

Flyg



Nr 6 • 1945

Pris 45 öre



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

REDAKTION:

Västmannagatan 60 1 tr. - Stockholm
 Tel. 31 34 58
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN
 Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
 Tel. 30 11 92
 Andre redaktör: H. MILLGARD
 Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1945

FLYGTJÄNST



över hela Sverige

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

LUFTBEVAKNINGSSKÖLDEN



Naturlig storlek.

— märket som hedrar och pryder! Förkyllt i blå emalj. Pris 3:— kr. Knytt samman kamratbanden — bär igenkänningstecknet LS-skölden. Rekvisitera även vår stora katalog — gratis mot porto.

AERO-TJÄNST, Malmö

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 12 februari 1945 tills vidare

Fr. Berlin	7.00 t.	Stockholm*	12.10
> Göteborg	20.00	> Malmö	21.10D
> >	8.55	> Stockholm	10.40D
> Helsingfors	12.30	> Mariehamn**	14.20
> >	12.30	> Stockholm	14.00D
> >	12.30	> >	14.10V
> >	12.30	> Åbo**	13.20D
> >	12.30	> >	13.20V
> Köpenhamn	12.45	> Malmö***	13.00
> Malmö	7.30	> Göteborg	8.40D
> >	8.30	> Köpenhamn***	8.45
> Mariehamn	9.50	> Helsingfors**	11.40
> >	14.20	> Stockholm**	14.10
> >	9.50	> Åbo**	10.35
> Stockholm	13.00	> Berlin*	18.10
> >	18.00	> Göteborg	19.45D
> >	8.00	> Helsingfors	11.40V
> >	8.30	> >	12.00D
> >	18.00	> Malmö	21.10D
> >	8.00	> Mariehamn**	9.50
> >	11.15	> Visby	12.15D
> >	8.00	> Åbo	10.35V
> >	8.30	> >	10.55D
> Visby	12.45	> Stockholm	13.45D
> Åbo	10.50	> Helsingfors	11.40V
> >	11.10	> >	12.00D
> >	13.35	> Mariehamn**	14.20
> >	13.35	> Stockholm	14.00D
> >	13.35	> >	14.10V

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

V = trafik vardagar

D = trafik dagligen

* = trafik måndag, torsd.

** = trafik måndag, onsdag, fredag

*** = trafik måndag, onsdag, lördag.

ÖMÅRLIG TILL FLYGETS UNIFORM



Modell Pilot
 Kr. 4:20
 pr duss.

Modell Uniform
 Kr. 3:80
 pr duss.

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

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

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

Säljes även hos flygflottilljernas marketentier.



G:la Brogatan 32 Tel. 107626
 STOCKHOLM C

FRÅN KSAK S VERKSAMHET

Segelflygsäsongen 1945

Den kommande sommarens segelflygverksamhet ser ut att bli intensivt att döma av vad KSAK:s Informationsavdelning yppar om planerna för säsongen.

Allebergstävlingarna torde endast omfatta fria klassen och är samtidigt individuella svenska mästerskap. Tidpunkten är 19—28 juli; den 29 juli blir det flygdag med uppvisningar.

Tävlingarna i Babyklassen förläggs trogen till Örebro 20—29 juli med stor flygdag den 22 juli.

Tävlingsreglerna är delvis ändrade i båda klasserna, vilket behandlas närmare i ett kommande nr av FLYG.

Riksegelflygtävlingen (KSAK:s o. FLYG:s höjdtävling) börjar den 1 april och pågår i o m den 30 september. Deltagandet torde i år bli många gånger aktivare än i följ på grund av att klubbarna nu fått mer och bättre materiel, bl a barografer. Dessutom är antalet C-flygare större än 1944. Läs vidare om denna tävling i ledaren på sid 5 i detta nummer.

Skolverksamheten på Alleberg börjar den 12 maj med segelflyginstruktörskurs. Den egentliga skolningen startar den 20 maj med AB-kurser. Det blir 11 st sådana kurser på 14 dagar vardera. En nyhet är att C-kurserna slopas på Alleberg i år — dem får klubbarna själva sköta om. S-kurser (7 st) anordnas för att ge deltagarna S-certifikat och räcker vardera 14 dagar. F-flygningar är en nyhet för året. Deltagare, som skall ha S-certifikat, binder sig för 1, 2 eller 3 hela veckor och betalar (förutom mat och logi) per start. Eleven bestämmer i stort sett själv sin start. Efter inflygningar luriktar man sig närmast på silver-C. Återtransport inom 15-milsrayonen sker med KSAK:s materiel till självkostnadspris men utom denna rayon får flygaren själv ombesörja återtransporten per järnväg.

Allebergssäsongen avslutas den 22 september. FLYG återkommer till programmet så snart det är definitivt fastställt.

Antalet flygstarter vid flygklubbarna kommer i sommar att bli mycket större än förut, då tilldelningen av flygbentyl betydligt ökat. — KSAK har beställt 30 st byggsatser till SG-38 att utdelas till flygklubbarna.

Statupremierna för segelflygutbildning har tidigare endast utdelats till elever som skolats vid klubb, vilka varit godkända för erhållande av statsunderstöd. Nu har emellertid Kungl Maj:t medgett att premierna får utgå även till elever i andra klubbar under förutsättning att övriga fordringar uppfylls.

Tempo AB utdelar under 1945 genom KSAK inte mindre än 10.000 kr i segelflygstipendier. Dessa, som avser utbildning vid Alleberg eller Stockholms segelflygklubb, lyder på 100 resp 50 kr vardera och tillställs rektorerna för 20 läroverk, varefter eleverna får inlämna ansökan. För utbildning vid Alleberg utdelas 82 stip å 100 kr till sex läroverk i Stockholm med 2 stip vardera; två läroverk i Göteborg 5 stip var liksom även ett läroverk i vardera av följande städer: Malmö, Norrköping, Helsingborg, Jönköping, Uppsala, Gävle, Linköping, Falun, Visby, Södertälje, Östersund och Nyköping. För utbildning vid SSFK utdelas sammanlagt 36 stip å 50 kr till ovan nämnda läroverk i Sthlm, d v s 6 stip till varje skola.

Ett segelflygmöte anordnas av KSAK i Stockholm den 24—25 mars. Mötet är i första hand avsett för gruppchefer men även övriga ledande funktionärer är välkomna. I föredragsform kommer deltagarna att informeras om de mest aktuella frågorna inför den stundande säsongen och i samband därmed ges tillfälle till diskussion. Alla flygklubbar med segelflygverksamhet bör låta representera sig!



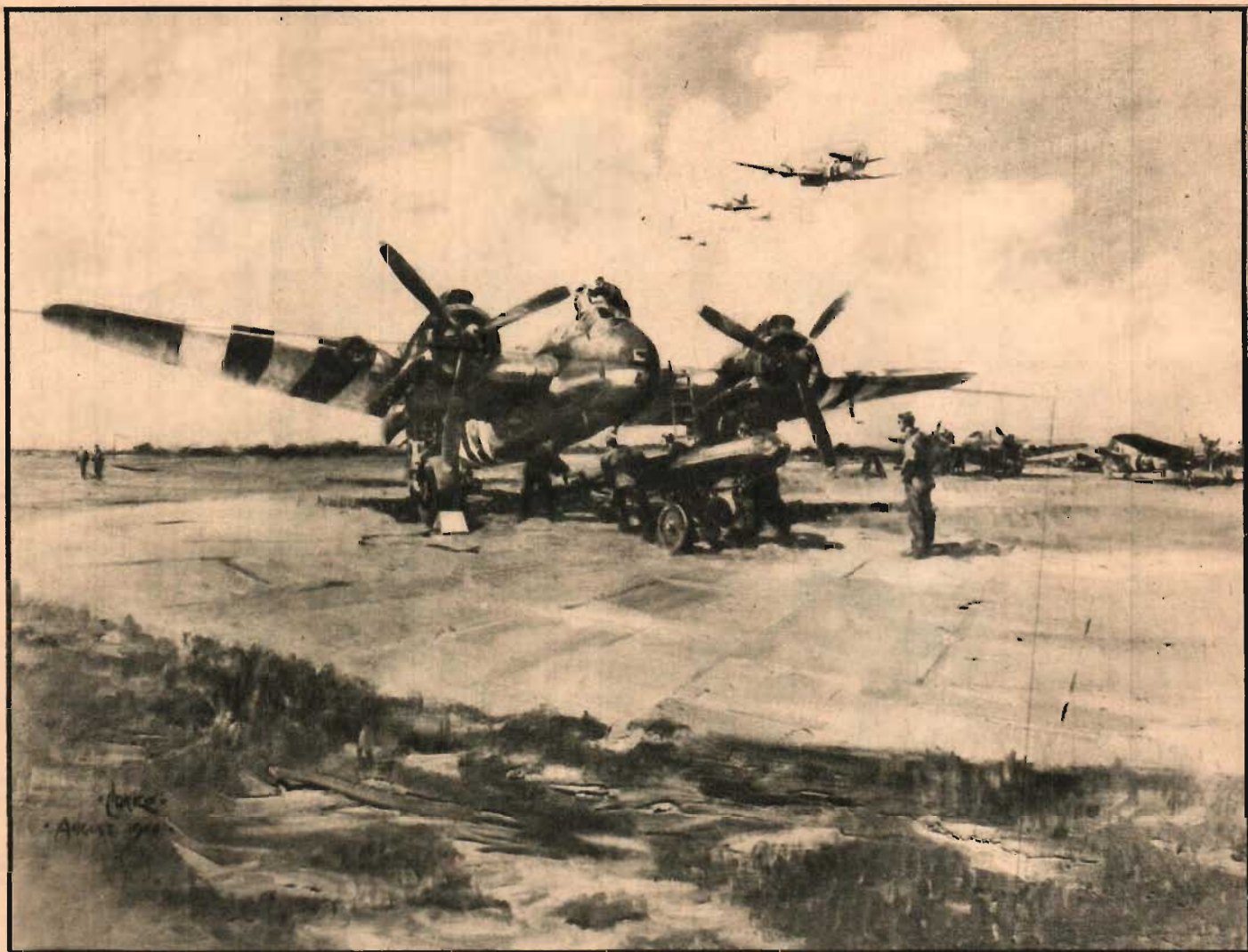
*Den
lättmetall-rustade
vinner*

R Å D G Ö R M E D

WEDAVERKEN

AB W. DAN BERGMAN • SÖDERTÄLJE

HIDUMINIUM • HYDRONALIUM • ELEKTRON • WEDASIL
WEDAL • SILUMIN • SILUMIN GAMMA



Ett typiskt exempel på ett mångsidigt brittiskt flygplan, Bristol Beaufighter (två Bristol Hercules-motorer) uppenbarade sig först som världens tyngst beväpnade jaktplan. Det anpassades senare för raketbeskjutning, torpedfallning och andra precisionsuppgifter.

DE BÄSTA GÅ VIDARE

I naturen leva de livskraftigaste släktena vidare. I luftkrigföringen överlever det livskraftigaste flygplanet. På grund av naturligt sund och avancerad konstruktion tillåter det ett upprepat och omedelbart svar på förändringen av stridsförhållandena — utan att produktionsströmmen avbrytes.

Brittiska flygplan stå i särklass med sin bevisade ändamålsenlighet. De äro ständigt unga.

Ett berömt jaktplan har redan uppen-

barat sig i inte mindre än 140 olika versioner. En annan, yngre, typ har hittills noterat 28 varianter.

Dessa framträdande egenskaper, ändamålsenlighet och mångsidighet, äro ett oemotsägligt bevis för riktig konstruktion. De peka ofelbart mot en framtid, i vilken brittiska trafikflygplan — och brittiska krigsflygplan — fortfarande komma att behålla det tekniska försprång, som vunnits på krigets grymna arena.

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

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

**FLYG**

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

INBJUDAN TILL KSAK:s OCH FLYG:s RIKSTÄVLING I HÖJDSEGELFLYGNING

Till Sveriges flygklubbar

Härmed inbjudas alla svenska flygklubbar till Aeroklubbens och tidskriften FLYG:s rikstävling i segelflygning, individuellt och i lag, och under 1945 omfattande enbart höjdflygning.

Tävlingsledningen består av generalsekreteraren i KSAK, överste H. Enell såsom ordförande, redaktör H. Millgård sekreterare, chefsinstruktören för segelflyget löjtnant J. G. Karlsson, verkställande redaktören för FLYG G. Knutsson samt informationschefen i KSAK redaktör Y. Norrvi.

Tävlingsledningens adress är: KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Tävlingstiden för år 1945 är 1 april—30 september.

Berättigade att delta äro alla innehavare av C-diplom inom alla till KSAK anslutna flygklubbar.

Klubbmedlem får endast tävla för en klubb under tävlingsperioden, oavsett var start sker (inom Sverige) eller med vilken klubbs flygplan flygningarna utföras. Skulle tävlande byta klubb under tävlingsperioden och vilja tävla för den nya klubben, annulleras resultat uppnådda inom den första klubben.

Alla civila segelflygplan gälla såsom tävlingsflygplan. Barograf skall användas vid tävlingen och skall ha undergått kalibrering tidigast sex månader före flygningen. Om detta ej varit fallet skall barografen kalibreras snarast efter flygningen. Alla startmetoder äro tillåtna. I motsats mot föregående är gälla vid flygstart inga restriktioner beträffande urkopplingsplatsen och urkopplingshöjden. Alla under tävlingstiden uppnådda resultat få räknas i tävlingen. Klubb får själv välja lämplig startplats och är ej bunden till sitt hemmafält. Landning behöver ej ske på samma plats som start. Om flygplanet skadas vid landningen räknas ej det uppnådda resultatet i tävlingen.

Som uppnått resultat räknas den erhållna höjdvinsten enligt avläsning på barogram. Segrare blir den, vars 3 bästa noteringar under tävlingsperioden ge den största sammanlagda höjdvinsten.

Segraren i den individuella tävlingen erhåller FLYG:s vandringspris för året samt som ständig egendom en miniatyr av vandringspriset jämte KSAK:s segelflygplakett i guld. Den som först erövrar vandringspriset 3 gånger vinner det för alltid. Andre man i den individuella tävlingen erhåller KSAK:s segelflygplakett i silver och tredje man samma plaket i brons.

För lagtävlingen om direktör C. A. Wicanders vandringspris gälla samma tävlingsbestämmelser som för den individuella tävlingen, varjämte följande särbestämmelser tillkomma:

Varje klubbs tre bästa deltagare i den individuella tävlingen ut-

göra klubbens första lag. Klubbens därefter tre bästa utgöra klubbens andra lag etc. Lagens sammansättning bestämmes sålunda först efter tävlingens avslutande.

Vandringspriset erövras för året av den klubb, vars första lag uppnått bästa sammanlagda höjdvinst. Detta innebär alltså, att de tre bästa deltagarnas tre bästa resultat (sammanlagt högst 9 resultat) sammanräknas.

Vandringspriset erövras för alltid av den klubb, som först vinner priset fem gånger, oavsett ordningsföljden.

Varje års segrande klubb erhåller som ständig egendom en miniatyr av vandringspriset; de tre medlemmarna i segrande laget erhålla KSAK:s segelflygplakett i guld. Varje man i näst bästa laget erhåller segelflygplaketten i silver och varje man i tredje laget bronsplakett.

För 1945 års tävling har direktör Wicander liksom föregående år till förfogande ställt kr. 1.000:— att tillfalla den klubb, till vilken det segrande laget hör. Dessutom tillkommer ett andra pris på kr. 500:— att tillfalla den klubb, vars första lag vid tävlingens slut uppnått näst bästa sammanlagda resultatet.

Deltagare är skyldig att till FLYG:s redaktion omedelbart rapportera varje uppnått resultat, där höjdvinsten uppgår till 1.000 meter eller mera, samt senast inom en vecka efter flygningen varje annat resultat, som klubben vill räkna i tävlingen. Uppgifterna angående flygningen ifyllas på formulär, vilka vid anmälan tillställas klubbarna. Uppgifterna på formuläret skola bevitnas av kontrollant godkänd av KSAK (gruppchef el. flyginstruktör), varefter formuläret insändes till FLYG:s redaktion. Barogrammen jämte kalibreringsprotokoll insändas till tävlingsledningen senast den 15 oktober 1945.

På barogrammet antecknas (jfr KSAK:s Segelflygmeddelande nr 506):

1. Deltagarens namn.
2. Datum samt tidpunkt för start och landning.
3. Barografens fabrikat och nummer.

Därest vid flygstart höjden för urkoppling icke tydligt framgår av barogrammet, skall uppgift om urkopplingshöjden skriftligen bestyrkas av föraren i bogserflygplanet.

Brott mot luftfartsmyndighetens gällande bestämmelser eller instruktörs givna direktiv medför ovillkorlig diskvalificering.

Klubb, som önskar delta i tävlingen, skall anmäla detta till tävlingsledningen senast den 1 april 1945.

Vår vinst —
Er vinst!



Vi teckna även
båt- och luftfärdsförsäkring.

Ökar mest!

Av samtliga svenska automobilförsäkringsbolag visade TRAFIK under år 1943 största premieökningen. TRAFIK har vunnit det goda resultatet tack vare låga premier och god skadeservice. Detta har skapat popularitet och förtroende.

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

KUNGSGATAN 9, STOCKHOLM. Tel. 23 21 20

Av G. F. L.

FLYGANDE SLAG

Strategisk bombning från flygbaser i Kina och på ögruppen Marianerna har spelat en allt större roll i det amerikanska flygkriget mot Japan. På sistone — i mitten av februari — har dessutom upp till 1.500 hangarfartygsbaserade lätta och medeltunga bombplan anfallit japanska hemorten. Det är sista skedet av kriget i fjärran Östern. I nedanstående artikel berättar en pilot på ett flygande slag skepp — Boeing B 29 — om sin första raid mot stälverken i Yamata.

Så länge jag lever kommer jag att minnas bilden av den karta, som med ett långt, rött streck från vår bas till en punkt på en av de japanska huvudöarna, var uppsatt i 20:e amerikanska flygkårens orderrum i västra Kina.

Jag hade ett särskilt skäl att känna mig ängslig. Mitt eget flygplan var för tillfället ur tjänst och jag visste inte om jag skulle kunna delta i den förestående raiden eller ej.

När jag så fick se varthän den röda färdlinjen på kartan bar i väg, då bröt kallsvetten fram.

Detta röda streck på kartan var det första, som gav en antydning om vad som komma skulle. Det gick från vår bas rakt mot Japans industricentrum. Det blev en alldeles särskild spänning i luften allt eftersom förarna kom in i orderrummet och fick syn på kartan. Jag kände att här skulle jag vara med till varje pris! När min besättning fick reda på att vårt flygplan var ur tjänst blev de våldsamt upprörda och jag fruktade, att min högra kulspruteskytt, sergeant Dave Danks, skulle få en allvarlig reprimand för sina frispråkiga yttranden inför de församlade överstarna och generalerna. Så mycket större blev emellertid glädjen, då vi fick höra, att vi skulle få ett annat flygplan i stället.

Ordergivningen

— Ni ha länge bett om en chans att få ge japsen vad de tål, sade överste L. F. Harman vid ordergivningen. Nu om någonsin skall ni få den chansen! Dagens anfall gäller de kejserliga järn- och stälverken vid Yamata, vilka framställer en femtedel av Japans hela produktion på detta område.

Om ni får in bomberna mitt i målet, så kommer det att dröja minst fjorton månader eller mer, innan japsen kan återuppbygga dem!

Ordergivningen pågick i två timmar med detaljerade instruktioner om färdvägen, om svårigheterna att nå fram till målet, om vädret och om de exakta målen för bombfällningen. Utanför hörde jag dånet från en B-29, som tydligen varmkördes, och förstod att det måste vara vårt nya flygplan. Den B-29, på vilken vår möjlighet att få vara med helt och hållet hängde.

Då ordergivningen var slut hoppade jag i en jeep och körde bort till planet för att få reda på om allt var OK. Och det var det! Vi skulle få gå med! Jag talade om den goda nyheten för min besättning, kastade i mig litet frukost och satte i gång med förberedelserna. Alla arbetade intensivt och varje detalj genomgicks noga. Slutligen var vi färdiga och klara till start.

Jag startade motorerna och de tickade lika fint som en klocka. Jag körde fram till startbanan, svängde upp mot vinden och drog på gasen. Motorerna kämpade hårt med den tunga bomblasten och vi lyfte långsamt. Därmed hade vi begynt det mest betydelsefulla anfallet hittills på krigsskådeplatsen Indien — Burma — Kina.

Mot målet!

Jag bad min andrepilot, löjtnant Jerry Offerman att överta spakarna tills vidare, lutade mig tillbaka och lyssnade på motorernas dån. Allt var i bästa ordning.

Vi nådde fram till de japanska öarna medan vi flög i moln. Det är det bästa skyddet mot fiendtlig motverkan. Jag satt alljämt tillbakalutad och tänkte på att vid denna tid brukar min fru hemma i Nebraska stiga upp. Plötsligt vaknade jag upp ur mina funderingar då jag hörde sergeant Danks

röst i lurarna: Från höger skytt till bakre! Ljus åt vänster, uppåt! Möjligen ett flygplan. Den bakre skytten svarade: Ser ingenting, men passar noga!

Danks hade länge hoppats att få korn på ett japanskt jaktplan för att ge det en skur. Vi försökte alla att se igenom molnstrasorna och mörkret utanför. Plötsligt flög vi ut ur molnen med klar himmel ovanför oss. Och där hittade vi genast »Danks ljus» — stjärnor. De lyste så klart och tycktes så nära, att man skulle kunna ta på dem.

Vädret började klarna upp, och jag gav besättningen order att vara på sin vakt. Genom molnslöjorna kunde vi vid horisonten se ett svagt, rött ljussken. Bombfällaren ställde in sin kikare och meddelade: Eldsken föröver. Sannolikt målet.

Några minuter senare var vi helt ute ur molnen. Nio mil framför oss syntes ett kraftigt eldsken mot himlen och flammor steg mot skyn från marken. Vi var ett av



SKEPP

de sista planen, som skulle anfalla, och spelet hade tydligen redan börjat. Strålkastare spelade över himlen och vi tyckte oss se luftvärnseld. Pansarvästar och stålhelmar beordrades nu på. Jag kände hur pulsen började arbeta hastigare och jag blev litet torr i halsen. Men jag tror inte det var av fruktan inför fienden utan snarare av rädsla att inte fälla bomberna mitt i målet.

Vi anfaller!

Det blev tyst, alla väntade. Så kom en order till skyttarna att prova kulsprutorna. Bakom mig hörde jag knatrandet. Ungefär 60 km från målet, hördes plötsligt spanarens röst i lurarna: Till föraren från spanaren! Inflygningspunkten nådd! Det betydde, att nu började själva inflygningen mot målet. Jag svängde till den beräknade kursen och började anfallet mot Japans största järn- och stålverk. Jag måste hålla kursen exakt om jag skulle kunna hoppas på att få träff med mina bomber mitt i målet.

Aldrig kunde jag tänka mig ett sådant skådespel. Det måste ha varit minst ett femtiotal strålkastare och ett oerhört antal luftvärnskanoner i aktion. Luftvärnsgranaterna exploderade runt om och spårlyskulorna yrdede i luften. Inte ens en fluga syntes ha en chans att komma igenom detta helvete, hur skulle det då gå med en jättelik B-29?

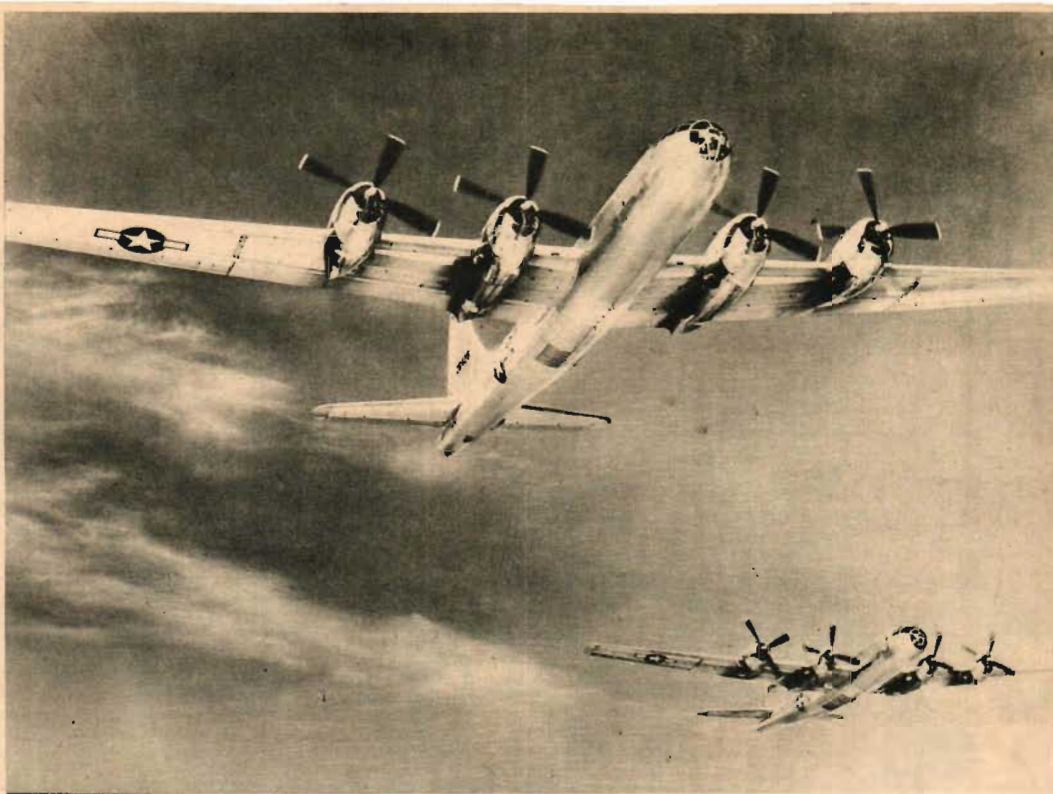
Lugnt och oberört hörde jag spanaren och bombfällaren kontrollera sina värden: Hastighet 400! Hastighet 400! Avdrift 15 grader!

Så anropade bombfällaren mig: Sväng vänster något, Bob!

Alla strålkastarna spelade nu mot oss. Svängde jag än mer vänster skulle jag flyga rätt in i dem. Med största självövertvinnelse svängde jag ändå vänster och hörde bombfällarens röst igen: Rakt så! Vi ligger rätt nu! Jag övertar flygningen! Därmed började de mest spännande sekunderna under hela anfallet.

Bombsiktets korrekationer överförs automatiskt på rodren för att hålla rätt kurs, höjd och hastighet vid själva bombfällningen.

FLYGANDE SLAGSKEPP mot Japan visar bilderna på detta uppslag. — T v ses det imponerande stjärtparitet på en B-29, under vilket ett målflygplan krupit in — en militär utveckling av den eleganta Culver »Cadets», som var en av typerna i FLYG:s folkflygomrustning, etapp nr 5. — Överst t h två st B-29:or tillsammans med en Boeing B-17G.



Flammande inferno

Det som förut varit ett eldsken vid horisonten var nu ett flammande inferno under oss. Svarta rökpelare, genom vilka spårlyskulorna sköt som raketer, omgav oss överallt. Sekunderna innan vi nådde fram tycktes det som om alla ljus i Japan hade koncentrerats på oss. Inuti flygplanet var det lika ljust som på en Hollywoodpremiär. Jag såg den svarta röken från en luftvärnsspärr rakt framför oss och det lät som om någon ideligen sparkade på ett tomfat runt omkring oss. Mellersta kulspruteskytten anmälde, att vi fått träffar i båda vingarna. Vi liksom bars fram på strålkastarkägglorna, under det vi fortsatte mot bombfällningspunkten. Det tycktes oss som en evighet — i själva verket var det blott sex minuter — de längsta minuterna hittills i mitt liv. Andrepiloten och jag skrek båda så högt vi kunde: Släng bomberna åt skogen!

Jag satt med händerna på spaken och svetades som i en turkisk bastu. Plötsligt hörde jag bombfällarens röst: Bomberna... Jag väntade inte på »fällda»! Jag minns blott att bombfällaren sekunden efter fortsatte:

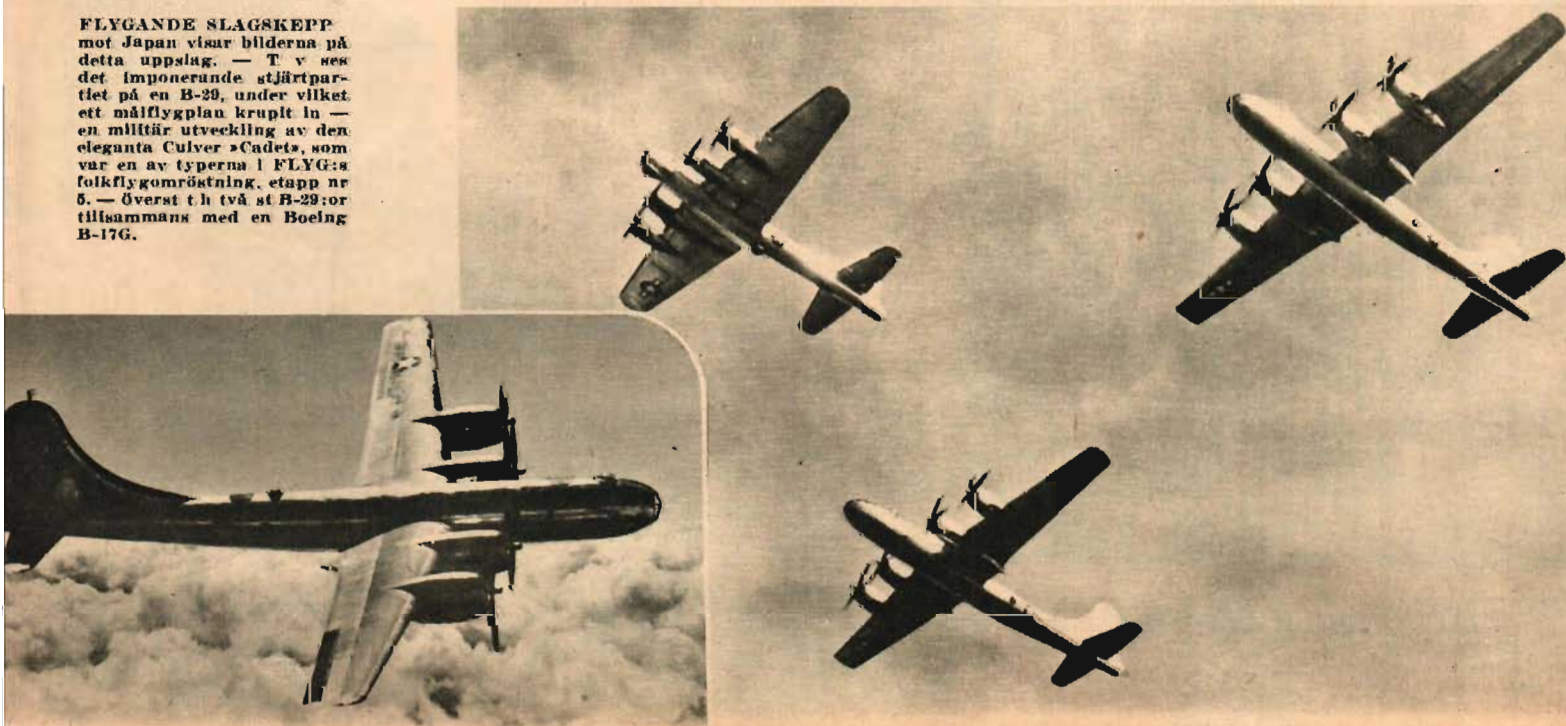
Sväng! Berg för över! Jag vräkte B-29:an in i den skarpaste gir hon någonsin varit med om. Därefter dök jag; undan från helvetet!

Hemåt

Någon i flygplanet bakre del skrek till så högt, att mina lurar nästan hoppade av. Jag fortsatte dykningen ytterligare 2.000 meter med fullgas ända ned till havsytan. Därefter frågade jag vem som skriket och varför. Radiotelegrafisten anmälde att han lämnat sin stol ett ögonblick för att se ut genom ett av fönstren. Då han några sekunder senare återvände, var hans stol genomskjuten av en luftvärnsgranat.

Det hade varit tyst ombord, innan vi nådde fram till målet, men så snart vi kommit ut ur målområdet ville alla liksom frigöra sig från spänningen genom att anförtro sig åt kamraterna.

Alla kände detsamma. Nu återstod blott att finna den kortaste vägen hem. Jag bibehöll fullgas ända tills vi nådde Koreas kust. Spanaren kunde emellertid inte finna sina
(Forts. på sid. 31.)



Celebert på Bromma

FLYG:s redaktion hade för någon tid sedan nöjet att på Bromma för Stockholms dags- och fackpress få demonstrera det nya amerikanska passagerarflygplanet Douglas C-54 »Skymaster», av vilket SILA inköpt 10 exemplar. I sin fredsversion kommer det att rymma 44 passagerare, men den version, som gjorde Sverigesbesök, hade endast plats för 28 passagerare emedan man i främre delen av passagerarkabinen lagt in extra bränsletankar. Flygplanet beskrevs i FLYG nr 21 förra året. Anmärkas bör att DC-4:an vid den demonstrationsflygning som gjordes inte behövde mer än halva den längsta banan på Bromma för att komma i luften. Det var också mycket komfortabelt inrett, något som tillsammans med snabbheten kommer att göra flygningarna med SILA-planen till ett nöje, när trafiken börjar. På denna sida några bilder från besöket.



Ovan en bild från stjärten av »Skymaster». Längre bort står en Liberator. Internationellt på Bromma! — Till höger en bild av det framåt infällbara noshjulet med öppnade noshjulsdörrar.



På den nedställda bilden diskuterar chefen för American Air Transport Service, överste Maurice Marrs (t v) »Skymasterns» flämdämpare med Flyg:s verkställande redaktör Gunnar Knutsson. — Nedan en titt in i förarkabinen, från vilken man har mycket god sikt. — Till höger besättningen. Överst på trappan chefsploten Fred P. Koupul och därunder Robert Durham, David Schelner, John H. Kent och Hershel L. King.



REPORTAGE FLYGMAN



SAAB-MANTROB PÅ BILLIGT FOLKPLAN

Vår flygindustri är givetvis mycket intresserad av folkflygproblemet — helt naturligt eftersom det är denna industri som skall ge Sverige dess folkflygplan. Här nedan drar två betydande män från Svenska Aeroplan AB i Linköping fram några frågor i detta sammanhang. Sportplanet SAAB-91:s konstruktör ingenjör A. J. Andersson (på bilden här t. h.) talar om bilmotorernas olämplighet i flygplan samt om plastiskt material; överingenjör Hugo Bertler (som läser FLYG nederst t. v.) deklarerar sin tro på det billiga folkflygplanets framtid.



5.000-kr-flygplan kommer

Med de materialpriser flygindustrin i dag är tvungen betala är det nog omöjligt, åtminstone här i Sverige, att göra ett litet två- eller tresitsigt privatflygplan under 20.000 kr, säger överingenjör Hugo Bertler vid SAAB. Atminstone om man vill ha en fullgod maskin, och det är en sådan jag tänker på. För att göra skäl för benämningen folkflygplan bör maskinen emellertid inte kosta mer än 5.000—6.000 kr. Och så småningom blir det nog möjligt att bygga ett sådant åk med en marschfart på omkring 200 km/t. Även om denna maskin med det moderna noshjulstället blir betydligt lättare att starta och landa än ett plan av hittills konventionell typ, tror jag dock att åtminstone medelålders och äldre herrar kommer att föredra helikoptern. Vårt sjörika land bjuder visserligen på många naturliga landningsplatser men jag håller ändå på landflygplanet framför en maskin med flottörer, flygbåten och amfibien. Under hela vår långa vinter är landflygplanet att föredra. Sommardagarna är förresten. De båda andra typerna är nämligen alltför sårbara. Även under fredstid. Ty det finns tyvärr alldeles för många vackra vattenspeglar, där undervattensgrund och besvärliga stränder kan ställa till mycket trassel för en »folkflygare». Dessutom kräver ju både amfibien, flygbåten och flottörplanet i regel starkare motorer än landflygplanet, varför de blir mindre ekonomiska. Att amfibien

skulle vara så särdeles lockande, som många gör gällande, tror jag knappast heller. Då skulle nog amfibiebilen ha kommit bra mycket längre än den gjort. Så är det en annan sak: Med en bil kan man kvista i väg lite vart som helst tack vare våra goda vägar. Jag tror därför inte att flygplanproducenterna behöver vara oroliga för att de ligger på efterkälken när det gäller folkflygplanet. Ty en av huvudförutsättningarna för detta är väl ändå att folk kan starta och landa ungefär var som helst. De »folkflygfält» vi ännu saknar är säkert lika viktiga för folkplanförsäljarens omsättning som ett stort och välskött vägnät för bilfirmorna.

— Men hur skall man då få fram ett plan i 5.000-kronorsklassen? frågar intervjuaren.

— Ja, inte tror jag det kommer att lyckas med någon av de nuvarande konstruktionerna, svarar överingenjör Bertler. Varken i trä eller metall. Men jag hoppas på forskarna. Amerikanarna har ju haft en viss framgång med sina »bakade» plan. Därför vill jag inte säga att jag tror konsthartsen kommer att segra. Snarare någon annan pressbar massa. Och för att flygplan skall kunna bli var mans egendom måste de kunna byggas av pressade större enheter. Både materialet, tillverkningsmetoden och servicen kommer att förbilligas när den frågan har lösts. Ja, man kan nog säga att det verkliga folkflygplanet så småningom ändå kommer att pressas fram. Även om det ser lite mörkt ut just nu.

det möjligen bli tal om ett »folkflygplan», säger ingenjör A. J. Andersson, SAAB-91:ans konstruktör. Ingenjör Andersson har ett flertal populära sportflygplan bakom sig och vet av egen erfarenhet vad han talar om. Utsikterna att få fram ett verkligt billigt sportflygplan är nämligen små trots alla notiser om sådana billiga plan som då och då dyker upp i pressen.

Tanken på att kunna förbilliga småplanen genoin att utrusta dem med bilmotorer hör man också rätt ofta. Den lösningen tror emellertid inte ingenjör Andersson på, trots att en flygmotor på 80—130 hk fortfarande är minst 4 gånger så dyr som en lika stark bilmotor. Nu kan man kanske fråga sig vad detta beror på och ev. anta att svaret skulle vara att bilmotorn fortfarande tillverkas i långt större serier. Så enkelt är det emellertid inte. Flygmotorn måste däremot vara så lätt som möjligt, vilket fördyrar den. Bilmotorns vikt per hk är f. n. mer än dubbelt så stor som flygmotorns. Detta betyder bl. a. att om man använde en 80—100 hk bilmotor i ett sportflygplan, så skulle denna i mervikt betyda gott och väl vikten av en passagerare. I ett sådant fall kunde man naturligtvis ta till vingytan så att exempelvis en 80 hk bilmotor räckte för ett tvåsitsigt plan. Prestanda hos detta skulle emellertid inte bli bättre än för ett mindre plan med en flygmotor på cirka 50 hk. Skrovets pris på det bilmotorförsedda planet bleve också högre än för det andra.

»Plastics» är en gemensam benämning på en del nya pressbara konstmassesorter, som det på senare tid blivit mycket populärt att tala om i samband med framställningen av moderna flygplan. Ingenjör Andersson hör emellertid inte till plasticsentusiasterna. Vad man numera ifråga om flygplanmaterial kallar bakelit eller konstmassa, säger han, är i själva verket kryssfanér med endast den skillnaden att skikten hoplimmats i sin slutgiltiga form och att konsthartsen är av sådan beskaffenhet att det trängt in mellan träets fibrer och impregnerat dessa. Härigenom har fuktighetsbeständigheten ökat ytterligare men det torde ännu dröja rätt länge innan den blir jämförlig med ett metallplans fuktighetsbeständighet. Därför kommer nog ett plan av konstmassa knappast att kunna hävda sig i jämförelse med ett metallplan, framförallt inte underhålls-ekonomiskt, och detta är säkert en mycket viktig sak att räkna med när det gäller t. ex. folkflygplanet.

(Se i övrigt artikeln om SAAB-91:ans tillblivelse i FLYG nr 4/45.)

Bilmotor inget för flygplan

Redan 1920—1923 fanns det en »folkbil» i marknaden. Det var den gamla T-forden, som kostade omkring 1 800 kr. Utvecklingen har emellertid gått i en helt annan riktning sedan. Fords nuvarande V 8-modeller, som kostar bortåt tre gånger så mycket som T-modellen, kan knappast kallas »folkvagnar».

— Nej, låt oss först få fram en »folkbil», sedan kan



MIN P-40 VÄLLAR "SVÅR"



ÖVERSTE ROBERT L. SCOTT berättar i åttonde avsnittet av sin bok »Gud är min andre-pilot», hur en hänfull, psykologisk och samtidigt löjlig figur försökte tvinga »flygande tigrarna» att acceptera AVG:s inlemmande i amerikanska armén. Följden blev att de flesta »tigrarna» tog sin mats ur skolan. Scotts en-mans-krig fortsätter och han vällar en »malariaepidemi».

Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

VIII

Det började pratas om att AVG med general Chennault som befälhavare skulle inlemmas i arméflygkåren. Chennault, som då var general i kinesiska armén men hade kaptens avsked i den amerikanska, skulle få brigadgenerals rang för att leda *China Air Task Force*. Men av vad jag kunde se av de få tidningar vi hade fått och förstå av de rykten, som sipprade igenom, var det inte många i AVG, som skulle komma att gå med på denna inkorporering.

Det fanns män i officiell ställning på

Kina—Burma—Indien-fronten, som trodde, att flygarna i AVG var tygellösa och odisciplinerade. På sådana påståenden svarade jag alltid, att jag önskade, att vi hade ytterligare tio sådana odisciplinerade kärer — ty de skulle ha förstört omkring tre till fyra tusen fientliga plan, och det skulle säkerligen ha vällat japanerna avbräck. Det fanns andra, som påstod, att jaktflygarna i AVG slogs bara för den höga lönen och den extra premie på 2000 kronor, som de fick för varje fientligt plan de sköt ned. Det kom mig att skratta, ty jag hade sett AVG-arna slåss och senare skulle jag själv få flyga med dem mot fienden. Jag kände de där jätteflygarna — jag visste, att de var äkta amerikanska äventyryrlystna gossar, som skulle ha kämpat lika förbittrat för en påse jordnötter — så länge de slogs för general Chennault och flög de älskade P-40-orna.

Som det stod till just nu, efter långa timmar av strid, var männen trötta; de hade varit borta från Förenta staterna under

de mest krävande förhållanden nära ett år. De visade alla tecken på stridströtthet och behövde vila. Några av dem var utledsna på att slåss och borde aldrig mera riskeras i strid.

Allmän förtrytelse i AVG

Till yttermera visso hade inkorporeringen av AVG väckt särskilt ont blod på grund av en enda mans omdömeslöshet. Det synes som om någon hade låtit samla pojkar för att tala om för dem, vilken tjuvning det skulle vara att bli upptagna i armén, och hade visat mycket liten takt. Han återgav tidningshistorier, som insinuerade, att AVG bara slogs för den höga lönen — mellan 2600 och 3000 kronor i månaden, beroende på om flygaren var »sidoman» eller divisionschef. Denne krämare fortsatte med att konstatera, att han allvarligt hoppades, att AVG skulle acceptera inkorporeringen, därför att om de inte gjorde det, och när deras kontrakt med Camco (Central Aircraft Manufacturing Company, som det bolag, vilket anställde flygarna, kallades. Övers. anm.) hade utgått, skulle de troligen finna deras inkallelser väntande på dem, när de klev av den båt som fört dem tillbaka till Amerika. Och i sådant fall skulle de givetvis snarare upptas i armén som meniga än att få officersfullmakt.

En stor del av AVG:arna rapporteras ha rest sig och gått ut under detta tal. När allt kom omkring var de överspända jaktflygare, som hade utkämpat en av de största strider mot överlägsna odds, som någonsin omtalats. I detta fall hade de blivit hotade utan fullständig kännedom om alla dithörande fakta.

Om de hade behandlats på ett annat sätt, är jag övertygad om att varenda en i AVG, som fysiskt kunde det, skulle ha stannat. Som det nu var, återstod snart endast fem flygare och omkring trettio man markpersonal. Vi hade velat dela upp dem i två grupper — sådana som på grund av sitt fysiska tillstånd väl behövde vila i USA och sådana, som kunde stanna kvar i Kina ytterligare sex månader utan att förstöra sin hälsa. Vi ämnade låta den första gruppen åka hem den fjärde juli, då deras kontrakt med Camco utgick, och så stanna hemma under minst en månads tid, var efter de måste komma tillbaka till Kina. Det är min åsikt, att åtminstone nittio procent av AVG skulle ha accepterat detta erbjudande. Men nu stannade endast fem av dessa världens största flygare kvar i kåren, när deras kontrakt utgick. Och de fem räckte.

Ännu femton kilometer från fältet flög jag genom teodlarnas frukostrum, sedan jag väl fått upp hjulen.



EPIDEMI

En-mans-flygvapnet

Jag återvände till Indien för att fortsätta mina raider med mitt enda plan mot japanerna. Efter mina flygningar med AVG, det brinnande taget i Indokina och mitt en-mans-krig i Burma fick krigskorrespondenterna tag i historien. Jag hörde hemifrån, att jag hade omskrivits som »en-mans-flygvapnet». Ur egoistisk synpunkt kände jag den kittling som varje normal man skulle ha känt, men vid den tidpunkten började jag inse, att en man och ett flygplan betydde mycket lite i denna sorts krigföring.

Under de följande dagarna sänkte jag prämar, fyllda med fientliga soldater, bombade fientliga kolonner och »straffade» fientliga soldater, som simmade i vattnet från de prämar jag hade sänkt. Men när jag kom tillbaka nästa dag var det allt fler och fler japaner, som drog norrut in i övre Burma mot Indien. Nej, den där titeln var tom — ty till och med jag, med den egoism som mina framgångar i strid hade fött, visste nu, att en man inte kunde välla den fiende vi stred mot något verkligt avbräck. Jag hade emellertid den tillfredsställelsen, att jag lärde mig en massa saker. Jag hade erfarenhet från tio års militärflygning och jag visste, att jag var en god flygförare. Den dag skulle komma, då dessa mina kunskaper, inlärdas den »hårda vägen», skulle hjälpa till att utbilda de nya förband, som skulle komma hemifrån. Det finns inget surrogat för strid. Du måste skjuta på folk eftersom du själv kommer att bli beskjuten.

Min P-40 — min baby

Just vid den tiden fanns det emellertid bara det där enda planet och jag skötte om det som en baby. Eftersom jag alltid flög den kärran, började jag känna mig som en del av den. Ibland på nätterna brukade jag tänka på min hustru och lilla flicka — men aldrig under strid. Ibland, när jag kom hem efter att ha utdelat mina slag mot fienden, brukade jag tänka på dem och de tycktes mig så långt, långt borta. Mot slutet av maj, då jag hade omkring två hundra stridsflygtimmar och samlat omkring hundra hål i min kärra, tror jag att jag måste ha undrat, om jag någonsin skulle komma att se dem igen. Jag hade en kulsprutepistol med mig i förarsätet, ty på låganfallshöjd skulle det sannolikt inte bli tid att kasta sig ur med fallskärm, och jag visste att fångar, som tagits av japanerna, utsattes för mycket hårdhänt behandling, särskilt då de som »straffats» de trupper, som tagit dem tillfånga efter nedskjutningen. Med den där kulsprutepistolen skulle jag efter min kraschlandning ha ännu en dust med japanerna — jag tänkte verkligen inte låta ta mig tillfånga.

När min fantasi inte räckte till för att hitta på nya tricks — som att måla nosen i olika färger och byta numret på kroppsidan — fick jag sergeant Bonner, min vapenmästare, att hänga upp en 225-kilos minbomb under det lilla jaktplanet, ty jag planerade en ordentlig smäll för japanerna. Denna bomb hängdes upp vid fästena för den kastbara extratanken på »Kittyhawkens» och innebar en del överbelastning,



De 225 kilona exploderade alldeles vid sidan av den första prämen.

men jag skulle komma att bli van vid det. Med 1 800 omgångar 12,7 mm. ammunition, tre bensintankar, min egen vikt och denna 225 kgs bomb startade jag med omkring 1 250 kilos last i den lilla ensitsaren. Senare måste vi öka till denna last; men just då tyckte jag att min vingbelastning var fullt tillräcklig.

Mycket väl kommer jag ihåg min första start med dessa 225 kg stål och sprängämnen under kärran. Jag drog upp det tunga lilla planet på rullbanans allra sista meter och försökte att stiga. Den ansträngda kärran släpade sig fram just över tebuskarna och jag berättade för sergeant Bonner, när jag kom tillbaka, att ännu femton kilometer från fältet flög jag genom teodlarnas frukostrum, sedan jag väl fått upp hjulen.

Min största bombdag

kom sent i maj månad, när jag fällde fyra 225 kgs bomber vid Homalin, nere på Chindwin, där japanerna tycktes koncentrera sig. Tidigt på morgonen satte jag kurs söderut med den tunga gula bomben, steg sakta över Naga-bergen och genom molntäcket samt bröt igenom på 4 500 meter. När jag fortsatte söderut på kurs mot det ställe, där Uyu mötte Chindwin-floden, blev molnen lägre men molntäcket förblev obrutet. Efter en timme, när jag beräknade att jag hade gjort de 300 kilometerna till Homalin, gick jag ned genom molnen och hoppades, att bergen skulle vara bakom mig. Turen var med mig, som den vanliga var i mitt en-plans-krig, och jag fann, att molntäcket knappast var trettio meter tjockt. Jag kunde inte se Homalin och mitt målområde, men jag höll mig tätt under molnbasen och cirklade åt olika håll. Jag visste, att jag satt med trump; jag kunde fälla bomben och omedelbart sticka in i molnen igen, hur många japanska jaktplan som än kom upp för att ta mig.

Snart såg jag mitt mål — och sannerligen, det var lastade prämar som kom på den breda Chindwin och stävade fram mot Homalins döcker. Jag fortsatte att svänga under molnbasen på 3 400 meters höjd.

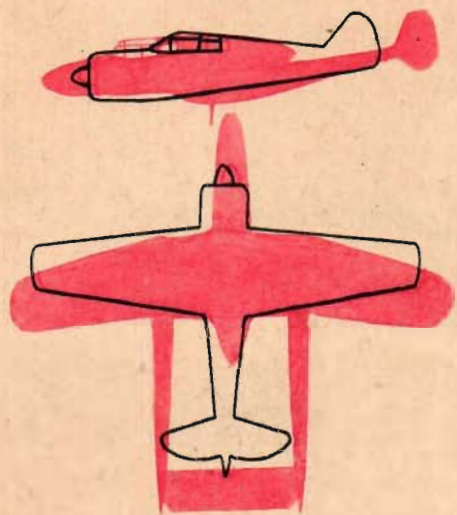
Jag hade nämligen en plan. Att störtbomba med en P-40 är inte världens mest precisionsbetonade; man kan inte dyka allt för brant, ty då faller bomben i propellern, och i allt för brant dykning är kärran också svår att ta ur på grund av den höga fart den »bygger upp». Jag tyckte, att det bästa sättet att bomba på och ändå hålla farten under kontroll samt missa propellern var någonting i närheten av glidbombning. De flesta nybörjare är alltid korta med sina bomber. Det vill säga, att bomben snarare träffar på inflygningslinjen före målet än i det. Av mina bombövningar på Brahmaputra hade jag fått fram en tumregel: jag skulle dyka i fyrtiofem grader; sedan, när målet i ringsiktet passerade under nosen på kärran, skulle jag börja ta ur så sakta och räkna — en siffra för varje tusental fot (305 m), som jag steg över målet. När så kärran åter låg nästan horisontellt, det var på två tusen fot när jag räknat till »två», skulle jag fälla bomben.

Jag lät de fyra prämarna komma nästan ända fram till varvet; men så dök jag ur mitt molnskydd. När jag fick de två mellersta prämarna i ringsiktet, gjorde jag upp med mig själv, att jag absolut inte skulle bli för kort — ty även om jag fällde plus så skulle jag i alla fall träffa japsen i staden. När jag passerade 900 meter åkte den närmaste prämen under mig och jag började ta ur och räkna: Ett — två — tre — fäll. Jag satte in ett extra ord för att vara säker på att inte bli för kort. Jag kände bomben gå, när jag drog i utlösningen för extratanken, och jag svängde för att få vingen ur vägen, så att jag kunde se bomben träffa.

(Forts. på sid. 13.)

SAAB-21

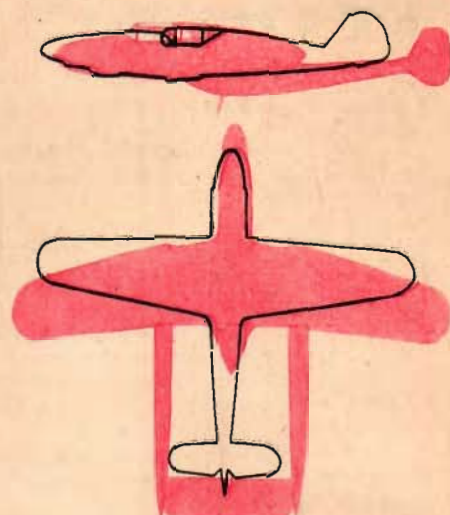
I SLANKHETSPROV



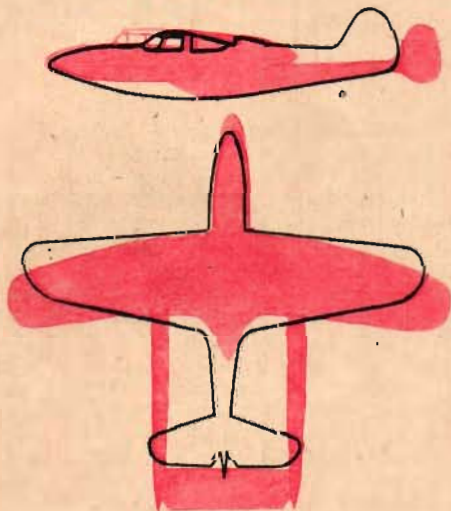
I FÖRHÅLLANDE TILL J 22 är J 21:s kropp ca 30 cm lägre och 20 cm smalare. I fråga om vingdjupet vinner 21:an härflint, men den har som syns klart större spännvidd och längd.



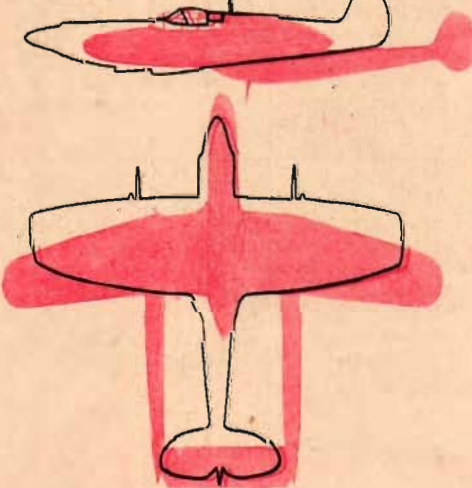
I FÖRHÅLLANDE TILL »MUSTANG» är J 21 i alla avseenden liten trots större längd och en aning större spännvidd. Föraren på J 21 får plats under P-51:ans motorhuv!



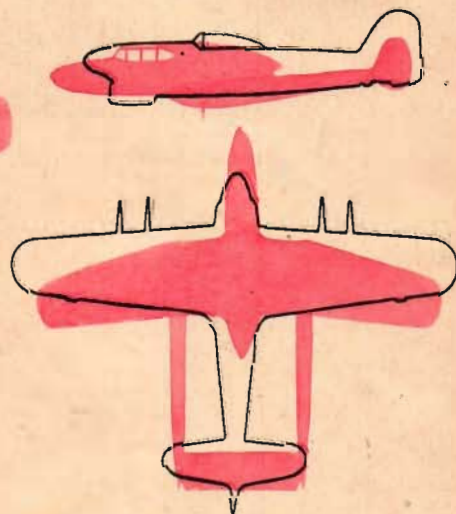
I FÖRHÅLLANDE TILL ME 109F med samma motor måste 21:an lätt rodnande dra sig tillbaka. Me 109F är det slankaste av alla hittills kända flygplan men vinner dock med endast knappa 15 cm över J 21 i fråga om kroppshöjd. Den »länga» Me 109 är som syns betydligt kortare än 21:an, men 21:an har betydligt större spännvidd och vingyta.



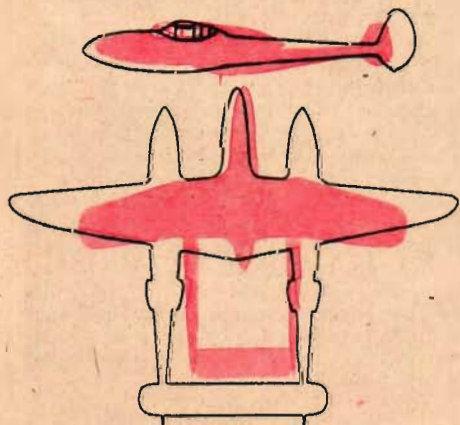
I FÖRHÅLLANDE TILL »AIRACOBRA», liksom 21:an enmotorigt trehjulplan och med ungefär samma motor, vinner 21:an också klart i fråga om slankhet. Som syns erbjuder 21:an betydligt mindre vital skottytta. P-39:an är bl a känd för sin långt framskjutna förarkabin men J 21:an slår den i detta avseende med 1 m och har följaktligen ännu bättre sikt framåt-nedåt.



I FÖRHÅLLANDE TILL »SPITFIRE XII» vinner 21:an med knapp marginal i slankhet, trots att »Spitfire XII» är den slankaste av alla slanka »Spitfirs». Vingytan är ungefär lika trots att 21:an har betydligt större spännvidd.

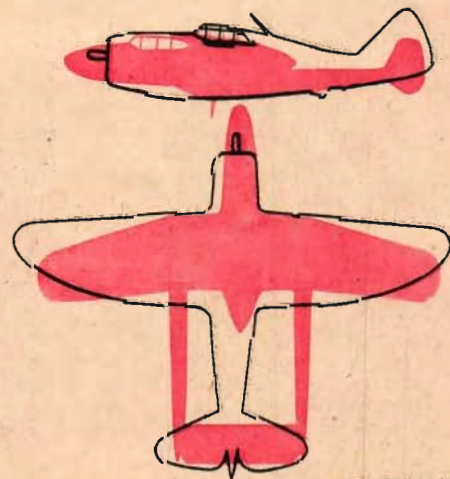


I FÖRHÅLLANDE TILL »TYPHOON» vinner 21:an klart i fråga om alla mått utom längden. J 21:ans kropp med kabin går ledigt in under »Typhoons» motorhuv, men »Typhoon» är också ett ganska stort flygplan.



I FÖRHÅLLANDE TILL »THUNDERBOLT» t h, världens största enmotoriga jaktplan, verkar 21:an nästan lilleputt, trots att P-47 »vinner i längden».

I FÖRHÅLLANDE TILL »LIGHTNING» t v, som på grund av de två bommarna möjligen kan bli förväxlad med 21:an, har den senare exakt lika lång och bred men tunnare nos. I övrigt är SAAB-skapelsen i alla avseenden betydligt mindre — 21:ans bommar och stjärtparti får nästan helt plats innanför P-38:ans. I fråga om förarsikten vinner svensken klart.



SLANK – SLANKARE – SLANKAST

Är SAAB-21 stor eller liten? Ja, man kan nästan svara både ja och nej på den frågan, ty med sina 10,45 meters längd är det längre än de flesta andra jaktplan. Det nya svenska jaktplanet är å andra sidan ytterst strömlinjeformat och så slankt — för att nu använda ett populärt uttryck — att det erbjuder mindre vital mälyta vid beskjutning än alla andra kända jaktplan med undantag för det slankaste av de slanka — nämligen Messerschmitt Me 109.

På vänstra sidan här bredvid har Björn »Agaton» Karlström, FLYG:s tecknare, gjort jämförelser mellan SAAB-21 och åtta av de populäraste jaktplanen i världen just nu. Jämförelsen kompletteras av en J 21-ritning i skala 1/100 på sidan 16 i detta nummer, den hittills i särklass mest detaljerade och riktiga ritningen av det nya svenska flygplanet, som publicerats. Lägg bl. a. märke till att den infällbara stegen sitter på höger sida.

De åtta jämförelserna på vänstersidan här intill talar egentligen för sig själva men red. har ändå gjort några reflexioner under varje teckning. Ett alldeles särskilt plus i jämförelse med alla de övriga har SAAB-21 i sin långt framskjutna kabin, som ger en överlägsen sikt framåt och nedåt. P-38 och P-39, som också har motorfria nosar, har sämre sikt.



UR ANNAN SYNVINDEL än »Agatons» på vänstersidan har G. Ahremark, Malmalätt, härövan jämfört SAAB-21:an med den amerikanska »Mustangen».

MIN P-40 VÄLLAR...

Forts. fr. sid. 11.

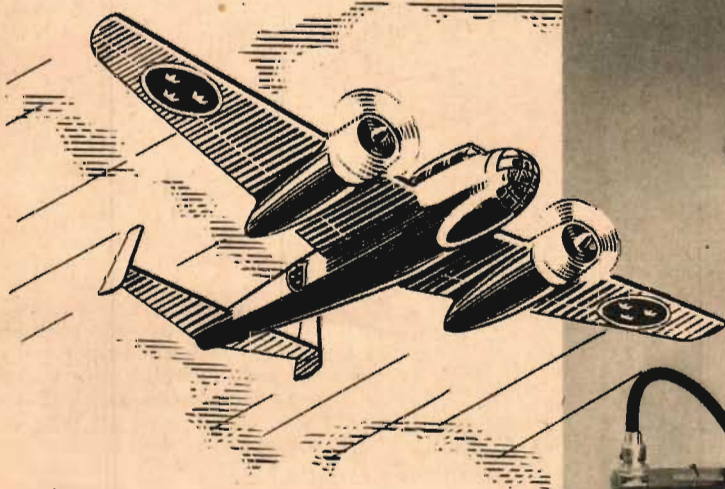
”Malariaepidemi” utbryter

De 225 kilona exploderade artingen alldeles vid sidan av den första pråmen eller också mellan pråmerna närmast stranden och

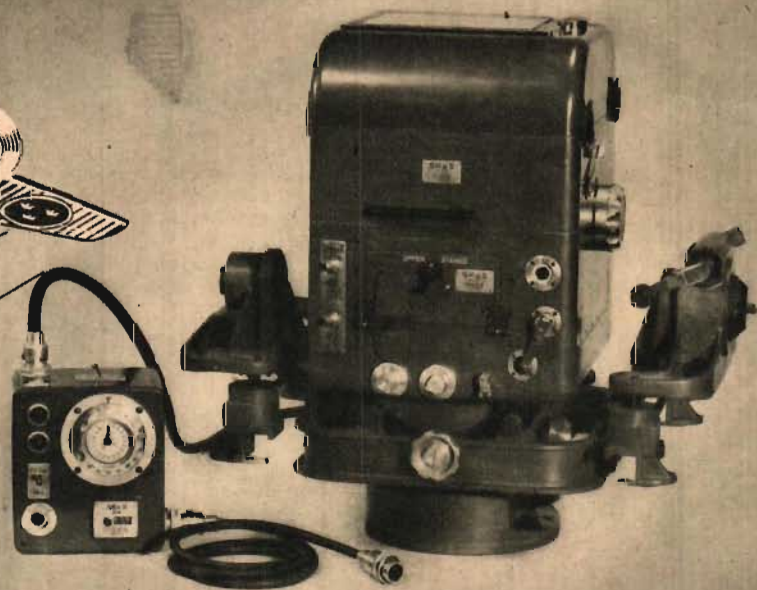
dockorna. När röken drev bort, såg jag stora bitar av pråmen plaska i floden ett hundratals meter från explosionen. Jag gick ner och »straffade», men röken var så svart, att jag kunde se mycket litet att koncentrera mig på. Därför klättrade jag till 900 meter och väntade på att röken skulle driva undan. Sedan dök jag efter de två pråmar, som drev nedför floden. Jag måste ha satt två hundra »omgångar» i var och en av dem. Jag fick en av dem i brand och av den svarta röken att döma måste den ha varit lastad med bensin. Den andre vägrade att brinna men jag är säker på att jag gjorde tillräckligt många hål i den för att den skulle sjunka. Jag kom tillbaka över målet ännu en gång och »straffade» de japaner, som antingen flöt omkring döda på floden eller simmade mot stranden.

Fyra raider gjorde jag mot Homalin, alla gångerna med 225 kgs bomb under magen på min »Kittyhawk». Det var med en viss tillfredsställelse jag hörde en radioutskickning från Tokio, att kejsrerliga japanska armén hade evakuerat Homalin, »därför att en mycket allvarlig malariaepidemi brutit ut där». Men jag tänkte alltid »med nöje för mig själv, att mina 225 kgs förpackningar av gammal god amerikansk trinitrotoluol (detsamma som trotyl. Övers. anm.) nog hade en liten smula med den där malariaepidemin att göra.

(Forts. i nästa nr.)



Svenska flygvapnets moderna seriekamera Ska 5 är en god representant för ROSS militära tillverkningar.



ROSS AKTIEBOLAG · GÖTEBORG



RYSSAR MOT SVENSKAR

och finnar i segelflygtävling vid Jämijärvi?

Det börjar ljusna i öster, där den blodiga striden mellan Finland och Sovjet bilagts och man i stället går in för fredlig kamp. Aeroklubben i Finland inbjudan till segelflygtävlingar i Jämijärvi i juli torde bilda upptakten till en givande kontakt mellan världens segelflygare.

Tyvärr sammanfaller emellertid de finska tävlingarnas tidpunkt med våra egna segelflygtävlingar på Alleberg och i Örebro (preliminär plats för Babyklassen). Därför är det inte alldeles säkert att KSAK accepterar inbjudningen — och alldeles säkert inte om vi inte kan garantera att de allra bästa svenska esser sänds till Jämijärvi. Men det skulle vi ju kunna göra i åtminstone ett fall: Stig Fägerblad. Han hade ju otur i fjol och har alltså inget att försvara på Alleberg i år — varför inte sända honom och något annat ess, vars deltagande av olika anledningar inte blivit tradition vid de svenska tävlingarna? Att Olow stannar här för att försvara sin finputsade pokal förstår man ju...

Vid de finska tävlingarna får varje land delta med två valfria, ensitsiga flygplan (med reservplan) samt ett lag med lagledare, två förare med var sin reservpilot jämte annan personal på högst tio man. Om så önskas kan bogserplan medföras. Tävlingarna omfattar höjd- och uthållighetsflygning samt hastighets-sträckflygning, den sistnämnda på slutet triangelbana. Täv-

lingsledningen blir helt finsk men underställs en internationell jury, som består av två medlemmar från varje deltagande land. Sista dagen, 29 juli, anslås till en flyguppvisning, i vilken de utländska lagen ombeds att delta.

Kommer Olga Klepikova?

Om Sverige kan sända ett lag till Jämijärvi — vilka segelflygare med klingande namn får våra pojkar då möta?

Beträffande Finland är det inte så svårt att besvara den frågan, eftersom förbindelserna mellan finnarna och oss alltid varit tillfredsställande. Vi kan nöja oss med att nämna P. Tarkkonen och E. O. Korhonen, höjd- resp tidsrekordhållare i Finland.

Sovjetunionen är däremot den stora hemligheten själv. Under hela kriget har inte en enda nyhet inom segelflyget sluppit utanför landets gränser och om de nuvarande ryska segelflygaressen vet man inget. Detta är ju förklarligt, då segelflyget där visserligen ej torkat in — bort det! — men ställts på krigsfot i ännu högre grad än förut. Den militära sekretessen är i sig själv sträng men den ryska d:o är det hemligaste som finns!

Från tiden före kriget — det gamla, goda trettioalet — finns emellertid en hel del offentliggjorda bevis för vilka farliga motståndare ryssarna och ryskorna är på det



Aeroklubben i Finland har inbjudit ryska och svenska segelflygare till en tävling i Jämijärvi den 22—29 juli 1945. Frågetecknet efter rubriken gäller endast svenskarnas deltagande, som starkt äventyras av att Allebergstävlingarna pågår under denna tid. Men kanske — kanske några svenska segelflygare skall få lära känna t ex det ryska segelflygarettet Olga Klepikova.

ta område. Världsrekordet i sträcksegelflygning innehas av Olga Klepikova, som i juli 1939 flög med en GN-7 (»Röd Front-7») från Moskva till Otradnoie vid Stalingrad, en sträcka av 794 km. Viktor Rastorguev var tidigare världsrekordhållare (samma flygplantyp) med 652 km. Världsrekordet i sträckflygning med förutbestämt mål innehas av ryssen P. Sovtsov (samma typ), sträcka 602 km och d:o med återvändande till startplatsen av Boris Kimelman (samma typ), Tula—Riasjk, 342 km. I kategorin »flersitsare» har följande ryssar världsrekord: sträckflygning J. Kartachev och Sovtsov med RIM-3 »Stakhanovet» 619 km; målflygning Kartachev och H. Gorokhova (samma typ) 395 km; sträckflygning med återvändande till startplatsen Kartachev och Chekulkin (samma typ) 342 km.

Höjd- och tidsflygningar har ryssarna som synes inte brytt sig om, varför svenskar och finnar har en chans här!

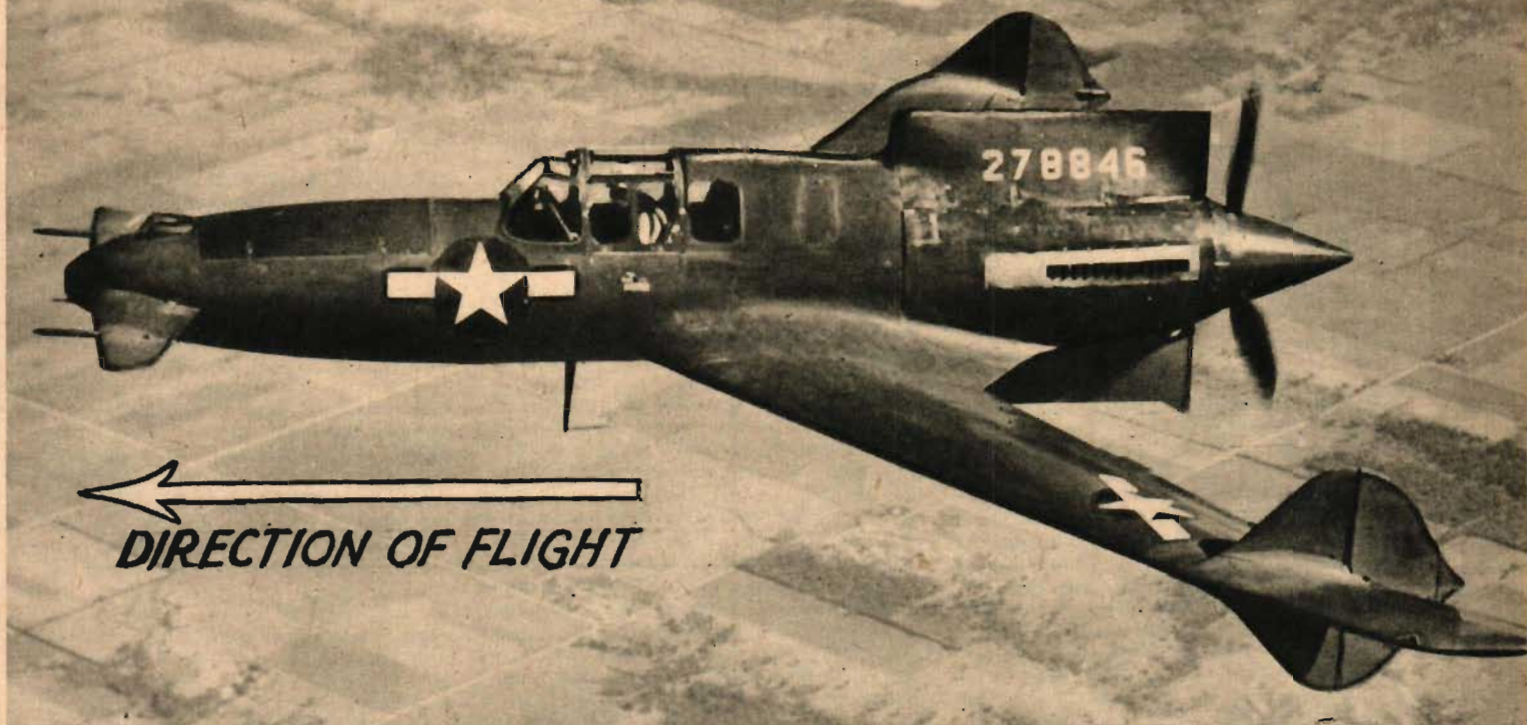
Vilka av dessa som ännu lever och kan delta i Jämijärvitävlingen vet vi inget om, d v s åtminstone vad beträffar männen, ty de har i högre grad än kvinnorna engagerats i luftkriget. De kvinnliga segelflygarna har mest varit verksamma som instruktörer och har haft större chans att klara sig. De skulle vara oerhört intressant att få se t ex den nästan sägenomspunna Olga Klepikova i fredlig flygstrid mot de finska och svenska segelflygkollegerna!

Pro Mille.

(Beträffande årets svenska segelflygtävlingar m m se sid 2.)

På bilden t v ses tre ryska segelflygare på flygplatsen i Tula strax innan de startar på en gruppflygning till Moskva. Fr v V. Rastorguev, V. Ilchenko och I. Korotov. — Det flygande segelplanet ovanför rubriken är en »Röd Front» med obekant nummer, troligen dock samma typ som gav Olga Klepikova (infälld) hennes världsrekord i sträckflygning.





DET AMERIKANSKA »ANK»-JAKTPLANET XP-55 från Curtiss-Wright har provflugits och presenteras härövan. Dess namn är Curtiss »Ascender», vilket betyder »Klättraren» och antyder ovanligt god stigningsförmåga. Dess starkt avancerade konstruktion framgår av bilden. Höjdrodren sitter på en liten stabilisator längst fram och sidorodren i vingspetsarna. Den skjutande propellern är fällbar. När piloten skall hoppa ur, kastas alltså propellern — ett annat arrangemang än på SAAB-21, som är försedd med katapultsits, vilken kastar föraren upp i luften. Motorutrustningen är en 1275 hk Allison radmotor. Intet är känt om prestanda, men det uppges att XP-55 visat utomordentlig vändbarhet vid höga hastigheter tack vare de framskjutna höjdrodren och att prestanda är överlägsna alla andra jaktplans med samma motorstyrka.

KRIGET I LUFTEN AV AVIATOR

I slutet av februari kom på västfronten den allierade offensiv mot Rhenlinjen, som av allt att döma egentligen planlagts till mitten av december, men då stoppades av von Rundstedts oväntade motstöt. Då detta skrives är den tyska reträtten över Rhen i full gång och de broar, som de allierades flygbomber icke tidigare rivit upp, sprängdes nu av tyskarna själva bakom de återtagande trupperna. Av allt att döma komma huvudkrafterna att räddas över Rhen och något infångande med hjälp av vertikal omfattning torde icke kunna åstadkommas. Följden härav torde också bli att Rhenlinjen blir ett betydande hinder att övervinna i offensivens fortsättning. I detta läge kommer lufttruppernas insättande att åter bli aktuellt.

Flyget medverkade till offensivens stöd först och främst genom massanfall på kommunikationerna öster om Rhen. Den 22/2 flögo 1 400 bombplan och 800 jaktplan ur åttonde luftflottan mot en mängd järnvägsställen i ett brett bälte från Östersjön mellan Berlin och Hannover ned till Nürnberg. 4 500 ton fälldes från i allmänhet låg höjd. Samma dag, som gynnades av årets dittills vackraste väder, opererade andra luftflottan mot liknande mål vid Osnabrück-Münster och nionde mot mål väster om Rhen, medan Bomber Command anföll mål i Ruhrområdet. Natten förut hade 1 100 bombplan ur Bomber Command anfällt främst Duisburg. Från söder slutligen fälldes femtonde luftflottan med 500 bomb- och 350 jaktplan 1 850 ton mot järnvägsställen i södra Tyskland. Sammanlagt flögo denna dag 6 000 allierade plan, östfronten oräknad, över Tyskland. Motståndet var svagt och förlusterna höllo sig vid 1 % utom under natten, då de ovanligt nog gingo upp

till 4 %. Resultatet uppgavs vara helt avskurna förbindelser från västra Tyskland österut, bl a 950 avbrott på järnvägslinjer.

Även i övrigt användes de båda strategiska luftflottorna främst mot järnvägar samt oljemål. Samverkan med armén på mera nära håll förekom den 1/3, då Bomber Command under mörker fälde 5 000 ton mot Köln, ett av offensivens närmaste mål. Åttonde luftflottan utsträckte sina storanfall till Berlin och Sachsen, d v s etappområdena för östfronten och samverkade sålunda från 1 000 km:s avstånd med ryska armén. Den 26/2 fälldes 3 000 ton och 1/2 miljon brandbomber i det dittills största dageranfallet mot Berlin. Andra mål för storanfall under dagen voro Nürnberg, München, Leipzig och Chemnitz. Endast den 1/3 förekommo luftstrider i stor skala, varvid 62 tyska jaktplan uppgåvos förstörda.

De båda taktiska luftflottorna understödde oavbrutet sina resp arméer och flögo vackra dagar med väl över 1 000 flygplan vardera. Anfallsmål voro bl a reträttrafiken över Rhen.

Resultatet av kommunikationsbekämpningen i febr. blev att den dagliga förstöringen genomsnittligt omfattade: 60 lok, 350 järnvägsagnar, 80 hugg på linjerna, 140 lastbilar samt 7 järnvägsstationer.

Från Italien medverkade som förut nämnts femtonde luftflottan i bombkriget mot Tysklands järnvägar och olja. Samtidigt opererades på närmre håll mot de tyska arméerna i norra Italien och Jugoslavien. Under en vecka flögs i genomsnitt 4 500 flygningar, fälldes 2 400 ton och förstörades 13 bombplan om dagen.

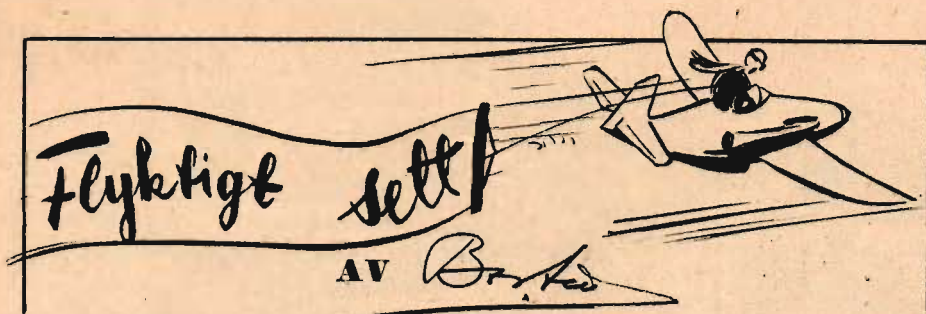
På östfronten pågick sannolikt uppladd-

ning av frontens mellersta och södra delar, medan huvudvikten lades på att avvärja det tyska flankhotet från norr mot de till Oder framryckta delarna av Sjukovs armégrupp. Under striderna i Ostpreussen sattes ryssarna i regel in 2 000 flygplan om dagen enligt tysk uppgift. Det tyska flygvapnets förluster i öster framgår av en rysk uppgift att 3 000 flygplan förstörts eller tagits på marken under sex veckor. I Schlesien kom man över väldiga underjordiska bombförråd och flygfabriker, som arbetat in i det sista på jaktplanstillverkning.

I *Fjärran Östern* var den amerikanska hangarfartygsflottan under amiral Mitscher alltså aktiv in på det japanska hemlandet, bl a till stöd för landstigningen på Iwojima. Denna syftar med säkerhet till att erhålla en flygbas, varifrån bombanfall med jakteskort, kunna utföras mot Tokyo och andra industriområden. Striden om Iwojima blev mycket hård, men med amerikanarnas herravälde till sjöss och — genom hangarfartygen — i luften är öns fall en tidsfråga. Japanska flottans huvudkrafter höllo sig alltså undan och lämnade havet tämligen fritt för fiendens initiativ. Förklaringen är säkerligen de stora förlusterna, särskilt i hangarfartyg under höstens strider om Filippinerna.

Den 24/2 anfölo 600 hangarfartygsplan Tokyo—Yokohama och samma dag angreps även 130 Superfortress från Marianerna, medan Singapor utsattes för sitt värsta anfall dittills från baser i Kina.

I Burma vunno de allierade relativt raskt terräng. Framgångarna förklaras med nästan fullständigt herravälde i luften, som gör att japanernas förbindelser kunna läggas under hårt tryck. 5/3 1945.



50 AMERIKANSKA JAKTPLAN av modernaste konstruktion skall enligt försvarsminister Skölds förslag köpas för en sammanlagd kostnad av 34,4 milj kronor. Tull och administrationskostnaderna uppgår till 5 milj kr, vilka alltså tillkommer. Vilka jaktplan som avses kan ännu inte uppges, eftersom underhandlingarna alltjämt pågår, men det kan ju inte gärna vara fråga om andra än Republic P-47 »Thunderbolt» eller North-American P-51 »Mustang». Med båda dessa amerikanska firmor har svenska flygvapnet redan tidigare goda förbindelser. Republic har ju levererat våra J 9:or och North-American licensen till våra Sk 14, som SAAB byggt. Ett antal »Mustanger» har visserligen nödländat i Sverige efter eskortuppdrag över Nordtyskland men de är ganska förslitna i dryg krigstjänst och utgör ingen fingervisning ifråga om det beräknade köpet.

MATERIELFÖRSLITNINGEN är den närmaste anledningen till försvarsministerens förslag. Det är särskilt de svenska fåtaliga jaktförbanden, som fått ligga i selen under beredskapsåren och allra mest har Skånska flygflojtilljen fått slita på sina J 20:or under de många inflygningarna över den svenska syd- och sydvästkusten. Den italienska materieln är heller inte lika slitstark som t ex den amerikanska och därför har de Seversky-byggda J 9:orna stått sig bättre. Kostnaderna för de amerikanska jaktplanen kan inte rymmas inom femårsplanens ram, ty samtliga de flygplan som enligt tidigare beslut skall skaffas under åren 1942—1947 är redan beställda hos den svenska flygindustrin. En motsvarande minskning av nybeställningarna kan dock eventuellt göras, då de flottiljer som nu utrustats med J 22:or programenligt skall tillföras ny materiel, säger statsrådet. Men eftersom flygvapnet av ekonomiska skäl programenligt måste räkna med en mycket långsam förslitning av materiel, så blir den frågan inte aktuell på många år ännu.

AATS »SKYMASTER», d. v. s. den omålade Douglas C-54 som besökt Bromma, visade sig vid närmare beskådning inte vara av exakt samma typ, varav SILA beställt tio stycken i Santa Monica i Kalifornien. Den var nämligen försedd med tre väldiga kroppstankar för bränsle och hade följaktligen endast 28 sittplatser för passagerarna. Samma version, ehuru med fyra kroppstankar, var beskriven med röntgenbild i FLYG nr 21/44, där det också fanns en »klippbild» med fullständiga data, varför det är onödigt att gå in på sådana detaljer här. På annan plats i detta nummer återfinnes en sida bilder, som FLYG tog ute på Bromma med American Air Transport Services (AATS) älskvärde Stockholmschef överste Maurice Marrs som ciceron. Det var ett underbart »skepp», som amerikanarna

kalla alla flygplan, även de minsta. På stockholmare torde f. ö. ha undgått att se den aluminiumglänsande jättefågeln över Stockholm, där den dovt mullrande kretsat litet då och då, när det varit tillräckligt högt i tak. Kabinen är synnerligen rymlig — ingen risk för cellskräck — men däremot synes de fem besättningsmännen — sex med stewarden — ha det ganska koncentrerat framme i nosen. Radioutrustningen är deusamma som den ursprungliga på våra ombyggda fästningar och har följaktligen mycket lång räckvidd. Bland smådetaljerna fäste vi oss vid en driftmätare av ny typ, som nästan såg ut som ett bombsikte i miniatyr men varmed man mäter hastigheten över marken. Tv om chefs-piloten satt en liten ratt för styrning av noshjulet och den tunga 30-tonsbjässen hanteras också lika elegant på marken som en medelstor bil. Den startar, flyger och landar lika snabbt som sin lillasyster DC-3:an.

DOUGLASPLANEN kommer f. ö. att i hög grad dominera det svenska trafikflyget efter kriget. Tidigare har meddelats, att ABA fått tillstånd att köpa 5 st Douglas C-47 »Skytrain» (»Dakota» i England), vilka f n ombyggs till trafikplan vid Douglasfabrikerna. ABA planerar dock att köpa ytterligare 10 st DC-3:or och får alltså så småningom 18 st moderna Douglas-plan med de tre, som nu är i tjänst. De fem C-47:orna beräknas bli klara för hitflygning i sommar, medan Carl Florman torde få vänta på sina nya DC-3:or tills det europeiska kriget är slut.

UTOM JIM, TOM OCH SAM, de tre redan ombyggda fästningarna, får ABASILA ytterligare två Boeing B-17, vilka f n ombyggs av Aeroplanbolaget efter i stort sett samma ritningar som tidigare. Fästningarna och DC-4:orna kommer att insättas på länglinjerna över Nord- och — så småningom — Sydatlanten, medan DC-3:orna kommer att gå i Europatrafik och på de inhemska linjerna. Man torde också kunna utgå ifrån att några av ABAS och SILAS nyförvärv kommer att ställas till granländernas förfogande, tills dessa hunnit skaffa sig egna linjeplan.

FÖRRE ÖVERRALLAREN och generaldirektören Axel Granholm har i Svenska Vägforeningens Tidskrift kallat byggandet av svenska storflygfält som »det stora penningdramat». Trots att han vill ha vägar och hamnar istället märker man den gamla rälskarleken. Men snälla generaldirektören inte blir »svenska folkets järnväg» lidande, om vi nu också skulle få ett starkt svenskt trafikflyg. Inte dog sjöfarten, när SJ kom till. Nej, den lever i högsta grad och är t o m trots betydligt högre ålder än järnvägsdriften så modern och med sin tid, att den vill flytta upp en hel del av sina passagerare i luften. Det går inte att streta mot en följdriktig utveckling. Där blir t o m en sådan kraftnatur som Axel

Granholm en hjälplös liten svag pygme. Pelle Norlin torde kunna sova lugnt om nätterna.

ENSAM ÄR STARK heter det visserligen men det stämmer inte in på en herre och ingenjör vid namn T. Thörnblad, som uppvakat kommunikationsministern med en skrivelse, vari han vill ha uppskov med beslutet om det blivande svenska Atlantflygfältet i och för en »all-sidig, sakkunnig och förutsättningslös utredning om inte en stor flygstation i Sverige för framtida transatlantisk lufttrafik bör anläggas såsom en vattenbaserad flyghamn för flygbåtar». Hr Thörnblad har nämligen fått för sig, att flygbåten har större förutsättningar än landflygplanet att dominera den kommande fredstidens långdistanstrafik. Det är svårt att lista ut, varifrån han fått dessa ideer. Aero transports expert på flygmateriel civilingenjör K. H. Larsson har också genast flera slående motargument till hands: Flygbåten kräver mycket långa startbanor samt isfritt vatten året runt — hur skall hr Thörnblad klara den biffen? Dessutom finns det ingenting som tyder på att flygbåtarna skall komma att slå ut landflygplan av upp till 100 tons flygvikt. Icke ens i USA, där det dock finns flera framstående flygbåtsbyggare — Martin, Consolidated, Sikorsky m fl. T o m Pan American Airways, som under kriget bedrivit trafik med Clipper-flygbåtar över Atlanten och Stilla havet, skall övergå till landflygplan på dessa länglinjer och har gjort stora beställningar av sådana. Tänk va' folk hittar på här i Sverige!

INGEN VARGJAKT från flygplan blir det i Jämtland, sedan »Skeks» Anton Hanssons ansökan därom avslagits av länsstyrelsen i Östersund. Länsstyrelsen hänvisar kort och gott till att det är förbjudet enligt jaktlagen att använda luftfarkost vid jakt. Det var tydligen förutseende män som skrev den lagen på sin tid. Men om man bara använder flygplanet för att enligt »Skeks» idé jaga vargarna mot jägarna nere på backen, så borde man kunna få garantier för att den blodtörstige gräben inte skall behöva riskera att få ljuta den skadskjutnes långsamma och plågsamma död utan bli snabbt och smärtfritt avlivad.

Bastin.

LUFTBEVAKARE 

Som minne från den tid, då Du dag och natt, i regn och solsten spanade efter flygplan skaffa Dig:

»Luftbevakarnas kamratring» vilken bevisar, att Du tillhört Luftbevakarellten o. att även Du fullgjort Din beredskapsplikt 

Äkta kontrollerat SILVER

Pris pr ring, frakt- o. portofritt Kr. 4:25

Till Guldsmed G. Bergman - Avd. FL Strålgatan 11 - Lilla Essingen

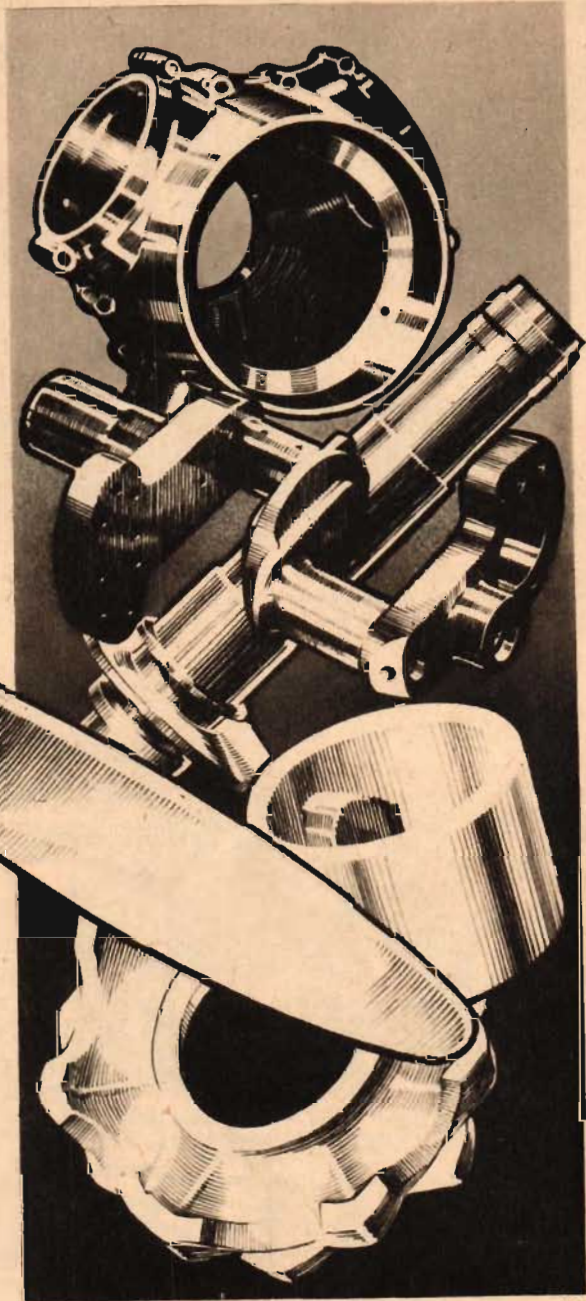
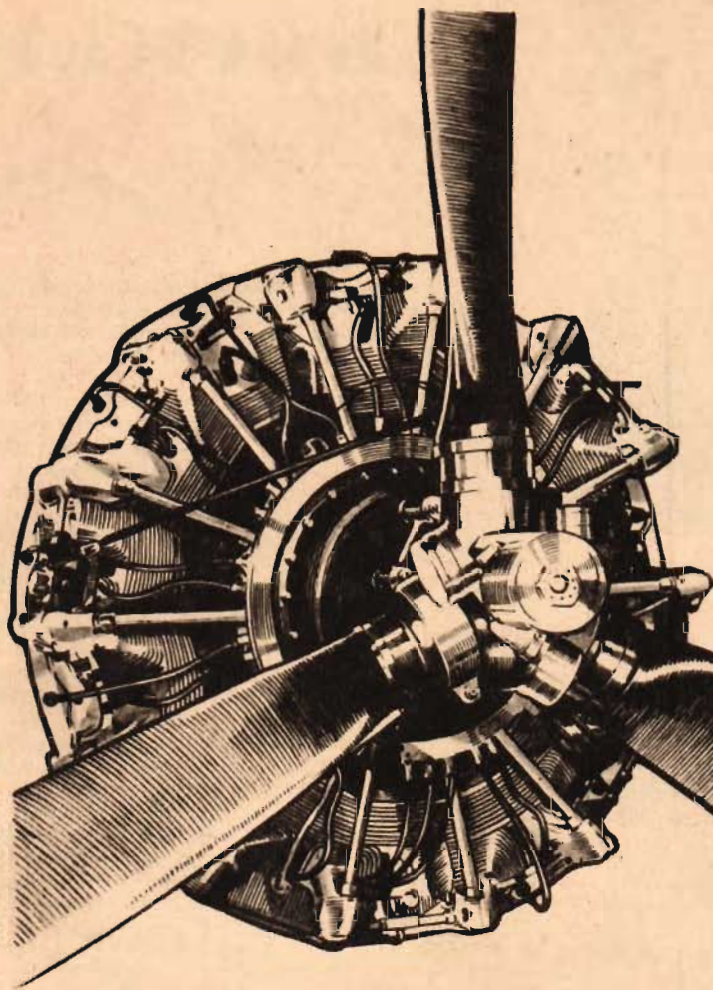
Härmed rekvreras ... st »Luftbevakarnas Kamratring» à Kr. 4:25 att sändas frakt- och portofritt mot postförskott. Ringmått nr (ell. pappersremsa bif.).

Namn

Bostad

Postadress

Obs! Uppgiv ej fältpostnummer Flyg



BOFORS

gör stålet

Inom få områden torde materialfordringarna vara större än inom flygmotorindustrien. Mottot här är: *största kraftutveckling med minsta möjliga vikt*. För moderna flygmotorer räknar man med 0,45—1,00 kg motorvikt pr hästkraft. Detta betyder enorma krav på materialet och har frambringat kombinationen

STÅL — LÄTTMETALL.



KVALITETSSTÅL



Av stål leverera vi bl. a.:
**vevaxlar, vevstakar, ventiler, vipp-
 armar, propelleraxlar, växelhjul**



WEDAVERKEN
gör lättmetallen

antingen i form av färdigt gjutgods eller i form av ämnen, som i Bofors färdigsmidas till olika detaljer såsom **propellerblad, vevhus, kolvar, cylinder-
 toppar, kompressorhjul, pumphus.**

AKTIEBOLAGET BOFORS • BOFORS

ROCKET

Typhoons!

Flygburna raketvapen har på sistone spelat en allt mera betydelsefull roll i krigföringen såväl till lands som sjöss. FLYG presenterar på dessa sidor ett raketsvep. Se artikel på sid. 21.

»R. P.» (Rocket Projectile) som raketprojektilerna kallas är inte någon dagsfrisk nyhet. De första engelska tillverkades redan 1940 av Sir *Alwyn Crow* och vapnet fick då en viktig uppgift i det engelska flygvapnets fantastiska strid mot Luftwaffes övermakt.

I augusti 1942 tog överstelöjtnant *Baker-Carr* befälet över en nyinrättad »Raket-avdelning» i Ministry of Aircraft Production. Redan i februari samma år hade han fått fram en typ av vapnet, som visade sig mycket träffsäkert mot fasta mål. Men de militära experterna var inte övertygade om att vapnet var lika effektivt mot mål som rörde sig snabbt. »Ge oss en stridsvagn som mål» blev provflygarnas svar. De fick en *Conventer* och sköt genast bort tornet på den, vilket dock mera betraktades som tur. En *Churchill*-tank kördes fram och vips var tornet bortskjutet också på den. Experterna var besegrade men var alljämt en smula reserverade.

Efter »D-dagen» då general Pattons rörliga kolonner hade kört upp på andra sidan Cherbourg-halvön försökte tyskarna avskära hans förbindelser bakåt genom att tränga igenom från Mortain till kusten vid Avranches. Hade det lyckats skulle den allierade offensiven kanske ha kommit av sig redan i starten. För att genomföra manövern drog tyskarna samman en avsevärd mängd pansar. En ensam »Typhoon» på spaning upptäckte en morgon fiendliga stridsvagnar i tät formering — ett härligt mål i pilotens ögon. Från denna stund anfördes fienden i väg efter väg av »Typhoons» utrustade med raketvapnet. Vid skymningen hade 82 stridsvagnar förstörts och 52 mer eller mindre allvarligt skadats. Tyskarnas motstöt var omintetgjord.

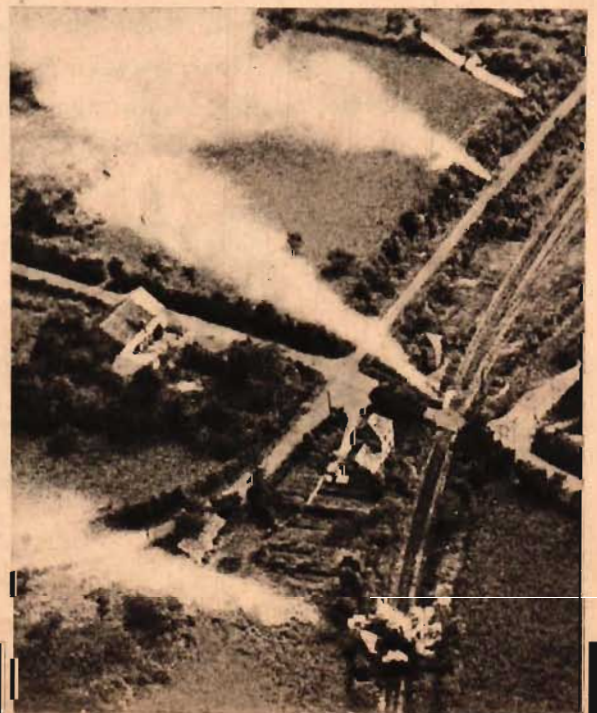
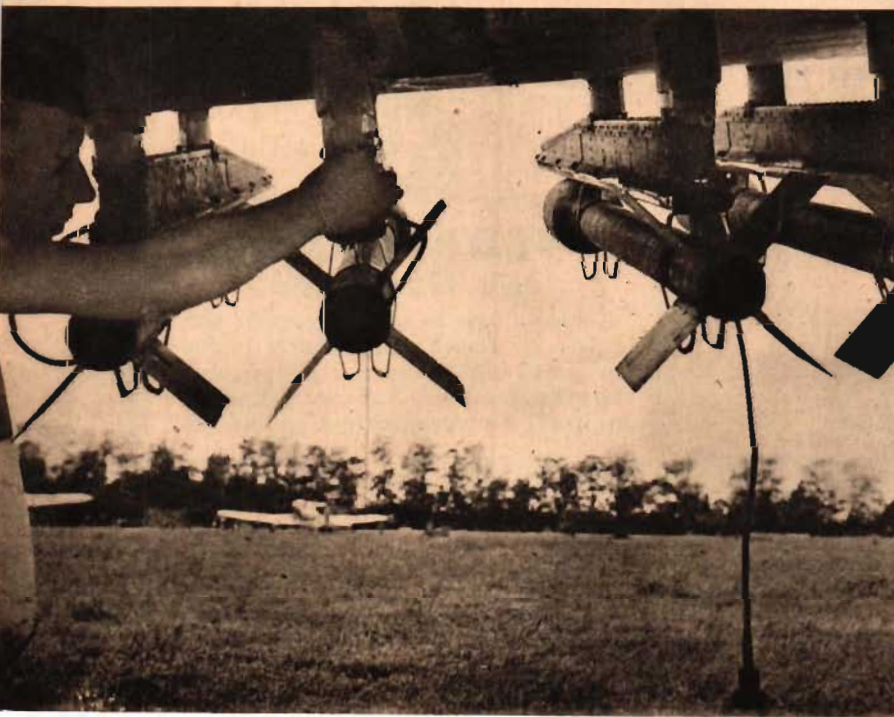
Sedan den dagen har Rocket »Typhoons» stått till tjänst varhelst armén behövt dem. De har riktats mot stridsvagnar, fasta och rörliga kanoner och transporter. De på reträtt stadda 7:de och 15:de tyska arméerna har likviderats, som det heter, och äran därav tillkommer till stor del Raket-»Typhoonerna».

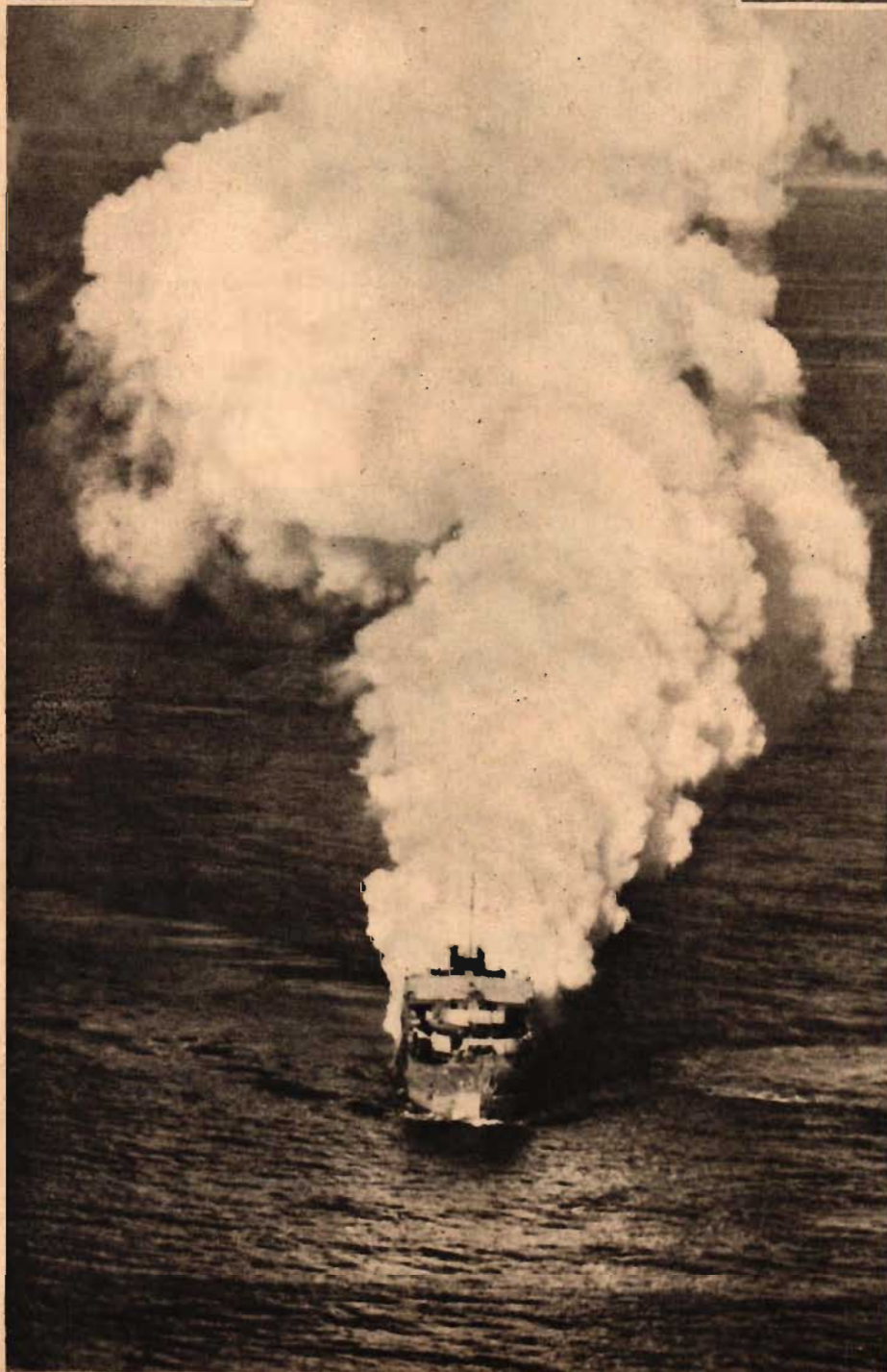
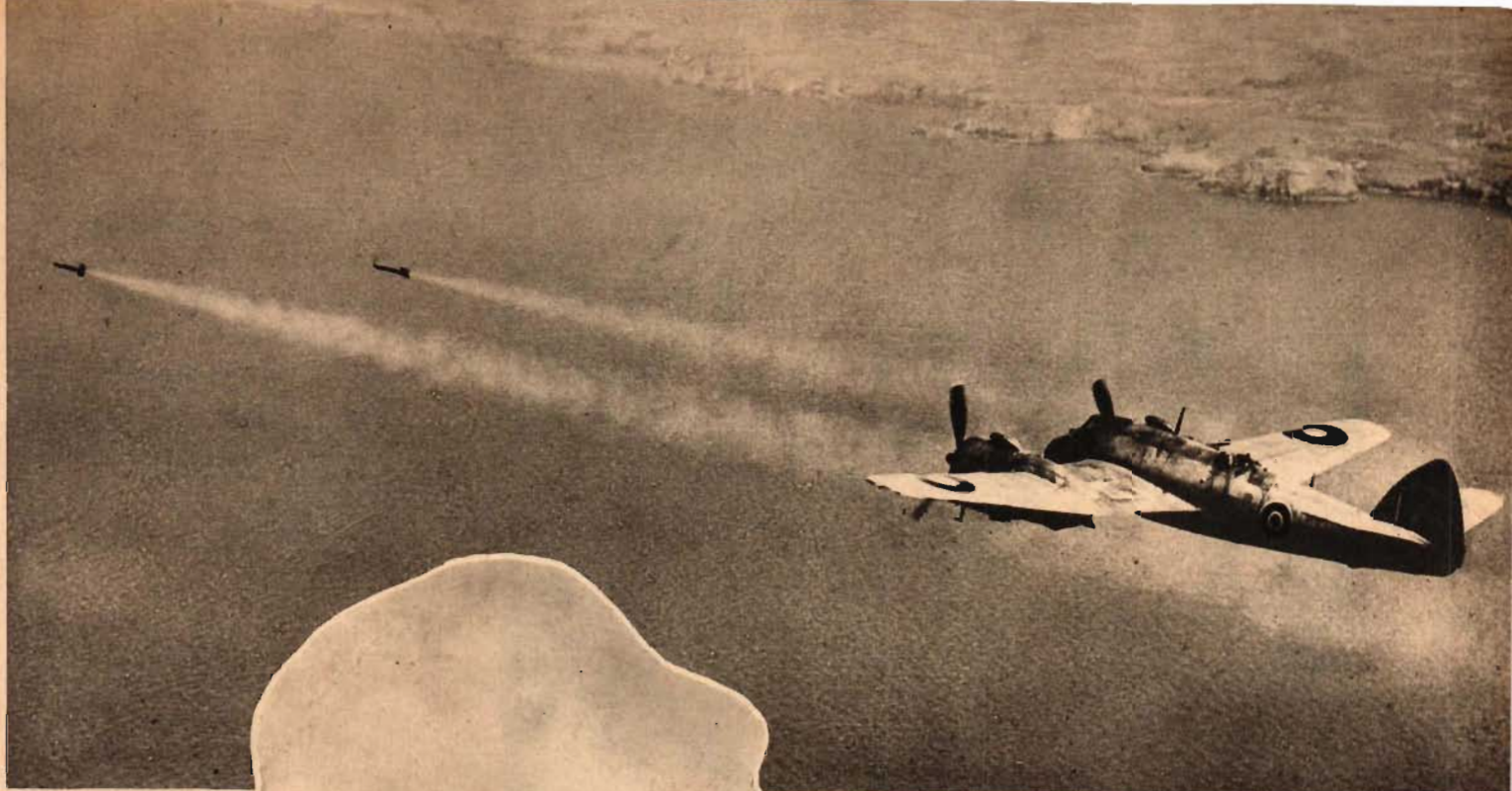
Nedan ses en »Typhoon» gå till anfall mot tyska kommunikationer bakom västfronten. Rökpelarna visar var raketerna gått in och en direkt träff i järnvägslinjen kan man se nederst på bilden. »Typhoons» har förorsakat de tyska ingenjörstrupperna mycket besvär.

Ovan ses rastsättningsanordningarna för raketprojektilerna under planets vingar. Ovanför dem två av »Typhoon»-planet's fyra kanoner. — Nedan: Markpersonalen i färd med att klargöra en »Typhoon» för anfall.



Av bilden härnedan framgår tydligt hur raketprojektilerna är fästade under planets vinge. Mannen i v håller just på att ansluta den elektriska sladd som förblinder raketerna med avfyringsanordningen i förarkabinen.





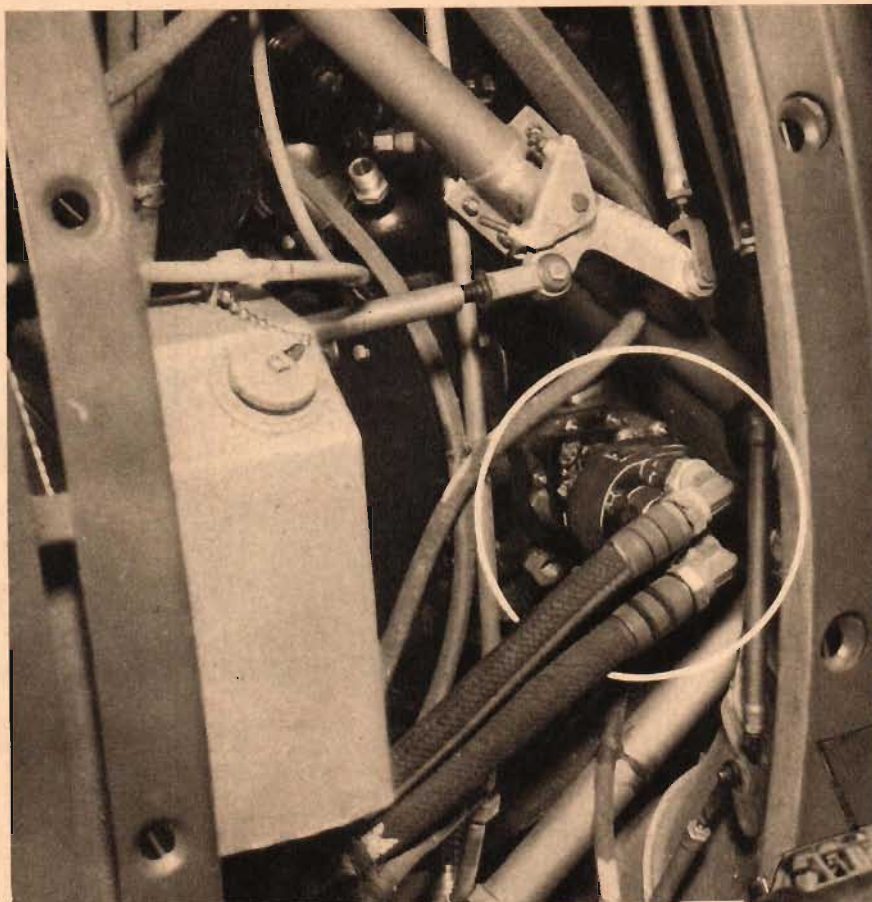
Aven på »Beaufighters» har man som framgår av bilden härövan monterat anordningar för raketavfyring. Man kan tydligt på bilden se raketerna med en svag rökstrimma efter sig just som de lämnat flygplanet.

T v har ett tyskt fartyg blivit träffat av raket och sjunker brinnande. Även på sjön har raketprojektilerna gått segrande fram.



Ovan en tysk stridsvagn, som vältrat runt under en våldsam attack av »Typhoons», och nedan ses andra verkningar av »Typhoons» framfart. En veritabel pansar-kyrkogård.





Bilden visar den hydrauliska Pesco-pumpen, som levererar kraft till det hydrauliska systemet i en B17. Pumpen drives direkt av planets motor.

absolut tillförlitlig även vid största påfrestningar

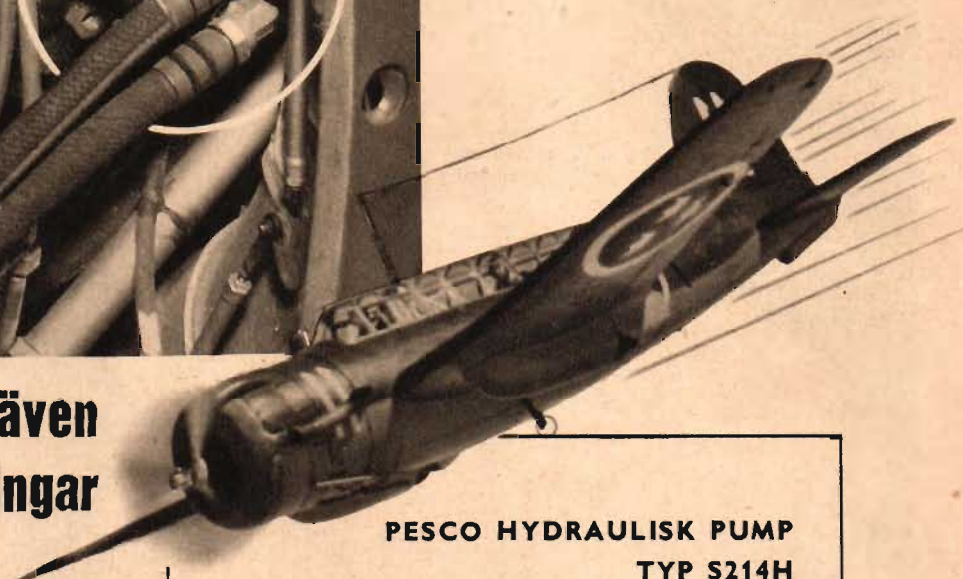
Flygvapnets störtbombplan B17 är det enda flygplan i världen, där det indragbara landstället även användes som störtbroms. Stället manövreras hydrauliskt och synnerligen stora krav måste ställas på denna utrustning. SAAB valde de svensktillverkade Pesco-pumparna och en Pesco hydraulisk pump av typ S214H svarar för den krävande manövreringen. I samma plan arbetar även svenskbyggda Pesco-pumpar för bränslebefordran, drift av instrument m. m. Tala med våra specialister på Pesco precisionspumpar för specialändamål.

SYSTEM PAULIN AB

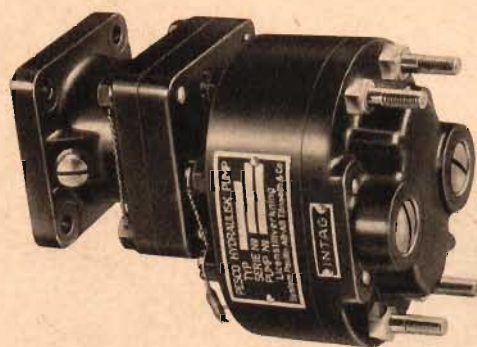
Kungsgatan 33, Stockholm. Telefon 21 43 03, 11 95 45

AB TÖNSETH & CO

Ulvsunda invid Bromma Flygplats. Telefon Namnanrop.



PESCO HYDRAULISK PUMP
TYP S214H



PESCO licenstillverkad hydraulisk pump S214H är en högtrycksoljaepump av kugg-hjulstyp för avloppstryck upp till 100 kg/cm².

PESCO

världsberömda flygplanpumpar

RAKETVAPEN I FLYGKRIGET

Av KAPTEN S. HOLMBERG

Obs! Bilduppslaget sid. 18—19

Enligt engelska rapporter förbrukade den andra brittiska flygkåren under november 1944 11.000 bomber om sammanlagt 3.356 ton samt 14.000 raketprojektiler. Om man gör det antagandet, att de bombfällande flygplanen medförde i medeltal endast ett ton bomber och att varje flygplan med raketprojektiler hade åtta sådana projektiler, blir antalet flygningar med raketer ändå mer än hälften av antalet bombflygningar. En amerikansk källa uppger, att det amerikanska flottflyget varje månad lägger ned minst 100 miljoner dollar på raketvapen. Denna summa säges vara lika stor som de totala utgifterna för övrig ammunition, alltså sannolikt bomber, torpeder och kulspruteammunition m. m.

Siffrorna vittnar om det stora värde de allierade tillmäter raketvapnen. Det kan därför kanske vara på sin plats att här lämna några uppgifter om detta för många ganska okända vapen, dess möjligheter och egenskaper.

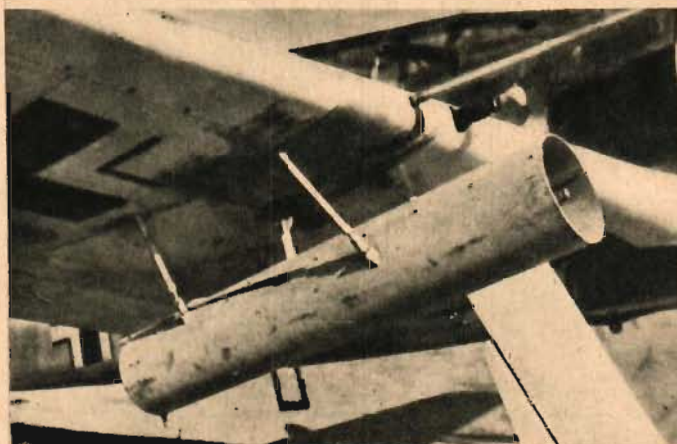
Före det andra världskriget intog raketvapnen en ganska undanskymd plats i de krigförandes arsenaler. Raketen är dock av gammalt datum — kineserna använde raketvapen redan på 1200-talet — men det är i alldeles särskilt hög grad raketprojektilernas lämplighet som flygplanvapen, som drivit fram utvecklingen. I dag är raketvapnet ett stridsmedel, som man på allvar måste räkna med.

Raketvapen contra vanliga eldvapen

En raket kännetecknas av att drivladdningen, som vanligen utgöres av specialkrut, förbrinner relativt långsamt. Härvid utvecklas gaser, som drivs bakåt med stor hastighet. Projektilen får på så sätt en rörelse motsatt gasströmmen, alltså enligt samma princip som ett reaktionsdrivet flygplan.

I ett vanligt skjutvapen, t. ex. en kanon eller en kulspruta, får projektilen däremot sin rörelse framåt av att ett högt gastryck uppstår inne i eldröret bakom projektilen. När trycket är tillräckligt för att pressa projektilens gördel genom refflorerna i eldröret, sättes projektilen i rörelse. Krutet som driver fram projektilen, drivladdningen, har hunnit förbrinna redan innan projektilen lämnar vapnets mynnig. Sin största hastighet uppnår projektilen ungefär i det ögonblick den lämnar vapnet. Det säger sig självt att det fordras ett avsevärt tryck för att på en så kort sträcka driva upp projektilen i en hastighet av bortemot 1.000 meter i sekunden. Detta tryck, som kan uppgå till mer än 3.000 atmosfärer, verkar emellertid inte bara på projektilens bakplan. Samma tryck utövas på eldrörets inre och på dess bakre tillslutna del. Härigenom uppstår rekytkrafter, som skall tas upp av vapnets underlag. Utgöres detta av ett flygplan, måste naturligtvis påkänningarna hålla sig inom rimliga gränser för att inte äventyra flygplanets hållfasthet. Eldrörets vikt blir dessutom avsevärd vid de större kalibrarna, då det måste dimensioneras med hänsyn till det höga gastrycket. Dessa förhållanden har medfört, att man hittills måste begränsa flygplankanonernas kaliber till c:a 75 mm, motsvarande en projektilvikt av ungefär 7 kg.

Den stora pjäsvikten och rekytkrafterna är därför de vanliga



En Focke-Wulf FW 100 med 21 cm raket i utskjutningsrör under vingen.

eldvapens största nackdelar i förhållande till raketvapnen. Innan jag övergår till att bedöma raketprojektilens värde som flygplanvapen, bör raketvapens konstruktion och tekniska utformning behandlas i korthet.

Raketvapens konstruktion

En raketprojektil består av framdrivningsanordningen, den egentliga projektilen samt styrorganen.

Den egentliga projektilen innehåller en sprängladdning och ett tändrör. I princip skiljer den sig inte från en vanlig artilleriprojektil, varför en närmare beskrivning torde vara överflödigt. Det må vara tillräckligt att nämna, att såväl projektiler med spräng- och brandverkan som pansarbrytande projektiler används.

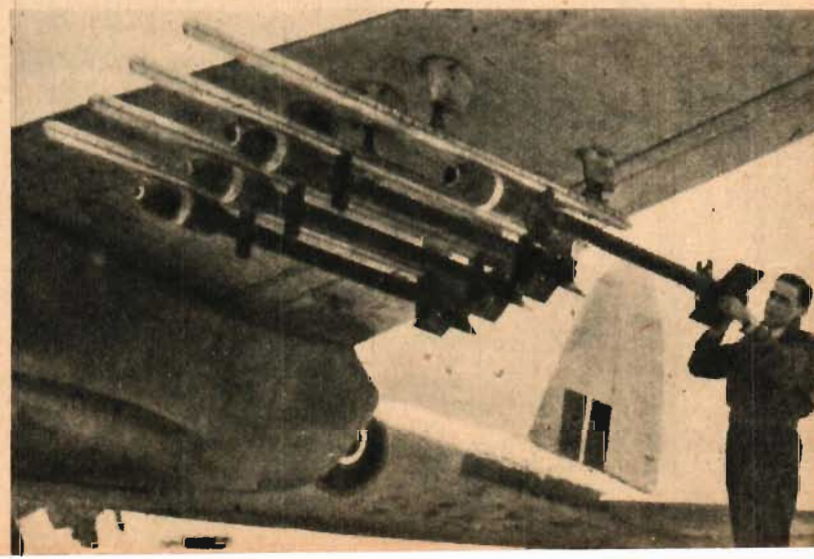
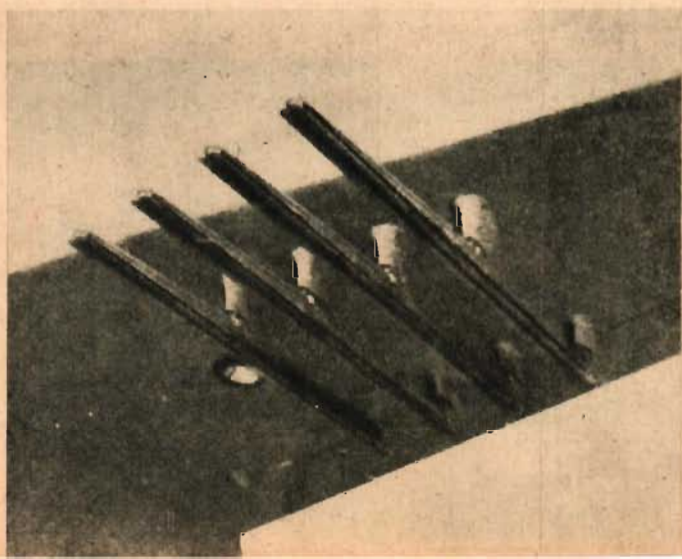
Styransordningen håller projektilen på rätt köl med nosen före och förhindrar pendlingar i banan. Den utgöres av plåtfenor, anbringade på projektilens bakre del.

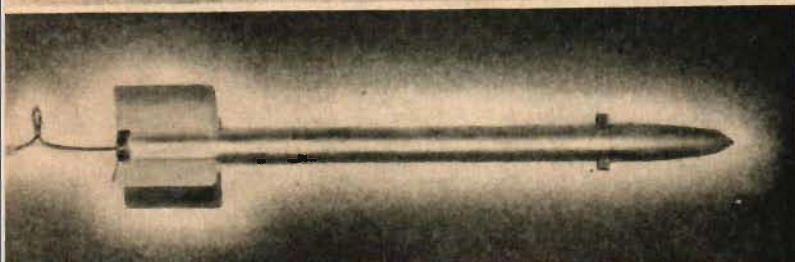
Framdrivningsanordningen är projektilens motor. Den består vanligen av långsamt brinnande rörformigt krut, inneslutet i en hylsa. Denna har baktill ett munstycke, genom vilket förbränningsgaserna drivs ut. De utrusande gaserna alstrar en intensiv hetta, varför materialet i munstycket skall kunna uthärda mycket hög temperatur.

Drivladdningen kan antingen förbrinna hastigt, så att projektilen når sin största hastighet relativt snabbt — kanske på några tiotal meter — eller också långsammare, så att projektilen får en accelererad hastighet under större delen av banan. Det senare systemet är det vanligen förekommande. Vilken metod som är att förorda är en fråga, som här lämnas öppen.

De krigförande har inte offentliggjort några tillförlitliga uppgifter på raketprojektilernas hastigheter. Man torde emellertid komma sanningen ganska nära, om man gissar på sluthastigheten 225—300 meter i sekunden. Till denna siffra skall det skjutande flygplanets hastighet adderas. Jämfört med projektiler från 13 och 20 mm automatvapen, som har en utgångshastighet av 850—900

Även »Mosquito» kan utrustas med raketprojektiler och på bilderna härneda ses det typiska brittiska arrangemanget med raketerna upphängda på startskenor. Bilderna visar skenor av ny typ med en »löpare». Jämför översta bilden på sid 18, som visar skenor med dubbla »löpare».





Överst en »Wildcat» försedd med en ny typ av det amerikanska marinflygets utskjutningsanordning för raketer, bestående av hakar under vingen. — Därunder en raketprojektil av det slag som används vid amerikanska marinflyget.

meter i sekunden, ter sig denna hastighet ganska blygsam. Å andra sidan är det här fråga om projektilvikter av helt annan storlek, såsom framgår av det följande.

Avfyringen sker i allmänhet på elektrisk väg. Avfyringsanordningen manövreras av flygföraren.

Utskjutningsanordningen har till uppgift att ge projektilen den rätta utgångsriktningen. Den kan i stort sett vara utförd enligt tre olika principer. Projektilerna kan skjutas ut ur rör som hänger under vingarna. Dessa rör är i allmänhet fällbara. En annan typ av utskjutningsanordningar utgörs av skenor eller gejdrar, vid vilka raketprojektilerna är anbringade. Vid utskjutningen glider de efter skenor och får därigenom en bestämd utgångsriktning. Dessutom uppges, att t. o. m. enkla upphängningskrokar på sista tiden har kommit till användning. Den exakta utformningen av dessa är inte närmare känd.

Vid inmontering av raketvapeninstallationer måste man förhindra att de bakåt utrusande krutgaserna skadar flygplanet, när vapnet avfyras. Man har därför tvingats placera installationen på ett visst avstånd från vingens undersida. Om flygplan specialkonstrueras med tanke på raketvapeninstallationer, är det troligt att man kommer att kunna bygga in dessa i vingarna. Detta skulle vara fördelaktigt med hänsyn till det minskade luftmotståndet.



Några raketvapeninstallationer

Ryssarna torde ha varit de första, som mera allmänt använde raketvapen i flygplan. Det ryska jaktflygplanet Lagg-3 var utrustat med 6 stycken raketprojektiler, 3 under vardera vingen. Projektilerna var upphängda i gejdrar på vingarnas undersida. Hela projektilvikten var c:a 25 kg, varav drivladdningen upptog en ansevärd del. Denna bestod av tjocka, rörformiga krutstänger. Precisionen hos dessa vapen torde inte ha varit särskilt god och denna typ av raketprojektiler övergavs ganska snart.

Nu numera använder ryssarna betydligt effektivare raketprojektiler av olika typer, avsedda att användas mot markmål. Det ryska attackplanet Il-2 uppges vara utrustat med 8 raketprojektiler, som hänger i skenor under vingarna.

Hösten 1943 lät tyska raketprojektiler mycket tala om sig. Projektilerna sattes in mot de allierades tunga bombförband, som tidigare visat sig synnerligen svåråtkomliga för den tyska jakten. Avsikten var att skingra bombförbandens formationer. (Bombflygplanen uppträder ju helst i slutna forneringar för att därigenom kunna understödja varandra med eld mot anfallande jaktflyg.) Sedan forneringarna sprängts anföll tyskarna de enskilda bombplanen med jaktplanens kulsprutor. Raketprojektilerna avfyrades på ett skjutavstånd av ungefär 1.500 meter, d. v. s. utom effektivt räckhåll för bombplanens försvarsvapen. Till en början förorsakade det nya vapnet de allierade avsevärda förluster, t. ex. vid Schweinfurtraiden hösten 1943, då tyskarna sköt ner mer än 60 amerikanska bombflygplan. Det förefaller dock som om man nu frångått detta slag av raketvapen. Projektilerna var mycket stora — 21 cm kaliber — och hade en kraftig sprängladdning. De sköts ut ur rör, hängande under jaktflygplanen, bl. a. Focke-Wulf FW 190, som hade två raketrör.

Det är också känt, att tyskarna använder raketvapen för att bekämpa mål på marken, t. ex. i FW 190, Me 109 och Me 110.

Det är emellertid framför allt det engelska och amerikanska flyget, som gjort raketvapnet känt och fruktat. De vanligen använda rakettyperna väger omkring 27 kg och sätts in mot mål på marken och på sjön. Olika slag av projektiler och utskjutningsanordningar används.

Den amerikanska flottans flygvapen har vanligen skenor för utskjutningen, och varje flygplan kan medföra 6 eller 8 raketer. Projektilerna avfyras parvis eller i salva, d. v. s. alla på en gång. De nyaste utskjutningsanordningarna utgörs av en rad med hakar eller krokar, i vilka projektilerna hängas upp parallellt med de fasta kulsprutorna.

Raketprojektilen består av en projektilkropp, längst fram försedd med ett anslagståndrör, och bakom denna en sprängladdning samt en drivladdning. Fasta fenor på projektilens bakre del stabiliserar projektilens gång i luften.

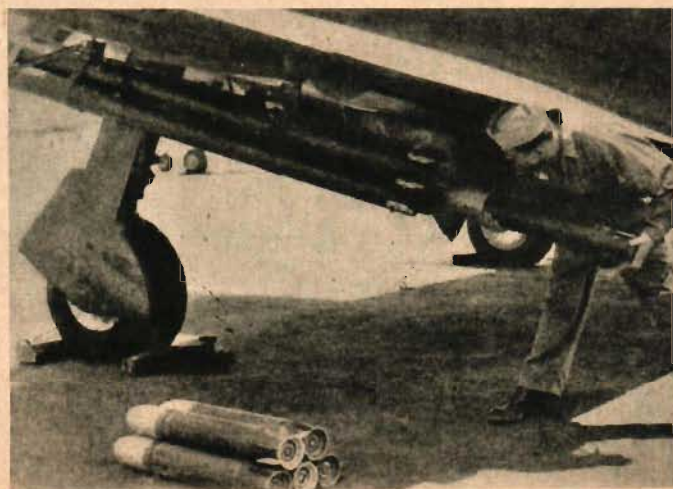
Naval Air Force har bl. a. utrustat Grumman »Avenger» och »Wildcat» med raketprojektiler.

Vid den amerikanska arméns flygvapen består utskjutningsanordningen av ett knippe av tre rör under vardera vingen. Rören är tillverkade av magnesium eller också av konsthartslimmat papper. Hela raketvapeninstallationen, inklusive projektiler, väger c:a 200 kg. Föraren kan avfyras raketerna antingen en och en eller också i serie så att raketerna skjuts ut med en tiondels sekunds intervall. Med ett enkelt handgrepp kan föraren vid behov fälla hela raketinstallationen, vare sig projektilerna ligger kvar i rören eller inte.

Styransordningen utgörs av stålplattor fästade på gångjärn. När raketen befinner sig i skjutröret, ligger styrplattorna tätt intill projektilens sidor. Under projektilbanan fälls plattorna ut på grund av accelerationen och stabiliserar gången genom luften.

(Forts. på sid. 31.)

T v en bild från tillverkningen av utskjutningsrör för amerikanska arméflygets raketprojektiler. Man får en god uppfattning om produktionsstorlek. — Här nedan laddas ett »strippelrör» under vingen på en »Thunderbolt» med raketprojektiler.





Heder åt honom

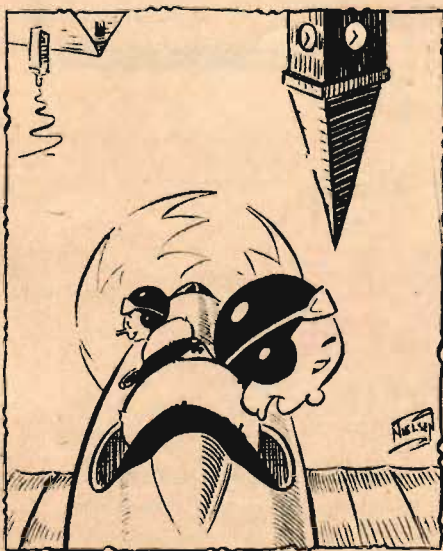


Vpl 518-24-41 Johan Berg.

Sann krigaranda har flygsoldaten 418-24-41 Johan Berg, Östgöta flygflottilj, visat. Till följd av en tråkig olycka under flygvapenövningen förra hösten har han förlorat sitt ena öga. Det oaktat inkom han för någon tid sedan till flottiljchefen, överste Beckhammar, med en anhållan, att vare sig bli befriad eller överförd till handräknings-tjänst. Tvärtom önskade han stå kvar på sin tidigare post och — om det en gång skulle behövas — kämpa sida vid sida med sina tidigare kamrater. Heder åt en sådan flygsoldat!

Kem.

Sensationell höjd



Boy, oh boy — vilken höjd vi måtte vara på!



F 3:s framgångsrika unga brottarlag, som kämpade oavgjort med flottan.

F 3 bygger upp en flygets brottaråra

Flyg och flotta möttes för första gången i början på februari i brottning. Slutresultatet 5—5 bör hälsas med glädje inom hela flygvapnets idrottskretsar. Vem hade inte tippat nederlag för flyget?

De överlag kraftigare flottisterna visade sig vara justa och trevliga bekantskaper på brottarmattan. Bantamviktsmatchen mellan Bengt Johansson, Flottan, och Östergötlands landskapsrepresentant Ture Persson, F 3 inledde. Persson började bra, men mot slutet dominerade Johansson och vann matchen med domarrösterna 3—0.

I nästa match, som gick i mellanvikt, utjämnade en annan av Östergötlands landskapsrepresentanter Bertil Franzén, F 3 ställningen till 1—1. Genom ett krysstag kastade han flottisten A. Nyman redan efter 1,30 min. F 3 tog därefter ledningen genom mellanviktaren G. Johansson, vilken besegrade K. Pettersson på parad med nedpressad brygga efter 9,57 min.

Fjäderviktsmatchen mellan Hälsinglands distriktsmästare H. Märkvist, Flottan, och östgötske juniormästaren K. E. Lindberg, F 3, blev synnerligen jämn. Lindberg ledde till en början, men konditionen tog slut och Märkvist segrade med domarrösterna 2—1.

I lättvikt tog Flottan ledningen med 3—2 genom K. Holmberg, vilken med ett smidjebälte placerade R. Karlssons skuldror i mattan efter 1,57 min. Welteviktsmatchen mellan Hultman, F 3, och Kuno Svedberg, Flottan — broder till den kände »Preven» — avgjorde flygaren till sin favör.

Ställningen var alltså utjämnad före de båda återstående mellanviktsmatcherna och publiken började ana slutresultatet. G. Johansson, F 3 hade ingen större svårighet att vinna över Nyman med nacksving efter 1,57 min. Franzén ville inte vara sämre utan ökade på F 3-ledningen till 5—3 genom en halvnelson på K. Pettersson efter 6,53 min.

De båda tungviktsbrottnarna i Flottans lag var emellertid flygets betydligt lättare representanter väldigt överlägsna och utjämnade till 5—5. Först vann O. Jonsson över S. Johansson på slängkryss med nedpressad brygga efter 2,52 min. Ännu snabbare var Stormark i tungvikt. Han behövde endast 2,15 min. för att efter bröstkoppling pressa H. Ljungblads skuldror i mattan.

Preliminärt är en returmatch bestämd att äga rum i Stockholm någon gång i slutet på mars.

Kem.

Äldsta flygcertifikatet

Luftfartsmyndigheten kom på nyåret ut med en förteckning över nu gällande certifikat. Ytligt sett är det ett tråkigt aktstycke men börjar man leta i kolumnerna hittar man ett och annat av intresse. C-certifikat finns det bara 16 stycken i Sverige av vilka det äldsta — nr 1 — tillhör



Kapt. Ernst Roll
ABA-kapt. 45-Årlug,
certifikat nr 1.

ABA-kapt. Ernst Roll. Det utfärdades den 24 maj 1930 och bär nr 12, utfärdat 1930. Den äldste innehavaren av svenskt C-certifikat är nuvarande flygplatschefen på Visby flygfält Gösta André som är född 1899 och innehar certifikat nr 17 utfärdat 1931.

Inte långt efter ligger ABA-brodern Marshall Lindholm med certifikat nr 7 också det utfärdat 1930. Den äldste innehavaren av svenskt C-certifikat är nuvarande flygplatschefen på Visby flygfält Gösta André som är född 1899 och innehar certifikat nr 17 utfärdat 1931.

Raden av B-certifikat är betydligt längre och upptar 109 nummer. Det äldsta innehas av fyrtioåringen, trafikflygaren, F. A. Widell Stockholm och bär nr 12, utfärdat 1930. Som god tvåa kommer autogiromannen Rolf von Bahr med nr 29 utfärdat 1934. I övrigt är att anteckna att de flesta B-certifikaten är utfärdade 1944 och att den enda certifikatinnehavaren i Sverige — fru Birgit Thüring — har B-certifikat. Hon är född 1912 och den som vill vara ofin kan ju räkna ut hur gammal hon är.

Privatflygcertifikaten (A:2) är till antalet jämnt 60 fler eller 169. Det äldsta innehas av ing F. M. Simonsson, Vänersborg, har nr 23 och är utskrivet 1931. Närmast följer F 11-kapt. E. B. Berthel med nr 53 som är utfärdat 1932 och flygande landsfiskalen i Gnesta J. E. Berglund med nr 54 utfärdat samma år. Landets äldste privatflygare är utan jämförelse den nu snart 60-åriga göteborgsdirektören Gösta Fraenckel, som innehar certifikat från år 1933.

Det sammanlagda antalet flygcertifikat är 294 st och mot dessa svarar inte mer än 128 mekanikercertifikat. Bristen på mekar är stor.

Flygman.

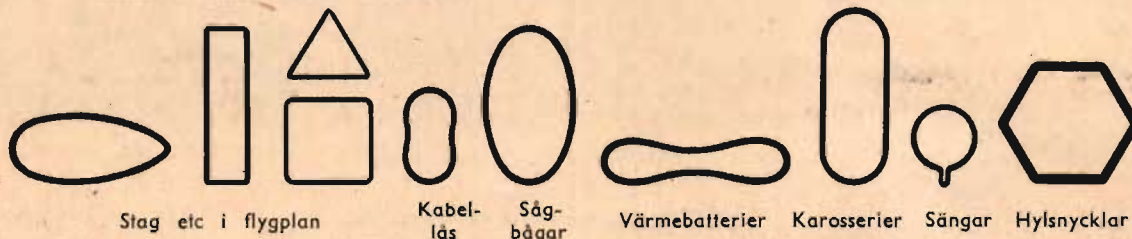


STÅLPROFILER

Från våra stålverk i Hagfors, Munkfors och Stortfors leverera vi:

RÖRPROFILER,

sömlösa, kalldragna. Glödgade, härddragna eller seghärdade. Exempelvis för:



Stag etc i flygplan

Kabel-lås

Såg-bågar

Värmebatterier

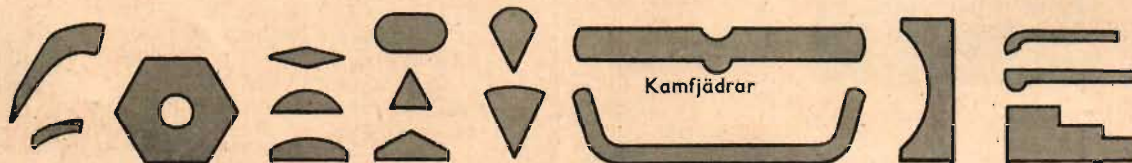
Karosserier

Sängar

Hylsnycklar

STÅNGSTÅLSPROFILER,

varmvalsade och kalldragna specialprofiler. Obehandlade, glödgade, härddragna eller seghärdade. Exempelvis för:



Ångturbin-skovlar

Bergborr

Filar

Vågeggar

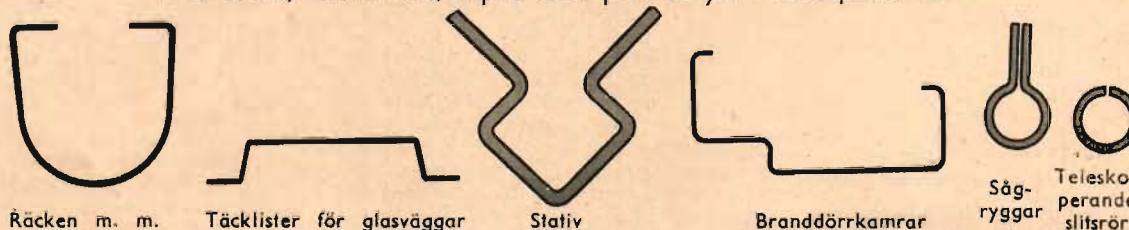
Däckslirningar för bilar

Magneter

Symaskinsdelar

BANDSTÅLSPROFILER och SLITSRÖR.

Med blank, elförzinkad, slipad eller polerad yta. Exempelvis för:



Räcken m. m.

Täcklistor för glasväggar

Stativ

Branddörrkamrar

Såg-ryggar

Telesko-perande slitsrör

Vi tillverka även konade, bockade, kragade, strypta och svällda stålrör

Tag våra rika möjligheter i Eder tjänst!

UDDEHOLM

Ett värmlandsnamn med världsrykte

Huvudkontor: UDDEHOLM • Försäljningskontor: A. B. Uddeholmsagenturen, STOCKHOLM, GÖTEBORG, MALMÖ, ESKILSTUNA.
Stålagenturer: Hj. Edwards & Co. A.B., Göteborg (Kallvalsat bandstål) • A.B. Rundströms Maskinaffär, Norrköping (Verktogsstål, konstruktionsstål).
• Karl Blomquist, Maskinaffär, Sundsvall.

SENSATIONELLA SEGELFLYGNINGAR

Meteorolog TAGE SVENSSON fortsätter här sin artikelserie med en vetenskaplig och högst intressant »dissekering» av Stig Fägerblads höjdsegelflygning den 18 juli 1944. I följande nummer granskas två höjdflygningar som utfördes den 29 juli under Allebergstäv. av Bergman och Wennerström.

Fägerblads flygning den 18.7.1944

Den allmänna lufttrycksfördelningen den 18 juli 1944 var mycket flack. Över norra och västra Sverige härskade en huvudsakligen nordlig eller nordvästlig svag till måttlig luftströmning. Från ett flackt lågtryck på 1015 mb över södra Östersjön och Baltikum sträckte sig redan kl. 0800 en svag front mot nordväst över Gotland upp mot västra Mälaren, som möjligen skulle kunna betraktas som kallfront. Till kl. 1400 hade den förflyttat sig något västerut och låg då utefter linjen Karlstad—Borås—Feringe—Kristianstad. Under middagen och eftermiddagen rapporterades längs fronten måttlig till stark åska.

Den 18 föreligger tyvärr endast en höjdtemperaturmätning, nämligen från Torslanda kl. 0700. Fägerblads flygning utfördes omkring kl. 1500, d. v. s. c. a 8 timmar senare. Detta förhållande jämte det relativt stora avståndet mellan Alleberg och Torslanda gör givetvis att höjdtemperaturmätningen ej är helt representativ för förhållandena över Alleberg. Med tanke på att en enhetlig luftmassa hela dagen låg över västra Sverige och då väderlekssituationen i övrigt ej underkastades några förändringar, torde skillnaden i temperaturen på höjden emellertid ej ha varit alltför stor.

Över Torslanda låg på morgonen närmast marken ett c. a 500 m tjockt skikt, inoni vilket temperaturen var i det närmaste konstant. Detta stabila skikt, som orsakats huvudsakligen av den nattliga utstrålningen, ersattes under dagen givetvis av ett labilare skikt efter hand som marken uppvärmdes av solstrålningen. Möjligen kan även sjöbris, som började någon timme efter soluppgången, ha bidragit till den stabila skiktningen i de lägre skikten. Denna stabiliserande inverkan av sjöbris bortfaller emellertid för Allebergs vidkommande. Över 500 m höjd torde temperaturförhållandena vara mera opåverkade av de lokala faktorerna. Mellan 500 och 2 500 m härskar genomgående en relativt hög temperaturgradient, c. a 0,80. Mellan 2 500 och 3 500 m är temperaturgradienten c. a 0,70, mellan 3 500 och 4 100 m c. a 0,50, mellan 4 100 och 5 300 m c. a 0,83, samt mellan 5 300 och 5 600 m 0,33.

Vid starten kl. 1500 var marktemperaturen på Alleberg + 23,5° C, lufttrycket på startplatsen 974 mb och fuktigheten 57 %. Vid

dessa värden på temperatur och tryck är den maximala specifika fuktigheten 18,5 g/kg. 57 % relativ fuktighet motsvarar alltså en specifik fuktighet av 10,6 g/kg. Med ledning härav kan kondensationsnivåns höjd beräknas till c. a 1 300 m.

Urkoppling skedde på 330 m höjd och anslutning nåddes nästan omedelbart med torrtermiken under moln. Molnbasen nåddes på c. a 1 200 m över Gerumsberget 5 km från Alleberg. Beräknad och uppmätt molnbas stämmer alltså tämligen väl överens. Inflygningen i moln framgår mycket tydligt av barogrammet genom en utpräglad knyck i barografkurvan.

På c. a 3 500 m höjd var den första delen av flygningen slut genom att kontakten släpptes med den första termikblåsan. Först på c. a 2 500 m nåddes ny termikanslutning c. a 20 km WNW Mösseberg, varvid topphöjden c. a 4 900 m nåddes söder om Billingen.

Under den första delen av stigningen från 1 200 till 3 500 m (stig. I) nåddes inte toppen av molnet. Orsaken härtill kan ha varit att stighastigheten, som nådde sitt högsta värde på c. a 2 500 m höjd, åter började avta och på 3 500 m endast uppgick till c. a 2 m/sek. Vid så relativt liten stighastighet ansåg flygaren det tydliga meningslöst att fortsätta. Denna ringa stighastighet är ej enbart att söka i flygplanets försämrade egenskaper på grund av isbildningen, vilken på topphöjden uppgick till 2—3 cm, utan beror på den med höjden allt mindre temperaturgradienten. En jämförelse mellan beräknad och avläst uppvind visar nämligen en helt enkelt förbluffande samsstämmighet.

Den avlästa uppviden har erhållits ur barogrammet, där stighastigheter ökats med flygplanets sjunkhastighet, vilken för Weihe satts till 0,7 m/sek. Detta värde är tämligen villkorligt valt men man torde få anta att flygaren flugit med så konstant sjunkhastighet som möjligt. För detta talar det förhållandet att kurvorna för beräknad och avläst uppvind löper i det närmaste parallellt med varandra. Vid dessa jämförelser spelar det därför ingen roll vilket värde man väljer på flygplanets sjunkhastighet.

Under den andra delen av stigningen från 2 500 till 4 900 m (stig. II), som ägde rum i ett helt annat moln, nåddes ej heller toppen. I den omgivande luften kunde emellertid konstateras förekomsten av isnålar, varjämte åska kunde höras. Flygplanet måste

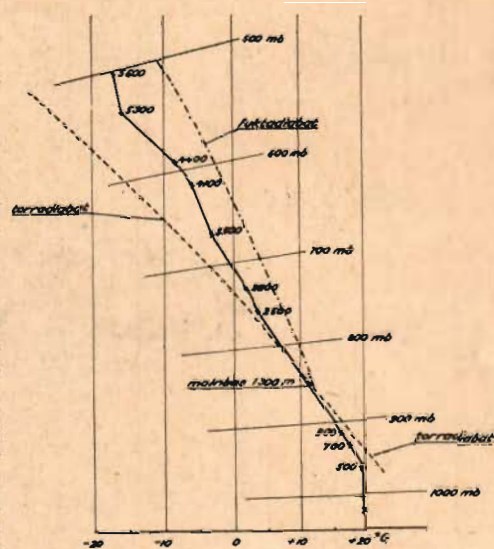


Fig. 1. Resultat av höjdtemperaturmätning på Torslanda den 18/7 1944 kl. 07.00.

därför ha befunnit sig i stället av ett cumulonimbus, varför avståndet till toppen inte kan ha varit långt. Det kan därför ifrågasättas om det även med bättre teknisk utrustning hade varit möjligt att nå mycket över 5 000 m.

De beräknade och avlästa stighastigheterna uppvisar under denna del av flygningen stora olikheter, vilka kan vara av flera orsaker. Den beräknade uppviden visar ett sekundärt maximum något över 3 000 m samt ett minimum något över 3 500 m, vilket senare beror på den försämrade temperaturgradienten mellan 3 500 och 4 100 m. Över 4 100 m förbättras temperaturgradienten högst avsevärt och uppviden når sin största hastighet på topphöjden 4 900 m. På grund av den starkt försämrade temperaturgradienten mellan 5 300 och 5 600 m kan man vänta att uppvidens styrka på dessa höjder åter skulle avta högst betydligt, vilket bestyrker antagandet att molnets topp skulle ligga mellan dessa höjder.

Kurvan över avläst uppvind visar först en ökning av styrkan och därefter en hastig minskning, vilket kan bero på att flygplanet tillfälligt kommit utanför den egentliga uppvidens kärna. Därefter har styrkan stadigt ökat upp till en höjd av något över 4 000 m. Där har flygplanets stighastighet åter avtagit trots att uppvidens styrka enligt beräkningarna alltfjämt ökat. De båda
(Forts. på sid. 28.)

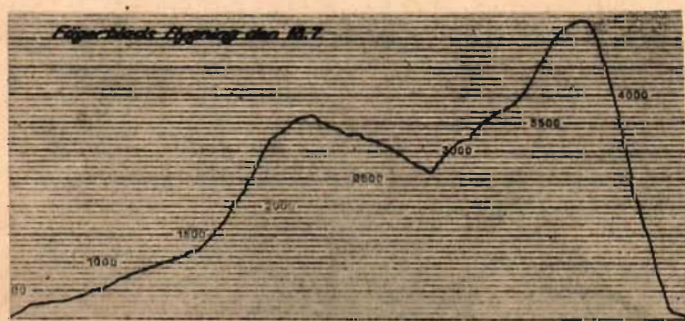
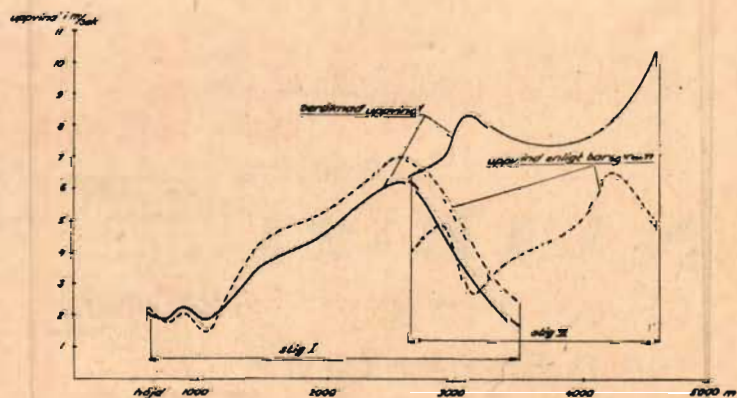
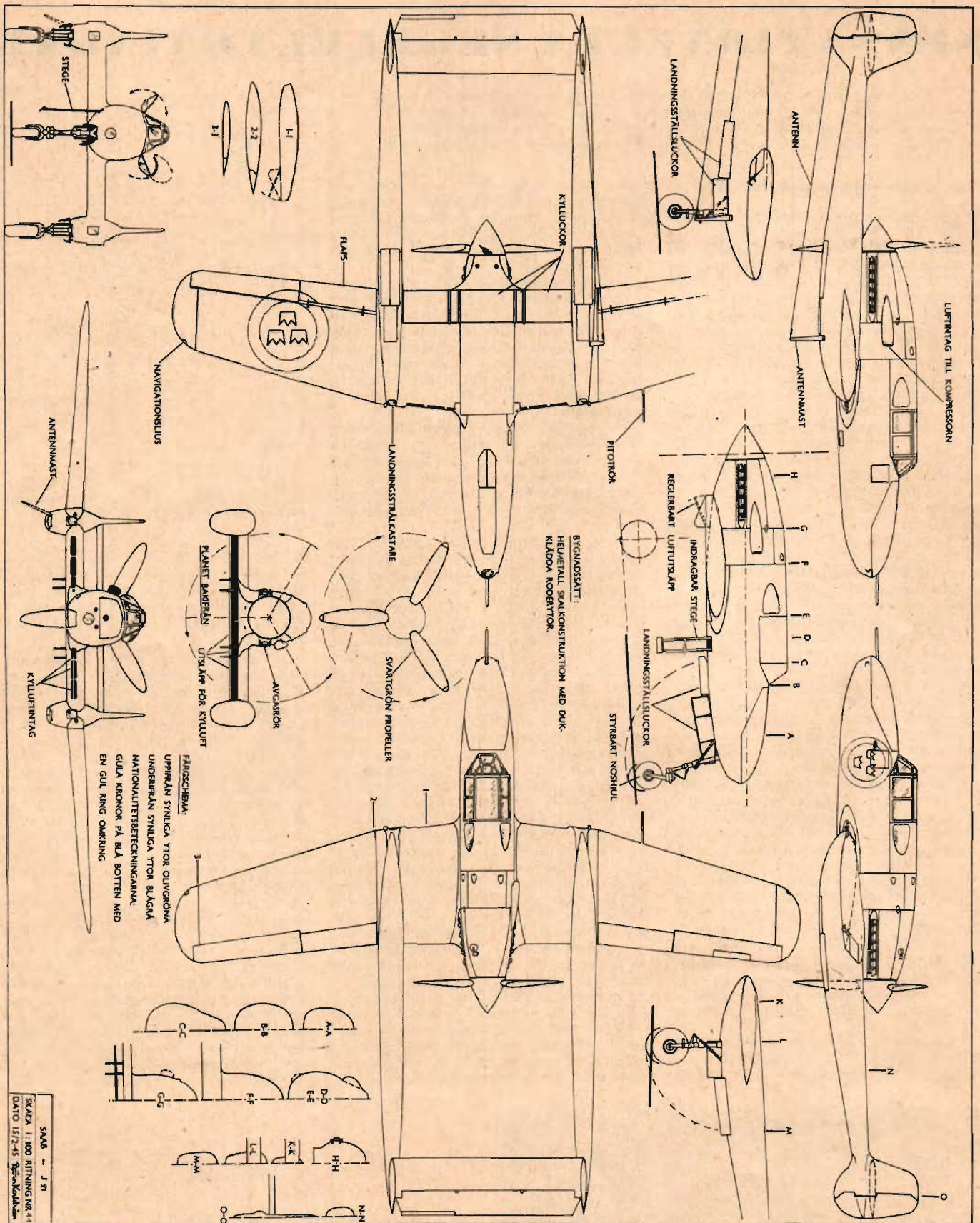


Fig. 2 (här ovan). Barogram från Fägerblads höjdsegelflygning den 18/7 1944. — Fig. 3 (t h). Jämförelse mellan beräknad och avläst uppvind under Fägerblads höjdflygning.





SAAB - 21
 SKALA 1:100 RITNING NR 1
 DATO 15/2-45 G. Karlström

SAAB-21

Copyright: FLYG

och B. KARLSTRÖM

Tillverkare: Svenska Aeroplan Aktiebolaget,
 Linköping, Sverige.
 Typ: Jaktplan.
 Besättning: 1 man.
 Spännvidd: 11,6 m.
 Längd: 10,45 m.
 Höjd: (till fenans övre kant) 3,4 m.
 Vingyta: —
 Tomvikt: —

Flygvikt: —
 Flygsträcka: —
 Topphöjd: —
 Motor: 1,475 hk Mercedes-Benz DB 605B,
 12-cyl vätskekyld, kompressormatad.
 Maxhastighet: —
 Marschhastighet: —
 Beväpning: Ett antal akan av varierende
 kaliber.
 Bomblast: —



De tre flygarbröderna fr v Stig Olin, Göran Gentele och George Fant, som tillsammans bär upp de ledande rollerna i filmen »Tre Söner».

Film:
»TRE BRÖDER»
FLYG- och FAMILJEFILM

»Att vara mor till en son, som är flygare måste vara en själslig påfrestning med oerhört tryck», framhöll en gång en gammal beprövad flygare för signaturen. För många mödrar är det säkerligen också så. Andra tar lättare på saken. Problemet hör i varje fall till de ömtåligare och när flygvapnet medverkar i en film som tar upp det till behandling visar det att man på högsta ort inte står oförstående för problemställningen. Filmen »Tre Söner» tar orädd itu med konflikten familjen-flygvapnet — naturligtvis i dramatiserad form: Familjen har tre söner i vapnet! — men utan åthävor, utan överdriven hjälteromantik och utan den jäktande ton som amerikanarna använder. Filmen är genuint svensk även om ämnet är ett problem för all världens mammor. *Margit Manstad* gör mamma Hallmans roll så som man gärna vill tro att en svensk mor reagerar inför sina söners flygarliv. *Håkan Westergrens* gestaltning av fadern är däremot bitvis fläsig och utan kontur — kanske beror det på manusskriptet. Men dessemellan gjorde han fina karaktärstolkningar.

Ett glänsande spel med lyckliga växlingar mellan de fina och rätt grova nyanser, som rollerna medger, presterar *George Fant* och *Stig Olin*. *Britta Holmberg* som kontorsflicka på SAAB sätter piff på många scener och replikskiftena mellan henne och Fant är välfunna och rappa.

Vad man saknar i denna film är de stora flygbilderna. Nog skulle, på bekostnad av ett antal meter äktenskapsscener makarna Hallman emellan, mera kunna göras på Ljungbyhedsutbildningen än en halvroll och några klackvändningar. Men strålände och spännande busflygning bjöds mot ett tåg på stambanan och man fick se både B 17 och B 18 i aktion.

»Tre Söner» var i alla fall en angenäm bekantskap som man gärna rekommenderar. Den var god underhållning men samtidigt bjöd filmen under den glada ytan på en nyttig tankeställare. *Flygman.*



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 valt 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.

HERMODSKURSER
i flygteknik:



- Kurser för flygmekaniker och flygmontörer
- Gildflygplansbygge
- Segelflygning
- Meteorologi
- Aerodynamik
- Hällfasthets- och materiallära
- Flygplanlära
- Flygmotorer
- Flygplaninstrument



HERMODS

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

Namn

Adress

Postanstalt

Flyg 6-45

HERMODS
skolan för energiskt folk

ABA FLYGER KIRUNA-MALMÖ PÅ 9 TIMMAR?

T. T. släppte vid månadsskiftet kanske lite förhastat ut en kommuniké om att ABA hos regeringen ansökt om tillstånd att få utsträcka sin riksflyglinje till Kiruna. Uppgifterna emanerar från AB Norrlandsflyg, som hos regeringen begärt koncession på åtskilliga biflyglinjer i Norrland.

— Att vi har vissa planer på att utsträcka riksflyglinjen till Kiruna är alldeles riktigt, säger red. B. Lindorm i ABA, men däremot har vi ännu inte lagt in någon ansökan hos regeringen om koncession på tilläggssträckan. Saken befinner sig på ett förberedande stadium och vi har ännu så länge nöjt oss med att göra undersökningar av förutsättningarna för linjen.

— Som vi tidigare framhållit, har vi inte heller avtalat med Norrlandsflyg om närmare samarbete. Däremot är det klart att vi inte har något emot biflyglinjer till vår riksflyglinje, slutar red. Lindorm.

Flygman.

De linjer för vilka Norrlandsflyg hos regeringen sökt koncession är följande: Luleå — Kalix — Haparanda — Övertorneå och eventuellt Överkalix, Luleå — Porjus — Akka, Luleå — Jockmök — Kviksjöck, Luleå — Älvsbyn — Arvidsjaur — Arjeplog — Jäckvik, Umeå — Vännäs — Lycksele — Stensele — Tärnaby, Härnösand — Sollefteå — Strömsund — Tärnaby — Gäddede, Sundsvall — Östersund — Åre — Storlien. Dessutom ämnar AB Norrlandsflyg anordna drosktrafik per flyg för de av Aerotransports passagerare, som skall starta eller avbryta sin resa i städer, som icke har direkt anslutning till flygstamlinje, såsom t ex Piteå och Boden.

SENSATIONELLA . . .

Forts. fr. sid. 25.

kurvorna går därför över 4000 m starkt i sär och orsaken måste ha varit att isavsättningen, som här uppgick till 5—6 cm på vingarnas framkanter, ökat flygplanets sjunkhastighet högst avsevärt. På dessa relativt stora höjder måste dessutom syrebristen verka i hög grad nedsättande på flygarens reaktionsförmåga, så att han helt enkelt inte förmår att flyga med konstant sjunkhastighet.

Även om kurvan för den avlästa uppvinden skulle korrigeras med hänsyn till ovan anförda faktorer skulle de båda kurvorna dock visa så stora olikheter att man utan vidare kan utgå från att den teoretiska beräkningen grundar sig på felaktiga förutsättningar. Dessa torde knappast vara att söka i förändrade temperaturförhållanden på höjden, ty i så fall skulle inte heller den teoretiska beräkningen av stig. I vara riktig, vilket dock är fallet. I stället är det i hög grad sannolikt att termikblåsan i det senare fallet startat från marken med helt andra värden på temperatur, tryck och fuktighet än i första fallet, allra helst som utlösningen av allt att döma skett relativt långt från Älleberg. (Forts i följande nr.)

TRELLEBORGS FLYGKLUBB bildades nyligen med dr Robert Ohlsson som ordf. Klubben ämnar snarast gå in för glidflygutbildning. Instruktor blir vpl ff I. Bäckström och biträdande dr: orde bil J. Sjölln. Byggledare B. Svensson.



Flygvapnet

använder våra delbara skidor med luftgropssystem, vilka äro fullt ut lika starka som en vanlig skida. Luftgroparna eliminera vacuumsugningen under skidan och ge därigenom bättre glid. Vårt världsberömda namn garanterar ett topputförande av alla våra olika modeller, med eller utan luftgropar. Specialitet: Måttbeställda skidor. Ni kan beställa Er egen skida hos oss, ty vi tillverka den efter Er kroppslängd och vikt.

ÖSTERSUND L. A. JONSSONS SKIDFABRIK STOCKHOLM
STOCKHOLMSKONTOR: STRANDVÄGEN 7 A. TELEFON: "SALÉNREDERIerna" (Namnanrop)

En flygare

köper sitt UR hos

L. SUNDSTEDTS

UR HANDEL

KUNGSGATAN 2 - STOCKHOLM

(Vid Stureplan)



Leverantör till

KUNGL.

FLYGFÖRVALTNINGEN

Friluftsboken

Teknik och utrustning för svenskt friluftsliv

Mr. Jones:

"Den är utomordentlig betydligt bättre än något annat som kommit ut i Norden i den vägen."

Bom:

"380 urstyva sidor i fickformat. En friluftsfolkets bibel."

Oleg:

"De artiklar, som tagits med, äro höjda över allt beröm. Fattas bara annat med sådana namn!"

Utgiven av

Skid- och friluftsförbundet

Pris kr. 4:75

KF:s bokförlag

Folkflygtävlingen:

AMFIBIEN

vann etapp nr. 4

Väljarna i fjärde etappen har minsann följt uppmaningen att bortse från priset när det gällde att rösta på ett av reseflygplanen. Det blev nämligen den oerhört dyra amfibien som vann — med stor övervikt. Så här ser placeringen ut mellan de fyra typerna:

- 1) *Grumman »Widgeon»*, (typ nr 2), som fick 41,85 % av de insända rösterna;
- 2) *Siebel Fh 104* (typ nr 1) 36,34 %;
- 3) *Vega »Starliner»* (typ nr 3) 23,11 %;
- 4) *Harlow PJC-2* (typ nr 4) 8,70 %.

Följande vattenfantaster gynnades denna gång av fru Fortuna:

100 kr till:

- 1) Rune Emanuelsson, Säljebyn, Animskog.
- 2) Lars-Gunnar Lindahl, Jungfru Isbergs gata 8, Motala.

50 kr till:

- 3) Axel Anderson, Vintervägen 11, Tureberg.
- 4) Allan T. Andersson, Karlsgården, Håle, Håle-Tång.

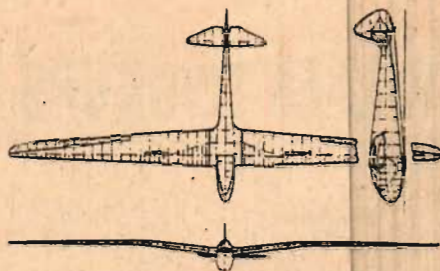
25 kr till:

- 5) Arne Sandwall, Järntorgsg. 7, Örebro.
- 6) Vpl fsk Karlström, 1 div, F 11, Nyköping.
- 7) Henry Lundström, Box 28, Hortlax.
- 8) Krigsfriv. Tage Hallberg, Fältpost 70860.
- 9) Bengt Roslund, Ringvägen 133, Stockholm.

Ryska folkflygplan

En rysktalande FLYG-läsare ringde här-omdagen till red. och meddelade att han den 23 mars hörde ett radioeko i ryska radion. Det var den store flygplankonstruktören Jakovlev som bl. a. berättade att bolaget snart skall släppa ut ett nytt, troligen tvåsitsigt sportplan till samma pris som en bil. Planet kallas *Jak-14* och är givetvis ett monoplan.

Dessutom nämnde Jakovlev att ryssarna — enligt meddelaren antagligen Mikolinfabriken — håller på att konstruera ett fyrsitsigt familjeflygplan. Det rör sig på folkflygplanfronten även på andra sidan östfronten!



ROSS-STEVENNS RS-1 (USA)

RS-1 var ett av de första rent amerikanska högvärdiga segelflygplanen. Konstruktören, *Harland Ross*, vann med dessa plan andra pris i en byggtävling i samband med segelflygtävlingen i Elmira 1937. Därpå följde serietillverkning vid Ross Manufacturing Co i Wichita Falls, Texas.

RS-1 har kropp i fanérskal med ett inbyggt hjul, lagrat i huvudspantet bakom föraren.

Kabinhus av plexiglas. De enbalkiga vingarna har storklaffar på översidan. Höjdrodret är utfört som pendelroder.

Data och prestanda: Spännvidd 14,03 m, längd 6,25 m, vingyta 11,61 m², tomvikt 127 kg, flygvikt 213 kg, vingbelastning 18,84 kg/m², blästa glidtal 1:23, minsta sjunkhastighet 0,78 m/sek.

10) Lennart Aqvist, N. Strandgatan 1, Örebro.

11) Löjtn. C. E. Ohrberg, Furusundsgatan 15, Stockholm.

12) Rune Fransson, Box 3, Lenhovda.

13) Ake Andergård, Ö. Tullgat. 21, Lovisa, Finland.

14) Ulf Nyberg, Tullgat. 30, Box 87, Luleå.

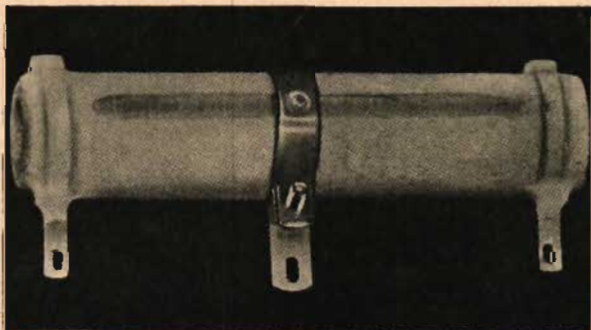
Kommentarerna till fjärde etappen får inte plats här utan står över till nästa nr.

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

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



VITROHM

trädlindade, keramiskt skyddade, ingen corrosion, alla värden och belastningar. Kolmotstånd. — Snabb lev.

Generalagent

ULRICH SALCHOW
STOCKHOLM - Tel. 10 77 84

Grossist:
UNIVERSAL IMPORT A.-B.
Stockholm, tel. 33 38 18

VÄLJ ER FLYGKURS



FLYGET
EFTER FREDEN

Flygteknisk Ingenjörskurs
Flygteknisk gymnasiakurs
Flygingenjörskurser
Verkmästarekurs för flygtekniker
Flygmaskinistkurs
Flygteknisk förmanskurs
Flygmekanikerkurs
Flygplansmontörskurs
Instrumentmontörskurs
Luftnavigatörskurs
Radiotelegrafistkurs för flyg
Träffflygarkurs
Privatflygarkurs
Kurs i flygplanstjänst (för markpersonal)
Stewardkurs f. flyget
Guld- och segelflygplansbygge
Segelflygkurs
Modellplansbygge och modellflygning

Genom kupongen här nedan får Ni utan kostnad den intressanta handboken »Flyget efter freden», som redigerats av Hans Ostelius, dagens succéförfattare på flygets område.

NKI
skolan

Till NKI-skolan, Sthlm 12. V. g, sänd mig gratis Eder handbok »Flyget efter freden».

Namn

Adress

S:t Eriksgatan 33, STOCKHOLM

INGVAR GUSTAVSSON

presenterar



CHEERIO

Den kände elitflygaren serverar här sin bästa »S-ettas», lämplig för både nybörjare och försigkomna. Byggsats innehållande ritning, arbetsbeskrivning, färdiga spryglar, kropp, lina, papper, lack mm. Spännvidd 98 cm. **Pris endast Kr 4:25.**

SVEDEFELT & CO
Fridhemsgatan 66 - Stockholm

..... st å Kr

Namn

Adress

..... Flyg

DALAHÄLSNING:

Här ses en bunt modellflygare i Hedemora. Den minste mannen med den största modellen heter Tore och är son till ordf i Hedemora flygklubb, Ing Magnus Ramström, entusiastisk förespråkare för ett flygfält vid staden.



Dansk fullträff

»Byg selv og lær andre» av Knud Flensted-Jensen, Hirschsprungs Forlag, Köpenhamn. Pris 4:75 (danska kr.).

Härom dagen damp en ny bok ned på redaktionsbordet och vid närmare granskning visade den sig vara dansk till börd och lydande namnet »Byg selv og lær andre». Aha, det gäller modellflyg, tänkte red. Och mycket riktigt, boken innehöll en hel del smutt och gott om modellflyg. Pappa till verket är den kände danske modellflygaren och pionären Knud Flensted-Jensen — en herre som kan sin sak.

Boken är nog huvudsakligen riktad till nybörjare men även mera avancerade modellflygare kan med fördel läsa den, särskilt den del som berör teorin. Författaren förklarar på ett enkelt och trevligt sätt reynoldska talet, inducerade motståndet, stabilitet och annat som hör samman med den praktiska modellflygteorin.

I bokens senare del talar författaren om hur man bygger den av honom själv konstruerade S1:an »Myggens» samt den finska nybörjarmodellen »Esas», förebilden till KSAK:s »Vargens». Författarens behandling av ämnet är så lockande att den slarvigaste nybörjare frestas läsa igenom byggnadsbeskrivningen. Dessutom ges en bra lektion i trimning och flygplan av segelmodeller. När den erfarna modellflygaren läser om hur det går till att högstarta en modell kan han väl knappt låta bli att utbrista: »Ja, så går det verkligen till!»

Som en verklig sluttkläm upptäcker läsaren på bokens sista sida ett fack, som innehåller ritningar i full skala av »Myggens» och »Esas». Glad överraskning liksom boken själv...

RJA.

Vingarna 10 år

I sommar tänker Vingarna passa på att fylla 10 år. Händelsen firas på ett för alla landets modellflygare synnerligen tilltalande sätt. Ett modellflygläger skall nämligen anordnas och varar i dagarna sju. Lägerplats blir troligen idylliska Skå-Edeby, där det också finns goda badmöjligheter. Modellflygare från Finland och Danmark inbjuds och modellflygarna skall säkerligen få sin tävlingslystnad tillfredsställd. Preliminärt den 7 juli brakar det löst.

Vingarnas styrelse går med hela sin energi in för att ordna en riktigt trevlig vecka för modellflygarna och förhoppningarna kommer nog inte att svika.

Vintertävlingen i Uppsala

Den 25 mars äger årets vintertävling rum. Liksom förra året i KSAK:s regi. I år blir det emellertid inte Stockholm som får stå för värdskapet utan Uppsala, där det finns härliga fält för modellflygarna.

En sak vågar vi med säkerhet påstå: konkurrensen blir fruktansvärt hård, inte minst beroende på klassammanslagningen. Landsorten försöker nog hindra Vingarna från att ta KSAK:s stora lagpris för tredje och sista gången. Det flotta vandringspriset för bästa segelmodelltid har också hittills vandrat inom Vingarna — landsorten har mycket att göra! Visserligen har Vingarna inte utträtt så mycket på 1944 års vintertävling och SM men de har i alla fall visat att Vingarna varit bästa klubb vid båda tillfällena. Upp till kamp på F 16:s flygfält!

Vingarna får lokal

Efter tio års ständigt letande och ansträngningar har det äntligen lyckats Vingarna att få tag i en bygglokal. Den är riktigt trevlig med alla bekvämligheter och plats för 25 man. Varje byggare har eget skåp och verktygslådan och materialförrådet är inbudsrika. Stockholms modellflygare är välkomna — men först efter förfrågningar hos Stockholms Flygförbunds sekretariat, Regeringsgatan 5.



BJÖRN HEDEN heter en 17-årig stockholmare, som uppfunnit ett nytt sätt att tillverka celluloidhvar m m till modellplan. Här ses hans verkligt fina J 22:a med »Hedens» huv.

Bücker Bestmann

SOM NY - TILL SALU
C. - D. v. SCHINKEL
Karlplan 7 - Stockholm

LÄTT FLYGMOTOR

ca 40 hkr köpes omg. Svar med så fullständiga uppgifter som möjligt till
A-B FLYGINDUSTRI - Halmstad

Praktik önskas

vid flygverkstad av realstudent med 4 månaders ritkontors- och 1 månads verkstadspraktik. Svar m. lönevillk. till 22 år, d. t. k., f. v. b.

BÖRJE OLSSONS JÄRNAFFÄR

Bro - Telefon Bro 90

Järnvaror o. sportartiklar, Cyklar, Radio, Husgeråd, Verktyg, Redskap och Byggnadsmaterial.
Rekommenderas

Göteborg



Hälsingborg

För Flygets män!

Kamratringar i rostfr. stål kr. 4:25 och 5:— Sänd pappersmått, 65 öre till frakt.

Guldmed STEN PETERSON

Kullagat. 12, 11 Hälsingborg - Avd. 2

Lidingö

FALKS KAFÉ

Stockholmsvägen 51 - Telefon 65 29 13

LIDINGÖ

51 — God och vällagad mat

Norrköping

NORRKÖPINGS CYKELMAGASIN

Telefon 219 72

Knäppingsborgsgatan 25
(mitt emot S:t Olovssk.)

REKOMMENDERAS

FLYGANDE SLAGSKEPP

Forts. fr. sid. 7.

kontrollpunkter och där flög vi nu utan att riktigt veta var vi befann oss.

Det enda möjliga var att hålla kursen mot väster och hoppas. Gryningen började vid tvåtiden och allt fortfarande kunde vi riskera, att japanska jaktplan skulle anfalla. Men ingenting hände. Vid fyrtiden nådde vi det fria Kinas territorium och Danks var ursinnig över att han inte fått korn på någon fiende.

Det smakade härligt med varmt kaffe och vakuumbakad mat. En efter en fick nu sin välbefärliga sömn. När vi kom närmare vår bas satte vi i gång anflygningsinstrumentet och fick vår exakta kurs hem. Det kändes skönt, ty motor nr ett hade stoppat och jag blev tvungen att flöjla propellern.

Och så landade vi.

Till min förvåning fann jag mitt plan omgivet av generaler och överstar. Först trodde jag, att jag glömt någon bestämmelse vid landningen och nu skulle få en skrapa.

Men tväremot vad jag fruktat blev jag synnerligen hjärtligt emottagen. Det visade sig att vi landat sist av alla flygplanen i vår flottilj och att anfallet kunnat genomföras utan förlust av ett enda av våra flygplan.

Under denna raid visade B-29:an sig värdig sitt namn, flygande slagskeppet. Jag är övertygad om att alla som tillhör den 20:e flygkåren är av samma åsikt. För min egen del är jag beredd till vad som helst, då jag flyger en av dessa jätteflyglar.

RAKETVAPEN...

Forts. fr. sid. 22.

Förutom sprängverkan uppges denna raketprojektil ha en avsevärd brandverkan, som erhålles genom att de heta gaserna från drivladdningen antänder brännbart material. På grund härav uppges denna projektil ha stor verkan mot t. ex. bensinupplag, stridsvagnar och förrådsbyggnader. Den vanligen använda kalibern är 11,5 cm.

Inom Army Air Force är bl a »Thunderbolt», »Lightning» och »Mustang» utrustade med raketvapen.

De brittiska raketprojektilerna har en drivladdning av rörformigt krut, som antändes genom att en platinatråd uppvärms på elektrisk väg. Fyra stora fenor är anbringade baktill. Projektilens bakre del, som inrymmer drivladdningen, är mycket lång och har mindre diameter än granaten. För utskjutningen används skenor.

Inom RAF förekommer raketprojektiler på bl a »Mosquito», »Beaufighter», »Typhoon», »Mustang» och »Spitfire».

(Forts. i nästa nr.)

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång ett trafikflygplan av typ Avro »York» — som tecknaren Ake Ljunggren tänker sig det — över exotisk terräng.

Stockholm

Omlindningar och reparationer

av elektriska motorer och apparater samt elektriska kraft- och belysningsinstallationer.

Av Stockholms Elverk
godkänd entreprenör

AB ELEKTROLINDNING

Döbelnsgatan 34 A

Tel. 32 56 55

GRUS & SINGEL

Sven Karlsson, Lindalen

Stockholm 20

Tel. Grustaget, Älta 2 66
Bost. Älta 3 66

GARNBODEN

Rindögatan 34 - GÄRDET - Tel. 67 21 84

GARNER

Dam-, Herr-, Barnstrumpor, Babykläder

Rekommenderas

GÄRDETS CYKEL- & SPORTAFFÄR

Brantingsgatan 20

Tel. 62 98 04

Reparation av cyklar

Verner Johanssons Åkeri

Körning för Stockholms stad

Bäcken - Stureby - Telefon 47 00 11

Rekommenderas

Omega, Tissot

m. fl. ledande urmärken alltid på lager. Medlem av Sveriges Urmakareförbund.

AXEL LINNÉ • UR OPTIK

Rörstrandsgatan 15

Tel. 31 55 60

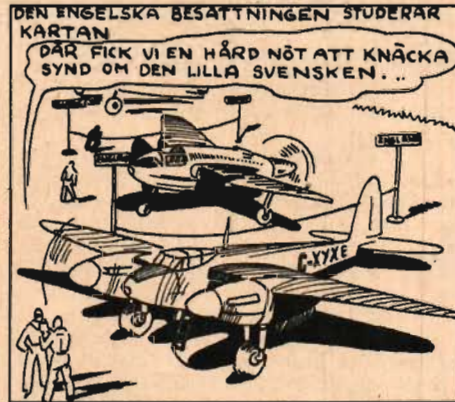
Stockholm

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. WICTORIN
En Ållserie

VÄRLDSFLYGTAVLINGEN skall just börja. Den amerikanske flygbolagschefen Glensky och hans skumma hejdukar har alltså inte lyckats i sitt uppsåt att redan före tävlingen oskadliggöra sina värsta konkurrenter svenskarna. Det är klart för start då Bång upptäcker att han glömt skiftnyckeln. Nord rusar in i en hangar och hämtar en. Samtidigt räddar han Glenskys dotter från att bli överkörd av en bil.



FLYGSOLDAT 113 BOM
RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJARRE



Stockholm

Metallskrot, Järnskrot

Högsta pris

NYA SVENSKA SKROT A.-B.

Norra Stationsgatan 21 - Telefon 30 65 23

Kafé Solskenet

Brantingsgatan 43 - Telefon 61 04 40

GOD OCH VÄLLAGAD MAT

GOTT KAFFE

Sport-, Cykel-, Radio- & Elektr. Affären

Stagnellusvägen 30 - Telefon 50 18 82

Rekommenderas

Fullständig modern service för reparation av radio- och elektriska apparater. Alla slag av reservdelar. Egen nyöppnad cykelverkstad med reservdelslager till Eder tjänst. Allt för sommar- och vintersport.

LUNDQUIST & AHLQUIST

Lars Erikssons

KOPPAR-, BLECK & PLATSLAGERI

Vretens gård - Sundbyberg

Tel. 28 07 96 - Bost. 28 33 45

Förtäring med rent engelskt tenn. Arbeten i rostfri plåt. Utför i övrigt allt vad till yrket hör. Billiga priser!

Kungshamnshfisk

Hedingsgatan 15 - Stockholm

Ring 62 00 78

Vi hemsända Edra varor utan merkostnad.

Motto: Förstklassiga varor - Humana priser - God Service

MALERIFIRMA

MARTIN ÅKERSTEDT

Inedalsgatan 17

Telefon 50 35 42

St. Erksngatan 20

Kontor 50 63 08

Arbeten utföras

FACKMÄSSIGT och NOGGRANT

Införda kostnadsförslag

Södertälje

Sven Svenson

SMIDES- & MEKANISKA VERKSTAD

Kaplansgatan 9 - Södertälje

Telefoner 320 77 - 304 77

BYGGNADSSMIDEN
SVETSNING, SVARVNING
REPARATIONER

FÖRENINGEN



VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

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

Anställning i marktjänst

Detta gäller främst de som är flygtekniskt utbildade genom studier vid högskola, gymnasium eller institut. Arbetsmöjligheterna var tillräckligt goda för sedan för denna kategori relativt goda men de har härefter starkt minskat och är alltför sällsynta. Som exempel kan jag nämna att inom stadens arbetsförmedlings tekniska avdelning i Stockholm under de senaste 5 månaderna icke en enda anställning förmedlats på detta område. Orsaken här till kan givetvis diskuteras men anmärkningsvärt är att frekvensen inom övriga ingenjörstekniska geblit har till ett sanmanligt antal varierat mellan 30 och 80 genom avdelningen tillsatta platser per månad. Löneförhållandena har varierat mellan 200 och 2.500 kr per månad, dock med ett ungefärligt medeltal av 500 kr. Fastän läget sålunda för tillfället är prekärt, är en förbättring av arbetsmarknaden inom det flygtekniska facket att vänta. När den kommer, kan naturligtvis icke förutsägas. Man bör hålla i minnet att en downperiod brukar följa på krig. Man bör också göra sig frågan: har vi möjlighet att hävda oss i konkurrensen med utlandet i fråga om tillverkningen av civila flygplan? På den frågan kan svaras både ja och nej. Ja - om man kalkylerar på längre sikt (5, 10, 15 år), begränsar tillverkningen till ett fåtal typer och hävda lyckas få fram särskilt stora fördelar framför de utländska flygplanen. I så fall skulle export kunna ske med en ökad omsättning som följd och tillverkningskostnaderna skulle komma på en konkurrensförmöjlig nivå. Nej - om avsättningen enbart blir inhemsk. Omsättningen blir då för liten för att hålla kostnaderna i jämnhöjd med de internationella fabrikanternas.

Någon förbättring av arbetsläget inom nämnda område torde således ej vara att vänta de närmaste åren efter kriget. Att sedan kvalificerad flygteknisk personal ändå är behövlig till service-, reparations-, administrativa och andra ändamål är ofrånkomligt. Det har alltid visat sig klokt och i längden mest hållbart att i dylika situationer hellre kalkylera något i under- än i överkant. De, som genom special utbildning eller dylikt har möjlighet att få sin utkomst på anställning inom annat område än flygets bör sålunda söka sådana. Detta dels till bättad för de som saknar denna möjlighet, dels som en sund åtgärd inför den för tillfället relativt labbla arbetsmarknadssituationen. Att flygskickligheten likväl med alla till buds stående medel skall vidmakthållas anser jag som en självklar sak.

G. E.



VERKTYG

för mekaniska
verkstadsindustrien

Mätverktyg
Borrar - Brotchar
Bänk- och Maskinskruvstycken
Borr- och svarvchuckar
Fråsar - Fräsklingor
Gängskörningsapparater
Svarvstålhållare

Representant för:

A/B C. E. JOHANSSON, ESKILSTUNA

AKTIEBOLAGET P. LANDGRÉN

Luntnakarg. 14, Stockholm. Tel. 203846, 203854

205801, 113846

Stockholm

ÖHMAN & C:o

TEKNISK AFFÄR

Döbelngatan 79 - Tel. 30 27 27

Stor sortering av

SJUKVARDSS- & TEKNISKA ARTIKLAR

Helenelunds Snickerifabrik

Innehavare K. Westre

Tel. Fabriken 35 07 23 - Bostaden 35 09 38
Postg. 775 42

Utför alla slag av Trappor-, Byggnads- och Inredningsnickerier, Reparationer. Lager av Trävaror, Plywood, Masonite, Board, Lamellträ, Eternit, Papp, Splk, Stegar, Tak och Murtegel, Cement m. m.

Café & Matsalarna

Hässelbyvägen 18, Hässelby - Tel. 38 05 07

God och vällagad mat - Gott kaffe

REKOMMENDERAS

Olle Högmans Frisersalong,

NORA TORG - DANDERYD

Telefon 55 34 07

SPÅNGA

JÄRN- och FÄRGHANDEL

Telefoner 36 00 70 - 36 29 03

God vara till rätt pris!

Robert Dabiby

Konditori

Spångavägen 13 - Spånga

REKOMMENDERAS

Uppsala

Effixtonnare

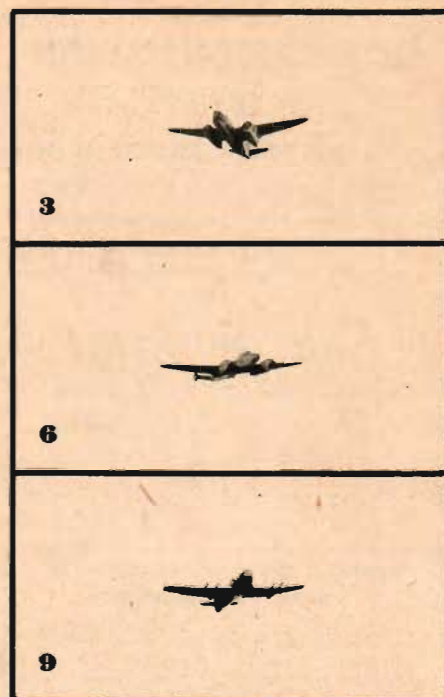
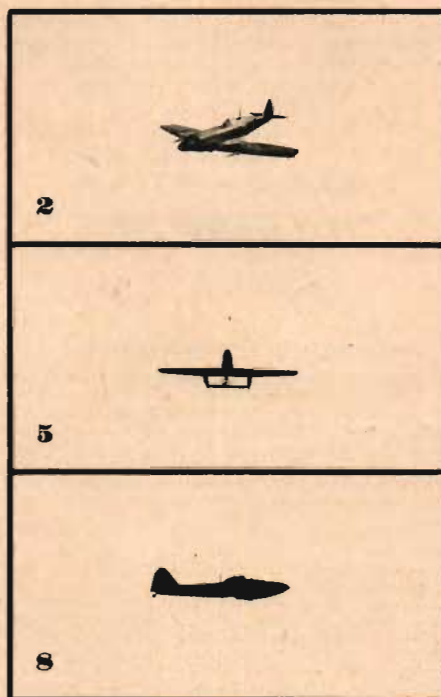
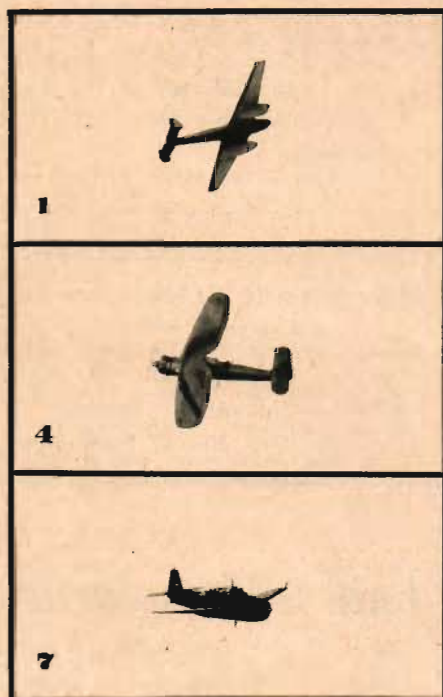
allt i cykelbranschen bäst och billigast.

Sixten Carlson Cykelverkstad

Svarbäcksgatan 75

Uppsala

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 15



Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 15 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.

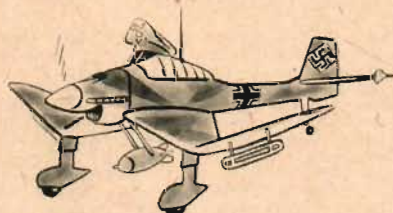
Fr o m FLYG nr 21/44 gjordes tävlingen ännu värdefullare, i det att lösningen för varje omgång kompletteras med en karikatyr av varje flygplantyp. Det är en känd sak, att flygplanekarikatyrer är det bästa medlet att lära sig de olika typerna.

Lösningen på uppgift nr 15 skall vara FLYG:s red., Västmannagat. 69, Sthlm, tillhanda senast den 28/3 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 35. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Skriv »Identifiering 15» på kuvertet.

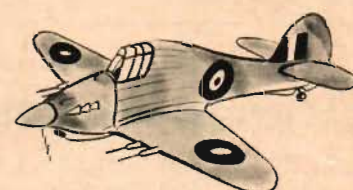
KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 14



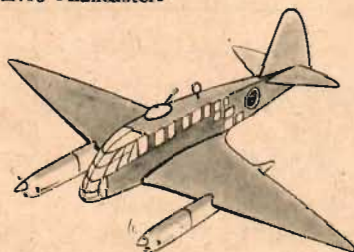
Avro »Lancaster»



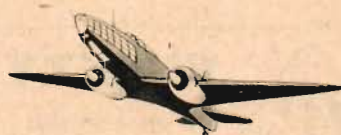
Junkers Ju 87D



Hawker »Hurricane»



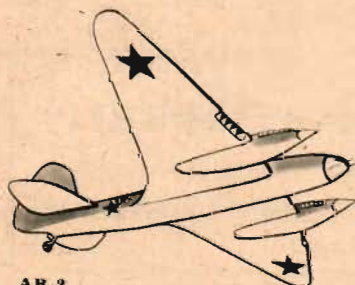
Caproni Ca 313 (S 16)



DB-3F



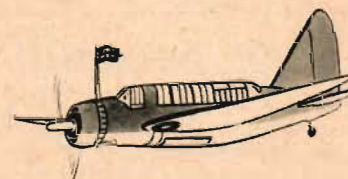
Messerschmitt Me 109G



AR-2



Martin B-26 »Marauders»



Brewster »Buccaneer» (»Bermuda» i Engl.)

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 14

1



LANCASTER: Fyrmotorigt. Dubbla, äggformade stjärtsidplan. Ruk, ganska jämtjock flygkropp. Långt framskjutande motorer. Ksp torn i stjärten och på flygkroppens översida. Jfr Halifax.

2



JU 87D: Fast landningsställ med två ben och strömlinjeformade hjulkäpor. W-formad vinge. Fyrkantigt stjärtsidplan. Två små hjälpfenor.

3



HURRICANE: Lågvingat. Avrundad övergång mellan vingens bakkant och flygkroppen. Rundade stabilisatorspetsar. Kylare skymtar svagt under flygkroppen framför vingens bakkant. Fyra st långt framskjutande vingspjävar. Jfr Spitfire, Me 109.

4



S 16: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Flygkropp med fyrkantig tvärsnitt. Motorgondolspetsarna synliga bakom vingen. Rörlik ksp i kupol på flygkroppens översida. Jfr DB 3F, Avro Anson, AR-2.

5



DB 3F: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Lång, symmetrisk nos med glasfönster i flera rader. Jfr AR-2, S 16.

6



ME 109G: Lågvingat. Stor splinner. Lågt, avrundat stjärtsidplan. Högts ansett stabilisator. Jfr Lagg-3, Spitfire, Hurricane.

7



AR-2: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan utdraget bakåt. Pilformad vinge med luftintag invid motorerna. Jfr S 16, DB-3F.

8



MARAUDER: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. Högvingat. V-format stjärthöjdplan. Flygkropp med svängd undersida, långt framskjutande nos och stjärten utdragen bakåt. Kraftiga motorgondoler. Jfr Boston, Havoc.

9



BUCCANEER: Tjock flygkropp. Hög fena. Hög, långsträckt överbyggnad. Perforerade vingklaffar. Jfr B 17.

Vinnarna i trettonde etappen

De två ryska flygplantyperna var de hårdaste nöterna i etapp nr 13. En hel del hade sålunda förväxlat SB-2 med DB-3 och några trodde att TB-3:an var en TB-7:a (kanske på grund av att planet flög på rygg — för att göra det hela svårare...). Bästa man i etappen blev en dam: *Ingrid Malmros, Fridhemsgatan 18, Stockholm*, och hon får alltså 25 kr i belöning. Tvåa: *vol 246 Johansson, 3 div, F 16, Uppsala*, som får 10 kr; trea: *Olov Haglund, Rosenlundsgatan 28 A, Stockholm*, som erhåller helårsprenumeration på FLYG.

FLYG 6/45

FLYGPLANIDENTIFIERING 15

TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR: 5.

1. 6.

2. 7.

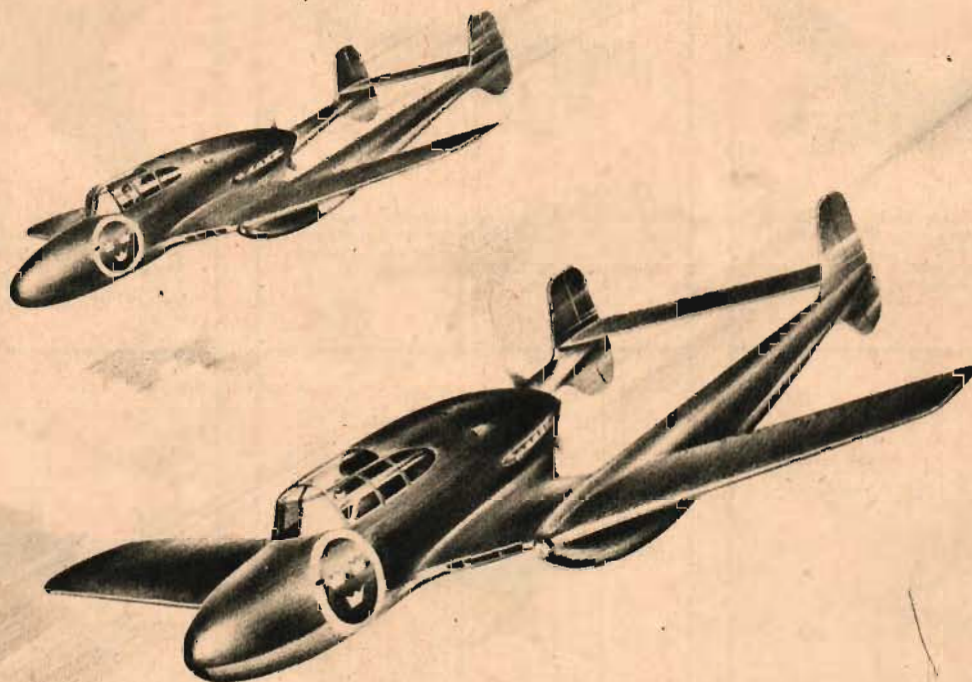
3. 8.

4. 9.

NAMN:

ADRESS:

.....



NYTT SVENSKT JAKTPLAN

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

Noshjul förkortar landningssträckan



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



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING • TROLLHÄTTAN