskurser å två veckor i segelflygning för sammanlagt 291 elever från de till förbundet anslutna segel- och modellflygklubbarna. I början av sommaren experimenterade man med bilbogsering. Denna metod visade sig mycket effektiv — skolningstiden nedgick nästan till hälften. Brist på bilar och bränsle gjorde tyvärr att detta system inte kunde tillämpas i full utsträckning.

B-proven utfördes med vinschstart. I en specialbyggd tvåsitsig G-9 kontrollerades de svagare elevernas förmåga och i stark blåst fick eleverna också DK-undervisning på detta glidplan, som visade sig till fullo motsvara sitt ändamål.

C-eleverna övades först på G-9 med »ägg» och Baby tills de fullständigt behärskade dessa plan. Därefter gjordes ett par kontrollflygningar med lärare i Kranich med eleven i framsätet. Härvid studerades de olika styrorganens verkan var för sig och gemensamt samt övades svän-



Kranich och termikmoln i Jämijärvi.

gar, hållande i sväng och urgång, inflygning till landningsplats och landning.

Skolningscentralen hade till sitt förfogande 21 st. G-9, 6 Baby II, 2 Rhönbussard, 2 Weihe och en Kranich.

Under sommaren var vädret i allmänhet gott men hårda vindar störde ibland skolningen. På våren och i juni var väderleksläget särskilt gott men i augusti inföll långa regnperioder. Redan i april provades termiken, i juni utfördes talrika hangflygningar och i början av juli tidsflygningarna. Ett nytt höjdreord sattes den 18 juli och den bästa tidsflygningen — ca tio timmar — utfördes den 1 augusti. På tabellen ses sommarens resultat i överskådlig form.

Och som gott slut på det hela är vi i tillfälle meddela att ett helfinskt segelflygplan är under byggnad. FLYG hoppas längre fram på vintern bli i tillfälle att publicera typskissen på denna nya nordiska fågel.

P. S. J—n.

FINSKA SEGELFLYGET 1944 I SIFFROR

Kurs	Elev- antal	Diplom			Summa	Utan diplom
		A	B	C		
Segelflygkurs I	46	45	10	9	64	5
» II	44	33	6	—	39	7
» III	49	34	13	10	57	7
» IV	59	48	16	9	73	6
» V	87	73	33	5	111	5
Specialkurs	6	—	—	5	5	1
Yrkeskurs	21	19	16	1	36	—
Teknisk övningskurs	23	18	21	4	43	1
Radiotelefonkurs	40	34	30	—	64	2
I Jämijärvi s.a.	375	304	145	40	489	34
I klubbarna	54	31	9	—	40	34
Sammanlagt i Finland	439	335	154	40	529	48 (ca 9 %)

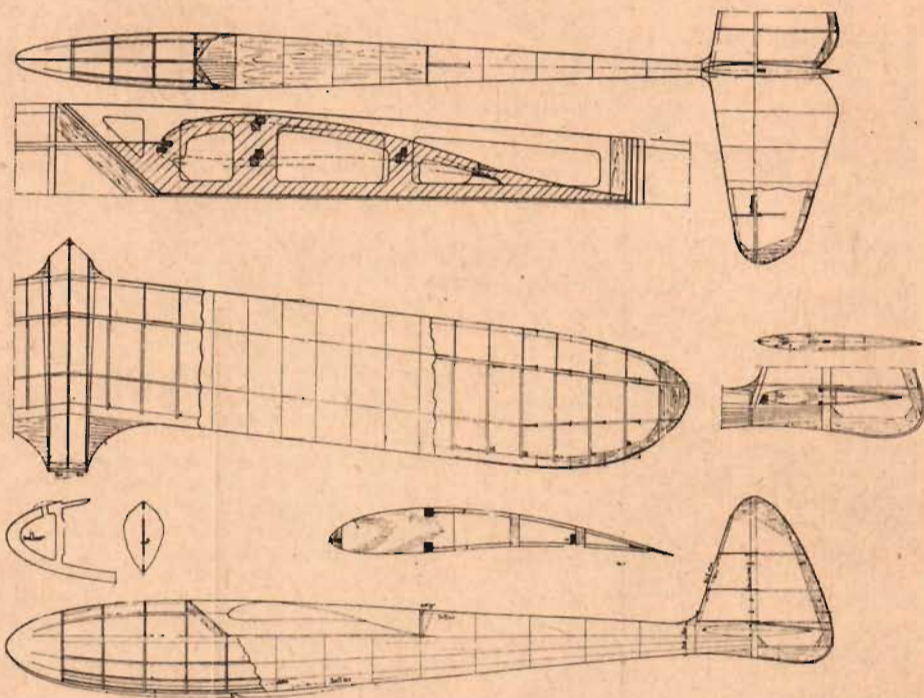
Bästa noteringar: Höjd: löjtnant P. Tarkkonen, 4.800 m, 18.7.44.
Tid: E. O. Korhonen, 10 i 14 min, 1.8.44.



NYTT FRÅN LJUNGBYHED

Börje Schröder heter en vicekorpral vid F 5 i Ljungbyhed som sänt FLYG dessa bilder. Överst Schröder med en oklädd bensinmotormodell, som han byggt med sportplanet Rearwin »Speedster» som förebild. Spännvidden är 154 cm och motorn är en Brown B på 1/5 hk, inverterad dels för att få propellern högre placerad, dels för att genom inbyggnad minska luftmotståndet — även utseendet vinner ju betydligt härpå! Kylningen underlättas av kylplåtar kring cylindern samt luftuttag på motorkåpans sidor. Planet är byggt av furu och plywood med undantag för vingnosen, som är av 1 mm balsa. En tillförlitlig timer har konstruerats av den kände modellracerspecialisten Karl-Erik Fröjd i

TYSK SEGELMODELL IR 48



Modellflyget i Tyskland har under kriget fört en tillvaro i skymundan då ju tyskarna haft viktigare saker att tänka på. En och annan konstruktion har dock skapats och här ovan ses en modern tysk segelmodell. I motsats till de flesta svenska

segelmodeller är den en rätt vacker representant för modellflyget.

Kroppen är förhållandevis vackert utformad och de lö-kantiga spanten kanske höjer intrycket. Att få se så vackert avrundade vingspetsar är väl en sällsynthet nu för tiden — de flesta svenska modeller har ju numera avhuggna vingspetsar, vilka emellertid kanske är mera praktiska. V-formen är den vanliga enkla och är omkring 8°. Tack vare vingens pilform är modellen rätt längdstabil och går ogärna i stall. Vingprofilen är den hos oss för några år sedan så populära Göttingen 497. Att göra stabilisatorn trapetsformad är egentligen onödigt besvär — den rektangulära är lika snygg att se på och dessutom lättare att göra. Att stabilisatorn inte är bärande förväran i högsta grad.

Här några data för originalmodellen:

Spännvidd 1800 mm, längd 1200 mm, vingyta 34 dm², flygvikt 620 g, V-form 8,2° samt största kroppstvärnsnitt 0,79 dm².

Rlä.

Landskrona, som även tillverkat motorns tändstift. Nedre bilden visar samma modell. — Och till slut ett foto av en Sk 12-modell som Schröder byggt. Verklighetstrogen bild!



UPPSAMLINGSKÄRLET

"FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SOT etc.

Självstängande
lock



Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen

Tillverkare

HOLGER BERGSTEDT - PLÅTSLAGERI
Tel. 5 78 ARBOGA Tel. 5 78

PUNKER

flygmotorvärmare

lämnar effektiv och jämn upp-
värmning. Lätt att sköta.
Låg driftskostnad.

Aktiebolaget PUNKER

Eskilstuna

Byggnadsfirman

Bröderna Andersson

LJUNGBYHED - Tel. 46 och 183

REPARATIONER OCH NY-
BYGGNADER.

RITNINGAR OCH KOSTNADS-
FÖRSLAG PÅ BEGÄRAN.

Arbeten utförda till

FLYGVAPNET och ARMÉN

Skriv- & Kontorsmateriel

lägsta dagspriser från

E. STÅLFORS

SÖLVESBORG

Pappersvaror en gros

Telefon 10600 - 10015

BOMBER ÖVER H-FORS

Forts. fr. sid. 22.

längre borta på Skatudden rasar en annan
eldsvåda. Vi går ner igen.

Det är inte värt att gå ut just nu. Luf-
ten är full av fallande splitter och allt som
oftast skakas huset av bombkrevadernas
lufttryck. Luftvärnet skjuter i ett och mo-
torens dån tränger ibland ända in i
skyddsrummet.

Tiden kryper långsamt framåt. Det bör-
jar bli långtrådigt att sitta inne och jag
beslutar gå ut för att se på stäten. Det
brinner på flera håll i staden, lysbomberna
hänger högt över taken och strålkastarnas
ljuskäglor far sökande över himmeln.
Plötsligt stannar de alla på samma punkt:
en liten grågul insekt avtecknar sig grållt
belyst av det skarpa skenet. Det blixtrar
till där uppe, den vacklar — och störtar
med en lång rökfana i släptåg. Jag hinner
ännu se en skymt av jaktplanet som drar
bort i en kurva efter sitt lyckade anfall.
Oförberett utplånas hela tavlan: strålkas-
tarna spanar redan efter nya mål.

Då visslar det igen i luften och jag mä-
ste lägga benen på nacken. Pang! och så
igen ljudet av klirrande glas. Fy tusan, nu
blev vi väl också fönsterlösa!

Efter en halv timme dör luftvärnselden
bort och vi kan gå ut. I kvarteret invid
står huset i hörnet av Kyrkogatan i ljusan
läga. Det är ett gammalt femvåningshus,
byggt före betongkonstruktionernas tid. I
vasar och golvfyllning får elden riklig nä-
ring, de övre våningarna är helt övertända.
Vi rusar alla till för att delta i räddnings-
arbetet.

Kanske en halv timme fick vi ostörda
bära ut möbler och husgeråd ur lägenhe-
terna i de nedre våningarna, men så kom
det en ny anfallsvåg och vi måste igen
uppsöka skyddsrummen.

Det flammande bälet vid Kyrkogatan er-
bjuder naturligtvis en god riktpunkt, och
mycket riktigt, de nästa bomberna faller
obehagligt nära. Då det igen blir litet lug-
nare går jag med min hustru upp till oss
för att se hur där ser ut. Vi har haft tur,
endast ett fönster är sönder. Vi passar på
att ta en sup och en smörgås. Inte illa!

När jag nästa gång går ut ser det be-
drövligt ut runt omkring. Grannhuset har
träffats av en brandbomb, taket brinner
och ur ett avbrutet rör regnar vattnet ner
på gatan. Också ur kvarteret invid slår lå-
gorna högt mot skyn, tre hus i rad står i
brand. Gatan är översjälad med glasskärvor.
Lågornas fladdrande sken återspeglas av
dem som solglitter över ett sommarhav.

Äntligen klockan halv sju på morgonen
blästes faran över och vi kunde gå till vila.
Då jag senare på dagen gjorde en rund-
vandring i staden kyttade elden på många
ställen ännu i rykande ruiner, gatorna var
här och där oframkamliga, fulla av glas,
möbler och allsköns bråte. En sorglig syn.

Men det hade kunnat gå långt värre Tu-
sentals bomber hade fallit på isarna runt
staden, antalet döda och sårade var över-
raskande litet och endast några få hus blev
helt förstörda. Nu, då detta skrives, är
spåren efter vinterns bombanfall nästan
helt igensopade. Det är egentligen endast
några taklösa hus och de provisoriskt lap-
pade fönsterrutorna överallt i staden som
utvisar att också Helsingfors fått sin be-
skärda del av kriget. P. S. J—n.

Kalmar

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11

Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till facila priser

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7

MALMÖ

Tel. Linjeväljare: 232 01, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88

Rekommenderas

Ronneby

BESÖK RONNEBY BAR

Telefon 6 12 - Karlskronagatan 40

Ni äter gott och billigt frukost, middag
och lunch. Varmrätter till 1 kr, serveras
hela dagen. Erkänt gott kaffe.

LÄSKEDRYCKER - CHOKLAD

TOBAK M. M.

Stockholm

AXEL KARLSSONS

SMIDESVERKSTAD

Lugnet - Henriksdal - Stockholm

Vid behov av byggnadsmidei, såsom
Järnkonstruktioner, Hissricken, Balkong-
ricken samt även alla andra slag av smi-
den utföres snabbt, billigt och välgjort.
Telefon Verkstaden 43 64 93

Har radion tystnat?

Ring
40 28 31

AXELSONS RADIO-ELEKTRISKA
LABORATORIUM EFTER.

Torsten Fröberg Brännkyrkagatan 183

KRISTINA- TVÄTTEN

SAKKUNNIG
SKONSAM BEHANDLING

Telefon 52 37 66

Påskris-fjäder

i klara vackra färger. Prov
sändes gratis och fraktfritt

GEORG ASPLUND

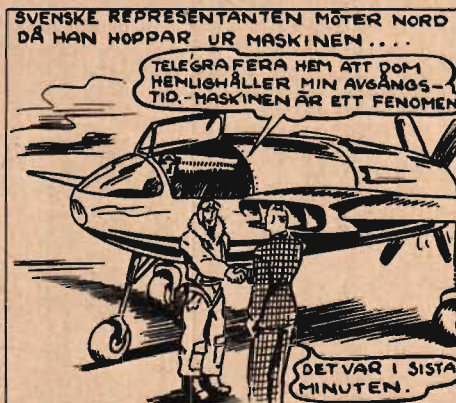
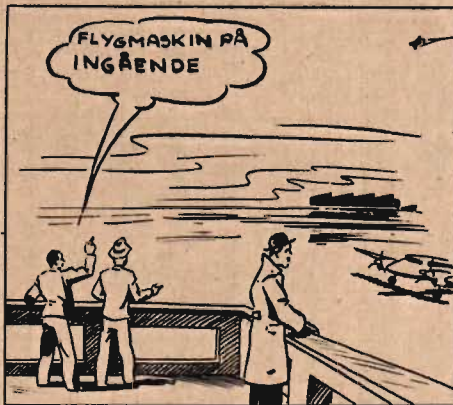
Hanviken, Vendelsö - Telefon Hanviken 86

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. WICTORIN
En **AGN**-serie

VÄRLDSFLYGTÄVLINGEN skall just börja men ännu minuterna innan har svenskarna Nord och Bång inte anlänt till startplatsen. Har den amerikanske flygbolagschefen Glensky och hans skumma hejdukar lyckats i sitt uppsåt att oskadliggöra sina värsta konkurrenter svenskarna redan före tävlingen eller skall den spännande striden fortsätta?



FLYGSOLDAT 113 BOM

RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJÄRRE



Stockholm

HULDA HENRIKSSONS

Bageri

Nyodlarvägen 12 - Helenelund
Telefon 35 10 91

REKOMMENDERAS

HÄSSELBY

JÄRN- och FÄRGHANDEL

CENTRUM

Telefon Hässelby 3 12 och 6 06

MANGA FLYGARE
har redan gjort inköp i

vår nyöppnade möbelaffär

och varit storslign belåtna. Deras beräknade utgifter för MÖBLER blevo så reducerade att hälften av pengarna följde med tillbaka. Och ändå var det kvalitetssaker. MIDSOMMARKRANSENS MÖBELAFFÄR Bokbindarevägen 32 - Tel. 45 17 78 Linje 16 till Jakobsdal

CHARLES JOHANSSON

MEKANISKA VERKSTAD
Rotebro

Utför svarvningar, fräslingar
Reparationer av alla slag
m. m. m.

Telefon Norrviken 3 93

Slottsparkens

CYKEL- och SPORTAFFÄR

Slottsvägen 7 - NÄSBY PARK
Tel. Viggbyholm 5 24

CYKLAR
TILLBEHÖR
REPARATIONER

HOLGER JOHANSSON

Rak- & Frisersalong

Torget -- Tureberg
Telefon 35 04 56

REKOMMENDERAS

SOLSIDANS HEMBAGERI

REKOMMENDERAS

Telefon Saltsjöbaden 2 40



VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

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

BRODER!

Vad gör Du under Din fritid? Ja — det var också en fråga! Egentligen onödig för det vet man väl, vad en ff har för sig, när tjänsten är slut för dagen. Han spolerar upp sig litet och sticker till stan! Där finns bio, dans, go' mat och dreck! Fast Du gör inte så, det vet jag. (Hm.) Du sitter på mössen i lugn och ro och läser, säger Du. I varje fall har Du inte någon bestämd fritidssysselsättning och det var dit jag ville komma.

Bäste Vän! Dagligen ser Du på stan's gator massor av pojkar i åldern 10-15 år. Dessa grabbar larvar omkring till synes utan bestämt mål. Kanske står de och hänger vid flygfältsgården och gapar stort för varje kärna, som syper förbi. Sådana grabbar är med överallt, där något händer, och när nu staden fått egen flygflottill, har detta blivit deras stora intresse. Det är pigga och vakna pojkar. Allt ser dom, allt hör dom och allt vet dom. Synd är det bara, att dessa pojkar inte kan ägna sig åt flyg i något av alla dess former, bara för att de inte har några ledare. De bygger kanske ett modellflygplan, men sedan har de inte begrepp om, hur modellen skall skötas, den går sönder och pojkarna tröttnar.

Här är en ledare på sin plats. Det skall vara en man, som pojkarna ser upp till och tror på, en man, som verkligen har flugit, och som berättar äventyr för pojkarna, som verkligen är upplevda och ej bara hämtade ur en bok. På varje flottill går många vpl ff utan någon bestämd sysselsättning, när tjänsten är slut för dagen.

Scoutkärerna vill starta flygscouting, men saknar ledare. Alltså — Broder, gick ästad till närmsta scoutkår och anmäl Dig. Nu säger Du förstås, att Du inte duger till scoutledare, men då svarar jag ögonblekligen, att det gör Du visst. Det behövs inte alls någon större skicklighet på modellflygmrådet och det scouttekniska får Du hjälp med. Deltager Du i flottillens segelflygverksamhet är Du väl skickad att hjälpa en scoutkårs vandrarscouting, som består av litet äldre pojkar. Gå till scoutkåren några gånger och se, vad dom har för sig där. Dom sitter inte bara i ring på golvet och knyter rep! Prata med ledarna. Följ deras arbete någon tid, så att Du blir insatt i »gemets».

En vacker dag är Du i fullt arbete med en avdelning grabbar. Ni pratar flyg och scouting, jobbar med modellplan, rasar om i skog och mark och trivs utmärkt tillsammans och den, som trivs mest och har roligast, det är DU själv. För det kan jag säga Dig, att roligare sysselsättning får man leta efter. Nu har Du fått ett mål för Dina studsresor, något att tänka på om dagarna mellan flygpasset och något att planera för under annars långa beredskapstimmor. Inte kostar det något heller. Det material Du arbetar med är det dyrbaraste, som finns — ungdomen — och detta material får Du forma själv till det, Du vill att det skall bli och vad det skall bli, råder ju lugen tvekan om — Du är ju vpl ff!

Allt nog, nu har Du fått reda på, vad en vpl ff behövs till utöver flygtjänstgöringen och jag hoppas innerligt, att Du hörsammar detta mitt lilla upprop och har Du till även tyrs varlt scout en gång, ja — då råder absolut ingen tvekan.

De hjärtligaste hälsningar från Din tillgivne vpl ff
Ove Huzell.

Södertälje

Warenbergs Åkeri

Rekommenderas

Telefon 300 55
SÖDERTÄLJE

Värnamo

Robert Johanssons MEKANISKA VERKSTAD

Värnamo

Tel 306

*Tillverkare av mindre band-
sågar för trä*

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Östersund

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

Östersunds Skinnberederi

Inneh. E. A. Ericsson
Telefon 9 96

Pälskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRGNING

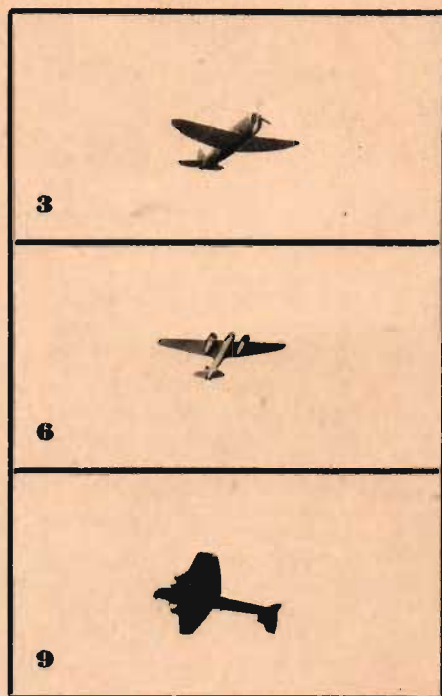
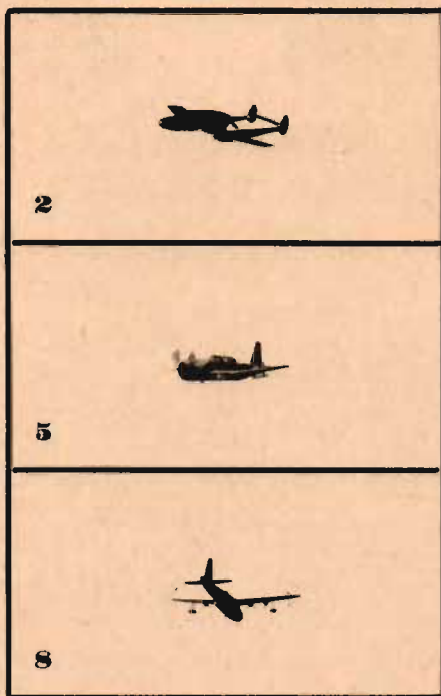
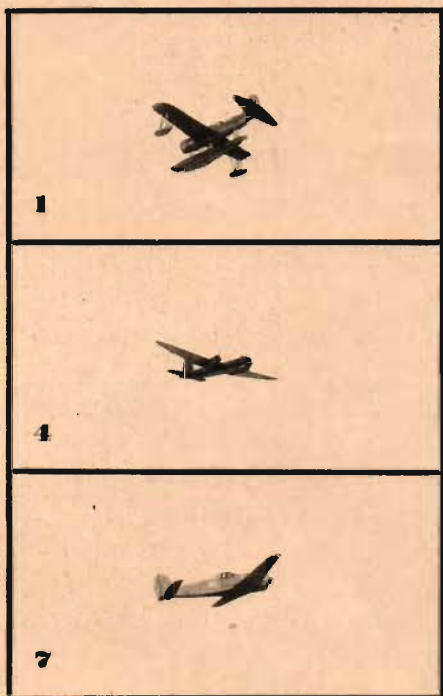
IVARSONS Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Prästgatan 4 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34
Postgirokonton 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt å motorfordon - Bosch service - Reservdelar för alla Bilektr. system - Laddningsstation

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 13



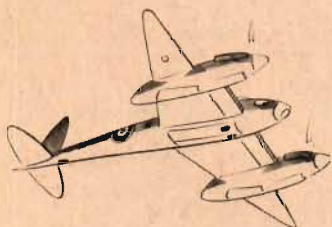
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 13 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

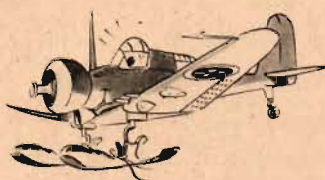
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplankarikatyror är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 13 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 28/2 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 31. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Skriv »Identifiering 13» på kuvertet.

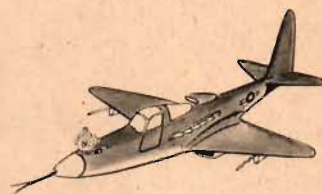
KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 12



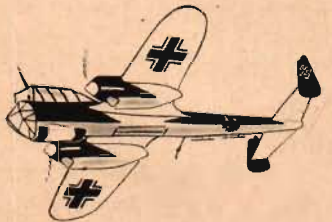
De Havilland »Mosquito»



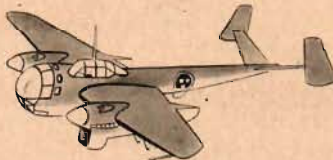
Northrop A 17 (B 5)



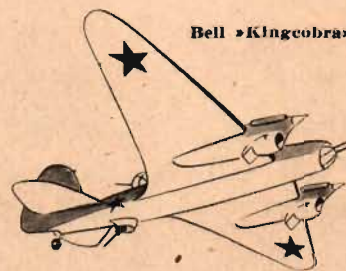
Bell »Klingcobra».



Dornier Do 215



SAAB B 18 B



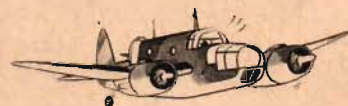
SB-3



Consolidated B-24 »Liberator»



Henschel Hs 129



Bristol »Beaufort»

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 12



MOSQUITO: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Hängande motorer. Kort nos. Vingens framkant mellan motorerna skjuter längre fram än vingen i övrigt. Elliptiskt stjärthöjdplan. Ving med omvänd pllform. Jfr Beaufighter.



B 5: Fast landningsställ. V-formad vinge. Bred motorhuv.



KINGCOBRA: Lågvingat. Lång spetsig nos. Smal flygkropp med svängd undersida. Hög sockertoppsformig fena. Luftintag bakom huvan och i vingens framkant invid flygkroppen. Jfr Airacobra, Mustang.



Do 215: Tvåmotorigt. Dubbla stjärtsidplan. Plant stjärthöjdplan. Stor trubblig uppbyggd glastäckt nos. Jfr B 18 B.



B 18 B: Tvåmotorigt. Dubbla stjärtsidplan. V-formad stabilisator. Framskjutande glasnos. Jfr Do 215.



SB-3: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Stark pllform på stabilisatorn. Trubblig glastäckt nos. Avrundad övergång mellan vingens bakkant och flygkroppen. Kraftiga kylare under motorerna. Jfr SB-2, DB-3.



LIBERATOR: Fyrmotorigt. Dubbla elliptiska stjärtsidplan. Högvingat. Tjock flygkropp. Kspstorn i stjärten och på flygkroppens översida. Jfr Lancaster, Halifax.



Hs 129: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Tvårävkurna vingspetsar. Kort, framsluttande nos. Nästan jämntjock, rak flygkropp. Jfr Me 210, S 18, Beaufighter.



BEAUFORT: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Hängande motorer. Framskjutande nos. Långsträckt överbyggnad. Jfr Wellington, Blenheim IV.

Vinnarna i elfte etappen

Elfte etappen av identifieringstävlingen var kanske i lättaste laget. Endast ett fåtal felaktiga lösningar kom. En tävlande utropade t. o. m. »Det blir lättare och lättare» men det kanske är så att skickligheten stiger också. För undvikande av missförstånd påpekas, att bild nr 6 A-36 »Invader» helt enkelt är en »Mustang» försedd med dykbromsar och bombställ. De som skrivit »Mustang» har alltså fått rätt. De tjugofem kronorna gick denna gång till Finland, nämligen till hr *H. Bärlund* (släkt med den store boxaren?), *Boulevarden 26 A 11, Helsingfors*. Tian vanns av hr *Arne Sandvall*, *Järntorgsgatan 7, Örebro*, och helårsprenumerationen av stud. *Lars Forsslund*, *Korsnäsgränden, Mora*.

FLYGPLANIDENTIFIERING 13

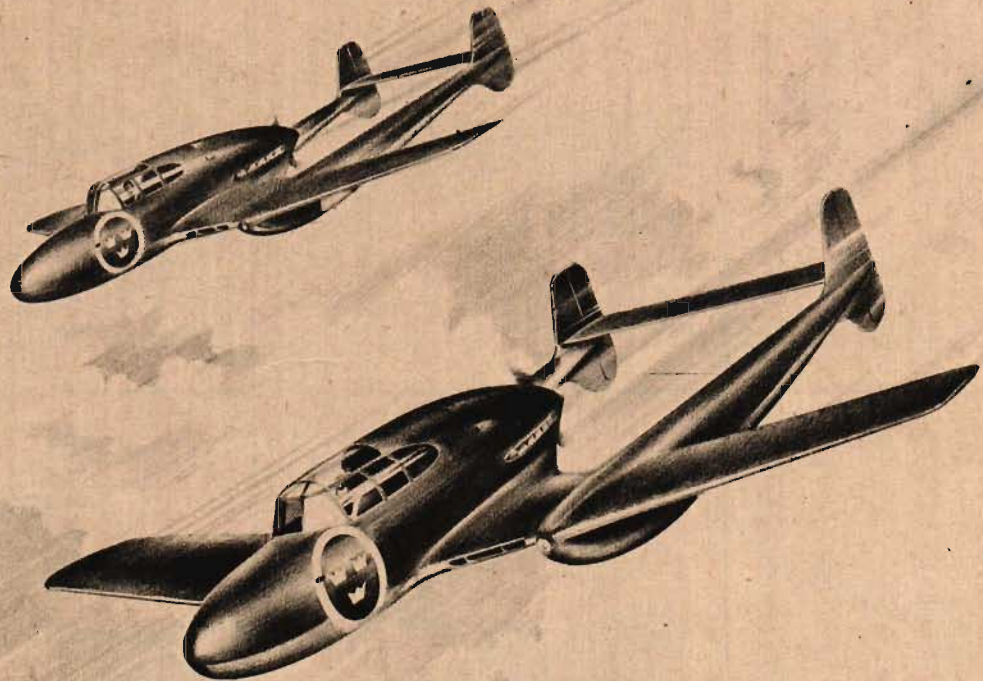
TAVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR:

1.	5.
2.	6.
3.	7.
4.	8.
	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.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET



LINKÖPING • TROLLHÄTTAN