

Flyg



Nr 7 • 1945

Pris 45 öre



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

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr. - Stockholm
Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN
Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON
Tel. 21 02 46
Andre red.: H. MILLGÅRD, Tel. 21 02 46
Red.-sekr.: A. WALLIN, Tel. 20 33 95

ANNONSÄVDELNING:

Chef: J. E. SVENSSON - Tel. 21 06 27

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Svenavägen 53 - Stockholm

Postgirokontonummer: 1111.

Prenumerationspris:

Helt år Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1945



hedrar
för
värdefullt
stöd

Värmlandsbageriet, Tulegatan 31, Sundbyberg.

Solgårdens Bageri & Konditori, Hässelbyvägen 28, Hässelby.

FLYGTJÄNST



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

OBS!

FLYG har flyttat
till

TEGNÉRGATAN 35, 1 tr.
STOCKHOLM

NYA TELEFONNUMMER
SE REDAKTIONSRUTAN!

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från den 12 mars 1945 tills vidare

Fr. Berlin	7.00	t. Stockholm*	12.10
» Göteborg	20.00	» Malmö	21.10D
» »	8.55	» Stockholm	10.40D
» Köpenhamn	12.45	» Malmö**	18.00
» Malmö	7.30	» Göteborg	8.40D
» »	8.30	» Köpenhamn**	8.45
» Stockholm	13.00	» Berlin*	18.10
» »	18.00	» Göteborg	19.45D
» »	18.00	» Malmö	21.10D
» »	11.15	» Visby	12.15D
» Visby	12.45	» Stockholm	13.45D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

D = Trafik dagligen.

* = Trafik måndag, tisdag, torsdag och fredag.

** = Trafik måndag, onsdag och lördag.



LUFTBEVAKNINGSSKÖLDEN



Naturlig storlek.

— märket som hedrar och pryder! Färgglad i blå emalj. Pris 3:— kr. Knytt samman kamratbanden — bär igenkänningsstecken! La-skölden. Rekvrirera även vår stora katalog — gratis mot porto.

AERO-TJÄNST, Malmö

Fråga oss om flygning

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress samt returporto. Endast två frågor per brev besvaras.

Många läsare: Inbindningspärmar — blå eller röda — kostar 2:90 inklusive oms men är ännu inte färdiga för distribuering. Om man vill, att FLYG skall sköta om inbindningen måste årgången skickas in till red. Västmannagat. 69. Det hela kostar då 6,06 med oms. Ange om det skall vara blå eller röd pärm.

Frågväs m. fl.: Om B 17 i spaningsversion S 17, så heter B 18 i spaningsversion S 18 etc. Det är ju ganska enkelt, eller hur? Red.

»Guder»: En förteckning över samtliga svenska civilflygplan kommer troligen att införas i Flygkalendern 1946. — Ert förslag skall red. fundera på ett slag.

»Flygintresserad 16-åring», Uppsala: Hans Ostelius tredje bok i serien »Rymdens fåglar» väntas komma ut i handeln inom de närmaste månaderna. — Red. säg ej filmen »Flyglöjtnanten» och kan följaktligen ej säga vilken flygplantyp som provflögs i denna film.

»Roffe»: Klippbild på Curtiss SO3C-1 »Seagull» var införd i FLYG nr 7/1943, där ni alltså hittar både foto och data.

»Flygsinnad»: Att värnpliktiga flygförare har flygmärke i silver innebär inte alls att deras utbildning är sämre eller att fordringarna på deras flygskicklighet är mindre än guldmerkesbärarnas. Det är bara det att vpl ff:arna tillhör en annan kategori — som reservflygare under orostider. En vpl ff med furirs grad kan givetvis mycket väl vara flyglärare till sådana (även av högre grad, t. ex. stamfurirer) som sedan får flygmärke i guld, Guld- eller silvermärke har inget med flygskickligheten att göra.

»Flygintresserad Vrigstadbox»: Tyvärr måste vi meddela att J 21:s beväpning är hemlig, liksom även det andra flygplanets data och prestanda.

Vill Du till Flygvapnet?

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

officersaspiranter	1
reservofficersaspiranter	flygvapnets aspirant-broschyr
flyglugenjöraspiranter	
reservintendentaspiranter	
volontärer	1
	flygvapnets volontär-broschyr

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

Broschyerna erhållas kostnadsfritt från länsarbetsnämnderna eller direkt från flygstabens utbildningsavdelning, flygvapnet, Stockholm. Namnanrop »Flygvapnet».



Flygfält för 50 öre kvm

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

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

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



AB SKÅNSKA CEMENTGJUTERIET

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

Bygger allt-överallt





Återupptagandet av normala affärsförbindelser kommer att kräva snabba resemöjligheter i anslutning till de reguljära flyglinjerna och det gäller också för dem, som måste kunna flyga efter behag. För detta ändamål är ett litet, pålitligt, ömt och ekonomiskt flygplan nödvändigt.

Dessa fordringar tillgodoses genom den med Gipsy-motor utrustade 4-sitsiga Percival Proctor, som kan ta en betalande last på 300 kg och flyga 805 km med så låg bensinförbrukning som 0,2 l per km. Proctor är en produkt från ett företag, som alltid specialiserat sig på små flygplan och dess värde har bevisats genom de millioner kilometer, som flugits i många länder av brittiska imperiets flygstridskrafter.

PERCIVAL AIRCRAFT

PERCIVAL AIRCRAFT LTD. LUTON BEDFORDSHIRE ENGLAND



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Chefen för första flygeskadern,
överste PAUL R. af UHR:

ARMÉSAMVERKAN

Under den stora Dalamanövern i början av mars övades samverkan mellan flyg- och markstridskrafter i större omfattning än kanske någon gång tidigare och såväl flyg- som arméledningen gjorde en del nya erfarenheter samtidigt som giltigheten av många »gamla goda samverkansregler» bekräftades. Jag skall här dra fram några av dessa värdefulla erfarenheter och samtidigt skissera de slutsatser, som kan dras av »kriget i terrängen kring Siljan».

Från början bör det då framhållas, att krigsbilden denna gång inte var helt verklighetstrogen, eftersom de svenska markstridskrafterna om de just nu skulle gälla allvar skulle komma att ställas inför hotet från betydligt starkare flygstridskrafter än vad som denna gång kunde mobiliseras på angriparsidan. Samtidigt skulle nog det svenska flygvapnets begränsade resurser sannolikt göra det nödvändigt att ransonera dess direkta medverkan i de rörliga operationerna.

Vidare kan man konstatera, att markstridskrafternas fältmässiga uppträdande är av den allra största betydelse, när det gäller att skydda sig för faran från luften. Om man — som fallet var med fördelningen Colliander på försvarssidan denna gång — kan undvika större förflyttningar under dagar och istället ligger stilla antingen i terrängen eller i större byar, går fram skyddat i terrängen om det är nödvändigt att marschera på dagen — men även då står stilla när fiendliga flygplan kommer över — och annars bara förflyttar sig under mörker, så är det mycket svårt för spaningsflyget vintertid att upptäcka vad som är i görningen. Hopträngda kolonner och truppsamlingar på vägarna är å andra sidan mycket tacksamma mål för flyget, som i sådana fall har alla möjligheter att åsamka marktrupperna stora och allvarliga förluster.

Svårigheten att från luften identifiera fältmässigt uppträdande markstridsförband och skilja egna trupper från fiendliga samt för markchefen att i ett visst ögonblick veta, hur långt fram hans främsta förband hunnit, hade vid några tillfällen under Dalamanövern till följd, att flyget anföll egna stridskrafter och våldade dem förluster. Speciellt i närstrider — eller då de egna och de fiendliga trupperna ligger i nära kontakt med varandra — kan flyget inte ingripa utan sådana risker, såvida de insatta flygförbanden inte kan ledas per radio genom en sambandsofficer i främsta linjen. För övrigt är mål i de främsta linjerna endast undantagsvis lämpliga för anfall från luften. Därför bör det med markstridskrafterna samverkande bomb-flyget få som främsta uppgift att slå mot fiendens bakre linjer, trupp- och fordonssammandragningar, spränga broar och andra viktiga förbindelser, förstörda järnvägsknutar men i synnerhet den rullande materielen och därigenom bringa kaos i underhållstjänsten. Och framför allt

bör flyget insättas mot sådana mål, där misstag i fråga om egna och fiendliga förband sålunda är uteslutna.

Betydelsen av luftvärn får varken över- eller underskattas. Om luftvärnet splittras — och flygstridskrafterna uppträder fältmässigt — har det mycket liten verkan, under det att lvkoncentrationer — framförallt närluftvärn — är en akut fara av första ordningen för angripande bombförband. De rörliga jaktförbanden utgör utan tvekan bästa flygskyddet för alla mål och innebär den största faran för angriparen. Ännu en gång fann man under denna manöver, hur oändligt många uppgifter jakten har och hur omöjligt det är för begränsade jaktförband att hinna vara med överallt, där de behövs. Detta blev särskilt tydligt, därför att väderleksförhållandena på den långt tillbakadragna jaktbasen var i hög grad ogynnsamma under större delen av manövertiden och hindrade jakten att gå upp.

En slutsats, som man måste dra av Dalamanövern och de deltagande lätta bombförbandens insatser, är att dykanfall och fällning av sprängbomber mot mål i snö eller på slingrande vägar, omgivna av höga snövallar, icke torde ha så stor verkan, som man tidigare räknat med. Under sådana förhållanden behöver man framför allt låganfallsflyg, (»attackflyg») d v s snabba, starkt beväpnade, pansrade flygplan, som med stor eldkraft från lägsta höjd kan bestryka vägarna med kanon- och kulspruteeld — »strafing» som engelsmännen kallar det. Truppluftvärnet torde mot sådant flyg komma att ställas inför oerhört svårösta uppgifter. Låganfallsflyg — med lätta kulsprutor med stor eldhastighet mot levande mål och tyngre beväpning (pansarbrytande projektiler, raket- och impulsvapen) mot fordon- och pansarkolonner är säkerligen det effektivaste vapnet. Det torde nog vara det flygslag, som vi här i Sverige, vid sidan av det rena jaktflyget, framför allt bör gå in för att göra så starkt som möjligt.

Därför får man dock inte dra den felaktiga slutsatsen, att vi kan skrota ner vårt lätta bombflyg. Det är ytterst användbart, då det gäller att slå sönder koncentrerade, svåråtkomliga mål som järnvägsstationer, kraftanläggningar, brofästen (»skip» eller studsbombning, som det heter på svenska, är effektivast) eller andra liknande s k precisionsmål. Och när det t ex gäller att slå tillbaka en invasion över havet torde lätta bomben alltså vara ett mycket effektivt flygslag.

Till slut vill jag upprepa, att samverkan mellan svenska flyg- och markstridskrafter aldrig kan ske i den utsträckning som markförbanden säkerligen kommer att anse önskvärd under verkliga krigsförhållanden, så länge våra jaktförband är så få som f n. Ett betydligt starkare svenskt jaktflyg är ett oertergivet krav. Kan denna jakt sedan organiseras dels som tungt jakt och dels som lätt — så mycket bättre.

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



"SKIPBOMBING" OCH



Järnvägsbron vid Mora »skipbombas» av en B 17, som just flyger ut.

Av FLYG:s utflugne G. KNUTSSON

Siljanstrakten, början av mars.

Man brukar säga — mycket skämtsamt förresten — till den en smula räddhägade person, som drar sig för att flyga: Vad är du egentligen rädd för? Tror du, att du skall bli kvar däruppe? Nej, än har det aldrig hänt, att ett flygplan blivit kvar i luften. Ner kommer det alltid.

Dessa tröstens ord brukar inte precis göra flygpasageraren in spe modigare. Det hör heller inte till den här historien, som närmast har till uppgift att dementera det där »ner kommer de alltid». Under den stora Daldansen — vinterfälttjänstövningen i Dalarna 28/2—8/3 — inträffade nämligen följande unika händelse: En Stork (S 14) kom knegande mot den starka motvinden ned mot isen utanför Rättviks station, där krigsflygskolan för tillfället var stationerad för aspiranternas och furirernas vinterflygutbildning. Storkens 240 hästars Argusmotor gick nästan på fullvarv men det gick långsamt framåt, ty det blåste över 100 km motvind. När Storken skulle till att sätta sig tog stormen i ännu våldsammare och — så blev »glashuset» hängande med sin två mans besättning på två meters höjd över isen. Propellern piskade förgäves. Ja, inte direkt förgäves förstås, ty den lyckades precis hålla vinden stängin, men framåt kom den inte och inte ner heller. Föraren hade väl kunnat få ner karran genom att dra av gasen, men då hade Storken börjat flyga baklänges — det har

faktiskt hänt en gång förr — och så hade väl antagligen landningen blivit allt annat än kontrollerad. Krigsflygskolechefen, överste Ingemar Nygren, hade dock förutsett svårigheterna och ställt ut stationsmanskaper på isen. Dessa gossar gick också mycket riktigt fram till den svävande Storken, sträckte upp händerna, grep tag i skidorna och drog ner karran på isen.

Av denna sedelärande historia kan läsaren få en liten uppfattning om att flygvädret inte var det allra bästa under denna dalamanöver. Ja, även när det i byarna blåste upp till 150 km/t på några tusen meters höjd, opererade naturligtvis bomb- och spaningsflyget, men de lätta skolflygplanen, som tillhörde aspirantskolan eller flygledningen fick flygförbud. Lågt i tak var det också litet då och då och ibland snöade det byigt och våldsamt. Ja, jaktdivisionen från F 16, som låg förlagd på sin hemmabas i Uppsala, blev alldeles insnöad ett dygn. Man hann precis lagom gräva fram hangarerna ur snön och röja fältet för att J 22:orna skulle hinna vara med på det stora stridsanfallet mot det uppbyggda målet på Siljan söndagen den 4 mars.

Organisation och ledning

Men, låt oss inte gå händelserna i förväg. Detta var väl den största samverkansövningen hittills i Sverige mellan flyg- och markstridsförband men ändå deltog inte särskilt mycket flyg: en lätt bombdivision från vardera F 4, F 6, F 7 och F 12, en »tung» bombdivision från F 1, en jaktdivision från F 16 samt två närspaningsdivisioner från F 3. Samtliga flygstridskrafter leddes av chefen för första flygeskadern överste Paul R. af Uhr med major Seth som stabschef. Under eskaderchefen var överste Ramström chef för anfallssidans flyg (B) och överstelöjtnant Bjuggren för försvarssidans flyg (A). De två hade helt fria händer att operera allt efter händelsernas gång och hade till sitt förfogande vardera två lätta bombdivisioner och en spaningsdivision under det att »tunga» bombdivisionen och jaktdivisionen av flygledningen kunde insättas på A- eller B-sidan allt efter »krigsläget».

Högsta övningsledare var chefen för armén, general W. A. Douglas, och under honom leddes A-sidan av överste Colliander och B-sidan av överste Janse. Den senare, vilken av Se en gång döptes till Sveriges Rommel, var angripare och hade som sig bör stark pansar- och artilleriöverlägsenhet gentemot försvararna. Han försökte svepa ner från Älvdalen på båda sidor om Österdalälven mot Mora och Våmhus och hade till en början endast emot sig Mora glesa fo-trupper. Dessa skötte sig dock briljant och fick bl. a. ytterst värdfull hjälp från ett initiativkraftigt och skogsskickligt hemvärn. Den urgamla svenska bröttaktiken tillämpades och kilometerlånga förhugningar stoppade de snabba fientliga motoriserade förbanden, som därefter råkade ut för A-sidans lätta bombförband, vilka hittade sitt livs fetaste mål i en 7 kilometer lång kolonn på vägen från Garberg mot Mora.

Det blev »spiken i botten och buss på» och stridsdomarna kommanderade halt för hela kolonnen i 2 timmar. Detta ansåg dock arméchefen vara att underskatta faran från luften och eftersom de trötta mannarna inte gjort några ansatser att flytta sig från vägen och in i den skyddande terrängen vid anfallet ökade han på den ofrivilliga vilan och dömde bort 40 procent av kolonnen ytterligare 24 timmar. Ja, så går det!

Det sega försvaret väster om Orsasjön uppehöll fienden tillräckligt länge för att överste Colliander skulle hinna marschera



Krigsflygskolans aspiranter uppställda på Siljans is i väntan på dagens flygorder. Ett underbarare ställe för aspiranternas vinterutbildning än Rättvik fanns nog inte.

DALDANS

upp med sin kärreserv — en hel fördelning som urlastats i Leksand och närliggande stationer — till terrängen strax öster om Orsa. Så slog A mot B:s vänstra flank och så småningom blev det en våldig karusell runt Orsasjön och Siljan och det hela slutade med ömsesidiga karusellgrepp norr om Vikarbyn.

Flygspaningens triumfer

Det inledande skedet kännetecknades från flygets sida mest av flygspaning och s. k. fri bombning, så snart några tillräckligt feta mål upptäcktes. Man fick lysande bevis för vad flygspaningen betyder, när det gäller att överblicka större övningsområden, men man fick också klart för sig — om man inte visste det förut — att flygspaningen i hög grad försvåras, om trupperna uppträder flygskyddat i terrängen eller bara förflyttar sig nattetid.

Den angripande Janses pansarförband och motoriserade kolonner hade inte samma möjligheter som Collianders lättare trupper att dölja sig. Följden blev också, att A-sidans spaningsflyg mycket snabbt i detalj kunde klarlägga B-sidans gruppering och anfallsriktningar — det var bara en skidlöparbataljon i trakten av Fryksåsens fåbod som undgick upptäckt. Den collianderska urlastningen i leksandstrakten upptäcktes naturligtvis genast av B-flyget och utsattes för våldsamma störbombanfall och låganfall av den tunga bombdivisionen. Ett mycket starkt lv hade koncentrerats till urlastningsstationerna och tog säkerligen också sin tull av angriparna. När sedan Colliander flyttade sig norrut gick han dock så flygskyddat nattetid, att han delvis undgick upptäckt, och det var ganska tydligt, att Janse inte helt och hållet hade klart för sig, hur hans motståndare grupperat sig. I många fall kunde emellertid båda styrkecheferna på grund av flygspaningsrapporterna direkt omgruppera sina förband för att möta ett fintligt fientligt hugg i rygg eller flank.

De båda markstridscheferna gav i mycket stor utsträckning sina flygchefer fria händer att anfälla större mål. De enda direktiv jag gett Bjuggren är: ut och bomba alla feta mål, berättade överste Colliander för FLYG:s utflugne. Det är också utan vidare klart, att man kan vinna en massa kanske högst värdefull tid, om flygchefen snarast får anfälla ett upptäckt mål utan att först inhämta markstridschefens tillstånd.



Skall det smälla snart? säger kronprinsen och tittar på sitt armbandsur medan han väntar på det stora bombanfallet mot »Ålvdalens Järnvägsstation», som upbyggts på Siljans ls. T h pekar flygvapenchefen general Nordenskiöld mot målet. Bredvid honom general Cederschiöld. Prins Gustaf Adolf på skidor och bredvid honom överste Age Lundström.

Bomber eller potatis

Ibland är det å andra sidan nödvändigt att sätta in flyget samlat mot ett bestämt avsnitt, där de egna markstridskrafterna kört fast, och då begär markstridschefen koncentrerat flygunderstöd. Sådan intim samverkan måste göras upp mellan flygchefen och fördelningschefen. Det går inte, som nog en del alltjämt har för sig, att t. ex. en bataljonschef ringer till närmsta flygbas och begär en kvarts bombning. Det är inte samma sak att beställa flygunderstöd och att ringa till speceriaffären och be den skicka hem ett kilo potatis. Nej, flygunderstöd måste begäras hos fördelningschefen, som tillsammans med flygchefen har att avgöra, om det är motiverat att insätta flyg vid tillfället samt om det finns tillräckliga flygstridskrafter att sätta in. Annars skulle flyget snart nog bli splittrat och bortplottrat till ingen nytta. Det skulle ha samma verkan som om kompanicheferna skulle kunna rekvirera bataljonsreserven utan att meddela bataljonschefen. I arméledningen är man fullt på det klara med hur denna samverkan skall ordnas, så missuppfattningen påpekas här bara för att övertyga en del lägre chefer.

Att bomba egna trupper är naturligtvis oförlåtligt men det är tyvärr svårt att undvika, om man försöker göra samverkan allt för intim, d. v. s. låter flyget ingripa i

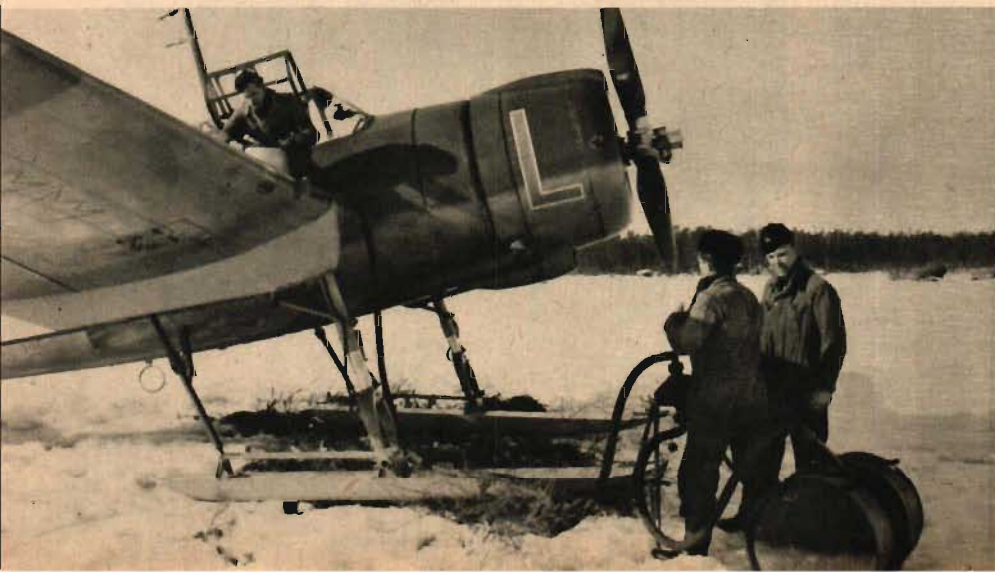
närstrid. Det är omöjligt för fördelningschefen att varje minut exakt veta, var hans mest framskjutna förband befinner sig. Vid några tillfällen under Dalamanövern inträffade det, att lätta bomben åsamkade egna trupper förluster. Fördelningschefen hade garanterat, att inga trupper skulle finna sig inom målområdet, men strax före flyganfallet ryckte de segersugna angriparna in och fick själva känna på hur pass träffsäkra deras bombare var. Vid så intim samverkan är det nödvändigt, att en sambandsofficer med markradio befinner sig i främsta stridslinjen och per radio dirigerar det anfallande flygförbandet. Om inte detta går att ordna av någon anledning måste man nog undvika så intim samverkan. Igenkänningsdukar har visat sig svåra att upptäcka från luften, optiska signaler är bättre men heller inte fullt tillfredsställande.

Faran från marken

Men — det är inte bara faran från luften man måste tänka på. Flygarna måste också tänka på faran från marken — d. v. s. luftvärnet. Det är nog ganska vanligt, att flygarna underskattar luftvärnets träffmöjligheter och man kunde få se flygplan ligga på relativt låg höjd och snurra rätt över ett lvbatteri utan att föraren hade en tanke på att något ont kunde drabba honom. Jag råkade bli vittne till hur Dalarnes lyckligaste lvtillertist hanterade sin signalpistol så skickligt mot en dumdristig flygare, att han fick sina röda och vita signalljus att spricka ut mitt under flygplanbuen. Fullträff! Ingen tvekan om det — och en nyttig läxa för vederbörande.

Man får akta sig för att splittra flygstridskrafterna allför mycket, om man vill ha någon verkan. Flygplan, som enskilt eller rotevis, går till anfall mot marschko-

(Forts. på sid. 15.)



De på sjöarna baserade lätta bombplanen (B 17) måste på grund av stöp och andra besvär ha granris under de infällda skidorna för att inte frysa fast om nätterna.

FÖRSTA FÖRSVARSLINJEN



GENERAL ARNOLDS ANDRA RAPPORT KLAR

Chefen för amerikanska arméns flygvapen, general Henry Arnold, ger i sin senaste rapport bevis för att den huvudsakliga anledningen till de allierade segrarna varit överlägsenheten i luften. Här nedan följer ett kort utdrag ur den ytterst intressanta rapporten.

När de allierade arméerna svepte genom det ockuperade Frankrike några få veckor efter D-dagen upptäckte plötsligt general Patton, som just planerade en stöt mot Rommel, att hans högra flank var oskyddad. Tyskarna visste det också. De hade samlat starka styrkor i Pattons flank och rygg, 30 000 man elittrupper, till största delen SS och fallskärmsjägare, vilka troddes vara i stånd att »rulla upp» Pattons avancerande pansarstyrkor. Den allierade flygspaningen upptäckte faran men inga andra styrkor kunde föras fram från brohuvudet i Normandie för att ta hand om fienden.

I sin nöd begärde Patton hjälp av brigadgeneral O. P. Weyland, chef för nittonde taktiska luftflottan. Nittonde luftflottan sattes in. Under tre veckor höll jaktplan och lätta bombplan 30 000 tyskar nedtryckta söder om Loire. De vågar utmed vilka de skulle förflyttas låg under konstant amerikanskt bombardemang. Byarna i vilka de hade sina förläggningar smulades sönder. Deras förnödenheter och bränslelager förvandlades till flammande infernon. Hela tiden drev Patton på. När de tyska soldaterna blivit avskurna från allting och inte hade fått någon mat på fyra dagar kapitulerade slutligen deras förtvivlade befälhavare. När han överlämnade sin sabel till en officer från nionde armén anhöll han — för att rädda den tyska äran — att general Weylands flygplan, vilka hade slagit ut hans förband, ännu en gång skulle flyga över hans soldater, innan de nedlade sina vapen. Därefter marscherade den största styrka tyska soldater, som någonsin tillfångatagits på den europeiska krigsteatern, till fånglägren, fullt beväpnade och i splitter nya, rena uniformer.

Dessa och andra intressanta händelser återges i general Arnolds senaste rapport. Det är en gammal amerikansk sed att befälhavare i hög ställning då och då skall informera nationen och kongressen om vad de gjort med de vapen och pengar som anförtrotts dem. General Arnold, känd som en mycket tystlåten och blygsam man, har låtit kongressen vänta på sig i mer än ett år, ty hans förra rapport var daterad i december 1943. Den innehöll bland andra intressanta uppgifter upplysningar om hur amerikanska arméns flygvapen växte från 21 125 man 1938 till 2 385 000 år 1943.

Den nya rapporten omfattar månaderna därefter, när luftkrigföringen uppnådde sin skräckinjagande klimax. Den innehåller på samma gång tillräckliga bevis för riktigheten av påståendet, att

de allierade framgångarna först och främst åstadkommits tack vare överlägsenhet i luften och aldrig skulle ha kunnat nås dessförutan. Det bör observeras, att Arnold endast är knuten till arméns flygvapen, varför han i sin rapport icke alls går in på det amerikanska marinflygets eller det brittiska RAF:s operationer. Att samarbeta alla dessa rapporter och göra dem kända för den stora publiken kommer att bli en uppgift för efterkrigstidens historiker.

Toppunkten i det europeiska kriget var invasionen. Folk har massor av gånger frågat: var fanns det berömda Luftwaffe på D-dagen? Varför sände inte Göring sina män för att krossa de allierade brohuvudena i Normandie och den väldiga invasionsflottan? General Arnold ger svaret. Det var inte Luftwaffes fel. Det berodde på att USAAF och RAF hade gjort det omöjligt för Luftwaffe att uppträda.

Mer än tre månader innan invasionsflottan nådde Normandies kuster hade de allierade flygstyrkorna inlett sin offensiv. Under skydd av det dåliga vädrets förtrollning hade tyska krigsindustrier återfått hög produktionskapacitet och ett slaget Luftwaffe inte endast återhämtade sig utan var i stark och snabb utveckling, när allierade flygare den 20 februari slog till. Slagen träf-



BÖR LIGGA I LUFTEN

fade inte de taktiska flygfälten i Frankrike, Belgien och Holland. De träffade långt bakom fronten på de platser varifrån Luftwaffes flygplan kom — och de träffade snabbt och hårt. Inom fem dagar var flygindustrier i Stuttgart, Fürth, Braunschweig, Oschersleben, Leipzig och Leuna förstörda. De tyska flygplanfabrikerna hämtade sig aldrig från detta dräpdrag från luften. Men de allierade nådde icke sitt resultat gratis. Det kostade dem 244 tunga bombplan och 33 jaktplan. »Men dessa fem dagar ändrade krigshistorien», skriver Arnold.

Efter D-dagen fick USAAF och RAF i uppdrag att »plombera» stridsområdet och göra det omöjligt för fienden att föra fram förstärkningar. Järnvägarna blockerades så fullständigt att ett tåg knappast kunde köra mer än 40 km utan att möta ett nytt stopp. Ett infanteriregemente som kom från Bayern hade enligt vad fångar berättade för amerikanska underrättelseofficerare måst byta tåg 14 gånger och däremellan blivit stående i timtal på olika järnvägsstationer, innan linjerna kunde repareras. Lok var en raritet i Europa i dessa dagar på grund av den fullständiga förödelsen från luften. Det tog en SS-pansardivision tio dagar att ta sig fram från Gent-området till fronten över de söndertrasade, förvridda vrak, som lämnats kvar av bombplanen. Det tog en annan pansardivision 14 dagar att förflytta sig från mellersta Galizien till fronten. Bombstormen nådde sin största våldsamhet, när de allierade arméerna ryckte fram mot Paris och under det amerikanska genombrottet nära St. Lo.

Oversägliga fakta

General Arnold är mån om att inte överskatta resultatet av bombning av krigsindustrier. När några större fabriker, vilka varit utsatta för amerikanska hammarslag, erövrades var det emellertid lätt att samla en mängd ytterst intressanta fakta. Bombplanen hade reducerat Renaults automobilverkstäders kapacitet till en fjärdedel och körde ned kullagerfabrikerna i Ivry-sur-Seine i champagnekällarna nära Taverny och förvandlade gjuteriet vid Hispano-Suiza-fabriken i Bois-Colombes till ruiner så att gjutgods måste skeppas från ett gjuteri i Pyreneerna. Bombarna reducerade även robotanfallen mot England med uppskattningsvis 75 % och i september 1944 var den tyska oljeproduktionen enligt tillgängliga källor reducerad till 25 % av dess normala kapacitet.

Generalen lämnar inga slutgiltiga siffror om förstörelsen av oljeindustrin men säger: »Vi kan vara tämligen övertygade om att resultatet kommer att mäta bra, när de läggs mot den slutliga måttstocken — slaget om Tyskland». Senaste tidens händelser tycks bekräfta general Arnolds slutsatser. Enligt tämligen färsk brittiska uppgifter har av 81 bombade anläggningar för syntetisk bensin och raffinaderier för naturolja inte mindre än 77 förstörts.

700 000 flygevakueras

Vid sidan om strategiska och taktiska hammarslag har USAAF haft oräkneliga uppgifter. Arméns flygtransportförband har bu-



rit tusentals ton livsviktiga förnödenheter. Från slagfälten ha tusentals sårade evakuerats: 26 347 på mindre än 4 månader under slaget om Frankrike. Sedan september 1942 har USAAF evakuerat 700 000 sjuka och sårade från alla fronter. Bomb- och transportflygplan underhöll den underjordiska rörelsen i det ockuperade Europa med förnödenheter; inte bara vapen och ammunition utan även skor, uniformer, läkemedel, medicinskt utrustning och andra viktiga saker. De äventyr som upplevts av de flygare som avdelats för sådana uppgifter kommer en gång att bli andlöst spännande läsning.

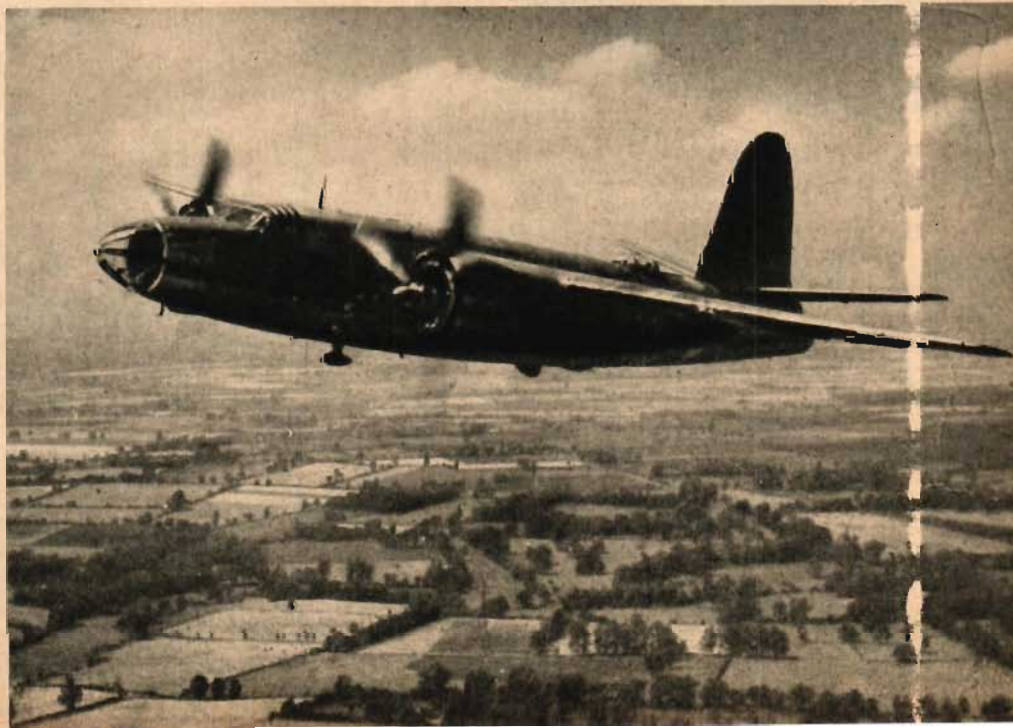
I sin rapport om USAAF i Stilla havet meddelar general Arnold en del nya fakta om Boeing B-29 »Superfortress». En av de intressantaste är uppgiften om antalet män som behövs för att hålla ett flygande slagskepp i strid: 14 mans flygande besättning, 18 mans stabspersonal, 20 mekaniker, 8 transportkarlar, 13 mans förvaltningspersonal och 12 mans hushållspersonal (kökspersonal, upppassare m. m.) — sammanlagt 85 män. De flesta har väl knappast någon uppfattning om vad förlusten av ett flygande slagskepp betyder: 4.500 m. elektriska ledningar, 129 elektriska motorer, 26 motordrivna generatorer och 55.000 nummerade detaljer, vilka krävt 57.000 arbetstimmar att tillverka — ett sammanlagt värde av minst 2,5 milj. kronor av skattebetalarnas pengar.

Som man kunde vänta undviker general Arnold att närmare gå in på det mest censurerade området — den flygtekniska forskningen.

»AAF glömmer aldrig för ett ögonblick att det endast är en del av ett välbalanserat lag», skriver general Arnold. »6.500.000 gånger har det flugit över fientliga linjer för att föra över striden på fiendens eget territorium eller av honom ockuperad mark och har klart demonstrerat den dominerande andelen som luftmakt har haft i de allierade segrarna. Vår första försvarslinje måste vara i luften.»
G. F. L.

USAAF:s HAMMARSLAG

mot axelterritorier eller axelockuperat land illustreras av fyra bilder på detta uppslag. Överst i v. ses en Martin B-26 »Marauder» ur åttonde amerikanska taktiska luftflottan på väg att slå sönder tyska kommunikationslinjer. — Nederst i v. ses två midjeskyttur i en Consolidated B-24 »Liberator» ur åttonde amerikanska strategiska luftflottan. De ha just utkämpat en häftig strid med ett förband tyska Messerschmittjaktplan och ta igen sig, medan de poserar för fotografen. — Överst i h. ses en grupp Boeing B-17F ur åttonde luftflottan flygande på hög höjd över ett skyddande kompakt molntäcke, som mest ser ut som en strid fors. — Underst i h. ännu en B-26 »Marauder» i en vacker trekvartsvy. Lägga märke till den utpräglade V-formen på stabilsatorn och det för detta flygplan mycket typiska flygläget med låg stjärt.



MIN KÄRASTE DRÖM



Gud är min ANDREPILOT

Robert L. Scott.

IX

Mina raider med »Old Exterminator» (Gamle Utrotaren) fortsatte och i början av juni hade jag en uppiggande tripp. Av färjepiloterna hade jag hört, att japanerna höll på att bygga en bro över N'umzup-floden, omkring 65 km norr om Myitkyina. Samma eftermiddag, som jag fick höra det där, flög jag dit och »straffade» ingenjörstrupperna, som arbetade på bron. Jag höll på att bli nerskjuten, ty japanerna hade flyttat dit en massa luftvärn på samma gång som brobyggarna. När jag landade på min bas, hjälpte jag markpersonalen att räkna de trettio småkalibriga hålen i kärran. Min mössa hade fått ett hål men lyckligtvis hade den inte suttit på mitt huvud utan legat i det lilla bagageutrym-

met i »Kittyhawken». Det var synd i alla fall, ty det var den enda mössa jag hade, och i flera månader måste jag bära den med all filt bortsliten från överdelen av den japanska markelden.

Jag laddade kärran för en ny tripp till bron. När jag flög in från en annan riktning denna gång, och mycket lågt, såg jag döda fiender ligga kvar efter min första raid men japanerna arbetade alltså på bron. Jag »straffade» arbetslagen i två omgångar från två olika inflygningsriktningar på så låg höjd, att luftvärnet inte kunde rikta någon effektiv eld mot mig.

Jag hade sett tillräckligt. Även om denna bro byggdes av bambu gjordes den mycket stark, ty brodelarna byggdes av grovre timmer och sten. Japanerna planerade tydligen att transportera lastbilar, stridsvagnar och annan tyngre utrustning norrut. Jag flög direkt tillbaka till Dinjan och fick sergeant Bonner att hänga upp en 225 kgs bomb med fördröjningsrör. I varje fall talade vapengubbarna om för honom, att det var en bomb med tio sekunders fördröjning. Denna sorts mål måste få en exakt träff och om jag kom dykande ner utan att träffa, skulle jag säkert bli ned-

skjuten av allt luftvärnet. Så jag beslutade mig före starten att släppa bomben från så låg höjd, som jag någonsin kunde flyga på.

Även om jag höll mig på 45 meters höjd över bron — vilket är mycket nära vid dykanfall med kärror, som inte är avsedda för sådant jobb — skulle jag skrapa bort en massa löv från träden, göra ett förfärligt oväsen och kanske slå ihjäl några skyttar. Men brodelarna måste träffas nästan precis i centrum, om jag skulle kunna tvinga japanerna att upphöra med arbetet.

Inflygning på lägsta höjd

Jag kom in mot målet från väster med solen nästan rakt i ryggen. Jag flög så lågt att jag var rädd för att den lilla propellern i bombnosen skulle slås bort av buskarna. Och så, när jag fick syn på bron, lät jag bomben gå.

Ett rent helvete bröt löst.

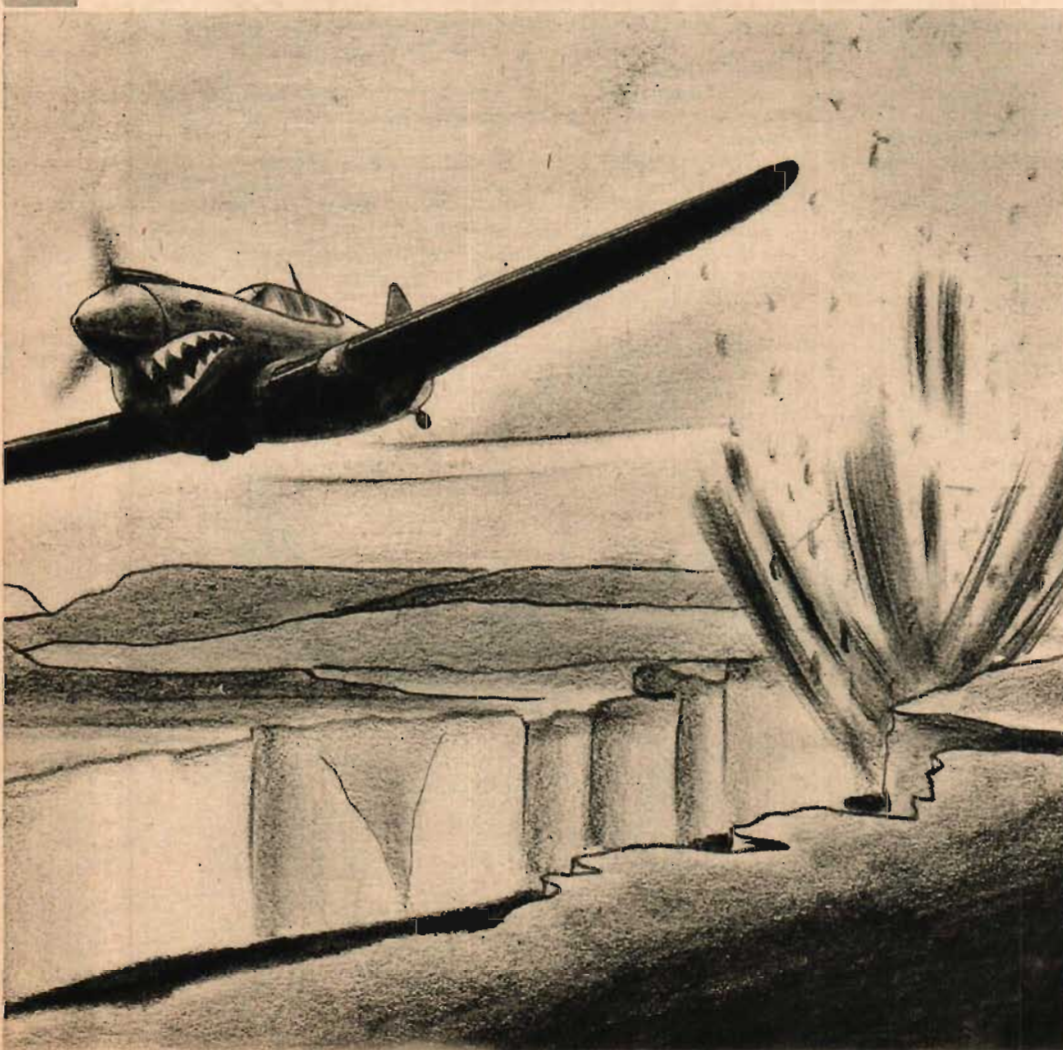
När jag kom tillbaka hem tittade jag på »Old Exterminator» och kunde inte förstå, varför den inte hade gått i backen därborta över N'umzup. Det var hål stora som fotbollar i rodrens dukklädsel och i metallstabilisatorn. Det var ett hål i flygkroppen och fem hål i vingarna. Men jag gissar att kullarna strax öster om målet hade klarat mig. Saken var, förstär Ni, bomben hade inte alls väntat tio sekunder på att explodera. Den hade briserat nästan ögonblickligen och resultatet blev, att jag helt enkelt höll på att blåsas från himlen. Den tiondels sekund av nåd jag fått hade låtit mig komma endast omkring femton meter förbi målet, men till och med det hade varit tillräckligt för att låta en liten kulle skydda mig från explosionens huvudverkan.

När jag kunde börja andas lugnt igen, sade jag till sergeant Bonner att ta reda på, vad i helsike det varit för fel på bomben. Han kom tillbaka med vapengubbarna och bombexperten förklarade, att han inte sagt tio sekunders fördröjning utan en tiondels sekunds fördröjning. Precis hundra gånger mindre fördröjning än jag hade räknat med! Men »Old Exterminator» överlevde, och så snart de hade lappat hålen flög jag baktill bron igen. Vi hade blåst bort brodelarna, allt timret och alla japanerna från N'umzup-floden. En 225 kgs bomb med tio sekunders eller bara en tiondels sekunds fördröjning kommer de uppkäftigaste att tappa modet.

När junidagarna passerat förflyttades överste Haynes till Kina för att bli chef för bombflygkåren under general Chennault, och jag lämnades ensam kvar som befälhavare för färjeflygkåren. Den dag den

När jag fick syn på bron, lät jag bomben gå. Ett rent helvete bröt löst.

FLYG 7/45



BLIR SANN

gladlynte Haynes lämnade oss kände jag det som om jag förlorat min bästa och sista vän. Ty det betydde, att jag måste stanna nere på backen och sköta om både administrationen och flygverksamheten.

Den stora dagen

Bob Layher, en av AVG-piloterna, kom över för flera da'r; vi drack god skotsk visky på kvällarna och flög våra plan in över Burma på dagarna. Jag lärde mig en hel del, medan jag flög i rote med honom. Det brukade förbluffa mig hur han alltid utan att till synes ha tänkt på saken i förväg fick in våra »kärnor» i solen, innan vi kom inom synhåll från det fält, som vi skulle utspana. Jag tog vara på alla sådana småtips, medan jag flög tillsammans med honom, och de hjälpte mig senare.

Den 20 juni passerade de medlemmar från arméstaben, som hade utvalts att ansluta sig till AVG, genom Assam och mitt hopp att en dag få arbeta under general Chennault dog. Jag visste, att bland de där överstarna fanns en som varit lycklig nog att bli uttagen till världens finaste jobb. Det var naturligtvis att få bli chef för AVG, sedan den kommit in i armén med sin kärna av gammal AVG-personal och de nya piloterna hemifrån. General Chennault skulle bli chef för China Task Force över jakt- och bombflygkåren.

Om inte viskyn hade tagit slut, så skulle jag ha blivit berusad den kvällen. Istället gav jag mig iväg på en ny »straff-rajd» sent på eftermiddagen och måste landa efter mörkningen.

Jag sökte tröst i aktivitet. Jag bombade Homalin och järnvägsanläggningarna vid Mogaung nästa dag och »straffade» Myitkyina-fältet på hemvägen. Under de följande dagarna fram till den 26 juni utförde jag anfall mot prämar nära Bhamo och flög på en tripp till Shwebo och nästan ända till Mandalay — en rundtur på nära 1 400 km. Jag »straffade» fältet vid Maymyo och »klippte» ett tåg på järnvägen norr om staden. »Old Exterminators» motor började på att bli rätt så ansträngd, ty vid det laget hade jag flugit trehundra sex timmar med den och mina mekaniker hade mycket liten erfarenhet av Allisonmotorer.

Den kvällen, när jag kom hem från min tripp in i Burma, räckte man mig ett radiogram, som räddade mitt liv. Mitt ansikte måste ha blivit likblekt, medan jag läste; jag vet att tårar kom i mina ögon, ty jag kände dem bränna. Men jag brydde mig inte om det. Jag var beordrad att anmäla mig i Kunming, i Kina, för general Chennault som chef för 23:e jaktflygkåren, vilken skulle överta verksamheten från AVG den 4 juli 1942. Jag torkade tårarna ur mina ögon och såg ut över en förbättrad värld. Jag kunde åter höra fåglarna sjunga och folk skratta; jag visste att jag var den lyckligaste mannen i världen.

Jag vek omsorgsfullt ihop radiogrammet för att visa mina barnbarn, när kriget var slut, och gick för att titta på min kärra. Jag hade nämligen något mer i sinnet. Jag skulle flyga in över Burma nästa dag på fyra av de värsta »straff»- och bombraiderna japanerna någonsin varit med om. Det skulle bli min svanesång i Assam och jag måste fira den.



Jag gjorde slut på min ammunition genom att »straffa» stadens huvudgata.

Fyra »avskedsraid»

Jag sade åt min markpersonal att hänga upp en femhundrapundare på »Old Exterminator» och jag gick runt och såg om den gamla kärran. På något sätt hade jag en känsla av att »Kittyhawken» hade något att göra med att jag fått krigets finaste jobb. Det är inte alla, som slutligen får vad han alltid önskat i armén — efter att ha dragits bort från jaktjänst för att man var för gammal, efter att ha varit flyglärare i fyra år, efter att ha shanghajats för att bli »landsvägsbuse» i Burma. Näväl jag hade fått vad jag önskade och jag kände det som om jag skulle kunna hoppa över månen. Jag klappade den sneglande jaktkåften på gamla 41-1456 och smekte propellern, som tagit mig in i och ut ur många bryderier.

Nästa morgon var jag i luften före gryningen med kurs mot Homalin. När jag klättrade ut ovanför molnen började jag på att recitera poesi i motorns dytn. Till texten av »Gunga Din» fällde jag min första bomb för dagen på Homalins dockor. Sedan flög jag tillbaka hem, medan jag sände ut orden till »Galärslaven» över radion i en privat utsändning till världen. På nästa tripp fällde jag en 225 kgs bomb mitt i en präma vid Bhamo och kom tillbaka och »straffade» det starkt misshandlade Myitkyina. Mitt tredje anfall insattes mot järnvägsstationen vid Mogaung och jag »straffade» de tomma godsvagnarna på stationen.

Jag måste ha en extratank under magen i den fjärde trippen och kunde därför inte ta med någon tung bomb. Men jag hängde upp sex 9 kgs sprängbomber och »satte segel» mot Lashio. Jag kom ihåg att fälla reservtanken innan jag gick ner i luftvärnselden och fällde de sex små sprängbomberna i två av de stora gröna varuhusen vid järnvägsspåret. Jag flög ut över flygfältet men såg inga flygplan och gjorde slut på min ammunition genom att »straffa» stadens huvudgata. Jag såg två spegelglasfönster stänka ut över gatan som konstgjord snö från en julgran och jag

skrattade hysteriskt när två figurer sprang för livet från en pagod.

Den dagen landade jag hemma trött men lycklig. Nya order hade kommit till mig: Jag skulle fara till Delhi innan jag for till Kina. Jag for dit nästa morgon.

När jag fått mina slutliga instruktioner från högkvarteret i Delhi, kom jag tillbaka till Assam för att packa in mina grejor. Jag försökte ta den gamla jaktkärnan med mig men min markpersonal hade kommit över en ny Allison-motor någonstans. Troligen hade de stulit den från någon kärra, men jag visste inte var. Jag måste följaktligen flyga över i ett transportplan men räknade med att kunna komma tillbaka litet senare och färja »Old Exterminator» till dess nya hem.

Senare i veckan fick jag också höra, att »Old Exterminator» var flygklar igen med sin nya motor. Men samtidigt kom ett annat meddelande som sade, att stationsofficeren i AVG inte alls kände till något om att planet 41-1456 tillhörde kinesiska regeringen. Det måste bli kvar i Indien, sade han. Jag flög tillbaka till Indien i en av de —40E, som vi just hade fått från den verkstad i Kina, som skötte om reparations-tjänsten.

Jag landade på min gamla bas och efter att ha väntat till mörkrets inbrott bytte jag ut numret på det flygplan jag flugit dit och min gamla jaktkärna. Om inte annat så av moraliska skäl måste den kärnan komma med i 23:dje jaktflygkåren.

Tidigt nästa morgon den 3 juli styrde jag och den gamla »Kittyhawken» vår lyckliga kosa över bergen och djunglerna i Burma till Kunming och nya äventyr tillsammans. Från den stunden lämnade vi numret 41-1456 kvar på den betydelselösa kärnan i Indien och min gamla P-40E, som jag flugit 63 dagar över Burma fick ett annat nummer, men den skulle alltid vara »Old Exterminator» för mig. På dessa två månader hade vi flugit tillsammans 371 timmar över fientligt territorium och vi var mer än vänner. Det betyder 130 000 kilometer — och i strid är det en lång, lång väg.
(Forts i nästa nr.)



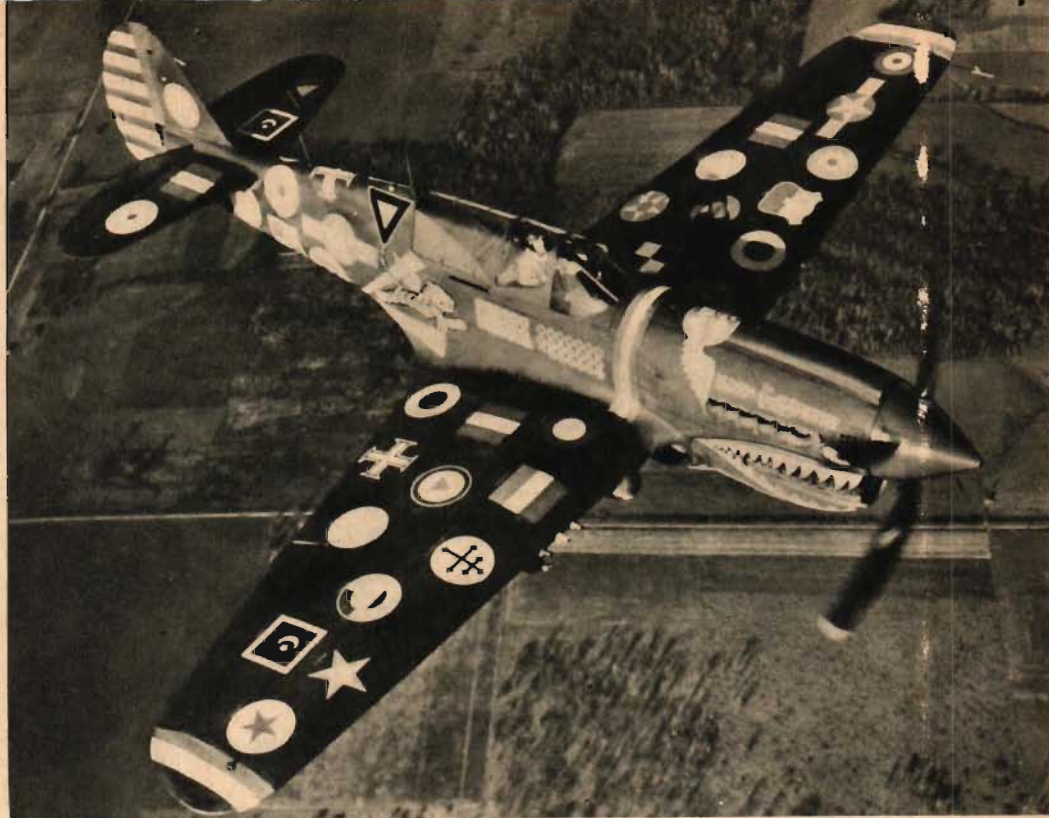
**TÄNDNINGSSYSTEM. START-
MOTORER. ELEKTRISKA
INSTALLATIONER. STRÖM-
RIKTARE FÖR LIK- OCH
VÄXELSTRÖMSMOTORER.
ELEKTRISKA ÖPPNINGS- OCH
STÄNGNINGSANORDNINGAR.
BELYSNING AV ALLA SLAG,
INKL. LANDNINGSLJUS.**

ROTAX
EL. UTRUSTNING
FÖR FLYGPLAN

ROTAX LTD., WILLESDEN JUNCTION, LONDON, ENGLAND

DEN 15.000:DE OCH SISTA CURTISS P-40 presenterades redan i FLYG nr 3/45 men vi tar in den igen, ty så här grannt bemälad blev den så småningom. På vingar och stjärtparti har man målat de nationella krigsbeteckningarna för 28 av de nationer, i vilkas flygvapen »Warhawk» eller dess föregångare i den berömda Curtiss-serien gjort god tjänst. Den 15.000:de P-40 är som redan nämnts en P-40N »Warhawk» och den har utom de många nationalitetsbeteckningarna också försetts med »flygande tigrarnas» speciella kännetecken, den skarptandade hakkäften, extra aktuell för FLYG:s läsare på grund av den utomordentliga följefongen »Gud är min andre-pilot», vars nionde avsnitt presenteras i detta nr.

I samband med framläggandet av Air Ministrys flygbudget den 6/3 framlade flygminister Sinclair en del uppgifter om luftkriget i väster. Den i början av kriget beslutade upprustningen av RAF hade avslutats under 1944. Först under detta år nådde alltså luftkrigföringen, främst hemortsbekämpningen mot Tyskland full styrka. Det tyska luftförsvarets tillbakagång på grund av minskade resurser och försämrat strategiskt läge framgick av att Bomber Commands genomsnittliga förluster under 1942 voro 4,1 % och under 1944 1,7 %. Icke



KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

desto mindre förlorade Bomber Command under tiden 1/4—30/9 1944 10 000 man flygande personal. Till bombkrigets främsta resultat räknades oljebristen i Tyskland. De främsta anläggningarna för syntetisk bensin — Pölitz vid Stettin, Leuna och Zeitz i Sachsen — hade hållits nere vid en obetydlig produktionsförmåga. Bekämpningen av de tyska V-vapnen hade också legat på RAF; V 1 med lång räckvidd hade åter börjat uppträda sporadiskt, medan V 2:orna, som voro mycket svåra att bekämpa, fått frekvensen avsevärt nedsatt till följd av anfall på kommunikationerna till startplatserna.

I februari fälldes icke mindre än 122 000 ton bomber mot Tyskland, därav 48 000 av Bomber Command (33 000 i januari), 74 000 av 8:de och 15:e luftflottorna tillsammans (45 000 i januari). Det gör mer än 4 000 ton om dygnet, 10 gånger mer än för två år sedan och tre gånger mer än för ett år sedan. Mars kommer av allt att döma att bli ännu intensivare.

Endast under tiden 6/3—14/3 fälldes 46 000 ton bomber mot Tyskland, d v s 5 000 à 6 000 ton om dagen.

Bombstormen över Tyskland ökar i styrka med vårens inträde och det är uppenbart att den allierade ledningen lägger om möjligt större vikt vid bombkriget nu i slutskedet än tidigare. Förlusterna i väster voro 650 bombplan i januari—februari, en mycket gynnsam proportion. Bomber Command fällde sålunda 260 ton per förlorat bombplan — motsvarande en livslängd av 65 turer per plan — jämfört med 60 ton (15 turer) i februari 1944. Tydligare kan det tyska luftförsvarets tillbakagång — beroende på både minskad styrka och försämrat geografiskt läge — icke illustreras.

Bland målen för Bomber Commands storanfall voro Sassnitz, Dessau och Chemnitz, alla av betydelse för östfronten. Dessa städer kunna nu inrangeras bland de ödelagda. Essen, som på två år mottagit 30 000 ton bomber, erhöill den 10/3 ytterligare

4 000, denna gång av Bomber Command under dager med Kruppverken som huvudmål. Natten därpå fick Dortmund nära 4 000 ton. Det framhölls nu att över 1 000 km² i Ruhr voro helt ödelagda och hela området värdelöst som produktionskälla. En blandning av 1,8 tons minbomber och den nya sortens små brandbomber (2 kg) hade visat sig effektivast mot städer. 65 tyska städer kunde nu anses förstörda. Även de förstörda städerna äro emellertid bebodda, såsom framgick efter Krefelds erövring; väldiga bombsäkra skyddsrum härbärgerade 10 000-tals personer och lika många bodde i källare. Det tyska folket har fått lära sig återgå till grottmänniskans tillvaro. — Mosquitos anföllo varje natt Berlin med 1,8 tons bomber.

Attonde luftflottan hade tyngden i sina anfall alltjämt på oljemål och kommunikationer jämte ubåtsvarv. Den 12/3 anföllo Stettin och Swinemünde, som stöd åt ryssarna. Den 15/3 anföll nära hälften av en styrka på 1 350 bombplan tyska högkvarterets lokaler vid Zossen, nära Rangsdorf, söder om Berlin. Den 18:e fälldes 3 000 ton över huvudstaden, det mesta mot Schlesischer Bahnhof, resten mot Rheinmetall-Borsigs m fl fabriker. Många reaktionsjaktplan mötte över huvudstaden, men endast 25 bombplan av 1 300 erkändes förlorade, vilket motsvarar under 2 % förlust. Detta anfall är amerikanarnas största mot huvudstaden. Britterna däremot ha flera gånger fällt över 4 000 ton i ett anfall. Samtidigt varnade Eisenhower arbetarna i Frankfurt am Main, Mannheim och Ludwigshafen att nedlägga arbetet eller bli helt utbombade. Civilbefolkningen och järnvägsmännen uppmannades att snarast dra ut på landsbygden. Dessa händelser kunna fattas som inledningen till samtliga offensiver över Rhen och Oder.

De taktiska luftflottorna voro i livlig verksamhet, särskilt i anknytning till 3:e och 7:e arméernas offensiv i Saar, som såg ut att leda till inneslutning av bety-

dande tyska truppstyrkor. Den 14/3 stöddes 7:e armén av 1 400 plan ur 9:e luftflottan. Alla samhällen med vägnutar i Saarområdet stodo i lågor. Två tyska arméhögkvarter i Holland anföllo av raketförande Typhoonplan, ett tecken på fristående offensiv även där. Hårda strider utkämpades om den bro över Rhen, som amerikanska 1:a armén lyckades taga den 8/3. Tyska flygvapnet sattes in på intensiva och dödsföraktande anfall för att spränga bron, och erhöill stora förluster förorsakade av jakt och luftvärn. Från tyskt håll uppgavs att man lyckats, från allierat håll erkändes att bron rasat, men förklarades att detta hade andra orsaker. Med hjälp av kraftigt flygstöd kunde dock brohuvudet på andra sidan Rhen både hållas och utvidgas.

Coastal Command opererade kontinuerligt mot sjöfarten längs Norges kust och i Skagerack, där »konvojsslag» voro vanliga. Den 18/3 träffades 5 av 6 fartyg i Aalesund vid ett anfall av Mosquitos med raketprojektiler.

Den 2/3 började tyska fpl sporadiskt fälla bomber över England. Det rörde sig först om vanliga bomb- och jaktplan — Ju 188, Me 410, Do 217, FW 190 — senare även om reaktionsdrivna Me 262, som fällde bomber mot Londonområdet.

I öster pågick likvidering av det tyska motståndet vid Östersjökusten öster om Oder och påbörjades även offensiven västerut här såväl som i Ungern. Från ryskt håll framhölls att man hade luftherravälde över Oderlinjen samt förföljde flyende tyska trupper och hamrade oavbrutet på försvarslinjerna utefter västra standen. De ryska soldaterna eldades vid åsynen av de västallierades bombfällning mot mål i östra Tyskland. Då tyska flottan medverkade längs kusten med sitt artilleri eller för att evakuera trupper, anfölls den av ryskt flyg, som den 4/3 rapporterade pansarskeppet Admiral Scheer svårt skadat.

Från tysk sida uppgavs att flygvapnet

satts in och gjort en stark insats på Oderfronten. Försök gjordes att medelst flygtransporter undsätta isolerade trupper i Schlesien, särskilt Breslau, men dessa misslyckades enligt rysk uppgift.

I Italien tydde ökad flygaktivitet mot tyskarnas bakre linjer på förestående offensiv även här. Över 1 000 flygplan anföll den 18/3 järnvägarna i Norditalien.

I *Fjärnan Östern* avslutades den blodiga kampen på Iwojima. Två flygfält på c:a 1 000 km avstånd från Tokio voro därmed i amerikanska händer. De ahvändas redan nu som reservlandningsplats för B 29:or från Saipan, då de skadats under företag mot Japan. Att därifrån insätta jakteskort blir däremot ett svårare kapitel på grund av det stora avståndet. Tills vidare måste B 29:orna, som nästan dagligen anfalla mål i Japan, reda sig utan eskort. Anfallen företogs nu övervägande under mörker. Den 8/3 anföll 300 plan Tokyos industriområden, varvid enligt amerikansk uppgift 40 km² brändes av. Sedan kommo i rask följd anfall på Kobe, Nagoya och Osaka, där också vidsträckt eldsvådor härjade. De fällda bombmängderna höll sig vid 2 000 ton per anfall, vilket tyder på en bombblast av 6-7 ton per plan.

Amiral Mitschers hangarfartygsflotta anföll den 17/3 ånyo de japanska öarna. Japanerna räknade in 1 400 plan över Kiu-shiu och satte in flyg till anfall mot fartygen. Ett hangarfartyg eller slagskepp rapporterades sänkt. Ett nytt amerikanskt hangarfartyg, Midway på 45 000 ton och 80 flygplan, har tillförts flottan.

Västerifrån var den brittiska flottan med dess nya hangarfartyg Indefatigable och Indomitable i verksamhet mot japanska Ostindien. Brittiske sjöministern utlovade, att flottans flyg inom kort skulle få tillfälle till större framgångar än tidigare under kriget. 19/3-45.

ATTONDE FLYGTÄNKAREN. Den förnämna engelska institutionen Royal Aeronautical Society har för åttonde gången under sin 78-åriga historia utdelat sin stora guldmedalj för epokgörande resultat av flygtänkande. Det är den brittiske generalmajoren Frank Whittle, som fått den för att han möjliggjort överföring av reaktionsdrift på flygplan. Första gången guldmedaljen utdelades var 1909 till bröderna Wilbur och Orville Wright för världens första motorflygningar i Kitty Hawk i december 1903 och deras vidare flygningar.

ÖVER ATLANTEN PÅ 6 TIM. Den hittills snabbaste flygningen över Atlanten fullbordades i november —44 av en »Mosquito» i brittiska transportkommandot. Tiden var 6 tim och 8 min på den 3 570 km långa vägen från Labrador till norra England.



**Flyg gärna, men
se till att försäkring-
arna äro ordnade i**



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

**LASTFALLSKÄRM SOM FRIGÖR
LASTEN.** Lastfallschärmar har spelat en viktig roll under det pågående kriget. Med sådana har man försett t ex inneslutna trupper med ammunition, livsförnödenheter, medicin, förbandsartiklar etc. I Sverige har dylika kommit till användning vid nedkastande av förnödenheter till flyktingar från Nordnorge. En nackdel hos sådana fallschärmar har varit att lasten vid stark vind släpats långa sträckor på marken eller snön, varigenom de nödställda måhända ej fått någon nytta av den avsedda hjälpen. För att råda bot för denna nackdel har man nu i Amerika konstruerat en anordning, varigenom lasten automatiskt frigöres från skärmen efter nedslaget.

JAPANSKA SJÄLVMORDSFÖRBAND. En tysk källa uppger, att japanerna använder ett slags bombplan med självmordsförare mot den amerikanska flottan vid Filipinerna. Planen sägs likna V-1. Vid starten har de bränsle endast för färden ut. Någon återfärd behövs icke. Taktiken sägs gå ut på att försöka träffa fartygs-

Prima flygbok

C.-O. Lindberg och K. G. Molin:
Flygboken, Saxon & Lindströms förlag.
Kronor 5:50.

Vår gamle flygkunnige vän K. G. Molin har tillsammans med C.-O. Lindberg givit ut en ny flygbok, som enkelt och flärdfritt heter Flygboken och som innehåller en massa utmärkta artiklar av goda författare. Man måste instämma med förordsförfattaren, överste K. J. A. Silfverberg, att Flygboken utgör ett gott tillskott till den svenska flyglitteraturen. Det är helt enkelt en bok, som ingen flygintresserad bör undvika att skaffa sig, eftersom den utom att den i och för sig själv är synnerligen läsvärd är en utmärkt uppslagsbok att ha hemma på bokhyllan. Det är inget vetenskapligt tungt vägande verk, nej, Flygboken berättar på ett okonstlat och för var och en lättförståeligt sätt om en hel mängd olika flygproblem. Just därför lämpar den sig utmärkt även för de inte särskilt flygkunniga, vilka vill lära sig vad flyg och flygning egentligen är. Redan av Alvar Zacks inledningsartikel, som på dennes träffsäkra men samtidigt fantasieggande sätt berättar om en flygning, blir man på gott humör. Den ger mersmak i hög grad och den mersmaken håller faktiskt i sig genom hela boken. Flygboken talar om hur det är möjligt att flyga, katalogiserar de olika slagen av luftfartyg, lär oss flygplan-kännedom och flygmotorkunskap, lär oss känna flygarens element — luften — men också flygplanets sinnesorgan — instrumenten. Läsaren får vidare en flyglektion av ingen mindre än chefen för flygvapnets aspirantskola, kapten Sven Uggle, får veta vad som hänt under flygkriget sedan september 1939 och får sedan intressanta inblickar i det svenska flygvapnet, det svenska trafikflyget samt segel- och modellflyget m m. Det är kort sagt en mycket innehållsrik bok — en bra bok för alla flygvänner. G. K.

sidan. Alla flygarna är mycket unga. Utbildningstiden har varit 2 år. Deras förband kallas »Kamikaze» efter den av gudamakterna sända stormen, som vid mongolernas invasionsförsök mot Japan på 1200-talet förstörde den fientliga flottan. Nyligen meddelade en japansk kommuniké, att självmordsflygare tillhörande »Kamikaze»-förbandet under en vecka hade sänkt eller skadat 19 allierade krigsfartyg öster om Filipinerna. Enligt uppgift i tyska SIGNAL fanns i december 1944 vid västfronten likartade förband, sammansatta av s k »Sturmjäger», vilka genom rammning skall förinta motsidans bombplan m m.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

"SKIPBOMBING" OCH...

Forts. fr. sid. 7.

lonner o. d., har föga verkan men riskerar istället att bli nedskjutna av truppluftvärnet. Samma regel gäller dock för luftvärnet. Om det splittras har det också betydligt svårare att göra sig gällande mot anfallande flygförband.

Nyaste nytt...

Under manövern demonstrerades s k skipbombing eller studsbombning som det kallas på svenska mot bl. a. järnvägsbron vid Mora. Denna ytterst precisionsbetonade bombmetod, som amerikanarna ursprungligen infört för bekämpning av fartygs mål, övas systematiskt av de svenska lätta bombförbanden, vilka uppnått utmärkt resultat. Anfallet mot Morabron var naturligtvis fingerat och insattes på grund av fredsskäl på 50 meters höjd istället för c:a 10, men man fick i alla fall en god uppfattning om hur lämplig denna bombmetod är, när det t. ex. gäller att radera brofästen, vilka är mest sårbara från sidan.

Under det stora anfallet mot det uppbyggda målet på Siljan — en trogen kopia av Älvdalens järnvägsstation, som slogs fullständigt sönder — demonstrerades två tidigare inte offentliggjorda svenska »hemliga flygplanvapen». Det var dels s. k. impulsprojektiler, dels sprötbomber.

Impulsprojektilen är en svensk uppfinning och kan närmast jämföras med de raketprojektiler, som spelar en allt större roll i krigets slutskede. Till skillnad från raketprojektilen, som under accelererad hastighet drivs fram till målet av en raket-sats, verkar impulsen under den tid granaten befinner sig i utskjutningsröret. Man anser sig kunna nå bättre träffresultat med impulsprojektiler, eftersom de inte påverkas av en kanske ojämnt förbrännande raketsats under färden mot målet. Ingenting får ännu sägas om impulsgranaternas kaliber, utgångshastighet eller genomslagskraft. Att det är fråga om mycket goda siffror är dock klart.

Sprötbomberna är som namnet anger försedda med spröt, vilka efter fällningen slungas ut och låses i utfällt läge. Dessa bomber är framför allt avsedda att användas mot levande mål i snö. Krevaden sker då spröten trängit igenom snötäcket och man uppnår på så sätt bättre splitterverkan ovanför snön, som annars verkar som för-dämning.

Krigsflygskolan hade närmare ett sjuttio-tal skolflygplan på isen utanför Rättvik och i luften däröver och de flesta av dessa var av typen Sk 25 — Bücker »Bestmann». Hägglund och Söner i Örnsköldsvik fick en uppriktig eloge av krigsflygskolechefen överste Nygren för det sätt varpå de fullföljer sina leveranser trots strejk och andra »force majeure». FLYG:s utflugne fick tillfälle att pröva Sk 25:an i luften. Det var som att åka i en bekväm bil och man pratar ogenerat med flygläraren vid sin sida utan några besvärliga och talförskämmande trattar, lurar och sladdar. Mycket goda flygegenskaper har också Sk 25:an och flyglärarna är stormförtjusta över att så här vintertid slipper sitta i öppna dragiga åk och förkyla

(Forts. på sid. 18.)



NYA och utökade kurser i FLYGTEKNIK

Flyget kallar Sveriges ungdom. Flyget ger goda framtidsmöjligheter åt energiskt och kunnigt folk. Flyget kan ge Er en god framtid.

Hermods, som alltid står i intim kontakt med utvecklingen och de senaste nyheterna på olika områden, är väl rustat att utbilda de män, som vill ägna sig åt detta lockande yrke.

Skriv i dag till Hermods och begär prospektet "FLYGET DIN FRAMTID".

HERMODSKURSER I FLYGTEKNIK

Kurser för flygmekaniker och flygmontörer — Enskilda kurser: Glidflygplansbygge, Segelflygning, Meteorologi, Aerodynamik, Hållfasthets- och materiallära, Flygplan-lära, Flygmotorer, Flygplan-instrument.

HERMODS, Slottsg. 8 A, Malmö

.....
Namn

.....
Bostad

.....
Postadr. Flyg 7-45

HERMODS
skolan för energiskt folk



FLYGPLATSUTREDNINGEN har ändrat sig ifråga om Väsby och Grillby. Det finns alltså karlar här i landet, som vågar frångå en ursprungligen intagen ståndpunkt, sedan det visat sig, att den varit felaktig. Jag ber att få lyfta på hatten i djup och uppriktig beundran. Ja, nu vill alltså utredningsmajoriteten också ha Väsby liksom all samlad expertis i landet och då borde väl riksdagen inte ha så svårt att fatta ett snabbt beslut. Det är nämligen av yttersta vikt, att vårt atlantflygfält påbörjas så snart som möjligt — det tar ju lång tid att bygga men atlanttrafiken kan komma igång praktiskt taget när som helst.

DET ÄR FRÄMST »de ändrade förut-sättningarna för storflygplatsens dimensionering och därav föranledda betydande förskjutningar i kostnadsberäkningarna samt de militära synpunkter på förlägningsfrågan, som framförts av försvarsstabschefen och chefen för flygvapnet», som kommit ordföranden landshövding Gärde och överlantmätaren Jung att ändra sig, och man måste uttrycka sin tillfredsställelse, att de nämnda femkilometersbanorna, som visserligen skulle ha givit Sverige ett svårslagsbart världsrekord men samtidigt spritt inte så litet löje över våra »flygfältsexperten», numera tillhör ett förgånget, som man helst inte talar om. Två man i utredningen — byråcheferna Lundqvist och Wirseen — är dock alltså ständaktiga Grillbyjannar. Särskilt den senare brukar ha sin mening för sig i flygfrågor men den här gången har han fått sällskap. Flygsakkunskapen sätter han tydligen inte särskilt högt. Eller lägger han helt och hållet folkhushållningsdepartementets synpunkter på frågan?

KRAFTIGARE BANKONSTRUKTION än som tidigare avsetts har föreslagits av utredningen — bra! — och i och med detta samt de reducerade banlängderna beräknas nu anläggningskostnaderna för Väsbyalternativet till totalt 111,6 milj. kr (tidigare 113,1 milj.), varav 88,5 milj. (80,6) för första utbyggnadsetappen, och för Grillbyalternativet 94,2 milj. kr (81,5), varav 77 milj. (64,3) för första utbyggnaden. Kostnadsskillnaden har alltså till Väsby fördel reducerats till 17,4 milj. kr från tidigare 31,6 milj. Den som definitivt lyckats övertyga utredningsmajoriteten, att det inte kommer att behövas några femkilometersbanor är den för FLYG:s läsekrets bekante Boyce Biggers, vilken i sitt yttrande framhållit, att varken den amerikanska luftfartsmyndigheten eller flygindustrin i USA räknar med att det inom överskådlig framtid skall behövas längre rullbanor än 10 000 fot (3 050 m). New Yorks nya jätteflygfält Idlewild får ju heller inte längre huvudbanor.

DRIFTSKALKYLER för storflygplatsen har också framlagts av utredningen. En beräkning av trafikfrekvensen har gjorts av Aerotransport och gäller för 1950. ABA

räknar under 1950 med i medeltal c:a 20 starter och 20 landningar per dag, d. v. s. 7 400 starter och lika många landningar under hela året på den nya storflygplatsen. För Bromma beräknas under samma år i medeltal c:a 30 starter och 30 landningar om dagen, d. v. s. 11 300 starter och lika många landningar under året. Brommachefen Bertil Florman har på basis av ABA:s trafikberäkningar kommit fram till att storflygplatsen bör ge 1 135 000 kr om året i inkomster, under det att utgifterna kommer att gå på 1 185 000 kr — ett årligt underskott på 50 000 kr alltså. Några utgifter för förräntning av anläggningskostnaderna eller avsättning till förnyelse har inte medtagits i dessa kalkyler. Ja, nu hoppas vi, att vi inte skall behöva tala om den här saken förrän riksdagen fattat sitt Väsbybeslut. Och det bör som sagt komma ju förr dess hellre.

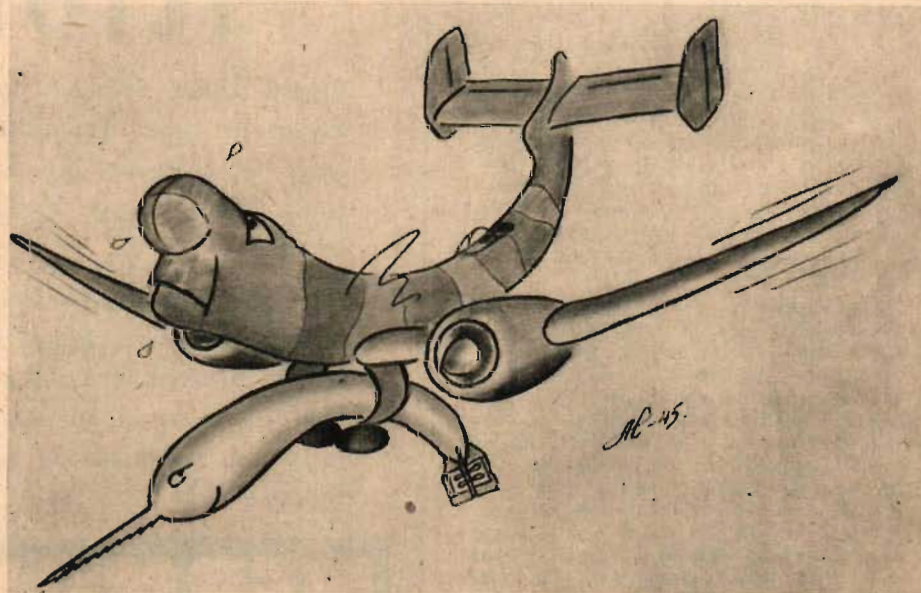
KURIRFLYGTRAFIK till USA blir första steget till svensk-amerikansk atlanttrafik och överenskommelse därom har redan träffats mellan resp. regeringar. Den beräknas kunna komma igång i slutet av april eller början av maj, enligt vad SILA-chefen, dir. Per A. Norlin, berättar. Restiden torde komma att röra sig om ungefär ett dygn, då man måste beräkna ett par mellanlandningar. Ännu är det inte bestämt, vilken flygväg, som kommer att väljas, men sannolikt blir det Islandsrouten. Den andra utvägen är att som nu på Skottlandsrouten landa på Prestwick och sedan

flyga därifrån till Newfoundland. Om trafikfaktiteten vet man ännu ingenting men det blir SILA:s fem ömbyggda »flygande fästningar», som kommer att svara för den svenska delen av denna kurirtrafik. ABA:s trafikchef, Torsten Söderquist, har förresten flugit till Kuba för att delta i flygkonferensen där i april. Trafikflygets män lämnar ingen möda ospard.

P-51 »MUSTANG» och icke P-47 »Thunderbolt», som nog de allra flesta trott, blir det som Sverige skall köpa från Amerika. Köpet beslutades av riksdagen den 14 mars och skall enligt förslaget omfatta högst 50 amerikanska jaktplan som ersättning för försliten flygmateriel. Försvarsminister Sköld upplyste i första kammaren, att det gäller nya flygplan men att ett litet antal använda, redan här i landet befintliga flygplan kan tänkas ingå i leveransen. »Mustanger» har vi några stycken här men ingen enda »Thunderbolt», så hr Skölds upplysning kan ju endast tolkas på ett sätt. Hr Sköld berättade också, att de första planen kan vara här redan om ett par veckor — från 14 mars räknat alltså — och att samtliga plan kan beräknas vara i tjänst om ett par månader. Bakgrunden till det sköldska förslaget var, sade han, att han ansåg det nödvändigt att räkna med en eventuellt mycket orolig sommar. Sådana förhållanden kan uppstå i våra grannländer, att vår beredskap måste upprätthållas. Hr Sköld har därför räknat med full materiell beredskap i krigets slutskede. Om han varit övertygad om att det svenska flygvapnet inte skulle komma att utsättas för några extra påfrestningar detta år, skulle han aldrig ha framlagt förslaget om jaktplaninköpet, framhöll han.

BARNAVÅRDSNÄMNDEN har väckt nytt liv i tanken på att göra Skå-Edeby till ett sportflygets eldorado, sedan flygfältsutredningen underkänt det som storflygfält. Den här gången är det flygplatschefen Bertil Florman, som i samband med att han ut-

(Forts. på sid. 20.)



GAMLA HEDERLIGA B3:AN »junger» visserligen på sista versen som medeltungt bombplan men än har den mycket oxford i svenska flygvapnet — inte minat som transportplan. Ja, det påstås t o m att den i nödfall kan göra tjänst som torpedflygplan och det är närmast det, som kadett Arne Holm vid F 17 haft i tankarna, då han ritat till ovanstående roliga karikatyr av en hårt ansträngd men ändå inte överansträngd trotjänarinna.

FOLKFLYGNITT:

PIPER „SKYCYCLE“ är ett nytt folkflygplan från den berömda amerikanska fabriken Piper Aircraft Corp. i Lock Haven, Penna. Planet har en motor på endast 40 hk och är närmast avsett för flygning runt hemmafältet. Spännvidden är 6,1 m och bränslemängden c:a 45 liter. Kroppen är av konsthartslimmat fanér med bakre delen av aluminium. Marschhastigheten uppges till 145 och maxhastigheten till 180 km/t, men det är förstås taget lite i överkant — såvida inte Cub-firman börjat ägna större intresse åt den aerodynamiska utformningen.

Priset — hör och häpna! — väntas enligt den engelska tidskriften »Aeroplane» bli c:a 2700 kr. Fritt fabriken alltså. Sedan tillkommer för svenska köpare frakt och dryg tull. Men ett billigt folkflygplan skulle det bli i alla fall. FLYG återkommer så snart som möjligt till »Himla-cykeln».

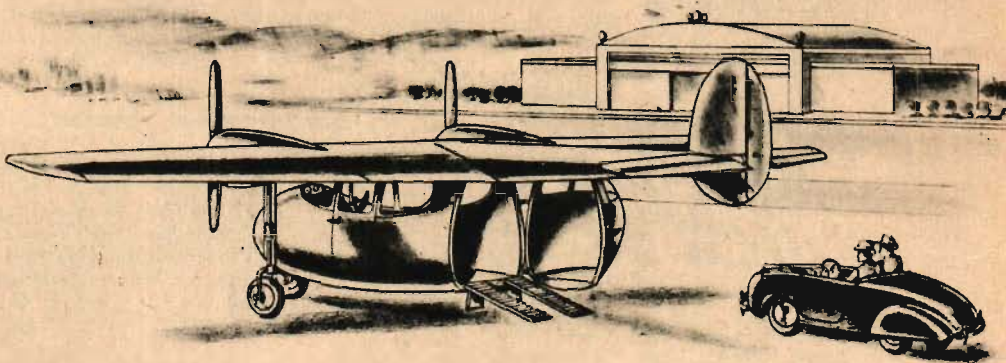
TAYLORCRAFT 15 heter ett fyrsitsigt, högvingat familjeflygplan för »efterkrigsbruk» som konstruerats av Taylorcraft Aviation Corp. i USA. Motorn är på 125 hk. Den firman brukar kunna bygga bra saker, varför man kan vänta sig en hel del av detta familjeflygplan. Wait and see!

MORANE-SAULNIER, den franska flygplanfabriken, kommer enligt tidskriften »Les Ailes» att i juni ha ett ensitsigt övningsplan, MS-560, med 60—70 hk motor klart för provflygning. Det är lågvingat och täckt samt har trehjulstätt. Maxhastigheten beräknas bli 210 km/t — då är vår svenska BHT-1 »Beauty» ett strå vassare! »Folkversionen» av MS-560 är tvåsitsig och får en motor på 140 hk. Tväsitsaren torde bli färdig någon gång i sommar.

EN REAKTIONSHELIKOPTER håller f. n. på att provflygas i Wakefield, R. I., USA. Konstruktören heter Antoine Gazda, som förresten är den snabbskjutande Oerlikonkanonens uppfinnare. Den tvåsitsiga experiment-helikoptern är en underlig skapelse. Den tvåbladiga rotorn drivs av en vanlig flygmotor men dessutom finns det ett reaktionsaggregat på 130 hk för framdrivning och styrning. Man skulle alltså kunna säga att apparaten, som kallas »Helicospeeder», är en kombination mellan helikopter och autogiro, eftersom farten framåt icke erhålles av rotorn och dess motor. I stället för hjälprotorn i stjärten finns två sidmunstycken, åt vänster resp höger (se bilden).

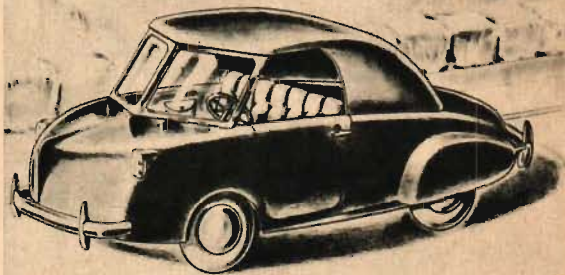
»Helicospeeder» har en längd av 5,79 m och tomvikten är 550 kg. Maxhastigheten beräknas enligt vår amerikanska källa till 290 km/t. Hm, sa Rellingen! —

Samtidigt när oss ett rykte att vid staten Georgias tekniska högskola konstruerats en verklig helikopter med reaktionsdrift. Gasen sägs passera genom rotorbladen och ut i hål nära spetsarna.

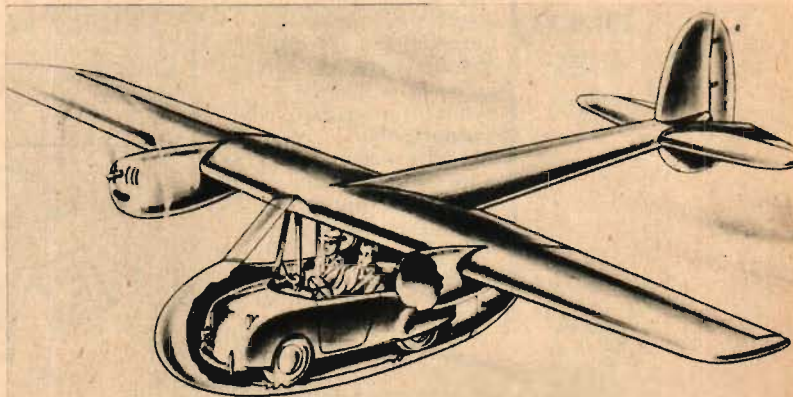


FLYGANDE GARAGET

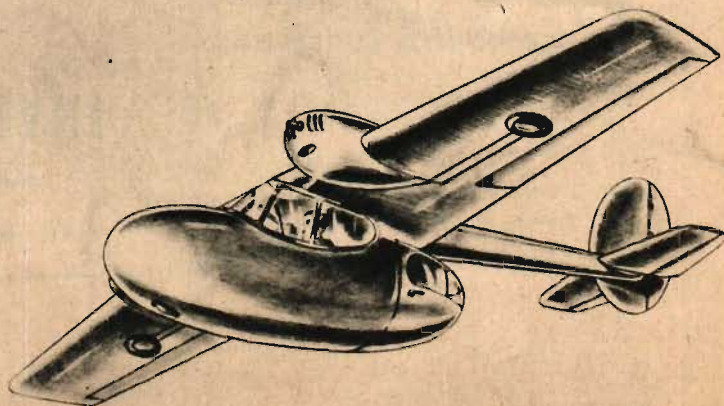
Inför fredens privatflyg går stridens vägor ofta ganska höga i USA och England huruvida det är fördelaktigt att göra folkflygplanet roadable (»vägfarande») eller ej. York Research Corp. i New York har funnit en lösning, som innebär en kompromiss: man tar helt enkelt bilen med sig! I bilen, som är en liten lättviktare med goda vägegenskaper, åker man till och från flygplatsen. När man kommer ut till planet, som kallas York »Commuter», öppnas en lucka i aktern (se ovanstående bild) och så kör man in bilen på två landgångar, stänger luckan och flyger iväg. Efter landningen blir proceduren givetvis omvänd.



York »Commuter»-bilen har motorn i aktern och ser mycket trevlig ut. Den går en 22 km på 1 liter bränsle. — Här t h ses bilen i planets kabin. Bilpassageraren är flygförare; planets ratt sitter t h. — Nederst »Commuter»-planet i luften. Hela flygapparaten vikt är omkring 1.600 kg.



Här nedan ses reaktionshelikoptern »Helicospeeder». I bakgrunden en Culver »Cudet».



Alla flygintresserade måste rekvirera denna nya handbok

*Ni får den
Gratis!*



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

De nya
kurserna
i flyg-
teknik

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



Hans Ostelius

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

NKI
skolan

MED DE NYA KURSERNA

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

Adress Flyg 7-45

Insändes til. NKI-skolan, Stockholm 12

"SKIPBOMBING" OCH ...

Forts. fr. sid. 15.

sig under de många flygpassen. Chefen för flygvapnet, general Nordenskiöld, flyger ju numera också alltid sin egen Sk 25:a — ett bekvämt och bra reseflygplan samtidigt som det är ett utmärkt skolflygplan.

...och utrangerat gammalt

På isen stod också några trotjänare vid krigsflygskolan — en rad Sk 12:or — Focke-Wulf »Stieglitz». De gjorde nu sin sista skoltjänst och har redan överlämnats till de olika flygflottilljerna, där de nu utgör förbrukningsmateriel i egenskap av någon sorts »Mädchen für alles» så länge de står ryckeri.
Bastin.

VINGRAKETER SOM LVMAL. Snabba vingförsedda raketer ersätter numera i stor utsträckning de långsamma bogserade luftmålen hos de allierade. De anses synnerligen lyckade för lvtutbildningen. Raketerna avfyras från ett fordon på elektrisk väg, i vilken sid- eller höjdinkel man önskar. Fordonet förflyttas under skjutningen bakom en blinding. Härigenom skärpes skyttarnas vaksamhet och precision. Fenorna till raketerna tillverkas numera av plywood (2,4 milj st fenor hade beställts i augusti 1944).

WRIGHT AERONAUTICAL CORP uppges experimentera med ett nytt reaktionsaggregat, som lär utveckla större antal hästkrafter än någon annan flygmotor. Det är ej bekant om den nya typen är en utveckling av Whittle's aggregat.

FARLIGT KOLLIDERA MED FÄGEL. Två amerikanska Mustangflygare mötte plötsligt på låg höjd en flock vildänder. Den ene föraren hann väja undan men den

andre flög rakt in bland fåglarna. Flygplanet skadades allvarligt. Förarhuven slogs in, det hydrauliska systemet skadades, en automatkanon kröptes o s v. Sikten skymdes fullständigt av blod och fjäder på frontrutan och för att kunna finna vägen hem måste föraren rätta sig efter kamraten, som flög vid hans sida.

Lär Eder svetsning!

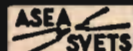


Vid våra
SVETSSKOLOR
anordna vi
11 KURSER pr år

BEGÄR UPPLYSNINGAR!

ASEASVETS

STOCKHOLM



MALMÖ



IRVIN
FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

RAKETVAPEN I FLYGKRIGET

II.

Av KAPTEN

S. HOLMBERG

(Forts. fr. föreg. nr.)

VERKAN

För att belysa raketvapnets effektivitet kan följande exempel anföras.

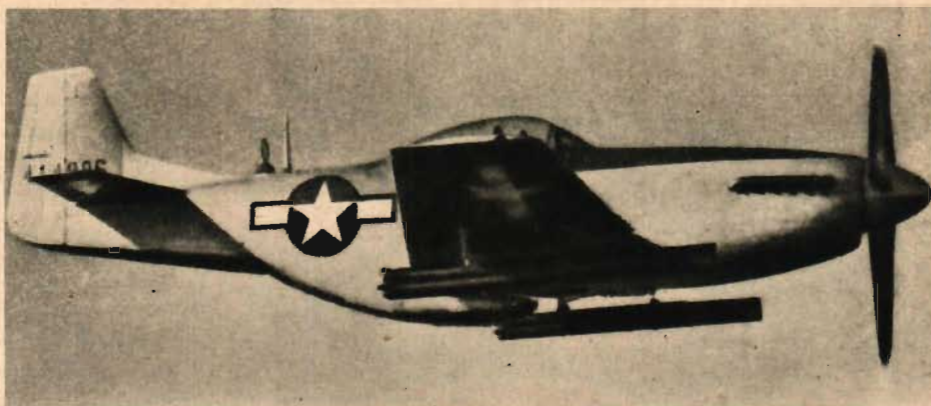
Den 7 augusti förra året satte engelsmännen in Typhoonjaktplan utrustade med raketvapen vid Avranches i samband med framryckningen under invasionen. Resultatet var att inte mindre än 82 stridsvagnar förstördes varjämte ytterligare 52 allvarligt skadades. Det är sannolikt att stora flygförband insattes vid detta företag, men det oaktat är siffrorna ett gott bevis på verkan och precision hos raketvapnet.

I Stockholms-Tidningen den 5 februari i år skildras hur brittiska flygförband anfaller tyska fartygskonvojer utefter norska kusten med raketprojektiler. Enligt artikeln utföres anfaller i flera vågor. Den första anfallsvågen riktar sig mot fartygens överbyggnader och däck i avsikt att tysta luftvärnet ombord. Bemannningarna vid luftvärnspjäserna påstås ofta gripas av panik och hoppa överbord när raketprojektilerna börjar spela runt omkring dem. I nästa våg sätts raketer in mot fartygens vattenlinje för att borra fartygen i sank. Det uppges, att fartygsförlusterna vid dessa anfall har varit stora och den tyska konvojtrafiken skall ha lidit allvarliga avbräck.

De allierade har publicerat åtskilliga uppgifter om ubåtar och andra fartyg som sänkts av flygplanraketer. Det första raketanfall som den amerikanska flottans flyg utförde, sände en stor japansk ångare till Stilla Havets botten. I ett annat anfall noterade två Grumman Avengers tre säkra träffar i en tysk ubåt.

I »Flying» har återgivits en statistik över flyganfall med raketvapen, som ett förband ur den 9. amerikanska taktiska flygkåren genomförde under en två månaders period förra året. Förbandet avfyrade 1.117 raketprojektiler under 323 flygningar. Resultatet var att 371 mål förstördes och 105 skadades. I nedanstående tabell har anfallens fördelning på olika mål sammanställts.

Denna resultattabell är av intresse för att belysa inte bara raketvapnets effektivitet utan även mot vilka mål raketer företrädesvis används. Anledningen till att så få fartyg förstörts, kan vara



Nästan alla engelska eller amerikanska jaktplan har vid något tillfälle utrustats med raketvapen. Här ovan en North-American P-51D »Mustang», utrustad med 6 st raketprojektiler av »bazooka»-typ, den samma f 8 som används av de amerikanska markstridskrafterna.

att det här är fråga om ett armésamverkande flygförband samt att den tyska sjöfarten i Nordsjön säkerligen haft en ringa omfattning. I stora flertalet fall är det fråga om ganska små mål, mot vilka bombfällningens precision ofta inte är tillräcklig. Framförallt syns fordon ha bekämpats med framgång.

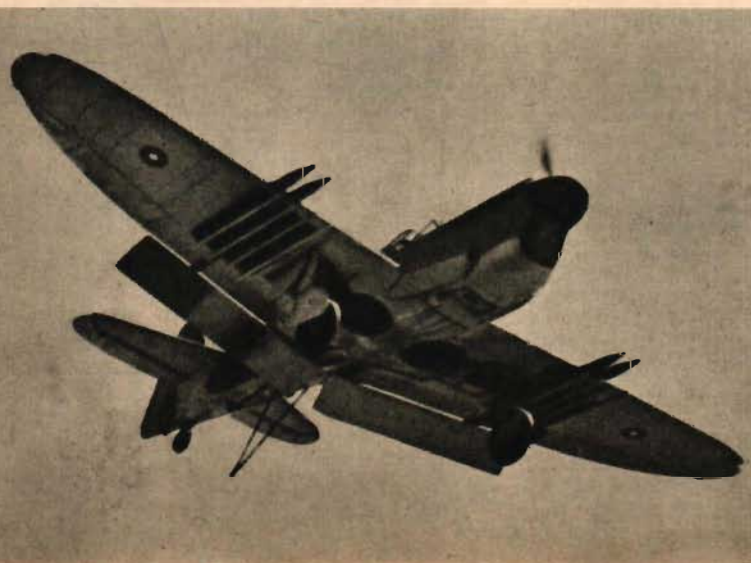
Slag av mål.	Antal mål som	
	förstördes	skadades
Lokomotiv	35	0
Stridsvagnar	85	29
Pansarbilar	15	1
Lastbilar	164	23
Artilleriställningar	19	6
Hangarer	9	5
Förrådsbyggnader, fabriker m. m. ...	6	4
Järnvägsvagnar	36	35
Fartyg	2	2
	371	105

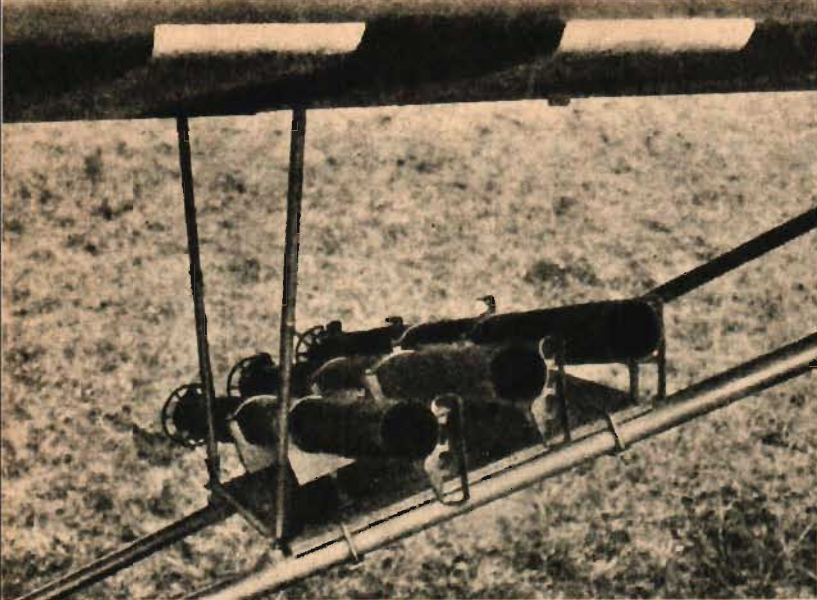
Utvecklingstendenser

Ovan har påpekats, att raketvapnen gentemot de vanliga eldvapnen har den fördelen, att de förra blir lättare och att påkänningarna på flygplanet vid skottlossningen blir mindre. Inom tekniken får man emellertid ingenting till skänks. Raketprojektilernas lägre hastighet jämfört med artilleriprojektilens medför en kraftigt krökt projektilbana, vilket särskilt på stora skjutavstånd komplicerar riktningen. Vidare blir vindens inflytande på projektilen avsevärt, varigenom träffsannolikheten minskas. En annan faktor som ökar spridningen är att drivladdningen förbrinner under projektilens väg i luften. Detta har till följd att projektilens tyngdpunkt flyttar sig och projektilen blir mer och mer framtung allteftersom förbränningen fortskrider. Detta förhållande skapar vissa svårösta ballistiska problem.

Krutet är ingalunda idealiskt som drivladdning för raketprojektiler. Det torde vara praktiskt taget omöjligt att framställa en krutladdning som förbrinner fullt likformigt från skott till skott.

En raketbeväpnad Fairey »Firefly», baserad på det brittiska hangarfartyget HMS Indefatigable, som opererar i Stilla havet. »Firefly»-plan med raketer har speciellt insatt mot oljeraffinaderier på Sumatra.





Även de lätta artillerieleddningsplanen av »gräshoppstyp» är utrustade med raketvapen. Här ovan en Piper »Cub» med 6 st »bazookas», monterade tre och tre under varje ving på en platta mellan vingstöttorna.

FLYKTINGT SETT...

Forts. fr. sid. 16.

tryckt sitt ogillande av barnavårdsnämndens förslag att förlägga en barnkoloni till Edeby framhåller, att sport- och privatflyget snart tvingas flytta från Bromma, som blir för trångt, när trafikflyget börjar komma igång på allvar. Och då står Skå-Edeby i högtur, säger Bertil, eftersom det knappast finns något annat fält i stadens närhet. Ett mycket glädjande uttalande. Skå-Edeby är ju reserverat för flygändamål och då bör det naturligtvis också användas för sådant. Brommachefen är f. ö. också inne på FLYG:s tidigare tanke att kombinera sportflygfältet vid Skå-Edeby med ett fritidsområde med badstrand, campingplats för scouting och friluftsliv m. m. Med några

klubbkonade lokaler, hangarer, serveringslokal, hopptorn, solplage m. m. kommer Skå-Edeby att bli vad det svenska sportflyget i många fredsår före den stora världsbranden gått och längtat efter. Heja, Bertil Florman och heja Stockholms stad!

158 FRÄMMANDE FLYGPLAN nödländade, nedsköts eller störtade under 1944 på svenskt territorium. 119 st var amerikanska, 20 st engelska och 19 st tyska. Av de 126 nödländade planen var 104 amerikanska, 6 engelska och 16 tyska. 7 st flygplan — 3 st amerikanska, 2 st engelska och 2 st tyska — nedsköts av svenskt luftvärn och 25 st — 12 st amerikanska, 12 st engelska och 1 st tyskt — störtade. De 158 främmande flygplanen hade sammanlagt 1 164 mans besättning, varav 1 031 amerikaner, 97 engelsmän och 36 tyskar. Av dessa undslapp 1 083 oskadade, 44 var skadade och 37 dödades. Av de sistnämnda var 21 engelsmän, 15 amerikaner och 1 tysk. Tilläggas bör, att av de som tyskar betecknade 36 besättningsmännen var egentligen endast 17 tyskar i egentlig mening. Av de övriga 19 var 17 st ester, 1 dansk och 1 lett, vilka flytt ur tysk tjänst. Även några av tyskarerna var desertörer. Några av »engelsmännen» var kanadensare eller nya zeeländare. Ett mindre, okänt antal engelska och amerikanska flygare hoppade ur sina plan före störtningen men kunde senare ej anträffas. De har eventuellt omkommit på svenskt område; kanske i havet. Uppgifterna har sammanställts av Svenska Dagbladet.

FLYGANDE KONGRESS håller man tydligen på att få i USA. Nyligen bildades nämligen kongressens flygklubb och den hade till den 19 mars fått 91 medlemmar, bland dem flera stycken över 60 år. Många av medlemmarna är gamla erfarna flygare med egna flygplan men många också nybörjare. Klubben har för avsikt att göra den amerikanska kongressen till världens mest flygsinnade folkrepresentation och bli en *Henry Wallace*, handelsministern, tänker lära sig flyga men ännu så länge finns det ingen enda senator i medlemsförteckningen. De kanske inte har tid för allt pratande. När kommer svenska riksdagens flygklubb? Om någon skulle kunna få

Detta medför en viss spridning, som icke är önskvärd. De krigförande har försök i gång för att ersätta krutet i raketprojektiler med drivmedel som förbrinner jämnare och ger större hastighet än en krutladdning. Vissa flytande bränslen av ungefär det slag, som används i det tyska V 2-vapnet, är i dessa hänseenden betydligt bättre. Å andra sidan lämpar de sig emellertid inte för användning i projektiler som i stora mängder skall medföras i flygplan, bl a på grund av sin lättflyktighet.

Det förhållandet, att det erfordras lika många utskjutningsanordningar som antalet raketprojektiler innebär också en viss begränsning. Det är emellertid sannolikt ingen större svårighet att konstruera en automatisk omladdningsanordning för raketprojektiler, därest flygplanet från början bygges för att medföra dylika. Man kan där förutse att automatiska raketprojektilvapen inom en snar framtid skall komma till användning.

Ingen torde kunna bestrida att raketvapnet ökat flygets effektivitet och vidgat dess användningsområde. Ännu återstår emellertid mycket innan det nya vapnet nått sin fulländning. Det sista ordet är ännu inte sagt om raketvapnet i flygkriget.

igång den, så vore det flygsinnets förnämste ambassadör i landet, *Hans Ostelius*, och känner vi honom rätt, så får den amerikanska kongressens flygklubb snart konkurrens av svenska riksdagens flygklubb. Och sedan får vi kanske se hr Paulson i Arlöv och andra hedervärda riksdagsfarbröder landa på riksdagshusets platta tak med sina helikoptrar utan rädsla för att skägget skall trassla in sig i rotorn.

SOVJET KOMMER INTE — av allt att döma — att tillåta, att andra nationers trafikflygbolag flyger över ryskt territorium och ännar tydligen ej heller delta i det internationella flygtransportsystemet efter kriget, förklarar biträdande amerikanska handelsministern *William A. Burden*, vilken var amerikansk delegat vid Chicago-konferensen i höstas, där Sovjet som bekant inte lät representera sig. Mr Burden förklarar också, att de meningsskiljaktigheter som fanns vid flygkonferensen berodde på de olika nationernas erfarenhet av de gångna årens världshandel i stort.

Bastin.

J
9

Färdiga
för
Putsning

J
21

Gjutna
i
Lättmetall

Endast 14 dagar REKLAM- ERBJUDANDE

- | | |
|---|----------------|
| ☐ SAAB-21 ca 12 cm | Kr. 2:- |
| ☐ J-9 | Kr. 2: 90 |
| ☐ J-22 | » 2: 90 |
| ☐ J-20 | » 2: 90 |
| ☐ B-17 | » 3: 15 |
| ☐ B-18 | Kr. 3: 50 |
| ☐ Stång + | |
| ☐ Aakfat | » 2: 25 |
| ☐ Stång + | |
| ☐ Platta | » 2: 50 |

Var god sänd omg. mot postförskott det av mig korsade.

Namn

Bostad

Adress

Skriv tydligt eller texta!

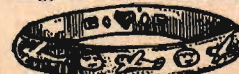
MODELLTJÄNST • Värnamo

LUFT- BEVAKARE

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

”Luftbevakarnas kamratering”

vilken bevisar, att Du tillhört luftbevakarelliten o. att även Du fullgjort Din beredskapsplikt.



Äkta kontrollerat
SILVER

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

Till **Guldméd G. Bergman - Avd. FL**
Strålgatan 11 - Lilla Essingen

Härmed rekvideras st »Luftbevakarnas Kamratering» à Kr. 4:25 att sändas frakt- och portofritt mot postförskott.

Ringmått nr (ell. pappersremsa bif.).

Namn

Bostad

Postadress

Obs! Uppgiv ej fältpostnummer Flyg



Av ingenjör KARL-ERIK SANDBERG

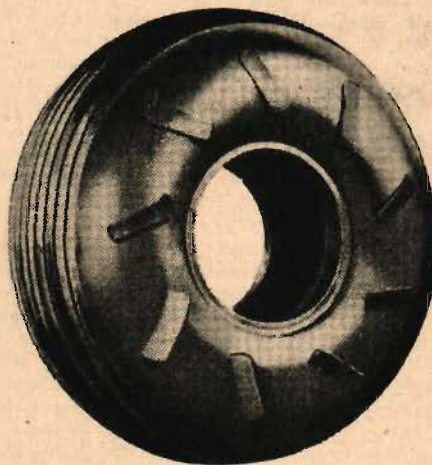
SJÄLVROTERANDE HJUL MINSKAR RINGSLITAGE

Det har länge varit ett av flygets — och di dessa gummiransonerings dagar numera även gummiindustrins — önskemål att minska åtgången på flygplandäck. Ringslitaget har i och med att flygplanen ökat i storlek och vikt samt fått allt större landningshastighet börjat anta oroväckande proportioner.

Slitaget på däckan beror inte enbart på mer eller mindre kraftig bromsning under markkörning. Huvuddelen av förslitningen och största orsaken till kassation av flygplandäck får nog hänföras till slitaget i själva landningsögonblicket. Då däckan kommer i kontakt med marken uppstår genom friktion (innan hjulet börjat rotera) en mycket kraftig avhyvling av slitbanan på däckan. Den som stått på Bromma och sett de stora fyrmotoriga flygplanen landa med gummiosande röksvansar efter hjulen förstår mycket väl att slitaget vid en landning kan räknas i hela kilogram gummi. Det är inte alls ovanligt att man måste byta däck på en flygande fästning redan efter 25 landningar på betongbana. Avslitningen av gummi blir dessutom inte jämnt fördelad runt hela däckan utan koncentrerad på en mycket kort sträcka av slitbanan. Däckan blir faktiskt nästan plant i den punkt som först kommer i kontakt med marken. Följden blir att hjulet inte längre är utbalanserat, vilket kan medföra ganska svåra vibrationer i landstället efter lättningen vid påföljande start, då hjulen roterar med stor fart. Särskilt när det gäller stora flygplan med stora dimensioner på däckan är man mycket noga med hjulens utbalansering. Det enda sättet att lösa detta problem är naturligtvis att före landningen sätta rotation på hjulen så att de kommer upp i samma periferihastighet som flygplanets landningshastighet. Att man ännu inte kommit fram till någon fullt tillfredsställande lösning beror nog till stor del på att man dragit sig för den viktökning som en särskild drivanordning skulle betyda.

Nu har man emellertid tagit ett steg mot lösningen av problemet i och med att det självroterande däckan konstruerats. Enkelt och sinnrikt: man har placerat en rad in- och utfällbara klaffar på sidorna av ett vanligt flygplandäck. Klaffarna, gjorda av samma material som däckets väggar, av väv och gummi, är fästsatta på sådant sätt att de på den undre halvan av däckan befintliga klaffarna grips och fälls ut av fartvinden, medan de som för tillfället befinner sig på den övre halvan pressas in mot däckets sida. På detta sätt låter man alltså fartvinden sätta i gång hjulen då landstället före landningen fälls ut.

Klaffarna är utförda så att de då hjulet står på marken av sig själva fjädrar in och håller sig tryckta mot däckets sidor. Denna egenskap hos klaffarna har inte tillkommit enbart ur skönhetssynpunkt utan är tvärtom ganska viktig. Om klaffarna vore utfällda när flygplanet står på marken skulle ev snö och lera el dyl lägga sig



Ett modernt flygplandäck med 9 klaffar på var sida. Viktökningen genom klaffarna blir endast 920 gram.

VAD FORDRAS AV EN FLYGMOTOR?

En flygmotor är inte endast ett kolvmaskineri, som vrider runt propellern och som man enkelt och lättfattligt skruvar fast i motorfundamentet på ett flygplan. I själva verket är flygmotorn en lika specifik maskintyp som t. ex. marinmotorn i en båt eller ett ånglokomotiv. Det skulle nog inte löna sig att montera in en flygmotor i en bil och man kan ju knappast tänka sig motorer av biltyper i motorfundamenten på t. ex. DC-3:an.

Flygarnas allmänna och speciella fordringar på sina motorer skiljer sig ofta avsevärt från vad man brukar kräva av andra motortyper. Vid konstruerandet av en flygmotor är man också tvungen att ta hänsyn till flera problem som hänger samman med att motorn skall användas just i flygplan.

Motorn måste ha låg vikt i förhållande till effekten. För moderna flygmotorer håller sig vikten mellan 0,5 och 1 kg per hästkraft. Vid jämförelse med de ca 5 kg per hästkraft, som en vanlig bilmotor håller sig med, måste man medge att flygmotorn ligger långt före i detta avseende men man märker tydligt viktskillnadens inverkan på material- och arbetskostnaderna på motordelarna. En flygmotor är dyr!

Motorn måste tåla hög belastning. Ur en bilmotor tar man normalt inte ut mer än en tredjedel eller ännu mindre av maximala effekten och i allmänhet är nog resorna kortare än ett par hundra kilometer per gång. En flygmotor körs vid marschfart normalt med 50—70% av maximeffekten och därtill belastas den fullt vid varje start.

De motortyper som närmast kan jämfö-

mellan klaffarna och däckan samt hindra att klaffarna på den övre däckshalvan fälls in av fartvinden — med påföljd att det inte skulle bli någon nämnvärd rotation på hjulet. Prov och undersökningar med fasta, ej infällbara klaffar har visat att dessa inte är på långt när så effektiva som den infällbara typen.

Provflygningar med däck av dimensionen 17"×16" med och utan klaffar visade att klaffdäckan tålde över dubbelt så många landningar som de andra. Det är dock klart att man inte med enbart klaffarnas hjälp kan driva upp rotationen på hjulen så mycket att den motsvarar flygplanets landningshastighet. Om så vore fallet skulle däckens livslängd säkerligen bli flera gånger längre.

En annan fördel med denna rotation på hjulen före landningen är att påkänningarna på landstället vid landningsstöten minskas. Piloter som flugit med de nya däckan påstår också att landningarna blir betydligt mjukare än man kan åstadkomma med extrema lågtrycksdäck.

ras med flygmotorer ifråga om belastningsförhållanden är stridsvagns- och traktormotorer. Det är betecknande att en av de amerikanska »flata fyrorna» tillverkas av en traktorfabrikant, som i stor utsträckning använder samma delar i sina traktor- och flygmotorer.

Innan en flygmotor godkänns måste den genomgå omfattande »typ-prov». Som exempel på dessa provs hårdhet kan nämnas amerikanska flygvapnets fordringar för godkännande: Under dessa typprov skall motorn bli köras oavbrutet under 150 timmar, varav 50 tim med nominell effekt och 10 tim med starteffekt; resten av tiden körs motorn med marscheffekt. Därtill kommer hårda accelerationsprov.

Atlantflygningar och nonstopflygningar på hundratals mil är ju vardagsmat numera för det moderna flyget och mången tror nog att sådana innebär hårda påfrestningar för motorerna. Detta är emellertid ett misstag ty aldrig mår en flygmotor så bra som då den får gå med måttlig, konstant effekt under långa perioder. Flygmotorer som går på linjer med många och tätta mellanlandningar slits mer än »atlantmotorer» och kräver tätare översyner.

Motorn skall arbeta tillfredsställande på alla förekommande flyghöjder. Motorn i en flygande fästning till exempel startar vid havsytans nivå för att kanske omedelbart stiga till 10 000 m höjd, där atmosfärtrycket är mindre än tredjedelen mot vid marken. Detta ställer stora krav på motorkonstruktören men kanske ännu större krav på dem som konstruerar motoranläggningen — olje- och bränslesystem, tändsystem, kyl-
(Forts. på sid. 24.)

D-utbildningen kommer?

Ändamålet med statsunderstödet till segelflyget är ju att få fram ett lämpligt urval för flygvapnets rekrytering av flygande personal. Men för att flygvapnet skall få nytta av de segelflygutbildade pojkarna måste de ha grundligare utbildning än den som Allebergsskolan och flygklubbar ger fram till S-certifikat, ev. med ett silver-C som prydnad på det stolta segelflygarbröset. Särskilt ur flygvapnets synpunkt har den statsunderstödda segelflygverksamheten alltså hittills gett otillfredsställande resultat.

1942 års flygutredning föreslog att »en D-utbildning borde komma till stånd för att giva det statsunderstödda privatflyget möjligheter att frambringe det urval av lämpliga segelflygare (200 per år), som skulle utgöra rekryteringsgrunden för flygvapnet vid uttagning av flygförare». Remissmyndigheterna och departementschefen insåg D-utbildningens betydelse och var eniga om att den borde komma till stånd.

Chefen för flygvapnet har nyligen i en underdånig skrivelse till Kungl. Maj:t föreslagit att en försöksutbildning i liten skala anordnas i sommar i flygvapnets regi. Först med en högre segelflygutbildning kan den statsunderstödda glid- och segelflygut-

bildningen få någon direkt militär nytta, säger CFV bl. a. och fortsätter längre fram: Det vore av stor betydelse att få undersöka värdet av en högre segelflygutbildning. En sådan i begränsad omfattning och på försök borde därför komma till stånd redan under instundande sommar för att få utrönt om den av 1942 års flygutredning föreslagna vägen för rekrytering av den flygande personalen från segelflygare är lämplig och om avgångsprocenten vid aspirant- och flygreservskolorna därigenom kan minskas.

CFV föreslår att försökskursen anordnas tiden 11/6—12/7 och förläggs till F 20, Uppsala. Flygtjänsten skulle bedrivas vid Sundbro (6 km från F 16 depå). Uppsalaslätten har goda termikförhållanden och är lämpad för utelandningar. Elevernas antal föreslås till 20 (10 avsedda för antagning till aspiranter och 10 till värnpliktiga flygförare). Elev måste ha minst C-diplom. Chef för denna utbildning skulle bli chefen för F 20 major Grels Næslund. Personal: 6 flyglärare (3 från KSAK och 3 från flygvapnet) Markpersonal skulle tas från F 16.

Den flygande materielen föreslås bli följande: 5—6 st motorflygplan ur FV, varav

Chefen för flygvapnet har gått till kungens för att i sommar få anordna en försökskurs i högre segelflygning. — T v en av de föreslagna flygplantyperna vid kursen, Fi-1, med en rad Weihe i bakgrunden. — T h den blivande kurschefen, major Grels Næslund.



2—3 st. Sk 12 för bogsering av segelplan, 2 st instrumentflygplan av typ Sk 14 och 1 st Sk 12 för avancerad flygning; 12 st segelplan, varav 3 st Grunau Baby (2 från KSAK och 1 från FV), 3 st Weihe (FV), 2 st Fi-1 (från KSAK, om de kan bli disponibla) och 4 st Kranich (1 från KSAK och 3 från FV).

Varje elev beräknas få 20—25 tim flygtid, därav 7—8 tim i motorplan. Viss motorflygutbildning har ansetts nödvändig för instrument- och avancerad flygning.

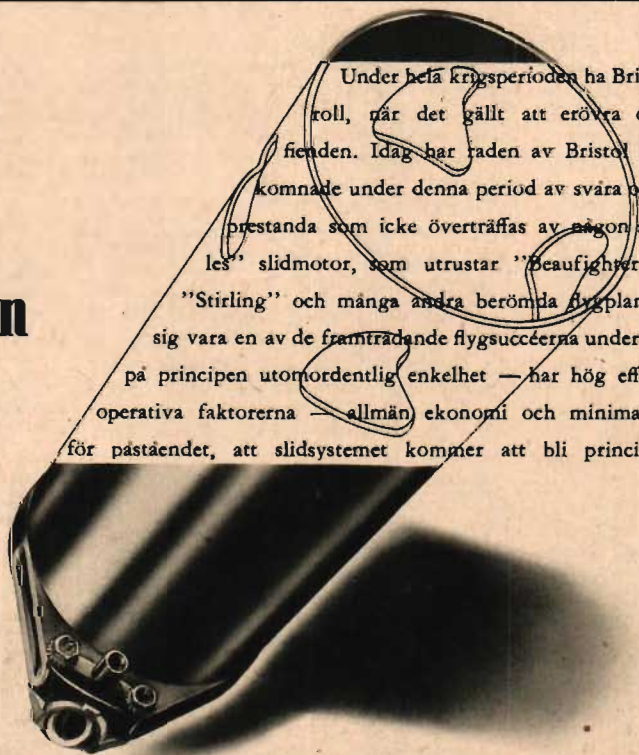
Försöksutbildningen föreslås bli kostnadsfri för eleverna. Endast om det blir oundgängligen nödvändigt bör KSAK ha rätt att ta ut en mindre avgift för att minska försäkringskostnaderna.

Inom KSAK har man gjort en förundersökning om intresset bland kvalificerade ungdomar för en sådan högre kurs sommaren 1945. Vid ansökningsstidens utgång hade 110 ansökningar inkommit. Vid granskning av dessa inom FV har 45 ynglingar befunnits ha lämplig ålder och beräknas före kursens början komma att få den erforderliga skolorbyggnaden för antagning till fortsatt utbildning i flygvapnet.

fem års strids- förhållanden

fullkomnade dessa
flygmotorer

Under hela krigsperioden ha Bristol flyglidmotorer spelat en huvudroll, när det gällt att eröbra och behålla flygöverlägsenhet över fienden. Idag har raden av Bristol slidmotorer — förbättrade och fullkomnade under denna period av svåra och påfrestande stridsförhållanden — prestanda som icke överträffas av någon annan flygmotor i världen. "Hercules" slidmotor, som utrustar "Beaufighter", "Halifax III", "Lancaster II", "Stirling" och många andra berömda flygplan i främsta stridslinjen, har bevisat sig vara en av de framträdande flygsuccéerna under kriget. Bristol slidmotor — baserad på principen utomordentlig enkelhet — har hög effekt i förhållande till de väsentliga operativa faktorerna — allmän ekonomi och minimal översyn — ett logiskt underlag för påståendet, att slidsystemet kommer att bli principen bakom framtidens kraftkälla.



Denna illustration visar den enda i cylindern befintliga sliden... grundläggande konstruktiv egenskap som bidrar till slidsystemets enkelhet och effektivitet.

Bristol

...flygplan och motorer, berömda i krig eller fred

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

SENSATIONELLA SEGELFLYGNINGAR

Höjden av vad man kan nå i enbart termik — ungefär så lyder meteorolog TAGE SVENSSONS värdesättning av Fägerblads, Bergmans och Wennerströms höjrekordflygningar i fjol. Här behandlas de två sistnämnda stjärnflygningar och därmed är meteorolog Svenssons högst intressanta artikelserie »Väderlekstjänsten på Alleberg 1944» avslutad.

BERGMANS och WENNERSTRÖMS flygningar den 29.7.1944

Lufttrycksfördelningen den 29 juli var liksom i föregående fall mycket flack över hela landet. Vindarna var därför svaga och starkt lokalbetonade. På grund av den starka uppvärmningen under dagen utbildades ett svagt lågtryck, vilket kl 1400 låg med sitt centrum över södra delarna av Västergötland. En svag diskontinuitetslinje kunde också konstateras utefter linjen Ystad—Feringe—Uddevalle. På östsidan av denna härskade en huvudsakligen sydostlig strömning och på västsidan en huvudsakligen västlig strömning. Även om strömningarna var svaga kom det dock till kraftig cumulonimbusbildning under dagen längs diskontinuitetslinjen med följande åska.

Från den 29 juli föreligger två temperatursonderingar, nämligen en från Torslanda kl 0800 och en från en plats belägen i inlandet uppgivet mitt emellan Göteborg och Falköping kl 0440. Med undantag av de under 300 m är temperaturskillnaderna mellan de båda sonderingarna på alla höjder mindre än 2° C. De under 300 m påverkas ju direkt av marken. Inlandsstationen uppvisar sålunda en helt normal markinversion bildad genom markens avkylning under natten. Denna försvann givetvis ganska snart efter soluppgången. Av den goda samstämmigheten mellan temperaturerna på höjden torde man emellertid utan att göra sig skyldig till något större fel kunna anta att temperaturerna över Alleberg måste vara desamma, allra helst som en enhetlig luftmassa låg över området under hela dagen. För beräkningen av uppvindarna i fortsättningen har därför temperaturuppgifterna från Inlandsstationen använts.

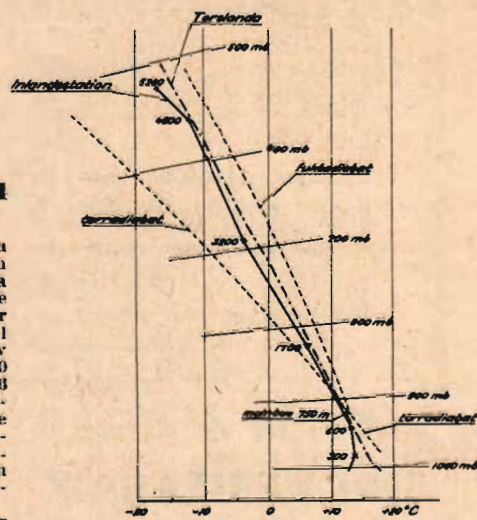
Temperaturgradienterna är mellan 300 och 600 m 0,30. Även här torde markens inflytande göra sig gällande. Mellan 600 och 1.700 m är temperaturgradienten 0,78, mellan 1.700 och 3.200 m 0,70, mellan 3.200 och 4.800 m 0,50 samt mellan 4.800 och 5.200 m 0,92. Vid starten från Alleberg var lufttrycket där 977 mh, fuktigheten 78 % och temperaturen 17,8° C. Med ledning av dessa värden kan molnbasen

beräknas ligga på ca 750 m. Uppvindarna har beräknats endast för höjder över 1.000 m för att vara helt säkra på att temperaturerna är opåverkade av marken. Den beräknade uppvinden uppgår på 1.000 m till ungefär 3 m/sek. Med höjden ökar den sedan till ungefär 8 m/sek på 3.500 m. På grund av den mindre temperaturgradienten mellan 3.200 och 4.800 m avtar styrkan till omkring 6 m/sek på den sistnämnda höjden, för att sedan åter öka till 8 m/sek på 5.200 m. Högre upp sträcker sig tyvärr inte temperatursonderingen. Med tanke på den stora temperaturgradienten mellan 4.800 och 5.200 m kan man emellertid vänta en stark ökning av uppvindsstyrkan.

Uppvindsstyrkorna från flygningarna har liksom i föregående fall hämtats ur barogrammen, där stighastigheterna ökat med 0,7 d v s med flygplanet relativt villkorligt valda sjunkhastighet. Både Bengt Bergman och Arne Wennerström flög Welhe.

Enligt fanjunkare Bergman låg molnbasen på 700 m, d v s något lägre än beräknat. Denna lilla skillnad förändrar fuktadlabatens läge mycket obetydligt och har därför knappast något inflytande på den teoretiska beräkningen av uppvindarnas styrka. Urkoppling skedde på ca 643 m höjd och termikavslutning nåddes omedelbart. Denna tappades efter en stund men återupptogs nästan omedelbart. Flygningen företogs därefter hela tiden i moln upp till topphöjden på ca 6.200 m.

Kurvorna över beräknad uppvind och uppvinden enligt Bergmans barogram visar god överensstämmelse. Upp till 2.000 m sammanfaller t o m de båda kurvorna i det allra närmaste. Man skulle därav kunna dra den slutsatsen att Bergman flugit med en sjunkhastighet relativt luften av just 0,7 m/sek. Vid beräkningen av uppvinden ur stighastigheten enligt barogrammet ökades ju stighastigheten med 0,7 m/sek, vilket antogs vara flygplanet sjunkhastighet relativt luften. Med höjden går kurvorna emellertid alltmer isär även om de fortfarande i stort sett löper



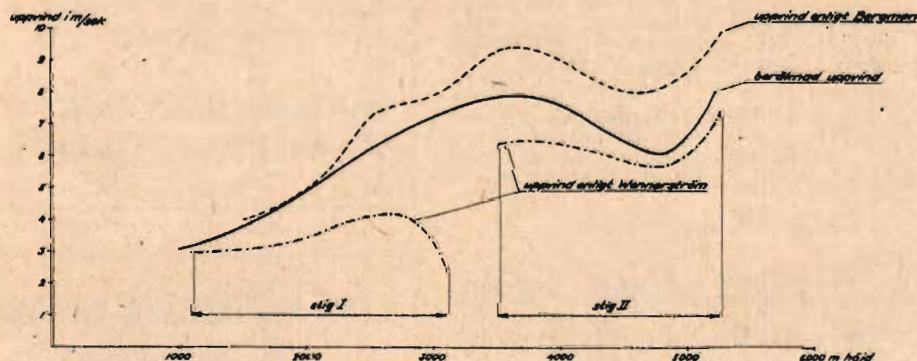
Temperatursonderingar den 29 juli 1944 från Torslanda kl 0800 samt från en station mellan Torslanda och Alleberg kl 0440.

parallellt med varandra. Skillnaden mellan 4.500 och 5.000 m uppgår till inte mindre än 2 m/sek. Uppvinden enligt Bergmans barogram måste anses som riktig då den ju uppmätts direkt. I stället måste kurvan för beräknad uppvind parallellförskjutas uppåt med ett värde motsvarande minst 1,3 m/sek. Orsaken till denna felaktighet i beräkningen kan ha varit att termikblåsan startat från marken med en högre temperatur än 17,8° C. Det förefaller i hög grad sannolikt att kurvan över beräknad uppvind måste förskjutas uppåt med en t o m högre siffra än 1,3 m/sek. Isbildningen uppgick nämligen till 3—4 cm, varför sjunkhastigheten relativt luften måste bli mer än antagna 0,7 m/sek. Först på ca 6.200 m har stigningen avbrutits, möjligen på grund av alltför stark isbildning samt syrebrist. Efter glidflygning ned till omkring 4.600 m har ny termikanslutning uppnåtts, vilken emellertid ej ledde till samma höjd som i första fallet.

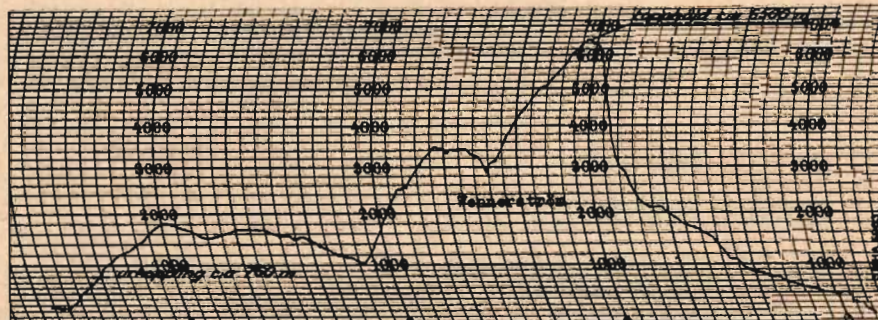
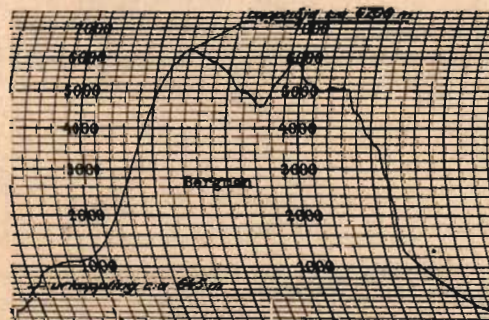
Löftnatt Wennerström startade ungefär samtidigt som Bergman. Urkoppling skedde på ca 700 m höjd. Molnbasen låg emellertid något högre eller på omkring 800 m. Termiken efter urkopplingen var relativt svag. På ca 1.800 m släpptes därför kontakten ned den första termikblåsan. Då det emellertid på något avstånd syntes starkt upptornade cumulonimoln sattes kursen dit. Kontakt med dessa nåddes ungefär 10 km söder om Falköping och stigningen började på omkring 1.000 m höjd, vilket framgår av en tydlig klycka i barografkurvan. Stigningen upp till topphöjden, ca 6.500 m, ägde rum inom samma moln men den skedde i två etapper genom att flygplanet på ca 3.200 m höjd råkade komma

(Forts. på sid. 25.)

Bergmans och Wennerströms flygningar den 29.7.



T v jämförelse mellan beräknad uppvind och uppvinden enligt barogram från Bergmans och Wennerströms flygningar. — Nederst t v Bergmans barogram och t h Wennerströms.



CYRUS BENGTSSON
RÖRLEDNINGSFIRMA
Arboga Tel. 304

Utför värme-, vatten- och avlopps-
ledningar. Av Kungl. Flygförvalt-
ningen antagen entreprenör för
installation i monteringshall och
oljeförråd vid Centrala Flygverk-
staden, Arboga.

Griph & C:o
SNICKERIFABRIK

Arboga

Utför alla slag av snickerier
såsom

**BYGGNADSSNICKERIER, MÖB-
LER, SÄVÄL FINARE SOM
ENKLARE**

Leverantör till Flygvapnet.

Prisförfrågningsur besvaras omgående
Rikstelefon 3 99

Linköpings
RÖRLEDNINGSAFFÄR

Magasinstorget 4, tel. 1433 - 2194

UTFÖR

*värme-, gas-, vatten-
och avloppsledningar såväl ny-
anläggningar som reparationer*

Välsorterat lager av rör
och sanitetsgods

Civilingeniör
Axel H. ÅBERG
Platensgatan 23 — LINKÖPING

Utför

VÄG- och
FLYGFÄLTARBETEN samt
IDROTTSANLÄGGNINGAR

VAD FORDRAS AV EN...

Forts. fr. sid. 21.

system etc. Dessa utsätts för allehanda spe-
cialpåfrestningar vid flygning på stora
höjder.

En flygmotor måste ofta arbeta vid sto-
ra temperaturskillnader. Även om ljumma
sommarrindar råder på marken så härskar
i alla fall arktisk kyla på stora höjder. En
temperaturskillnad på 60—70°C är ingen-
ting ovanligt. Vidare är det numera ofta
så, åtminstone vad det gäller långtrans-
portflyget, att start- och landningsplatser-
na befinner sig i helt olika klimatiska zo-
ner med åtföljande stora temperatur- och
fuktighetsskillnader.

Flygmotorn måste arbeta säkert vid snab-
ba växlingar och stora skillnader i effekt.
Under strid med jaktflygplan t ex växlar
effekten ofta mellan tomgång och fullgas
på några få sekunder. Med tanke på att
fullgas oftast betyder en effekt på 1000—
2000 hk förstår man att påfrestningarna
blir mycket stora. Accelerationsförmågan
hos motorn är en viktig detalj för jaktfly-
garen.

Flygmotorn bör vara enkel att justera
och göra översyner på. Numera fordrar
man att ett motorbyte inte skall ta längre
tid än någon timme, ja mindre ändå. Detta
krav berör dock mera den som konstruerar
motorinstallationer än konstruktören för
själva motorn. Men även på honom ställs
stora krav. För att t. ex. ta bort en cylin-
der på en stjärnmotor skall man inte be-
höva röra de andra cylindrarna.

Flygmotorns delar måste vara starka.
Som exempel på vad de olika delarna i en
motor får utstå kan nämnas att en ventil
öppnar och stänger 1200 gånger i minuten
vid 2400 varv/min och att tryckkraften
på kolven vid varje arbetsslag uppgår till
c:a 7 ton. Förstklassigt material och fram-
för allt en med hänsyn till utmattningspå-
känningar väl genomtänkt konstruktion är
grundvillkor för att en flygmotor skall vin-
na fackmännens bevägenhet.

Förutom alla dessa egenskaper kräver
man att motorn är lättstartad, går snabbt
att köra varm, är bränsleekonomisk, har
effektiv smörjning, har tillräcklig kylning
under vitt skilda förhållanden samt kan
uppnå full effekt i alla möjliga flyglägen
— allt krav som konstruktörerna av själva
motorn och konstruktörerna av motoran-
läggningen måste uppfylla i samarbete.

NORRKÖPINGS FLYGKLUBB har bekym-
mer för sin hangarfråga och nu finns ingen
hangar för klubbens fem segel- och tre glid-
flygplan. Klubben har därför vänt sig till
ledande kommunalråd i Norrköping och dis-
kuterat möjligheterna för att erhålla kommu-
nalt anslag för uppförande av en hangar för
segel- och glidflygplan. De vidtalade kommu-
nalsmännen har därvid ställt sig synnerligen
välvilliga till klubbens önskemål och visat stor
förståelse för betydelsen av den verksamhet
klubben hittills bedrivit.

En för klubbens syften ändamålsenlig och
tillfredsställande hangar beräknas kosta med
värmeanläggning 89.000 kronor. I beräkning-
arna ingår då kostnaderna för bl a ett mindre
garage. Ett statsanslag på 12.000 kronor är
reserverat för klubben, varför det belopp som
nu måste anskaffas utgör 77.000 kronor. I
skrivelse till stadsfullmäktige i Norrköping
har klubben nu anhängit om ett anslag från
staden på detta belopp och klubbens fram-
ställning har som motion upptagits av åtta
olika stadsfullmäktigeledamöter från olika
partier.

R. H.

Bygg
replikamodeller

Det är både roligt, lätt och lärorikt.

Nytt i M. C.-serien

J 21 skala 1: 50. Pris kronor 2: 50
1: 100 1: 50

Skriv efter vår katalog som sändes mot
25 öre i frimärken.

MODEL-CRAFT
Kungsgatan 7 Malmö

MODELL-LISTER
och SPRYGLAR

färdigsågade. Sänd mall ritad på
papper och vi sågar till billigt pris.

NILS HJELMÉRUS BÅTBYGGERI
BROKIND TELEFON 13

HOLMS
MASKINFABRIK

SÖDERTÄLJE

Arbetar för Flygvapnet.

Tel. 33 440

MASKINTILLVERKNING
och PRECISIONSARBETE

A.-B. ERIKSSON & STARKS
MEK. VERKSTAD

ULVSUNDA - Tel. 25 6133, 25 9466

★

Leverantör till Flygvapnet av vinsch-
aggregat för start av segelflygplan

SENSATIONELLA...

Forts. fr. sid. 23.

utanför uppvindsområdets kärna och hamna i fallvindarna i molnets utkanter. Under den första etappen (stig I) syns överensstämmelsen mellan beräknad uppvind och upp vinden enligt barogrammet vara dålig. I realiteten har flygplanet redan på 2.500 m råkät in i fallvinden. Upp till denna höjd märks emellertid en viss överensstämmelse mellan de båda kurvorna. Flygplanets sjunkhastighet relativt luften har emellertid varit avsevärt större än antagna 0,7 m/sek. Överensstämmelsen mellan de båda kurvorna under andra etappen (stig II) är väsentligt bättre. Även om sjunkhastigheten även här överstiger 0,7 m/sek betydligt, allra helst som kurvan över beräknad uppvind måste parallellförskjutas något uppåt. Samstämmigheten mellan av Bergman och Wennerström konstaterade upp vindstyrkor under denna senare etapp är påfallande. Bergmans flygning utfördes hela tiden i omedelbar närhet av Alleberg. Han landade endast 7 km från startplatsen. Wennerström fick anslutning 10 km söder om Falköping och kom ur moln över sydöstra spetsen av Vänern. Han landade sedan vid Eks kyrka, ca 60 km norr om Alleberg. Under stigningen har han alltså drivit mot nordväst och passerat det område inom vilket Bergman flugit. Temperaturförhållandena på höjden ha alltså under dessa båda flygningar varit i det allra närmaste lika, vilket förklarar samstämmigheten i de konstaterade upp vindarna. Wennerström nådde inte toppen av molnet, utan flygningen måste avbrytas på grund av isbildning och syrebrist. Molnet bestod på topphöjden emellertid av iskrystaller, varför han måste ha befunnit sig i stället av ett cumulonimbusmoln. Det kan därför ifrågasättas om stigningen hade kunnat fortsätta så många hundra meter ytterligare även om flygplanet varit utrustat med syrgasapparat och avsningsanordning.

Sammanfattning

Med de under sommaren 1944 utförda höjdflygningarna kan man säga att svenska segelflygning lämnat försöksstadiet bakom sig. De svenska segelflygarna har visat sig besitta en hög grad av kunskande och när det gäller termikflygning är de utan tvekan av internationell klass. Det torde kunna ifrågasättas om inte de uppnådda höjderna representerar maximum av vad man kan nå med enbart termik. Alla dylika flygningar måste ju företas i moln, där isbildningen alltid är mycket besvärande. Denna verkar i hög grad nedsättande på flygplanets aerodynamiska egenskaper och prestanda, varför man kan sätta en höjdgrens, över vilken flygplanet ej kan nå utan mycket stora risker både för förare och materiel. En del av dessa risker kan givetvis elimineras medelst avsningsanordningar för vingprofil och instrument. Dessa i sin tur försämrar emellertid också flygplanets egenskaper och är relativt komplicerade och dyra i anskaffning. Att syrgasaggregat däremot måste ingå i standardutrustningen vid dessa flygningar säger sig självt.

Dessa höjdflygningars största värde ligger emellertid i den propaganda de gjort för segelflygningen i vårt land. Vetenskapligt och som bidrag till segelflygningens vidare utveckling betyder de inte så mycket. Detta är dock flygningar som varje sommar utförs i de flesta segelflygande länder under fredliga förhållanden. Både då det gäller

SEGELPLAN får 650 m med 1.000 m wire?

FLYG fick nyligen ett brev från en dansk segelflygare, som berättade att »Stamgruppen» — Köpenhamns största segelflygklubb — experimenterat med en helt ny metod vid vinschstart. Planet får därmed mycket större höjd än om starten sker på det hittills använda sättet — säger meddelaren.

Den nya metoden, som utexperimenterats på ovan nämnda klubbs plan »Asiagor», innebär att man kopplar wiren längre bak än hittills, på »Asiagor» närmare bestämt mellan nosen och landningshjulet. Den nya kopplingen har förbundits med den vanliga noskopplingen så att föraren kan utlösa båda med samma handgrepp.

Wiren anbringas i den bakre kopplingen och vinschen börjar dra med 70 km/t. Upp till 50 m. höjd håller föraren spaken framåt och planet stiger som vid en normal start. Därpå drar han spaken åt sig till neutralläge — och då kan vinschhastigheten reduceras med 50 %. »Variometern visar så stor stigning att nålen går i botten. Planet stiger i 60 % vinkel», skriver den entusiastiske dansken.

Med den danska experimentmetoden når planet över 400 m. höjd med 800 m. wire och med 1.000 m. wire har man haft höjder på 650 m.

I »Stamgruppen» behöver man således inte längre fundera på att skaffa sig motorplan för flygbogsering, eftersom man får tillräcklig höjd med 1.000 m. wire.

Till sist kan nämnas att de bästa starterna gjorts i en vindstyrka på 6—8 m/sek. »Om det blåser 8—10 m/sek. behöver man bara dra upp till 50 m. och bromsa vinschen — sedan sköter vinden resterna», säger vår brevskrivare och slutar med följande sens moral: »Fördelen med denna

att nå större höjder och att lämna ett bidrag till segelflygets utveckling måste vi därför vända oss till andra kraftkällor i atmosfären. Dessa finns i de så kallade vågorna, som ofta ger sig tillkänna genom de s k Mouzagit-molnen. Dessa har flera gånger visat sig både i trakten kring Alleberg och över Vänern. Framför allt är de emellertid karakteristiska för fjälltrakterna. Att närmare utforska dessa synes mig vara vår sällsyklara plikt. Av allt att döma öppnar sig här möjligheter att nå resultat, som kommer att ställa sommarens höjdflygningar i skuggan.

Tage Svensson.



BRIEGLER BG-7 (USA)

Briegleb Aircraft Co, Van Nuys, Kalifornien, USA, har konstruerat det ensitsiga segelplanet Briegleb BG-7, som är en utvecklingsform av BG-6. Kroppen är av stålror och vingen har en balk. Vingprofil NACA-4412. Data och prestanda: spännvidd 12,10 m, längd 5,60 m, vingyta 11,40 m², tomvikt 123 kg, flygvikt 215 kg, normal glidhastighet 75 km/t, stallhastighet 53 km/t, sidförhållande 1:13,1, bästa glidtal 1:20, minsta sjunkhastighet 0,85 m/sek.

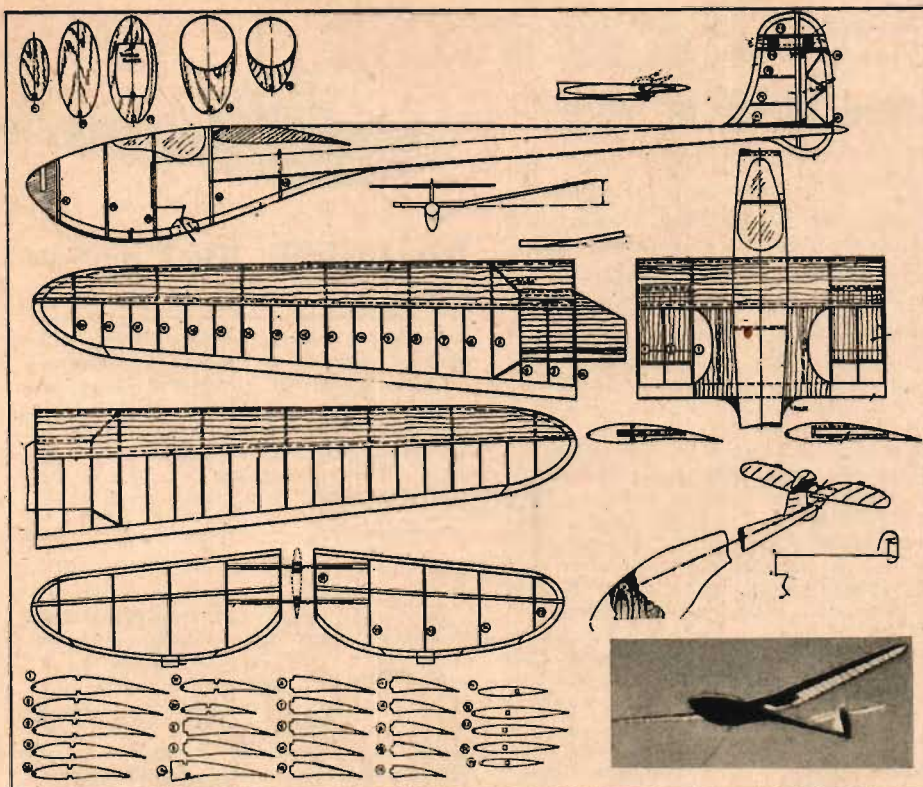
metod är inte endast de stora starthöjderna. Man sparar också en hel del bränsle.»

FLYG kan tillägga att även svenska segelflygare smekt detta problem med tankarna och t. o. m. så högt upp som i luftfartsmyndigheten har man umgäts med planer att flytta wireinfästningen bakåt på segelplanen. Men längre än till projektstadiet har ärendet inte avancerat — det har inte »blivit av». ... Men så är ju svenskarna också betydligt mer bundna av bromsande konvention än de frigjorda danskarna.

Flygtag på Skarpnäck

Stockholms segelflygklubb ämnar anordna en segelflygtag på Skarpnäck den 10 maj. I stort sett skall programmet byggas upp som vid flygdagen i fjol, som trots regnväder blev mycket lyckad. Fjölårsprogrammet blir grunden men dessutom får man se nya effektfulla nummer. Förutom de gamla flygningarna får den initierade säkert se prov på samma perfekta organisation som förra året!

Aeroklubbens i Skåne segelflygsektion har släppt ut sin årsberättelse för 1944, i vilken man bl a får en förklaring till varför klubben inte deltog i Allebergstävlingarna i fjol: »Tyvärr kunde sektionen inte skicka i väg ett lag till Allebergstävlingarna, då vi ännu inte fått fram segelflygare med vana att »gå på sträcka». Detta har berott på att vi under vårdagarna endast kunnat flyga morgnar och kvällar, då termik ej flödes. På grund av materielbrist har vi ej heller kunnat låta medlemmarna »gå på sträcka» utan varit tvungna att låta utbildningen till C-diplom och S-certifikat gå före till förfång för utbildningen av en elitskara av segelflygare. Under 1944 har emellertid flera medlemmar påbörjat sin utbildning för att få tillstånd till flygbogsering, varför vi till nästa säsong kommer att ha större möjligheter att utbilda elever som kan göra distansflygningar.»



"AEOLUS" - engelsk segelmodell

Det är inte så ofta numera man hör något från modellflyget i England men verksamheten där är inte mindre livlig för det.

Modellen »Aeolus» är en tämligen typisk representant för det engelska modellflyget av i dag. Fastän man även i England har kommit underfund med reynoldska talets inflytande på modellflygplan, bekräftar inte modellerna på något sätt detta faktum. Man har ofta mycket smala vingar och när de också i de flesta fall är trapetsformade blir det genomsnittliga sidoförhållandet tämligen stort. Man tycker att vingen absolut bör flyga underkritiskt, särskilt i vingpetsarna. Men det är möjligt att det är reglerna som åstadkommer detta. Man indelar klasserna efter vingytan, liksom bruket även är i Danmark — där man på senaste året börjat använda sig av rätt stora sidoförhållanden. Inte heller profilen är den som man kunnat vänta. Modellen har mycket vackra linjer, i synnerhet kroppen

är vackert utarbetad. Bakre delen av kroppen utgöres av en bom eller rättare sagt en strut, som är gjord av tunn plywood. Vingfästningen är av den typ, som är vanlig i Finland men är inte så utvecklad som deras. En sak, som efter våra förhållande verkar rätt klen, är stabilisatorfästningen. Denna utgöres av pappersrör, som skjuts in i varandra. Detta skulle inte på långa vägar hålla på en svensk modell, på vilka man ställer höga anspråk på hållfasthet.

»Aeolus» är försedd med ett kurvroder, liknande »typ Segerfelt». Startkroken verkar inte avsedd för »vrålstarter» precis; för detta är den alldeles för öppen. Modellen tycks snarare passa för katapultstart, en sällsynt startform här i Sverige. Trots att man inte erhåller särskilt stor höjd med katapultstart, har aktningssvärda tider uppnåtts med segelmodeller i England. Salunda lyder rekordet på inte mindre än 3 tim 42 min. Det finns tydligen termik. Rlå.

Modellflyget på marsch

Svenskt modellflyg har efter den nyorganisation, som började genomföras vid årsskiftet 1943—44, gått snabbt framåt i organisatoriskt avseende och tillslutningen har blivit över förväntan god. Resultatmässigt har vårt modellflyg sedan länge stått på en mycket hög nivå, utan tvekan i jämförelse med de främsta länderna på området, men det har tidigare endast representerats av en topp — bredden har saknats. Nu håller vi på att få även en sådan.

Den sista februari i år fanns i KSAK inte mindre än 234 registrerade modellflygklubbar, representerade 5.632 medlemmar.

Medlemsantalet per klubb uppgick i medeltal till 24, och bästa län med hänsyn till medlemsantalet och folkmängden var Stockholms stad med 41 klubbar (för något mer än ett år sedan fanns i Stockholm endast en klubb) och 865 medlemmar. Antalet medlemmar per klubb i Stockholm uppgick dock endast till i medeltal 22. Som nummer två kommer Kopparbergs län med 12 klubbar, 348 medlemmar och ett medlemsantal av i medeltal 29 per klubb.

De svagaste länerna med hänsyn till medlemsantalet och folkmängden var: Kronobergs län med 3 klubbar och 67 medlemmar, Kalmar län med siffrorna 7—93, Blekinge län 4—54, Kristianstads län 6—93, Göteborgs och Bohus län 10—264, Värmlands län 3—50, Västerbottens län 3—42 och Norrbottens län 3—98.

De största klubbarna har Malmöhus län, där medlemsantalet per klubb är i medeltal 41, Örebro län med 32 och Norrbottens län med 33.

De minsta klubbarna finns i Kalmar län, där medlemsantalet per klubb är i medeltal 14, Blekinge län 14, Kristianstads län 16, Värmlands län 17, Jämtlands län 18 och Västerbottens län 14.

INGVAR GUSTAVSSON

presenterar



CHEERIO

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

SVEDFELT & CO
Fridhemsgatan 66 - Stockholm

..... st à Kr

Namn

Adress

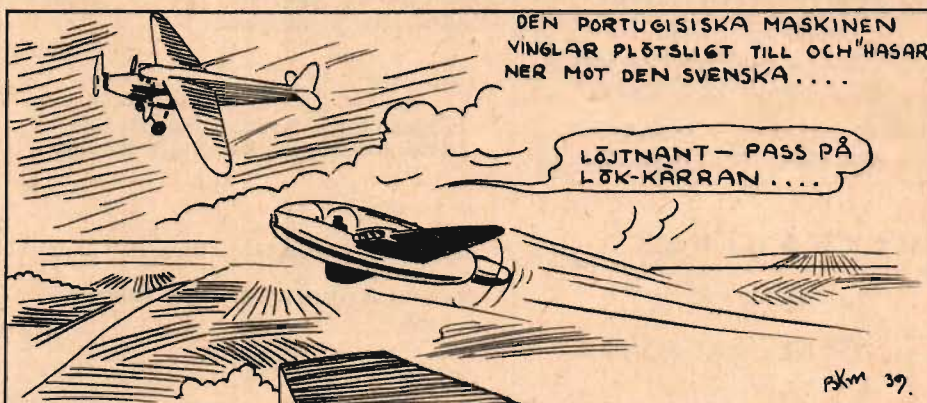
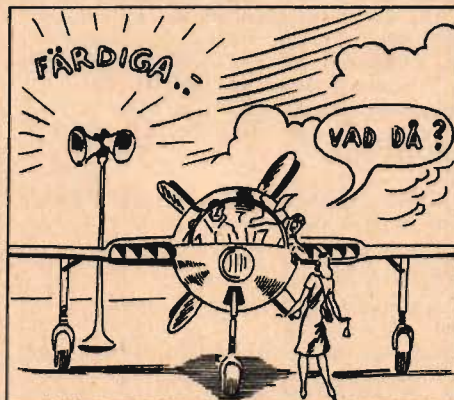
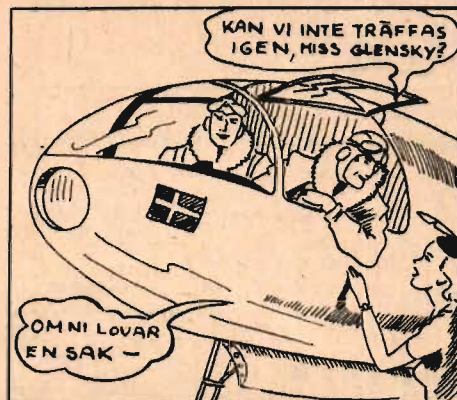
..... Flyg

KLIPP HÄR!

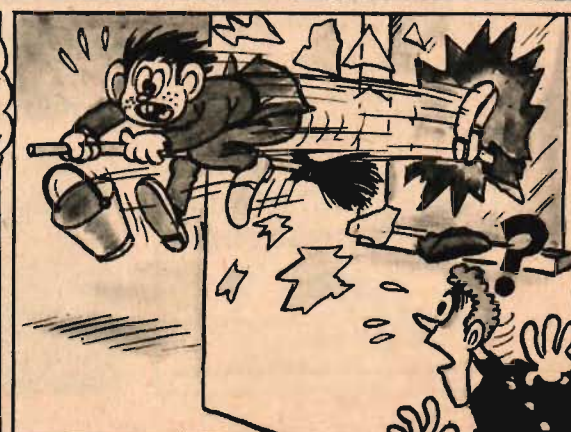
VIRSERUM Tel. 41

BÅNG flyger jorden runt

VÄRLDSFLYGTÄVLINGEN skall just börja. Den amerikanske flygholagschefen 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 men måste omedelbart rusa till starten.



FLYGULVA 113 BOM



Stockholm

Moderna Förlovnings- och Vigselringar

Förstklassigt arbete
Moderata priser
Utför alla till yrket hörande reparationer
och nyarbeten
E. R. ARNSTRÖMS Guldsmedsverkstad
Smedbacksgatan 2 Tel. 62 32 31
(Hörnet av Furusandsgatan)

Tobaks- & Pappershandel

Sandhammsgatan 35 - Gärdet - Tel. 62 95 83
Tobak - Pappersvaror - Tidningar
Annenser - Lotter till Benninglotteriet
Tips - Telefonhytt
Inneh. EBBA ERIKSSON

KONDITION

Brostugan

DROTTNINGHOLM
Telefon 2 08
REKOMMENDERAS

Café-Konditori Våfflan

Upplandsgatan 47 - Tel. 31 62 39
Alltid nygräddade våfflor

HEDFORS BLOMSTERHANDEL

Rindögatan 32 - Tel. 61 61 81
Kransar och Buketter
bindas smakfullt
REKOMMENDERAS

Djursholms Restaurang

TRIVSAM FESTVÄNING
Bar - Resanderum - Biograf - Bowlinghall
FESTER, BRÖLLOPSMIDDAGAR m. m.
arrangeras till humana priser
Beställningstelefon 55 32 32

Pallas

kafékonditori

f. d. Christina

VÄSTERLÄNGGATAN 68 ÄR ÖPPNAT

Värtans Skomakeri

Värtavägen 72 - Gärdet - Tel. 67 31 84

Rekommenderas

Bästa material. Vålgjort arbete garanteras.

HERR- & DAMFRISERING

Hjälmarvägen 2 - Enskede

Telefon 45 54 18

REKOMMENDERAS

BREMERHOV

RESTAURANT och KONDITION

Artillerigatan 54 (A. Johansson)

Telefon 60 39 44

Vill Ni äta gott och billigt prova vår
LUNCH — MIDDAG
och KONDITIONSERVERING

ELEKTRISKA 44:an

Inneh. Axel Abrahamsson

Nybrogatan 44 (vid Karlavägen)

Telefon 60 69 04

Försäljer och reparerar allt i branschen

Fritz Plejbos

Herr- & Damfrisering

Landsvägen 35 - Sundbyberg

Telefon 28 07 11

REKOMMENDERAS

Slöjdaffären Gärdesbutiken

Vallhallavägen 155 Tel. 62 89 98
(mellan Erik Dahlbergsgat. o. Hedlingat.)

Prima Slöjd- och Husgerådsaker
Presentartiklar, Leksaker

HOTELL DANIELSSON

Vallingatan 31 (vid Norra Bantorget)

STOCKHOLM

Beställningstelefon 11 10 76

REKOMMENDERAS

Klingsta Snickerifabrik

Skogsvägen 6 - Danderyd - Telefon 55 37 52

Tillv. finare snickeriarbeten, specialité:

TRYCKERIINREDNINGAR

Införda offert

BOKHYLLOR

radlobord m. m. tillverkas efter beställn.



BJÖRKLUNDS SNICKERIVERKSTAD
Baggensgatan 17 Tel. 21 15 83

Wikströms Fotomagasin Eftr.

Roslagsgatan 7

Telefoner 30 18 33 - 31 51 12

Allt Fotografiskt

Fotograferar Allt

JÄRNA CYKEL-,

RADIO- & SPORTAFFÄR

Telefon 58 G. Lindman Telefon 58

Cyklar - Radio- Sportartiklar

Cykelreparationer - Bengöring - Lackering
Vinterförvaring

REELT ARBETE LÅGA PRISER

MATTSONS

TOBAKSHANDEL

Sandhammsgatan 1

(Gärdet)

Telefon 60 14 23

REKOMMENDERAS

BYGGMASTARE

J. A. SVENSSON

Bällstavägen 187 - ÅNGBY

Tel. 37 20 06

Införda offert vid alla i branschen
förekommade arbeten

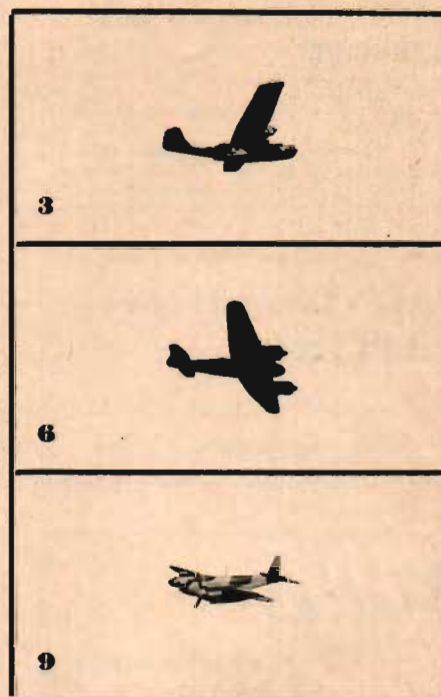
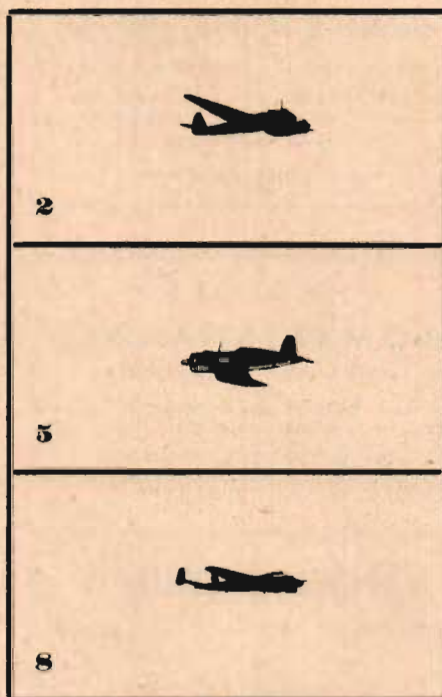
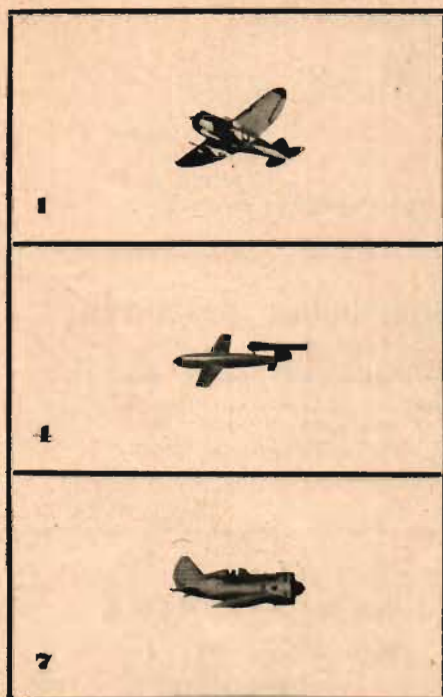
Trafikföreningen

Skokloster - Håttuna - Sthlm Björkudden - Bro

Förstklassiga omnibussar och personbilar
till förfogande

Telefon Tibble 24

FLYGPLANIDENTIFIERING NR 16



Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 16 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

ning man önskar och det är mycket ont om identifieringsmaterial.

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

Lösningen på uppgift nr 16 skall vara FLYG:s red., Tegnérgatan 35, Stockholm, tillhanda senast den 11/4 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 31. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumeration på FLYG. Skriv »Identifiering 16» på kuvertet.

KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 15



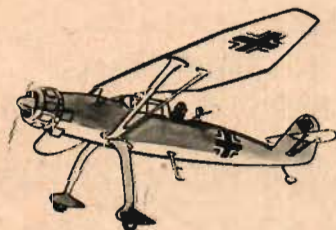
Messerschmitt Me 110



Supermarine »Spitfire XII»



Douglas »Boston III»



Heinkel He 126



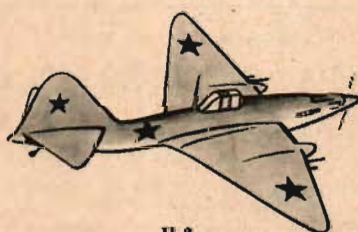
SAAB-21



Pe-2



Grumman »Avenger»



Il-2



Hawker »Typhoon»

LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 15

1



ME 110: Tvåmotorigt. Dubbla äggformade stjärtsidplan. Smal, spetsig nos. Tvåravskurna vingspetsar. Smal flygkropp. Jfr Pe-2.

2



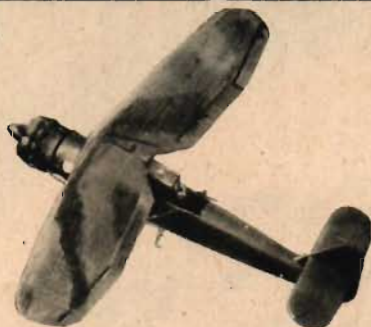
SPITFIRE XII: Lågvingat. Tvåravskurna vingspetsar. Uppått spetsigt stjärtsidplan. Långt framskjutande kraftiga vingpjäser. Jfr Me 109, »Hurricane».

3



BOSTON III: Tvåmotorigt. Enkelt stjärtsidplan. V-format stjärthöjdplan. Hängande motorer med stora motorgondoler. Jfr »Marauder».

4



HS 126: Högvingat. Pilformig vinge. Rakt stjärthöjdplan med runda spetsar. Jfr »Lynx».

5



J 21: Lågvingat. Stjärtbommar. Långt framskjutande centralkropp. Propeller mellan stjärtbommarna. Pilformig vinge.

6



PE-2: Tvåmotorigt. Dubbla stjärtsidplan. V-formad stabilisator. Smal nos. Fönster på nosens undersida. Jfr ME 110.

7



AVENGER: Tjock flygkropp. Midvingat. Hög, upptill tvåravskuret, stjärtsidplan. Långsträckt överbyggnad med kaporn baktil. Flygkroppen starkt avsmalnande i stjärten efter kraftigt »steg». Jfr Buffalo, B 17.

8



IL-2: »Vågformig» profil. Stort avrundat stjärtsidplan, nedtill utdraget bakåt. Runda kåpor för landningsstället sticka ut under vingen. Jfr Fairley »Battles».

9



TYPHOON: Lågvingat. Trubblig nos med kraftig kylare. Stor spluner. Kraftig beväpning i vingarna. Jfr »Tempest».

Vinnarna i fjortonde etappen

Det var en ganska jämn omgång och ingen av typerna har varit så där »alldeles onöjliga» och förorsakat ett otal gissningar och förväxlingar. De svåraste tycks ha varit de ryska typerna — men det var ju bara att veta. Det går emellertid framåt även på den fronten. Pristagarnas namn är följande: Lars Lundborg, Lundby, Jönäker, som får 25 kr.; kadett Jarl Erikson, RKK, Kungl. Sjökrigsskolan, Näshy Park, som begåvas med en tia; fröken Ulla Ehrensvärd, Norrevägen 27, Stockholm, som erhåller en helårsprenumeration på FLYG.

FLYGPLANIDENTIFIERING 16

TÄVLINGSKUPONG.

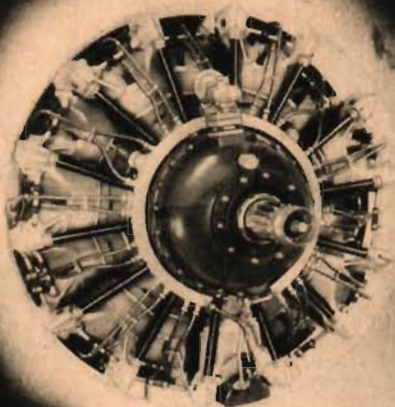
DE NIO FLYGPLANEN ÄR:

1. *79*
2. *Me 210*
3. *V.I*
4. *V.I*

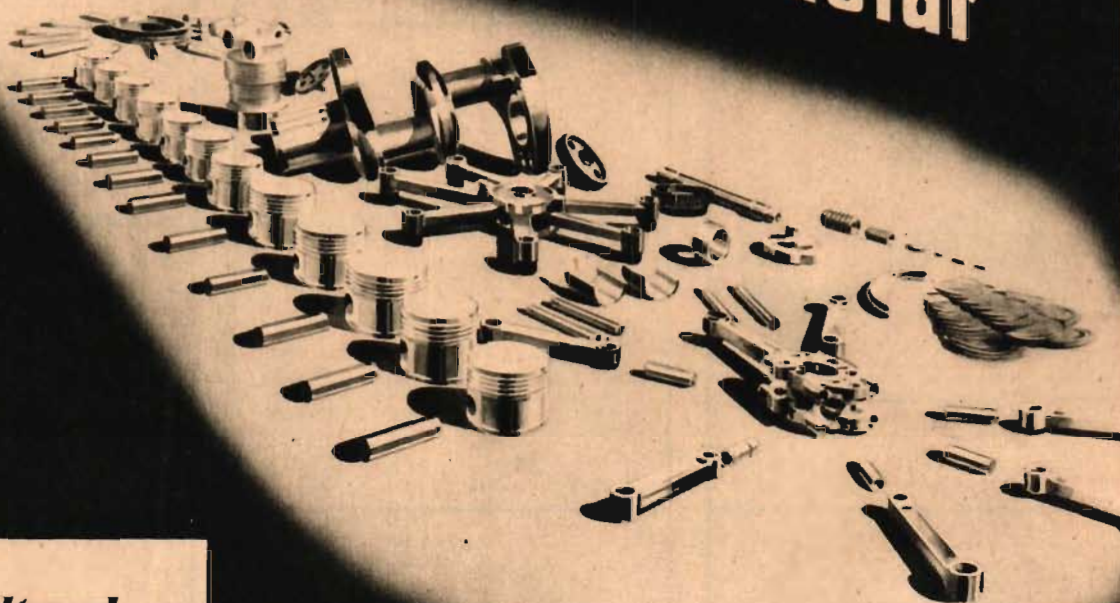
NAMN:

ADRESS:

5. *"Borsaire"*
6. *Bristol "Beaufighter"*
7. *"Pala"*
8. *B 18 B*
9. *"Mosquito"*



En flygmotor av typ
STW-C3 består av
inte mindre än —
6455 delar



Parallellt med

vår produktion av flygmotorer tillverka vi även propellrar av högsta världsklass för alla våra motorer.



...och samtliga dessa delar måste tillverkas med största precision. Icke inom någon annan svensk industri är därför kontrollåtgärderna så omfattande som hos Flygmotor i Trollhättan. När råmaterialet kommer hem, kontrolleras detta minutiöst — exempelvis röntgas gjutgods och många andra detaljer. Avsyrning sker sedan under tillverkningens gång och för vissa dyrbara detaljer t. o. m. mellan varje operation. Innan detaljerna gå in i lagret passera de en slutavsyrning. Till vårt förfogande står — förutom röntgen — både optiska, mekaniska, elektriska och kemiska kontrollapparater. Sedan motorn provkörts, demonteras den för slutkontroll av varje enskild del, varefter den åter monteras för leveransprov.

