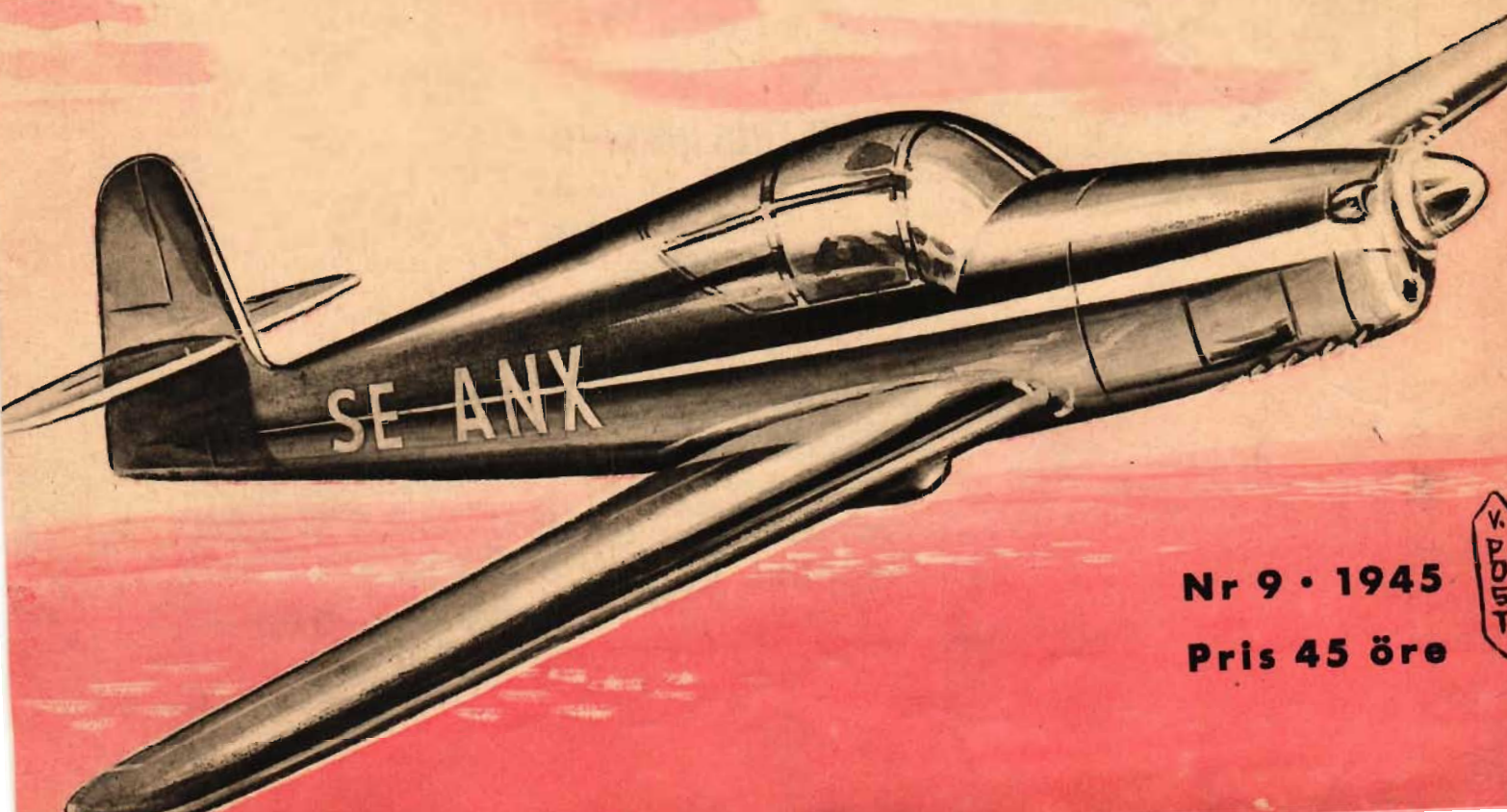
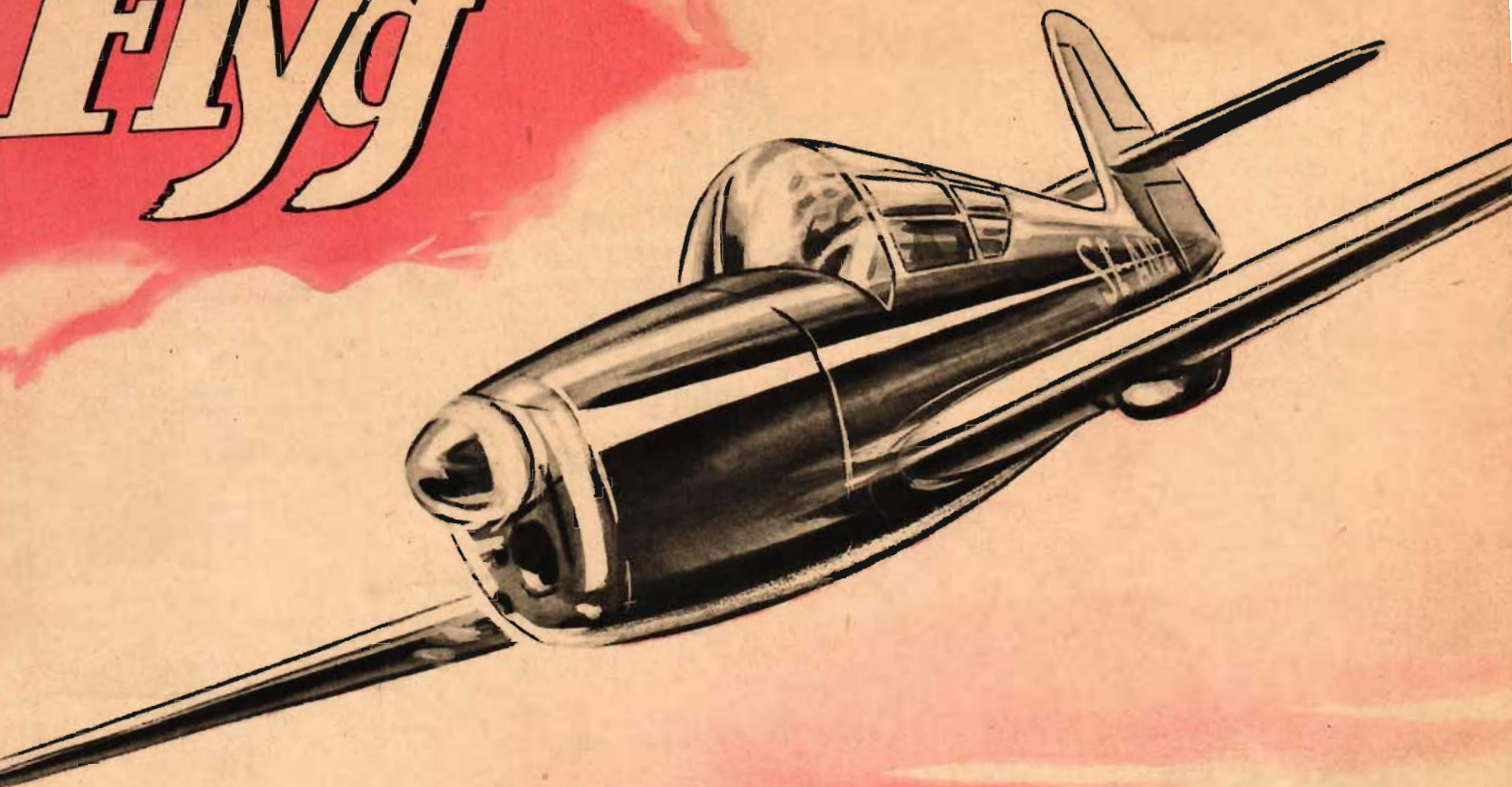


# Flyg



Nr 9 • 1945

Pris 45 öre

K  
POST



**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, Tel. 21 02 38.  
Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON  
Tel. 21 02 46  
Andre red.: H. MILLGARD, Tel. 21 02 46.  
Red.-sekr.: A. WALLIN, Tel. 20 33 95.

**ANNONSAVDDELNING:**

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

**EXPEDITION:**

Förlagsaktiebolaget FLYGNING  
Sveavägen 53 - Stockholm

**Postgirokonton: 1111.**

**Prenumerationspris:**

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Akerlunds Fotografvåranstalt  
Stockholm 1945

**OBS!**

*FLYG har flyttat till*

**TEGNÉRGATAN 35, 1 tr.  
STOCKHOLM**

**NYA TELEFONNUMMER  
SE REDAKTIONSRUTAN!**

**VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER**

från den 10 april 1945 tills vidare

Fr. Berlin	7.00 t.	Stockholm*	11.20
» Göteborg	20.00 »	Malmö	21.10 D
» »	8.55 »	Stockholm	10.40 D
» Köpenhamn	12.00 »	Malmö**	11.15
» Malmö	7.30 »	Göteborg	8.40 D
» »	8.30 »	Köpenhamn**	9.45
» Stockholm	12.20 »	Berlin*	18.40
» »	18.00 »	Göteborg	19.45 D
» »	18.00 »	Malmö	21.10 D
» »	11.15 »	Visby	12.15 D
» Visby	12.45 »	Stockholm	13.45 D

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

D = Trafik dagligen.

\* Trafik måndagar, tisdagar, torsdagar och fredagar.

\*\* Trafik tisdagar, torsdagar och lördagar.

**FLYGTJÄNST**



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

**Nissafors**

**Pappersförädling A.-B.**

Tel. 30 NISSAFORS Tel. 30



**Arbetar för flygvapnet och  
framtidflyget.**

**Omlindningar och reparationer**

av elektriska motorer och apparater  
samt elektriska kraft- och belysnings-  
installationer.

Av Stockholms Elverk  
godkänd entreprenör

**AB ELEKTROLINDNING**

Döbelnsgatan 34 A

Tel. 32 56 55



De Förenade Bagerierna, Ystad  
Tel. 379 - 379

**Flygplan köpes**

Mindre sportflygplan, Cub eller liknande,  
köpes. Svar till »Sportflygplan» d. t. k.

**Aeroklubben  
i Finland**

**utvidgar verksamheten  
och byter namn**

Den 9 mars sammanträdde Aeroklubben i Finland till extra möte, varvid för andra gången behandlades frågan om förändrade stadgar och nytt namn för klubben. Mötet godkände enhälligt det gjorda förslaget, enligt vilket klubbens nya namn numera är Suomen Ilmailuliitto — Finlands Flygförbund r. f.

Enligt de förändrade stadgarna blir förbundet flygklubbarnas och -föreningarnas enda centralorganisation i Finland. Som bekant tillhör förbundet F.A.I. och är dess representant i Finland. Detta beslut innebär bland annat, att det forna Luftvärmsförbundet blivit upplöst.

I Flygförbundets styrelse valdes som ordförande överste V. A. M. Karikoski, vice ordförande dir. Gunnar Ståhle och sjöfartsrådet A. Vihuri, samt till medlemmar dir. K. A. Fagerholm, dir. H. Gädeke, regeringssekreterare K. T. B. Koskenkylä, häradshövding A. Oinas, red. Y. Räsänen och tekn. dr. E. Wegelius. Till medlemmar i styrelsen och samtidigt till ordförande i de olika centralkommittéerna utsågs häradshövding C. J. Ehrnrooth, kommittén för ekonomi, kapten Niilo Karhumäki, motorflygkommittén, professor Arvo Ylinen, segelflygkommittén och fil. dr. Bruno Malmio, modellflygkommittén.

Till förbundets verkställande direktör utsågs Aeroklubbens förre generalsekreterare Paavo G. Waris, till chef för ekonomiavdelningen M. Nahkuri, till chef för Jämi flygskola i Jämijärvi U. E. Mäkelä, till chefsinstruktör för modellflyget Lennart Poppius och till redaktör för Flygförbundets publikationer »Ilmailu» och »Siipi» red. Pärtyli Virkki.

Efter mötet överräckte överste Karikoski Aeroklubbens i Finland plakett i silver åt kommerserådet S. A. Harima och generallöjtnant J. F. Lundqvist samt plaketten i brons åt direktören i Aero O. Y. Gunnar Ståhle, kapten Karhumäki och professor Ylinen som en gård av erkänsla för det arbete de nedlagt till det finska flygets fromma. Direktör Ståhle överlämnade plaketten i brons åt klubbens mångåriga ordförande, överste Karikoski.

Vid samma tillfälle kallades kommerseråden S. A. Harima och Edgar Grönblom till Flygförbundets första hedersmedlemmar.

Flygförbundets uppgift är att främja flyget i Finland på alla tänkbara sätt och på alla områden. För detta ändamål bedriver förbundet skolnings- och upplysningsverksamhet, anordnar flygutställningar och flygdagar, bidrar i mån av sin förmåga till civilflygets och den finska flygindustrins utveckling, utför vetenskapliga och praktiska undersökningar på flygets område, ställer förslag, samlar medel, bevakar Finlands intressen i det internationella flygumgänget och vidtar andra av behovet påkallade åtgärder. Bland förbundets viktigaste uppgifter just nu kan nämnas befrämjande av segel- och modellflyget.

P. S. J—n.

## FOLKFLYG- PLANET VI.

JAG RÖSTAR PÅ FLYGPLAN NR ....

Namn: .....

Gata: .....

Postadress ..... FLYG 9/45

### 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.

»16-årig smälänning»: För att få uppgifter om glid- och segelflygkurser på Alleberg kan ni skriva till Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Sthlm, som redan kommit ut med prospekt om 1945 års verksamhet på Alleberg. — Segelflygdiplom räknas som viss merit när man söker som aspirant till flygvapnet.

»Vadhållande luftbevakare»: Det var säkert en Sk 15 eller rättare sagt en civil Klemm 35:a ni såg. De »stötter till hjulen» ni talar om tillhör det vanliga stöttade

landstället på skolverversionen av Kl 35 (annars har ju typen »bensinställ»).

»Fredsflygare»: Den enda flygförarutbildning som f. n. står till buds i Sverige är flygvapnets. Med realexamen kan ni söka som reservflygare (vpl ff) och om ni får denna gedigna utbildning har ni chanser att efter kriget få anställning i civil luftfart. Skriv till Flygstabens utbild-

ningsavdelning, Stockholm, och anhöll om prospekt över vpl ff-utbildningen. — Avlöningen för flygförare är olika i skilda trafikbolag, varför några generella uppgifter inte kan lämnas. Så mycket kan emellertid sägas att lönen är mycket god.

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



# IRVIN FALLSKÄRMEN

## IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

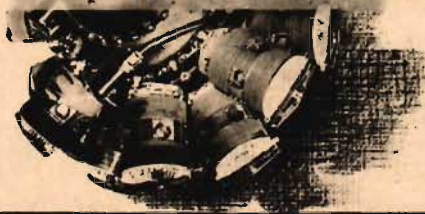
Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

# Bristol

## Namnet bakom världens bästa flygmotorer

Världens bästa flygmotorer — det är ett djärvt påstående, men om man tar hänsyn till det enorma tillskott till krigsansträngningarna, som gjorts av den berömda raden av Bristol slidmotorer, är ett sådant anspråk berättigat. "Halifax III", "Lancaster II" och "Stirling" — för att nu bara nämna några få — äro alla utrustade med Bristol "Hercules" slidmotorer — ett oöverträffat rekord på flygmotorområdet. Å andra sidan rättfärdigar "Hercules" prestationer i dessa och andra brittiska stridsflygplan övertygelsen, att även fredens bästa flygmotorer komma att baseras på Bristols berömda enkla slidmotorprincip.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



**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**

FLYG 9/45



# Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

## ÅSKÅDNINGSMATERIAL

Med buller och brak har det nyaste tillskottet till vårt flygvapen anlänt till huvudstaden efter 3—4 timmars flygning från England. Mustangen är vederbörligen införlivad med det svenska jaktflyget under beteckningen J 26.

Vi ska vara de amerikanska flygarna tacksamma för att de inte smög sig fram till Bromma utan visade sina flygplan för de häpna stockholmarna, som på grund av säkerhetsbestämmelserna i vanliga fall inte får se ett flygplan i luften på lägre höjd än 600 meter. Nu fick huvudstadsborna ett gott intryck av vad modern jakt vill säga. Synd bara att de inte samtidigt fick se våra hemmakonstruerade J 21:or i den vilda häxdansen. Då hade svenskarna nämligen fått bevis för att vår egen unga flygindustri väl hävdar sin plats även i det mest högförnäma sällskap.

Det finns skäl misstänka att folk i vårt fredliga land ännu inte gjort riktigt klart för sig vad det betyder för modern krigsföring att det finns stridsmedel som flyger med en hastighet av 684 km/t — över Östersjön på en halvtimme! — och med ett batteri på sex 13 mm kulsprutor samt två kvartstonsbomber, ett stridsmedel som kan förses med raketprojektiler med 12 cm kaliber. Lägg här till att längsta flygsträckan är 3000 km, så får man en bild av vad flyget betyder i nutida krig. Skada bara att så många ännu inte fått denna bild i synfältet!

Mustangen — vår J 26:a — kan användas i snart sagt vilken strid som helst. Den är luftkrigets fruktansvärde herre, den slår som en slaghök ned över trupper på marken, den raserar fästningar, den sänker krigsfartyg. När det gäller trånga farvatten, dvs korta flygavstånd, kan Mustangen t o m ta två halvtonsbomber vilka gott räcker för att försätta vilket slagskepp som helst ur strid.

Intet stridsmedel är så mångsidigt som dessa jaktbombplan, intet så snabbt, och vad slagkraften beträffar är den tillräcklig i de allra flesta fall. Intet känt stridsmedel kan undandra sig dess anfall med undantag för V-vapnen, men deras baser kan nedkämpas. Dess relativa styrka mångfaldigas genom dess snabbhet. En timme efter start från Stockholm kan det ingripa vid Malmö och med samma kraft som ett slagskepp, när jaktbombplanet uppträder i förband. Det är lika effektivt vid försvar

mot bombanfall som vid angrepp mot stridskrafter till lands och sjöss.

Allt detta är skäl att begrunda. Och lika stora skäl finns att dra slutsatser därav med avseende på bästa sättet att ordna vårt försvar. Man undrar hur länge vi ska anse oss ha tillräckligt med pengar och folk för att bygga och bemanna otidsenliga — för våra svenska förhållanden otidsenliga — stridsmedel.

Vårt försvar är sönderplottat i en strävan att ha allt, och man går efter gamla doktriner (som tidigare dock icke alltid stått högt i kurs) om samverkan mellan olika försvarsgrenar och vapenslag. Samverkan är nog bra, men det är alltid svårare att samverka än att bara verka, eller m a o det är lättare att bringa ett vapen till verkan än många, alldeles oavsett att några av de många ofta är ineffektiva.

Samverkan är som sagt bra, men enhetlighet är bättre. Ju mera enhetlig vi kan göra försvarsorganisationen, desto bättre, förutsatt naturligtvis att enhetligheten icke vinnas på beskostnad av effektiviteten. Men när de båda begreppen sammanfaller borde saken vara klar.

Även med risk att anses tjugig kan jag inte underlåta att upp-  
repa mitt *praeterca censeo*: vad är mest effektivt, att ha lätta kryssare som gör kanske 60 km:s fart och som skjuter högst 50 kg granater eller att ha jaktbombplan, som gör närmare 600 km:s fart och kan fälla 500 kg:s bomber? Och vad är bäst, att ha ett stridsmedel som består av — eller kan bestå av — hundratal enheter, som kan gömmas undan i bombsäkra hangarer, än att ha två eller ett fåtal lätta kryssare som är nära nog lika sårbara i hamn som till sjöss?

Nog om detta! Om man icke efter de allra senaste krigserfarenheterna från japanska farvatten och tyska krigshamnar förstår vad klockan är slagen, då vill man inte förstå. Eller också kan man inte, vilket är föga bättre, i varje fall leder det till samma bedrövlige resultat.

Mustangen har bokstavligen talat kommit som en frisk fläkt från den stora vida världen. Denna fläkt kanske till slut sopar undan allt det gamla damm som ännu lägrar sig över svenska militära organisationer — och överorganisationer.

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



Reportage från FLYG:s och Östersunds flygklubbs segelflygexpedition till Issjödalen (Gröndalen) av FLYG:s utsände PRO MILLE

SVENSKA SEGELFLYGARE UPPRÄTTADE

## ETT BROHUVUD I FJÄLLEN

ISSJÖDALEN i april.

Nästan för härligt för att vara sant! Efter tusen och en motgång seglar nu Babyn över det mäktiga hang som Anarisets västsida bildar. Segelflygexpeditionen till Jämtlandsfjällen är ett faktum och den seglande Babyn är triumfens synliga bevis. Det är »Bollnäs-Johan», alias Johan Blomberg, som sitter bakom spaken under denna historiska flygning — en monumental man för ett monumentalt uppdrag.

Innan vi kom så här långt hade vi en lång och rikligt tömbeströdd väg att vandra. Besvärligheterna hopade sig men de visste inte vad för slags folk de ställde sig i vägen för: sega jämtar i Östersunds flygklubb och en utomstående men brinnande småländsk ande (gymnastikdirektör Karl-Erik Övgård). Av östersundarna bör främst nämnas flygplanmontör Rune Hedlund, som hängt i som en blodigel och aldrig släppt taget. Bakom det hela har tidskriften FLYG legat och puffat på med uppmuntran och råd. Man kan säga att vi behövde varann allihop: Hedlund och Övgård, som gjorde grovarbetet med pappersexercisen och det nödvändiga telefonpratet med alla civila och militära myndigheter

(vilka förresten varit mycket hyggliga och förstående), donatorerna, d v s FLYG och fem klubbpampar i ÖFK, som skjutit till hälften var. De fem östersundsdonatorerna är: ingenjör Gunnar Englund, disponent E. Winström, direktör Karl Erik Karlsson, tandläkare Rune Dahl och fabrikschef Ivar Jonsson. Dessutom har dir. Gösta Ahlén (som vanligt) bidragit. Expeditionens segelflygstarter räddades genom den knepiga vindsch, som klubbmedlemmen och verkmästaren Wistman konstruerat och med andra medlemmars hjälp byggt på en veckas lediga stunder.

### Slavar vid pyramiderna

Men det var inte fixt och färdigt när förarbetet gjorts. Den tunga vindschen skulle också upp till Issjödalen och det var ett arbete som ordentligt pumpade ut de 26 personer som drog åbåket från Vallbo till Issjödalen.

Om jag hade börjat artikeln så här:

Ahi, åhej — sug i och dra! Tjugosex slavar släpar i rep, som skär in i huden. De drar en tung koloss efter sig. Solen steker och inte en vindpust svalkar de heta ansiktena. Svetten rinner ner i ögonen på

de stackars slavarna. Men nu skymtar pyramiderna där framme.

Om jag alltså hade börjat på det sättet så skulle läsaren säkert tro att en artikel om de gamla faraonernas pyramidbyggen i Egypten av misstag insmugit sig i FLYG:s spalter. Men nu är det i stället fråga om en ögonblicksbild från de 14 timmarnas vindschläpning i för sådana transporter oländig terräng.

Pyramiderna — vilka pyramider är det fråga om då? har läsaren rätt att undra.

Jo, denna trakt kring Gröndalen — däri innefattande även själva Issjödalen en bit uppåt Anariset — är en synnerligen märkvärdig och av geografer speciellt uppmärksammas företeelse. Den gamla inlandsisen var nämligen i töckenomhöljda tider framme och ställde till en massa ofog. Det blev plåtår och uppdämningar, avlagringar och strandkanter, som så vitt jag vet blev föremål för en doktorsavhandling redan 1912. Pyramiderna är sådana lämningar. De syns långa vägar och väcker turisternas undran och beundran. Vad var naturligare än att dra en parallell med de pyramidbyggande slavarna? När de äntligen släpat upp den dryga lasten, som hade en kalkformad plåt att glida på, kände sig dragarna i alla fall säkert lika trötta som nämnda slavar.

Det hedrar turismen att en stor del vindschläpare var påskturister, som slet lika flitigt som segelflygarna själva.

Och varför allt slit?

Var det bara en nöjestrapp?

Nej, ingalunda. FLYG-läsare med nor-

överst på sidan gör Johan Blomberg ett svep med Östersunds flygklubbs Grunau Baby SE-SCU över Issjödalen. I bakgrunden ses västhanget Stråntje-Tjärventjakke. — Här t v startar »Jiddes» Karlsson från Issjödalen motorflygfält med en Klemm 35, som på grund av det dåliga föret efter ett snöfall inte lyckades släpa med sig Babyn. Övgård (t h) och Birger Nilsson tittar på starten.



målt minne och segelflyghåg kommer säkert ihåg en artikel i FLYG nr 19/1944, som innehöll en redogörelse hur Rune Hedlund upptäckt platsens lämplighet för segelflygning samt en summarisk beskrivning av terrängen. En plats med så goda möjligheter kunde man inte gärna låta bli att undersöka närmare, allra helst som vi insåg att tiden nu vore inne för att introducera segelflyget i våra fjäll. Vi vågade bryta den tradition som inte orkar annat än säga att Sälenexpeditionerna var misslyckade — och alltså är allt fjällsegelflyg »åt skogen». Sic!

Först måste vi ha en förläggning däruppe. Det fanns en bra stuga i Gröndalen, som Kungl. Jaktklubben välvilligt ställde till förfogande genom friherre Wilhelm Klingspor på Hellekis, Kinnekulle.

Till slut var allt ordnat — utom en sak: motorplan för flygbogsering. Det var ursprungligen meningen att klippa till med en fullständig undersökning på en gång och för att kunna nå urkopplingshöjder för Moazagotmolnjakt och flygning i »långa vågor» fordrades flygsläp. Där sprack det av diverse orsaker, varför man måste inskränka sig till en mindre men ändå nödvändig »rutinundersökning» för att samla erfarenheter. Och nog gjorde vi nyttiga rön alltid! Atskilligt med tid och pengar kommer därigenom att sparas vid nästa expedition, som vi hoppas kunna sända till Issjödalen i sommar.

### 3 km lång vinschbana

När vi kom upp till Gröndalen förstod vi snart varför Hedlund et consortes ville segelflyga just i Issjödalen. Var annars i fjällen hittar man så fixa och färdiga start- och landningsfält? Från VNV till OSO sträcker sig en avlång högplatå, som vintertid ger 3 km lång vinschbana med en bredd på 400—500 m. Så lång sträcka behöver man ju inte vid vinschning, varför vinschen i stället kan placeras närmare mitten av banan — då kan start göras i tre riktningar (även från det s k motorflygfältet, som ligger väster och söder om långa banan).

Det mest användbara hanget ligger inom gott vinschhåll mellan Anarisets »deltop-

När Babyn skulle upp ur nattgropen om morgnarna måste man bära planet. Fjällen inbjuder inte till latmansliv och skönt är väl det! — På den stora bilden nederst ses en del av segelflygexpeditionens deltagare dra Babyn till ny start. Fr v Sonja Blomberg, Wistman, Övgård, Blomberg, Ingrid Jonsson, Gunnar Berggren och Dagny Jonsson.



par» Stråntje i norr och Tjärventjacket i söder. Detta västhangs höjd är c:a 400 m. Vid nordliga vindar kan man flyga på Gröngumpen (heter även St. Grönklumpen) som är c:a 100 m lägre och ligger omedelbart söder om vinschbanan.

Den här gången var det inte frågan om några rekordnoteringar utan »Bollnäs-Johan» och Övgård flög för att »kartlägga» uppvindarna över området. Vid de rådande vindförhållandena visade sig inga som helst farliga fallvindar eller virvlar. Vid 5—6 sekundmeters vind nåddes på västhanget vid ett tillfälle 800 m höjd över startplatsen. Även termik hade man känning av och kunde delvis utnyttja, fast det var så tidigt på året som under påsken. Ett par dagar sträckte sig riktiga cumulusgator åt Östersund till. Sommarens termikflygningar väntas ge goda resultat!

De resultat som uppnåtts under denna första preliminära fjällundersökning är ett brohuvud, som tål att bygga vidare framstötter på!

### »Hotell Övgård» — igloo

Expeditionenens ledare, gymnastikdirektör Karl-Erik Övgård, är av den bestämda uppfattningen att en segelflygare inte endast skall hänga i luften — utan även ligga i för att hålla sig uppe i kroppsligt och and-

ligt avseende. Segelflygläget vid Issjödalen gav också rika tillfällen till strapatser och stärkande friluftsliv. Där fick man dra vinschlinan, pulsa kilometervis med Babyn, åka skidor med pulka efter sig till Vallbo för att hämta mer proviant, hugga ved och bära vatten m m. Motion, frisk luft och sol behövde man inte sakna under påsken. Det var en härlig tid — möjligen med undantag för den natt som man av ren äventyrslystnad låg i Övgårds igloo! Dock var det ingen risk att man direkt skulle frysa ihjäl — och allvarligt talat borde varje segelflygare vara så pass sportsligt kunnig att han kan bygga sig en igloo och övernatta i den. Och över huvud taget klara sig i fjällen. Segelflygare — friluftsfolk och fjällkarlar!

### Kvinnlig diktatur

Fjällkarlar, ja — men varför inte också fjällkvinnor? Jo, det fanns verkligen tre sådana med bland expeditionsmedlemmarna, tre kända, rivande och kamratliga »mammor», som gjorde livet glatt för oss pojkar genom att laga vår mat och hålla rent i stugan. De skötte sig som karlar; husmor själv var »Bollnäs-Johans» fru Sonja Blomberg och hennes kamrater och medhjälpare hette Dagny och Ingrid Jonsson, fru resp syster till instruktören och





Babyns nattgrop omedelbart norr om långa vinschbanan var väl vindskyddad och under storm nådde inga våldsumma vindstötter det ljudrade och av presenningar övertäckta planet. Här »purras» Babyn en morgon och får krypa ur »sovsäckens». — T h fyra förgrundsfigurer i Issjödalsundersökningarna. Fr v Johan Blomberg, Rune Hedlund, »Jidde» Karlsson (som ritat kartor i snön) och Karl-Erik Övgård.

svartschäferägaren Karl-Ivar Jonsson från Östersund. Sonja tog snart befälet och införde kvinnlig diktatur (åtminstone över den hyggelige »Jakob», som blev mycket uppburan tack vare sina många inburna vattenhinkar och vedbördor, utburna slaskhinkar etc) — men det gjorde hon rätt i, för på det sättet blev det ordning i bygget. Vi skulle ha dött av svält och samtidigt kvävts av smuts om inte dessa våra kära »mammor» varit med oss.

Ett annat glädjeämne var de två hundarna, svarta schäfern »Kazán» och gråbrunschäfern »Kim», den senare framförd i frihet av Rune Hedlund. Förutom pulkorna drog de Babyn och wiren när grabbarna var trötta. Sega dragare och goda kamrater, dessa hundar!

Trängseln var ganska stor uppe vid Gröndalen under påsken. I Kungl. Jaktklubbens lilla tvärumsstuga fanns sängplatser för 13 personer och i igloon rymdes två — allt upptaget. Dessutom hade några modellflygare från Östersund tagit in i en lappkåta på andra sidan om motorflygfältet.

Ett par ord om modellflygarna. Detta var första gången fjällens lämplighet för modellflyg undersöktes. Resultatet var mycket gott. Många fina hangflygningar gjordes men längsta tiderna fick modeller-

na i termik. Med S 2-modeller noterades bl a tiderna 28, 11,5, 8,6 och 4,25 min samt med S 1:a 5 min.

### Snöhinder för Klemm 35:an

En värdefull erfarenhet som segelflygarerna gjorde vid Issjödalen var att Klemm 35 inte passar som bogserflygplan i dessa trakter. När Babyn, som flygsläpats upp till fjällen, skulle hem igen kom chefsinstruktören »Jidde» Karlsson med en civil Klemm 35:a från Frösön. Han landade på motorflygfältet och fick omedelbart sina tidigare markundersökningar bekräftade: det är ett utmärkt fält även för motorplan! Men just den dagen var föret dåligt på grund av nysnö, som fallit under natten. Klemmen orkade inte släpa upp Babyn utan måste gå ensam tillbaka till F 4-fältet. Med en Moth hade starten säkert lyckats. Alltså: helst ingen Klemm 35:a i fjällen!

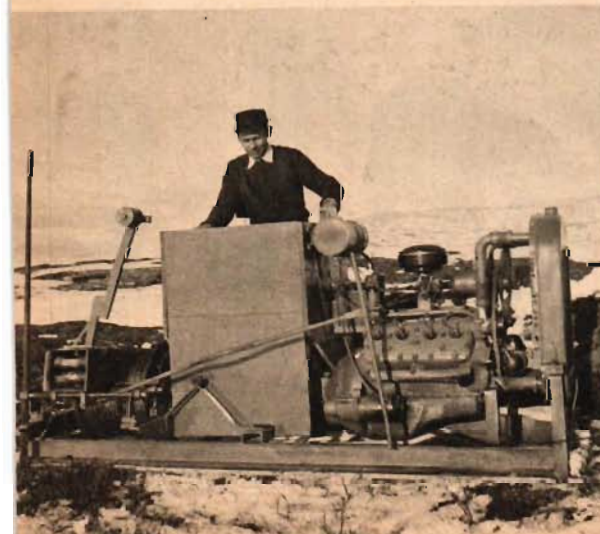
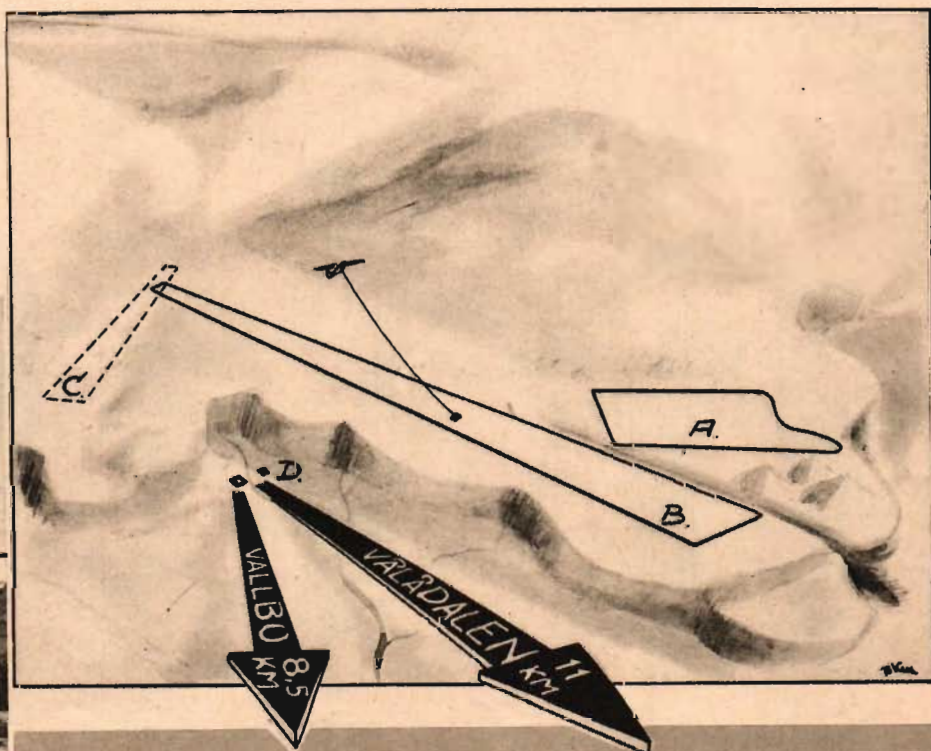
Apropå »Jidde» — han låg egentligen på semester i Vallbo men var personligen så intresserad av Issjödalen att han kom upp flera gånger och bl a flög en halvtimme på västhanget. Även ÖFK:s ordförande, överstelöjtnant Björn Bjuggren hälsade på en dag i lägret och fjällflög Babyn.

Nå, hur kom segelplanet hem då? Jo, sista dagen som försäkringarna gällde vinschades Övgård upp på högsta höjd och flög spikrakt till den betydligt lägre liggande Vallbo mosse — ett par gånger fick han termik och sög spaken åt sig för att till sist landa endast 3 km från Vallbo. Turister hjälpte sedan till med nedforslingen till Vallbo. Genom denna glidflygning sparades minst ett dagsverke.

### Turistflygfältet Issjödalen

En av de värdefullaste upptäckerna vid segelflygläget var att vid Issjödalen har vi troligen ett blivande taxi- och sportflygfält. Kring detta fält kan en liten fritidsby växa upp med turiststation och sportherm m m. Direktör Gösta Olander på Vålådalen är eld och lågor för dessa planer — ett av hans optimistiska yttranden i den vägen återfinns på bildsidan. Och inte heller klubbpamparna i Östersund lär ställa sig främmande... Utrymmet tillåter emellertid inte att här gå närmare in på den saken men i nästa nummer av FLYG skall vi ta in några intervjuer med ovannämnda herrar samt med Övgård och jämtlandsväderspecialisten docent Bergeron (om »långa vägor» och Mozagotlmoir i fjällen).

T h en kartskliss, med högst ungefärliga mått och proportioner, som dock visar hur de olika start- och landningsplatserna är belägna i förhållande till varandra. A = motorflygfältet (ca 700 m långt); B = långa vinschbanan (3 km); C = extra vinschbana, som ej behövde användas. Någonstans i bakgrunden t v ligger västhanget. — Här nedan kör expeditionens store trollkarl, verkmästare Wistman, vinschen som han själv konstruerat. Det var denna bjässe som av 26 personer släpades upp från Vallbo.





# VIDDER

för  
SPORT  
och  
FLYG



»Jilde» Karlsson har här ovan landat med Klemm 35:an på det blivande (hoppas vi) taxi- och sportflygfältet vid Issjödalen och suger ett stadigt tag i planet's stjärt för att med några turisters hjälp flytta det en bit bakåt. — Expeditionens tre förtjusande och duktiga »mammor» med sällskapet två hundar. Fr v fröken Ingrid Jonsson, »Klm» (som skäller på fotografen), fru Sonja Blomberg, »Kazán» och fru Dagny Jonsson. — T h utövar en modellflygare två sportgrenar samtidigt ovanför sitt läppläger.



Mycket få platser i vårt land torde vara så väl lämpade för ädla idrotter av skilda slag som terrängen kring Issjödalen. Det var nog inte endast av ekonomiska grunder som Vårdalschefen Gösta Olander sade: »Ge mig en väg så skall jag flytta turiststationen hit upp!» Vinter och sommar huder denna trakt underbara tillfällen till sport och rekreation. Särskilt bilden här ovan ger kanske ett begrepp om den saken: med ett yrväder av uppriven snö efter pulkan åker Rune Hedlund, främste inlätivtagare till segelflygexpeditionen och en friskus i alla väder, nedför ravnbranten från »långa vinschbanans» till Gröndalen. — T h: varje dags flygning slutade med att Babyn bars ned i sin vindskyddade nattgrop. Hundarna var förstas med och hjälpte till!





Ja, nu har de alltså kommit de första 45 amerikanska Mustangerna, av vilka de 10, som anlände den 10 april, debuterade på Bromma med att äta — förlåt klippa det ännu ganska gula gräset i ett hisnande lågsniff med vrålande motorer. Ja, allting är ju relativt här i världen och när dagspressen uppskattade flyghöjden till 3 meter, så tog den nog till i underkant. Man behöver ju bara tänka på att Mustangens fyrbladiga propeller har en diameter på 3,5 meter, så förstår man att knappast ens unga men stridsgarvade amerikanska jaktflygare, vilka alla gjort minst en »tour», d v s 40 uppdrag, tar sådana risker, allra minst under en semesterflygning som denna från England till Stockholm.

Den första roten J 26:or — ja, det blir Mustangernas flygvapenbeteckning i Sverige — flög in på omkring 15 meters höjd men den sista 4-gruppen kröp nog ner till 9—10 meter och en av kärorna höll faktiskt på att ta med sig ena antennen på stationshuset vid sista lågsniffet rakt mot åskådarna före landningsvarvet. De flygskickliga yankees, som mest bar sig åt som nyss utsläppta kalvar på värbeta, ville helst av allt fälla sina extratankar under vingarna och ge en ordentlig uppvisning »aerobatics» men det blev nej från den svenske mottagaren, general Nordenskiöld. Dels skulle naturligtvis extratankarna ha förvandlats till skrot, dels kanske de vid fällningen hade hamnat på byggnader eller ännu ömtåligare ställen, dels var väl en konstflyguppvisning ganska onödig, om man ser riktigt nyktert på saken.

Men de ystra jaktpiloterna var ledsna, ehuru inte lika ledsna som över att de inte sett ett enda tyskt liv vare sig i luften eller på vattnet under flygningen över Nord-

en lika splitterny Boeing B—17G, som tjänstgjort som navigeringsplan och dessutom fört hit femton stycken Mustanginstruktörer — landat exakt kl. 16.50 som bestämt var.

De sex 12,7 mm (50 caliber på amerikanska) kulsprutorna var laddade med fulla magasin — sammanlagt 2 140 skott i varje flygplan — och den numera på Bromma allt mera hemtama amerikanska markpersonalen hade fullt schä att köra bort de allra nyfiknaste svenskarna, som skockat sig framför kulsprutemyningarna, medan vapnen plundrades. Ingenting hände och snart nog hade de långa ammunitionsbänden körts bort på en väldig transportkärra.

### Symboliskt överlämnande

Den förste som klev ur den nyss landade »fästningen» var amerikanske militär- och flygattachén i Stockholm, general Kessler, vilken flugit till England för att hämta hit de första Mustangerna, och vid hans sida såg man den civilklädde chefen för flygförvaltningens materielavdelning, överste Bengt Jacobsson, vilken nu återvände fästningsledes efter sitt väl utförda förhandlingsuppdrag i USA.

Amerikanske ministern i Sverige, Herschel Johnson, höll ett litet anförande och överlämnade flygplanen till flygvapenchefen, vilken svarstäckade och symboliskt kvitterade den första J 26:an med sitt namn på ett papper.

Så snart förarna i de tio P—51:orna och »fästningen» parkerat på plattan efter att först ha dragit upp motorerna till ett öronbedövande illvrål blev de omsvärmade nästan som filmstjärnor och utfrågade efter alla konstens regler. Lite var hajade

# MUSTANGERNA

Av G. KNUTSSON

sjön, som gjordes på 6 000 meters höjd. Som en av ynglingarna sade: »Det är faktiskt synd, att tyskarna inte har någon bensin kvar och så ont om skickliga piloter. Snart har vi jaktflygare inte någonting att göra. Jo, »strafing» förstås, men en gammal hederlig »dog-fight» är i alla fall det bästa. Hoppas vi möter något tyskt på vägen, när vi kommer med nästa sändning!»

### »Brand new planes»

De Mustang, som levereras till Kungl. Upplands flygflottill, är »brand new», dvs splitternya. De är nämligen tagna ur den allra senaste serien i North-Americans fabriker och följaktligen av versionen P-51D, som ingående beskrevs i FLYG nr 1/45. Det är utomordentligt bra flygplan och en av de typer, som gör anspråk på att vara världens snabbaste propellerdrivna »fighters». Den officiella hastigheten är, som FLYGs läsare vet, 425 miles/h, d v s 684 km/t men det gör den inte på låg höjd. Fort nog basar den i alla fall fram, det kunde de många åskådarna övertyga sig om ute på Bromma denna tisdagseftermiddag, sedan den ätföljande »fästningen» —

nog till en smula, när en och annan av jaktpiloterna först av allt tände en Camel eller en Lucky Strike, så snart han skjutit »tear-drop»-kabinen bakåt. Rökförbudet hölls tydligen inte i helgd. Ännu ett litet uttryck för amerikanarnas fria umgängesformer fick man skåda, då ett par piloter stod och snackade med den svenske flygvapenchefen med händerna i de djupa byxfickorna och fimpen dinglande i ena munpipan. Chocking, tyckte nog många, men det var typiskt amerikanskt och ingen kunde väl begära, att dessa unga krigsveteraner rent intuitivt skulle känna till de svenska stela formerna. Man hade nämligen glömt att skicka till dem något exemplar av Saxons Lärobok i umgängeskunst.

### »Mustang» — »Thunderbolt»

De unga piloterna — ja, en var verkligen omkring de 40 men den yngste bara 19 — hade alla varit engagerade i både eskort- och låganfallsuppdrag och flugit både

MUSTANGERNA HAR LYCKLIGT LANDAT på Bromma och kört fram till uppställningsplatsen på plattan, som synes på bilden nederst. De väntande representanterna för flygvapnet och pressen ger sig ut på en närmare okularbesiktning. — Överst bilden visar två Mustangförare tillsammans med den amerikanske översten Kurz. Observera elgarretten i nyporna på piloten i mitten. Yankees höll inte vidare styvt på rökförbudet. — I mitten den ende fullblodiga svenskättlingen bland jaktpiloterna, en kapten vars farföräldrar föddes i Sverige.

En strålande vacker stämningssbild från Bromma efter Mustangernas ankomst. De långa nosarna och de 4-bladiga propellrarna silhuetteras dekorativt i motljuset.



## ÄR HÄR!

»Mustang» och »Thunderbolt». Alla förklarade, att Mustangen gick vida över »Dunderbulten». Den senare är litet väl tung, inte så snabb och fordrar ständig passning av föraren. »Mustang» är på alla sätt bekvämare och underlägsen endast ifråga om beväpning. Man bör alltså vara glad över att J 26:an blev en P-51 och inte en P-47, om vilken ju t o m konstruktören själv, Sascha Kartveli, med vemodsfylld röst yttrade: »Den är för stor!»

### Hur står sig J 21:an?

Med svenskens vanliga svaghet för allt utländskt är det säkert många, som nu tror, att de nya svensk-amerikanska jaktplanen (om man nu får kalla dem så) fullkomligt utklassar, vad vi själva har att komma med. Detta är alldeles fel. Vår nya J 21:a ligger väl till ifråga om snabbhet vid jämförelse med moderna utländska jaktplan.

Ganska snart torde det förresten arrangeras flygprov med Mustangen tillsammans med J 21:an och det är inte alldeles sä-

(Forts. på sid. 22.)

Flygvapenchefen, general Nordenskiöld, hälsar överste Bengt Jacobsson hjärtligt välkommen hem och tackar honom för gott förhandlingsarbete i USA. Mellan dem den lika belåtna general Kessler, amerikansk militär- och flygattaché i Sverige, vilken varit över i England och hämtat de första svenska Mustangerna.



# EN SMULA PRIMA



ÖVERSTE ROBERT L. SCOTT, författare till FLYG:s symnerligen uppskattade följetong *Gud är min andre-pilot*, blev i förra avsnittet chef för jaktflyget i den nybildade amerikanska jaktflygförbandet i Kina och uppnådde därmed förverkligandet av sitt livs käraste dröm. I det elfte avsnittet berättar han om sina strider mot japanerna, vilka råkade ut för vad Scott kallar »en smula prima blyförgiftning».

## *Gud är min* **ANDREPILOT**

Robert L. Scott.

XI

Folk har frågat mig, vad det var som gjorde det möjligt för mig att skjuta ner min första japan, och antagligen väntade de, att jag skulle säga, att jag hade övat mig så mycket på »korven», att jag kunde placera vartenda skott i målet. Eller också att jag hade varit i alla skolor från Leavenworth till Mount Holyoke och hade lärt mig taktik. Eller kanske att jag var bättre vid spakarna än japanerna. Jag gjorde dem säkert besvikna. Ty om någonting hjälpte mig att skjuta ner japanska jaktplan, medan jag själv klarade mig, så var det en amerikansk flicka.

För det första vet jag inte exakt, vad som menas med demokrati, eller den allmänna verkliga betydelsen av republik. Men som vi brukade prata om de här sakerna i Kina kom vi alltid till det resultatet att vi slogs för *Den amerikanska kvinnan*. Hon var för oss Amerika, Demokrati, Coca-kola (narkotiskt preparerad choklad som används i alla flygvapen för att hålla sömnen borta. *Red:s anm.*), Prickig korv, Rena sovplatser eller Amerikansk uppfattning av livet.

För att snabbt nog tala om hela historien, så berättar jag, att jag lärde mig flyga på samma sätt som vem som helst annan gjorde — av en flyglärare vid en flygskola. Det innebär alltså, att jag lärde mig starta och landa ett skolflygplan. Men, för

att rätta till det hela, jag utbildade mig sedan till stridsflygare genom att flyga över hela den västra hemisfären för att träffa en amerikansk flicka. Från varenda en av de olika staterna flög jag till Georgia för att träffa henne. Och jag flög från Sydamerika till Panama för att träffa samma flicka. Och från Centralamerika till kanalområdet. Givetvis enligt officiella order, men mina uppdrag gick mera ut på att göra mig till en flygförare, som kunde navigera över hela världen eller flyga efter instrumenten, när det behövdes, eller på natten, än det gällde att fullgöra de uppdrag jag var ute på. Jag hade alltid för mig, att det var min självklara plikt att klara kärnan säkert igenom. Och jag visste, att om jag kunde klara mig igenom under fred, så skulle jag också klara mig igenom under krig. Och om jag bara kunde rikta mina kulsprutor mot rätt ställe, så skulle också fienden ramla ner.

För att bevisa detta besvarar jag härmed även kommande frågor genom att säga: »Nej, min fru, jag lärde mig inte det där i skolan. Min största luftseger vann jag under en 'terrängflygning' d v s vad vi brukar kalla en navigeringsflygning.» Och här kommer historien.

### **Två timmar blint**

Tidigt en morgon — den 31 juli 1942 — startade jag från Kunming för att återvända till den östra krigsskådeplatsen vid Kweilin och Hengyang. Det finns höga berg på denna 750 kms flygsträcka mot öster och jag flög iväg över molntäcket. Från mina 6000 meters höjd stirrade jag hela tiden ner på den obrutna molnmattan alldeles under mig och jag tror, att mitt undermedvetna jag bad om öppningar i molntäcket över målet. Det fanns berg vid målet också och det är faktiskt inte det allra trevligaste att dyka genom molnen ner mot ett bergigt landskap med ett jaktplan — eller med något plan förresten.

Minuterna gick och kilometerna åts upp men jag kunde fortfarande inte se den välkomna skuggan av ett hål i molnen. Efter lite mer än två timmar nådde jag den punkt över molnen, där Lingling skulle vara. Ni förstår, denna plats låg på slätt land och mellan Kweilin och Hengyang. Genom att rent intuitivt ha dragit mig åt norr visste jag åtminstone på vilken sida av Kweilin jag var och visste till yttermera visso att jag kunde dyka ner där säkrare än längre söderut bland bergen som omgav Kweilin.

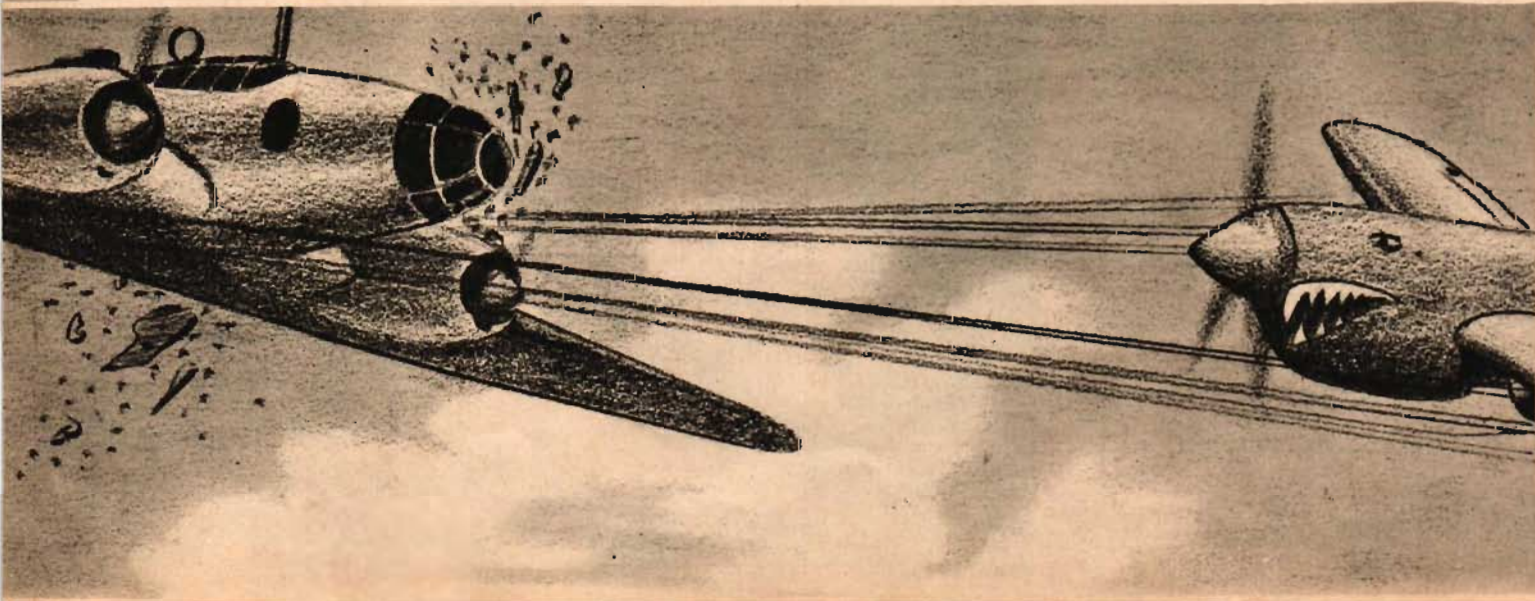
Jag anropade Lingling över radion, men innan jag kunde få svar hoppade Sasser, signalisten i Kweilin, in med en flygvarning. Han sade: »Kinesiska nätet rapporterar motorbullen från fientliga flygplan, som flyger upp efter Kanton—Hengyang-järnvägen på hög höjd. Sista rapporten Sektor A-5.» Jag tittade på min karta och fann, att jag var mycket nära den sektorn. Men på samma gång visste jag inte mitt exakta läge och hade endast omkring nittio liter bensin eller så kvar. Här fanns dock till slut en chans att hoppa på fientliga flygplan; innan P-40:or från vår jaktstation kunde hinna dit skulle fienden kunna utträtta sitt uppdrag. Vad skulle jag göra?

Under den sekund det tog för mig att besluta mig tänkte jag, att förlusten av min kärna skulle vara berättigad, om jag sköt ner en japan, och om bensinen tog slut ovanför molnen kunde jag dyka ner och landa på ett risfält. Chanserna var väl ungefär »fifty-fifty». Men jag gissar att mitt innersta jag trodde, att jag kunde skjuta ner hela förbandet — och utbytet av den japanska gruppen mot mitt enda plan skulle säkert vara fördelaktigt för oss.

### **Medan bensinen rinner bort...**

Jag anropade Sasser och sade honom, att jag trodde, att jag var just öster om Lingling och mycket nära det japanska förbandet och att jag tänkte försöka ingripa. Jag

Jag höll avtryckaren nere och såg spårlysen träffa de stora vingarna samt glas yra omkring kabinbuven.



# BLYFÖRGIFTNING.....

dök tills jag var precis över molntopparna på 5200 meter. Jag hoppade in bland de duniga cumulus-topparna och stirrade framåt efter den första glimten av ett flygplans svarta silhuett. Eftersom de fiendliga planen hade rapporterats flyga norrut räknade jag ut, var de skulle vara nu, och flög att möta dem.

Jag kommer aldrig att glömma det. Jag hade tittat på bensinmätaren för hundrade gången och när mina ögon lämnade instrumentbrädan för att fortsätta med sitt ivriga sökande såg jag på klockan att hon var 09.08. I samma ögonblick såg jag ett fiendligt plan — en silhuett. Från den sekundens vet jag att jag handlade automatiskt. Jag såg, att på vår kurs skulle vi mötas nos mot nos.

Den andra kärnan var nu mycket närmare och kom snabbt emot mig. Det var ett tvåmotorigt bombplan och låg just över molnen precis som jag. Nedanför oss fanns det nu hål i molntäcket och jag föreställer mig, att bombaren försökte lokalisera sig för att dyka ner. Han såg inte mitt plan och jag höll mig gömd bakom molnen så mycket som möjligt. Jag kände att min vänstra hand gick till instrumentbrädan för att osäkra kulsprutorna. Men när jag tittade på den röda knappens såg jag att jag omedvetet hade vridit om den. Jag vred den tillbaka och sedan fram igen som en sorts prov. Den fiendliga kärnan kom mot mig och växte som en svamp inför mina ögon; vår inbördes hastighet var kanske 800 kilometer i timmen. Vid det laget hade jag skjutit gaspedalen i botten och motorn drog för full styrka och propelleromsättningen var ställd på hög hastighet, liten stigning.

Då, just innan jag tryckte på avfyringsknappen, såg jag de andra planen, två fiendliga jaktplan ovanför och bakom bombaren. Jag hade tydligen inte blivit sedd av någon av de tre, ty jag smög mig fram mycket tätt intill molnen. Men jag avbröt nästan mitt anfall av ren förvåning över att se dem. De var omkring 900 meter över bombaren och flög fram och tillbaka utan samband. Jag såg de avskurna vingspetsarna, som talade om att det var »Nollor». Genom min hjärna blixtrade den varning jag hade hört av general Chennault för att anfälla jakteskorterade bombplan. Varenda en i Kina hade alltid struntat i att räkna med fiendens fördelar — de var vana vid det. Personligen visste jag inte tillräckligt om luftstrid för att vara särskilt ängslig, eller kanske jag skulle ha gått på ändå. Mina sex kulsprutor skulle neutralisera deras fyra; jag kunde skjuta ner bombaren och dyka in i molnen, innan »Nollorna» kunde få mig.

Jag vet verkligen inte om jag tänkte på allt det där eller inte, ty nu sköt jag. Spårlysen tycktes gå mot fienden som de skulle men nu kom japanen in i mitt sikte så fort, att jag inte visste om de träffade honom då eller inte. Jag dök under nosen på den tvåmotoriga kärnan och jag håller vad om att det var en förvånad förare i den. Jag märkte att han hade börjat svänga och kanske det kom mig att missa.

## Min brantaste sväng

När kärnan passerade över mitt huvud drog jag mig runt i den brantaste sväng jag någonsin gjort och svepte ner i molnen en bra bit, vilket tillfälligt måste ha gömt mig för jakteskorterna. När jag kom ut igen höll bombplanet på att fullborda sin sväng åt motsatt håll och jag flög in för att ge den en salva direkt från sidan. Jag hade emellertid minskat farten och måste skjuta underifrån-bakifrån. Jag fick in en fin salva i henne.

Men nu såg jag spårlysen runt omkring mig och kände några träffar; »Nollorna» sköt på mig. Ett av de fiendliga jaktplanen dök framför mig och jag fick in några snabbskott på den, från 100 meter. Jag dök under bombaren igen och med den hastighet jag vann försökte jag göra ett buk-anfall; jag fick in en salva till och kände flera nya träffar i min kärna.

När jag tog upp gjorde den »Nolla» som skjutit på mig det misstaget att göra en topproll och jag dök på honom och gav honom omkring 200 omgångar; jag vet att salvan träffade honom svårt. Jag sköt på det andra jaktplanet på långt håll, när det försökte ett anfall nos mot nos. Men molnen besvärade japsen — de tycktes ha svårt att se mig. När min dykning mot »Nollan» byggte upp min hastighet vände jag mig återigen mot bombaren; den såg mig och började svänga mot höger. Jag slängde iväg en kort frontsalva och innan jag kolliderade med den fiendliga kärnan gjorde jag en 180 graders sväng — japanen var mitt framför mina kulsprutor och jag sköt redan. Jag höll avtryckaren nere och såg spårlysen träffa de stora vingarna, och kroppen samt såg glas yra omkring kabinuven.

När jag drog mig närmare än 100 meter blev de röda fläckarna på vingen större och större och jag såg bitar flyga från vänstra motorn. Jag rammade nästan fienden — jag kan fortfarande inte förstå hur jag undgick radioantennmasten bakom glaskabinen; jag kunde se kulsprutorna svänga fram och tillbaka och de sköt mot mig.

Men bombaren gick ner. Jag tog inte upp när jag flög förbi honom denna gång utan dök brant. När jag kom ut ur dykningen tittade jag mig om efter »Nollorna», men de sågs inte till. Över och bakom mig spann bombaren sakta neråt i flammor; den svarta röken bildade en spiral ovanför molnen och jag såg kärnan för-

svinna i molnen. Jag kom ut under molnen, som nu var brutna på några få ställen, men jag kunde inte se de japanska kärnorna. Jag gjorde en halvcirkel och visste inte var jag var.

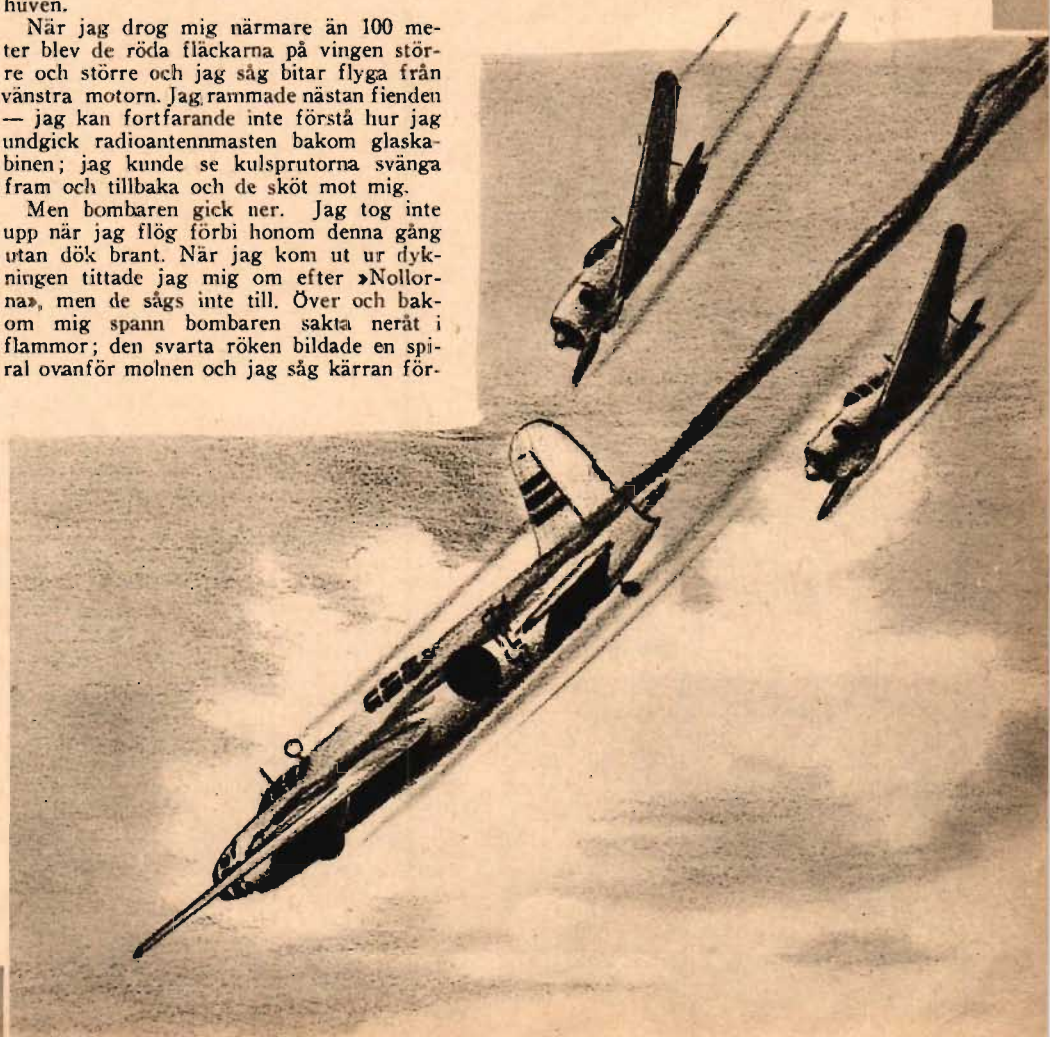
## Alla tankar tomma

Shutligen kom jag ihåg mitt bränsleläge och tittade andöst på mätarna; de visade alla — tomt! Jag svängde och satte kurs västerut med tillbakadraget gasreglage och propellern återställd för marschfart. Nu anropar jag Sasser efter att alldeles ha glömt bort honom i samma ögonblick jag fick kontakt med fienden. Jag talade om för honom om luftstriden, att jag visste att jag hade skjutit ner bombplanet och fått in några salvor på jaktkärnorna. Sasser talade om att en grupp under ledning av Gil Bright var på väg från Hengyang.

Jag hade 3000 meters höjd nu och jag höll den medan jag glidflög med totorn på lägsta varv mot väster, där jag borde se Hengyang—Kweiling-järnvägen. När jag slutade min radiorapport sade Sasser i Kweilin till mig, att jag var i S-3, och Richardson i Hengyang sade också S-3 men Miller i Lingling talade om för mig, att jag lät väldigt nära hans station och gav mig rapporten S-5. Detta betyder på radiotekniskt språk att min volym var större i Lingling än på någon av de andra två stationerna. Det var mer än sannolikt, att jag var närmast den mellersta staden. Jag utgick från det och flög västerut, medan jag gradvis minskade höjden.

Just då måtte Miller ha fått en rapport från en stad som hörde min motor, ty han sade: »Du är nordöst om fältet.» Jag

(Forts. på sid. 28.)



De skamsna förarna sades ha begått harakiri därför att de låtit det plan de eskorterade förstöras.



**INRIKESTRAFIKEN PER FLYG** i Sverige kommer så småningom att bli mycket omfattande. Järnvägsstyrelsen må sedan streta emot hur mycket den vill med sina restriktiva taxekrav och sitt tal om »osund konkurrens». Den 5 april insände ABA till luftfartmyndigheten ett remissvar med anledning av A/B Norrlandsflygs begäran om trafik tillstånd på vissa inrikes flyglinjer. ABA ansåg därvid skäligen tala om vilka flyglinjer inom Sverige bolaget självt planerar att trafikera. Kartan på denna sida anger, vilka linjer ABA nu trafikerar, har ansökt om tillstånd för eller tänker begära att få trafikera. Hela planen är uppgjord efter samråd med Kungl. generalpoststyrelsen.

**ABA:S LINJENÄT** inom Sverige kan uppdelas i tre grupper, av vilka den första gruppen omfattar nu trafikerade linjer. Det intressanta i skrivelsen beträffande denna grupp är, att ABA säger sig senare komma att begära tillstånd att på riksflyglin-

jens norra sträckning få mellanlanda i Gävle, Umeå, Skellefteå och Gällivare, när flygplatser och markorganisation ordnats. När detta läses torde det vara aktuellt om regeringen skall ge tillstånd att förlänga riksflyglinjen till Kiruna. Norrlandslinjen torde f. ö. komma att öppnas omkring den 1 juni. På delsträckan Göteborg—Malmö ämnar ABA under samma förutsättningar mellanlanda i Varberg och Halmstad.

**ANDRA GRUPPEN** upptar linjer, för vilka »bolaget i skrivelse till Konungen av den 14 april 1944 ansökt om trafik tillstånd». Denna grupp upptar delsträckorna Sthlm—Norrköping—Jönköping—Göteborg; Sthlm—Visby—Kalmar—Karlskrona—Malmö; Sthlm—Örebro—Karlstad samt Sthlm—Malmö. Linjen Sthlm—Malmö trafikerades ju redan före kriget och ABA säger i sin skrivelse, att bolaget avser att numera trafikera denna såväl direkt som med mellanlandningar i Norrköping och Jönköping. Delsträckan Jönköping—Malmö har upptagits under grupp 3.

**TREDJE GRUPPEN** upptar alltså linjer, angivna i delsträckor, för vilka bolaget avser att senare ansöka om trafik tillstånd. Dessa delsträckor är: Jönköping—Malmö; Jönköping—Kalmar; Norrköping—Visby; Norrköping—Örebro; Karlstad—Jönköping; Karlstad—Göteborg; Karlstad—Dalarna; Karlstad—Östersund; Dalarna—Sthlm; Dalarna—Östersund; Dalarna—Gävle samt Dalarna—Sundsvall/Härnösand. ABA har inte angett någon flygplats i Dalarna men säger sig komma att använda den som visar sig lämpligast. Det kan ju bli både Borlänge (Rommeled) och Leksand.

**PICK-UP-FLYGLINJER** i samarbete med postverket för post- och fraktbefordran i Norrland, säger sig ABA också räkna med. Planeringsarbetet för dessa linjer har i själva verket redan påbörjats. Ännu kan dock inte anges, vilka orter som kan komma att beröras av dessa linjer. På samtliga linjer ämnar ABA använda landflygplan då detta medför större säkerhet och regularitet samt bättre ekonomi.

**MAN FÖRVÄNAS INTE** över Aero transports och Carl Flormans förutseende men väl en smula över att samtliga de linjer, som Skandinaviska Aero i höstas begärde koncession på, finns med i programmet, samt att det i ABA:s skrivelse talas om en koncessionsansökan av den 14 april 1944, som man tidigare inte hört talas om. Vid ett samtal med verkställande direktören i Skandinaviska Aero, Ake Forsmark, säger denne endast, att varken han eller hans kompanjoner visste om denna ABA:s

**ABA:s LINJENÄT**, som det kommer att te sig så småningom.

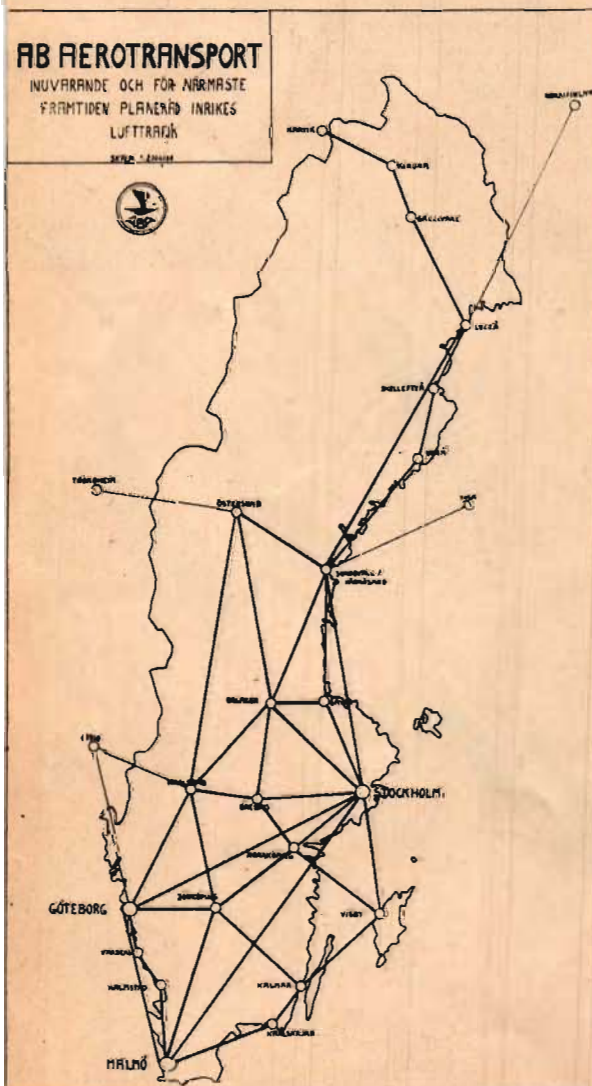


**BRITISH OVERSEAS AIRWAYS**, populärt kallat BOAC, har utökat sina lokaler i huset Norrmalmstorg 1 — Citypalatset — och inrett en ny serviceavdelning för såväl flygpassagerare mellan Sverige och England som vanligt folk, som bara vill gå in och fråga något om det engelska trafikflyget. FLYG:s red har personligen övertygat sig om att man får den mest förträffliga service, även om man inte vänder sig direkt till chefen, mr Douglas Grey, vilken på bilden här ovan ses studera en azimutal världskarta med London i världens aeropolitiska mittpunkt.

ansökan av 14/4 -44, när de sökte vissa koncessioner i september, men att ABA:s nu omtalade ansökan visat sig vara hemlig. I själva verket har den också ingivits direkt till K. M:t och inte till luftfartsmyndigheten.

**KONSEKVENSEN** av detta torde vara, att varken Skandinaviska Aero eller något annat svenskt bolag utom ABA kommer att få några linjekoncessioner inom Sverige eller Europa, under det att såväl regeringen som luftfartmyndigheten — och säkert heller inte ABA — kommer att ha något att invända mot taxiflyg i annan regi än Aero transports. I förra numret av FLYG redogjorde luftfartsinspektör Ångström för hur USA organiserat sin linjeluftfart med ett linjeföretag på 7,7 miljoner invånare. Man torde kunna utgå ifrån att dessa amerikanska normer kommer att väga tungt, när det gäller att fastställa det svenska flyglinjeprogrammet. Skandinaviska Aero, som i dagarna ökat sitt aktiekapital till miljonen jämt och är starkt förankrat i de göteborgska rederibolagen — särskilt Svenska Lloyd — är fast beslutet att flyga passagerare mellan Göteborg och London, men hur detta skall kunna gå till annat än i form av mer eller mindre reguljär taxitrafik, är svårt att säga. Att öppna linjetrafik utan myndigheternas tillstånd torde vara omöjligt.

**SÄNKTA PRISER** på riksflyglinjen har luftfartsmyndigheten med erkännansam snabbhet fastställt och har därmed gett särskilt eftertryck åt den tankeställare, som FLYG gav järnvägsstyrelsen i sin förra ledare. (Forts på sid. 31.)



# FÖR *bättre* KUNDTJÄNST



Flera av våra kunder utnyttja numera möjligheten att från oss av kalldragna rör erhålla helt eller delvis färdigställda detaljer till sina konstruktioner. Vi äro utrustade med specialmaskiner bl. a. för slipning, polering och bryning. Svetsningsarbeten och värmebehandling utföras.

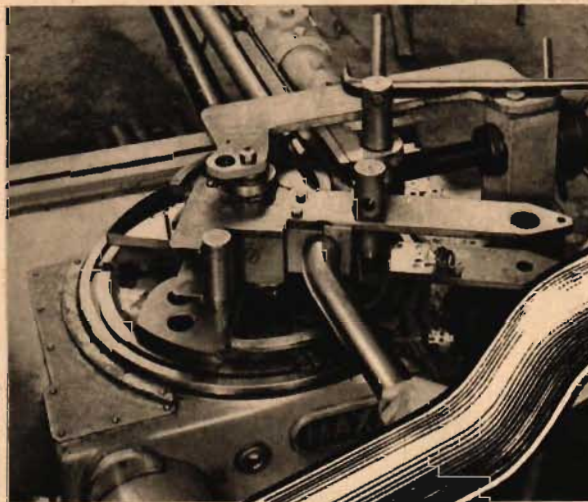


## SEE FABRIKS A.-B., SANDVIKEN

Representanter: STOCKHOLM:  
A.-B. Sandvikens lager;  
GÖTEBORG: A.-B. Sandviksstål;  
MALMÖ: Edw. Thomée A.-B.  
SUNDSVALL: Sandvikslagret.



SVARYNING



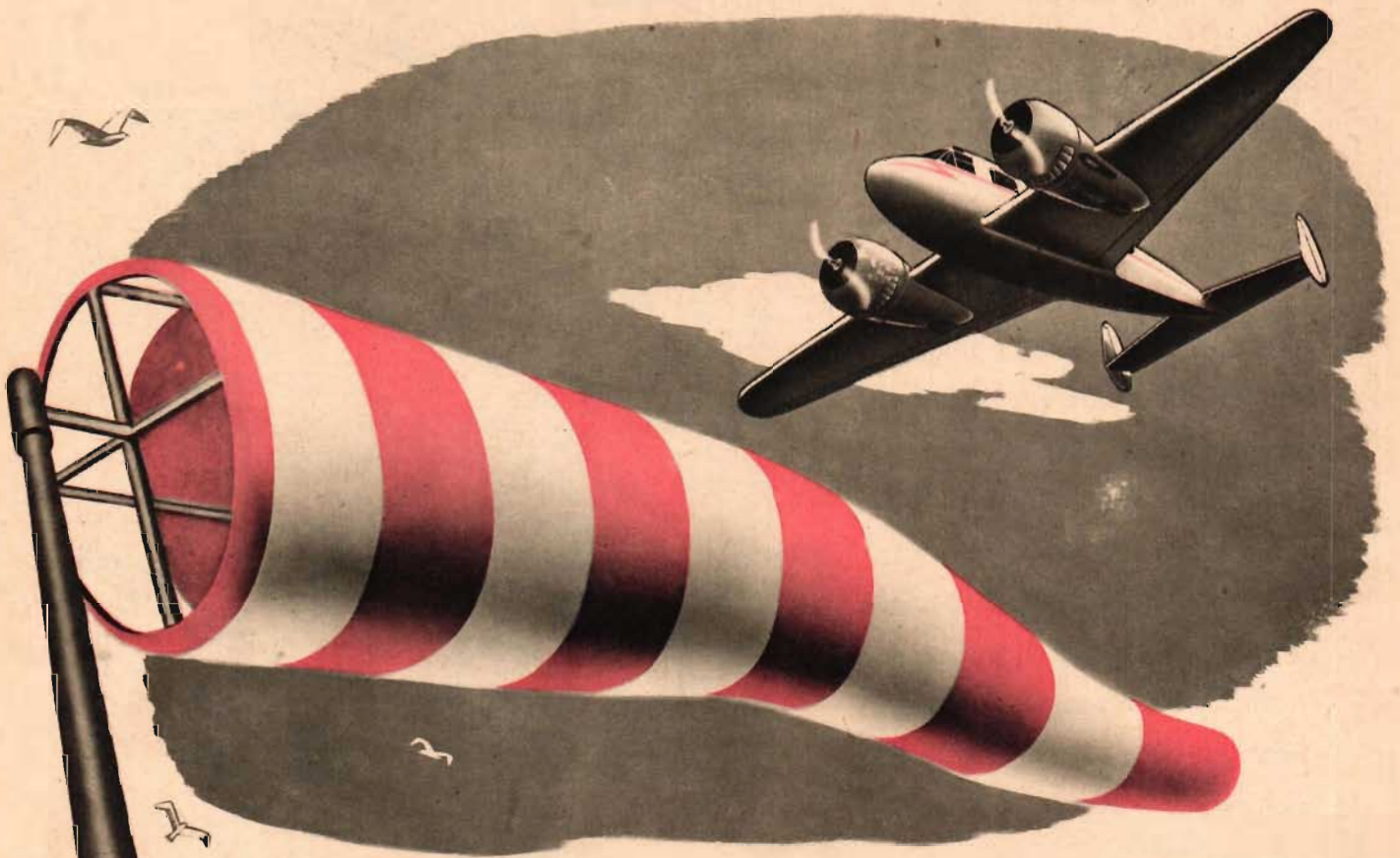
BOCKNING



FRÄSNING

# FREDSFLYGET

*öppnar nya perspektiv*



**TAXIFLYG**

**TURISTFLYG**

**FRAKTFLYG**



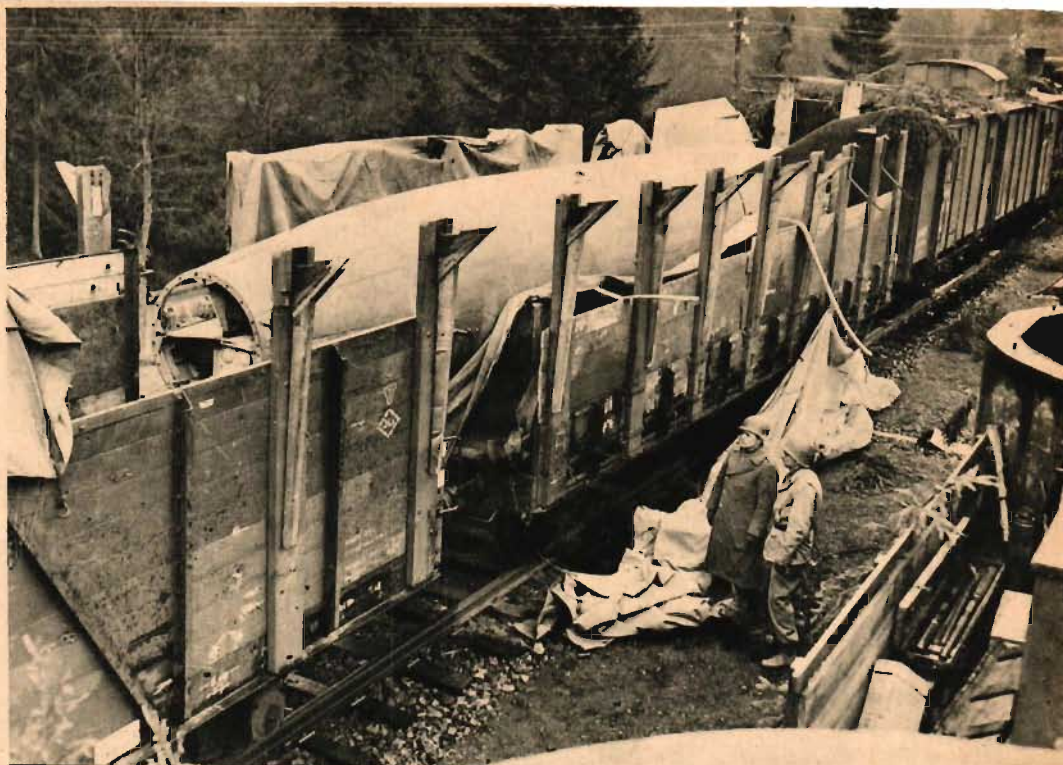
**SKANDINAVISKA AERO AB**

NYSTEN SAMULSGATAN 18, STOCKHOLM



V-2-PROJEKTILER, lastade på ett stort antal järnvägsvagnar, erövrades av 1:a amerikanska armén, då den tyska staden Dromskirchen intogs. Bilden t h visar en V-2-projektil lastad på drygt en järnvägsvagn. Sammanlagt bestod V-2-tåget av 13 vagnar på väg till en V-2-bas i Holland. Vedergällningsvapnen är redan nu närmast en dyster saga blott.

Såsom förutsågs i föregående översikt Smedförde Rhenförsvarets sammanbrott att västfronten inom kort tid nära nog upphörde att existera och att ryssar och amerikanare börja räcka varandra handen över Leipzigs slätter, Lützens kullar eller t o m längre österut. Sedan die Wacht am Rhein fallit, räckte varken Horst Wessel eller Deutschland över alles till som samlingsparoll och styrkebälte. Öst- och västfronterna började den 15/4 att sammansmälta, Tyskland delades i två hälfter med endast ringa samband. De följande operationerna — efter en tids uppladdning framför Elbelinjen — komma att gå ut på att sammanpressa och tranchera dessa hälfter i allt



## KRIGET I LUFTEN Av AVIATOR

mindre, isolerade delar inom vilka ordnat motstånd gradvis tvingas upphöra. De taktiska luftflottorna i väster och öster ha spelat en stor, men föga uppmärksam roll under arméernas raska frammarsch. De ha icke blott hjälpt till att i tid upptäcka och undanröja motstånd utan även utfört mycket omfattande flygtransporter till mototrupporna. Ett svårt problem därvid har säkerligen varit att ordna flygbasernas framflyttning i takt med arméernas. Stora kvantiteter ammunition och drivmedel skola fram och trådförbindelser dragas innan nytagna fält kunna tas i bruk. Det taktiska understödet kräver långt framskjutna baser. I öster lära mycket starka röda luftflottor stå färdiga att stödja den väntade stora offensiven över Oderlinjen och efter Wiens fall längs Donau.

Det tyska flygvapnets sammanbrott synes i mitten av april också vara ett faktum. Görings stolta skapelse, som stod på höjden av sin kraft vid anfall på Ryssland 1941, men sedan varit på ständig tillbakagång, synes nu även ha upplösts inifrån. Enligt obestyrtta allierade uppgifter ha flera av Luftwaffes ledande män tillhört den militära oppositionen mot den politiska ledningen och avlägsnats eller likviderats av denna. Bland de från ledningen avgångna märkas sålunda fältmarskalkerna Sperrle och von Richthofen. Sperrle var en tid chef för Legion Kondor i Spanien och anförde sedan tredje luftflottan under slaget om Frankrike. Därefter residerade han i Paris och ledde hälften av de under slaget om England deltagande styrkorna. Sedermera förde han befälet över flygvapnet på västfronten ända tills helt nyligen. Han är (var?) i 60-årsåldern. von Richthofen, en betydligt yngre man, efterträdde Sperrle i Spanien och anförde sedan den berömda åttonde flygkåren — Stukakåren — under slagen om Polen, Frankrike, Balkan, Kreta och Sydryssland, samt blev sedermera luftflottechef i Ryssland och Medelhavet. Rensningarna ha berört icke blott de högsta cheferna utan även ett stort an-

tal högre officerare, som helt nyligen lära ha avrättats. Som orsak nämnes bland annat att man till sist vägrat efterkomma högkvarterets taktiskt och strategiskt olämpliga order och direktiv, vilka medfört onormala förluster.

De västallierades jaktflyg användes i stor utsträckning för att göra slut på det tyska flygvapnet genom en brett upplagd flygbasbekämpning. På grund av bensinbristen hölls flertalet tyska flygplan på marken i sina baser och där uppsöktes de. De dagliga förlustsiffrorna räknades i över 100. Veckan 4/4—10/4 förstördes 1700 tyska plan av de västallierade.

I och med att Holland började avskäras från förbindelserna med Tyskland upphörde V2-offensiven mot England. Sammanlagt uppges V1 och V2 ha dödat omkring 8 500 och skadat 25 000 personer i England, ett resultat som främst motsvaras av ett kraftigt stegrat folkhat med väsentligt försämrade efterkrigsvillkor för Tyskland. Omläggningen av en del av industrien från flygplantillverkning till V1—V2-tillverkning visade sig vara en felspekulation. Vapnen saknade ett militärt vapens främsta egenskap vid sidan av förstörelseverkan, nämligen precision. V-vapnets slutspurt blev emellertid icke oansenlig — 792 dödade och 1 426 skadade i England i mars.

De tunga bombförbanden deltog i början av april i anfallen på flygbaser samt riktades dessutom mot arméns depåer, återstående krigsindustrier o dyl. Mycket kraftiga anfall från 8:e luftflottan och Bomber Command riktades mot ubåtshamnarna Hamburg och Kiel. Den 14 började Bomber Command åter anfall mot Berlin, sannolikt som direkt förberedelse åt ryssarnas väntade generalangrepp på staden. Vid anfall på Kiel natten 9/4—10/4 sänktes pansarskeppet Admiral Scheer av Lancasterbombare. Den 15 insattes 8:e luftflottan med full kraft mot den tyska garnisonen i Girondemynningen. Därvid användes för första gången en ny sorts eldsprutande brandbomber avsedda mot personal.

Aterstoden av de västallierades luftburna armé, sålunda de divisioner, som icke användes vid Montgomerys Rhenövergång, insattes den 7—8 i Holland, öster om Zuidersee för att avsnöra tyska trupper där. Kanadensiska armén uppnådde inom kort kontakt med dessa luftlandsatta trupper med stor inringring av tyskar som följd. Senare insattes fallskärmstrupper i mindre skala även i Brandenburg, väster om Berlin.

Även ryska flygvapnet var verksamt mot hamnar och sjöfart. Vid upprepningen av Ostpreussen den 9/4—10/4 sänktes i och utanför Pillau 11 transportfartyg på tillsammans 70 000 brt. Det är Östersjöflottans flyg som specialiserat sig på anfall mot fartygsmål.

Den italienska fronten kom i rörelse den 9/4, då 8:e armén gick till anfall efter den kraftigaste förberedelse med tungt bombflyg som förekommit. 15:e luftflottans alla tunga och medeltunga bombplan sattes in mot det tyska försvaret på floden Senios norra strand.

I Fjärran Östern blev den i förra översikten omnämnda landstigningen på Okinawa framgångsrik. Man kan redan börja skönja den tid, då flyg och flotta med hjälp av baser där kunna avskära japanska moderlandet från förbindelserna med dess nya imperium i Ostindiens fastland och arkipelag, varifrån öriket bland mycket annat hämtar sin olja och sitt gummi. Något utlöppande av en samlad japansk flotta framkallades egendomligt nog icke av denna farliga stöt mot Japans vecka liv. Emellertid påträffade amiral Mitschers hangarfartygsflotta den 7/4 japanska flottans modernaste slagskepp, Yamato, tillsammans med understödjande kryssare och jagare till sjöss 50' sydväst om flottbasområdet i sydvästra Japan. Efter 3 timmars strid, vari 400 flygplan deltog, sjönk slagskeppet, träffat av 3 flygtorpeder och 8 tunga bomber, därmed delande Tirpitz' och Prince of Wales' öde. En kryssare och 3 jagare följde med i djupet. Dagen förut

hade japanska flygplan i stort antal, sannolikt landbaserade, anfallit sjöstyrkorna vid Okinawa; 300 japanska plan rapporterades nedskjutna mot en förlust av endast 3 amerikanska jagare.

Brittiska slagskepp och minst 4 hangarfartyg deltog i operationerna i dessa farvatten. Den 11—12 anföllo de örlogs- och flygbaser på Formosa, därmed möjligen utpekande nästa milstolpe i de allierades inringningsoffensiv mot Japan.

Upp till 300 flygande slagskepp från Marianerna deltog i bombföretag mot Tokyo och andra industriområden i Japan. Man hade nu också färdigställt jaktbaser på Iwojima, den lilla vulkanön på färdlinjen halvvägs mellan Saipan och Tokyo, och kunde erhålla jakteskort därifrån, trots det 1 000 km långa avståndet. 16/4 1945.

och långsammare än sådana plan som Consolidateds jätteplan för 200 passagerare eller Boeing 377. »Commando» har emellertid visat sig mycket användbar för alla slags uppgifter, och typen har bestått de hårda prov den ställts på under kriget. Ett av de mest lovande fälten för flygtrafiken efter kriget blir tydligen transporter av jordbruksprodukter. Jordbruksdepartementet anser att denna trafik kan sysselsätta minst 600 plan, när den kommit i gång på allvar. Större delen av transportererna kommer antagligen att gå från sydstaterna och Stillahavskusten, varifrån frukt och grönsaker kommer att sändas luftvägen till marknaderna i Mellersta västern och på östkusten. Det är heller inte otänkbart att man genom de förbättrade förbindelserna kan skapa nya marknader för jordbruksprodukter i trakter, som tidigare varit svåra att nå.

**GLIDFLYGAMBULANS.** Vid invasionen över Engelska kanalen såg man, vilken viktig roll det bogserade glidplanet spelade. Det har nu blivit ambulansplan, i det man nyligen forslat bort 24 sårade soldater i två glidplan från Remagen-brohuvudet. »Men detta är bara början», säger chefsläkaren vid Remagen, som håller före att man på detta sätt skulle kunna förflytta 6—700 sårade om dagen vid gott väder. De tio allierade soldater och två tyskar, som utgjorde det första glidambulansplanets passagerare, anlände till ett evakueringslasarett 80 km bakom linjerna nio minuter efter det deras motorlösa plan lyfts från marken av en bogserare. Den medicinska sakkunskapen anser, att denna typ av ambulanstjänst fullständigt kan eliminera marktransporter av sårade på sönderbombade vägar.

**TVÅ I EN FALLSKÄRM.** En metod som tidigare försökts med olyckligt resultat, utfördes nyligen med framgång. En Liberator skadades vid ett företag över Tyskland så svårt, att det blev nödvändigt för besättningen att hoppa ut, när den nått in över England. Bombfällaren upptäckte, att hans fallskärm var förstörd och klängde sig fast på navigatörens rygg och följde

denne i utsprånget. När skärmen utvecklade sig »snodde båda ihop sig» i ett fast grepp. Vid landningen erhöll båda smärre benskadador.

**BARA BÖRJAN.** Den kände flygkonstruktören Glenn L. Martin frågar: »Finns det någon, som tror, att man börjat närma sig gränsen för utvecklingen på det flygtekniska området, har han grundligt missat sig. Nej, vi har ännu så länge endast skrapat på ytan. Både krigs- och civilflygplan av idag kommer om några år att likna flygplan från förra världskriget, och lika väl som flyget kan tjäna mänskligheten i fred, lika fruktansvärda perspektiv finns vid en ny världskonflikt, i vilken oceanerna krymper ihop till intet.»

**BLIXTLJUSBOMBER.** Amerikanska flygare har kommit underfund med att blixtljusbomber, som nattetid använts för fotografering av konvojer och fartyg, bländat luftvärnet. Efter fällningen har lv-elden avtagit i effektivitet. Bombblixten varar blott 1/5 sek men är så kraftig, att bländningen varar i 20 min.

**DOUGLAS XP-19A.** Enligt sista rapporter är Douglas XP-19A nu försedd med 4 st 2 600 hk Allison V-3420 vätskekylda motorer. Dessa är försedda med avgaskompressor och propellrarna är omställbara för bromsning vid landning.

**NYTT TÄNDSTIFT.** Ett nytt slags tändstift har levererats till USA från England. Livslängden är 4 till 5 ggr så stor som för tidigare stift. Namnet på det nya stiftet anges inte och endast knapphändiga upplysningar om konstruktionen.

**PANSARFÖRHÄNGEN.** Åtskilliga tunga pansarplåtar skall monteras av de tunga och medeltunga amerikanska bombplanen och ersättas av »pansarförhängen». Dessa består av i väv insydda stålplåtar av manganstål, tillräckligt tjocka för att skydda mot splitter från 20 mm granater, som briserar på 0,5 m avstånd. Dessa pansarförhängen placeras kring besättningen, som härigenom uppges erhålla bättre skydd. Även lastglidplan förses med detta skydd på flygkroppens undersida. Pansarplåten bibehålles dock i stjärten och vid motorerna på de tunga bombplanen.

**LIMNING AV METALL.** Consolidated-Vultes Aircraft Corporation är en av de firmor, som försökt framställa ett lim eller cement för hopfogning av lättmetaller. Firman har även nått en del resultat härmed. Hoplimning kan ske även av andra metaller. Det uppges att den nya metoden användes vid tillverkning av B-24 Liberator och B-32 Dominator.

## Gävlebygdens Flygklubb, Mokorset

utbjuder härmed till försäljning

### SPORTFLYGPLANET SE-ALB

typ VEF J-12, motor Cirrus "Minor". Planet är i utmärkt skick.

## 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



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 flygstyrkor.

## PERCIVAL AIRCRAFT

PERCIVAL AIRCRAFT LTD. LUTON BEDFORDSHIRE ENGLAND

## FOLKFLYGTÄVLINGENS SLUTSTRID:

# VILKEN ETAPPVINNARE SEGRAR?

Här kommer sista etappen, d v s slutomgången, i FLYG:s uppskattade folkflygtävling. Eftersom data och prestanda varit publicerade i samband med varje etapps utlysande, nöjer vi oss här med att i bildtexterna hänvisa till det nummer av FLYG som innehöll uppgifterna.

Välj alltså det flygplan som bäst passar Er! Priserna är som i varje etapp hittills: 2 förstapris på vardera 100 kr, 2 andrapris på vardera 50 kr och 10 tredjepris på vardera 25 kr, sammanlagt 550 kr. Tävlingskupong finns på sid 3. Svaren på slutetappen skall vara poststämplade senast den 25 maj och kuverten skall märkas »Folkflygplanet VI», adr.: FLYG, Tegnérgatan 35, (obs. ny adress), Sthlm.



1.  
Enslitsiga helikoptern PV-2, som vann folkflygtävlingens första etapp. Data och prestanda i FLYG nr 25-26/1944.



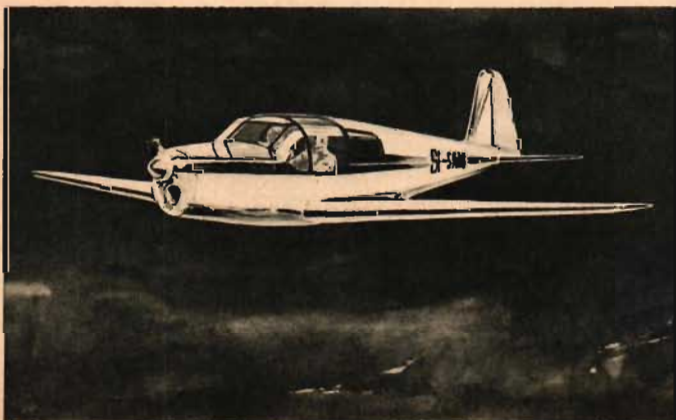
2.  
Enslitsaren Topsy 8-2, vinnare av andra etappen. Data och prestanda i FLYG nr 1/45.



3.  
Torö Lidmalms Ideal-typ, segrare i tredje etappen. Uppgifter i FLYG nr 2/45.



4.  
Amfibien Grumman »Widgeon», som vann fjärde etappen. Data och prestanda i FLYG nr 3/45.



5.  
Två-tresitsaren SAAB-91, som vann femte etappen. Preliminära data och prestanda i FLYG nr 4/45.

## LOVSÅNGER TILL SAAB-91: an

### Kommentarer till folkflygtävlingens femte etapp

Vinner inte SAAB-91 tappar jag definitivt tron på svenska folkets flygsinne! Detta utropar Lars Forsslund, Mora, i sin kommentar till folkflygtävlingens femte etapp. Han menar väl att 91:an är så bra att den måste vinna oavsett om den är svensk eller inte. Tur att detta flygplan vann femte etappen...

Annars verkar det faktiskt som om en del kommentatorer valt 91:an endast för att den är svensk. »Vi bör hålla på våra egna, allra helst som vi vet vad våra ingenjörer går för», skriver Olof Skärgård i Bergsjö. Så kommer vi till kommentarerna med faktiska skäl. Det är först och främst den goda kvalitén som värvat röster och sedan kommer trehjulstället, sidsitsarrangemanget m. m. Bengt Wadman i Stockholm sammanfattar sina synpunkter på följande sätt: »De var först efter nogga övervägande som jag bestämde mig för att välja SAAB-91 framför Culver »Cadet», ty båda dessa plan hade fördelar och nackdelar, vilka tycktes väga jämnt mot varandra. Att SAAB:s sportplan ändock blev den typ jag valde berodde bl. a. på: god sikt i flera riktningar, helmetallkonstruktion, rymlighet (antagligen), trehjulstätt och estetiskt tilltalande utseende. Om flygsträckan ökades till det dubbla och planet kunde bli något billigare så skulle SAAB-91:an vara min idealtyp.»

Ja, priset är en stötesten: »Folk i allmänhet vill säkert inte ge 25.000 för ett flygplan, flygsinnet må vara aldrig så väl utvecklade» är en av priskommentarerna. Men från andra håll ursäktas det höga priset, bl a av civiling Timo Anas i Västerås: »SAAB-91 är nog dyr i inköp men dess byggnadsätt och kvalitet ger genom nedsatta underhålls- och amorteringskostnader en motsvarande »vinst». När utvecklingen knappast kan göra SAAB-91 omödem på långa tider kan man verkligen räkna amorteringstiden efter maskinens hållbarhet, vilket inte är fallet på t. ex. bilar. SAAB:s värsta konkurrent, KZ-III, torde genom sina flygegenskaper vara lika säker men inte tillräckligt snabb. En annan sak är att man med KZ-III säkerligen skulle ha mycket mera skoj!» — En mycket fördrande herre vid namn Jan-Eric Sjögren i Malung, vill öka SAAB-91:ans hastighet till 300 km/t — »då skulle jag inte tveka en sekund».

Många av de som röstat på Culver »Cadet» gillar bakad plywood högre än metall som flygplanmaterial. En hel del som i alla fall håller fast vid »Cadet» skulle gärna vilja ha planet trehjuligt — ja, se FLYG nr 6/45 sid. 6, där finns en trehjul-»Cadet». Culver »Cadet» har många trogna vapendragare, till stor del på grund av planet otroligt snätrevliga utseende.

Beträffande KZ-III är det inte så underligt att detta flygplan av Stork-typ inte placerade sig bättre i femte etappen. KZ-III kom ju alldeles i skuggan av sådana flotta typer som SAAB-91 och Culver »Cadet». Men tävlande som bor vid dåliga flygfält eller inte alls vid något fält, har framhållit vilka fenomenala start- och landningsegenskaper KZ-III har. P. M.

# "THUNDER BUMS" Av G. F. L.

Operationerna i Frankrike och nu senast i Tyskland har återigen gång på gång bevisat betydelsen av de taktiska luftflottorna, vilka intimt samverkar med de framryckande pansarkolonnerna och vid många tillfällen bereder väg för dem. Här nedan följer en livlig skildring av en Thunderbolt-divisions verksamhet. Ämnet är ytterst aktuellt även här i Sverige, sedan chefen för första flygeskadern, överste Paul R. af Uhr, i FLYG dragit en lans för svenskt attackflyg.

P-47 »Thunderbolt» är världens största, mest skrymmande och tyngsta ensitsiga jaktplan. Dess 2000 hk Pratt & Whitney dubbla stjärnmotor, försedd med turbokompressor, kan dra den upp till strid i sub-stratosfären eller låta den svepa fram i trädtopphöjd med samma våldsamma framfart. Dessutom är den försedd med vatteninsprutningsystem för cylindrarna, vilket kan ge motorn en extra livräddande boost, om det i nödfall gäller att öka dess normala maximihastighet 650 km/t en liten smula.

Ifråga om eldkraft är den en flygande plus upphängningsanordningar för en 460 eller 230 kgs bomb under vardera vingen ler 230 kgs bomb under vardera vingen samt skenor för fyra raketprojektiler. De specialförband, som denna artikel handlar om, de s. k. »Thunder Bums», har inte raketbeväpning. Däremot har deras piloter ett klagomål att komma med. De beklagar, att kompressorn finns där, eftersom den tar så stor plats och väger så pass mycket. Den är onödig vid jaktbomboperationer och utgör alltså endast onödigt bagage. »Utan den där grejen», säger piloterna, »skulle vi kunna hänga upp ännu en 460 kgs bomb under magen».

»Thunder Bums» lever i tält, vilka knappt hinner sättas upp förrän de måste tas ner och flyttas till ett mera framskjutet fält. Tälten spänns upp över grävda skyddsgravar, i vilka pojarna lägger sina bäddrullar. En del, som inte gillar att sova i ett gravliknande hål i marken, brukar bädda sin sovplats vid sidan av graven och rulla ner i den endast om det blir flyglarm. Alla måste nämligen söka skydd vid fientligt flyganfall mot beskjutning och bombsplitter. Det som finns kvar av Luftwaffe har också till största delen använts för att stryka omkring med nattetid.

Den släpvagn (trailer), vari divisionens operationsavdelning är inhytt, är förbandets hjärta. Lyssna till dessa attackflygares skämt, äventyr, bekymmer och goda råd.

## Möte med »Tigern»

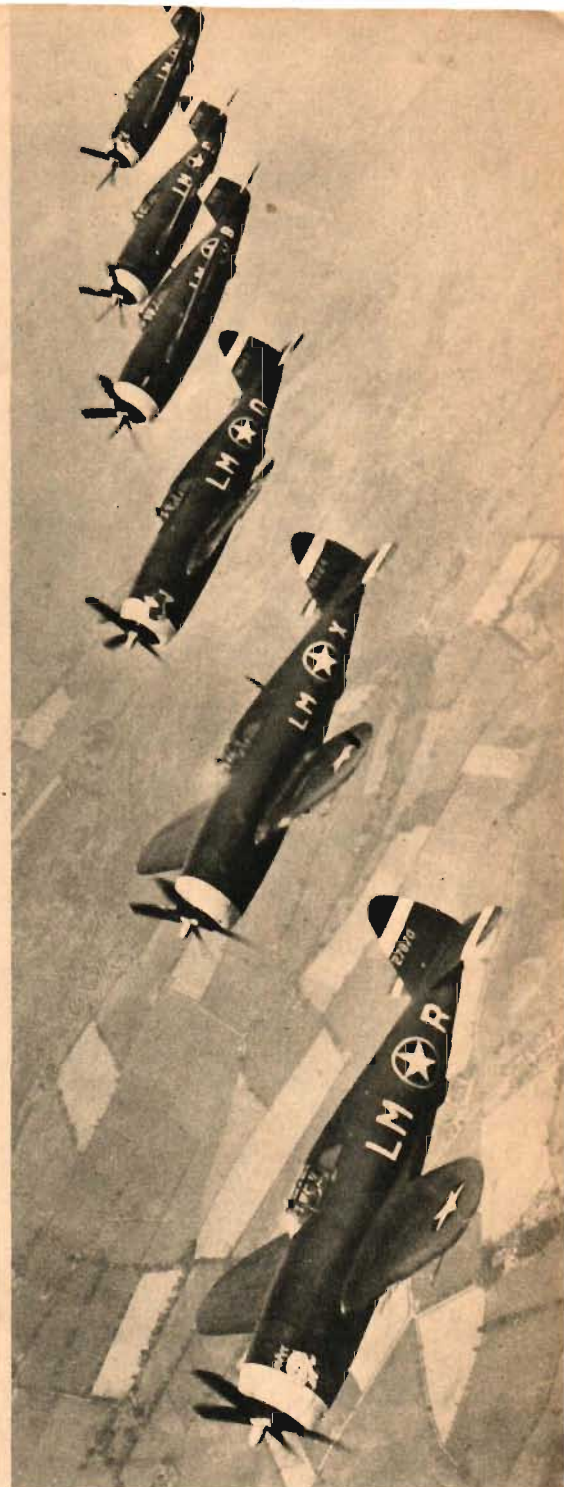
En solblänkade söndagsmorgon kan ni kanske få se en man på motorcykel närma sig en av »Thunder Bums» baser. Det är

den 25-årige kaptenen John W. Baer, examinerad från West Point 1943. Men om någon skulle tala om för er, att han är en 16-årig högskolestudent, så skulle ni lika gärna tro det. Så ser han nämligen ut. Han kallas Johnny och är tokig i stridsvagnar.

— Jag var rotechef i kapten McLeans grupp, berättar han. Vi hittade den pansarkolonn, som vi skulle understödja, men den var utdragen över många kilometer utmed vägen och tåten hade kört absolut fast. Vi tog radiokontakt med chefen på främsta stridsvagnen och han talade om varför det blivit stopp. På andra sidan en vägkrök stod ett par tyska Tiger-stridsvagnar, landsvägens största och fränaste babies. De väger mer än sextio ton mot omkring fyrtio för våra Sherman-stridsvagnar och de har som huvudvapen den berömda 88-mm-kanonen, som är en mördare. Våra bomber missade dem och sedan kände vi oss som bin, som svärmar runt en skenande häst. Vi tittade på en liten stund och så föreslog jag McLean via radion: »Låt oss »straffa» dem, Mac! Vi slår hål på magen på dem.»

— Tiger- och Panther-stridsvagnar är fullsmockade med pansar, två tum (5 cm) tjockt eller mer än det och dubbla tjockleken över ömtåliga ställen. Men det var en hårdbelagd landsväg och fyra av oss dök mot den främsta Tigern längs vägen och drog våra kulor utmed vägen mot stridsvagnens bakdel. Det betydde, att 32 grova kulsprutor spottade ut sina kulor snörrätt mot målet från nära håll. Vi räknade med att kulorna skulle träffa den hårda vägen och rikoschettera in under stridsvagnen samt att de som träffade direkt antingen skulle slå igenom kylaren till motorn där bak eller sätta eld på de extra bränsletankar Tigern har utvändigt. Näväl, när vi gjorde en brant sväng tillbaka för att kasta ett öga på vår fiende, märkte vi att Tigern hade det besvärligt. Små röda eldbollar och vita rökslingor stack ut från alla sidor. Under tiden kravlade sig den andra Tigern desperat iväg men den fick en liknande behandling och exploderade som en kinesisk fyrverkeripjäsa.

Kapten Baer är en av de äldsta »Thunder Bumsarna». De flesta andra är omkring tjugu år. Flygande chef för »Thunder Bums», överstelöjtnant Douglas, är bara



tjugufyra år trots att han har samma pondus som en bankdirektör på femtiofyra. Flottiljchefen, överste Gilbert L. Myers, är tjugusju år och behandlar sina flygplan, sina problem och sina tusen eller fler gossar med skarpt intelligent effektivitet.

## Talande dagssiffror

På en vanlig arbetsdag använde överste Myers flottilj mer än 115 000 liter högoktänig bensin, fällde nära 300 bomber och sköt mer än 55 000 salvor, d. v. s. över 440 000 skott kulspruteammuniton. På en dag, som inte alls var någon rekorddag, förstörde de 22 tyska stridsvagnar, skadade 64 andra, slog ut 78 motoriserade och andra fordon,

(Forts. nästa sid.)

Republic P-47B »Thunderbolt» illustrerar denna spänniga artikel om amerikanskt lög-anfallsflyg.



## "THUNDER BUMS"

Forts. fr. sid. 21.

skadade ytterligare 49, blåste bort 2 fientliga flygplan från himlen och skadade 3 andra — allt detta mot en egen förlust av 13 skadade plan och 3 förlorade. Från de tre sistnämnda totalhaverierna återvände dock en pilot under det att de två andra hade setts hoppa ut med fallskärm och eventuellt hade räddat sig.

Dessa förband förser markförbanden med det intimaste flygstöd, och någonsin förekommit under detta krig och samordnandet av deras 650 kms fart med de 30 km/t eller så, som de motoriserade kolonnerna kan hålla, är i och för sig ett mirakel. Jaktbombplanen måste nämligen alltid hålla sig i omedelbar kontakt med sina kamrater på marken — de lever och sover just i stridsvagnarnas och infanteriets kölvatten. Ofta är det bara några minuters flygtid mellan start och mål.

»Du kan bli död eller hjälte mellan ett par rapningar efter frukost», är ett av »Thunder Bumsarnas» grovkorniga skämt.

### Luftvärnet utan respekt

Länganfallsförbandet faller sina 450 kgs bomber från mindre än 300 meter och 225 kgs från omkring 225 meter. På lägre höjd skulle de flyga in i sina egna krevader. Ibland faller de dock bomberna från ännu lägre höjd men skjuter då efter fällningen kvickt som tanken gasreglaget framåt, så långt det går och försöker att undkomma. En gosse bombade en järnvägsstation från alltför låg höjd. Luften framför honom var full av slipers och järnvägsskenor, berättade han efteråt. Han ljög heller inte, ty man hittade en stor bit räls inborrad i kroppen på hans »Thunderbolt», när han landat på basen. Ett annat bekymmer vid verklig lågbombfällning är, att planen kommer inom de lätta automatiska luftvärnsvapnens effektivaste skottvidd.

— Luftvärnet har ingen respekt för erfarenheten, har överste Meyers sagt och därmed har han gjort förbandets mest bindande summering av situationen. Flygarna fruktar också mindre en närstrid med ett fientligt jaktplan än närluftvärnets ettriga skjutande.

### Identifieringsbesvär

— Vi vill naturligtvis inte angripa, om vi inte är säkra på att det är en fiende, säger piloterna. När striden går fram och tillbaka och de stridande förbanden blandas om varandra, vilket ofta händer i ett så snabbt krig som det här, är det mycket svårt att identifiera markförbanden och skilja vän från fiende. Vi måste inte bara känna till formen på alla fientliga stridsvagnar och fordon, vi måste lika väl känna igen alla våra egna och våra allierades.

Varje stridsvagnskolonn har därför med sig en sambandsofficer, som kan hålla radiokontakt med de eskorterande flygplanen. För att underlätta identifieringen har också varje markförband sitt särskilda smeknamn. Varje order eller meddelande repeteras två gånger och späckas med »okays» och hädelser och myckelord.

Här följer en förenklad version av ett sådant samtal, som man kanske kan få avlyssna, om man kommer in på rätt frekvens:

*Gruppchefen till Potatis:* Här är vi nu, gosse. Har du någonting för oss.

*Potatis till gruppchefen:* Jag står i luckan på min stridsvagn. Är du killen till höger?

*Gruppchefen till Potatis:* Ja.

*Potatis till gruppchefen:* Jag tänder en strålkastare. Tala om ifall du ser den.

*Gruppchefen till Potatis:* Ja, jag ser den förbannade strålkastaren. Vad vill du egentligen? Flirta?

*Potatis till gruppchefen:* Nu riktar jag strålkastaren på en av byggnaderna 300 meter åt höger. Kan du se den?

*Gruppchefen till Potatis:* Visst. Tror du jag är blind?

*Potatis till gruppchefen:* Det står en åttioåttå gömd i det där huset och den stoppar oss.

*Gruppchefen till Potatis:* Kära nån då'. Varför har du inte sagt det tidigare. Det skall jag greja.

Efter ett par minuter återupptas samtalet.

*Gruppchefen till Potatis:* Jag slår vad om att du inte längre kan hitta något gammalt hus att lysa med din förbannade stålkastare på.

*Potatis till gruppchefen:* Prima bombning. Nu kan vi fortsätta. Tack skall du ha!

*Gruppchefen till Potatis:* Ingenting att snacka om. Stöt på oss, när som helst.

\*

En dag rapporterade en tydligen mycket förtjust flygare att en massa tyskar hoppat upp ur ett landsvägsdike och börjat vinka åt honom med näsdukar och vita flaggor. Han samlade ihop dem som en colliehund driver ihop får, fick dem att marschera vägen fram mot det amerikanska förbandet och meddelade chefen: »Krauts fångar på väg.» Därefter anmärkte han till eventuella lyssnare i allmänhet: »Vilket krig. Infanterister ger sig fångna till flygplan. Alla tiders!»

G. F. L.

## MUSTANGERNA ÄR HÄR

Forts. fr. sid. 11.

kert, att Mustangen vinner den kappflygningen, såvida man inte håller sig på P-51D:s bästa höjd. Denna torde ligga på omkring 5 500 meter, eftersom P-51D är försedd med en Packard-byggt Merlin-motor på 1 520 hk. (Den USA-byggt Merlin-motorn är litet svagare än den engelska originalmotorn.)

Trots allt är alltså denna motor starkare än den Mercedes-Benz DB605B på 1 475 hk, som sitter i vår egen J 21:a. Starkare motor medför möjlighet att bygga tyngre flygplan med kraftigare beväpning. J 21:ans beväpning är ju hemlig men den torde dock trots allt kunna betecknas som tillfredsställande och långt bättre än på något annat tidigare svenskt jaktplan.

Men som sagt, bara därför att vi nu fått hit Amerikas bästa jaktplan, vilket samtidigt utan tvekan är ett av världens förnämsta, skall vi inte genast tro, att det vi själva har att bjuda på är så rysligt kläligt. Det är ett faktum, att SAAB:s skickliga konstruktörer i och med J 21 åstadkommit ett mycket gott jaktplan, som samtidigt mycket väl lämpar sig som tungt beväpnat låganfalls- eller attackplan.

## Ett användbart plan

En bättre »all purpose fighter» än P-51D »Mustang» hade vi dock inte kunnat köpa. Den har en topphöjd på 13 000 meter och dess taktiska aktionsradie ligger med extratankar »väl över 960 km», som det officiellt heter. Detta innebär praktiskt sett, som vi alla vet, att »Mustang» kan eskortera bombplan från England till Berlin eller ännu längre in i Tyskland och tillbaka — betydligt över 2 000 km flygväg alltså. Som jaktbombplan kan den på kortare flygsträckor ta ända upp till 460 kg bomber under vardera vingen, ehuru denna bomblast på längre sträckor reduceras till hälften och på extra långa sträckor ersättes av extra bränsletankar. Föraren har obegränsad sikt åt alla håll innanför »bränsledroppskabinen» och P-51 lämpar sig utmärkt för låganfallsuppdrag därför att den ligger så stadigt i luften samtidigt som den är ytterst lättmanövrerad. Den nuvarande beväpningen kan utbytas mot 2 st 20 mm akan och kan dessutom, om man vill, kompletteras med raketprojektiler eller impulsgranater. Den nya »Mustang»-versionen med »Merlin»-motor började serietillverkas sent på hösten 1943 och de första exemplaren levererades till förbanden i november samma år. I december insattes P-51D för första gången i strid som eskortjaktplan vid Berlin-raiderna. De första P-51D-exemplaren var dock inte försedda med »fortressfenor», vilken sedermera tillkommit för att öka kursstabiliteten.

### Okontrollerad flygglädje

Det blev ingen uppvisning i konstflygning tisdagen den 10/4 men de amerikanska jaktplaneterna tog skadan igen lördagen den 14/3, då inga officiella restriktioner fanns utfärdade. 15 st Mustangar kom svepande in över Stockholm och den leende Mälardrottningen tjuvade tydligen till sina gäster så till den milda grad, att de inte kunde låta bli att visa sin uppskattning.

Över Stockholms spetsiga hustak fräste de fram så lågt, att man trodde, att takplåtarna skulle lossna och följa med i draget. På alla öppna platser samlades folk i stelaste beundran över de fantomer, som dånade förbi, och sannolikt stod personalen på luftfartsmyndigheten i fönstren vid Hantverkargatan 21 och undrade, om förbudet att flyga på lägre höjd än 600 meter över Stockholm plötsligt blivit upphävt av någon högre makt. Stockholmare i gemen uppskattade dock skådespelet och att några ringde till flygstaben och undrade, vad amerikanerna skulle få för straff, bekräftar ju bara teorin, att vi är en nation med rätt många kverulanter.

En av de gladaste Mustangpiloterna flög under Västerbron och det väckte naturligtvis särskild uppmärksamhet. Med all rätt för övrigt, ty så vitt signaturen vet, så har bara en enda flygare tidigare gjort samma bravad — en nuvarande svensk flottiljchef. Han fick flera dagar i den skiburen men jag kan lugna alla kvirrande stockholmare, att myndigheterna inte kan bestraffa den amerikan, som i ett krigsflygplan flyger på lägre höjd än 600 meter över Stockholm eller t o m under Stockholms broar. För många är sedan var det en oskriven regel bland flygarna på F 2, att ingen fick flyga ut på ett uppdrag utan att flyga

(Forts. på sid. 28.)

## MAXIMIFARTMÄTAREN GER TIPS

Den kända flyginstrumentfirman Kollsman har släppt ut en ny fartmätartyp, som är avsedd för mycket snabba flygplan. Instrumentet, som tillkommit i samarbete med amerikanska arméflyget och Bell Aircraft, visar piloten, då han uppnår den fart, vid vilken tryckvågor uppstår, eller då han överskrider den största fart, som flygplanets hållfasthet medger.

Instrumentet har två visare. Den ena visar flygplanets indikerade fart och den andra, som är röd — varningsfärg — visar planet största tillåtna fart på den flyghöjd, där det för tillfället befinner sig. Piloten har endast att se till att inte fartvisaren går förbi den röda visaren.

Högsta tillåtna fart varierar med höjden och är bestämd av förhållandet mellan verklig fart och ljudets hastighet — det s k machska talet. Den röda visaren vrids av en i instrumentet inbyggd höjdmätare. Det för flygplanet gällande machska talet kan med en skruv på baksidan av instrumentet inställas på en skala, graderad med machska tal från 0,6 till 0,9.

Det nya instrumentet kan utan vidare inmonteras i stället för en fartmätare av nu vanlig typ; inga anslutningar är nödvändiga utöver de vanliga pitotrörsanslutningarna för statiskt och dynamiskt tryck.

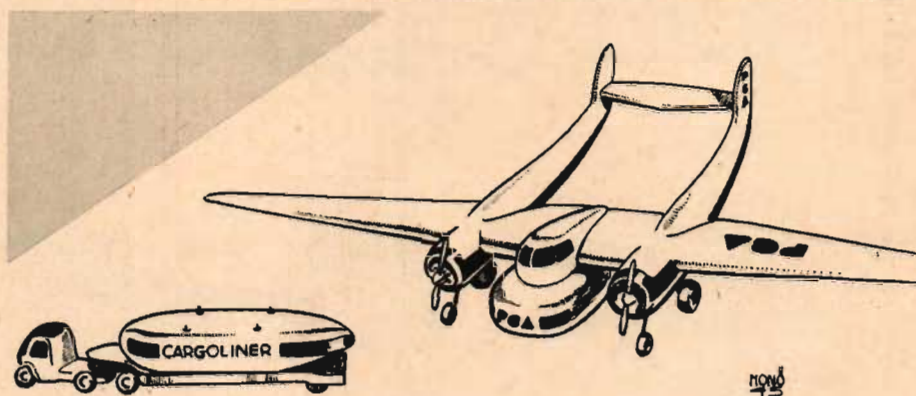


Kollsmans maxihastighetsmätare.

### TURBIN-KOMPRESSORN

Det är inte endast flygplanbesättningen, som behöver extra syre vid flygning på stora höjder. Även flygmotorn måste få ett mer eller mindre kraftigt tillskott av samma vara, om den skall kunna arbeta med tillräcklig effekt i de högre luftlagren.

En apparat, som för detta ändamål tagits i flitigt bruk under kriget, speciellt av amerikanerna, är den avgasdrivna turbin-kompressorn. Vanligen använder man endast en sådan kompressor per motor, men när det gäller mycket stora motorer, som



### LÖSTAGBAR LASTFLYGKROPP

Ett godstransportplan med löstagbar underkropp har föreslagits av PCA för att öka snabbheten i godstransporterna efter kriget. När underkroppen är färdiglastad, fästes dess tak vid överkroppens, eller huvudkroppens, botten. Då flygplanet har nått destinationsorten, kopplas underdelen ifrån och ersättes med en ny underkropp med

annan destinationsort. Idén har tydligen utvecklats från krigets bombmaskiner. Man kan emellertid fråga sig om projektet kommer att få någon vidsträckt användning, då ju samma flygplan endast kan medföra gods till en destinationsort på samma gång, om det skall vara någon tidsvinst med förslaget.

t. ex. på Boeing »Superfortress» B 29, har man varit tvungen att ta till två turbin-kompressorer av den hittills vanliga storleken per motor för att uppnå önskad effekt.

En 1200 hästars flygmotor, som inte är försedd med turbin-kompressor, utvecklar på 11000 m höjd endast c:a 280 hk; alltså en nått liten förlust på 920 hästar, som dock kan minskas avsevärt, om man monterar in en turbin-kompressor. Den viktökning som ett sådant kompressoraggregat medför uppgår till ungefär 70 kg. För B 29:ans del skulle det alltså betyda en viktökning av mer än ett halvt ton.

Turbin-kompressorns olika delar blir utsatta för mycket stora påfrestningar — höga temperaturer samt stor rotationshastighet med åtföljande centrifugalkrafter. Turbinhjulet, som hålles rödglödigt av hettan från avgaserna, har en rotationshastighet som ofta överstiger 20000 varv/min; samtidigt ompolats kompressorn med luft med den extremt låga temperatur som brukar råda uppen mot stratosfären. Det säger sig ju själv, att det måste vara material av speciell kvalitet i de delar som blir utsatta för sådana påkänningar och metallurgerna har också fått skapa nya metallegeringar för ändamålet.

Naturligtvis har kompressor-anläggningarna, precis som all annan flygmateriel, under kriget undergått en ständig förbättring. Som exempel på detta må nämnas, att år 1941 fordrade en turbin-kompressor stor översyn efter 300 timmars gångtid medan det 1944 däremot räckte med endast en mindre översyn efter 1.300 timmar.

### FALLSKÄRMEN

När man flygare emellan talar om fallskärmen, är det väl vanligen den renodlade räddningsskärmen — flygarens livboj — som man tänker på. Under kriget har framkommit ett flertal olika typer och storlekar på skärmar, som är avsedda för helt andra ändamål än det att rädda liv och vilka lämpligen med ett gemensamt namn kan kallas arbetsfallskärmar. Det finns numera sådana för fallskärmssofalter, betydligt större än den vanliga räddningsskärmen, för nedkastning av proviant, ammunition o. dyl., bland vilka också får räknas de stora skärmar, som — ofta flera stycken hopkopplade — används vid nedkastning av livbåtar, jeeps o s v. Det finns också skärmar för fallskärmsfacklor, för nedkastning av brevduvekorgar, bomb- och minbärande skärmar etc.

En vanlig räddningsfallskärm av det välkända fabrikatet Irwin, vilken bland annat användes av det svenska flygvapnet, är tillverkad av 96 tygdelar, som med dubbla sömmar är hopsydd till 24 st kilar, vilka sedan i sin tur med fyrdubbla sömmar är hopsydd så att de bildar själva skärmkypolen. Skärmen är runt periferien kantad med ett 25 mm brett silkesband, vars brott-hållfasthet är 130 kg. Tre sådana band är fastsydda runt öppningen i toppen på skärmen. Fallskärmslinorna går diametralt tvärs över hela skärmen samt löper inuti sömmarna mellan de 24 kilarna eller sektorerna och är fästade i fallskärmssele med kraftiga metallbeslag. Förr tillverkades fall-

(Forts på sid. 37.)



Bell XP-77 som tyvärr inte motsvarade de högt ställda förväntningarna.



Curtiss XP-42 en utveckling av P-36.



Curtiss XP-46A, onödlig utveckling av P-40.



Northrop XP-56 »Dumbo», den första verkliga flygande vingen.

## PIPER "SKYCYCLE" OCH "SKYSEDAN"

Bland de projekt som Piper Aircraft håller på med märkes den ensitsiga »Cub Skycycle», som omnämndes i FLYG nr 7/45, och den fyrsitsiga »Cub Skysedan», av vilka Flyg här nedan publicerar två bilder ur AMERICAN AVIATION. Fabriken är också beredd att tillverka J-3 »Cub Trainer» och J-5C »Super Cruiser», så snart War Production Board frigör material. Bolaget har fastställt följande ungefärliga priser: för »Skycycle» 4000 kr, alltså litet dyrare än vad som uppgavs i nr 7/45 efter AEROPLANE, och för »Skysedan» 12 000 kr.

Pipers ensitsiga »Cub Skycycle», som gör bortåt 180 km/t.

Om »Skycycle» kan utöver uppgifterna i nr 7/45 nämnas, att den är försedd med en 40 hk Continental-motor och träpropeller. Längsta flygsträcka är omkring 625 km. Längd 4,78 m, flygvikt under 290 kg och tomvikt under 185 kg.

»Skysedan» är försedd med en 165 hk Franklin 6AL-425-motor och tar 180 l bensin. Beräknade prestanda: maxhast 225 km/t, marschhast 201 km/t, landningshast 80 km/t, flygsträcka 805 km, nyttig last 482 kg, spännvidd 10,51 m, längd 7,93 m, höjd 2,13 m, flygvikt 1 056 kg och tomvikt 574 kg.

Kroppen är i kabin-sektionen byggd av metallklädda stålror och därbakom i helmetall skalkonstruktion.

## 14 USA-EXPERIMENT

14 st experimentjaktplan har utdömts av amerikanska arméflygvapnet och ingen av dem kommer att nå fronterna, men de har tjänat sitt syfte som flygande laboratorier, skriver AMERICAN AVIATION i sitt nummer för 1 mars 1945. Tidningen fortsätter: Några av de radikala idéer, som upptagits i dessa konstruktioner, kanske nu möter fienden i nya stridsflygplan. De utklassade är Curtiss XP-37, XP-42 XP-46A och XP-55 »Ascender», Republic XP-41 och XP-69, Grumman XP-50, Northrop XP-56 »Dumbo», North American XP-64, Vultee XP-54 och XP-66 »Vanguard», McDonnell XP-67, General Motor Fisher XP-75 samt Bell XP-77. Fyra av dem är avbildade på denna sida. Foto av XP-50 fanns i FLYG nr 23/44, av XP-54 och XP-75 i nr 8/45 samt av XP-55 i nr 6/45.

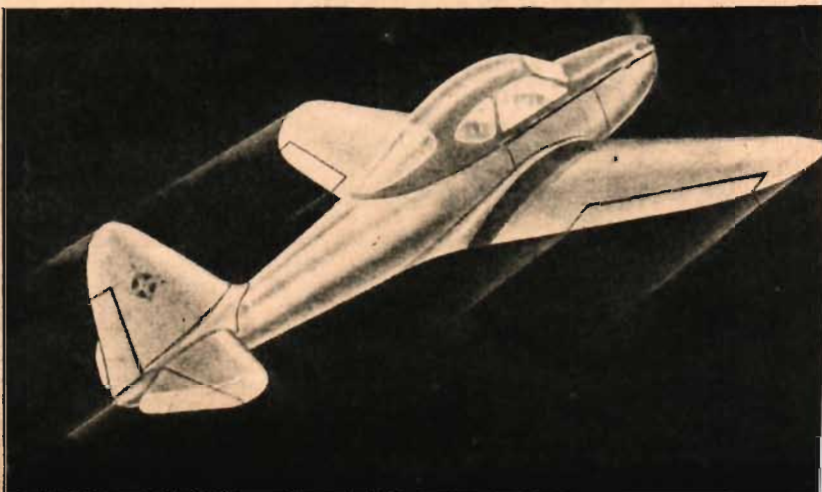
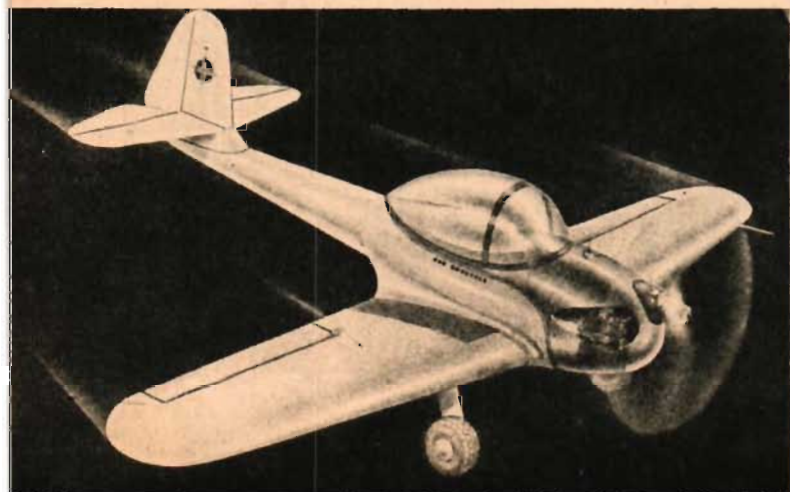
De mest okonventionella bland de fjorton är XP-56 »Dumbo» och XP-55 »Ascender». Den förstnämnda är den första verkliga »flygande vingen» och kroppen är egentligen endast en utdragen motorgondol. Höjd- och skevroder är placerade i ving-spetsarna, medan fasta vertikala fenor sitter på kroppens över- och undersida. XP-56 är utrustad med en stjärnmotor, som driver två trebladiga motroterande skjutande propellrar.

Den tvåmotoriga XP-67 är en fladdermusliknande kombination av flygande vinge och konventionellt flygplan. Den är utrustad med kompressormatade Continental-motorer och har reaktionsmunstycken för avgasen för att öka effekten. Den var med sina 6 st 37 mm akan avsedd att bli en flygande jagare.

General Motors eller Fisher XP-75 hade liksom XP-67 alltför lång startsträcka. Den konstruerades ursprungligen som ett sammansatt flygplan, vari skulle ingå delar av andra flygplan vilka redan var i serietillverkning; t ex P-40:s vingar, F4U »Corsairs» huvudlandställ och A-24 »Dauntless» stjärt.

Bell XP-77, som ser så rasande trevlig ut, konstruerades när metallbristen började på att bli kritisk och byggdes för hög hastighet och vändbarhet som ett svar på den japanska »Nollan». Den motsvarade dock icke förväntningarna och det fanns en tendens hos träkonstruktionen att knäckas av. Det är möjligt, att den kommer att förvandlas till övningsjaktplan på grund av dess höga hastighet. Den är utrustad med en Ranger V-770-motor på 520 hk och tvåbladig metallpropeller.

Piper »Cub Skysedan», 4-sitsare som beräknas göra max 225 km/t.





# FLYGNYTT

## från ALLA FRONTER

### P-80 "Shooting Star"

Från FLYG:s New York-korrespondent  
Gunnar Kristiansson.

NEW YORK, i mars.

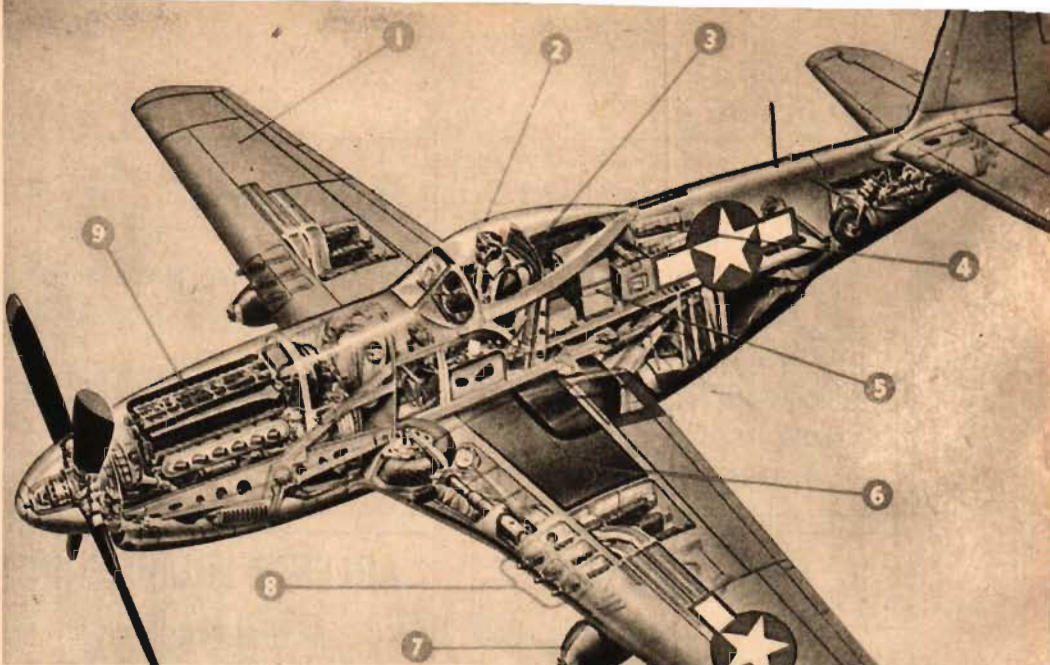
USA:s nyaste reaktionsflygplan, P-80 »Shooting Star», säges här vara det snabbaste jaktplan som existerar, och det tycks inte finnas någon anledning att göra några invändningar mot detta påstående. P-80 har konstruerats av arméns flygvapen och Lockheed Aircraft Corp och utom dess extrema hastighet är den mycket vändbar och har en enastående flygsträcka.

Endast få detaljer är ännu frigivna men det har antytts, att P-80 har en ny vingtyp, vilken innebär sådana aerodynamiska nyheter, att det är möjligt för planet att närma sig ljudets hastighet. Det nya reaktionsplanetens topphöjd är också betydligt över de propellerdrivnas 12 000—13 000 m. Av speciellt intresse är uppgiften, att P-80 täcker vilken som helst av de aktionsradier som dagens konventionella eskortjaktplan måste prestera. Flygsträckan har nämligen hittills varit ett av de största problemen i fråga om reaktionsdrivna flygplan.

»Shooting Star» är inte bara snabb i luften; den var också mycket snabb i sin tillkomst. Officiellt har det sagts, att P-80 konstruerades, byggdes och flög på 143 dagar. Arbetet skulle normalt ha tagit ett och ett halvt år och att utföra det på mindre än fem månader innebär ingenting mindre än ett nytt världsrekord i fråga om att skapa ett nytt flygplan. Det första exemplaret av P-80 hade en engelsk motor, men senare installerades en reaktionsmotor från American General Electric, vilken enligt denna firma presterar mer än dubbelt så stor effekt som något tidigare reaktionsaggregat.

Prestanda för P-80:s reaktionsmotor är emellertid ungefär desamma som för Whittles. Den mest framträdande förbättringen gäller förbränningskammaren, där bränslet brinner vid ytterligt hög temperatur. De överhettade gaserna rusar ut ge-

DH 104 »Dove», som fått prioritet i de Havillands närmaste fredsprogram, ses här nedan i två teckningar.



### »MUSTANGS» INÄLVOR

FLYG presenterar här en röntgenteckning av den första P-51 utan »Fortress»-fena. Siffrorna visar:

1. Revolutionerande vingprofil — NAA — NACA — med laminär strömning för hög hastighet;
2. Fullständig sikt genom kabinhuven;
3. Pansarskydd för piloten;
4. Syrgastuber för flygning på 13 000 m;
5. Radiomottagare och -sändare;
6. Själv-tätande bränsletankar;
7. Bombstäl under vingarna;
8. 3 st 12,7 mm ksp i varje vinge;

9. 1.520 hk kompressormatad Packard-Merlin V-1650-3 och automatiskt ställbar fyrbliadig propeller.

nom de bakre mynstyckena med en temperatur på 650° C.

Motorn behöver ingen uppvärmning och presterar mer än tillräcklig starteffekt på mindre än en minut. Den effekt, som kan erhållas, uppskattas till omkring 4 000 hk. I stället för högoktanig bensin används ett fotogenliknande bränsle, eftersom brinnande fotogen ger större värme per kilo och liter och det är den värmealstrande kvaliteten hos bränslet, som är den viktigaste faktorn för reaktionsdrivna motorer. Dessutom minskar användningen av fotogen brandfaran.

»Shooting Star» har inte endast enastående lång flygsträcka, den kan också ta tung last av ammunition, fotografisk utrustning, bomber och bränsle. Den är försedd med högtryckskabin, och utrustad med »Berge G.-suits», den nya flygdräkt mot »blackout», som omtalades i FLYG nr 8/45. Enkelheten i konstruktionen gör det möjligt att byta motor på 15 min jämfört med 9—10 tim för ett standardjaktplan. Elektriskt manövrerade vingklaffar och hydraulisk skevroderkontroll gör P-80 ytterst vändbar i luften.

Serietillverkningen av P-80 har getts topp-prioritet. Lockheed tillverkar den vid sina fyra fabriker i Kalifornien och North American bygger den också i sin fabrik i Kansas City.

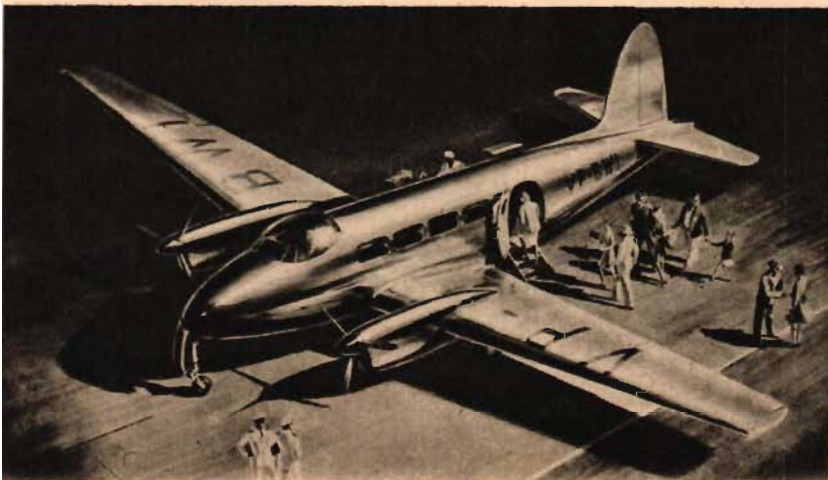
G. Kr.

### De Havilland »Dove»

de Havilland-fabriken har tillställt FLYG två teckningar av D. H. 104 »Dove» (Duvan), det 8—11-sitsiga plan, som Skandinaviska Aero funderat på att köpa. Med toalettrummen, främre och bakre lastrum samt två mans besättning med dubbelkommando tar den 8 passagerare — utan toalett 10 och dessutom utan bakre lastrum 11.

Den är utrustad med den senaste versionen av den kompressormatade »Gipsy-queen»-motorn på över 210 hk, som driver en ny de Havilland trebladig »constant-speed» metallpropeller. Propellern är helt omställbar och kan efter landningen omställas för bromsverkan, varigenom luftströmmen slungas framåt och kraftigt reducerar rullsträckan.

Firman skriver till Flyg, att vid låg trafikfrekvens och några få hundra flygtimmar om året torde alltjämt dess »Dragon Rapide» vara världens mest ekonomiska flygplan. Men när det gäller att utnyttja flygplanet omkring 1 000 timmar eller mera om året, beräknas »Dove» med dess högre hastighet och överlägsna egenskaper i övrigt komma att uppvisa lägre kostnader per passagerarkilometer eller tonkilometer. »Dove» har utpräglat ren utformning liksom »Mosquito», med vilken den för övrigt har en klar familjelikhet.



Sport- och campingart.  
finner Ni i största  
sortering

*Lambert Jepsson*

SPORTAFFÄR HALMSTAD

LÄNETS STÖRSTA SPORTAFFÄR

**HOLMS**

är presentaffären

där Ni i de 12 olika avdelningarna alltid finner det lämpliga — en nyttig sak eller en lyxsak. Ett presentcheckhäfte från Holms löser alla presentproblemen. Det kan Ni få på varje önskat belopp.

CHE. HOLMS VID LILLA TORGET  
Bosättnings- och Presentaffär

Gör som  
Frederick  
Sandström  
fotografera  
Er hos

*Hallberg*  
1878



*Flygare!*

som avkoppling från tjänsten  
välj en god bok i

**MEIJELS BOKHANDEL**

Storgatan 46 - Halmstad

Förströelse- och facklitteratur

**ARLÉN & FRUMMERIN**

rekommenderar  
ett väl sorterat lager av

JÄRN- & BOSÄTTNINGS-  
ARTIKLAR,  
JAKT- & FISKREDSKAP

Tel. 246 - 376 - 3346 HALMSTAD

**FÄRGHANDLA I  
VÅRA BUTIKER**

Brogatan 19 Tel. 109  
Laholmsv. 37 Tel. 1429  
Söndrums. 2 Tel. 49

NYA MÅLERIAKTIEBOLAGET  
HALMSTAD

**Östras**

PILSNER  
LÄSKEDRYCKER  
VATTEN

rekommenderas

TEL. 303 & 304, HALMSTAD

*Hotell  
Halmstad*

31 STORGATAN 31

Tel. växel 275 o. 2567

Förnämt hotell med finaste läge.  
Telefon i rummen, rinnande varmt  
o. kallt vatten i alla rum. Badrum.

**PILSNER, LAGER**

*Appeltofftska Bryggeri A.-B.*

LÄSKEDRYCKER, KOLSYRAT VATTEN

Nederlag för Carnegie Porter och Ramlösa.

TEL. HALMSTAD 717, 3317

**A R B E T E**

Halmstad i april.

Våren har nu på allvar gjort sitt intåg på Västkusten. Solen värmer skönt, vinden som alltid stryker fram utmed kusten börjar bli ljum och träden står i lövsprickning.

I Halmstad går allt i vårens tecken. Skyltfönstren visar vårkostymer och värkläder av alla slag. I luften ser man då och då segelplan som gör sina vackra svängar över staden. Det är Halmstads flygklubb och F 14 som luftar sina plan och ger de första lektionerna för året.

Flygarna på Galgerberget har det härligt i dessa dagar. Kasernerna ligger inbäddade bland lövskogen. De nysädda gräsmattorna börjar just grönska. Där är det nästan vindstilla och under lunchrasterna ser man hur flygsoldaterna sitter utmed väggar och murar för att njuta av den härliga vårsolen.

Byggnadsarbetena går mot sin fullbordning och för närvarande är det i huvudsak bara sjukhus och mässar för officerare och underofficerare som inte är färdiga. Planeringen runt hela förläggningsområdet forceras med alla krafter och man märker hur trevningen stiger för varje dag.

Flottiljchefen, överste Christian Nilsson, gör dagligen sin rundvandring på flottiljområdet och hans hopp om att byggandet inom området skall gå så snabbt som möjligt har i stort sett gått i uppfyllelse med undantag för en del arbeten som under nu rådande förhållande inom industrivärlden blivit avsevärt försenade.

Enligt vad man nu kan konstatera kommer F 14:s förläggning vid Halmstad att bli en av de vackraste i landet och flottiljchefens strävanden att flottiljområdet och förläggningarna skall bli så hemtrevliga och ändamålsenliga som möjligt börjar bära frukt. Personalen kan redan känna sig hemma.

Halmstad är ju för övrigt en vacker stad med en underbar badstrand. Därför har ju många inom flygvapnet önskat att



Chefen för F 14, överstelöjtnant Christian Nilsson.

**Alex Anderssons  
Bageri**

REKOMMENDERAR  
sina utsökta brödsorter

Tel. 4 89, 11 33 - Halmstad - Tel. 4 59

**A.-B. Janne Richardson, Halmstad**  
Tel. Namnanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar Cylindero. vevaxelallpning, lagerjutning

Lager av: Kolvar, kolvbultar och ringar Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källe» och »Bollinders»  
★ Service och reservdelar för samma ★

# OCH FRITID VID F 14

Vid Kungl. Hallands flygflottilj i Halmstad trivs personalen flitigt — bättre än vid många andra flottiljer, säger en del lokalpatrolter vid F 14. Men så har flottiljen också en chef som gör allt för att personalen skall känna sig hemma under arbete och fritid. Den populäraste fritidsysselsättningen tycks vara modellbygget. Här bredvid ses några medlemmar i vplklubben »Pilot» i full byggverksamhet.



få sin tjänstgöringsort förflyttad till Halmstad och F 14.

Ett svårt kapitel för såväl den nuvarande som den kommande personalen är bostadsfrågan. Stor brist på bostäder råder i staden. Denna brist blev ju mycket mer skriande då flyget gjorde invasion.

Hösten 1944 gick det över förväntan bra att ordna tak över huvudet för personalen, fast det inte alltid blev efter de önskemål de framlade, säger sergeant Werbro i bostadsdetaljen, vilken inrättats för att tillvarata den nyinflyttade personalens önskemål. Det blir nog betydligt bättre på bostadsfronten för flottiljens del till hösten, om det av staden beslutade byggnadsprojektet blir färdigt, fortsätter Werbro. Det har nämligen beslutats att staden skall bygga 6 fastigheter med 33 lägenheter av olika storlekar i närheten av flottiljen och dessa skall i första hand disponeras av flottiljens personal. Byggnaderna är ännu inte påbörjade, ty en stadsplaneändring har framlagts hos Kungl. Maj:t och man vet ännu inte hur fort den kan passera genom alla instanser. Blir bara dessa fastigheter klara så skall nog bostadsfrågan för flottiljens personal till hösten ordna sig relativt bra, men i annat fall blir det säkert kaos.

## Vpl bildade modellflygklubb

Från såväl militärt som civilt håll har många gånger frågats hur flygsinnet och flygintresset är bland den värnpliktiga personalen. Då man gör en titt bland vpl vid F 14 kan omedelbart konstateras att här är idel flygintresse. Glidplanbygge pågår för fullt och pojkarna offrar hela sin fritid. När man kommer in i bygglokalen är arbetet i full gång.

I ett hörn av bygglokalen ser man en

samling värnpliktiga som bygger modellplan. Vi vänder oss till vpl 752 Holmvik, som förklarar att »hans» pojkar är en del av medlemmarna i modellflygklubben »Pilot». Klubben har bildats bland värnpliktiga tillhörande årsklass 1944, som inryckte till tjänstgöring i höstas. Vid ett senare tillfälle kom även några av flottiljens volontärer in i klubben. Ledande krafter vid klubbens bildande var vpl 591 Molander och Holmvik.

Vi träffade även vpl Molander, som underströk att intresset för modellflygverksamheten är stort bland personalen vid F 14 och hoppas att även liknande klubbar kommer till stånd inte blott vid alla flottiljer utan även vid andra truppslag. Han hoppades även att »Pilot», instiftad av F 14:s första vplkontingent, skall bli en klubb som skall bli bestående i framtiden till nytta och nöje för nya kamrater.

Modellflygklubben »Pilot» har följande styrelse: ordf., vpl 591-17-44 A. G. Molander; sekr. och kassör vpl 2106-16-44 R. A. Andersson; klubbedare vpl 752-16-44 K. B. Holmvik; materieförvaltare 809-12-44 S. L. Persson; suppleanter vpl 1395-17-44 S. I. G. Åkerberg, vpl 471-17-44 K. V. Carlsson.

Dessa värnpliktiga är värda en honnör, inte endast för sitt flygintresse utan framför allt för företagsamheten att bilda denna klubb och sätta igång byggverksamheten. Denna grupp av vpl har på eget och tillfredsställande sätt löst sitt fritidsproblem. Jag vill till sist relatera en av pojkarnas ord: »Jag trodde att det var bara leksaker, men nu har jag börjat bygga modeller och jag vet inte hur det skall gå om jag måste sluta igen. Det är ju både till nytta och nöje för oss, det här modellbyggandet.»

—ewe—

## 1:sta klass

skrädderi  
konfektion  
herreklipering

WENNERHOLMS

TEL. 792

Storgat. 24

## AUG. BENGTSSONS

välsorterade

MATT- och MÖBELAFFÄR

REKOMMENDERAS

Nygatan 1 vid Stortorget Telefon 131  
Halmstad

## Det förnämligaste inom radio

finner Ni hos

SELECTA-RADIO

Brogatan 44 - Halmstad - Telefon 3163

FULLSTÄNDIG SERVICE

Allt för sport och camping!

Cykelsport

Tel. 2885 - Köpmansgatan 23  
Halmstad

## ELEKTRA

GÖSTA PAHLSSON A-B

Klammerdamagatan 13 - Telefon 100  
Halmstad

Alltid välsorterat lager på elektr. armatur i alla prislägen Elektriska arbeten

Gäller det kläder Uniformer, kostymer, överrockar herrekliperingsartiklar m. m.

FLYG DÅ TILL LINDAHL'S KÖPMANSGATAN 25  
HALMSTAD

Bensinbesparing — Kapitalbesparing — Välkomna till Paulson!

## MUSTANGERNA ÄR HÄR

Forts. fr. sid. 22.

under Skurubron. Om nu en amerikansk flygare flyger under Västerbron och en annan under Tranebergsbron, så är det väl ingenting att bli upprörd över. Snarare är vi flyginitierade glada över att yankees demonstrerat flygets betydelse i modern krigsföring på ett så uttrycksfullt sätt, som de gjort. Se fö överste Kleens ledare i detta nummer.

### 45 Mustangar i flygvapnet

Redan innan några Mustangar kom från England hade vi 2 st P-51D här i Sverige, och de ingår i leveransen. Den första »skoffan» kom den 10/4 och omfattade som sagt 10 st Mustangar — 2 st hade vänt på grund av motorstörning över Nordsjön. Den 12/4 kom ytterligare 18 och den 14/4 15 st. Det fattas alltså ännu 5 st men det är möjligt, att de redan är här, när detta läses.

G. K.

## GUD ÄR MIN ANDREPILOT

Forts. fr. sid. 13.

svängde lite åt söder och fick syn på Linglings välkomna röda lera. Då började jag känna mig lycklig — jag hade varit i luften på en »terrängflygning» nära fyra timmar och jag visste att jag hade skjutit ner åtminstone ett plan. Jag kunde inte flyga runt fältet, ty vilken minut som helst vän-

tade jag, att motorn skulle hosta och propellern börja »väderkvarna» — utan bensin. Jag fällde ut hjulen utan att ens se efter vad det var för vindriktning på rullbanan. Jag fick kärran parkerad utan att motorn dog men mekanikerna sade, att de inte kunde se någon bensin i tankarna.

Jag berättade ganska upprört min historia. Vi räknade hälen i min kärra och gick sedan över för att räkna dem i ett av de jaktplan som haft en annan strid samma morgon. Just då kom Miller dansande fram i en jeep för att tala om att mitt luftengagemang hade rapporterats över Leiyang, 100 kilometer österut, och att bekräftelse redan hade kommit på min bombare. Den hade kraschat och brunnit upp 13 kilometer från staden. Den morgonen var jag så begeistrad, att jag inte kunde få ner min lunch — jag bara satt där och återupplevde striden. Sergeanten kom in för att tala om att det fanns sjutton hål i min kärra och att två av dem var från »Nollornas» kanoner — och de satt alla långt bak nära stjärten, så George Paxton hade kanske rätt och kanske de små utbölningarna inte kunde skjuta. Näväl, vi skulle komma att få reda på det under de nästa tio dagarna, mycket ordentligt.

### Inget samurai-svärd

Jag flög till Hengyang samma eftermiddag och åter i en jeep till Leiyang. Vi fick reda på att någon av besättningen hade hoppat från bombaren och tagits tillfånga och vi behövde fången för upplysningar. Jag gick till fots över risfälten till det kraschade planet men långt innan jag tillryggalagt de 16 eller flera kilometer, som jag hade att promenera, såg jag spår av

planet. Det verkade som om varenda kuli jag mötte bar en bit av den japanska kärran. Nära vraket såg jag aluminiumplåtar täcka hål i hustaken och såg också en del av de japanska flygarnas kläder. De undersöktes och vi fann en anteckningsbok, en karta och en pistol.

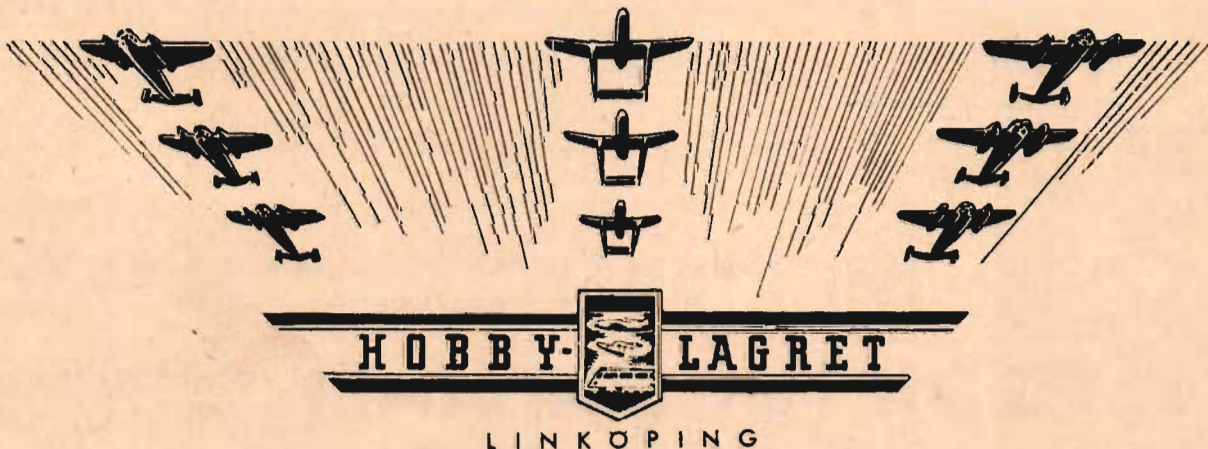
När vi kom fram till det uppbända planet, fann vi det ordentligt omkringstrött. Jag såg liken efter fyra japaner ligga där de hade störtat och flera dagar senare rapporterade andra besökare att de fortfarande låg i samma ställningar. Jag letade förgäves igenom vraket efter ett samuraisvärd, vilket är den japanska souvenir vi sätter mest värde på.

Överraskande var att ett annat plan hade hittats flera kilometer från bombplanet. Det antogs vara ett jaktplan, eftersom det var mindre, och det hade brunnit upp efter störtningen. Jag krediterades därför för två förstörda fiendliga plan den 31 juli. Det hade varit min första luftstrid och jag kände mig verkligen mycket stolt.

Vi fann den rapporterade fången, men han var död. Medan han förhöordes hade han försökt fly, hade dödat flera kineser, sårat andra och i sin tur blivit dödligt sårat.

Min första luftstrid gav upphov till en historia i Delhi. Den berättade att jag hade gett mig i strid med ett fiendligt bombplan över Kina utan hänsyn till att det var eskorterat av två »Nollor» och hade skjutit ner det. När man undersökte vraken fann man också de två »Nollorna», vilka hade dykt ner i risfälten i stjärten på bombaren, en på varje sida. De skamsna förarna hade begått hara-kiri, därför att de hade låtit det plan de eskorterade förstöras. (Forts. i nästa nr.)

NÄR DET GÄLLER GJUTNA KVALITETS-  
MODELLER I ALUMINIUM VÄND EDER  
MED FÖRTROENDE TILL



# SÅ ANORDNAS EN FLYGDAG

Stockholms segelflygklubb anordnar, som tidigare meddelats, en flygdag den 10 maj. Inför detta evenemang och till ledning för andra flygklubbar ges här nedan en del råd om hur en segelflygdag bör läggas upp.

Av civiling. KARL SVÄNSSON

En hel del segelflygklubbar umgås säkert med planer på flygdagar under 1945. En flygdag som anordnas på måfå blir i regel flasko, varför man måste ha en väl genomtänkt organisation som grund innan man ger sig på uppgiften. För segelflygklubbar landet runt torde det därför vara värdefullt med en redogörelse för de metoder som tillämpades vid planläggningen av den lyckade segelflygdag som Stockholms segelflygklubb anordnade i höstas.

Först som sist kan sägas att förberedelserna för uppvisningen var mycket omfattande och innebar ett arbete av icke föraktligt omfång. Här kommer emellertid leke att behandlas åtgärderna för bevakning, biljettförsäljning, reklam o. d. utan endast förarbetet för själva flygningarna.

Segelflygning kräver ju normalt ganska mycket folk vid utövandet, varför det torde stå ganska klart för var och en att den s. k. startavdelningen, som svarade för flygningarna, måste ha varit ganska manstark. I runt tal omfattade den ett sextiolotal funktionärer.

Utgångspunkten vid planläggningsarbetet var ett av uppvisningsledningen uppgjort tidsprogram, vilket huvudsakligen innebar att det om möjligt skulle »hända något» hela tiden. Det gällde då att först göra klart för sig förloppet av varje programpunkt för sig. Att så att säga göra en tidsstudie av varje flygning och se om det som uppvisningsledningen ansett som önskvärdt ur teknisk synpunkt kunde genomföras. Sedan detta var klart uppgjordes en generaltabell för samtliga flygningar, där det för varje minut fanns angivet vad som skulle hända. På detta sätt klarades ut hur man skulle bära sig åt för att de olika numren icke skulle kollidera. Med ledning av denna generaltabell uppgjordes sedan en detaljerad tidsplan för varje flygning. För varje flygning uppgjordes också förteckningar över erforderlig materiel och personal.

Med ledning av dessa grundhandlingar fastställdes sedan det totala personalbehovet, vilket dock icke var detsamma som summan av personalbehoven för de enskilda flygningarna, då det visade sig att den personal som erfordrades för de sista punkterna på programmet kunde utnyttjas även för de allra första. För att få ordning och reda på det hela numererades så samtligt startmanskap i löpande följd och »plockades in» på de olika flygningarna. I varje moment utnämndes en av startmanskapet till chef för övriga i samma moment verksamma, vilket är absolut nödvändigt om marktjänsten skall löpa friktionsfritt.

Till sist kunde nu utarbetas detaljerade instruktioner för varje man. I dessa angavs in i minsta detalj vad var och en hade att göra vid det och det klockslaget. På instruktionerna för cheferna i de olika momenten angavs dessutom vilka som skulle hjälpa till med ifrågakvarande detalj och på »de menigas» instruktioner fanns angivet vem som skulle vara chef för dem vid olika tillfällen.

Sedan personalen uttagits var nästa åtgärd att på ett enkelt och samtidigt effektivt sätt orientera alla om förloppet av uppvisningen i dess helhet samt sätta var man in i hans speciella uppgift. För detta ändamål tillverkades en stor väggkarta över fältet i skalan 1:500 samt små modeller i samma skala av samtliga flygplan, vinschar, bogserbilar, motorcyklar och linor. Härrefter samlades samtlig markpersonal, instruktioner utdelades till var och en och sedan »spelades» hela uppvisningen igenom på den stora kartan. Under tiden fick var och en följa med på sitt papper och kom då underfund med både hur han själv skulle uppträda och hur hans uppgift passade in i det större sammanhanget. Detta är en väsentlig förutsättning för att var och en skall kunna göra sin insats på rätt sätt när det hela sedan kommer till praktiskt utförande och man vinner sannolikt också på detta sätt mycket tid och slipper ifråna en massa frågor när man sedan kommer ut på fältet. Det torde nämligen vara ganska svårt för deltagarna att få tillräcklig överblick över det hela om man redan från början ger instruktionerna ute i naturen.

Den följande generalrepetitionen gick också tämligen friktionsfritt i fråga om personalens sätt att sköta sina Allganden. Den kunde emellertid leke på något sätt ha hoppat över, ty den gav åtskilliga anvisningar i andra hänseenden. »Krigsspelet» kan sålunda icke ersätta en generalrepetition på fältet men den förenklar denna avsevärt och medför att man under densamma icke behöver ägna någon nämnvärd uppmärksamhet åt personalens uppträdande utan kan koncentrera sig på att studera andra detaljer.

Ur teknisk synpunkt var också själva uppvisningen lyckad, vilket visar att det lönar sig att planera allting mycket omsorgsfullt redan vid skrivbordet. Man sparar på detta sätt arbete och undviker en massa trasor. På själva uppvisningen klickade endast en enda detalj av flera hundra — som tur en sak som inte märktes utåt på något sätt. Men det kunde lika gärna ha varit en annan sak. Det gäller sålunda att se till att varje man noga följer de erhållna instruktionerna och att dessa i sin tur icke är behäftade med några felaktigheter.

Slutligen må sägas att man på en uppvisning icke får improvisera. Det gäller sålunda att lägga upp det hela så att man kan genomföra en viss bestämd och på förhand fastställd plan in i detalj, oavsett vindriktning, termik och liknande oberäknliga saker. Det visade sig också vid denna uppvisning, där man utgått från denna förutsättning, att det uppgjorda tidschemat kunde följas mycket bra. Vid ett tillfälle — då icke mindre än fem segelplan skulle flyg-



VAR MAN SITTER gör detsamma, tycker vårt lands störste segelflygorganisatör, civiling Karl Svänsson, grupphef för SSFK, huvudsaken är att man använder huvudet under tiden. Här anser han tydligen att en »pappersspelle» på Alleberg är rätt ställe för kontemplation över ett benigt segelflygproblem.

startas i snabb följd — uppstod en försening på tre minuter, beroende på att starterna icke kunde genomföras med så korta tidsintervaller som en minut. Den förlorade tiden kunde emellertid tas in redan på den närmast följande programpunkten. Detta med ett på förhand i detalj uppgjort tidschema är en mycket viktig sak, ty det intryck publiken får av uppvisningen är till största delen beroende av att det icke uppstår några longörer eller fel av något slag. Allting måste fungera perfekt och det måste hela tiden »hända något».

## Gävlebygdens segelflygskola

Den livaktiga flygklubben i Gävle har nyligen sänt ut en flott broschyr med program för segelflygverksamheten under 1945. Utbildningen bedrivs som förut i Mokorsät och får formen av internatskola. Ledare för utbildningen är som vanligt Gösta Forslund. Så här ser programmet ut:

Kurs nr	Varaktighet	Senaste anmälningdag
A-1	27/5—9/6	19/5
B-1	10/6—23/6	2/6
C-1	25/6—7/7	10/6
BC-1	8/7—21/7	30/6
A-2	22/7—4/8	14/7
B-2	5/8—18/8	28/7
BC-2	19/8—2/9	11/8

Söndagarna är reserverade för medlemmarnas flygning.

A- och B-kurs omfattar vardera 30 starter, C-kurs 10 glidplanstarter och 20 segelplanstarter. Kursavgifterna är: A-kurs 120 kr, B-kurs 120 kr och C-kurs 150 kr. Föreläggning ombesörjs av skolan, vars logikostnader är 2 kr per dygn för enkelt rum och 1 kr för delat rum. 3 måltider per dag kostar 3:50.

Skolans prospekt kan rekvireras från Gävlebygdens flygklubb, Mokorsät.

## Dir. F. Wehtje ordförande i Lidköpings flygklubb

Vid Lidköpings flygklubbs årsmöte den 22 febr valdes dir. Fredr. Wehtje, känd industrichef för Rörstrands, Porslinsfabrik i Lidköping, till ny ordförande i klubben. Klubbmedlemmarna hade mött upp mangrant och mötet öppnades av red. Yngve Norrvi, KSAK.

Bland de beslut som därefter fattades kan nämnas en ändring av klubbens stadgar så tillvida att medlemsavgifterna beslöts sänkas från 24 till 12 kr för seniorer samt från 12 till 8 kr för juniorer. Arsgiften för ungdomsmedlemmar — under 15 år — fastställdes till 3 kr och avgiften för ständiga medlemmar till 200 kr. Vidare beslöts att utöka ledamöter-

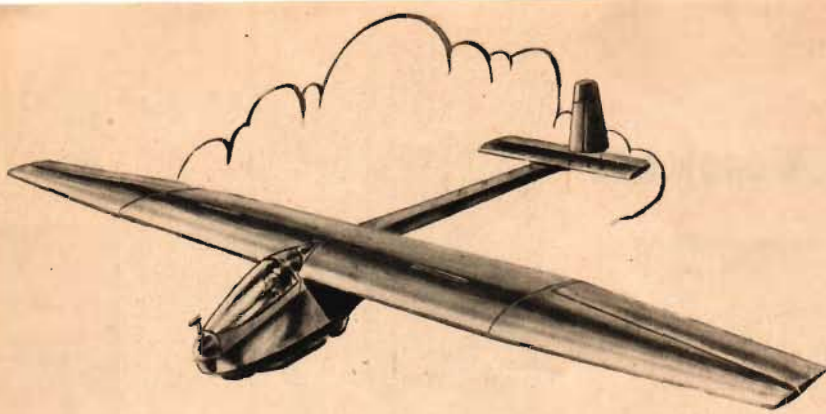
na i klubbstyrelsen till sex personer utom sektionsledamöterna samt att ordna en flygdag under år 1945. Efter företagna val fick klubbstyrelsen följande sammansättning, i huvudsak bestående av ledande män inom kommun och industri: ordf. dir. Fredr. Wehtje, v. ordf. köpmän Frans Ledström, sek. byggnadschef W. Dahlström, skattmästare bankassör J. Rydberg, övriga ledamöter ing. Oswald Johansson och löjtnant Boris Swenson, Sätenäs. Till revisorer utsågs: advokat G. Beck och bankkanrer Åke Arntoft, med dir. A. Rahm och disp. C. Friman som suppl.

Klubben planerar tillstått fast anställd bygglidare, som ev. även skulle tjänstgöra som lärare i glidplanbygge vid stadens yrkesskola. En enklare »flitttävlan» i femkampstill bland klubbens yngsta glidflygrupp, som uteslutande består av modellbyggare, är en programpunkt som man väntar sig skall sporra intresset hos det unga gardet — vinnaren får nämligen en B-kurs kostnadsfritt.

Omedelbart efter årsmötet följde en filmföreläsning, varvid redaktör Norrvi visade en av honom själv trevligt tagen och mycket instruktiv snälfilm från segelflygskolan på Alleberg. Ett antal mötesdeltagare samlades sedan till en liten supé, varvid redaktör Yngve Norrvi talade om flygning och flygskolne. Samtalet i övrigt förde sig givetvis om framtidens stora sport- och samfärdsmedel — flygningen. Lenkler.

Aftonbladets segelflygstipendier. Aftonbladet utdelar även i år genom KSAK tio segelflygstipendier à 200 kronor till sådana medlemmar i flygklubbarna, som anses lämpliga för vidare instruktörsutbildning och som inäha högst C-diplom. Dessa stipendier, som nu utdelas femte året i följd, gäller som vanligt för högre utbildning vid segelflygskolan Alleberg. Uttagningen av stipendiatarerna sker genom lottring bland de klubbar, som föregående år icke erhållit sådant stipendium, varefter klubbarna själva utser den medlem, som anses värd denna uppmanan.

Årets stipendier tillföll flygklubbarna i Västerås, Uppsala, Karlskoga, Gävle, Vimmerby, Borås och Umeå med 1 stipendium vardera samt Stockholms segelflygklubb med 3 stipendier. Ersättare att inträda i händelse av förfall för ordinarie stipendiat blev: Östra Sörmlands flygklubb, Norrköpings flygklubb och Örebro bil- och flygklubb.



Om allt går vägen får stockholmarna våren 1940 se ett nytt övningssegelplan i luften — SSFK-1, som skarpa hjärnor inom Stockholms segelflygklubb nu håller på att konstruera. Här ses SSFK-1 i lavering och treplansskiss samt en skiss på stålörstommen. Tecknare är Rolf Lilja.

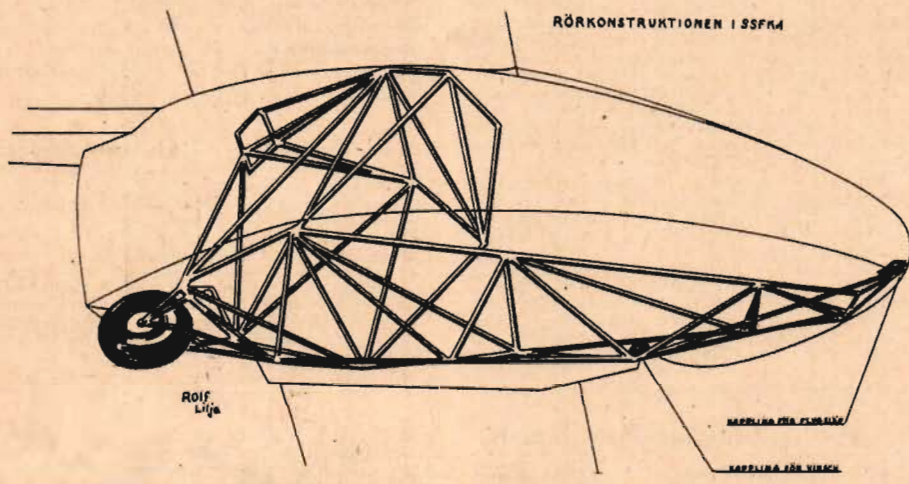
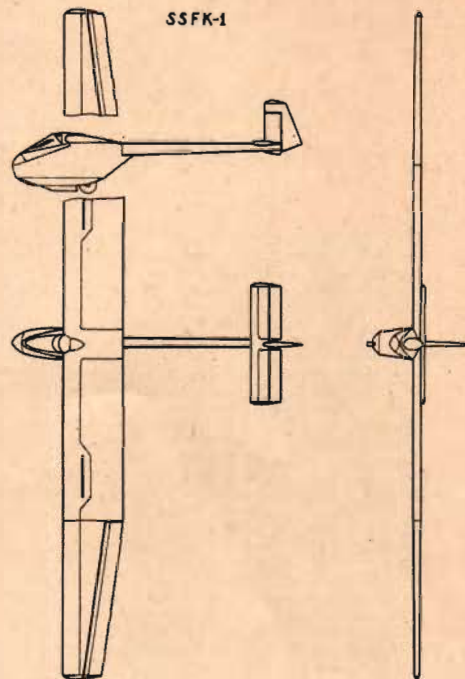
## SSFK:s ÖVNINGSSEGELPLAN

I FLYG nr 23 och 25/1944 omnämndes Stockholms segelflygklubbs projekt till ett övningssegelplan. Nu har arbetet avancerat så mycket att klubben kan offentliggöra planets yttre samt visa hur flygkroppens stålörstomme ser ut.

Hittills har SSFK:s konstruktionsgrupp lagt ner närmare 700 arbetstimmar på planet

och fått konstruktionsprinciperna klara. F. n. håller man på att bygga den första sprygel för hållfasthetsprov samt konstruera och dimensionera detaljerna i kroppen. Tillverkningsritningarna till vingen påbörjas i dagarna.

Det nya segelplanet kallas tills vidare SSFK-1. Kroppens stålstomme kläs in i ett

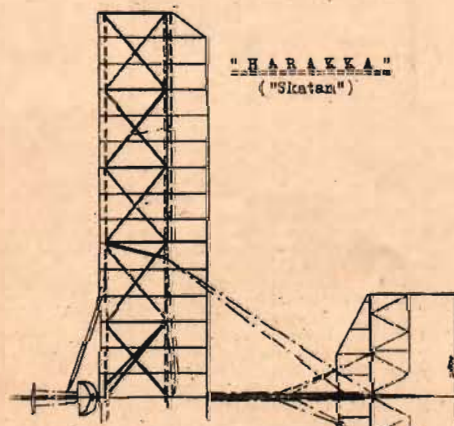
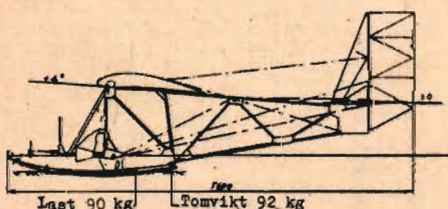


## Finska glidflygplanet "SKATAN"

— Från FLYG:s H-forskorr. —

Helsingfors i april.

Under den snart tilländalupna vintern har ett helfinskt glidfplan konstruerats och byggts



vid flygskolan i Jämsjärvi. Dess finska namn är »Harakka», vilket betyder »Skatan». Förarbetena gjordes undan i rask takt och i februari hade man kommit så långt att »Skatan» kunde provflygas. Planet har bogserats med flygplan och bil samt startats både med gummikabel och vinsch och resultatet har i alla dessa fall varit överraskande gott.

»Skatan» har flugits bl a av flygskolans föreståndare, kapten U. E. Mikkilä och flygmästare Jääskeläinen. Båda dessa beprövade segelflygare uttalar som sin åsikt att planet är det bästa som står till buds för sitt speciella ändamål.

En stor fördel är att planet är lätt att bygga. På basis av hittills vunna erfarenheter beräknar man att »Skatan» skall kunna byggas på i medeltal 500 byggtimmar, sålunda en idealisk typ för klubbarna.

»Skatan» data och prestanda:

- Spännvidd 10,56 m.
- Längd 5,00 m.
- Vingyta 14,50 m<sup>2</sup>.
- Vingbelastning 18 kg/m<sup>2</sup>.
- Tomvikt 92 kg.
- Flygvikt 182 kg.
- Normal flyghastighet 40—45 km/t.
- Landsingshastighet 38 km/t.
- Största dykhastighet c:a 110 km/t.
- Sjunkhastighet 1,2 m/sek.

Jag hoppas snart kunna återkomma med fotografier och uppgifter om planet's lämplighet för serlebygge jämte andra detaljer som eventuellt kan intressera svenska läsare.

P. S. J—n.

skal med enkelböckade ytor. Huvnen består av flera delar så att man kan flyga med bara vindruta eller med hela huvnen. Björn Andersson, som är assistent till konstruktionschefen, civilingenjör Gösta Zetterqvist, är uppbovsman till vinschkopplingens läge längre bak än som hittills varit brukligt (av ren slen-trian) — en förbättring som »Björne» har all heder av!

Vingen är tredelad med vingmittstycke och yttervingar. Profiler: vingmittstycket G5 549 och övergång så småningom utåt vingpetsarna till G5 535. Spännvidden har ökats från 13,2 m till 14,3 m och vingytan har ökats i proportion därtill. Vingen fastsättes med 3 bultar till kroppen.

Bästa glidtal för SSFK-1 beräknas bli 1:21. Minsta sjunkhastighet uppnås vid 53 km/t (Babyn vid 51 km/t) och bästa glidtal vid 69 km/t (Babyn vid 56 km/t). SSFK-1:s polarkurva är flack och planet beräknas bli lätt att flyga ekonomiskt.

Ett sådant här konstruktionsarbete tar lång tid och tidigast våren 1946 får vi se det »hembyggda» SSFK-övningssegelplanet i luften.

P. M.

## 14 "höjdflygklubbar"

Termiken börjar bubbla och klubbarna rustar sig som bäst för kampen om de ståtliga priserna i KSAK:s och FLYG:s riksegelflygtävling, d v s höjdtävlingen. Man kan vänta sig ett gott höjdflygår.

Hittills har 14 flygklubbar anmält sitt deltagande: Borlänge-Domnarvets flygklubb, Eskilstuna flygklubb, Halle-Hunnebergs flygklubb, Halmstads flygklubb, Karlskoga flygklubb, Linköpings flygklubb, Skövde flygklubb, Stockholms flygklubb, Stockholms segelflygklubb, Uppsala flygklubb, Varbergs flygklubb, Västerås flygklubb, Örebro bil- och flygklubb samt Gotlands flygklubb.

Efteranmälan är tillåten — flygklubbarna arbetar ju mest med frivilliga krafter, varför »pappersexercisen» inte alltid är viloljud!

»TERMIKTERMOMETER.» Om man får tro den amerikanska tidskriften »Business Week» så blir det efter kriget så lätt att segelflyga att det bara är att »köra på». I USA har nämligen konstruerats ett instrument som automatiskt registrerar åt vilket håll segelflygaren måste svänga för att komma in i en termikblåsa. Instrumentet består av i varje vingpets inmonterade värmemätare och den av dessa konstaterade temperaturen överföres till en visare på flygplanet's instrumentpanel. Så nu behöver segelflygaren snart inte någon termiknisa — stackars karl!

# RÖTANALYS m. m. från VINTERTÄVNINGEN

Vintertävlingen var en av de rättvisaste stortävlingar vi haft på länge. Visserligen förekom några »stuppflygningar» i de båda första perioderna, men med lite salt och peppar kan vi nog svilla dem. Under sista perioden gjordes också flera max-flygningar, men dessa kan absolut inte räknas som »stuppflygningar» emedan en svag termik då låg över hela fältet och chansen till termikanslutning var lika för alla. »Rötfarbröder» fanns inte.

Och tittar vi på resultaten så ser vi att de var de graunaste vi hittills haft, åtminstone vad segelklasserna beträffar.

Se bara i S1: Irma Gramers segrartid är minsann inte fy skam! 4.32,0 gör inte vem som helst. Men särskilt glädjande är att hela sex män — inklusive kvinnan — hade över tre minuter! Och på rätta sidan tvåminutersstreck höll man sig tydligen med äkta svensk envishet, ty först nittonde man gick bet på uppgiften. En negativ överraskning var emellertid att endast 44 och 65 anmälda fullföljde. Resten stannade tydligen hemma, ty några kvaddar sågs inte — utom den som en mycket liden F-kärra kvaddade!

S2 var av verkligt hög klass. Tretton (13) grabbar hade över tre minuter, och det säger verkligen inte litet. Man får gå ända till 31:e man i resultatlistan för att komma under två minuter. Tiderna talar sitt språk! Tävligheten i den här klassen var verkligt hård och det var först i sista perioden som segren var klar. Löwen hade tur, Lef Anderson, Valter Johansson & Co fick inte termikanslutning i sista perioden, i annat fall hade han varit klippt.

I S1 blev konkurrensen aldrig så hård, emedan Irma var sina manliga medtävlare fullständigt överlägsen. Anders Lundblom försökte ju vara uppnosig, men han fick »rammelbuljong».

Periodtiderna för de fem första i S2 var mycket jämna och det tycktes inte vara fråga om någon större tur bland dessa herrar att de placerade sig så bra. Löwens bästa flygning var på 5.56,7 och den sämsta på 3.14,8. Tvåan Lef Andersons var 6.00 resp 2.43,3. Trean Valter Johansson hade den sämsta periodtiden av de fem första genom sin första flygning på 2.04,8. Fyran Göran Thulin och femman Sven Erik Lundin hade sina sämsta flygningar på 2.30,5 resp 3.02,2.

I S1 var perioderna som vanligt lite ojäma. Irmas flygningar i första och tredje perioderna hade hjälp av termik och var således hyggliga, men hennes andra var på »endast» 2.28,1. Tvåan Löwens var relativt jämna och hans sämsta resp bästa flygningar lydde på 2.57,5 och 4.31,9. Olle Pettersson, som i 3 vann H. Villéns pris för bästa KSAK-modell, var emellertid en herre med tur, hans sämsta tid var bara 1.52,8, medan den bästa var på närmare 5 minuter. Nils-Ake Johansson från LEN hedrade sig dock med tre jämna flygningar och hade en av hela tävlingens jämna serie.

I motorklasserna frapperas man också av ovanligt goda och jämna tider. Det var kanske inte så goda toppresultat men bredden var fin. I den mindre klassen fullföljde nio grabbar, och sista man hade inte sämre tid än 0.56,2. Isaacsons »Puss Moth» gjorde två fina flygningar på över tre minuter men det var synd att kärran inte orkade få den lilla gnuttan av termik, som behövdes för en medeltid på tre minuter. Landegrens Kraxkärra var verkligen en trevlig liten sak, som utförde en jämnt stigande serie, varav den bästa tiden var på 2.48,8 och den sämsta på 1.55,1.



Göteborgarna med lagpriset. Börje Börjeson håller pokalen och Lef Anderson sin hatt medan Assar Ohlsson håller sig nästan helt gömd bakom Börjeson — endast tänkarpannan skymtar.

I G2 var det ännu större bredd. Här fullföljde 8 män, och den sämsta tiden var på hela 1.16,4. Annars var topptiderna egendomligt nog litet sämre än i G1.

F-flygarna verkar ännu rätt rutinerade och tiderna är inte så vilt förstklassiga. 1.45,5 är ju inte precis så mycket att skryta över, när motortiden i alla fall är 45 sekunder. Felet torde vara, att man inte kan få ordentligt glid på kärrorna, ty starten är det inget fel på. Anmärkningsvärt var att de tre första använde sig av GP-dieseln — anledning till missnöje över den motorn finns absolut inte.

Av intresse är kanske, att i d S3:or dominerade täten i klass S2, så det är tydligt att de gamla S3:orna är bättre än i d S2:orna! I G2 var det emellertid en »riktig» G2:a som vann men sedan kom tre f d G3:or. Så var det med den saken!

Meddelar Löwen.

## EFTERSNACK!

Sedan kärrorna packats ner i sina trunker söfter »vintertävlingen» i Uppsala och vi stod och väntade på att få åka in till staden kom det vanliga »eftersnacket» igång. Naturligtvis söker vi upp jätteglada Irma för att fråga hur det står till med hälsan och hur det känns att vara »dagens man».

— Åååå Jovisst var det jättekul! Det hade jag aldrig väntat mig. Att jag skulle vinna visste jag naturligtvis men att få den här stora buklan för dagens bästa tid, det hade jag då aldrig... Mitt namn tillsammans med de här fina, som förut är ingraverade...

— Nå, har du verkligen byggt kärran alldeles själv, Irma?

— Javisst har jag byggt min »Alex» alldeles av mig själv. Men Arne har i alla fall konstruerat den. Lite hjälp med trimningen har jag förstas också fått av Arne.

Och så tar Irmas nyordnade fästman Arne Widén hand om Irma för att skydda henne från anstormande journalister och intervjuaren lämnas åt sitt öde.

Men där går fabrikkör Landegren och ser smutt moloken ut. Hur är det fatt?

— Grrrrrr! Att det inte kunde finnas ordentligt med tidtagare. Det var ju för nedrigt att många av grabbarna inte fick göra sina starter fastän de anmälde sig långt i förväg. Nu måste de ju stå och vänta i en halvtimme eller så. Flera av våra grabbar från Västerås fick inte göra sina starter i sista perioden. Harold Johanson gjorde sin start just som tävlingsledaren blåste och fick en tid bortåt 6 minuter, men tidtagarna brydde sig inte om att ta någon tid. Nedrans sätt...

Vi fladdrar vidare och landar framför folkskollärare Löfström, ledande kraft inom klubben i Uppsala och småmysande i sommarvärmen.

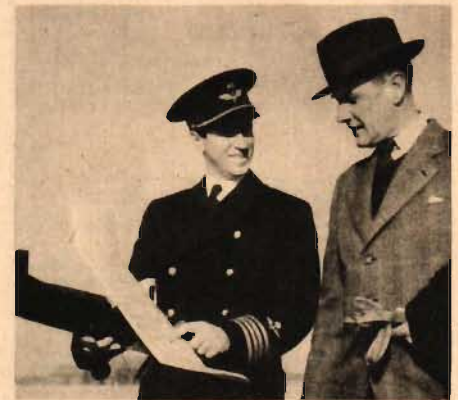
— Jovisst var det en kalastävling. Jag har inte så stor erfarenhet av sådana här modellflygtävlingar, men nog tyckte jag för min del att den gick fint. Synd bara att vi inte hann ordna ordentligt med priser. Men flint väder hade förste instruktören ordnat med, det tycker jag!

I graunskapet upptäcker vi ett stort, stort pris och så småningom upptäcker vi också en gosse, som står och smeker nymuda pris med stor ömhet. Naturligtvis är det Börje Börjeson, lagledaren för Göteborgs vinnande lag. Vi hoppar fram och undrar hur det kan stå till.

— Som sjötton, så, vi snodde't från Vingarna i alla fall! Men hårt var'e! Dom ska banne mej inte få tillbaka'se, det ä säkert de! Men värt andra lag hade också klätt Vingarna, så... om de bara fått göra sina starter i sista perioden... tidtagarna hann inte, så... banne mej, tidtagningen var dåligt organiserad. Men det var synn att dom skulle byta fält i sista momangen. Vi låg vid F16 under natten, så och på morron plockade vi ihop alla våra kärror för å vara klara, men då kom dom å sa att vi skulle ut å fara i buss, så där fick vi vräka ner alla våra kärror igen. Nu kom vi inte ut till Sundbro förrän strax före tävlingen, så.

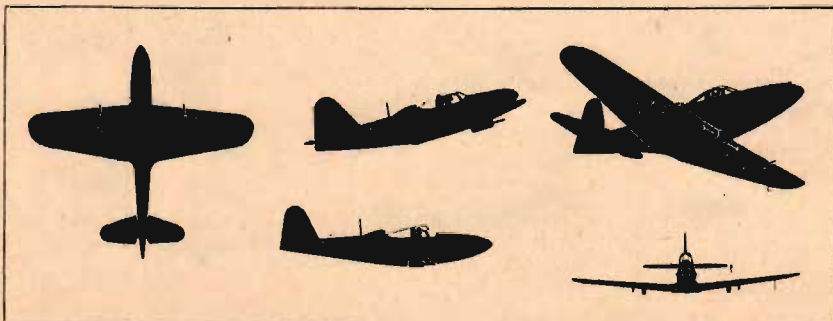
Såde populäre Börjeson från Götet och seglade vidare med sitt lagpris. I solkasset stod Vingarnas lika populäre, men ständigt fry-sande sekreterare Hans Schmiterlöv och hutt-rade (glöm inte riet, käre sättare!).

Forts. på nästa sida.



Han som ordnade fält för »vintertävlingen». F16-chefen överstelöjtnant Knut Lindahl, med Arne Widéns F-modell. Överste Enell tittar på.

KLIPP HÄR!



Amerikanskt ensitsigt, lågvingat jaktplan.  
Motor: 1 st 1.500 hk Allison V-1710 P-30, 12-cyl vätskekyld radmotor.

Spännvidd: ca 11,6 m.  
Längd: ca 9,8 m.  
Maxhastighet: 650 km/t.



Beväpning: 1 st fast 37 mm akan samt 4 st fasta 12,7 mm tunga ksp.

Tillverkare: Bell Aircraft Corp, Buffalo och Niagara Falls.

BELL P-63 "Kingcobra"

## LUFT- BEVAKARE

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

### "Luftbevakarnas kamratrik"

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



Äkta kontrollerad  
**SILVER**

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

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

Härmed rekvrerats ... st »Luftbevakarnas Kamratrik» å Kr. 4:25 att sändas frakt- och portofritt mot postförskott. Ringmått nr .... (ell. pappersrenså bif.).

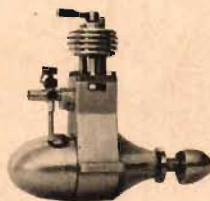
Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

Obs.: Uppgiv ej fältpostnummer Flyg

## DIESELMOTOR



En synnerligen förnämlig dieselmotor, 1/10 hk, 7000 varv/min., vältrimmad och effektiv med strömlinjeformad bränsletank, försäljes

till det sensationellt billiga priset: 75:—. Komplettt byggsats till densamma kostar 70:—. Till varje motor medföljer beskrivning och 20 gr. provbränsle.

**SVEDFELT & CO.**

Fridhemsg. 66, Sthlm Tel. 52 28 10

## 1 st. Irvin sittfallskärm 1 ,, Irvin ryggfallskärm

Nyöversedda och i förstklassigt skick, säljes förmånligt.

A-B FLYGINDUSTRI - HALMSTAD

— Gjorde inte Vingarna rätt i att inte ta emot prisen för placeringarna i lagtävlingen kanske? Det var ju osportsligt att kalla det för tävling, när inte alla lagen fick göra samtliga starter. Å det var för nedrigt! Jag hjälpte ju Göteborg att vinna, för fabriker Stark och jag anmälde oss som tidtagare när det var fem minuter kvar på perioden och vi fick just Göteborgs Leif Andersson på vår lott, och han hann på det viset göra sin start. De va villan för nedrigt, Nedrans!

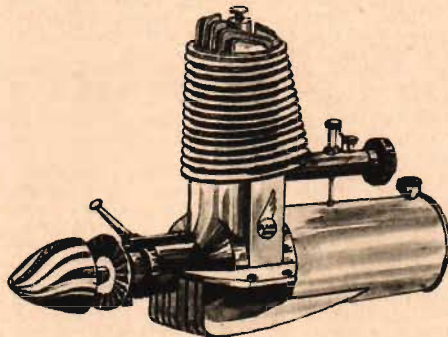
Den eljest gode Schmiterlöw sprutade etter, varför det var bäst att avlägsna sig till fredligare trakter. Och se där! Satt inte Curie Janson-Odelstad och rökte sin pipa i allsköns ro.

— Bra tobak de här! Men de va tusan, vad de gick dåligt för Vingarna Ida... å för mej... men ja ligger ju i lumpen... men Vingarna, vad har dom att skylla på? Och vilka dåliga tidtagare de va. Ja fick ju inte göra min sista start för sjutton gubbar... Å var gjorde dom av me alla dom där prisena. Förra året fick ja ju massor, å ändå gjorde jag inte nåt särskilt då... för katten bussen kommer!

Och så var det tid att trycka ner hatten över öronen och försöka komma med på gengasvagnen!

Han som hörde på.

## Modellmotorn "Flash"



Rolf Lundqvist från Södertälje och Beng Rune Sjöfält från Stockholm har slagit sina kloka huvuden ihop och konstruerat en modellplanmotor, som i en tydlig hastigt gjord skiss ses här ovan. En fabrik har intresserats för projektet och en serie håller på att liggas upp.

Motorn, som heter »Flash» och skall kosta högst 95 kr, är helt pressgjuten, har reglerbart gasreglage och två förgasare samt luftrenare. Cylinderloppet är gjutjärnsfodrat. Kolven är gjuten i en speciallegering. Tändningen är justerbar och tändspolen (dieselprincipen har alltså ej intresserat konstruktörerna) har inbyggd kondensator. Tändstiftet är av egen konstruktion. Några data: cylinderrålmetar 21 mm, slaglängd 23 mm, slagvolym 7,8 cm<sup>3</sup>, beräknad effekt 0,4—0,5 hk, varvtal 6.000—9.000 v/min.

En kraftig hejare — några sådana motorer i framkanten på en segelplanvinge skulle nästan kunna tjäna som hjälpmotorer!

### FLYG:s KLIPPBILDSPÄRMAR

kan rekvrerats från FLYG, Tegnérgatan 35 (obs. den nya adressen), Stockholm. Pärmarna fås till självkostnadspris — 30 öre inklusive oms och porto.

KLIPP HÄR!



## Nya svenska jaktplanet J 26

(MUSTANG)

SKALA 1/100

Ritning —:20

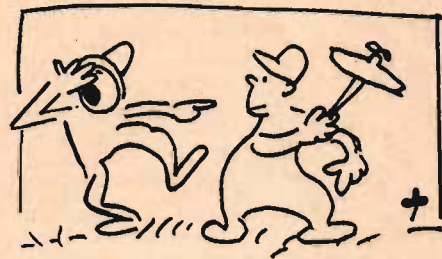
Material —:60

SKALA 1/50

Ritning —:50

Material 1:50

**WENZELS** Apelbergsgatan 48  
STOCKHOLM



— Människan har också vingar  
men kan inte flyga ändå...

— ???

— Näsvingar! 1-0!

Tempo personal segelflygutbildas. Dir Gösta Ahlén har sedan länge gjort sig känd som segelflygets specielle gynnare här i landet. Bl a har Tempo AB, där han är verkställande direktör, i år ställt 10.000 kronor till förfogande för segelflygstipendier åt läroverksungdom. Nu kommer även personalen i Tempo-affärerna landet runt att få segelflygstipendier. Sammanlagt blir det ett 70-tal personer, som får bidrag med 75 % av kursavgifterna för utbildning och avläggande av prov för A-diplom. Utbildningen kan ske i flygklubb på den plats där vederbörande tjänstgör eller är bosatt.

## OMSLAGSBILDEN



visar denna gång Skandinaviska Aeros tjuisiga lilla BHT-1 »Beauty», som tyvärr inte var klar att starta i folkflygtävlingen, »sensitsiga etappen». Tecknare Hans von Post.

CURTISS P-40F "Warhawk"



Amerikanskt ensitsigt, lågvingat jaktflygplan. Motor: 1 st 1.280 hk Packard-Merlin V-1650-1, 12-cyl vätskekyld radmotor.

Beväpning: 6 st fasta 12,7 mm tunga ksp.

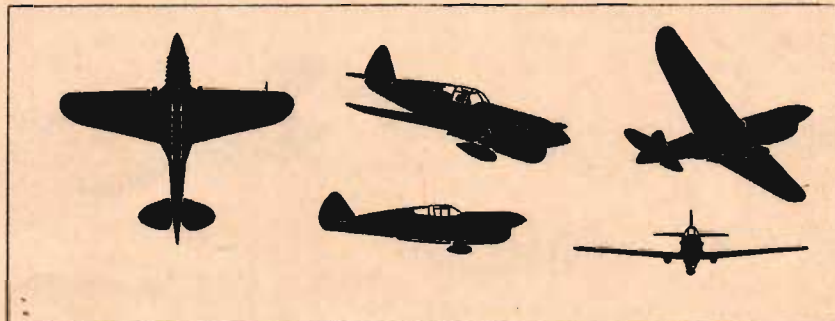
Spännvidd: 11,3 m.

Längd: 9,7 m.

Höjd: 3,2 m.

Vingyta: 21,9 m<sup>2</sup>.

Tomvikt: 2.850 kg.



Flygvikt: 4.200 kg.  
Maxhastighet: 580 km/t.  
Marschhastighet: 500 km/t.  
Tophöjd: 10.000 m.

Flygsträcka: 1.500 km.  
Bomblast: 230 kg.  
Tillverkare: Curtiss-Wright Corp, Airplane  
Div, Buffalo, N. Y.



## Boden

### Privat-hotellet

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

Humana priser — Vänligt bemötande.

### Automatrestaurangen

Rekommenderas.

Ö. Strandvägen 10. Tel. 23 47.

GOD och VÄLLAGAD MAT.

Det bästa i Herrkonfektion och övriga  
Herrekliperingsartiklar erhåller Ni hos

### J. A. Eklöfs Eftr.

(R. SUNDBERG.)

Telefon 21 19. BODEN.

### Jean Forsbergs Raksalong

REKOMMENDERAS!

Kungsgatan 28. Tel. 21 41.

### EPABODEN, Björkelund

Tel. 26 94.

Strumpor - Dam-, herr- och barn-  
underkläder - Blåkläder - Skjor-  
tor - Slipsar - Garner - Keramik,  
glas och porslän - Leksaker.

Försäljare: SMÅLANDSMÖBLER.

## Gävle

### GEFLE METALLGJUTERI

SVEN G. DAHLQVIST

5:te Tvärgatan 1 - GÄVLE - Telefon 44 99

Rekommenderas för allt i branschen

## Gällivare

### ALGOT RAITIO

SKROTHANDLARE

Gällivare Telefon 400

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

## Göteborg



## Hälsingborg

### Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11-3.  
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5-7.  
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64  
Dir C. Peterson, Chiropractor.

## Härnösand

### Wingstedts Livsmedel

Werner Gläder  
Storgatan 26 — HÄRNÖSAND  
Tel. Kontoret 21 41, Butiken 25 10  
1:a kl. Special-, Konserv- & Delikatessaff.

## Kalmar

**KALMAR LÄNS SLAKTERIER**  
försälja till lägsta dagspriser Charkuteri-  
varor, Kött och Fläsk, Ost, Konserver och  
Delikatesser. Vilt m. m.  
Återförsäljare på de flesta platser.  
OBSERVERA! Ni kan alltid tryggt  
lämna en KLS-butik, ty endast ett kon-  
trollslakteri har sträng kontroll.  
Kungl. Medicinalstyrelsen utser veteri-  
närer och mikroskopister, som utöva kon-  
trollen utav råvaror, fabrikation och hy-  
gien. Egna butiker i Kalmar, Oskars-  
hamn, Nybro, Högby, Mällila, Mörlunda,  
Rockneby, Emmaboda, Päråd, Färjestaden.

### Allt för bilen

HOS

### RYDBERGS

Tel. 3 57, 16 34

KALMAR NYA BILVERKSTAD

## Luleå

### STÖRST och BÄST

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

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

### S. ÅSTRÖMS RÖRLEDNINGSFIRMA

REKOMMENDERAS!

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

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

### KARL NORDSTRÖMS MURBRUKSFABRIK

Kontor: Grindgatan. Telefon 12 75.

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

Leverantör av SAND och GRUS  
från eget sandtag.

TELEFON SANDGROPEN 500 05

### RESTAURANG FENIX

Storgatan 12 - LULEÅ - Tel. 27 65

REKOMMENDERAS

God och vällagad mat Humana priser

## NYA

### CHARKUTERIAFFÄREN

Stationsgatan 30 Telefon 20 45

FÄRSKVAROR och SPECERIER

Rekommenderas

## Piteå

TURLISTA för  
Omnibussen LULEÅ—PITEÅ—LULEÅ

Vardagar	från Luleå	9.00
»	» Piteå	15.00
Sön. o. helgdagar	» Luleå	9.00
» » »	» Piteå	17.00

Telefon Luleå 25 04

ELIS DANIELSSON - Tel. Piteå 12 08

## Simrishamn

### CIMBRISHAMNS TEGELBRUKS AKTIEBOLAG

Tel.: 20.

## Sundsvall

### Kaffeaffären IDO

NYBROGATAN 8

Telefon 49 88

SUNDSVALL

Rekommenderas!

## ATELJÉ

Engström

STORGATAN 6—8, SUNDSVALL

## Sundsvall

### S. VESTPHAL

KONDITORI & FINBAGERI  
Långgatan 38 SUNDSVALL Tel. 19 13  
Kaffebröd, Småbröd och Konditorivaror  
av bästa kvalitet

### MALERIFIRMA MARTIN ÅKERSTEDT

Inedalsgatan 17 Telefon 50 35 42  
S:t Eriksgatan 29 Kontor 50 63 08  
Arbeten utföras  
FACKMÄSSIGT och NOGGRANT  
Infordra kostnadsförslag

### HEDFORS BLOMSTERHANDEL

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

### M. CEDERHOLM

GUMMIVERKSTAD  
Dalgatan 7 - Sundsvall.  
Telefon 24 16

### GÄRDETS CYKEL- & SPORTAFFÄR

Brantingsgatan 20 Tel. 62 98 04  
Reparation av cyklar

### BREMERHOV

RESTAURANT och KONDITORI  
Artillerigatan 54 (A. Johansson)  
Telefon 60 39 44  
Vill Ni äta gott och billigt prova vår  
LUNCH - MIDDAG  
och KONDITORISERVERING

### IVAR PETTERSSONS MOTORVERKSTAD

Rådhusgatan 39 - Sundsvall  
Platsens äldsta - Rekommenderas  
Telefon 12 33, 19 33, 20 19  
Utställningslokal: Telefon 24 57

### Slöjdaffären Gärdesbutiken

Valhallavägen 155 Tel. 62 89 98  
(mellan Erik Dahlbergsgat. o. Hedingat.)  
Prima Slöjd- och Husgerådssaker  
Presentartiklar, Leksaker

### Kungshamnsh fisk

Hedingatan 15 - Stockholm  
Ring 62 00 78  
Vi hemsända Edra varor utan merkostnad.  
Motto: Förstklassiga varor - Humana  
priser - God Service

### KONDITORI PRAG

Ågatan 1 - Tel. 49 07 - Sundsvall  
REKOMMENDERAS

### Wikströms Fotomagasin Eftr.

Roslagsgatan 7  
Telefoner 30 18 33 - 31 51 12  
Allt Fotografiskt  
Fotograferar Allt

### CABO Konditori-Café

ÖSTERMALMSGATAN 67  
Telefon 60 58 31 - Stockholm  
Extra gott kaffe - Grötkrukor  
Humana priser - Trivsamma lokaler  
Ny regim L. Dahlman

## Stockholm

### AXEL KARLSSONS

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

### Tobaks- & Pappershandel

Sandhamnsgatan 35 - Gärdet - Tel. 62 95 83  
Tobak - Pappersvaror - Tidningar  
Annonser - Lotter till Penninglotteriet  
Tips - Telefonhytt  
Inneh. EBBA ERIKSSON

### Klipp och raka hos

### R. STEDT

Hornsgatan 52 - Telefon 41 33 94  
Följ med Er tid Klipp Eder hos oss

### BOKHYLLOR

radiobord m. m. tillverkas efter beställn.  
★  
BJÖRKLUNDS SNICKERIVERKSTAD  
Baggensgatan 17 Tel. 21 15 83

### Moderna Förlovnings- och Vigselringar

Förstklassigt arbete  
Moderata priser  
Utför alla till yrket hörande reparationer  
och nyarbeten  
E. R. AENSTRÖMS Guldamedaverkstad  
Smedbacksgatan 2 Tel. 62 42 31  
(Hörnet av Furusundsgatan)

### H. LILJEGRENS CYKELAFFÄR

Tranebergsvägen 46  
Telefon 25 05 17 - Traneberg  
Rekommenderas

### KUNGS HOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.  
EHRENSVÄRDSGATAN 1  
Tel. 51 06 72, 50 06 47  
Utför gatu- och byggnadstransporter,  
husrivningar och schaktningar

### H ELEGANTA

Festklänningar, Brudutstyrlar,  
Capes, svarta Kappor och Klän-  
ningar uthyras!  
Y FRANSKA MODESALONGEN  
»Damernas i glädje och sorg.»  
Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).  
STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.  
R Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

### MÅNGA FLYGARE har redan gjort inköp i vår nyöppnade möbelaffär

och varit störligen belåtna. Deras beräk-  
nade utgifter för MÖBLER blevo så redu-  
cerade att hälften av pengarna följde med  
tillbaka. Och ändå var det kvalitetsaker.  
MIDSOMMARKRANSSENS MÖBELAFFÄR  
Bokbindarevägen 32 - Tel. 46 17 73  
Linje 16 till Jakobsdal

## Stockholm

### Verner Johanssons Åkeri

Körning för Stockholms stad  
Bäcken - Stureby - Telefon 47 00 11  
Rekommenderas

### Sten Larssons

SPECERI- & DIVERSEHANDEL

F J Ä L L S T A  
Tel. Märsta 8 MÄRSTA

### JOHN ÖSTERMAN SPECERI

Telefon Djurhamn 1 och 41  
Postadress DJURHAMN  
Rekommenderas

## Sthlms omgivningar

### GRUS & SINGEL

Sven Karlsson, Lindalen

Stockholm 20  
Tel. Grustaget, Älta 2 06  
Bost. Älta 3 66

### MÄRSTA BILSTATION

J. LUNDMARK  
Telefon Märsta 31 - MÄRSTA  
Rekommenderas

### Handla i Östra Ryd — i Östra Ryds Diversehandel

(Carl Johannesson)  
Rydbo Saltsjöbad, Rydbo  
Telefon Svinningeudd 62

HÄSSELBY

### JÄRN- och FÄRGHANDEL

CENTRUM  
Telefon Hässelby 3 12 och 6 06

### BRÖDERNA BERGLUNDS

Båtvarv

Ytterby - Resarö - Telefon 51  
Förvaring och Båttutrustning av såväl  
Segel- som Motorbåtar utföres  
Nybyggnader och reparationer  
MEKANISK VERKSTAD  
Infordra kostnadsförslag!

### Åkersberga Elektriska Byrå

Inneh. M. Jakobsson - Ansvarig installatör  
Installationer och reparationer  
Försäljer Lampor, Armatur, Värmeappa-  
rater, Motorer, Radioapparater, Kylskåp,  
Batterier och Ackumulatorer  
Reparerar Damsugare och Elektr.  
Strykjärn och Värmeapparater  
Telefon Åkersberga 81

### Olle Högmans Frisersalong,

NORA TORG - DANDERYD

Telefon 55 34 07

### TUNA HANDEL

(Sven Berggren)

TUNA GÅRD

TEL. ÖSTERSKÄR 1 22 och 2 41

### J. W. LINDBERGS Speceri & Diversehandel

Hummelnora, Ljusterö

Stockholm 1 Telefon S. Ljusterö 89

Slottsparkens

### CYKEL- och SPORTAFFÄR

Slottsvägen 7 - NÄSBY PARK  
Tel. Viggbyholm 5 24

CYKLAR  
TILLBEHÖR  
REPARATIONER

### E. SCHULTZ

har återigen öppnat  
DALARÖBAGERIET

Telefon Dalarö 47 - Dalarö

Rekommenderas

### Vid behov av möbler

vänd Eder då med förtroende till

C. H. CARLSSONS MÖBELVERKSTAD  
Telefon Åkersberga 1 45  
ÅKERSBERGA

Trafikföreningen

### Skokloster - Håtuna - Sthlm Björkudden - Bro

Förstklassiga omnibussar och personbilar  
till förfogande  
Telefon Tibble 24

### Harry Byrströms

SPECERI- & DIVERSEHANDEL

Styrsvik Telefon Runmarö 20

REKOMMENDERAS

### Gäller Edert behov BÄR, TOMATER CCH GRÖNSAKER

köper Ni detta här på orten bäst och  
förmånligast från  
SAIVA HANDELSTRÄDGÅRD  
Telefon Linanäs 45

### RÄKNÄS BÅTVARV

(K. S. Karlsson)

Lagnö - Postadress Gustafsberg

Vinterförvaring - Nybyggnader  
Sliphalningar - Reparationer  
Mekaniska arbeten och Svetsning

Telefon Lagnö 9

### Maria Engströms Speceri

Tel. Lagnö 5

Norra Lagnö Sthlm 1

REKOMMENDERAS

### E. A. Jonssons Speceri

Södersunda - Runmarö

Telefon Runmarö 1

REKOMMENDERAS

## Sthlms omgivningar

**Paul Anderssons**  
SPECERI- &  
DIVERSEHANDEL  
Tel. Österskär 117

**Johannes Carlssons**  
JÄRN- & FÄRGHANDEL  
Överby. Tel. Sollenkroka 57  
**REKOMMENDERAS**

**O. SANDELLS**  
DIVERSEHANDEL  
Säbyholm Bro - Tel. Säbyholm 22  
**REKOMMENDERAS**

## Söderhamn

**K. Perssons**  
UR- & OPTISKA AFFÄR  
Köpmangatan 5 - Telefon 2174  
Rekommenderas

## Uppsala

**Alb. GOZZI's**  
MURBRUKSFABRIK  
Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.  
MURBRUKSFABRIKEN  
Telefon G:a Uppsala 127.

*Med största omsorg*  
och noggrannhet expedieras Edra glasögon  
enl. recept. Fackkunskap och  
branschkännedom  
**Chr. Rabéns Kftr. (A. Widman)**  
**Optisk och Sjukvårdsaffär**  
Kungsängsgatan 7, UPPSALA, Tel. 303 79

**Elfsextonnare**  
allt i cykelbranschen bäst och billigast.  
**Sixten Carlson Cykelverkstad**  
Svartbäcksgatan 75 Uppsala

## Uppsala

*Gösta Danielsson*  
**ÅKERI & GRUSTAG**  
Röbo, Tel. 367 04 - Bost. G:a Uppsala 1 04.  
Transporter och grusleveranser utföres.

**Bröd. ALMS Skrotaffär**  
Vaksalagatan 48, Uppsala. Tel. 359 73.  
Säljer: Rälls, Rör, Byggnadsmålden, Spislar, Kamlnar, Stor sort. i Bilmotorer, Släpvagnar, Bildelar och Däck. Köper: Järn- och Metallsrot samt all slags Lump.

*Forsbergs Stenbuggeri*  
Vaksalagatan 65, Tel. 375 55.  
Byggnadssten - Gravanläggningar - Grindstolpar - Gångbane- och Kantsten samt trappsteg och plattor till trädgårdsanläggningar.  
Alla slag av sprängningsarbeten utföres.  
HUMANAPRISER.

**NILS LARM**  
Speceriaffär  
VALSÄTRA  
Telefon Uppsala 290 48.

*Uniformer kem. tvättas*  
**AROS kemiska**  
UPPSALA  
Svartbäcksgat. 8. Adilsgatan 27.  
Tel. 339 44 Tel. 339 22

**I. LUNDINS**  
**ELEKTRISKA BYRÅ**  
Kungsgatan 59 - Telefon 342 75.  
Utför INSTALLATIONER och REPARATIONER. GLÖDLAMPOR, ELEKTRISKA KOKPLATTOR m. m. ständigt i lager

★ LÄT OSS FA LEVERERA EDRA ★  
**Blommor**  
vid de olika högtidsdagarna  
**SVENSSONS BLOMSTERHANDEL**  
Skolgatan 33 Telefon 325 19 - 309 52  
Blommor förmedlas

## Östersund

*Margaretas Matsalar*  
Storgatan 16, ÖSTERSUND, - Tel. 23 33.  
**God vällagad husmanskost**  
**REKOMMENDERAS**

**BRÖDERNA LUNDSTEDTS**  
**SMIDESVERKSTAD**  
FRÖSON - ÖSTERSUND 2  
Telefon 41 23 - Frösön 32  
Utför alla förekommande järnarbeten - Byggnadsmålden som specialité - Gas- o. el. svetsning.

**Gör Edra inköp av**  
Sjukvårds- o. Förbandsartiklar, Kemikalier, Parfymier och Toalettartiklar hos  
**A. G. Holst Kem. Tekn. Affär**  
(Stora Torget) Östersund Tel. 100.  
Alltid senaste nyheter i branschen

**Metropolkonditoriet**  
Storgatan 34 - Telefon 628  
Östersund  
**REKOMMENDERAS**

**Östersunds Skinnberederi**  
Inneh. E. A. Ericsson  
Telefon 9 06  
Fälskinn av alla slag mottagas till BEREDNING och FÄRNING

**NILSSON & APPELQVIST**  
**Kvalitetsur**  
Prästgatan 19, Tel. 1178  
**GLASÖGONHuset**  
specialaffär för optik  
Storgatan 24, Tel. 3375  
ÖSTERSUND

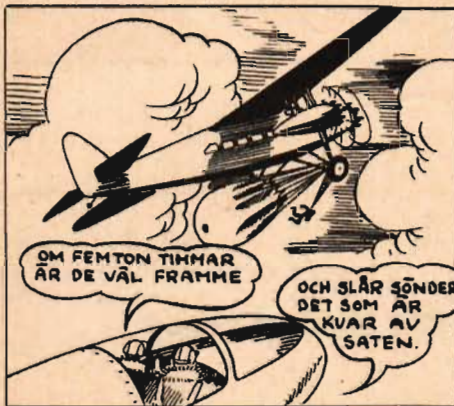
**TURISTHOTELLET'S**  
**MATSALAR**  
Köpmangatan 40. - Tel. 851  
**REKOMMENDERAS**

# ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV  
MAJOR H. WICTORIN  
En filmserie.

Världsflygtävlingen har just börjat. Den amerikanske flygbolagschefen Glensky har inte lyckats i sitt uppsåt att före tävlingen oskadliggöra sina värsta konkurrenter, svenskarna Bång och Nord. I starten håller det på att bli kollision mellan svenskarna och portugiserna, men det klarar sig i sista sekunden. Det är emellertid inte sista gången våra vänner får kontakt med »lökkärnan».



## FALLSKÄRMEN

Forts. fr. sid. 23.

skärmarna av siden, men numera görs de nästan undantagslöst av nylon (konstsilke) liksom även linorna. Materialåtgången för en skärm är ungefär 50 m<sup>2</sup> tyg och 300 m fallskärmslina, vars brotthållfasthet uppgår till 180 kg. Fallskärmssele är tillverkad av dubbel 4,5 cm bred sadelgjord med en hållfasthet av 1.400 kg. De metallbeslag, som används i selen, är provade med en belastning av 2.300 kg. För varje skärm går det åt ungefär 2 500 m silketråd, som sytts med i runt tal 250 000 stygn. En mindre hjälpskärm, som är fäst i fallskärmslinorna, där dessa korsar varandra i öppningen i toppen på kalotten, kastas ut av en fjäder, då flygaren drar i utlösningshandtaget; den fylls genast med luft och drar snabbt ut den stora skärmen ur sitt packhölje. Fallskärmen är helt öppnad 3 å 4 sekunder efter det att man dragit i utlösningen.

Fallskärms soldaternas skärmar är större än räddningsskärmarna samt tillverkade av camouflagefärgat material; deras diameter är något större än 8,5 m. Materialåtgången är nästan 75 m<sup>2</sup> tyg, 370 m fallskärmslina och ungefär 3 000 m silketråd. Utlösningen av en sådan skärm sker

automatiskt med en lina som är festsatt i packhöljet och skärmen och som omedelbart före utspränget hakas fast i flygplanet. Fallskärmen öppnar sig också så gott som omedelbart efter utspränget.

Skärmar för nedkastning av förråd görs också av camouflagefärgat material samt är vanligen av samma storlek som fallskärms soldaternas. Ofta tillverkas de även i ett flertal olika färger, var och en angivande ett visst slag av förnödenheter. Materialet i skärmar är nylon och bomullsty.

Skärmar för fallskärmsfacklor finns i olika storlekar och är vanligen gjorda av bomullsty med linor av hampa. Skärmlotten är hopsydd med dubbla sömmar alltigenom. Skärmar för nedkastning av brevdovor samt bomb- och minfallskärmar är oftast tillverkade av bomullsty, som är hopsytt med enkla sömmar. Slutligen finns det numera lastfallskärmar av papper.

## FLYKTTIGT SETT...

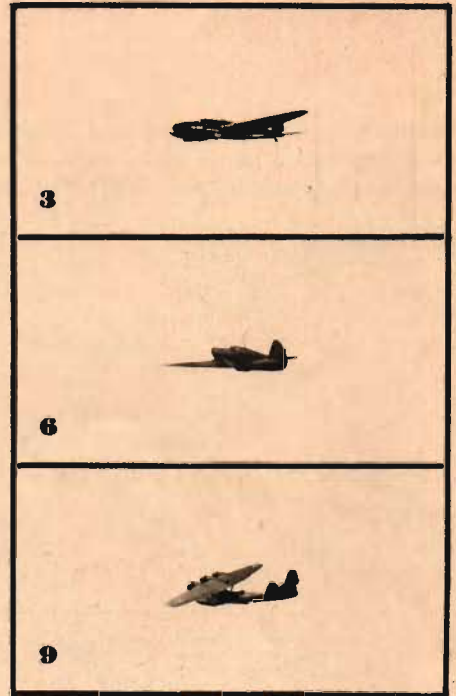
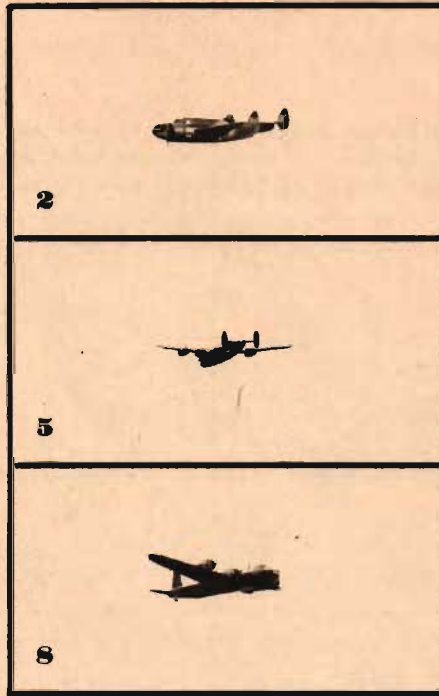
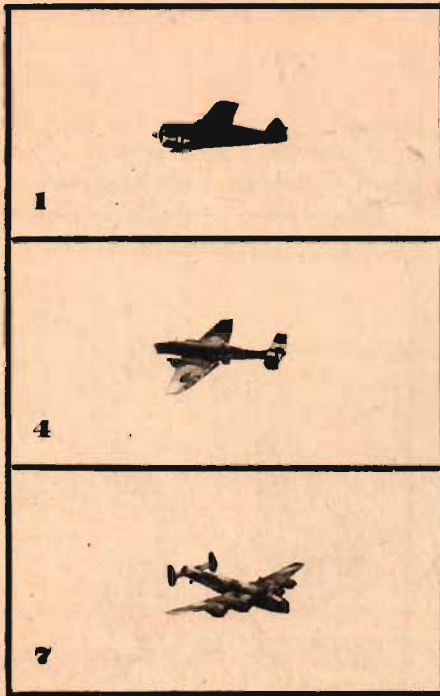
Forts. fr. sid. 14.

Visserligen har ABA inte helt och hållet tillmötesgått ifråga om prissänkningen, men kapten Florman har dock förklarat

sig fullt nöjd. Det skadar inte att dra upp några jämförelsesiffror i 3-grupper, där första siffran anger vad ABA begärt, andra siffran vad järnvägsstyrelsen anser vara skäligt utan att man skall behöva tala om »osund konkurrens» samt tredje siffran det fastställda biljettpriiset. Alltså: Sthlm—Göteborg 58:—; 75:—; 62:—; Sthlm—Malmö 65:—; 88:—; 70:—; Sthlm—Luleå 85:—; 126:—; 93:—; Sundsvall—Luleå 56:—; 103:—; 59:—. Man behöver väl inte ännu en gång poängtera, att ABA-chefen har alldeles rätt, när han säger, att taxesänkningen kommer att medföra ökad frekvens för trafikflyget. Men samtidigt måste man nog, om man ser sunt på situationen, också hålla med honom om att billiga flygtaxor kommer att skapa ett nytt resandeklientel, som flyget inte alls tar från järnvägarna. Tack vare billiga flygpriser kan t. ex. norrlänningarna semestra i Sydsverige, en sak som är otänkbar, om de skall behöva sitta halva semestern på tåg. Jag tycker, att järnvägsstyrelsen ser spöken mitt på ljusa dagen. Har inte generaldirektör Dahlbeck varit och tittat på den utomordentligt roliga filmen Spöket på Canterville? Om inte så gör det snarast. Spöken kan vara betydligt ofarligare än man tror.

Bustin.

# FLYGPLANIDENTIFIERING NR 18



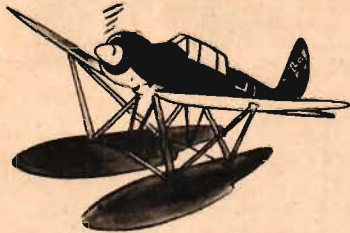
Här ovan följer flygplanidentifieringsuppgift nr 18 i Flygstabens och FLYG:s synnerligen uppskattade tävlingar. Särskilt på militärförbanden landet runt har de i varje nummer återkommande nio uppgifterna hälsats med tillfredsställelse, eftersom bilderna är av just den storleksord-

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 18 skall vara FLYG:s red., Tegnérgatan 35, Stockholm, tillhanda senast den 9/5 och det är lämpligt att använda kupongen på sid. 39. Första pris: 25 kr, andra 10 kr och tredje helårsprenumerering på FLYG. Skriv »Identifiering 18» på kuvertet.

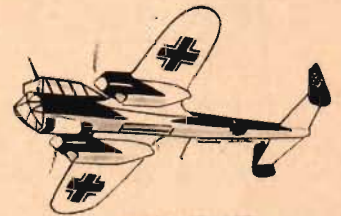
## KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 17



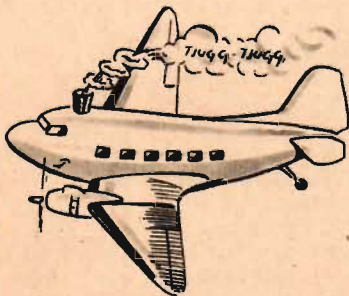
Arado Ar 196



Supermarine »Spitfire»



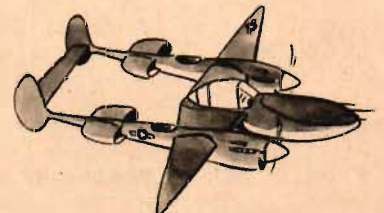
Dornier Do 215



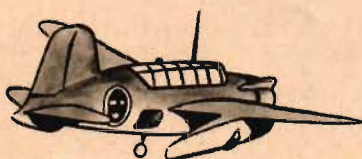
Douglas C-47 »Skytrain»



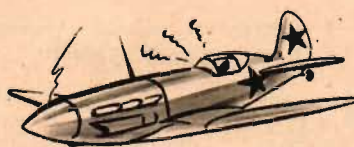
Hawker »Hurricane»



Lockheed »Lightning»



SAAB B 17



Mig-3



J 20 Beagle 2000

# LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 17

1



**ARADO 196:** Två flottörer. Lågvingat. Hög, långsträckt överbyggnad av glas. Flera flottörstötter. Jämbreda vingar med runda vingpetsar. Jfr S 178.

2



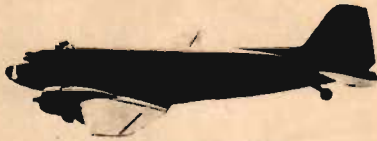
**SPITFIRE:** Lågvingat. Vingor med smala vingpetsar, rak framkant och avrundad bakkant. Stjärthöjdplanets framkant avrundad. Jfr Hurricane, J 9, Me 109.

3



**DO 215:** Tvåmotorigt. Högvingat. Dubbla kantiga stjärtsidplan. Rak och smal flygkropp. Nosparti utbyggt på över- och undersida. Jfr B 18.

4



**DOUGLAS C-47 »Skytrain»:** Tvåmotorigt. Lågvingat. Enkelt stjärtsidplan med långsluttande fena. Kort nos med steg för förarhytt. Tjock flygkropp.

5



**HURRICANE:** Lågvingat. Trapetsformiga vingar med runda vingpetsar. Breda, avrundade stabilisatorpetsar. Fenans framkant något avrundad. Jfr Spitfire.

6



**LIGHTNING:** Tvåmotorigt. Stjärtbombmar. Ovals stjärtsidplan. Långt framskjutande centralkropp. Utväxter på bommarnas sidor. Jfr J 21.

7



**B 17:** Mldvingat. Sockertoppsformig fena. Långsträckt överbyggnad av glas. Splinflua. Jfr Heildiver, Avenger.

8



**MIG-3:** Lågvingat. Kort avstånd mellan vingor och stabilisator. Starkt pilformad stabilisator. Lång symmetrisk spetsig nos. Utbyggt övergång mellan vingens bakkant och stabilisatorn. Jfr Lagg-3, Me 109, Spitfire.

9



**J 20:** Lågvingat. Trubblig nos. Tjock, bakåt starkt avsmalnande flygkropp. Långsträckt triangulär fena. Långsträckt glashuv. Jfr J 9.

## Vinnarna i sextonde etappen

Fyra flygplantyper — om man kan kalla robotbomben så — blev särskilt föremål för »missförstånd» i sextonde etappen. En del trodde att J 9 var J 20, andra att Ju 88 var Beaufort, att V 1 var V 2 samt att vår B 18B var Do 215 eller Do 217. Här nedan de tre lyckliga vinnarna: *Erik V. Eriksson, Konsum, Yttermalung*, som får sin kassa ökad med 25 kr.; *Krigsfrivillige 868 4/44 Fridell, Fältpost 70713*, som inhöstar 10 kr.; *Eric Henricsson, Björkåsen, Kristinefors*, som får en helårsprenumeration på FLYG.

FLYG 9/45

## FLYGPLANIDENTIFIERING 18

### TÄVLINGSKUPONG.

DE NIO FLYGPLANEN ÄR: 5. ....

1. .... 6. ....

2. .... 7. ....

3. .... 8. ....

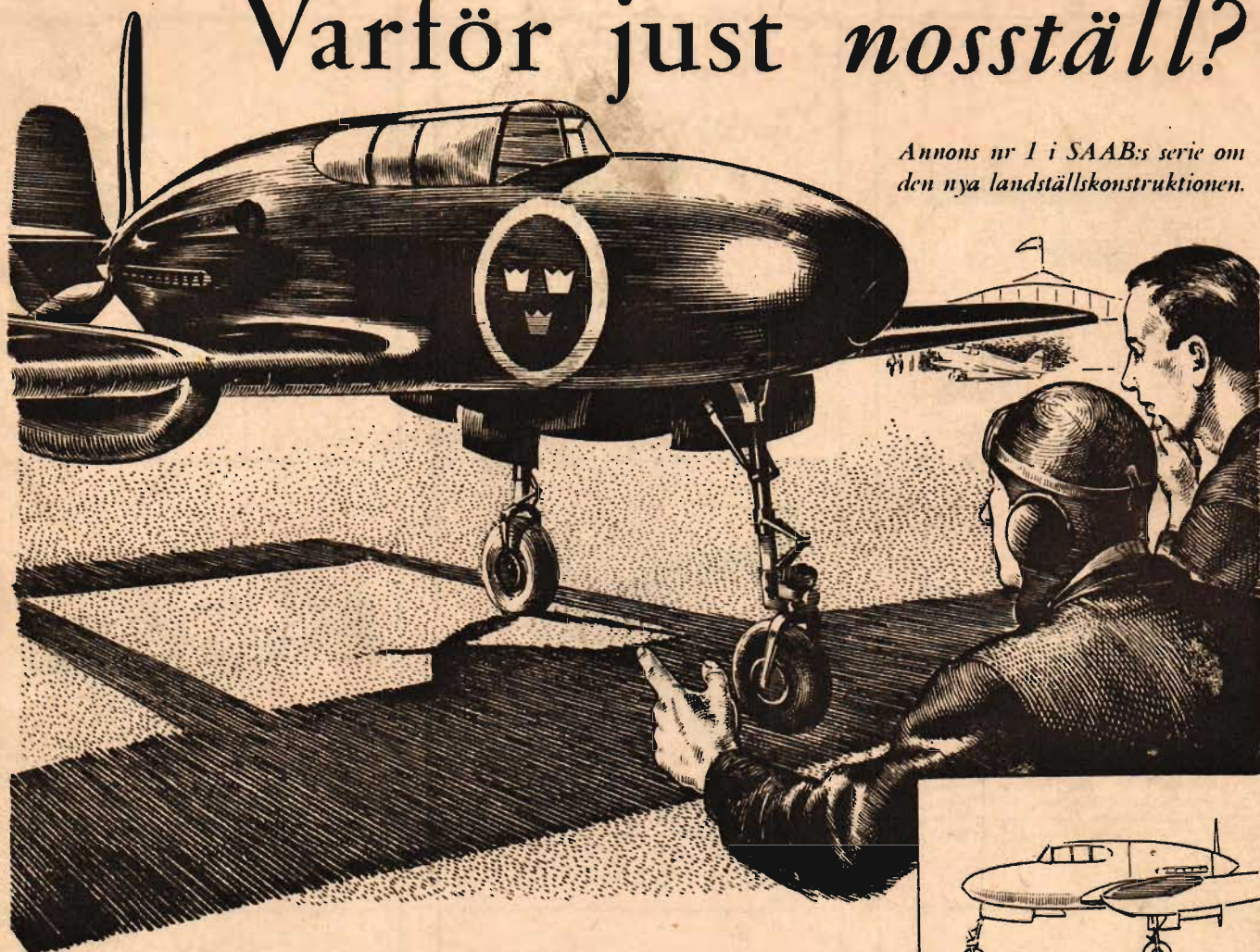
4. .... 9. ....

NAMN: .....

ADRESS: .....

.....

# Varför just nosställ?



Annons nr 1 i SAAB:s serie om den nya landställskonstruktionen.

— Var ni tvungna att ha nosställ för att motorn sitter där bak? Slår propellern i marken om planet sätter ner stjärten i backen?

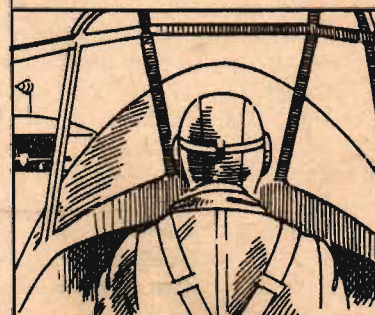
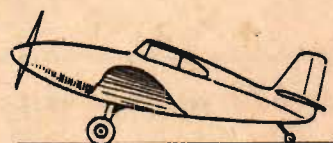
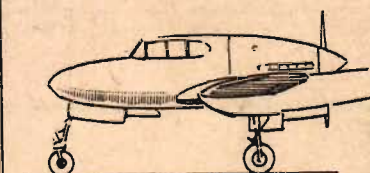
— Nej då, de stora fördelarna med ett sånt här landställ var tvärtom en bidragande orsak till att motorn sattes där bak. På så sätt fick vi plats för ett nosställ och det är nästan omöjligt på ett enmotorigt plan av vanlig typ.

— Då måtte det verkligen vara stora fördelar, eftersom ni har gjort er så mycket besvär.

— Ja, det vill jag lova. Tänk bara på en så'n sak som sikten när du kör på marken. Du vet bäst själv hur besvärligt det är att köra ett plan av den vanliga typen, där nosen sticker upp och skymmer hela synfältet framåt. Man får ju svänga hit och dit för att kontrollera att vägen är klar. När man kör SAAB-21, har man nästan lika bra sikt som i en bil. Man ser marken 15 meter rakt framför nosen.

— Det var minsann inte illa, då måste det ju vara betydligt säkrare att köra. Men apropå stora fördelar, som du sa, finns det fler ändå?

— Jojomen, men dom hinner jag inte ta upp just nu, det får vara tills vi träffas nästa gång.



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET • LINKÖPING • TROLLHÄTTAN