

Flyg



Nr 16
1945

SEGELFLYG-MÄSTERSKAP

Vad vi kan vänta av flygåldern

RYSKT TRAFIKFLYG JUST NU

45 öre

I Finland Fmk 16:-
I Norge 70 öre
I Danmark 75 öre



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

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr. - Stockholm
 Tel. 20 33 95
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN, Tel. 20 88 91.
 Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON
 Tel. 21 02 38.
 Andre red.: H. MILLGARD, Tel. 21 02 46.

ANNÖNSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1945



hedrar
 för
 värdefullt
 stöd

Chiropractor E. Stelzer, Huitfeldtsgratan
 20, Halmstad.

Rudoffs Bilverkstad, Slussen, Stockholm.

Tandläkare Knut Chrigström, Finn Malm-
 grens plan 2, Hammarbyhöjden.

C. Nordström & Co., Finmekanisk Verk-
 stad, Fridhemsgatan 46, Stockholm.

Jörgen Anderssons Snickeri, Valhallavä-
 gen 15, Djursholm.

Air Marshal

Sir ARTHUR TEDDER

använder sedan sitt be-
 sök i Stockholm vår
 flygarkronograf No. 768.



Kronometrar
 Flyg-
 kronografer
 Kronografer
 Ters-ur
 Tidtagarur
 Arbets-
 studier
 Armbands-
 och fick-ur
 garantistämpel:
 "KRONOMETER"
 Instrument av
 alla slag



A.-B. KRONOMETER
 Tel. 105433 STOCKHOLM Tel. 105434

**Alex Anderssons
 Bageri**

Rekommenderar sina
 UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 4 89 - 11 33



FLYGDRÄKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syindustri A.-B.

Telefon 229 32 Linköping

USA REALISERAR FPL. Omkring 3 000 skolflygplan realiseras f n i USA. Deras ursprungliga pris var c:a 9 000 dollar. De utbjudas nu för 875—2 400 dollar.

BOEING B-29 „SUPERFORTRESS.“ är beväpnad med 10 st 12,7 mm ksp, alla i dubbellavettage. Tidigare fanns dessutom 1 st rörlig 20 mm akan i stjärten, men den har nu tagits bort. Något eller ev. några av dessa dubbla kspstorn har på de senast tillverkade B-29:orna utbytts mot 12,7 mm ksp i kvadruppellavettage. Samtliga torn är fjärmanövrerade och kan skötas från olika skjutstationer.

NY SORTS ÖVERTRYCKSHYTT. Mr Wallis, Vickers-Armstrongs Ltd., har konstruerat en övertryckshytt, där väggarna består av ett nät, vävt av ståltråd och vanlig tråd. Tätning åstadkoms genom två lager av gummi, varav ett är självtätande för projektiler.

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER
 från den 15 juli 1945 tills vidare

Fr. Göteborg	22.20 t.	Köpenhamn ¹⁾	9.45V
>	13.00	Luleå ¹⁾	11.55D
>	22.10	Malmö	23.30D
>	10.15	London ²⁾	15.10
>	8.20	Stockholm	10.05D
>	13.00	>	14.45D
>	20.40	>	22.25
>	8.20	Sundsvall— Härnösand	16.20D
>	8.20	Visby	12.05D
>	9.00	Malmö	8.15V
>	18.00	>	17.15V
>	9.00	Stockholm	10.30V
>	9.00	Sundsvall— Härnösand	16.20V
>	9.00	Visby	12.05V
>	16.10	Göteborg ²⁾	20.20
>	16.10	Stockholm ²⁾	22.25
>	16.10	Köpenhamn ¹⁾	9.45D
>	16.00	Göteborg ¹⁾	12.30D
>	16.00	Malmö ¹⁾	13.35V
>	16.00	Stockholm	20.30D
>	16.00	Sundsvall— Härnösand	18.10D
>	16.00	Visby ¹⁾	8.45D
>	7.00	Göteborg	8.05D
>	8.30	Köpenhamn	9.45V
>	13.55	>	15.10V
>	7.00	London ²⁾	15.10
>	8.40	Luleå ¹⁾	11.55V
>	7.00	Stockholm	10.05D
>	8.40	>	10.30V
>	7.00	Sundsvall— Härnösand	16.20V
>	8.40	Visby ¹⁾	16.20V
>	8.00	Göteborg ²⁾	9.55
>	10.35	>	12.30D
>	20.10	>	22.05D
>	11.45	Köpenhamn	15.10V
>	8.00	London ²⁾	15.10
>	7.45	Luleå	11.55D
>	11.45	Malmö	13.55V
>	20.10	>	23.30D
>	7.45	Sundsvall— Härnösand	9.35D
>	14.30	>	16.20D
>	7.35	Visby	8.45D
>	10.55	>	12.05D
>	19.50	>	21.00D
>	16.50	Göteborg	22.05D
>	16.50	Köpenhamn ¹⁾	9.45V
>	9.55	Luleå	11.55D
>	16.50	Malmö	23.30D
>	16.50	Stockholm	18.50D
>	18.30	>	20.30D
>	16.50	Visby	21.00D
>	12.35	Göteborg	22.05D
>	12.35	Köpenhamn ¹⁾	9.45V
>	21.30	Luleå ¹⁾	11.55D
>	9.15	Malmö	13.35V
>	9.15	Stockholm	10.25D
>	12.35	>	13.45D
>	21.30	>	22.40D
>	12.35	Sundsvall— Härnösand	16.20D

Tiderna äro angivna i å resp orter gällande tider.

D = Dagligen.

V = Endast vardagar.

1) = Ankomst följande dag.

2) = Trafik tisdagar, torsdagar och lördagar.

Flygnytt

I KORTHET

S. O. 6 000 heter ett nytt enmotorigt franskt reaktions-jaktplan, konstruerat av S. N. C. A. du Sud Ouest (Bloch) och utrustat med ett reaktionsaggregat som konstruerats och byggts av Société Rateau. Spännvidden är 9,16 m, vingytan 14,3 m² och flygvikten c:a 3 600 kg.

ARSENAL VB 10 är ett nytt franskt ensitsigt jaktplan, som provflugits i början av juli. Övriga uppgifter om planet saknas.

AVRO TUDOR I kommer enligt Daily Express att börja serietillverkas i augusti.

AVRO TUDOR II, den kontinentala 60-passagerarversionen av »Tudor I», beräknas bli provflugen i november samt börja serietillverkas i januari 1946.

VICKERS VIKING har nyligen provflugits med mycket gott resultat. Serieleveranserna beräknas börja i december.

HANDLEY-PAGE HERMES skall, också enligt Daily Express, provflygas i september.

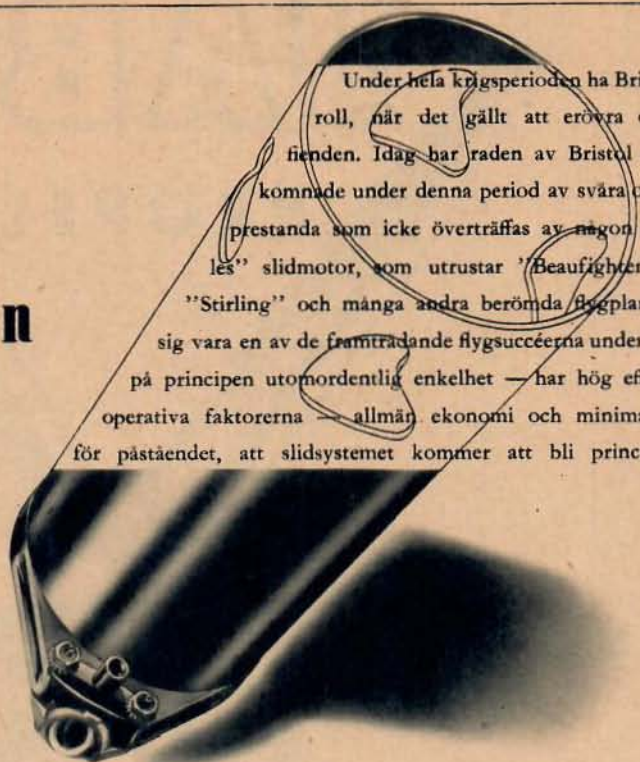
GENERAL IRA EAKER antas i den engelska pressen bli general Arnolds efterträdare som chef för hela USA-flyget.

SPITFIRE H. F. VI har nu släppts för publicering. H. F. VI var egentligen endast en »höjdversion» av »Spitfire V». Den skilde sig dock från Mk. V genom att den hade större spännvidd, 12,24 m (Mk V: 11,22 m) samt att den var utrustad med tryckkabin. Bevapningen bestod av antingen 2 st 20 mm akan eller 8 st 7,7 mm ksp.

fem års strids- förhållanden

*fullkomnade dessa
flygmotorer*

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



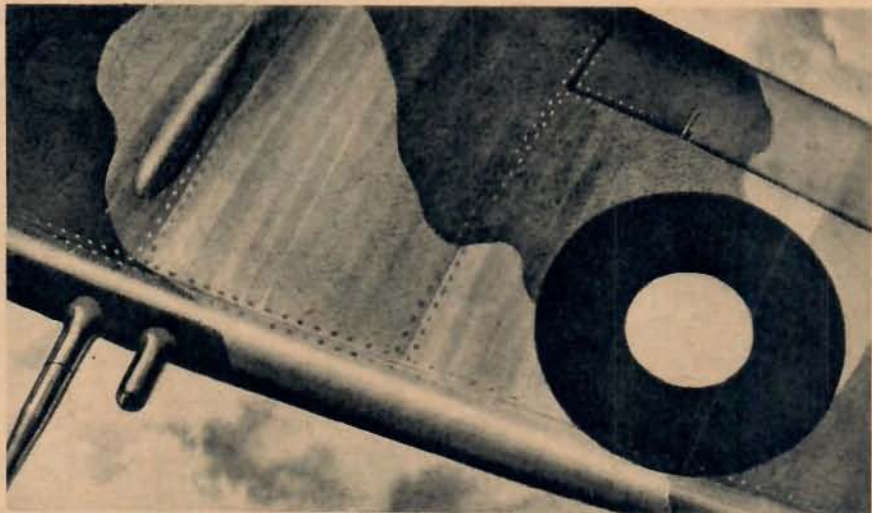
Denna illustration visar den enda i cylindern befintliga sliden... grundläggande konstruktiv egenskap som bidrager till slidsystemets enkelhet och effektivitet.

Bristol

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

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

NITAD AV CHOBERT — EMEDAN...



I detta fall valdes Chobert-systemet, emedan dess princip med kontrollerad expansion på ett häpnadsväckande sätt hindrar deformation av plåten. Expansionen begränsas av nithammarmotståndets storlek... den är fullständigt oberoende av den enskilda nitaren. Men det finns andra fördelar som pocka på Eder uppmärksamhet! Försänkning sörjer för absolut jämn yta... press-

passning eliminerar vibrationer... och dess mångsidighet gör Chobert-systemet idealiskt för hopfogningar vare sig det nu gäller precisionen inom flygindustrin eller de större toleranserna vid husbyggen etc. med storlekar från 1/8" lättmetall eller 5/16" högvärdigt stål. Våra forskningsingenjörer stå gärna till tjänst med fullständiga detaljuppgifter.

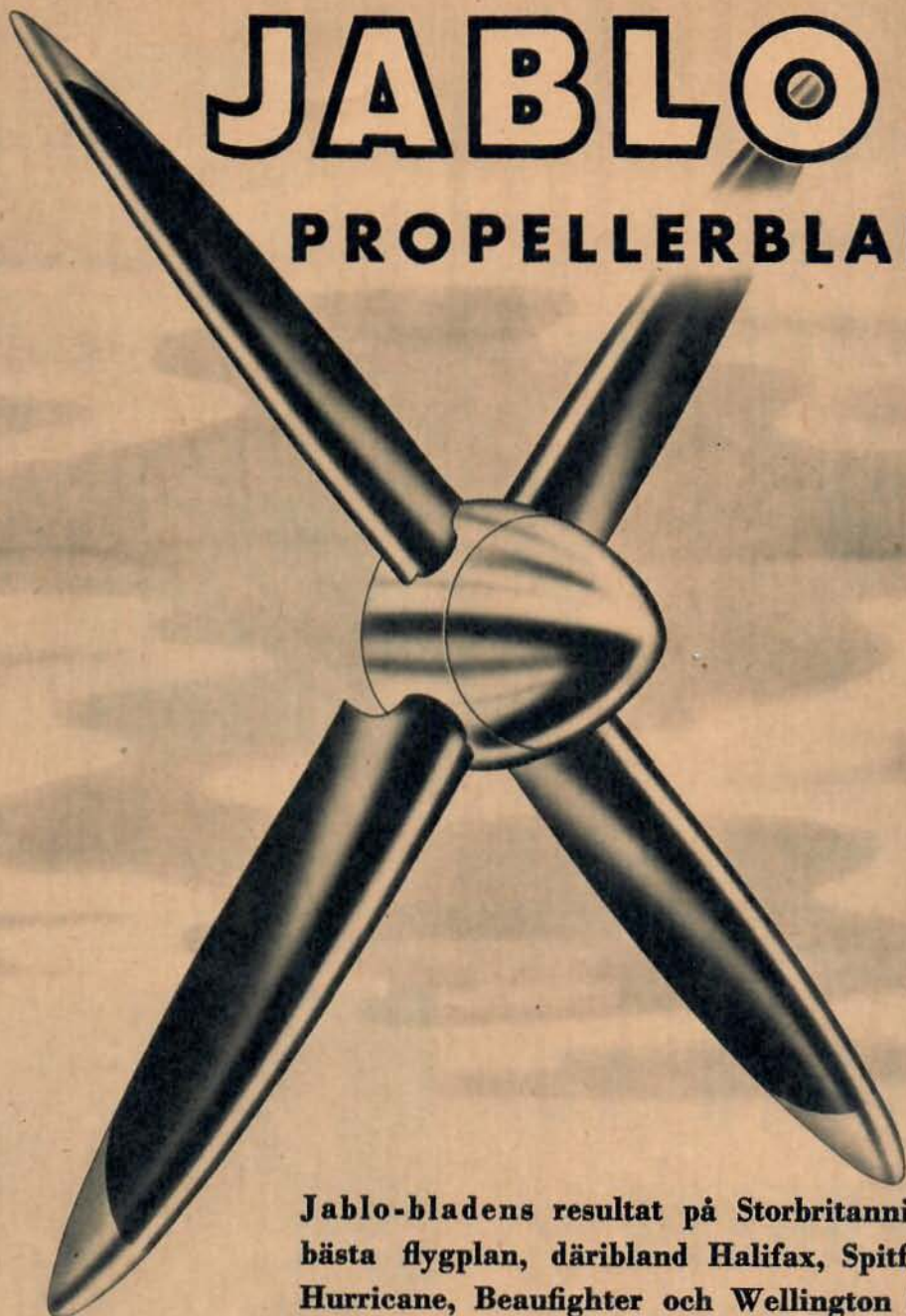


CHOBERT *System* FÖR BLINDNITNING

AVIATION DEVELOPMENTS LIMITED, KINGSBOURNE HOUSE, 229-231 HIGH HOLBORN, LONDON, W. C. 1. ENGLAND
Aviation Developments (Canada) Ltd., 152 Kings Street West, Toronto
Australian Agents: Robert Bryce & Co. (Pty) Ltd., 518-32 Little Bourke Street, Melbourne, C. 1.
Indian Agents: R. V. Dundas (Eastern) Ltd., Bombay

JABLO

PROPELLERBLAD



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

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

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

JABLO PROPELLERS LIMITED

Pionjärerna på skiktad konstbarts.

JABLO WORKS, MILL LANE, CROYDON, SURREY, ENGLAND

FLYG 16/45



SPITFIRE



HURRICANE



WELLINGTON



BEAUFIGHTER



HALIFAX



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

G. KNUTSSON:

FÖR FÖRLIGA VINDAR

Svenskt trafikflyg seglar just nu för förliga vindar mot nya Srekord. Flygpasagerarna står i kö på de lokala flyglinjerna och det ser faktiskt ut som om svenska folket hade börjat på att bli aktivt flygsinnat. Det flyger faktiskt i en sådan utsträckning, att Aerotransport knappast vet sig någon råd. ABA:s flygmateriel utnyttjas till 102 procents kapacitet, för att nu använda en kliché som skapats i detta överdrifternas tidevarv för att uttrycka, att vartenda flygplan går fullbokat till sista plats. Aldrig någonsin har ABA haft en sådan good will hos den resande allmänheten, aldrig någonsin tidigare har heller ABA:s reklamavdelning vågat utropa: Gud bevara oss för reklam. Vi kan ju inte ens ta emot alla som vill flyga.

Allt detta är ytterst glädjande bevis för att flygaldern verkligen också nått Sverige. Det har tydligen gått upp för svenska folket, att flyget är ett naturligt samfärdsmedel med många fördelar framför de ytbundna. Det är också glädjande, att folk äntligen slutat upp att tro på trafikflygets »oerhörda risker». Visst är det klokt och naturligt att ta en flygförsäkring, innan man startar, precis som man tar vilken reseförsäkring som helst och därigenom personligen slipper att ta de ekonomiska risker, som ett bolag gärna vill ta för en. Men det är i alla fall bra att man tagit bort den synliga reklamen för dessa flygförsäkringar.

Att Aerotransport kan klara den enorma trafiken just nu med den begränsade flygmateriel, som står till förfogande, är helt enkelt en bragd, men en bragd som möjlighets genom ett föredömligt förutseende. Att de beställda och redan i Texas levererade DC-3:orna ännu inte anlänt till Bromma är inte ABA:s fel. Däremot är det till stor del ABA:s förtjänst, att denna beställning godkännts av USA:s statliga myndigheter, lika väl som det är ABA:s förtjänst, att det i dessa rusningstider finns tillräckligt många utbildade besättningar. ABA:s erkänt skickliga tekniska personal är också ett levande bevis på företagets förutseende och kloka förfredspolitik.

British Overseas Airways flyger nu ena dagen till Stockholm och nästa dag tillbaka igen. Så sparsam med materiel och personal kan inte ABA vara. Nej, ABA flyger numera bara dubbelturner utomlands — fram och tillbaka på dagen — vare sig det nu gäller Warszawa, Paris eller London. Detta är nödvändigt ur

materielsynpunkt. Den flygande personalen är mindre uthållig än flygplanen och därför görs det också utbyten under de långa flygningarna. Flygsäkerheten har alltid, är nu och kommer alltid att vara ABA:s rättesnöre nummer ett, sedan må passagerarna stå i hur långa köer som helst.

På annan plats kan läsas om ABA:s flygtrafik just nu. De gamla fredsrekorden har lika liten chans som medeldistansrekorden, när Gunder Hägg och Arne Andersson möts under idealiska väderleks- och banförhållanden.

SILA — vårt interkontinentala flygtrafikföretag — har ännu inte hunnit slå några rekord. Men tre s k provflygningar till New York och åter har genomförts tidtabellsenligt precis enligt ritningarna. Om ett par månader gör »Jim» den första resan till Rio de Janeiro. Det finns numera inga sträckor för långa eller för svåra för de vältrimmade svenska trafikflygbesättningarna.

Det kan kanske sägas på sina håll, att vi nu sitter och skär guld med våra täljknivar, bara därför att vi råkat stanna utanför kriget. Men ingen kan beskylla oss för att inte ha slipat våra täljknivar lika vassa som någonsin en rakkniv från Eskilstuna.

På Alleberg och i Örebro har årets stora segelflygtävlingar just avslutats. På Alleberg hade tävlingen för första gången rang, heder och värdighet av svenskt mästerskap. Det var naturligtvis tråkigt för vår hittills framgångsrikaste segelflygare Bengt Olow att inte bli förste svenske segelflygmästare, men det går många flera tåg för honom, och på sätt och vis var det nog lyckligast för svenskt segelflyg, att en outsider som Sven Alm tack vare en utomordentlig flygning till Feringe och utmärkt insats för övrigt kunde vinna. Det hade blivit för enformigt med en tredje Olow-seger i rad på Alleberg. Låt oss hoppas, att några fler civila segelflygare nästa år kan vara med och tävla om svenska mästerskapet, som inte bör vara ett flygvapenmästerskap.

I Örebro upprepade sig med nästan pinsam följdriktighet förra årets händelse. Den skicklige Fred Nordholm — all heder åt honom! — gjorde en långflygning redan första dagen och sedan stod Västerås inte att hota i lagtävlingen.

Det blir säkert en del diskussion om reglerna i båda tävlingarna. FLYG återkommer.



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker
Kungsgatan 9, Sthlm. Tel. 23 21 20.

Vår vinst — Er vinst.





SVEN ALM BLEV MÄSTARE

De första svenska mästerskapstävlingarna i segelflyg ägde rum på Alleberg i slutet av juli. Resultatet var överraskande så till vida att den segertippade Olow hamnade på femte plats, delvis kanske beroende på att ingen verkligt krävande och skiljande sträcka utlystes — något som fö gav upphov till en del missnöje. Löjtnant Sven Alm kämpade sig upp till täten med sin »ensamflygning» till Feringe och höll sig där de fyra sista tävlingsdagarna. Fanjunkare Gösta Brink låg honom tätt i hälarna och knappade in på försprånget men vädret kapade av tävlingstiden med två dagar och Alm blev vår förste svenske mästare i segelflyg. Slutresultatet längst ner t h på sid. 9.

strålningstermiken var utmärkt, och nådde så småningom målet. Ringborg hamnade »ute» men han omstartade också bara 4 min före »staptot» kl 17.

Dagens man blev Olle Carlsson från F 8, som fick kortaste tiden, 66 min. Strax under toppen — som vanligt — kom Olow från Flygledningen (d v s flygvapnets ledning). Så här ser första dagens placeringslista ut (flygtiden i min inom parentes):

- 1) Löjtn Olle Carlsson, F 8, 112,8 poäng (66),
- 2) löjtn Bengt Olow, Flygledn, 111,9 (67),
- 3) fanj Gösta Magnusson, F 1, 110 (69), 4)
- fänr Gunnar Carlsson, F 13, 106,3 (74), 5)
- löjtn Arne Magnusson, F 21, 105,4 (75), 6)
- Stig Fägerblad, Västerås FK, 104,3 (77), 7)
- löjtn Bengt Flodén, F 9, 101,8 (81), 8) Sigurd
- Larsson, Stockholms SFK, 96,9 (92), 9) löjtn
- Sven Alm, F 6, och fänr Tord Berlin, F 4,
- 96,2 (94), 11) löjtn Jan Andersson, F 12,
- 95,8 (95), 12) fanj Gösta Brink, F 11, 95,5 (96),
- 13) löjtn Arne Jufors, F 17, 88,2 (132), 14)
- förvalt Hugo Öhrstedt, F 14, 31,8, 15) löjtn
- Folke Ringborg, F 5, 8,9 poäng.

Dagens väder gav även de två civila deltagarna en chans och skaplig placering. Men hur skulle det bli i fortsättningen?

Fredagen den 20

Hastighetstävling till Karlsborg

En dramatisk dag. Askfronternas dag då det skulle behövs lika många bogserflygplan som segelplan. Det gällde sekunderna.

Vädret såg ruggigt ut men det skulle komma att finnas krut i de rullande molnbankarna.

Tio minuter över elva kom en åskby, som tog med sig F 8-Carlsson och Alm. Resten fick vänta till nästa tillfälle, som kom halvtolv med en mäktigt rullande åskfront, mäktigt i bredd och hastighet samt åtföljd av våldsamt störtregn. Med den fronten hann fyra man komma iväg: Fägerblad, Ringborg, Jufors, Brink. De övriga fick nöja sig med att krypa under vingarna på de kvarvarande flygplanen medan regnet skvalade, vinden friskade till halv orkan och kylan tilltog.

Men det var ingalunda slut för dagen,

FRÅN FLYG:s UTSÄNDE PRO MILLE

När årets segelflygkämpar i fria klassen kom till Alleberg den 18 juli fick de ett förtjusande mottagande: åska och slagregn. Förarna och deras medhjälpare gick omkring i bara badbyxor och pysslade om sina Weihe. Men det var i alla fall ingen slokande skara unga män som på kvällen samlades i restaurang »Örnboet» för att få förhållningsorder av tävlingsledaren major C. O. Hugosson. Tiden före segelflyg-SM:s början hade nämligen behärskats av outhärdlig värme och vissten termik, varför det antogs att åskan skulle verka uppfriskande på väderandarna. Delvis fick man rätt — det blev bättre segel-

flygmöjligheter, särskilt för de instrumentflygvana flygvapengossarna.

Torsdagen den 19 juli

Hastighetsflygning till Sätenäs

Ja, egentligen återgick vädret den här dagen till sitt tidigare, slöa tillstånd med god värme och mindre god termik. Det var mest torrtermik alltihop och förarna han-kade sig fram till dagsmålet Sätenäs (62 km från Alleberg) ungefär som smörklickar på varma potatisar.

Vid halvelvatiden började molnen »se ut som folk» och första tävlingsstarten på Alleberg 1945 gjordes av kampsugne Flodén från F 9. Han dansade ner igen och den verkliga kraftsamlingen kom först vid halvtolvtiden, då »fader Brink» från F 11 inledde en total Weiheuttömning av fältet. Klockan halv två var det tomt på berget, bogser-Motharnas motorer tystnade, solen gassade, friden härskade och endast ljudet av flygarfruarna Olovs och Alms flitiga handarbetsstickor hördes.

Berlin från F 4, Ringborg från F 5 (27 km) och Öhrstedt från F 14 (45 km) hade ramlat ner på vägen. Av dessa hann de två förstnämnda hem och starta på nytt. Berlin gav sig i väg strax efter kl 15, när in-

Bengt Olow tänder med välbehag sin väldiga snugga efter lycklig landning på Ulvhult.





F 8-chauffören löjtnant Hasselrot ser glad ut trots gengassot och slitsamma hämtningskörningar.

fast man hann med att smälta lottornas goda mat ordentligt innan något hände igen. Strax efter halvfyra blev det oro i lägret — en ny front anlände i god kondition. Med några minuters mellanrum drog Motharna upp Flodén, Olow, Berlin, F 21-Magnusson och Andersson.

Hur gick det då för »frontkämparna»? Jo, i den förelöpande åskbyn hakade sig endast Alm fast och landade vid målet — 69 km flygning — efter 68 min flygtid. Den första fronten fick äran att bära dagens segerherre Brink till målet på 44 röda minuter. Jufors tog 68 och Ringborg 78 min på sig till Karlsborgsfältet. Eftermiddagens front var så pass frodig att fyra av de startande kunde hänga sig fast i den och åka till målet. Magnusson F 21 (75 min) och Andersson (71 min) var knappt över urkopplingshöjden på hela vägen utan hangflög fram och tillbaka i framkanten av fronten. Flodén använde endast 54 min men Olow hela 70 min.

Och kvar på Allebergsskalotten stod F 1-Magnusson och »Flygar-Lasse» från Stockholm — enda trösten de hade över uraktlätheten att inte försöka koppla på sista fronten var att de hade fem andra kamrater som inte heller kom fram till dagsmålet.

Genom sin snälltågsakning på 44 min gick Brink upp från tolfte till första plats — ett raskt hopp! I övrigt såg placerings- (och omplacerings-)listan ut så här.

Total-plac	Dags-plac		Dags-poäng	Total-poäng
1	1	Brink, F 11	190,0	285,5
2	2	Flodén, F 9	156,5	258,3
3	5	Olow, Flygledn	128,6	240,5
4	7	Magnusson, F 21	125,2	230,6
5	3	Alm, F 6	130,8	227,0
6	6	Andersson, F 12	127,3	223,1
7	3	Jufors, F 17	130,8	219,0
8	9	Carlsson, F 13	54,0	160,3
9	8	Ringborg, F 5	120,6	129,5
10	10	Berlin, F 4	32,0	129,1
11	11	Carlsson, F 8	6	118,8

Lördagen den 21

Höjdflygning till Ulvhult

Eftersom meteorologen Walter Persson rapporterade att väderlekstjänsten på F 6 i Karlsborg iakttagit cumulusmoln upp till omkring 8 000 m höjd bestämde tävlingsledningen distans- och höjdflygning till godset Ulvhult vid Vätterstranden mellan Hjo och Karlsborg, 54 km från Alleberg.

Det spred sig ett sällsamt sus vid morgonuppställningen, då major Hugosson varnade flygarna för att i den starka västliga höjdvinden driva ut över Vättern och då han meddelade siffran för det nuvarande världsrekordet i höjd...

FLYG:s utsände följde med kontrollanterna till målet och efter en timme syntes en Weihe i molnkanten men den försvann upp i det grå åt norr. Det var Gösta Magnusson från F 1, som sedan berättade att han varit upp i två timmar och bli hälsat på i Askersund och på andra sidan Vättern. Det sistnämnda var förresten ingen tillfällighet den dagen, ty det var flera som hade varit ute över eller på andra sidan det stora vattnet och tagit sig tillbaka i motvinden. Men några rekordhöjder blev det inte, eftersom det meteorologiska förmodandet var föråldrat vid det laget. Termikerna var svaga även inne i molnen. Största höjdvinsten fick F 1-Magnusson med 3 175 m. Brink blev tvåa. Spännande sekunder innan de landande kämparna hann tala om hur stor höjdvinsten var... »Sky» Carlsson från F 13 skämtade om något på 6 700 m, vilket var mer än nerverna tålde — det höll på bli kollaps och så småningom lynchning.

Det var åska i luften med några fronter och de som kapat åt sig någon höjdvinst att tala om hade alla haft nedisning. Vatten i instrumenten och väntande pyssel efter hemkörningen...

Tio man av de femton tävlande kom fram till målet. Av dessa tio landade åtta tillräckligt samlat under ett par timmars tid. Sedan väntade vi ända till femtiden på eftermiddagen, då först Fägerblad satte sig hos oss och sedan Olle Carlsson från F 8. Stig meddelade att han hade den minsta höjdvinst man överhuvudtaget kan få och sedan blev det Carlssons tur att berätta att hans höjdvinst var världshistoriens minsta. I själva verket hade Fägerblad 275 och Carlsson 225 (han hade på vägen varit nere under Allebergs nivå). Eftermiddagens termik var så snål att dessa två målflygningar måste betraktas som prestationer. Nyttiga också, ty Olle fick därigenom uppslaget till en ny tävlingsform: målflygning utan att någon gång få stiga över urkopplingshöjden!

De tio som kom fram var: F 1-Magnusson med 3 175 m höjdvinst, Brink 3 150 m, Alm 3 075, Flodén 3 025, Olow 2 850, F 13-Carlsson 2 375, Jufors 2 200, Ringborg 1 400, Fägerblad 275 och F 8-Carlsson 225 m.

Som ses av nedanstående placeringslista bibehöll Brink sin ledning, medan F 1-

Samling vid pumpen... Nej, förlåt, nedmonterade flygplan på Ulvhult med den flodénska »Molnets broder» närmast.



Inte någon Marsinnevänare utan fanjunkare Gösta Magnusson, F 1, i syrgasmask.

Magnusson med sin dagsseger strävade sig upp från tolfte till sjunde plats.

Total-plac	Dags-plac		Höjd-vinst	Dags-poäng	Total-poäng
1	2	Brink, F 11	3.175	150,2	435,7
2	4	Flodén, F 9	3.025	145,2	403,5
3	5	Olow, Flygledn	2.850	139,4	379,9
4	3	Alm, F 6	3.075	147,2	374,2
5	7	Jufors, F 17	2.200	120,2	359,2
6	6	Carlsson, F 13	2.375	125,6	285,9
7	1	Magnusson, F 1	3.175	151,3	261,3
8	13	Magnusson, F 21	550	—	230,6
9	8	Ringborg, F 5	1.400	97,3	226,8
10	13	Andersson, F 12	350	—	223,1
11	10	Carlsson, F 8	225	73,8	192,6
12	9	Fägerblad, VFK	275	74,8	179,1
13	12	Berlin, F 4	250	5,0	134,1
14	11	Larsson, SSKK	650	28,6	125,5
15	13	Öhrstedt, F 14	—	—	31,8

Det är visserligen inte nödvändigt att nå målet i höjd-distanstävling men man måste i alla fall gå över 2 mil, varför höjdvinsten ej räknas med kortare distans.

I övrigt kan noteras att flygvapnets stabchef, generalmajor Ljungdahl, besökte Alleberg.

Söndagen den 22 blev en mycket våt dag och tävlingen inställdes.

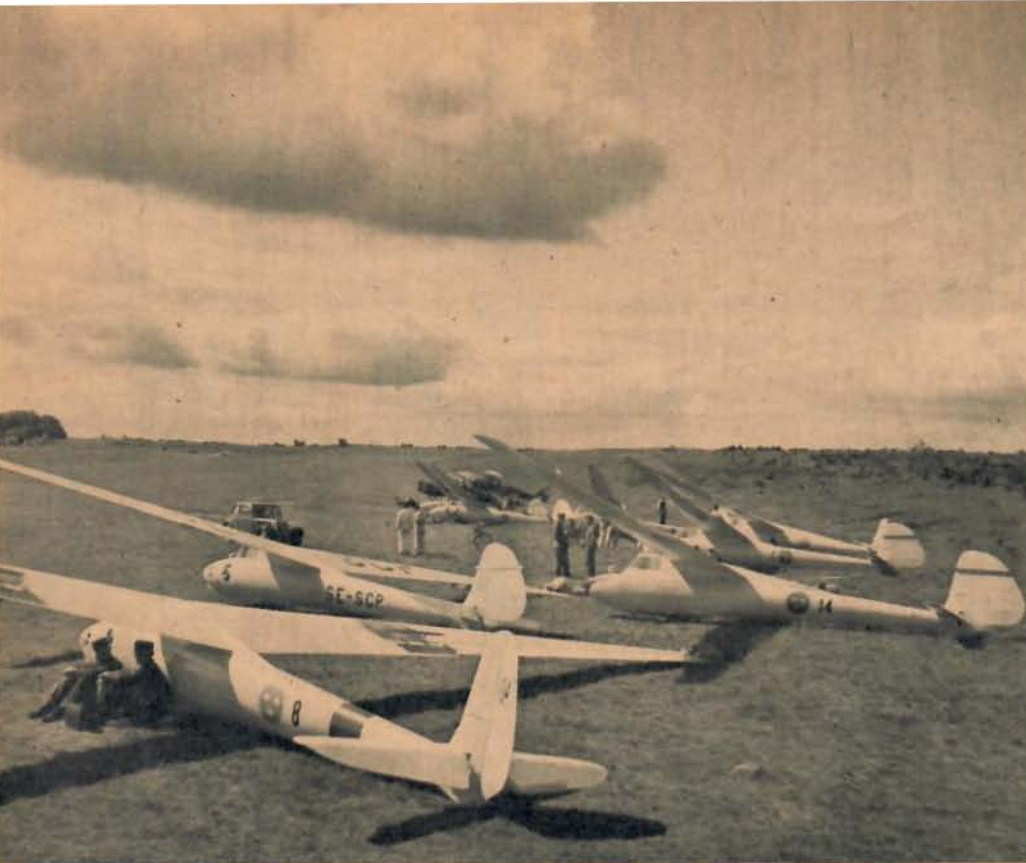
Måndagen den 23

Höjdflygning till Feringe

En svart dag ur materielsynpunkt. Två svåra haverier ute och två lättare på berget. Det går igen från förra året att så snart tävlingsledningen måste välja ett mål söderut blir det trassel och tråkigheter.

Det var vackert väder men smått om termikerna — ytterligt svaga molntermik men tämligen skaplig instrålnings-termik. De ci-





Alleberg väntar i stilla ro på termik.

vila borde ha en chans... Sällan har man sett så många segelplan i molnsuddarna över och strax intill Alleberg. De kämpade om varje meter, fick en aning sug uppåt, steg en bit men tappade och tryckte tillbaka och lade sig på västhanget, som bar bra. Så upp igen eller ner för landning. Det var verkligen en svår dag och flera av förarna berättade att de var sjöblöta av svett innan de hankade sig upp och iväg — ty en hel del kom verkligen ut på sträckan. Dagens sensationsman blev *Sven Alm*, som i ensamt majestät landade på målet, 134 km från Alleberg. Han fick därmed distanspoängen 105,0 och för höjdvinsten 2 775 m 66,8 poäng. Tvåan Gunnar Carlsson från F 13, som landade vid Värnamo efter 112 km flygning, fick 85,6 distanspoäng och för höjdvinsten 3 050 m 77 höjdpöäng. Trea blev Fägerblad, som landade vid Näsbyholm 9 km nordost Värnamo (2 700 m höjdvinst) men satte sig i en sädesåker och fick groundloop, varvid kroppen bröts av — samma haveri som i fjol alltså. Jufors (400 m) landade på samma sätt 25 km från Alleberg och fick samma skada på sitt plan. På berget hoppade Öhrstedts start-hjul vid kopplingen upp och slog sönder ena stabbhalvan och höjdrodret. F 1-Magnussons hjul knockade ett spant och fanér i bakkroppen. Felet på F 14:s Weihe avhjälpes genom att Öhrstedt på natten åkte bil till Halmstad och hämtade en ny stabbe. Jufors flygplan började repareras med hjälp av F 8:s snickare samma kväll och Fägerblad utgick senare ur tävlingen.

Dagens segrare Alm, som med sin ensamflygning till Feringe rodde upp sig till första plats med stor poängöverlägsenhet och svårinhämtat försprång, sjönk efter urkopplingen ner på hanget men fick efter tre vändor tag på en blåsa, som lyfte planet till 1.200 m. Därifrån stack han i väg, smekte ett par småblåsor och kom in över Mullsjö på 1.800 m. Vid Bottnaryd var höjden 1.000 m och då satte Alm kurs på ett stort vitt moln, som gav 3.000 m höjd — samt nedisning. Han dök ut ur molnet nära

Vaggeryd och gick rakt ut mot Värnamo, dit han kom på 800 m höjd efter att ha passerat ett kraftigt regn. Sedan flög han resten — omkring två och en halv mil — utan kurvning och med endast 100 m höjdförlust, samt att termiken svek Olow, som därför aldrig kom iväg ut på sträckan.

Denna dag placerade opålitliga vädergudar ut segelplan mellan Jönköping och Feringe — särskilt då i trakten av Värnamo. Andersson (2 550 m) landade på Hagshults flygplats, F 21-Magnusson (2 025 m) 3 km söder Värnamo och »Flygar-Lasse» (575 m) en mil söder Skillingaryd, o s v. Utrymnet tillåter inte att berätta om var alla landade men titta noga på dagsplaceringen på tabellen här nedan — den säger en hel del om omkastningarna. Det viktigaste var att Alm gick upp till toppplatsen med bred marginal.

Övriga höjdvinster: Flodén 1 000, Brink 775, Carlsson 650, Ringborg och Berlin 575.

Total-plac	Dags-plac		Dags-poäng	Total-poäng
1	1	Alm, F 6	224,3	598,5
2	8	Brink, F 11	35,0	470,7
3	2	Carlsson, F 13	102,6	448,5
4	9	Flodén, F 9	33,0	436,5
5	—	Olow, Flygledn	—	379,9
6	5	Magnusson, F 21	131,4	362,0
7	4	Andersson, F 12	133,1	356,2
8	12	Jufors, F 17	12,7	351,9
9	3	Fägerblad, VFK	149,0	328,1
10	—	Magnusson, F 1	—	261,3
11	10	Ringborg, F 5	32,0	258,8
12	7	Carlsson, F 8	38,1	230,7
13	6	Larsson, SSKFK	77,5	203,0
14	11	Berlin, F 4	30,0	164,1
15	—	Öhrstedt, F 14	—	31,8

Tisdagen den 24

Hastighetsflygning till Ulvhult

Spänningen börjar bli olidlig på berget. Skall Alm lyckas hålla ledningen eller får Brink tillfälle att bevisa hållfastheten av sitt valspråk »De skau gou»? Och kommer Olow snart farande som en ångvält och

mejar ner de som står ovanför i placeringslistan — han är fortfarande mycket farlig! Ja, även F 13-Carlsson och Flodén bör man se upp för. Fägerblad är sorgligt nog ur leken, ty han ämnar inte reparera sin Weihe på grund av att Allebergsskolans flygplan i ordning för de kurser som kommer efter tävlingarnas slut och inte till hans privata förnöjelse, anser Stig. Jufors och hans lag har satt i gång för fulla muggar med den svåra reparationen. F 1-Magnus och Öhrstedt har sina plan i ordning igen och flyger i dag.

Men trots att Alm bet ihop tänderna och spakade tills svetten rann som norrländska älvar på våren blev det inga poäng för honom denna hastighetsdag med målet 54 km avlägset i Ulvhult. Alla tre gångerna kom han ner på Alleberg. Olow spottade upp sig till dagsvinnare och lyckades efter andra starten nå målet på 47 min. »Det var dåligt kring Alleberg som vanligt så det var bara att ge sig i väg på 700 m höjd med tummen i spåret», sa Olow efteråt. Strax söder om Hjo hade han sjunkit till 250 m men inringade en kamin och steg till 1.100 m — så spik på målet! Tre blåsor utnyttjades under hela vägen. Övriga flygtider: Berlin 56, Flodén 63, Andersson 67, Brink 71, Carlsson, F 13, 73.

Efter dagens flygning var ställningen följande:

Total-plac	Dags-plac		Dags-poäng	Total-poäng
1	—	Alm, F 6	—	598,5
2	5	Brink, F 11	88,0	558,7
3	6	Carlsson, F 13	87,0	535,5
4	3	Flodén, F 9	95,9	532,4
5	1	Olow, Flygledn	112,1	492,0
6	4	Andersson, F 12	92,8	449,0
7	8	Magnusson, F 21	40,5	402,5
8	—	Jufors, F 17	—	351,9
9	—	Fägerblad, VFK	—	328,1
10	9	Ringborg, F 5	19,0	277,8
11	7	Carlsson, F 8	44,9	275,6
12	2	Berlin, F 4	102,6	266,7
13	—	Magnusson, F 1	—	261,3
14	10	Larsson, SSKFK	13,6	216,6
15	—	Öhrstedt, F 14	—	31,8

Onsdagen den 25

Höjdflygning till Skillingaryd

Segelflygare är aldrig nöjda. I dag, när det årtidigen blev en anständig distans för högvärdiga segelflygare, sa Olow efter hemkomsten att han utan vidare skulle kunnat flyga till Hässeholm. Kämparna börjar känna sig som baby-flygare och avundas Örebro-tävlarna, som får välja sina mål själva hur långt bort som helst. Visserligen försvårade den hårda västliga vinden flygningen söderut till Skillingaryd, 84 km, men att det inte var någon verklig skiljeväg framgick av att sju man gick fram till målet, däribland den civile »Flygar-Lasse», som rott upp sig betydligt under tävlingens gång.

En annan som rodde uppåt var F 1-Magnusson, som blev segerherre för andra gången när höjdflygning stod på dagordern. Hans höjdvinst var 1.375 och därigenom klättrade han upp från trettonde till åttonde plats. Alm och Brink höll sina inbördes platser men Brink knappade in på försprånget med några poäng.

Vid målet landade förutom F 1-Magnus och Lasse följande: Alm, Olow, Flodén, Brink och F 13-Carlsson. Berlin flög 71 km, Ringborg 35, F 8-Carlsson 22, Andersson 57 och Öhrstedt 32. F 21-Magnus var den ende som inte alls fick någon poäng den dagen. Han hade chansen med god höjd

över Alleberg men Weihens starthjul hade råkat hänga fast vid planet trots energisk dragning i urkopplingen. En Mothbesättning gick upp och visade ett par hjul samt gjorde landningstecken. Magnus fick en extrastart men lyckades inte komma i väg.

En jämn tävlingsdag men med sorgligt låga höjdvinster för att vara höjdtävlingsdag. Inversion på 2.000 m! Då var förra året bättre i det fallet. Höjdvinster: Magnusson, F 1, 1.375, Berlin 1.350, Brink och Olow 1.325, Öhrstedt 1.275, Carlsson, F 13, 1.250, Flodén 1.125, Andersson 1.075, Alm och Larsson 1.025, Ringborg 975, Carlsson, F 8, 900.

Så här blev placeringen efter Skillingarydsdagen:

Total-plac	Dags-plac		Dags-poäng	Total-poäng
1	6	Alm, F 6	125,2	723,7
2	2	Brink, F 11	131,2	689,9
3	4	Carlsson, F 13	129,7	665,2
4	5	Flodén, F 9	127,2	659,6
5	2	Olow, Flygledn	131,2	623,2
6	9	Andersson, F 12	61,8	510,8
7	13	Magnusson, F 21	—	402,5
8	1	Magnusson, F 1	132,2	393,5
9	—	Jufors, F 17	—	351,9
10	8	Berlin, F 4	82,6	349,3
11	6	Larsson, SSFK	125,2	341,8
12	—	Fägerblad, VFK	—	328,1
13	11	Ringborg, F 5	35,9	313,7
14	12	Carlsson, F 8	20,2	295,8
15	10	Öhrstedt, F 14	38,6	70,4

Torsdagen den 26

Hastighetsflygning till Karlsborg

Det börjar bli lite tjtigt med dessa upprepade mål på obetydligt avstånd från Alleberg. »Nästa år tävlar jag i Babyklassen», säger Olow. Det resoneras allmänt om nya regler och en annan tävlingsform, t ex *rundbanor* (Alleberg—Herrljunga—Sätenäs—Skövde—Alleberg eller andra lämpliga sträckor) eller *etappflygning* (exempelvis Göteborg—Alleberg—Örebro—Västerås—Stockholm—Norrköping o s v). De tävlande får ju nu inte visa vad de verkligen duger till...

Dagens mål var Karlsborg men borde enligt de flestas mening ha varit Örebro. Middagstermiken var tillräcklig för en sådan sträcka.

Medan man väntade på att vädergudarna skulle börja elda i himmelskaminerna kom ett mycket uppmärksammat ekipage ut till startplatsen, nämligen F 17:s expressreparerade Weihe. På måndagskvällen kl 22 hade Jufors och hans medhjälpare överfyrir Olovsson, korporal Connie Andersson och korporal John Johansson satt i gång med reparationen, vilken emellertid inte kunnat genomföras utan intensivt bistånd av snickarna Gunnar Karlsson från F 8 och Stig Axman från F 9. Båda dessa skickliga yrkesmän — som tidigare har fina reparationsarbeten på sin meritlista — och F 17-laget slet genom dagar och nätter tills planet var klart kl 4 natten till torsdagen och Jufors kunde sätta alla klutor till med endast två förlorade tävlingsdagar. Provflygningen skedde kl 11 och planet höll.

Det var en själaglad Arne Jufors som landade och rapporterade kärnan OK. Denna storartade reparation på rekordtid var en prestation värd att nämnas vid sidan av de bästa flygningarna under tävlingen. Pojkarna i laget hade inte sovit mer än sammanlagt omkring 4 timmar under lagningstiden och sista natten måste de köra Jufors i säng för att han skulle vara i



MÄSTAREN

»De skau gous var fanjunkare Gösta Brinks (t h) ständigt upprepade valspråk och den coué-metoden var det sannerligen luget större fel på. — Sensationsmannen Sven Alm (t v) tänkte visst det samma fast på annan dialekt och de två utkämpade dräpliga strider.

form att flyga på torsdagen. Att segelflyget skapar kamratskap är en gammal sanning men den tål att upprepas!

De tävlande är kampsugna och vill skilja på sig. Nu hänger elitgossarna — de fem bästa: Alm, Brink, F 13-Carlsson, Flodén och Olow — ofrivilligt solidariskt ihop. Det kan inte vara tal om turens över-skuggande makt inom segelflyget, när dessa fem dag efter dag håller sig i täten utan att någon annan lyckas leka sprängkil. Brink knappar in på Alms försprång och längtar efter flera tävlingsdagar för att söka fullborda attentatet. F 13:s Gunnar Carlsson grämer sig över de c:a 150 poäng han förlorade, när han andra dagen genom en felaktig »ritning» tvingades att landa c:a 3 km från målet — sannars hade jag legat etta nu om det andra gått som det nu gjort.» Flodén hyser fortfarande hopp och friskar på som vanligt och Olow tränar efter en redigt lång skiljedistans, helst med hastighetsflygning.

Skall Alm missa?

Flodén startade först på torsdagen mot Karlsborg (69 km) och chansade sig till 63 min flygtid (tvåa tillsammans med Janne Andersson). Olow satsade för allt han var värd och kom fram till målet på 62 min, dagens bästa tid. Skall Alm... nej, han landade i Fagersanna. Skall han hinna tillbaka... räcker termiken? Många har tidigare landat ute och gjort en ny flygning med bättre resultat — ja, Brink har t o m gjort ännu en start efter landning på målet. På Alms andra flygning hänger allt. Hans käcka fru Maud och många med henne håller tummen...

Kl 15.51 kommer två hämtningsekipage tillbaka till berget, Alms och Öhrstedts. Flygplanen lastas ur och monteras kvickt men utan hets. Kl 16.03 bogserar en »Måsjagare» upp Alm i luften. Han kopplar under ett svart moln, som dock inte ger mycket. Alm segar sig långsamt uppåt och variometern står säkert inte på mycket mer än noll. Så småningom försvinner han dock upp i molnet och är sedan borta. Det är i sista sekunden, ty Öhrstedt — som startat

Det är väl händelsevis ingen som sett till en liten, liten smula termik? Bengt Olow gör kikärekognosering åt kamraterna.



två minuter senare — halkar snart ner på berget igen.

Spänningen har aldrig varit så stor inne på expeditionen. Efter evigheter ringer telefonen, Alm! Den sista gnuttan av termik hade burit honom över Hjo längs Vätterstranden bort till Karlsborgsfältet — målet! Det går en ängel genom expeditionen och hela det väntande Alleberg. Alm håller platsen, tåtklungan håller ihop som förr. Olows dagsseger ändrade ingenting. Eliten formationsflyger...

Tolv man — alla utom två alltså — gick fram till målet denna dag, vilket bevisar det berättigade i Örebrofunderingarna. Här nedan följer dagens resultat (blev samtidigt — på grund av vädret — slutresultat) i kalla siffror:

Total-plac	Dags-plac		Flygtid	Dags-poäng	Total-poäng
1	11	Alm, F 6	90	112,5	836,3
2	6	Brink, F 11	72	126,2	816,1
3	4	Carlsson, F 13	68	130,8	795,6
4	2	Flodén, F 9	63	137,9	794,1
5	1	Olow, Flygledn	62	139,5	762,9
6	2	Andersson, F 12	65	137,9	646,2
7	5	Magnusson, F 21	71	127,3	527,8
8	7	Magnusson, F 1	75	123,2	517,0
9	8	Berlin, F 4	79	119,8	467,3
10	9	Larsson, SSFK	81	118,2	459,4
11	12	Jufors, F 17	107	105,5	457,5
12	9	Carlsson, F 8	81	118,2	423,0
13	—	Fägerblad, VFK	—	—	327,9
14	14	Ringborg, F 5	—	12,0	325,7
15	13	Öhrstedt, F 14	—	15,6	86,0

(Forts. på sid. 20.)





VÄSTERÅS VANN I ÖREBRO

24.18 poäng var. Hittills delade alltså tre lag på första platsen.

Men vart hade Fred Nordholm tagit vägen? Det var den ständiga frågan och särskilt västeråsarna trampade nervöst omkring i väntan på rapport. En timme senare kom den också och meddelade att Fred Nordholm landat på Rommehed! Han hade haft den icke föraktliga medelhastigheten 65 km/t och hela tiden hängt i kanten på åskfronten. Själv omtalade han, att han hela tiden fick trycka planet för att inte vifta i väg upp genom molnen. För denna flygning erhöill han inte mindre än 204,6 poäng och hade därmed ledningen.

Lördagen bjöd inte på några större sensationer. Tre lag genomförde flygningar till Västerås. De tre var Västerås flygklubb, F 6 och F 16. Därmed hade F 6 ryckt in på andra plats medan F 16 låg på tredje. På lördagseftermiddagen blev vädret så dåligt att man fick lov att packa ihop för dagen.

— Jag skall med den där åskfronten, skynnda dig, säger Fred Nordholm till sin lagkamrat Arne Lind, som hjälper till med fustspänningen. Kapten Mac Hamilton har tydligen en del goda råd att ge.

NORDHOLM STAL LAGTÄVNINGEN

Lagtävlingen i Örebro vanns klart av Västerås flygklubb, sedan deras skickliga Fred Nordholm precis som förra året stulit hela tävlingen genom att redan första dagen ensam flyga en lång sträcka — i år till Rommehed — och därigenom skaffa sig och sitt lag ett försprång, som de andra inte kunde ta upp.

Flygdag i ösregn

Söndagsvädret var dock det dittills sämsta. Regn så gott som hela tiden och endast tre starter genomfördes vilka stannade på flygfältet. Dagen bjöd emellertid på en storlagen flyguppvisning, och trots det dåliga vädret hade 4.500 personer samlats för att beskåda det hela. En av de mest publikknipande punkterna var uppvisningen med det helsvenska sportplanet BHT-1. Först och främst är kärnan otroligt elegant och dessutom bar det sig åt som det bästa jaktplan i luften. En pricklandningstävling vanns av furir Arne Gundersen, F 8, som satte kärnan precis på sekunden endast 6 decimeter från märket och fick överste af Siléns hederspris.

Det danska sportplanet KZ III visade också vad det dög till och man blev verkligen imponerad av planet. Föraren, Gunnar af Ekenstam, bromsade upp planet så att det såg ut som om det stod stilla i luften. Rolf von Bahr gjorde också en uppskattad uppvisning med sin autogiro, SE-AFI. Den stora sensationen för örebroarna blev emellertid en avancerad uppvisning av ett Mustang-plan. En överraskning för publiken. Avslutningen på programmet utfördes av chefsinstruktören och tävlingsledaren »Jidde» Karlsson som med en Fi-1 gjorde en så bra avancerad uppvisning som man någonsin kunde begära. Efter uppvisningarna kunde publiken få beskåda alla de plan som fanns på fältet. 5 Tiger Moth, en Sk 12, 3 Klemm 35, en J 9, en KZ III, en BHT-1, en Sk 25 och en KZ II konkurrerade om publikens gunst. Efter flyguppvisningarna avblästes tävlingsverksamheten för dagen. Västerås flygklubb ledde alltså fortfarande med en mer än dubbelt så hög poängsiffra som tvåan, F 6.

Nervind och haverier

Måndagen blev den första dagen som hade någorlunda skapligt väder att bjuda på. Förmiddagen var visserligen inte alldeles idealisk. Himlen var alldeles grå och chanserna till bättre väder syntes ganska minimala.

SPECIALREPORTAGE AV MICKÉ ALW

Örebro i juli.

Örebrotävlingarna i segelflyg, klass 2, inleddes fredagen den 20 juli. Tävlingarna har aldrig samlat så många deltagare som i år, då inte mindre än 28 lag deltog från Malmö i söder till Östersund i norr. Tävlingarna var ganska remarkabla, dels därför att det var första gången som de hållits på annan plats än Alleberg, dels därför att en »civil» klubb fått i uppdrag att sköta arrangemangen.

Fredagen var alltså den första tävlingsdagen och efter uppställningen framför hangaren rusade man i väg för att göra planen klara och skriva på startkortet. Men vädret var inte så bra. Visserligen sken solen men termiken var så gott som obefintlig. Det första laget som lyckades inregi-

strera någon poäng var F 6 med furir Nilsson vid spakarna. Han hade valt att flyga till Rya, 33 km norr om Örebro, och nådde också dit efter en timmes flygning och fick 24,18 poäng.

På eftermiddagen dök plötsligt en kraftig åskfront upp vid horisonten och alla fick bråttom med att anmäla sig för start. För andra gången kom Nordholm med Rommehed som mål — 130 km norrut — medan alla de andra anmälde Rya, dagens populäraste mål.

Nordholms praktflygning

De fem bogserplanen (ett hade fått propellern sönderslagen vid en varmkörning) hade fullt jobb med att bogsera upp de otaliga segelflygplanen, men Nordholm kom i väg i det psykologiska ögonblicket. Efter urkopplingen, som för dagens bestämts till 500 meters höjd, fick han omedelbar anslutning och nådde kvickt molnbasen. Så seglade han i väg och var snart utom synhåll. De flesta av dem som hade startat vid åskfronten hade inte samma tur utan fingo snart landa på flygfältet igen.

Men några av lagen hade kommit i väg och de hemmavarande från respektive lag väntade med spänning utanför telefonposternas rum. De första rapporterna som kom var från Karlskoga flygklubb och Örebro bil- och flygklubbs lag. Båda två hade med respektive S. Philip och Sven-Erik Zetterlund som förare nått Rya och fick därmed

— Vart flyger vi i dag? frågar sig dessa pojkar och studerar karta och vindförhållanden.



På eftermiddagen skingrades dock molnen och endast en del idealiska termikmoln stannade kvar på himlen. Startanmälningarna duggade in och det dröjde inte länge förrän samtliga lag hade startat. Landningar rapporterades snart från alla möjliga håll, den ena bättre än den andra — ingen mållandning. Göteborgarna stod för dagens längsta flygning. De hade anmält Linköping som mål och landade bara 6 kilometer därifrån, 98 kilometer från Örebro.

Flera andra lag hade inte samma tur som göteborgarna. Örebro's lag hade oturen att komma in i ett nersvep och tvingades landa på en stengårdsgård. Att kärnan inte kom helskinnad från äventyret säger sig självt. Nosen trycktes in. Efter 200 arbetstimmar hade man planet klart igen, men resultaten uteblevo helt. Ännu värre råkade Norrköping ut. Vid landningen sopade vingen i en björk och knäcktes. Lagledaren begärde att få starta med ett nytt plan, men eftersom detta är mot tävlingsreglerna beslöt man att de skulle få göra detta på villkor att de lade in en formell tävlingsanmälan och började på ny kula. En hel del andra lag råkade ut för haverier, men inget var allvarligare än att man kunde ha planen klara på tisdagsmorgonen.

Många långflygningar

Var vädret bra på måndagen så var det idealiskt på tisdagen. På morgonen var himlen fullkomligt molnfri, men efter någon timme började riktiga önskemoln dyka upp. Segelflygarna slickade sig om munnen och slängde skyndsamt in sina startanmälningar. Göteborgarnas andra lag fick utgå redan från början efter totalhaveri. Kärnan slogs fullkomligt sönder men föraren klarade sig utan en skråma.

De populäraste målen på tisdagen blev Stigtomta, Norrköpings flygfält, Skå-Edeby och Vängsö på respektive 103, 93, 143 och 116 km:s avstånd från Örebro. Västeråsarna som fortfarande ledde överlägsset chansade på Skå-Edeby men efter ca tre timmar kom en rapport om att planet som fördes av A. Lind, landat i närheten av Mariefred. Till Stigtomta nådde inte mindre än fem lag, till Norrköping två och till Vängsö ett lag. Flera andra långflygningar inregistrerades också, men ingen nådde målet. Skå-Edeby fick inget segelflygarbesök, men göteborgarna som anmält orten som mål navigerade fel och landade vid Vagnhärad, tre mil söder om Södertälje. Tydligt tillät inte vinden att man girade upp till Skå-Edeby. Dagens längsta distans var det i varje fall och för andra dagen i sträck hade göteborgarna gjort den bästa prestationen. Stockholms outsiderlag med Tage Löf och Erik Andersson knep tisdagens högsta poäng genom mållandningen på Vängsö. Ett av de två lagen som landade vid Norrköping hade oturen att inte ha anmält det målet utan Linköping. En liten felnavigering alltså.

Sensationernas dag

Så kom onsdagen, sensationernas dag. Sådana resultat som noterades den dagen har väl aldrig inregistrerats vid någon tävling i världen, med Grunau Baby. Inte mindre än elva lag mållandade vid Stigtomta, däribland Aeroklubben i Göteborg, lag I, Västerås flygklubb, Norrköpings flygklubb och Stockholms segelflygklubb, lag II. F 6 som vid dagens början låg på andra plats gjorde dagens bästa stöt och landade i Skå-Edeby



I väntan på start. Det drar ihop sig till termik över Örebrofältet men ännu så länge får »bebisarna» lugna sig.

143 kilometer från Örebro. Därmed började F 6 hota västeråsarna och poängskillnaden var inte större än 82 poäng. Göteborgarna låg nu på tredje plats och stockholmarnas andra lag låg på femte. SSFK:s första lag hade inte kommit längre än till 22 plats. När resultaten av dagens tävlingar voro sammanräknade visade det sig att den sammanlagda distansen som hade flygits var 2.707 kilometer och att genomsnittsdistansen för varje flygning var 87 kilometer. Ett ganska enastående resultat för plan av denna typ. Sträckan motsvarade avståndet mellan Örebro och Tunis.

På kvällen hade man också improviserat en flyguppvisning eftersom vädret vid den ordinarie på söndagen var så uselt. Givetvis hade man inte lika många motorplan till sitt förfogande som då, men uppvisningarna uppskattades ändå av publiken. Bl. a. avancerade fänrik Bergström, F 8, med en Sk 12:a och herr Sven Lindström, Sthlm, demonstrerade KZ III:an i luften. Återigen fick alltså publiken tillfälle att konstatera vilken genomtrevlig maskin KZ III:an var. En verklig godbit för herrar sportflygare. Dagens verkliga nummer var emellertid »Jidde» Karlssons uppvisning med Fi-1. Han avancerade så suveränt som man någonsin kan begära. Loopings, hjulningar och stört-dykningar om vartannat och alla rörelserna med lika god snits. Publiken tackade honom också med en synnerligen välförtjänt applåd när han landade.

Dagens resultat befäste Örebro's ställning som tävlingsstad för segelflygarna och såväl tävlingsledningen som tävlingsdeltagarna lovprisade stadens termikmöjligheter. »Jidde» myste belåtet när han synade resultatlistan.

Göteborgsk samling under »källehattens», medan lagets kvinnliga medlem träcklar ihop en reva i stabilisatorduken.

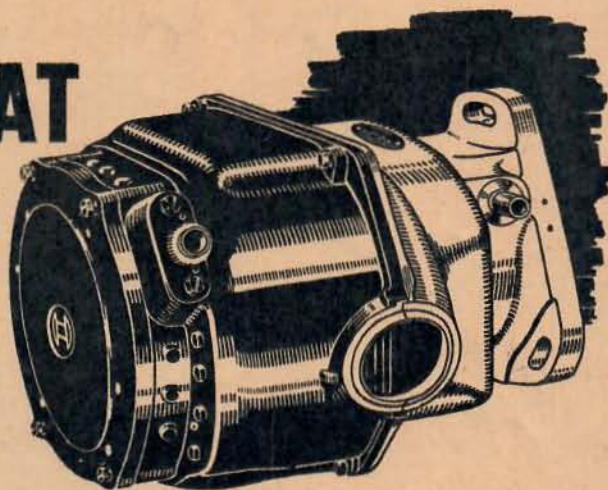
Typisk mellandag

Torsdagsvädret var inte av samma goda klass som onsdagens strålände väder. Termiken var synnerligen oberäknelig. På sina ställen fanns det hissar som drog upp planen med 10-tals meter per sekund medan på andra ställen stora områden lika hårda fallvindar härskade. De sistnämnda var dock övervägande och mållandningarna för dagen blev få, särskilt som de flesta hade siktat på Skå-Edeby. F 10 gjorde en god prestation genom att mållanda på Vängsö, 116 kilometer från Örebro. Denna plus två mållandningar vid Arboga voro de enda som kunde inregistreras. De sistnämnda gjordes av Norrköping och Aeroklubben i Göteborg. Därmed hade göteborgarna tredje dagen i följd gjort ett avsevärt hopp framåt i prislstan. Annars hamnade de flesta ute i geografin utan att kunna inregistrera några nämnvärda poängsummer. Ett undantag utgjorde dock F 4 som siktade på Skå-Edeby och landade vid Södertälje efter en tillryggalagd distans på 128 kilometer.

De sista dagarna för segelflygtävlingarna
(Forts. på sid. 20.)



MAGNETAPPARAT för FLYGMOTORER



I flygmotorerna tändes den i cylindern komprimerade blandningen av bränsle och luft, av elektriska gnistor, som slå över mellan tändstiftens elektroder. Den högspänning som fordras härför alstras i regel av en magnetapparat, som drives av flygmotorn. Av säkerhetsskäl och ur effektsynpunkt användas två tändstift i varje motorcylinder, vilka tändstift kopplas till två av varandra helt oberoende tändsystem. Man kan antingen ansluta varje tändströmkrets till var sin enkel magnetapparat eller ansluta bägge tändströmkretsarna till en gemensam tvillingmagnetapparat. I det senare fallet uppnås besparingar i såväl utrymme som vikt. En Bosch tvillingmagnet väger blott 7,1 kg men ersätter trots sin låga vikt två enkla magnetapparater med en sammanlagd vikt av 13,2 kg.

Bosch-fabrikens tillverkningsprogram upptar magnetapparater för alla tänkbara flygmotortyper, från de minsta

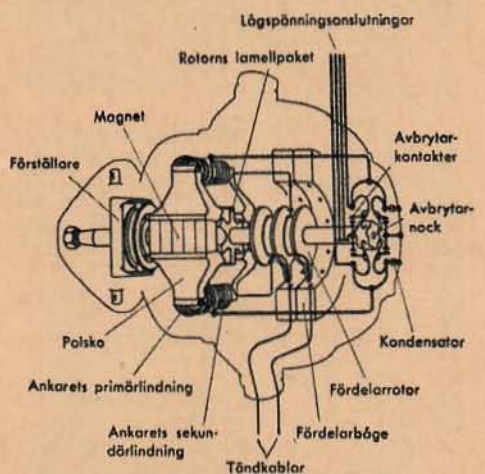
sportplansmotorer till motorer för de stora trafikplanen; magnetapparater med en vikt från c:a 4 kg till c:a 8 kg.

Bosch tvillingmagnetapparat — den modernaste typen bland magnetapparaterna — innehåller två tändsystem, som äro helt skilda från varandra men ha gemensam drivning. Båda tändsystemen äro så inställda, att de båda tändstiften i varje motorcylinder ge gnistor vid samma tidpunkt. Vid vissa Bosch tvillingmagnetapparater äro tändsidorna förskjutna i förhållande till varandra då detta

visat sig ge ett gynnsammare förbränningsförlopp.

För att radiomottagning skall kunna ske störningsfritt äro de flesta Bosch magnetapparater för flygmotorer avskärmade.

Bosch-fabriken har en mycket lång och grundlig erfarenhet när det gäller konstruktion och tillverkning av flygelektriska tillbehör. Bosch flygmagneter äro goda representanter för oöverträffad



Funktionsbild av Bosch tvillingmagnetapparat

BOSCH-kvalitet

AKTIEBOLAGET ROBO · STOCKHOLM 7

En rysk ANT-35 — även kallad PS-35 — på Bromma. Den tar 10 passagerare och gör 400 km/t maxfart med 2 st 880 hk M-85-motorer.

Världen är mycket nyfiken på hur ryssarna skall ställa sig till efterkrigstidens internationella trafikflyg. På Bromma är de populära ryska trafikflygarna från Aeroflot hjärtligt välkomna åter men ingen vet om de kommer annat än sporadiskt som just nu eller om den gamla reguljära trafiken mellan Moskva och Stockholm skall återupptas. Desto intressantare är nedanstående artikel om det ryska trafikflyget under kriget och just nu, återgiven efter IZVESTIJA från den 7 juli detta år.



DET RYSKA TRAFIKFLYGET

Från den första till den sista dagen av kriget mot Tyskland har det civila flyget i Sovjetunionen haft speciella uppgifter att fylla, säger ställföreträdande chefen för huvudförvaltningen för Sovjetunionens civilflyg, generallöjtnant I. S. Semenov i en artikel i IZVESTIJA.

— Civilflygets uppgifter under kriget har varit mer än mångsidiga, fortsätter han. Transportflyget har till frontlinjerna fraktat fram vapen, krigsmateriel och livsmedel, evakuerat sårade, överfört till frontlasaret medicinsk personal, konserverat blod och läkemedel och har dessutom företagit spaningsoperationer. Civilflyget har vidare även ibland bombarderat fiendens kommunikationer och uppehållit förbindelse mellan röda arméns staber och fronterna samt har sist men inte minst gett partisanerna ovärderlig hjälp.

När tyskarna hade lyckats besätta stationen Mga, som var Leningradsgarnisonens enda och sista förbindelse med utlandet stod endast flyget till buds. Det ryska civilflyget fick då till uppgift att till det inneslutna Leningrad dagligen frakta inte mindre än etthundra ton livsmedel, krigsmateriel och ammunition. Under en tidrymd av två och en halv månad företog transportflyget till det inneslutna Leningrad icke mindre än 3 111 flygturer. Man forslade fram 4 325 ton livsmedel och 1 660 ton krigsmateriel. På återresorna från Leningrad borttransporterades över 50 000 personer.

Försvaret av Moskva, Odessa, Sevastopol och Stalingrad är också intimt förbundet med civilflygets hjältemodiga arbete. För möjliggörande av våghalsiga och svåra anfallsföretag mot fiendens kommunikationer bakom fronten nedsläppte civilflyget över 37 000 fallskärmssoldater. Under tio dagar i juni månad 1942 företog speciella flygdivisioner 238 inflygningar nattetid över Sevastopol och forslade till stadens försvarare 234 ton livsmedel och krigsmateriel. Från Sevastopol borttransporterades över två tusen sårade soldater och officerare.

Personalen inom Sovjetunionens civilflyg har utträttat ett kolossalt arbete vid betjäandet av partisanerna i Ukraina, Vitryssland, Karelen och på Krim. Enbart under 40 dagar år 1942 företog civilflyget över

tre tusen inflygningar över de av partisanerna besatta områdena.

Till varje frontförband av civilflyget hade man anslutit ett detachement ambulansflyg. Under kriget har detta ambulansflyg överfört ett stort antal sårade soldater och officerare från fronterna.

Bakom fronten har civilflyget använt 1 200 000 flygtimmar och överfört 145 000 ton strategiska råvaror. Civilflygets ovärderliga arbete vid fronten och därbakom kan inte nog värderas av sovjetregeringen, säger general Semenov. Under kriget har omkring 14 000 man från civilflyget dekorerats med olika sovjetryska ordnar och medaljer.

Ryskt trafikflyg av i dag

Nu, när vårt land har återinträtt i en fredlig utveckling, står civilflyget, fortsätter Semenov, inför en rad nya uppgifter, som man redan börjat förverkliga. På Sovjetunionens flyglinjer pågår för närvarande en ovanligt livlig trafik. Dagligen företar flera tiotal flygplan resor långt bort till vårt lands utkanter och utomlands.

Vi har för närvarande reguljära flygförbindelser mellan Moskva och alla rådsrepublikernas huvudstäder. Till Alma-Ata och Stalinabad (Centralasien) anländer planen först på den andra dagen men till de andra huvudstäderna redan samma dag. Aeroflot har dessutom öppnat tre linjer till landets kurorter: nämligen mellan Moskva och Simferopol (på Krim), Moskva och

Mineralnye Vody samt mellan Moskva och Adler. (De två sistnämnda kurorterna ligger båda i Kaukasien.) Man har också öppnat en ny flyglinje mellan Moskva och Krasnodar, vilken förbinder huvudstaden med Sovjetunionens största och rikaste jordbruksdistrikt — Kuban. Reguljärt och efter tidtabell försiggår också flygtrafiken på landets längsta flyglinje från Moskva till Chabarovsk i Fjärran Östern, som nås på tredje dagen. Allt som allt trafikeras i dag över trettio olika reguljära flyglinjer, däribland också en rad utom Sovjets gränser.

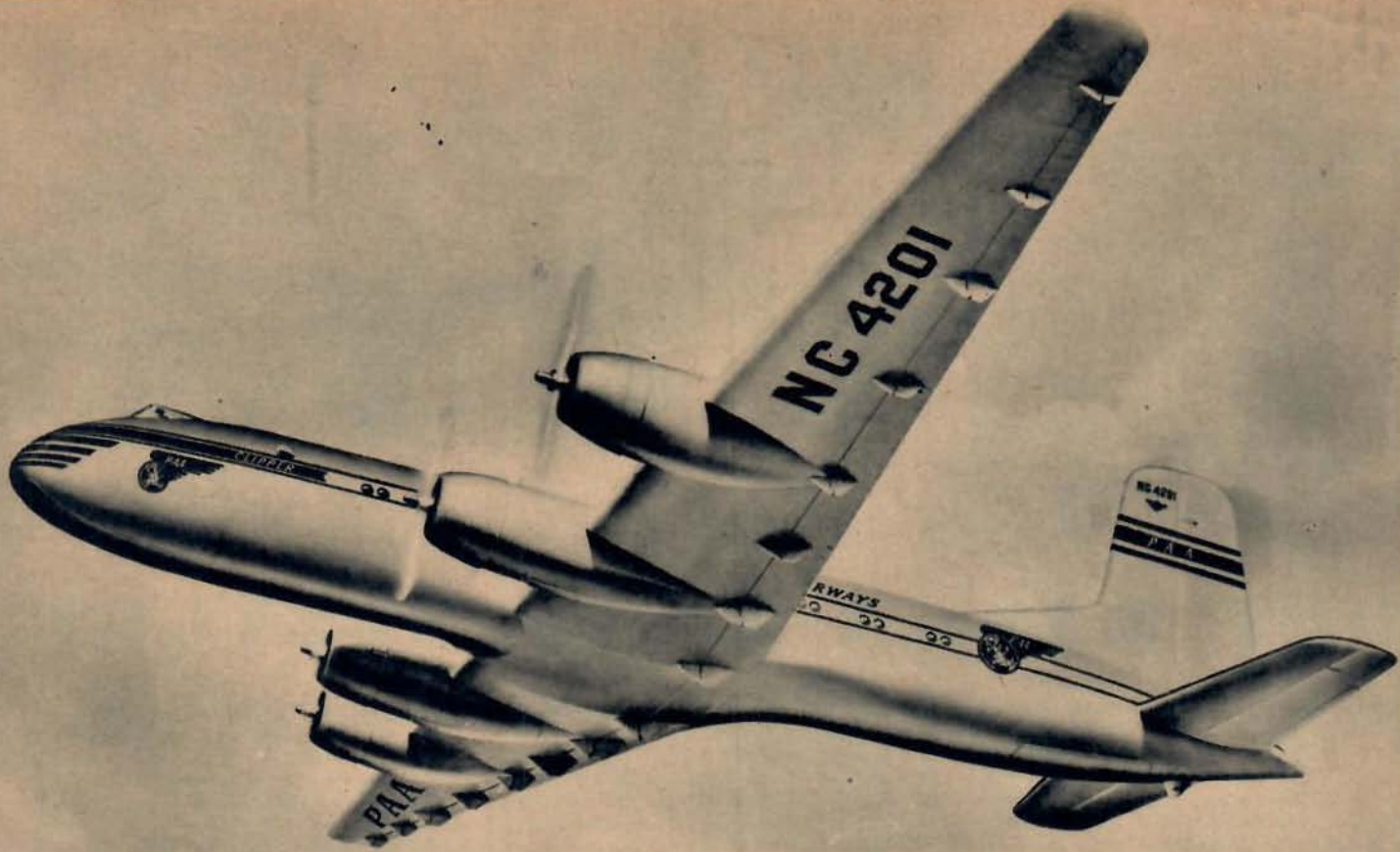
På sin tid hade Ryssland endast flygförbindelse med tre europeiska huvudstäder. Idag går flygplan systematiskt efter tidtabellen från Moskva till Berlin, Prag, Warszawa, Bukarest, Sofia, Wien, Budapest, Belgrad och Teheran. Sporadiskt uppehålls också flygförbindelse mellan Moskva och Stockholm, Insterburg, Helsingfors och Gleiwitz.

Till Moskvas flyghamn anländer dagligen över 500 passagerare via de olika flyglinjerna. Samma antal lämnar också Sovjetunionens huvudstad varje dag med flyg. Dessutom mottar flyghamnen dagligen över trettio ton last. Detta är huvudsakligen post och sådana produkter vilka måste transporterats skyndsamt, såsom bär och frukter. Nyligen ankom till Moskva en mycket ovanlig last — en transport av levande bin från Kazan. Luftledes transporterades från Moskva också kycklingägg för

(Forts. på sid. 28.)



En rysk Douglas DC-3 på Bromma.



DOUGLAS NYA ATLANTJÄTTE FÖR 108 PASSAGERARE — döpt till DC-7 »Clippers» — har beställts i 26 exemplar av Pan American World Airways. Jätten är avsedd att gå i substratosfären och kostar omkring 6 miljoner kr per styck. Flygsträckan uppgår till hela 8.000 km och marschfarten är omkring 500 km/t. Besättning 13 man. Enligt tidigare uppgifter skall DC-7 ta 86 passagerare och ha 6.400 km:s flygsträcka.

PÅ TRÖSKELN TILL FLYGÅLDERN

Från FLYG:s New York-korrespondent
GUNNAR KRISTIANSSON

New York, i juli.

När nu segern i Europa är ett faktum står vi nu inför den flygålder, som vi väntat på i fem år med enorma förväntningar. Nyligen förutsade dr *T. P. Wright*, luftfartsdirektör i Washington, en snabb reducering av flygtaxor och fraktagifter samt en kraftig ökning av luftens användning, så snart kriget i Stilla havet är slut. Inom lokalflyget förutsade han passageraravgifter på 6,6 öre per km (2,5 cent per mile) och expressavgifter på 26—52 öre per tonkilometer år 1950. Han tror som ett resultat härav, att mer än 600.000 personer kommer att bli sysselsatta i lufttrafiken, d. v. s. omkring tolv gånger så många som före kriget.

En omedelbar utveckling ifråga om flyg-

plan och service antydes från andra håll. *Arthur E. Raymond*, en av Douglasbolagets vice presidenter, på den tekniska sidan, uppskattade nyligen antalet flygpassagerare efter kriget mot Japan till 58 miljoner om året och att längden av det lokala flyg nätet i Förenta staterna skulle komma att ökas från nuvarande 103.267 km till minst 150.000 km. För att betjäna dessa linjer kommer mer än fyra gånger så många trafikplan som nu att behövas för att räkna till för den lokala passagerarbefordringen.

»Något nytt ifråga om lyx»

Men det är inte bara i USA man känner, att man står på tröskeln till en ny, mäktig flygålder. Det är likadant i England, där British Overseas Airways Corporation låtit rita en »Världskarta för flygåldern» med asimutal projektion och London i världens centrum med raka flyglinjer utmed

storcirkelbågarna till världens viktigaste flyghamnar.

Att britten är lika ivriga som amerikanerna att förbereda sig för den kommande flygåldern framgår av ett uttalande nyligen av mr *John W. Booth*, ordförande i British Latin American Airlines. Han säger, att 42-sitsiga »Tudor» trafikplan, som beställts av bolaget, kommer att visa amerikanerna något nytt ifråga om lyx. Britiska plan på den sydamerikanska routen kommer att ha en stor foyer och promenadäck, fortsätter han. Passageraravdelningen kommer mest att likna ett sällskapsrum med tjocka mattor och länstolar. För halva antalet passagerare kommer det att finnas resärsängar under det den andra hälften kommer att finna, att deras stolar förvandlas till hängmattsbäddar när man trycker på en knapp. Varma sängkläder och filtar levereras från ett förvaringsrum i stolen, när man trycker på en annan knapp. Flygplanen kommer att ha kök, två bad-

SÄKERT ETT FOLKFLYGPLAN! — Republic »Thunderbolt» amfble ser ryssligt trevlig ut under provflygningarna och dess slottade vingklaffar ger den landningshastigheten 80 km/t. Ännu så länge är Republics fabriker i Farmingdale och Evansville starkt engagerade i krigsproduktionen men den lilla 4-sitsiga amfblen är en försmak av vad som skall komma från det hållet. (Se f ö FLYG 3/45.)



rum, en bar samt privatrum för de passagerare, som önskar sitta och arbeta.

Engelsmännen är trots allt i många avseenden långt efter amerikanerna. Det är t. ex. betydligt mycket mera spilltid i engelskt civilt flyg av idag än i USA. British Overseas Airways flygtid under januari i år uppgick i medeltal till 2 timmar och 39 minuter per flygplan och dag. Det högsta medeltalet under förra året var 2 timmar 55 minuter per plan och dag. Dessa siffror står i skarp kontrast till siffrorna från de amerikanska lokala flyglinjerna med i genomsnitt 11 timmar och 11 minuter flygtid per flygplan och dag. (I detta sammanhang kan det vara av intresse att veta, att ABA f. n. flyger c:a 8 timmar per flygplan och dag. *Reds. anm.*)

KLM kommer tillbaka

Holländarna är mycket ivriga att få tillbaka sin förkrigsposition bland världens lufttrafikföretag. Den holländska regeringen planerar att öppna flygservice över hela landet och en förbindelselinje till England. Flygplan under jurisdiktion av det holländska flygvapnet gör regelbundna språng från olika platser i England till flygfält vid Eindhoven och Gilze-Rijen i Holland.

Amsterdams flygfält Schiphol har hittills inte varit användbart på grund av att bombkratrar skadat dräneringssystemet så svårt, att inte ens små flygplan kunnat landa där. Tills dess fältet åter blir flygbart, kommer Valkenburg-fältet, som byggts av tyskarna på dynerna nära Haag, att ta hand om all Amsterdams flygtrafik. (Den 25 juli var en startbana klar på Schiphol men landning tilläts först den 28/7. *Reds. anm.*)

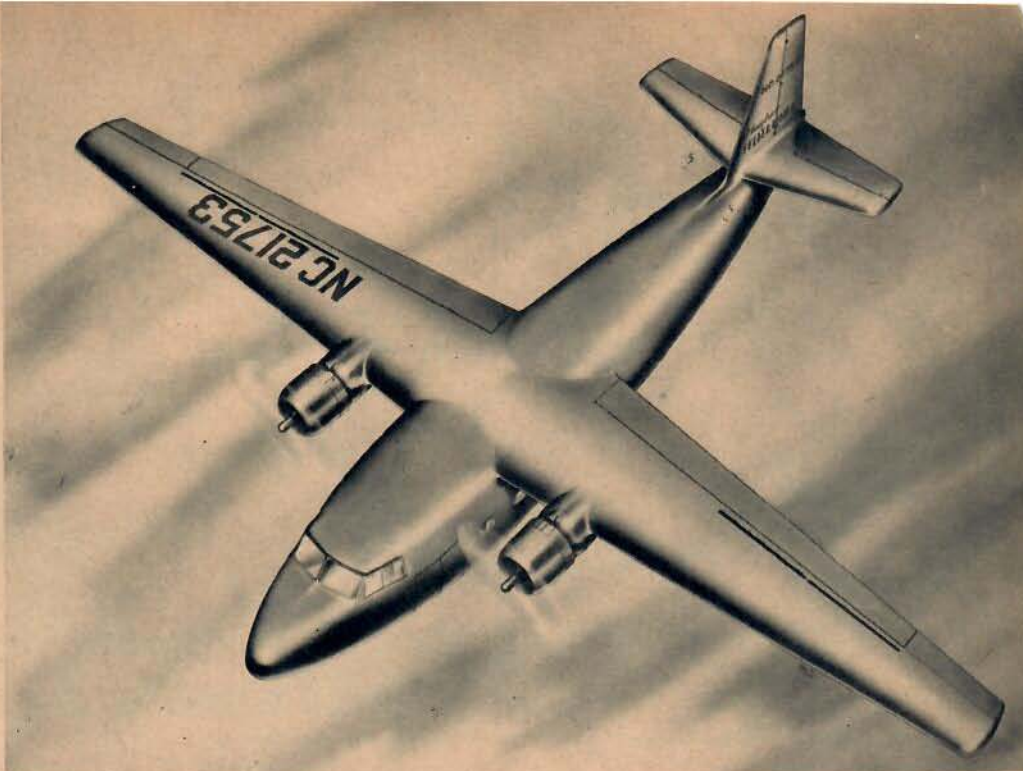
KLM har sex flygplan i tjänst på linjen London—Lissabon. Bolaget försöker nu köpa fyrmotoriga plan för trafiken på Nederländska Indien. Holland har redan 37 baser klara att användas för sin planerade service.

Små atlantförluster

Förluster på mindre än en halv procent ådrog sig RAF Transport Command under de tusentals överflygningarna av Atlanten. En hopsammanfattning av operationerna visar nu, att fram till mitten av april 6 000 flygplan flugits till England av transportkårens piloter och nästan 2 500 till Västafrika och Mellersta östern. Även amerikanerna har gjort tusentals överflygningar och deras förluster är inte högre än britternas.

Vid sidan av de militära operationerna över Atlanten har det också existerat en mer eller mindre civil trafik under militär kontroll. Denna trafik var av betydligt enormare omfattning än många av oss trott. Så annonserade t. ex. för någon tid sedan en av Pan American Airways divisioner — det finns sammanlagt sju stycken — sin 5 000:e direktflygning över mellersta Atlanten. Om man även räknar de flygningar som gjorts med mellanlandningar på Bermudas och Azorerna, har denna division gjort över 40 000 överflygningar!

Divisionen startade i november 1942 för att flyga över Atlanten och nu har man flugit över 40 000 000 kilometer eller tusen gånger jorden runt. Från trafik med två flygplan om dagen och 205 000 km i månaden har denna service växt till tio turer om dagen och mer än 1,5 miljoner flygkilometer i månaden från baser i New York och Miami. Sammanlagt 89 498 passagerare flögs över havet från november 1942 t. o. m.



HUGHES »FEEDERLINER» heter ännu så länge Hughes Aircraft Companys »projekt nr 16», ett flygplan för lokaltrafik med plats för 18 passagerare och utrustat med 2 st Pratt & Whitney »Twin Wasp Juniors» på vardera 825 hk och en marschfart på 300 km/h vid 60 procents effektuttag på 1.500 m. Landningshastigheten är 93 km/t, spännvidden 26,44 m, längden 20,06 m, höjden 7,01 m och vingytan 76,18 m². Planet är försedd med trehjulstäl.

januari 1945 jämte 10 570 000 kg gods och 3 210 000 kg post.

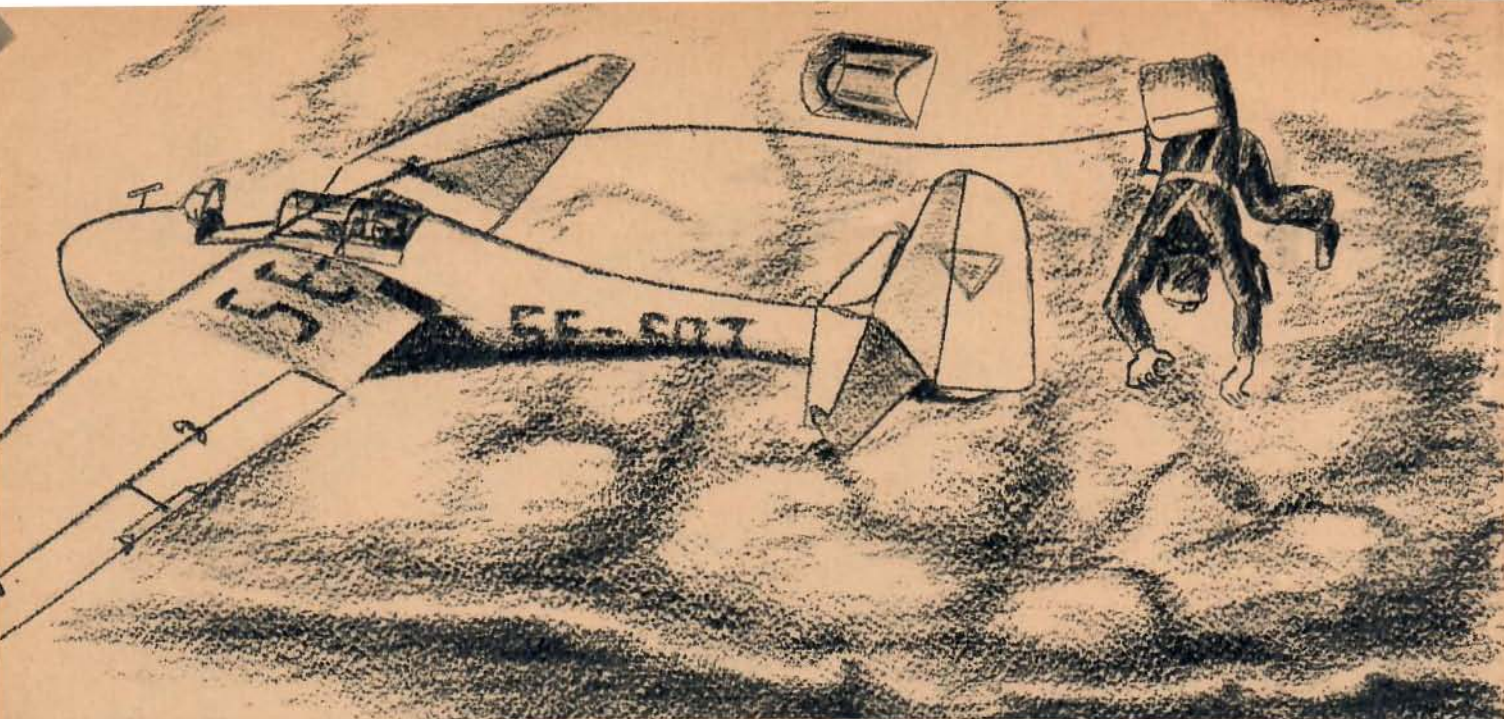
Märk väl — detta är endast *en del* av atlanttrafiken av i dag. Så många flygplan flyger sedan länge över Atlanten, att före det tyska sammanbrottet, då alla plan måste flyga med släckta ljus, var det nödvändigt att ge varje plan en bestämd flyghöjd för att minska kollisionsrisken i luften. Trots

detta rapporterade ofta piloterna, att de många gånger nattetid passerade andra flygplan med mycket liten marginal. Inte att undra på förresten. Från Mitchell Field eller La Guardia i New York startade ett flygplan till Europa var tjugonde minut och det var samma trafikfrekvens i andra riktningen.

G. Kr.

SILAS NÄSTA EFTER DC-4:AN? Eftersom SILA:s DC-4:or inte kan levereras med tryckkabin är det möjligt, att några av dem utbyts mot större och modernare Douglas DC-6, som synes här nedan »i uppsprättat skick». DC-6 har 5 mans besättning och tar 50 sittande passagerare på dagen eller 24 liggande och 2 sittande på natten. Den blir utrustad med 4 st Pratt & Whitney »Double Wasp» på vardera 2.100 hk starteffekt. Max marschfart 537 km/t på 7.000 m och 29.147 kg flygvikt. Marschfart vid 60 procents effektuttag på 3.000 m och samma flygvikt 447 km/t. Högsta tillåtna startvikt 36.950 kg, landningsvikt 29.147 kg. Vingbelastning vid max flygvikt 268,51 kg/m² och landningshastighet 129 km/t. Flygsträcka normalt 3.355 km och med extratankar i mittvingen 5.700 km. Mått: spännvidd 35,71 m, längd 30,66 m, höjd 8,67 m och vingyta 135,35 m².





Han åkte i en vid bäge snett över huvudet på mig och försvann bakom...

FRAMFÖR ÅSKFRONT I KRANICH

Ja, det var en hård flygning — det händelserikaste jag varit med om i den vägen. Jag förstår fortfarande inte hur Peter, det är min yngre bror, och jag kunde komma helskinnade ner på backen igen. Men det gjorde vi, och hur det gick till är värt att berättas.

En dag kom den präktigaste åskfront jag någonsin sett framvältrande, gott och väl fyratusen meter hög och någon mil lång. Det är sällan man ser åskfronter av någon större betydelse vid vårt fält och jag hade ännu aldrig haft tillfälle att segelflyga framför någon. Vi beslöt att ta chansen den här gången och Peter rusade i väg för att anmäla till luftbevakningen, att vi tänkte ge oss av på sträckflygning, medan jag fick tag i bogserplanföraren och lite folk som kunde hjälpa oss ut i starten. Allt det där tog ju litet tid och eftersom en åskfront kan rusa i väg med rätt hög fart hann den förbi oss, innan vi kom i luften. Vi blev duktigt nerregnade på fältet och pojarna från flygfältpersonalen knorrade. Nå, Peter hoppade ner i framsitsen och jag i baksitsen; vi blev fastspända av hjälpsamma och våta händer.

Det var ohyggligt byigt och slängigt i flygsläpet och vi åkte omkring som ett gädddrag efter bogserflygplanet, vars förare inte hade för roligt han heller. Vi hann upp på det egentliga åskmolnet ganska snart och där råkade vi stundtals ut för byiga fallvindsområden som kom hela släpet att sjunka med flera meter i sekunden i stället för att stiga. Dessutom sjönk vi inte på samma gång utan först försvann bogserplanet kanske tjugo meter ner mot backen och sen kom vi i Kranichen efter. Det var omöjligt att undvika stadiga ryck i bogserlinan och jag trodde varje gång att brottstycket på linan skulle slitas av.

Så kom vi in i de nedhängande slöjorna och de »nedkalvade» småmolnen från åskmolnet. Det hände att vi inte såg bogserplanet på tio sekunder och när vi såg det igen låg det på ett helt annat ställe än vi trott och så blev det nya knyckar i linan och full cirkus. Bogserföraren vände sig då och då om och jag såg att han helst

Svensk originalnovell av Christian Barr

skulle kopplat av oss och vänt tillbaka. Men han tänkte väl att så länge vi hängde med skulle han också kunna göra det.

Kalasväder framför fronten

Till slut kom vi i alla fall fram på åskmolnets framsida, alltså till den egentliga åskfronten. Det blev jämnt och fint i luften med en gång och vi såg på variometern, att vi låg i uppvindsområde med ett par meters stigning per sekund. Vi var då på sexhundra meters höjd och eftersom upp vinden var stadig drog Peter i urkopplingshandtaget till bogserlinan. Så svängde vi åt vänster så att vi kom parallellt med fronten och började stiga fritt med till en början två meter per sekund. Det var verkligen kalasväder och en underbar utsikt vi hade omkring oss.

Klemmen, bogserplanet, svängde inte genast ner för att gå hem för landning utan låg kvar också den i upp vinden och åkte fram och tillbaka i vår närhet. Först fäste vi oss inte vid det, men så såg vi hur bogserföraren vinkade och gjorde tecken neråt. Varken Peter eller jag kunde begripa vad han menade, och då ingenting anmärkningsvärt syntes i den riktning han pekade brydde vi oss inte om det utan vinkade tillbaka så gott vi kunde under huven. Så försvann Klemmen på lägsta höjd ner under det stora molnet på väg hem till fältet.

Vi fortsatte att kana fram och tillbaka utmed åskfronten. Här och var möttes vi av kraftiga vindkast, men på det hela taget var upp vindområdet mycket jämnt och stigningen ökade efter hand ända upp mot sju meter i sekunden. Plötsligt slog det Peter att bogserföraren kanske velat antyda att vi hade starthjulen kvar. Hjulen skall egentligen fällas omedelbart efter lätningen vid starten, men det har hänt tidigare

att de fastnat i kopplingen då lera och smuts trängt in dit. Det är naturligtvis obehagligt att ha dem kvar på det sättet och inte veta vilket ögonblick de faller ner från åttahundra meters höjd och slår in skallen på en oskyldig plöjare. Det värsta är att man inte kan se dem från flygplanet, då de sitter mitt under flygkroppen. Peter ville försöka se efter och jag tyckte också att det var bäst så. Befanns de sitta kvar skulle vi försöka fälla dem över obebyggt område, där vi var säkra på att ingenting kunde skadas.

Näväl, Peter löste upp sina fastbindningsremmar och jag tog hand om rodren. Så öppnade han sin huv och lutade sig ner på vänster sida. Antagligen låg vi just då litet för nära intill molnväggen med dess oroliga vindar. Plötsligt kom i varje fall ett kraftigt vindkast, som först hävde upp oss några meter och sen slängde oss rätt ner — för vanliga förhållanden ingenting anmärkningsvärt men nu mer än tillräckligt för att Peter skulle förlora fotfästet. Han åkte i en vid bäge snett över huvudet på mig och försvann bakom. Gudskelov att utlösningsslinan till hans automatiska fallskärm var ordentligt fastgjord — jag såg hur den sträcktes efter honom och kände rycket när fallskärmen drogs ur höljet.

I stigande fallskärm

I en vänstersväng fick jag syn på Peter igen. Han hängde mycket riktigt i skärmen och pendlade långsamt fram och tillbaka. Han vinkade till mig och pekade uppåt flera gånger. När Kranichen kom runt med mig nästa varv förstod jag vad han menade — i stället för att sjunka neråt steg han långsamt. Jag sjönk faktiskt fortare med segelplanet än han med skärmen. Det gav mig något nytt att tänka på. Flera gånger har man hört rövarhistorier om pojkar som stigit ur med fallskärm i eller vid åskmoln och blåsts upp på så stor höjd att de dött av syrebrist och köld. Jag förlorade all den lust jag haft att själv hoppa. Hade Peter och jag haft fallskärmar med manuell utlösning hade ingen fara varit på

taket — då hade vi kunnat falla fritt till låg höjd och löst ut skärmarna där upp- vinden varit svagare. Men nu hade vi som sagt automatiska skärmar som öppnar sig när man fallit ungefär ett dussin meter. Det kan nog vara bra om man skall hoppa från låg höjd, men just nu var det direkt olämpligt.

Jag tog mig ännu ett Kranichvarvs fun- derare och kom till den slutsatsen att enda möjligheten för mig var att försöka kräng- la mig över till framsitsen där jag kunde få flygplanet under kontroll. Det där låter lätt att säga men jag visste redan då, att det kanske var lika bra att hoppa av med detsamma. Men man kunde ju alltid försö- ka. Jag öppnade min huv. Den blåste bort med detsamma. Jag löste upp mina fast- bindningsremmar och började kliva ur sit- sen, sedan jag först sett till att min fall- skärmslina låg i ordning och var fastbun- den.

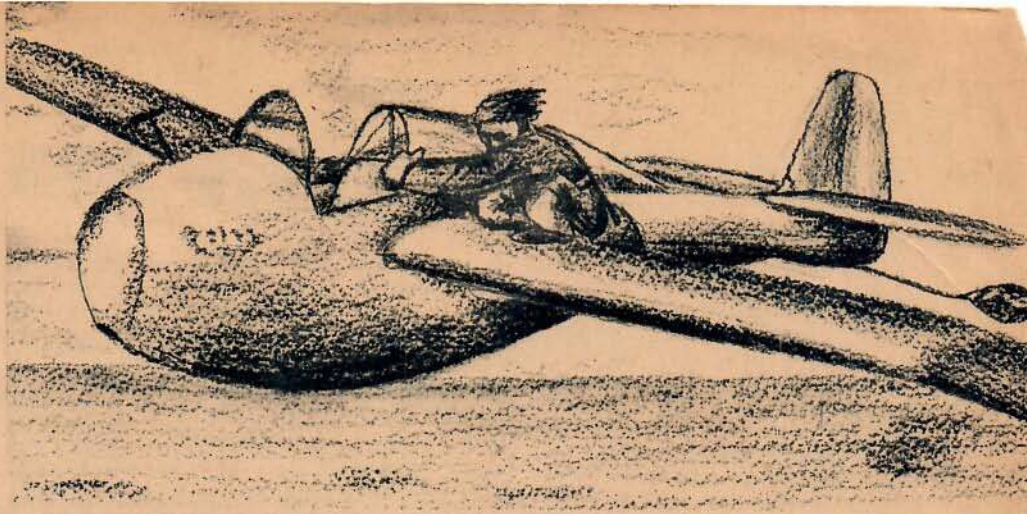
Kranich ser stor ut utanpå men alla skall veta att den inte är det inuti. Jag hade en stor, pålsfordrad flygverall på mig och den eländiga fallskärmen hängande i knä- vecken dessutom, så det var med knapp nöd jag kunde resa mig och komma ur sittrummet. Att flygplanet krängde och bö- kade i luften gjorde det inte lättare. Så sträckte jag mig fram och fick ett bra tag med vänster hand i framsitsens anslut- ningshuv och började häva mig framåt. Jag passade på när Kranichen låg något- sänär lugnt men det var inte så lätt ändå. Benen släpade jag över sargen och kom ner så att jag låg på knä på vingen invid kroppen. Där höll jag mig stadigt fast under nästa slänggunga för att precis innan nästa viking, då flygplanet stod nästan stilla i luften, göra en kraftansträngning och hala mig ner i framsitsen. Jag kröp ner i sitsen och fick tag i styrgrejerna och lade planet rätt.

Det var rätt kallt däruppe och blåste in med sextio kilometers vindstyrka men jag har väl aldrig i mitt liv varit så varm som då. Jag var genomblöt över hela kroppen av svett från spänningen och ansträng- ningen men det var skönt att sitta på ett ställe där flygplanet brydde sig om vad man ville. Jag halade in Peters tomma fallskärmshölje och satte mig på det för att inte riskera att det skulle trassla in sig i stjärtroden och tvinga mig att trots allt lämna flygplanet. Så började jag kika ef- ter var Peter tagit vägen.

Efter en stunds sökande såg jag honom. Han låg mycket högre än jag, kanske bort- åt fyrahundra meter men för övrigt tydli- gen ungefär på samma avstånd från åsk- fronten som när han steg ur. Han såg så liten och löjlig ut däruppe att jag faktiskt inte kunde låta bli att skratta åt honom. Men det var knappast något att skratta åt. Jag såg på höjdmätaren. Den visade lägre höjd än innan cirkusen började — en liten smula över tvåtusen meter. Ännu var det knappast någon risk att han skulle fry- sa och kvävas ihjäl men han hade stigit sedan urhoppet och såg ut att fortsätta med det. Dessutom kunde det hända att han drev in i åskmolnet och där kunde vad som helst hända.

Förtvivlade räddningsförsök

Redan innan jag tänkt så här långt lade jag Kranichen på kurs bort mot honom och började kurva i upp vinden under honom. Eftersom hans fallskärm normalt sjunker ungefär sex meter i sekunden och Kra- nichen ungefär tiondelen därav vann jag



Benen släpade jag över sargen och kom ner så att jag låg på knä invid kroppen...

snabbt på honom. Efter halvannan minut var jag på samma höjd och flög tätt för- bi. Han vände sig åt mitt håll och jag såg hans ansikte. Han var alldeles vit och såg ut att hjärtligt vantrivas med hela tillställ- ningen.

Jag vände för att flyga förbi honom igen och märkte då att jag naturligtvis fortfarande steg mycket fortare än han och fällde ut storklaffarna för att hålla sam- ma höjd.

Kranichens klaffar är emellertid eländiga och det var nätt och jämt att jag kunde hålla mig kvar nere hos honom. Dessutom är bromsklaffarna fjäderbelastade och ef- ter att ha åkt omkring några minuter och dragit med åtta—tio kilos kraft i handtaget med vänster arm svor jag elakt över kon- struktören av missfostret. Men så här kunde det inte fortsätta — jag kände mig som om min bror höll på att begravas levande och jag var tvungen att hitta på något.

Jag fick för mig att jag på något sätt skulle försöka plocka ner honom i Kra- nichen igen. Hur det skulle kunna gå till visste jag inte till en början. Att flyga förbi alldeles under honom var ingen idé. Det enda som då skulle kunna hända vore att jag flög rätt på honom med mina sex- tio kilometers hastighet och det skulle knappast ha avsedd verkan. Då kunde han lika gärna ha lagt sig under ett tåg. Jag måste få ner hastigheten på Kranichen så att jag stod stilla precis under honom, om också bara för en sekund. Om jag kom in precis på rätt ställe och han hade en omänsklig portion tur var det tänkbart att han skulle kunna hoppa ner i baksitsen och lösa fallskärmssele. Jag medger att det lå- ter fantastiskt — men just då behövdes verkligen också något särdeles, om han skulle kunna klara sig.

Jag tvärade med fulla bromsar ner flyg- planet ett tjugotal meter under Peters höjd, svängde och siktade noga. Så klappade jag in bromsarna och steg brant upp mot ho- nom. Du store, vad han såg ängslig ut när jag kom farande upp emot honom på det sättet! Under stigningen passade jag med bromsen så att hastigheten skulle vara noll när jag kom upp under honom. Naturligt- vis missade jag skamligt — jag kom förbi honom som skjuten ur en kanon och det var nog tur att han drog upp benen. Men han begrep tydligen vad jag var ute efter, för jag såg att han började greja med fall- skärmssele för att kvickt kunna komma ur den.

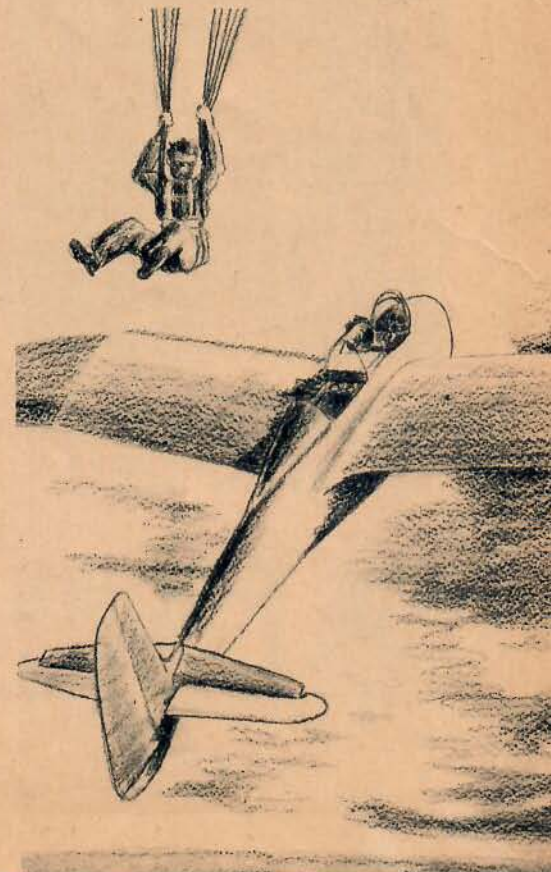
Jag kom förbi honom som skjuten ur en kanon och det var nog tur att han drog upp benen...

Nästa gång jag försökte nådde jag över- huvudtaget inte upp till honom förrän Kra- nichen vek sig och det bar av neråt igen. Tredje försöket var inte så illa, men han råkade ligga i en pendling åt sidan som skulle kommit honom att hamna långt ute på vänstervingen om han hoppat av skär- men just då. Jag såg då att han på något sätt kränglat sig ur selen och nu satt i den som i en gunga. Jag var tacksam att rol- lerna inte var ombytta. Fjärde gången mis- sade jag fullständigt.

På 4 000 meters höjd

Det började bli otäckt nu. Varje försök att fiska upp honom tog en god minut el- ler mer, och Peter drev i skärmen allt nä- rmare intill molnväggen. Närheten märktes förresten tydligt på att det blev allt byigare och slängigare för varje försök. Dessut- om låg vi nu uppe på fyratusen meters höjd — det är i och för inte avskräckan- de, men det var otäckt kallt och över fyra- tusen börjar andningsluften tryta så smält. Över sextusen går det inte bra någon läng- re stund. Det var sannerligen hög tid att jag fick tag på honom. Frånsett allt annat fanns ju också den möjligheten att han inte skulle kunna krypa in i fallskärmssele igen och då var hans chanser i molnet, om

(Forts. på sid. 35.)



ABA SLÅR ALLA SINA REKORD

Aerotransport är verkligen i rekordform just nu. Nya internationella kurirlinjer öppnas reguljärt titt och tätt och på det inhemska lokalflygnätet trängs passagerarna som flugor kring en sockerbit, ja, i sådana massor att bolaget endast kan klara upp det hela någorlunda skapligt genom att utnyttja sin trafikkapacitet till 102 procent! Sannerligen ett rekord så gott som något.

Men flera rekordsiffror kommer. Var lugn för det! I juni hade Bromma 8 000 passagerare. Det gör matematiskt 96 000 på ett år — och under sitt hittills starkaste passagerår (1938) befördrade ABA 60 046 passagerare.

Under juli har trafikfrekvensen varit ännu högre än i juni och ingen vet var det skall sluta. Är det underligt att ABA skriar efter flera flygplan. Tänk om SAAB nu hade haft en serie trafikplan färdiga... De skulle inte ha varit svårsålda.

Det är sannerligen inte lätt i dessa dagar att få en pratstund med Aerotransports skicklige trafikchef Torsten Söderqvist, en man med tusen järn i elden. När man ringer, får man kanske till svar: Han for till Paris i morse. — Jaså! När kommer han tillbaka? — I kväll!

Så är det oftast och man förstår inte, hur han hinner med hela sitt sisyfosarbete på kontoret dessutom. När undertecknad äntligen fick tag i honom en kväll på kontoret, berättade han bl a att han skulle flyga till Amsterdam och åter dagen därpå.

Aerotransport flyger nu i kurirtrafik —

reguljärt eller sporadiskt — på Helsingfors, Warszawa, Köpenhamn, Amsterdam, Paris, London och Oslo. Med den begränsade flygplanpark bolaget just nu har till sitt förfogande är detta helt enkelt en bragd. Det hela skulle heller inte kunna gå, om inte bolaget förutseende nog utbildat en mycket stor stab flygande personal — alla av prima ABA-kvalitet — och att man konsekvent flyger fram och åter på dagen till alla de uppräknade metropolerna. Härigenom utnyttjas flygmateriel verkligen rationellt — hela åtta timmar per flygplan och dag — och det möjliggöres av bolagets föredömligt skickliga tekniska personal.

De olika linjerna

Till *Helsingfors* flyger ABA ännu så länge endast extraturer med särskilt tillstånd från gång till gång. Man hoppas på reguljär trafik ganska snart.

Till *Warszawa* flyger ABA numera reguljär kurirtrafik varje onsdag. Det polska bolaget Lot kommer att börja flyga parallellt med sina svenska kolleger, så snart Lot får flygmateriel.

Till *Köpenhamn* flyger ABA två gånger om dagen i pool med DDL.

Till *Amsterdam* gjorde ABA sin första provflygning den 28 juli, då det tidigare svårt bombskadade Schiphol (Se Gunnar Kristianssons artikel på annan plats) för första gången uppläts för landning av icke allierade plan. Ganska snart torde även denna trafik bli reguljär och vi hoppas, att också ABA:s gamle gode poolkamrat KLM snart skall göra come back på Bromma.

Till *Paris* flyger ABA varje tisdag och

torsdag och liksom ifråga om KLM hoppas man att snart åter få se Air Frances vimpel på Bromma. Förhandlingar har inletts.

Till *London* har ABA just fått tillstånd till fyra dubbelturer i veckan. ABA-planen flyger alltså Stockholm—London och åter varje tisdag, torsdag, fredag och lördag. BOAC har samtidigt utökat sin trafik i motsvarande grad och flyger till Stockholm varje måndag, tisdag, onsdag och fredag samt tillbaka till London varje tisdag, onsdag, torsdag och lördag.

Till *Oslo* flyger ABA nu reguljär daglig kurirtrafik med mellanlandning i Karlstad. Norrmännen flyger också dagligen till Stockholm och åter men mellanlandar inte i Karlstad.

Två frågetecken

Nå, hur blir det då med flygtrafiken på Moskva? Ja, den frågan har vi hört många gånger men den är alltför lika svår att besvara. Det ryska Aeroflot flyger numera sporadiskt mellan Moskva och Stockholm (se i ö artikeln om det ryska trafikflyget på annan plats) men ABA vet ännu inte om svenska flygplan åter skall få flyga till Moskva. Det är givetvis ett mycket stort svenskt intresse att få återuppta det angenäma samarbetet med Aeroflot men längre än till svaga förhoppningar vågar man ännu inte sträcka sig.

Även till Zürich har ABA planerat att få flyga men ännu är ingenting klart med schweizarna. Ja, Zürichtrafiken är kanske just nu det allra dunklaste ABA-kapitlet.

G. Knutsson.



men se till att försäkringarna äro ordnade i



FÖRSÄKRINGS A. B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Dansk privat-flygorganisation

Sedan en tid tillbaka har i Sverige diskuterats möjligheterna att bilda en ekonomisk organisation, som skulle ta hand om alla materielinköp etc. för att förbilliga det privata motorflyget. Efter allt att döma kommer Danmark före oss med en sådan organisation, ty i vårt södra broderland har i dagarna bildats Lufttaxa A/S, som dels tänker bedriva flygtaxetrafik med till en början 10 flygplan och tjäna pengar på det för sin övriga rörelse men också centralt inköpa flygmateriel, som kan ställas till klubbarnas förfogande köp- eller hyresvägen. Danskarna har alltså gjort allvar av vad vi här i Sverige fortsätter att diskutera. Det torde heller inte vara någon tvekan om att det nya danska bolaget kommer att bli tungan på vägen, så tillvida att det blir denna sammanslutning med ett aktiekapital på minst 700.000 och högst en miljon kronor, som kommer att bereda väg för det danska privatmotorflyget. Vi gratulerar danskarna till att ha så förutseende män.

I spetsen för det danska bolaget står flera av Danmarks mest prominenta privatflygintressenter, de flesta utanför Köpenhamn. Bolaget är alldanskt och har förgreningar över hela Danmark.

Guld-C-flygning Barkarby—Nydala

Löjtnant Olle Carlsson, F 8, gjorde den 29 juni en guld-C-flygning med en Weihe efter start från Barkarby och landning i Nydala i Småland, en mil öster om Hags-hult. Sträckan var 31 mil, vilket alltså räckte bra till, och han hade kunnat klara höjdfordringen samtidigt, så att hans guld-C blivit klart på en gång, om han bara försökt. Nu hade han tyvärr för sig, att höjdförprovet måste göras under en annan flygning än sträckflygningen och brydde sig inte om att gå in för höjd. Han kopplade på 300—400 m och höll färdlinjen mot Halmstad ända till Tranås. Där blev det emellertid alldeles tomt västerut. Åt öster mot Kalmarhället var det ösregn och så måste han svänga söderut. Största höjdvinst under flygningen var 2.445 m, d. v. s. ungefär samma höjd som han två gånger tidigare nått över Barkarby. Flygtiden var 4 t 51 min efter start kl. 10.31 och landning kl. 15.22.

CYCLEWELD, nytt troll-lim

Ett lim, som kan åstadkomma en oklanderlig förbindning mellan vilka material som helst, har länge varit en ouppfylld dröm och många kemister har i årtal sysslat med problemet utan att kunna lösa det. I vissa fall har det kanske delvis lyckats och i marknaden har utsläppts många preparat med braskande reklamloften men inget har uppfyllt hårda tekniska fordringar utan de har endast kunnat tjäna som sammanfogningsmedel för enklare gods.

I USA har emellertid enligt sparsamma uppgifter producerats ett lim som t. o. m. uppfyller fordringar från så kritiskt håll som flygteknikerna.

Detta lim, som om det håller vad det lovar med all säkerhet kommer att påverka en mängd tekniska operationer, kallas »Cycleweld». Enligt uppgift sammanfogas medelst »cycleweld» såväl metall, trä, konsthart, keramik, fiberplattor som gummi i vilka kombinationer som helst. Man kan alltså fästa t. ex. en knopp av konsthart eller gummi på en glastruta...

»Cycleweld» har under 1943 utprovats grundligt av den amerikanska expertisen och metoden har tillåtits för många flygplandelar. Vad som framför allt kan framhållas är att förbindningar framställda med »cycleweld» aldrig brutits vid dynamiska prov och i samtliga statiska prov har brott skett i det sammanfogade materialet. Dessa uppgifter må givetvis tas med en viss reservation eftersom dimensionering eller material ej är närmare specificerade.

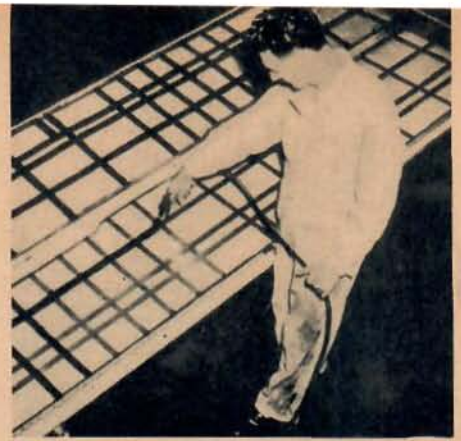
I de flesta flygplandelar, för vilkas framställning »cycleweld» är tillåten, sammanfogas metall till metall. I t. ex. en vingklaff av lättmetall sparades 900 nitar, tidsvinsten var 30—35 % och slutprodukten var lättare och starkare än den förut nitade.

»Cycleweld» har framför allt använts för tidigare nitade eller punktsvetsade konstruktioner. Emellertid torde metoden så småningom komma att få mycket stor betydelse sedan konstruktionerna anpassats efter den. Punktsvetsar har alltid haft den svagheten att de icke motstå alltför höga vibrationer och nitningen har länge varit »flaskhalsen» i flygplanproduktionen.

Metodens uppfinnare är Chryslers forskningskemist S. Gordon Saunders. I samarbete med amerikanska flygvapnets experter har metoden utvecklats och när tendensen pekade mot att »cycleweld» skulle kunna få stor betydelse för flygplantillverkningen erhöill Goodyear Tire & Rubber Co licens för tillverkning. Detta tyder förresten på att konsthartset är ett konstgummi.

Annars vet man inte mer om konsthartset i fråga än att det är termohärdande, d. v. s. det härdar till sluttilstånd under värme. »Cycleweld» anbringas på de delar som skall sammanfogas genom strykning med pensel eller rullar och efter sammanläggning anbringas tryck och värme. Trots sitt namn innebär alltså metoden icke något som har med svetsning att göra ehuru den fyller samma uppgift.

Endast det faktum att »cyclewelding» är



»Cycleweld» sprids på de ytor som skall limmas. Ett enkelt och praktiskt förfarande.

starkare än nitning och svetsning är givetvis icke tillräckligt för att introducera metoden i full skala. Men metoden innebär även tidsbesparing och direkt kostnadsminskning jämförd med ovan nämnda operationer. Enligt utsago från Chryslers inbesparades på en del 90 % av kostnaderna jämfört med nitning. Dessutom tillkom en avsevärd tidsvinst. På en stabilisator reducerades antalet nitar från 5.500 till omkring 30 och den blev dessutom starkare.

Ett anpassande av konstruktionerna efter »cycleweld»-metoden till det yttersta innebär att flygplan kan framställas helt utan nitning och svetsning. Vad detta innebär i fråga om tid och kostnad samt prestanda torde lätt kunna inses.

För flygplan av trä kan »cycleweld» innebära en hel del fördelar. I USA tillverkas t. ex. förstärkningar i form av brickor, bestående av en medelst »cycleweld» sammanfogad metallbricka med anbringat fanér av

(Forts. på sid. 30.)

Vägförbättringar

- endast ett av våra många arbetsområden

Vår mångåriga erfarenhet, vår yrkesskicklighet och våra moderna maskiner stå till Edert förfogande för *alla* slag av byggnads- och anläggningsarbeten.

★ Infordra vårt anbud!

A/B VÄGFÖRBÄTTRINGAR

LUND, STOCKHOLM, KARLSTAD

Alla slag av arbeten inom husbyggnads- och väg- och vattenbyggnadsfacken.



Bengt Flodén suger fundersamt på ett grässtrå framför sin »Molnets broder». (Alleb.)

NORDHOLM STAL...

Forts. fr. sid. 11.

i Örebro blev inte särdeles lyckade i väderlekshänseende. Under fredagen, lördagen och söndagen regnade det i ett sträck och naturligtvis fanns det ingen termik. På det sättet fick man inte vara med om någon riktig slutspurt och spänningen blev därför inte så stor inför utgången av tävlingen. Till Fred Nordholms heder måste sägas att han inte glädde sig åt det dåliga vädret. Tvärtom var han minst lika förbenad som alla de andra som låg mer eller mindre långt tillbaka i prislstan. De som svor mest var nog F 6:s lag, som hade chansen att ta hem en förstaplacering. Nu gick inte det men de kunde glädja sig åt en strålände slutspurt, som förde dem till andraplaceringen. Tredjeplatsen belades av Aeroklubben i Göteborg lag 1. Laget fick genom andralagets haveri ensamt föra Göteborgs färger och skilde sig från uppgiften med den äran.

Flottaste upphämtningen gjorde nog i alla fall F 10. Sista flygbara dagen vilade det något av desperation över lagmedlemmarna. En elfteplacering var inte vad man ville ha och fanjunkare Meijer hade gett sig katten på att åtminstone göra vad som göras kunde för att placera laget lite bättre. Och det gjorde han med besked. Redan vid starten fick han god anslutning och sedan var det bara att spurta i väg till målet, Vängsö, 116 kilometer från Örebro. Tack vare denna flygning gjorde laget ett hopp till fjärde plats.



Örebro permanent Babystad?

Vi passade efter tävlingarna på att fråga såväl lagmedlemmar som tävlingsledningen om deras åsikter om tävlingarna.

Chefsinstruktör »Jidde» Karlsson: — När vi på KSAK märkte att tävlingarna i sin helhet omöjligt kunde genomföras på Alleberg blev vi ganska betänksamma. Först och främst måste vi lägga arrangemangen i händerna på en privat flygklubb och detta skulle bli ganska vanskligt. Sedan måste vi välja en lämplig tävlingsplats och detta var kanske det allra svåraste. Efter många om och men föll valet på Örebro och detta betydde att Örebro bil- och flygklubb skulle sköta arrangemangen. Givetvis hade vi våra tvivel om att en »vanlig» klubb skulle klara av saken men när tävlingarna väl hade börjat fann vi att allt gått över förväntan. Tävlingsarnas genomförande har också varit det allra bästa inte minst tack vare Örebro bil- och flygklubbs värdefulla medverkan. Tävlingsreglerna har också varit de allra bästa och enligt vad jag kan förstå har lagmedlemmarna enbart gott att säga om dessa. Tävlingarnas genomgående utmärkta resultat har också visat att klassen på våra segelflygare blivit högre. Kontentan är att allt har gått så bra man någonsin kan begära och om Örebro vill ta emot oss i framtiden kan man räkna på denna stad som tävlingsort för klass 2.

Kapten Mac Hamilton instämde till alla delar i »Jiddes» utlåtande och hade ingenting att tillägga.

Fred Nordholm var i stort sett nöjd med tävlingarna, men givetvis var han inte så glad åt att vädret varit så dåligt. Emellertid hade han några små anmärkningar. Först och främst hoppades han för framtiden att förbudet mot flygning i moln skulle slopas. Dock skulle sådan inte få förekomma alltför nära fältet. Vidare föreslog han att den »poängfria» radien på två mil skulle minskas till en och en halv mil. Det har under tävlingarna visat sig att de som inte kommit i väg på sträcka över huvud taget i allmänhet landat på ett avstånd inte överstigande en mil från Örebro. I övrigt hade han bara gott att säga om såväl tävlingarna som tävlingsorten. En fördel är att Örebro är betydligt mera civiliserat än Alleberg, sade han. Det korta avståndet till själva staden var också bra, särskilt när vädret var tråkigt. »Jag hoppas att vi får komma tillbaka hit nästa år. Men det är inte säkert att jag är med i gamet då. Man börjar bli lite för gammal för det här nu.»

Danska röster

De av KSAK inbjudna danska gästerna civiling. Johnny von Staffeldt och verk-mästare Oluf Jensen sade:

— Tävlingarna har verkligen imponerat på oss. Först och främst har den höga standarden på alla flygarna i vårt tycke varit den allra högsta. Dessutom har organisationen gjort ett synnerligen gott intryck på oss och det är inte lönt att neka till att Danmark har mycket att lära både i det ena och det andra avseendet. De största svårigheterna för oss är att vi inte har något material att börja bygga av men man får hoppas att det reder upp sig på något sätt. Intresset för segelflygning är väldigt i Danmark och vi har ett stort antal klub-

(Forts. på sid. 28.)

Hugo Uhrstedt överbliekar det dystra resultatet av det hoppande hjulparet. (Alleb.)

ÄLLEBERG

hämtar andan



Flygfoto



Gunnar Carlsson slogs länge energiskt om tätplatserna.

SVEN ALM BLEV...

(Forts. fr. sid. 9.)

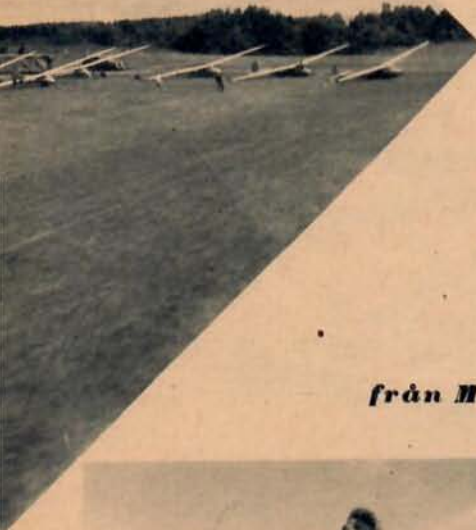
Vädret korade Alm!

Ja, så blev det helt enkelt ingenting mera, ty väderguden ville inte det. Både fredagen och lördagen regnade bort.

Vädergudarna korade alltså löjtnant Sven Alm till den förste svenske segelflygmästaren. De fem tätfigurerna var emellertid så jämna att man inte kan veta hur det skulle ha gått om det en av de sista dagarna blivit segelflygväder och en krävande längdistans. Brink kunde ha gått om Alm och Olow kunde ha flugit i »splendid isolation» till målet... Men nu segrade Alm och därmed får vi låta oss nöja. Ingen torde kunna säga att han inte bär titeln med heder. Mer om mästaren i nästa nummer, liksom även om sista dagens flyguppvisningar och prisutdelningen samt om KSAK:s gäster från Island, Danmark, Norge och Finland.

ÅLLEBERG

utan termik



från Moth



Bengt Olow är revanschsugen och termikhungrig. Värre!

Tyvärr måste vi här meddela att tävlingsexpeditionens räknemaskin visade sig vara alltför ålderstigen. Som en följd därav är en hel del av siffrorna i dagsprotokollen här ovan felaktiga men dess bättre rör det sig om oväsentliga fel. Slutprotokollet är korrekt och därför stämmer inte hopsummeringen av näst sista dagens totalpoängsiffror och sista dagens poäng med den definitiva slutpoängen.

Tyvärr tillåter inte tiden så här i pressläggningsögonblicket att korrigera alla siffror dag för dag. Det skiljer ju dock bara på bråkdelar, så någon nationalolycka har inte inträffat. Våra läsare får ta det som en prövning.

Och så kommer vi säkert att gruffa mer om de korta distanserna, som satte Weiheflygarna i skuggan av Babyflygarna i Örebro. Plus en del annat smått och gott.

Efterskörd i nästa nummer av FLYG lovar
Pro Mille.

FLYG 16/45



Alleberg i startbrädskan och vilar. Överst startar Jan Andersson medan Hugo Öhrstedts Weihe vilar sig. — Därunder mellantermikssnuck i väntan...





Restiden hur mäter Ni den?

Vare sig målet för en resa ligger i andra änden av ett land eller på en annan kontinent har flygplanet gjort almanackan antikverad, när det gäller att mäta den tid som använts på vägen. Som en följd av flygplanet säga de typiska telegram, som förr lödo: »Avreser måndag, anländer tisdag kväll» nu i stället: »Avreser klockan sju i kväll och anländer före midnatt».

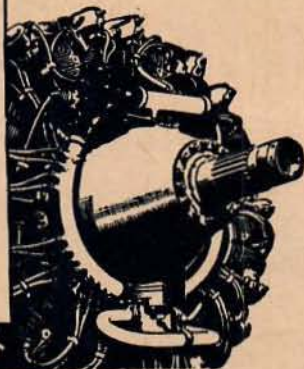
Flygplanet kan inte åstadkomma flera dagar i veckan. Men det kan spara timmar på korta resor och från dagar till veckor på längre distanser. Och — vad som är ännu viktigare — varje tripp förkortas till timmar eller minuter av lätt bekvämlighet i stället för den vanligen väntade reströttheten. Vad kostnaderna beträffar, så kommer Ni, när Ni färdas i luften, att finna taxorna jämförliga med, i en del fall till och med lägre än första klass resa över samma route utmed jordytan.

En anledning till flygresornas bekvämlighet och snabbhet är effektiv, ekonomisk motoreffekt. På flygvägarna över hela världen finner Ni Wright »Cyclone»-motorer använda av de ledande företagen. De användas på grund av sin effekt, tillförlitlighet, ekonomi och den bonus ifråga om betalande last, som de erbjuda tack vare sin lättare vikt per hästkraft. Deras fortsatta användning kommer att göra mycket för att föra världens lufttrafik till Er.

FRAMTIDENS FLYGPLANJOB



I framtidens flygande handel kommer Martin »Mars» transportflygbåtar att bli bärare av tunga laster över långa oceanrouter. På tre dagar kan en »Mars» transportflygbåt bära 20 ton last till vilken plats som helst i världen mot en av de lägsta avgifter per tonkilometer som hittills uppnåtts. Dess kraftkälla: fyra »Cyclone 18» på vardera 2 200 hk.



WRIGHT

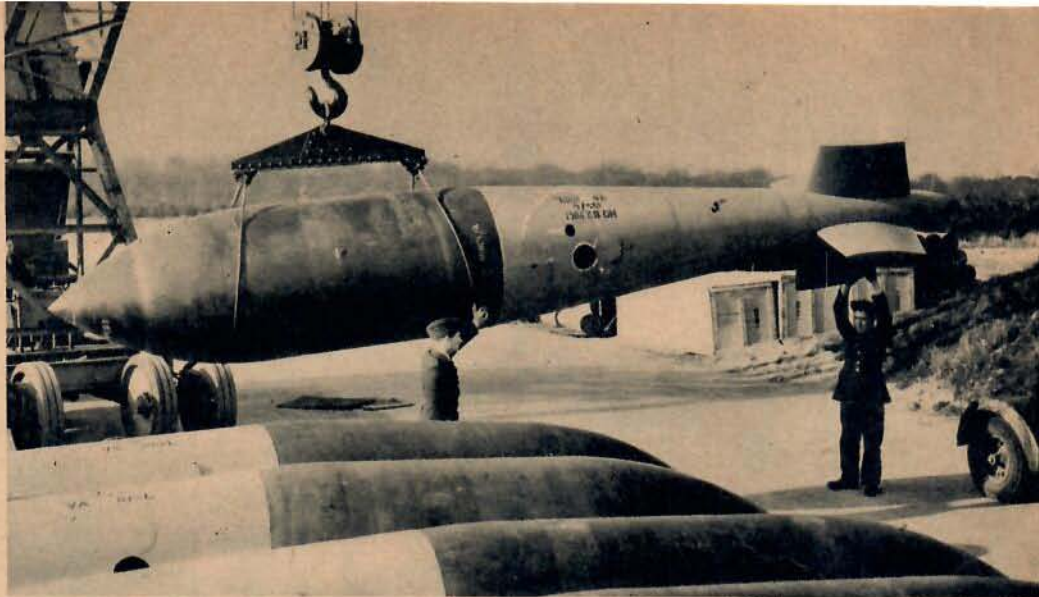
FLYGMOTORER

DIVISION OF
CURTISS  WRIGHT
FÖRST I LUFTEN

Wright Aeronautical Corporation • Paterson, New Jersey, U. S. A.

EXPORT SALES DIVISION: 30 ROCKEFELLER PLAZA, N. Y. 20, N. Y.

Här ses ett nytt foto av den nya engelska 10-tonsbomben, som förut berörts i FLYG:s spalter. Bomben, som i RAF går under benämningen »Storslam», är liksom den ungefär hälften så stora 6-tonsbomben konstruerad av B. N. Wallis och används mot speciellt svår-förstörbara bombmål (bl a en järnvägsviadukt i Bielefeld den 14 mars 1945). »Storslam» är som synes extremt strömlinjeformad och är utrustad med en ny sorts aerodynamiskt mycket fördelaktiga stabiliseringsfenor. Bomben har en längd av 10,79 m och en diameter på 1,17 m samt åstadkommer vid nedslaget en krater med 85 m diameter och 10 m djup. Det hittills enda bombplanet som kan bära denna bomb är en något ombyggt »Lancaster» och man kan anta att bomben även skall användas mot Japan, då buren av det nya brittiska »superbombplanet» Avro »Lincoln».



BOMBKRIGSSTATISTIK Av AVIATOR

Efter det europeiska krigets slut ha allt fler uppgifter blivit synliga rörande händelser och resultat, som tidigare icke släppts ut av sekretessskäl. I slutet på juli publicerade Air Ministry en tabell över Bomber Commands månadsresultat ifråga om fällda bombmängder fördelade på olika slag av mål. En granskning av dessa siffror ger en ganska talande bild av krigets gång. (Se den stora tabellen.)

Den totalt fällda bombmängden växer snabbt från början av 1943, då övergången till fyrmotoriga bombplan var klar. Bombmängden per månad nådde över 5 000 ton första gången i juni 1942, över 10 000 ton i februari 1943, över 20 000 i augusti samma år. I juni 1944 gick man över 50 000 ton och rekordsiffran 67 000 ton uppnåddes i mars 1945.

Ända från 1941 leda industristäderna såsom bombmål. Först våren 1944 fingo dessa lämna plats för andra mål i samband med invasionsförberedelsen. Under vintern 1944—45 blevo de åter mål av första ordningen. De hårdast drabbade städerna voro Berlin 45 000 ton, Essen 36 000, Köln 35 000,

Duisburg 30 000, Hamburg 23 000, Dortmund 22 000, Stuttgart 21 000, Gelsenkirchen 20 000, Mannheim-Ludwigshafen 18 000, Düsseldorf 18 000, Kiel 17 000, Frankfurt a/M 16 000, Hannover 15 000, Le Havre 13 000, Nürnberg 13 000, Bremen 13 000 och Bochum 11 000 ton. Härtill komma givetvis de bombmängder som fälldes av amerikanerna mot samma mål, bl a mot Berlin 23 000 ton.

Marina mål, främst ubåtsbaser, krävde relativt stor uppmärksamhet till våren 1943, då ubåtshotet i stort besegrats. Särskilt början av 1943 krävde koncentration mot ubåtarna. I april 1945 riktades dräpströmmen mot tyska flottan med 6 500 ton.

Minkriget blev av betydelse i mitten av 1942 och kulminerade i maj 1944, då det fälldes 90 minor om dagen.

Trupper voro egentligen icke något mål för Bomber Command, men bekämpades under såväl första som andra slaget om Frankrike. I slutfasen av slaget om Tyskland sattes en avsevärd del av kraften in mot trupp.

Kommunikationerna till lands voro relativt framträdande mål i krigets början, men lämnades 1942—43 åt sido. Våren 1944, då invasionskusten skulle isoleras, fingo de franska prioritet med känt resultat.

Oljemålen uppmärksammades likaledes i krigets början, men fingo därefter ingen högre andel av bombmängden förrän vintern 1945. Oljekriget fördes främst av amerikanerna.

Flygbaser och flygindustrier fingo, utom i krigets början relativt ringa andel av anfallen. Man räknade i stället med återverkningar av anfallen mot städer. Precisionsanfallen mot industrier utfördes i stället av amerikanerna.

Rent militära anläggningar förekommo som mål huvudsakligen våren och sommaren 1944 i samband med invasionen.

Bilden av bombkriget är ofullständig utan amerikanarnas uppgifter. Enligt general Doolittle fälldes 8:e luftflottan på 33 månader 600 000 ton med en målfördelning av

kommunikationer	34 %
flygbaser och -industri	23 %
ubåtsbaser	5 %
oljemål	12 %
övriga industrier	8 %
militära anläggningar och trupper	7 %

8:e luftflottan i England och 15:e i Italien fälldes sammanlagt 1 500 ton 1942, 48 500 1943, 578 500 1944 och 263 000 ton 1945, eller sammanlagt 891 500 ton. Medräknas även de brittiska förbanden i Medelhavet — »taktiska» företag oräknade — blir den totala bombmängden för de västallierade 1 877 500 ton varav 1 125 000 1944 och 454 000 1945, dvs i runt tal 100 000 ton per månad från nyåret 1944 — över 2 ton i minuten dygnet runt i 16 månader.

Härtill komma de bombmängder som fälldes från baser i Medelhavet av briter och amerikaner.

Verkan av bombkriget skall icke närmare behandlas i detta sammanhang. I allmänhet torde både tyska och allierade generaler vara ense om bombkrigets avgörande inverkan. Troligen kommer det att visa sig, vid den tillfriskning som redan börjat efter Tysklands ockupation, att den av anfall på oljeindustri och kommunikationer

(Forts. på sid. 30.)

	BOMBTON		MÅLFÖRDELNING i %							ANTAL MINOR	
	Total	Per mån.	Städer	Trupper	Kommunikation.	Marina mål	Oljemål	Flygind. o. -baser	Militära anläggn.	Totalt	Per mån.
1939	31	8				100					
1940	13000	1100	1	14	17	22	13	17		762	66
1/1—30/4	145	35				20		70			
1/5—31/12	12900	1600									
1941	31700	2700	38		20	28	2	3		1055	88
1/1—30/6	13500	2200									
1/7—31/12	18200	3000									
1942	45600	3800	80			12		3		9574	800
1/1—30/6	20500	3400									
1/7—31/12	25100	4200									
1943	157500	13100	84		2	6		1	2	13834	1150
1/1—31/3		12000				60					
1/4—30/6		13000				12					
1/7—31/12		14000									
1944	525500	43700								17500	1450
1/1—31/3		19400	83		11			2	2		
1/4—30/6		42700	14	20	40	3	3	4	12		
1/7—30/9		58700	18	25	9	2	11	5	25		
1/10—31/12		54400	54	14	15	2	14	1			
1945	181700	45400								4582	1150
1/1—31/3		48800	43	10	14	3	29				
1/4—7/5		35300	7	34	23	19	17	2			
1939—45	955000		45	13	14	5	10	2	7	47300	



En finsk Bristol »Blenheim I» göres startfärdig på en sommarflygbas någonstans.

FINSKA FLYGET I OFFENSIV

I de två föregående artiklarna om luftkriget under de två finsk-ryska krigen (FLYG nr 14 o 15/1945) har vi försökt ge läsaren en ungefärlig bild av de ryska och finska luftstridskrafternas resurser vid krigsutbrottet, och därför kan vi nu övergå till krigshändelserna.

I juni 1941 tilltog den politiska spänningen i öster för varje dag som gick och den 22/6 1941 var kriget mellan Tyskland och Sovjetunionen ett faktum. I Finland hoppades säkert mängden att landet inte denna gång skulle bli indraget men hoppet sveks och åter tjöt sirenerna, när ryska flygplan flög in över gränserna.

Men nu var situationen en helt annan än under vinterkriget. Då kunde ryssarna koncentrera snart sagt obegränsade mängder bombplan och jaktplan enbart mot Finland, nu måste Sovjetunionen samtidigt bekämpa Tysklands då ännu övermäktiga och moderna luftflotta. Att detta underlättade det finska luftförsvarets verksamhet blev genast uppenbart. Under vinterkriget dånade dagligen hundratals bombplan fram över Finland, nu uppträdde de vanligen endast

på stor höjd och i små grupper: sex här, aderton där, ibland endast tre. Endast ett större bombangrepp kan antecknas från krigets första dagar: Åbo angreps natten till den 27/6 av ca 100 bombplan. Tretton personer dödades, över hundra trähus blev lågornas rov och Åbo slott blev illa skadat.

Nu blev finnarna i tillfälle pröva sina nya jaktplan. Ryssarna hade ännu inte insatt några nya typer utöver de från vinterkriget bekanta, och i strid med dessa vann det finska jaktflyget en mängd rätt lättköpta segrar. Särskilt de amerikanska Brewsterplanen visade sig vara goda jaktplan med bra flygegenskaper och beväpningen, 2 st 7,62 och 2 st 12,7 mm kulsprutor i flygkroppen, var utmärkt. Den grovkalibriga Colt-Browning kulsprutan visade sig vara ett synnerligen effektivt vapen.

Också Curtiss »Mohawk» var mycket användbara jaktplan, och det gäller även Morane-Saulnier 405, men särskilt den senare versionen av MS 405, liksom MS 406 försedd med en 20 mm akan skjutande genom propellernavet; de första exemplaren av MS 405, som kom till Finland under vinterkriget, var nämligen endast utrustade med 2 st 7,6 mm ksp.

Fiat G 50 eff sorgebarn

Däremot var Fiat G 50 i stort sett ett sorgebarn. Vintertid var planet mycket svårt att landa på snö, även om fältet var omsorgsfullt vältat, och på sommaren hade motorn en tråkig benägenhet att suga i sig damm och sand så att lagren förslets och motorn blev obrukbar.

Två stycken jaktplan av typ Morane Saulnier MS 406 med en Hispano Sulza Y-31-motor på 860 hk och 475 km/t maxhastighet. Beväpning 1 st 20 mm motorkanon och 2 st 7,6 mm ksp.



Också den gamla trotjänaren Fokker D XXI gav sig på nytt med glatt mod i striden.

Vid landfronterna förlöt slutet av juni och största delen av juli utan större krigshandlingar, det var främst patrullverksamhet. Flygspaningen visade, att ryssarna inte förde fram några större reserver — men bakom den finska fronten var förberedelserna för offensiven i full gång. För att förhindra motståndarens flyg att få en inblick i denna verksamhet koncentrerades jakten nästan helt till fronterna och luftvärnsartilleriet fick svara för hemortens försvar. Vid fronterna utkämpades dagliga luftstrider mot ryska jaktförband. Den 29 juli kunde högkvarteret meddela att finska flygare och luftvärnet intill den 27 juli nedskjutit 191 ryska flygplan.

Det finska bombflyget var inte heller överksamt. Ungefär vid samma tid meddelade nämligen högkvarteret, att ryssarnas järnvägslinjer, transport- och pansartåg, marsch- och bilkolonner, förläggningar och konvojer blivit verksamt bombade och beskjutna. Järnvägslinjerna avbröts titt och tätt genom fullträffar, tåg bringades att spåra ur, kolonner skingrades och bilar, tåg och stridsvagnar sköts i brand. Färderna utsträcktes långt österut, där bland annat flygplatser vid Murmanbanan bombades.

Ett tamt krig...

Men ryssarna svarade med samma mynt. Ryska bombplan uppenbarade sig på de mest vitt skilda orter i Finland. Mest var det fråga om störmingsbombning av enstaka plan eller mindre grupper men över huvud taget hade nog befolkningen på hemorten i Finland den uppfattningen, att detta nya krig var bra tamt jämfört med vinterkriget.

Vid månadsskiftet juli—augusti vidtog så den finska offensiven. De ryska trupperna försvarade sig tappert och förbittrat men den ryska krigsledningen kunde just då inte avdela tillräckliga reserver för att möta anfallet och den finska framryckningen tog fart. Flyget ingrep effektivt i striden. Bomber fälldes mot artilleriställningar, jaktplanen besköt markhål och skyddade de egna truppernas rörelser. Var de finska flygplanen än rörde sig över motståndarens område möttes de av intensiv luftvärnseld, och de ryska jaktplanen — mest I-153 och I-16, tvekade aldrig att uppta striden. Men så un-



En finsk Dornier Do 17Z — en utveckling av Do 215 och försedd med 2 st Bramo Fafnir 323-motorer på vardera 985 hk. Bevapning 6 st rörliga 7,9 mm ksp, bomblast 1 ton.

derligt det än kan låta hade det finska flyget då åtminstone kvalitativt överlägsenhet i luften.

Framryckningsperioden blev en mycket provande tid särskilt för det finska flygets markpersonal. Efter hand som fronterna flyttades framåt måste nya flygfält tas i bruk. Under mellankrigsperioden hade ryssarna både på Karelska näset och norr om Ladoga byggt en massa nya flygplatser, men när de erövrades av de finska trupperna fanns i regel endast själva fältet kvar och det var dessutom oftast minerat. Allt måste byggas upp på nytt och det gick självfallet inte i en handvändning. Telefonledningarna måste dras, depåer byggas för bränsle, ammunition och bomber. Besättningarna och markpersonalen bodde i tält och primitiva baracker och flygplanen stod un-

der bar himmel. Mekanikerna arbetade i strömmande regn och brännande sol, och de utförde faktiskt ett så utmärkt arbete att det skulle förtjäna ett särskilt kapitel.

Finska högkvarterets rapport den 9/8 1941 anmälde bl a: »Offensiven har framgångsrikt understöts av tungt artilleri och huvuddelen av våra luftstridskrafter.»

Offensivens finska resultat

Den 13 september meddelade högkvarteret bl a: Under tiden från den 25 juni till den 11 sept. har våra jaktplan och vårt luftvärn nedskjutit följande fientliga maskiner:

Bombplan	120 st.
Jaktplan	281 »
Spaningsplan o. a.	23 »
Spaningsballonger	5 »
	<hr/> 429 st.

Självfallet avlöpte detta fälttåg inte utan förluster för finnarna. Ett överraskande litet antal plan förlorades dock i luftstrid, men skador på och förlitning av materielen kunde inte undvikas.

Men vad gjorde då tyskarna i Finland under denna tid? Frågar sig kanske många. Ja, vid de fronter som hölls av finnarna såg man dem inte. Längst norrut var de dock i livlig verksamhet och invånarna i Helsingfors kunde se deras transportplan komma och gå. Men det var ungefär allt.

Så småningom avstannade framryckningen och fronterna stelnade i ställningskrigets enahanda. Men flyget måste ständigt vara på vakt.

En finsk Fokker C 10 göres startklar för ett väpnat spaningsuppdrag. Den kunde ta 200 kg bomber under vingarna och hade en fast och en rörlig 7,6 mm kulspruta.



EKORADIO EJ LÄNGRE HEMLIG

Av amerikanska censuren delvis frigivna fakta om några av de anordningar med vilkas tillhjälp Royal Air Force (RAF) besegrade fienden i försvarsstriden samt genom jakt- och bombanfall.

Endast med yttersta försiktighet lättar de allierade på den sekretess, varmed de förstått att omgiva sitt hemliga vapen nr 1 Radar som det kallas i USA (ordet är bildat av de första bokstäverna i Radio detection and range system), Radio-location som det kallades den första tiden i England och Ekoradio som det döpts till i Sverige. Emellertid synes USA:s och Englands censurmyndigheter ha råkat en smula i otakt, i det att USA-pressen plötsligt fått tillstånd publicera diverse intressanta fakta om Radar. Samtidigt som den engelska tidskriften FLIGHT uttrycker sin förvåning över detta sakernas tillstånd skyndar den sig att begagna tillfället att publicera de uppgifter, som i England alltjämt är strängt censurerade men som öppet kan tas från den amerikanska pressen.

Vad är Radar?

Radar är ett allmänt begrepp, som täcker alla former av anordningar för identifiering och orientering, vilka grundar sig på radioelektronik. Det finnes ett avsevärt antal dylika anordningar, som alltjämt icke kan avslöjas. Men, emedan grundprinciperna för deras verkningssätt är gemensamma för dem alla, ger beskrivningen av hur en anordning verkar i princip besked även om de övrigas funktion.

I korthet kan Radar definieras som en

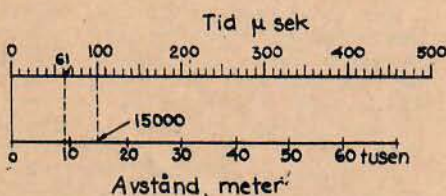
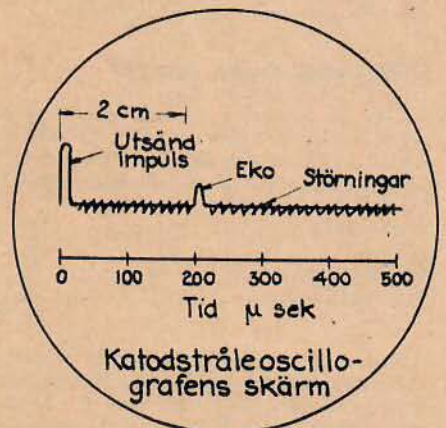


Fig 2. Utsända och reflekterade (eko-) impulser, som framträder på katodstrålerörets skärm, kan avläsas mot en tids-avståndsskala för avståndsbestämning. Diagrammen är reproducerade från Electronic Industries N. Y. Tiden i mikrosekunder.

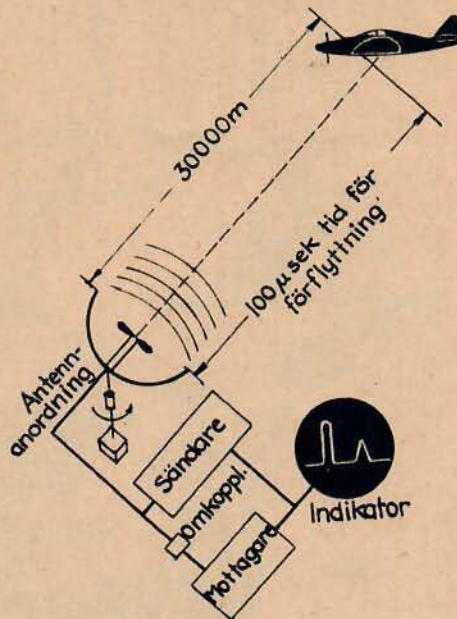


Fig 1. Principskiss visande ett Radarsystem under riktningssökande och åskådliggörande sammanhanget mellan tiden för radiovägens förflyttning och avståndet till ett föremål.

tillämpning av kända fenomen och anordningar inom radiotekniken och elektroniken, för att lösa de allmänna problemen vid avståndsbestämning i en tredimensionell rymd mellan en spanande, registrerande station och ett föremål, som äger förmåga att reflektera radiofrekvent energi.

De kända fundamentala egenskaper som utnyttjas hos radiovägarna är dels deras konstanta hastighet i rymden, dels den reflektions- eller eko-verkan, som är speciellt utmärkande för de utrakorta vägorna (Ultrahöga frekvenserna).

Två system

Utän att tränga alltför djupt in i vart och ett av systemen kan man konstatera att det i huvudsak är två metoder för Radar, som använts, antingen var för sig eller tillsammans.

Det ena systemet baserar sig på Dopplers princip. Detta betyder att den kontinuerligt utsända spanande radiovägen stöter mot målobjektet, varvid detta reflekterar en del av vägens energi och vägens skenbara frekvens ändras.

I spaningsstationens mottagningsutrustning mätes skillnaden i frekvens mellan den utsända och den reflekterade vägen, varigenom målobjektets hastighet kan bestämmas. Då de frekvenskillnader är mycket små lämpar sig denna metod bäst för mätning av stora hastigheter.

Det andra systemet grundar sig på att den utstrålade radiovägen impulsmodulerats och att de reflekterade impulserna kan indikeras mot en tidsskala.

Den radiofrekventa energien utsändes i form av impulser med kort varaktighet från 1 (en) till 50 mikrosekunder (miljondels sekund) och impulsen måste upphöra, innan den reflekterade impulsen återvänder och motas. Den utsända och den reflekterade impulsen kan då särskiljas och med

hjälp av en tidsskala, mot vilken impulserna göres synliga på ett katodstrålerörets skärm i form av »toppar», kan avståndet till målobjektet bestämmas.

Tid och avstånd

En väsentlig egenskap hos Radar är förmågan att omvandla tidsintervaller till avstånd. Detta baserar sig på att radioenergi som utstrålas i rymden rör sig med konstant hastighet och på att när vägen stöter mot ett föremål återstrålas en del av densamma utan tidsförlust.

Radiovägens hastighet är lika med ljusets nämligen 300 000 km/sek eller 300 meter/mikrosekund. Av fig 1 framgår, att om en impuls på 1 (en) mikrosekund utsändes, skulle det ta 100 mikrosekunder för impulsen att nå ett föremål på 30 000 m avstånd. Eftersom reflexen skulle ta samma tid för återfärden, skulle den totala tiden mellan utsändning av och mottagning av impulsen bli 200 mikrosekunder. Emedan den totala tiden indikeras på katodstrålerörets skärm är det vanligt, att kalibrera av-

AB FLYGLEVERANSER

Försäljningslista

Miles Falcon, 130 hkr GPM.

Gångtid c:a 1 793 tim.

I mycket gott skick.

Luftvärdighetsbevis 12 mån.

Tiger Moth (havererat).

Säljes i befintligt skick.

Kan inspekteras hos Svensk Flygtjänst, Lindarängen.

Reservdelar till Tiger Moth (nya).

Fjäderben, hjulaxlar, stag m. m.

Motorer.

3 st. Pratt & Whitney, total gångtid 2 000—3 000 timmar, varav 2 st. 0 timmar efter grundöversyn.

NYHET!

Vi inneha ensamförsäljningsrätten till Nissafors lastfallskärmar, helt utförda av papper. Dessutom försälja vi

PAK finska fallskärmar, Karhu-flottörer m. m.

Vid behov eller försäljning av flygmateriel och utensilier vänd Eder med förtroende till oss. Offertor sändas på begäran.

Förfrågningar ställas till

AB FLYGLEVERANSER,
Arsenalsgatan 4, Sthlm. Tel. 20 11 41

ståndsskalan efter måttet 150 meter/mikrosekund mellan primär och reflekterad impuls.

I fig 2 visas ett katodstrålerörs skärm, på vilken den spanande vägen och de reflekterade impulserna framträder mot en tids- och avståndsskala, som är elektroniskt graderad. Den primära impulsen och eko-impulsen ger upphov till vertikala toppar på skärmen. Vi antar att katodstrålen rör sig horisontellt (tidsaxeln) med hastigheten 1 centimeter på 100 mikrosekunder och att en impuls med 1 (en) mikrosekunds varaktighet utsändes. Denna impuls kommer att vara 0,01 cm bred på skärmen och under denna tid kommer den spanande vägen att ha avlägsnat sig 300 m från sändaren. Antas nu vidare att målobjektet befinner sig 30 000 m därifrån, så kommer impulsen att nå fram till målobjektet samtidigt som katodstrålen rört sig 1 cm i horisontell riktning på skärmen; vidare kommer katodstrålen att röra sig ytterligare 1 cm, innan reflexen (ekot) mottas, så att intervallet mellan primärtoppen och ekotoppen synbarligen blir 2 cm, motsvarande 200 mikrosekunder. Detta intervall visar, om det avläses mot tids-avståndsskalan, att föremålets avstånd från spaningsstationen är 30 000 m.

Bestämning av höjdvinkel och riktning i horisontalplanet, eller höjd i meter och bäring, är blott ett slags »avstämning». Den spanande vägen utgår från en sändare, som kan vridas till dess maximal signalstyrka indikeras mottagen. Sedan väl maximum bestämts kan rättvisande bäring bestämmas med ledning av exempelvis en vanlig kompass. Om återigen sändaren kan höjas och sänkas i vertikalplanet och därvid maximal signalstyrka erhålles i mottagaren, så kan elevationsvinkeln θ i samband med det kända måttet på avståndet ge föremålets höjd över marken genom ekvationen: höjden = avståndet \times sinus θ . En ytterligare metod att bestämma målobjektets läge består i att utnyttja ett rutnät på katodstråleskärmen (fig 3), på vilket koordinatkorsningar impulserna framkallar lysande punkter, vilkas läge avläses direkt i avstånds- och riktningsskalornas koordinater.

Användning

Radar är grunden till det engelska flygvapnets verksamhet, bokstavligen, i alla dess former.

Utan Radar hade aldrig »slaget om Storbritannien» kunnat utkämpas, bombningen av Tyskland icke kunnat genomfö-

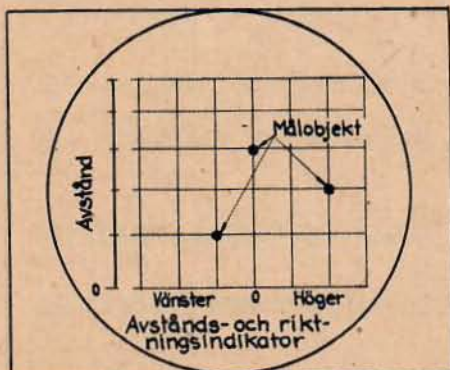
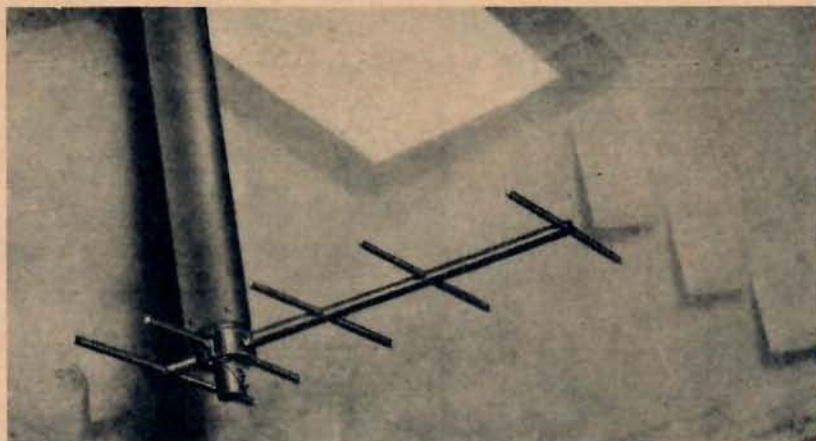


Fig 3. På ett rutnät på katodstråleskärmen framträder målobjektet som lysande punkter, vars lägen är direkt avläsbara i koordinater angivande bäring och avstånd.



Slipshängare eller vad?

Med undantag av Nordensiktet har ingenting höljts i sådan slöja av hemlighet som Radar. Den antenn, som visas på bilden, tillhör en »Helldiver» och används fortfarande inom amerikanska marinens flygvapen men börjar bli gammalmodig. En av dessa »slipshängare» är normalt installerad under varje ving på planet. Från höger till vänster på bilden kan tvärpinnarna beskrivas som: direktor (3 första pinnarna), sändare och reflektor. Hela antennen utsänder eller mottar radiosignaler i den riktning, i vilken den centrala antenntstången pekar. Namnet på denna antenn är Yagi efter dess konstruktör, Hidetsugu Yagi, doktor och professor vid Tokyo Universitet.

ras, ubåtarnas flygbekämpning aldrig varit möjlig.

Utan alla överdrifter torde kunna sägas, att Radar är en av de märkligaste uppfinningar som gjorts.

Som alltid när det gäller tekniska nyheter, som ej faller inom det kändas ram, är det enskilda personers uthållighet, fasta tro och viljestyrka som så småningom driver fram den nyttiga produkten. I fråga om Radar kan även dess tillkomst tillskrivas ett par framsynta och envisa män, nämligen Sir Robert Watson-Watt och Air Chief Marshal Lord Dowding. Den förre var vetenskapsman och lyckades omsätta sina idéer i praktiken och skapa den erforderliga apparaturen.

Den senare var flygofficer och hade den för en militär så oskattbara förmågan att kunna gestalta ett nytt sätt att leda krig i luften genom att använda denna nya och okonventionella apparatur. Ett land som vill ha ett kvalitativt högstående försvar måste utarbeta egna metoder baserade på inhemska idéer och ej blott kopiera utländska framsteg, ty hur snabbt detta senare än sker, sker det dock i efterhand.

Till att börja med var användningen av Englands jaktförsvar helt beroende av stridsledningen från markstationen, där tack vare Radar-spaning stridsläget i luften kunde följas momentant och läget av de egna och fiendens flygplan kunde direkt indikeras. Med ledning av Radarspaningen gavs order direkt på radiotelefoni till jaktförarna. Härigenom kunde varje fördelaktig situation utnyttjas och fientliga undanmanövrar omedelbart föranleda ändrade order till de egna förbanden. Utan denna form av operativ ledning kunde icke »de få» ha lyckats. Senare skapades utrustning för flygplan, varigenom de engelska nattjaktplanen kunde upptäcka, förfölja och anfälla de tyska nattbombarna med sådan framgång, att nattraiderna måste upphöra.

Fig 4. »Radarhorn» på en tysk Junkers Ju 88 använd som nattjaktplan. (Foto: Welshaupt.)

Detta är emellertid blott två användningar av Radar. Det finnes dessutom anordningar varigenom flygplan kan skilja på vän och fiende i mörker. Ytterligare finns apparatur med vars hjälp bombing nattetid genom moln kan genomföras med större precision än under dagsljus och goda siktförhållanden med direkt visuell metod. Till sist finns även den utrustning, varmed engelska flygplan upptäckte u-båtar och fientliga fartyg på haven och sålunda kunde bekämpa dem genom mörker och dimma.

J. H. K.



NORDHOLM STAL...

Forts. fr. sid. 20

bar, som är beredda att sätta i gång med detsamma. Bristen på flygplan är emellertid stor. Exempelvis kan nämnas att vi bara har ett enda Olympia-plan. Klubbarna har emellertid gått in för att bygga SG-38 och Grunau Baby. Dessa plan är de robustaste och bästa för elevutbildningen. De här tävlingsdagarna på Alleberg och i Örebro har varit oss till stor nytta och vi har varit som svampar när det gäller att tillgodogöra oss alla erfarenheter. Nu reser vi tillbaka för att börja med organisationen av Danmarks segelflyg.

Slutligen dök vi på fanjunkare Meijer för att höra hans synpunkter på tävlingarna: — En bättre ort än Örebro lär man väl inte kunna finna i vårt land. Västkustvindarna hinner torka innan de når dit och höjsträckningarna runt staden håller luften i ständig rörelse. Dessutom är det en stor fördel att själva tävlingsplatsen ligger så nära staden. Det känns inte så isolerat då. Tävlingarnas genomförande har också varit det allra bästa och det enda jag har att anmärka på är de alldeles för höga priserna som tillämpas för förläggning och mat. Min största behållning av tävlingarna (och där tror jag att jag talar i flertalets namn) är bekantskapen med Fred Nordholm. Det var en verkligt trevlig grabb och man kände att han visste vad han talade om när det gällde segelflyg. Summa summarum: Bättre såväl tävlingsplats som tävlingsregler kan man inte önska sig och jag hoppas att vi får återkomma till Örebro nästa år.

Örebro tycks tydligen ha blivit populärt som tävlingsort och samtliga tillfrågade instämde till alla delar med de föregående vad beträffar staden.

Slutresultatet av tävlingen blev som förut nämnts att Västerås flygklubb vann och därmed får sin första inteckning i den nyinstiftade Tempo-pokalen. Eftersom inte Norrköping vann tävlingen har också Stockholms segelflygklubb för alltid plockat hem Luftfartsinspektörens vandringspris. (I detta

sammanhang kan det också vara på sin plats att nämna att det klart visat sig att Örebro flygfält är stort nog att ta emot större flygplan för en eventuell framtida flygtrafik. J 9:an som kom på flygdagen och har ganska lång landningssträcka stannade med god marginal till kanten.)

Slutresultaten för tävlingen är följande:

- 1) Västerås flygklubb (Fred Nordholm och Arne Lind) 497,46 poäng.
- 2) F 6 (överfurir Ramström och furir Nilsson) 428,87 poäng.
- 3) Aeroklubben i Göteborg lag 1 (Anders Johansson och P. O. Norrby) 337,40 p.
- 4) F 10 (fanjunkare Meijer och furir Nielsen) 327,10 poäng.
- 5) F 13 (fanjunkare Danielsson och vicekorporal Fritiofsson) 290,21 poäng.
- 6) F 16 (furir Silfberg och furir Berglund) 278,68 poäng.
- 7) F 4 (sergeant Zidén och överfurir Johansson) 268,49 poäng.
- 8) Stockholms segelflygklubb lag 2 (T. Löf och E. Andersson) 261,06 poäng.
- 9) F 5 (fanjunkare Wettemark och furir Lund) 255,24 poäng.
- 10) Halmstads flygklubb (R. Abelin och G. Brenkner) 243,71 poäng.

RYSKA TRAFIKFLYGET

Forts. fr. sid. 13.

äggkläckningsapparater, kycklingar, reservdelar för motorer o. s. v.

Slutligen får man inte glömma bort, att det inom de olika unionsrepublikerna och nationella områdena även existerar tiotals lokala flyglinjer, vilka fraktar post, tidningar, reservdelar för jordbruksmaskiner o. s. v. Sålunda är t. ex. i Ukraina de flesta distriktcentralerna luftledes förbundna med de olika städerna. Det civila flyget uppehåller kontakten med Sibiriens guldgruvor, transporterar sällsynta metaller, utrustningar för elverk på svåråtkomliga platser o. s. v. Dessutom måste man till sist framhålla flygets betydelse för bekämpandet av tropiska sjukdomar som malaria, skadeinsekter, skogsbränder o. s. v. För malarians bekämpande har åtgärder vidtagits på ett område som f. n. omfattar ett

(Forts på sid. 37.)

FLYGARE!

Vid behov av TOILETTARTIKLAR
vänd Eder till

FÄRGHANDELSBOLAGET

(Bertil Andersson)

F A L K Ö P I N G

Tel. 5 67 Staden Tel. 5 91 Ranten

Bil & Motor

Nils Erikssonsgatan 12

Tel. 14 14 - Falköping

Bilreparationer alla slag

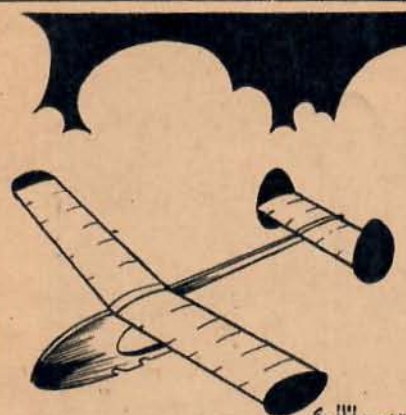
utföres av fackutbildad personal



VID BESÖK I SUNDSVALL
INTAG EDRA MÅLTIDER PÅ

Stadshusrestaurantens
trevliga sommarveranda

GOD MAT · MUSIK · Tel. 3430, 4430



En liten modell

POLLUX

Sommarens modellflygplan!
Lättbyggd — välflygande — billig!

Skaffa Er byggsatsen POLLUX och bygg den trevliga, välflygande modellen. POLLUX är mycket lättbyggd och har bl. a. använts som enhetsmodell vid Aero-klubbens modellflygkurser. POLLUX spännvidd är 620 mm. Massiv kropp med bom samt vinge och stabilisator i fackverkskonstruktion.

POLLUX samt all slags modelltillbehör finnes hos alla välsorterade varuhus, bok- och pappershandlar, järn- och leksaksaffärer.

Pris endast
kr. 2: 75
inkl. oms.

Annons
nr F 305



De är
tillbehören!

AD ALGA

Från
eller Aktiebolaget ALGA, Värtav. 55, Sthlm
rekvirerar undertecknad st. byggsats
POLLUX till pris kr. 2: 75, flaska llm
å kr. 0: 95, flaska röd färg å kr. 0: 95
samt st. balsakniv å kr. 1:— att
sändas mot postförskott till

Namn

Adress

Postadress
Skriv tydligt med blyerts! Flyg 16

FLYGNytt

från ALLA FRONTER

XCG-10 A och XCG-16

Två nya amerikanska lastglidplan har nyligen offentliggjorts. Den största, Laister-Kaufmann XCG-10 A eller »Trojan Horse», som den också kallas, undergår f. n. provflygningar på USAAF:s speciella provflygfält Wright Field. XCG-10 A är avsedd att bogseras antingen efter en C-54 eller en »Flying Fortress» och kan bära 6 ton last eller 42 fullt utrustade soldater. Utmärkande för båda planen är att de i motsats till tidigare konstruktioner är byggda helt i trä med indragbart trehjulstätt. Det 9 m långa, 2,1 m höga och 2,5 m breda lastrummet på XCG-10 A gör det möjligt att transportera en 2,5 tons truck eller en 15,5 cm haubits. Ett fyrmotorigt bogserplan kan utan svårighet »pick-up»



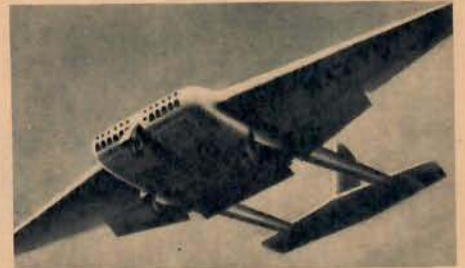
LOCKHEED »LIGHTNING» i tvåsitsig version har fått en ny nos (ovan) med plats för en bombfällare. Versionen används som ledarplan vid precisionsbombning från låg höjd och tar 1.800 kg bomber under vingarna.



USA:S TVA NYASTE lastglidplan. Här ovan den väldiga Laister-Kaufmann XCG-10A »Trojan Horse» (Trojanska hästen), som tar 42 fullt utrustade soldater ombord. — T h General Airborne Transports XCG-16.

starta en XCG-10 A med full last. »Trojan Horse» har en spännvidd på 32 m och en längd av 20,42 m.

Det andra lastglidplanet — XCG-16 — är byggt av General Airborne Transport Inc. och konstruerat av den kände segelflygkonstruktören Hawley Bowlus. XCG-16 är något mindre än XCG-10 A och tar blott 5 ton »betalande last». Den är byggd enligt principen »flygande vinge» och har i likhet med XCG-10 A trehjulstätt. XCG-16 har en spännvidd på 27,96 m och en längd av 14,70 m. Vingens mittsektion, som erbjuder stora lastutrymmen, är delad i två sektioner, vardera 4,57 m långa, 2,1 m bre-



da och en max-höjd av 1,52 m. I varje lastsektion kan transporteras en »jeep» eller en 75 mm kanon. En XCG-16 blev nyligen bogserad över amerikanska kontinenten från Oxnard i Kalifornien till Clinton Countyfältet i Iowa, där provflygningar fortfarande pågår.

PROTOTYPEN, TILL ARADO AR 240, det tyska spanings- och jaktbombplanet, som i serieversion tidigare presenterats i FLYG, ses här nedan. Den här presenterade versionen skiljer sig från tidigare publicerade främst därigenom, att den har en annan kabin samt saknar det typiska stabiliseringsfenorna på den långt utdragna stjärtkonen. Det är detta som gjort att de allierade anse detta vara en prototyp, som senare förbättrats ifråga om flygegenskaperna genom tillägg av »stjärtkonfenorna». Den fyrbladiga propellern har ovanligt liten diameter.



FOCKE-WULF FW 190 har i likhet med de allierade jaktplanen Hawker »Hurricane», North American P-51 »Mustang» samt Lockheed P-38 »Lightning» även byggts som tvåsitsigt övningsjaktplan, som ses nedan i v fotograferad i Danmark. General Eisenhower har f ö som allierad överbefälhavare i Europa bl a haft en tvåsitsig »Mustang» för privat bruk.

NORTH AMERICAN XB-28 heter nedanstående prototyp till medeltungt amerikanskt bombplan, som aldrig seriebyggdes. Typen provflögs första gången 1942 och var det första amerikanska flygplan, som utrustades med de nya fjärrstyrda kaptornen.



CYCLEWELD . . .

Forts. fr. sid. 19.

björk eller valnöt. Denna kan sedan på vanligt sätt limmas på sådana ställen där bultar skall anbringas, t. ex. vingrotsbeslag.

För närvarande finns två slag av konstharts som används för »cyclewelding». Det ena kan sammanfoga alla slag av material utom gummi. Det andra sammanfogar varje slag av material med gummi. Processen är lätt arrangerad eftersom endast relativt låga temperaturer erfordras och trycket endast behöver vara så högt att garanterad anläggning mellan delarna förefinns.

Förutom ovanstående två typer av konst-

harts produceras för närvarande ett *filmlim* som väntas få stor betydelse för reparationer under primitiva förhållanden.

Dessutom finns även en metod som kallas »cyclebonding» och som innebär att konsthartset stryks på en metall-del och uppvärms. Därefter kan mot den bestrukna ytan limmas trä medelst karbamidharts eller kasein.

Intill hösten 1943 hade sammanlagt 30.000 metall-delar och 20.000 trädelar framställda enligt »cycleweld»-metoden framställda i USA och amerikanska flygvapnet hade godkänt 55 typer av flygplandelar för framställning medelst denna metod.

Hemligheten med »cyclewelding» skall vara den att konsthartset i härdat tillstånd har plastisk eller elastisk konsistens, var-

igenom de olika materialens »samarbete» under påkänningar blir oberoende av deras inbördes olika elasticitetsegenskaper.

Enligt uppfinnaren Saunders uppfattning kommer »cyclewelding» snart att medge den idealiska konstruktionen, d. v. s. två skikt sammanfogade med »cycleweld», det ena för att erhålla låg vikt, det andra för styrkan, såsom t. ex. metall till trä eller konstharts till trä eller metall. »Cyclewelding» kommer att tillåta konstruktioner, på vilka man ställer de högsta krav i fråga om hållfasthet, låg vikt och isolerande egenskaper. G. S.

BOMBKRIGSSTATISTIK

Forts. fr. sid. 23.

försakade oljebristen varit ett av de svåraste hindren för den tyska krigsmaktens motståndskraft. 1000-tals flygplan utan bensin påträffades i flygbaserna.

Förlusterna under bombkriget voro betydande, ehuru relativt sett i starkt avtagande mot krigets slut. Bomber Commands förluster voro genomsnittligt:

1941	2,5 %
1942	4 %
1943	3,7 %
1944	2,2 %
1945	1,1 %

Den fällda bombmängden per förlorat flygplan växte från 35 ton 1942 till 70 ton 1943, 200 ton 1944 och 300 ton 1945.

I krigets början flögo Bomber Commands flygplan enskilt och varje natt mot flera mål. Utrustningen var sådan att noggrann navigering och fällning under mörker icke var möjlig. Verkan blev ringa. Landets främsta forskare och tekniker sattes då på att förbättra utrustningen och deras arbete började bära frukt 1942.

De relativa förlusterna minskades först genom koncentration i anfallen. 1943 nådde man upp till 800 fpl på en halvtimme, 1944 till 1800 bombplan på 20 minuter. Den största förlusten inträffade vid Nürnberg den 30/3 1944, då 96 bombplan av 800 förlorades på en natt. Därefter infördes eskort av Mosquitoplan, som lyckades minska nattjaktens verkan. Överhuvudtaget pågick hela tiden en ständig växelverkan av taktiska och tekniska medel och motmedel.

Amerikanernas förluster i bombkriget framgår av uppgiften att 8:e luftflottan förlorade 44 000 man.

Bomber Command förlorade under hela kriget 9163 bombplan och 47 000 man. Sammanlagt förlorade RAF i Europa 16 385 flygplan (Fighter Command 3 558, 2:a luftflottan 2 185, Coastal Command 1 479). Personalförlusterna för RAF blevo c:a 110 000 man. Amerikanerna i Europa förlorade 10 247 bombplan och 5 700 andra plan.

Sir Arthur Harris, chef för Bomber Command sedan 1942, den man som varit närmast ansvarig för den väldiga förstörelsen i Tyskland och för de offer som landets bästa ungdom fått betala yttrade vid sitt besök i Sverige bl a:

»Bombanfallen voro under flera år vårt enda sätt att föra in kriget över Tyskland. Vi gjorde dem för praktiska syften. Att hämnas i krig är att slösa med tid. Jag hoppas att folken nu skola inse krigets gagnlöshet och ägna sig åt fredligt arbete. Vi stå vid en korsväg där det gäller att välja mellan vägen till framsteg och vägen till förstörelse.» 30/7 1945.



IRVIN FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

STHLM S TEKNISKA INSTITUT CENTRUM

DAG- & AFTONSKOLOR

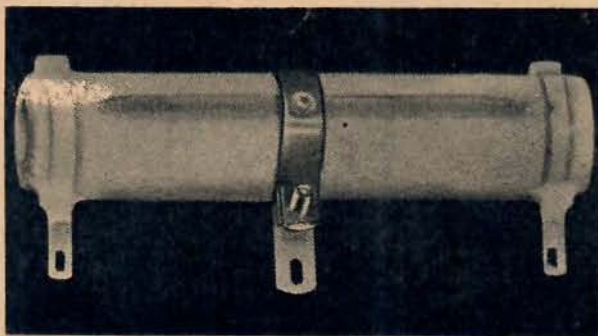
KUNGSGATAN 32

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt

Inspektion: Professor Emil Alm, Major Einar Råberg (för elevkåren)

Ingenjers- o. verkm.-uth. fr. folkskola, real- o. studentexamen. Fackavd.: Verkstadstekn., motortekn., flygtekn., värme o. sanitet, elektroström, radio o. svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier. Avgiftsändr. för obem. Prosp. sändes. Anmäl i tid! Upprop 20 augusti. Exp.-tid 10—19. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civ.-Ing., Rektor



VITROHM

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

Generalagent

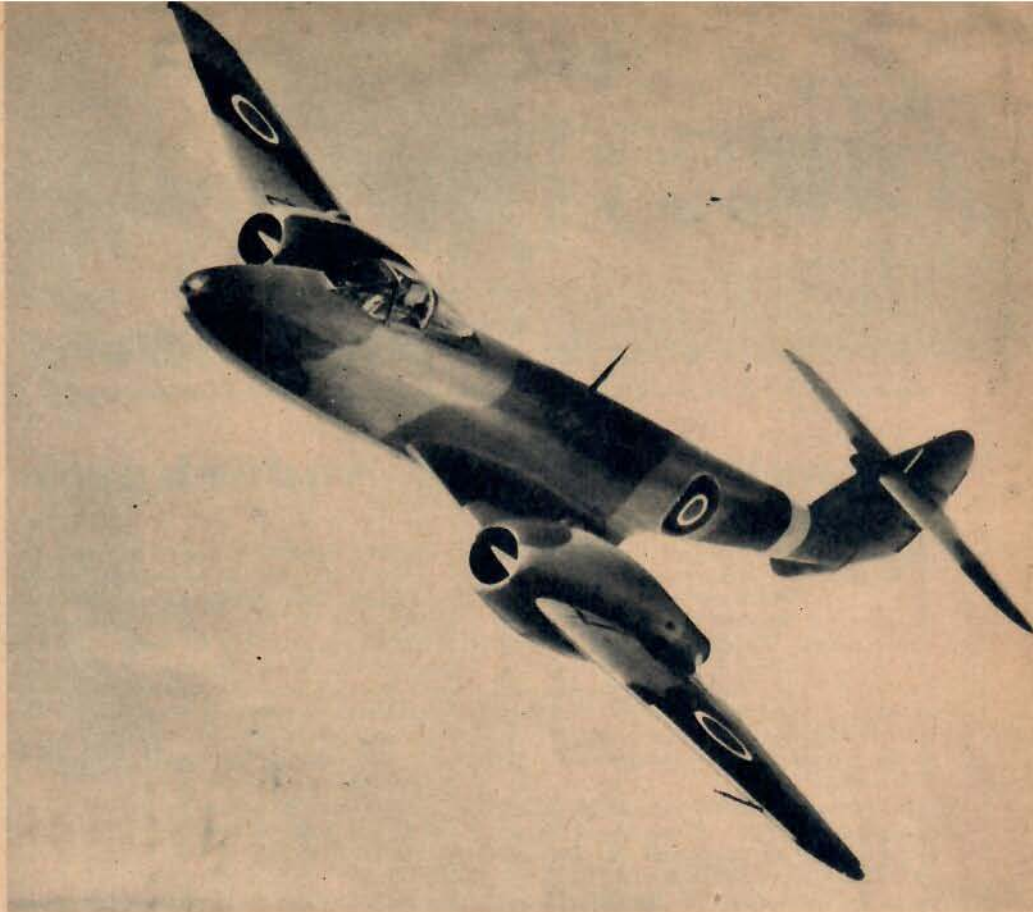
ULRICH SALCHOW

STOCKHOLM - Tel. 10 77 84

Grossist:

UNIVERSAL IMPORT A.-B.

Stockholm, tel. 33 38 18



REAKTIONSJAKTPLANET GLOSTER "METEOR"

GLOSTER »METEOR», som presenterades i förra numret av FLYG kommer här i tre nya bilder, av vilka de två t v här ovan nått oss från Danmark. »Meteor» är utrustad med 2 st reaktionsaggregat av typ Rolls-Royce »Welland» eller »Dervant», baserade på Air Commodore F. Whittles konstruktion och byggda i samarbete med Power Jets, Ltd., British Thomson Houston Co., Ltd., och Rover Co., Ltd. Stabilsatorn har av nödvändighets skull placerats så högt upp på fenan att sidrodret måste delas som på det svenska sportplanet BHT-1. Stabilsatorn skulle annars, på grund av den heta utstrålningen bakom reaktionsaggregatet förstöras. Det var just vad som hände med fenan på Heinkel He 111, då tyskarna försökte montera en V-1 på flygkroppens översida. »Meteors» maxhastighet är ännu inte officiell men det har tidigare nämnts att den är något över 600 miles, d v s c:a 1000 km/t. Beväpningen består, som tidigare omtalats, av 4 st fasta 20 mm Hispano-akan i nosen. Det lilla hålet mitt i nosen, som påminner om en ksp-mynning, är en ksp-kamera. Spännvidden är icke 13,71 m, som på grund av en oförlitlig källa uppgavs i förra numret av FLYG, utan 13,11 m. Längden är som uppgavs i nr 15 12,5 m, höjden 3,96 m, och vingytan 28,74 m². »Meteor» är en direkt utveckling av den tidigare E. 28/39, det enmotoriga experimentjaktplanet, som konstruerades 1939 av W. G. Carter vid Glosterfabriken. Den nya »Meteor» flög för första gången 1943 och har framför allt använts vid bekämpandet av V-1:orna, eller Fieseler Fi 103 som de även benämnes. Till frontinsats kom »Meteor» inte förrän i början på april detta år.



SPITFIRE L.F.XVI (t v och nedan) är den hittills senaste versionen av »Spitfires». Den är avsedd som attackflygplan och skiljer sig från Mk. XIV genom att den bl a har »tear drop» kabin och avklippta vingpetsar. Motorn är en Packardbyggd R.E. »Merlin 66», även kallad 266, med ökad effekt. Beväpningen består av 2 st 20 mm akan och 2 st 12,7 mm ksp i vingarna. Mk. XVI kan även ta en 114 kg:s bomb under vardera vingen. En extra bränsletank rymmande antingen 200 eller 400 lit kan apteras under kroppen. Denna »amerikaniserade» version av »Spitfire» kom i stort antal till användning i slutfasen av Tysklands fullständiga nedkämpande. Bilderna är tagna på Kastrup och på den nedre ses i bakgrunden »Spitfire XIV».



RAF-NYTT



Han är ändå lugn
ty han har sina
flygförsäkringar
i

GOTHIA

anslutet till

Städernas Försäkringsbolag



F 15-glimtar. T v en av kasernerna och t h det av grushögar ännu delvis skyddat kanslihuset.

Mönsterflottilj i Söderhamn

När Kungliga Hälsinge flygflottilj den 1 juli i år officiellt kom till världen som F 15 i Söderhamn var den hemlös — till stor del beroende på metallkonflikten, som hindrade flottiljbyggnationens planliga genomförande. Bortåt 400 man arbetar emellertid i dag febrilt på färdigställandet av samtliga byggnader, vägar och ledningar ute vid flottiljområdet vid Östansjö i Söderala socken, några kilometer söder om Söderhamn.

Nyutnämnde flottiljchefen, överstelöjtnant Gösta Seth, har trots de uppskjutna inflyttningsmöjligheterna installerat sig jämte cirka 30 mans personal i Söderhamn, där man från några tillämnade flygarbostäder inne i staden f. n. sköter såväl förberedande som konstant organisationsarbete. I oktober tror man sig kunna bereda plats åt cirka 300 man av flottiljpersonalen, och vid jultiden torde flottiljen vara helt uppsatt och färdig.

Med överstelöjtnant Seth som ciceron har FLYG varit i tillfälle att bese flottiljområdet, som ligger inbäddat i leende hälsingenatur, och till vilket en praktisk autostrada byggs från Söderhamn. Det 125 har stora, gräsbevuxna flygfältet är helt färdigt men kan på grund av nysådden ej tas i bruk i större omfattning förrän sommaren 1946. De flesta av det 30-tal byggnader, som planerats, är också till det yttre nästan färdiga, men värme- och avloppsinstallationerna har låtit vänta på sig och därför försorsakat stopp även i den övriga inredningen. Det stora byggnadsområdet genomkorsas av sammanlagt 1.700 meter långa avloppsledningar, vars nedläggningsgropar ännu ej fyllts igen. Det är detta förhållande som gör att området ser mindre färdigt ut än det i själva verket är.

Det har tydligen varit mycket arbete där ute. För enbart flygfältets iordningställande erfordrades över 40.000 billaster matjord. Genom en 3 km lång rörledning pumpades 10.000 kbm upplöst lera till fältet, vars sand därigenom stabiliserades efter 5 à 6 gångers harvning och vältning. Røjningen för byggnaderna har också fordrat mycket arbete, men besvärligast har kulvertgroparna varit. Till utloppet har åtgått 3.000 meter avloppsledningar.

Cirka 14.000.000 kronor har hittills anslagits till arbetena vid flottiljen vid Östansjö — flygfältet slukade 3 milj., byggnaderna och diverse anläggningar resten. För detta får man emellertid i gengäld en mönsterflygflottilj så vitt skild från kasernunknhet som tänkas kan. Det blir 150 meter långa hangarer, ett hypermodernt sjukhus, en extrafin stor och ljus matsal med elkök och stora kylrum, »kaserner» med högst 8 man i varje logement, kanslihus och högkvarter med flygledartorn, verkstadsbyggnader och mässar. Kort sagt allt som skall till för att göra en flottiljförläggning effektiv och för att F-femtonarna skall trivas.

Storartad älskvardhet

— Söderhamn och Söderala har varit utomordentligt tillmötesgående mot oss, bedyrar överstelöjtnant Seth. Vi, som redan kommit hit, stortrivs i staden, där allt är välordnat och rejält. Det har inte varit besvärligt strängt taget med något, trots de exceptionella omständigheterna med materieförseningarna. Staden har låtit bygga stora bostadsfastigheter för att hyra ut dem till flottiljpersonalen och deras familjer. Så vi

Söderhamn

Berndtsons Café

Resanderum

Vid CENTRALSTATION Tel. 25 08

Rekommenderas

VATTEN och LÄSKEDRYCKER

Vid val av frisör

VÄLJ

MIMI och ROLF PETERSSONS

HERR- OCH DAMFRISERING

Söderhamn

Telefoner: Herr: 21 47 Dam: 27 77

EFTERFRÅGA ALLTID

Rydéns

”Bästa Bröd”

Brödet med den verkliga rågsmaken.

SVENSKA SKAFFFABRIKEN

Vi tillverka alla förekommande skafftyper.

23 45

SÖDERHAMN

23 45

K. PERSSONS

Ur- & Optiska Affär

SÖDERHAMN

Köpmangatan 5

Tel: 21 74

Rekommenderas

KUNGSGÅRDENS KEMISKA AFFÄR

Söderhamn. Tel. 22 32. Filialen 21 03

KEMIKALIER - TEKN. ARTIKLAR

SJUKVÅRDSARTIKLAR - DAM-

VÄSKOR - RESVÄSKOR m. m.

Vi utföra

de elektriska installationerna inom nedanstående byggnader vid Kgl. Hälssinge Flygflottilj F 15:

Kanslibyggnad, beredskapsbyggnad och brandstation, sjukpaviljong, vakt- och arrestbyggnad, offmäss, uoffmäss, manskapsmäss, matinrättning, skolbyggnad, tygverkstad, furirförläggning, divisionsförläggning och kasern.

AB Söderhamns El. Byrå

P. A. Johansson

Huvudkontor 23 10, 29 10
Fyllial i Östansjö 20 50

Vår gardin- o. mattavdelning

står väl rustad då det gäller inredningar. Gardinuppsättningar, möbelklädsel och mattpåläggning utföres av fackkunnig personal.

Leveranser till statliga o. kommunala verk m. m. Infordra offert.

Aktiebolaget

SJÖSTRÖMS FABRIKSOD

GÄVLE SÖDERHAMN
Tel. 1023 Tel. 2306

Hallabro Möbelproduktion

LEVERERAR

MANSKAPSSKÅPEN

TILL F 15

ser lugnt fram mot den nära tid, då personalen på cirka 800 man är fulltalig. Ingen behöver vara utan tak över huvudet och ingen skall behöva vantrivas. Själv är jag belåten över hövan.

Och vid jultiden har Söderhamns befolkning ökat med omkring 2.000 personer, som kommer att bringa uppsving för hela staden och omnejden. Även söderhamnsborna är glada över den nya tid som randas.

Boo.

Utnämningar vid FV

Till överste i flygvapnet har utnämnts flottiljchefen vid flygvapnet, överstelöjtn G. K. H. Hård, till överstelöjtn vid flygvapnet major Bill Bergman, utnämnde flottiljchefen vid flygvapnet, major A. V. Falk samt majorerna B. O. G. Seth och G. J. Næsliund, till överstelöjtn i flygvapnet major B. Lindskog, som samtidigt förordnats till överstelöjtn vid vapnet samt utnämns från 1 oktober vid vapnet, till major vid flygvapnet, förordnade majorerna vid flygvapnet C. S. Norén och K. B. G. F. H:son Falk, majorerna i flygvapnet K. L. Peyron, kapt D. H. von Schinkel, S. F. Rydström, K. G. H. Nordström, S. E:son Uggla, C. G. Hammarén och L. E. Carleson, till majorer i flygvapnet kapt K. G. A. Söderberg, samtidigt utnämnd vid vapnet från 1 oktober, K. J. W. Lenhusen, D. B. A. Carlberg och J. Dubois.

Till kapt vid flygvapnet ha utnämnts löjtn B. E. C. Bellander, N. O. Hansson, M. J. Nilsson, K. G. Westerholm, E. L. Arlestam, H. B. H. Kwarnmark, B. O. H. Paulsen, G. E. K. Jacobsson, B. O. F. G:son Broms och H. E. T:son Svenonius, till kapt i Intendenturbefattn vid flygvapnet, löjtn i Intendenturbefattn J. I. Bratt, till löjtn vid flygvapnet, från S. O. Pehrson, S. O. Edmark, B. G. Irholm, B. G. Ljungberg, S. H. Bruse, S. R. W. Larsson, S. H. Lampell, B. G. Carlmarker, O. A. Aman, C.-O. Larsson, O. R. O. F. Rud-

beck, B. G. Nyqvist, B. I. Holmbäck, K. E. Engzell, N. E. A. Ekström, H. E. Axelsson, B. J. H. Zemerlöw, V. R. Justusson, S. T. E. Tornberg, G. Helmer, K. G. Knutsson, B.-A. Werner, E. S. A. Andgren, S. E. Everslåt, E. Tibell, K. H. S. Sjöholm, S. A. Magnusson, S. H. B. Sjörlin, T. G. B. Edlin, A. K. H. Liljegren, L. A. L. Edfelt, G. H. Björck, E. S. R. Hardenberg, G. E. Florman, J. O. N. af Uhr, T. C. O. Franson och H. B. Walander, till löjtn i Intendenturbefattn vid flygvapnet, från i vapnets res L.-O. Eriksson.

Till chef för flygförvaltn materialavdelnings motorbyrå har utnämnts förordnade chefen för byrån, flygdir B. G. af Geljerstam, till flygdir av 2:a graden vid flygvapnet förordnade flygdir av 2:a graden vid flygvapnet N. S.-R. Bjarnholt, flygdir av 2:a graden i flygvapnet T. Edlén samt flygdir av 1:a graden vid flygvapnet P. V. Anjou, till flygdir av 1:a graden vid flygvapnet flygdir av 2:a graden vid flygvapnet A. G. Fransson, U. Mölln, A. H. Larsson, A. A. S. Barenthein, J. T. F. F:son Holmgren, A. E. A. Barre och S. L. E:son Falk, till flygdir av 2:a graden vid flygvapnet flygdir av 3:e graden vid flygvapnet S. G. L. Edvardsson, L. N. Ekstam, P. A. G:son Kyllberg, A. H. S. Torudd, G. H. Backman, K. H. F. Enderlein, T. K. P. Jonsson, A. L. Lundén, K. O. E. Jiltoft, S. T. Nyström, G. von Köhler och L. S. Larsson.

Till förste flygläkare i flygvapnet har utnämnts flygläkaren av 1:a graden vid flygvapnet E. Malmström.

Förste flygläkaren vid flygvapnet L. Westring har erhållit överstelöjtn tjänsteklass.

Fortsatt förordnade som chef för flygförvaltn materialavdelnings verkstadsbyrå i ett år har meddelats verkstadsdir P. F. C. Koch och fortsatt förordnade som chef för materialavdelningens normaliebyrå byråchef K.-A. Norlin.

Majorerna vid flygvapnet O. F. Enderlein har från 1 oktober entledigats från förord-

(Forts. på sid. 38.)

Entreprenörer och leverantörer vid F 15, Söderhamn:

Entreprenörer: A-B Vägförbättringar, Stockholm; Byggnads A-B Konstruktör, Gävle; A-B Skånska Cementgjuteriet, Stockholm.

Leverantörer: Bergviks Byggnads Industri A-B; A-B Boda Kalk; A-B Danielssons Verksäder; Elektroskandia; Granit A-B C. A. Kullgrens Enka; A-B Bröderna Hedlund; Höganäs-Billesholms A-B; Holmsunds A-B; Halmstads Järnverks A-B; H.S.B.; A-B IFö-verken; A-B Fritiof Jonsson; Kramfors A-B; N. Lundgren; Ljusne-Woxna A-B; Lenna Bruks A-B; A-B Nordström & Sjögren; A-B Rundquist & Co; Bröderna Sandbäck A-B; A-B Sellnäs Snickerifabrik; Santorin-Verken A-B; Målerifirma O. Sandå; Smedjebackens Valsverk; Söderhamns Järn- & Redskapshandel; A-B Svenska Isopalfabriken; A-B Wahlbecks Fabrik; Viskafor's Gummi A-B; Westlund & Eriksson; Yxhults Stenhuggeri A-B; P. E. Akerström; Älvdalens Mek. Snickerifabrik.

Firna Asberg & Hedholm; Gävle Rörläggning-A-B; Söderhamns El. Byrå; Firma Bohlin & Löfgren; Rull Hans Eriksson Snickeri A-B; Cervin & Co. A-B; N. J. Kjellerstedt; Gävle Galvaniseringsfabrik; Elon Johansson & Co. A-B; A-B J. M. Delln; A-B H. J. Andersson; A-B Pettersson & Rydbäck; A-B Bomans Glas; A-B Sjöströms Fabriksod; Eliasson & Persson Snickerifabrik; A-B Lanna Stenhuggeri; Holmsunds A-B; Marma Sägverks A-B; Florsjö Ångsåg.

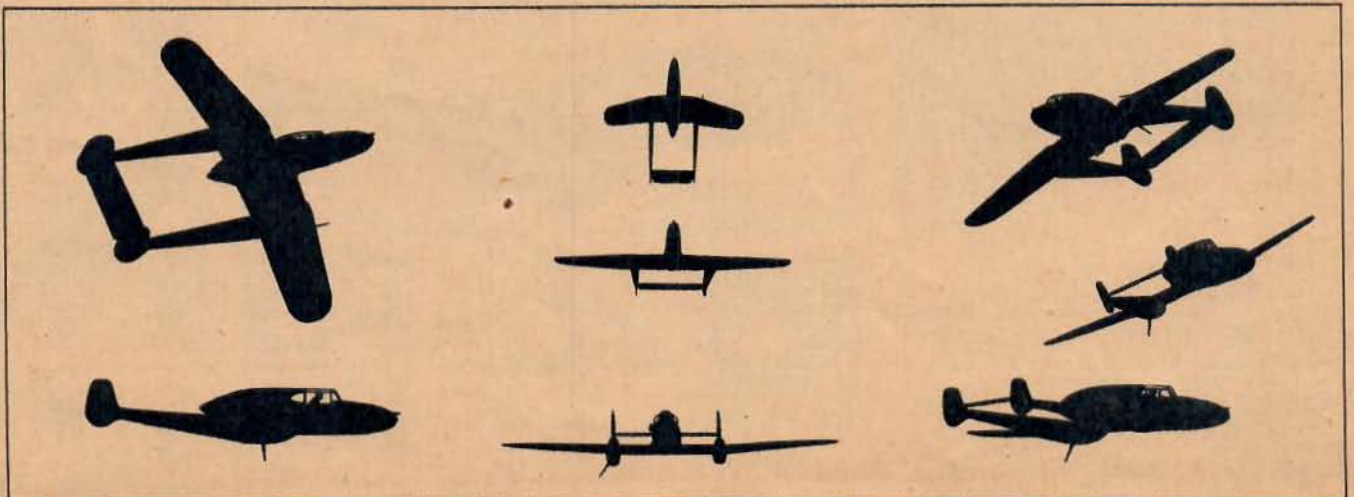
Schröders Korkisolerings A-B; Stockholms Plattsättnings A-B; Hallabro Möbelproduktion; Sundavalls Perspektivfönster; A-B Svenska Golvunderhållet; Södergrens Smides- & Mek. Verkstads A-B; Westlund & Eriksson; A-B Arki; A-B Borohus; A-B Fribärande Träkonstruktioner; Ragnar Frunck; Gävle Glas-måsteri; Rostfria Rickard Carlsson; Firma Gustav L. Lindquist.

Nya klippbilder

FLYG börjar i detta nummer en ny typ av klippbilder, som vi är övertygade om skall mottas med förtjusning av läsarkretsen. Som synes består framsidan av en serie silhuetter, men flygplantypens namn har inte utsatts. Avsikten därmed är naturligtvis, att silhuettsidan skall kunna användas vid tävlingar i flygplankännedom. På baksidan finns typens namn, fotografi, särmärken, karikatyr samt data- och prestandauppgifter. De nya klippbilderna är ritade av Björn »Agaton» Karlström och den nya SAAB J 21 inleder närmast en serie liknande klippbilder över de aktuellaste svenska flygplantyperna. Då dessa klippbilder har samma format som de senaste — hämtade ur vår engelska kollega FLIGHT — kan de placeras i samma klippbildspärm som dessa.

Red passar i ö på tillfället att tacka alla identifieringsvänner för en mängd uppskattande brev, som FLYG fått. Vi skall inte sluta med identifieringsuppgifterna, det lovar vi. Vår kanske trognaste identifieringsvän, skeppredare Helge Johnson, Höganäs, ber vi att få meddela, att översiktsritningen av Short »Sheffield» i FLYG nr 14/45 visar den första civila versionen med akte kulsprutetornet borttaget.

KLIPP HAR!



det var så dags. Nu var modellerna mer eller mindre stämpade eller också bortflugna, men hur det var, så blev det flera vackra resultat. Halmstadsklubbens lille pigge 15-åring, Kurt-Olof Svensson — han som kom 3:a i SM i fjol — visade, att även små män kan flyga och serverade dagens bästa tid på 6.15 min. Genom Svenssons prestation började det bli verkligt spännande i lagtävlingen. Halmstad hade en säker ledning, och två av göteborgsgrabbarna hade redan startat, Lelf Petersson hade sin kvar. Rågvall visste, att det hängde på honom och försökte få fart på en gammal reservmodell. När han sedan gjorde sin start, gick det riktigt bra i början, men så ett tu tre brast vingen rakt av. Det verkade nästan som om Lelf Petersson hade väntat sig detta och gjorde strax därefter en strong flygning på litet över tre minuter, och det såg verkligen ut, som om årets riksmästare i lag skulle heta Aeroklubben i Göteborg.

Gamla LEN låg efter första omgången mycket illa till och försvarade inte alls sin traditionella position som segelmodellflygklubb. Men i sista flygningen lyckades K.-E. Svensson hålla sin modell svävande i närmare fem minuter och förde upp sin klubb till sjunde plats, men när lagets tid var 2.47.2 och Svenssons medeltid 2.46.4, förstär man, att de övriga lagmedlemmarnas tider inte var så värst lysande.

I lagtävlingen var det väl väntat, att endera Göteborg eller Halmstad skulle vinna, men att Solna skulle komma närmast kom som en överraskning. Detta var också den första lagframgången i klubbens historia. Roligt var det också att Hobby från Örebro åter har vaktat upp och nu blev fyra.

Strängt taget är det ju inte meningen, att rikstävlingen skall vara ett möte mellan elitflygare, men nog väntar man sig i alla fall, att det är gräddan av landets modellflygare, som sluter upp, så verkade det emellertid knappast nu i Göteborg, snarare verkade de flesta mycket rutinerade och ovana vid att tävla. Modellerna var det också rätt dåligt beställt med, och undertecknad samtyckte tillfullt med överste Bång, som vid prisutdelningen bl a yttrade, att gnistan har ni nog, modellflygare, men jag hoppas, att ni till nästa gång bygger framför allt starkare modeller.

TILL ER I HELA NORDEN
KOMMER
VINGAR



vassa pennor, snabba kameror och skickliga ritstift

VINGAR

Där ett bra och betecknande namn på en tidning som vill göra anspråk på just Eder uppmärksamhet. Men ett namn är inte nog för att skapa en tidning. Ingen vet detta bättre än vi som gör Vingar. Vi har inte sparat någon möda för att göra Vingar sådan som ni väntar att finna den. Älskar Ni spännande flygberättelser?

Då är VINGAR Er tidning!

På samma förlag utgives

MODELLTEKNIK
av Modellbyggare för Modellbyggare

Till »VINGAR», 81: Eriksgatan 82, Sthlm
Här kommer 1:50 i frim. från mej! Sänd mej Vingar till årets slut! (5 nr à 45 öre.)

Namn
Adress Flyg 16

VI SLAPP LÄSA...

Nedanstående förbluffande rapport har under segelflygtävlingarna insänts till en Norrköpingstidning från Reijmyre. Skall man skratta eller gråta? Kanske båda delarna. Tur i varje fall, att det fanns folk med så mycket hum om flygning på tidningen ifråga, att opuset inte åkte ner i sätteri. Läs och förbluffas! (Kursiveringar av red.)

Flyghavert vid Reijmyre

I går middag vid ett-tiden nödländade ett segelflygplan tillhörande Kungl. Västmanlands flygflottilj på ett gärde mitt ibland betande kor invid Nya kyrkogården, Reijmyre. Planet fördes av hr Sven Lundin, som tillhörde en grupp om 28 flygplan, vilka deltaga i Svenska mästerskapstävlingarna i segelflyg Örebro — Norrköping. Planet startade från Örebro klockan 11,15 och flög på c:a 1000 m höjd och följde hjälmarstranden till eskilstunatrakten, varifrån kursen sattes på Norrköping. På grund av sjöarna Tisnaren, Hunn m fl sjöar kom planet in i sk termittmoh. Sjöarna suger, som det heter på fackspråket, varför detta samma kommet över Reijmyre var tvunget att nödlända. Varken förare, plan eller kossor tog dock någon skada. Men planet måste per bil återfraktas till Örebro. Mycket folk lockades av det för orten ovanliga evenemanget till olycksplatsen.

Överste Bång viftar och si!

Annars var det en trevlig tävling med goda poänger och det som särskilt piffade upp var den goda organisationen. Göteborg är känt för att ordna fint med tävlingar, och den som står bakom är slöjd lärare Lind, som är en riktig hejare att hålla reda på alla sina klutar. Men hur skulle det manna gå, om han inte alltid hade sivechefen överste Bång att lita till. Överste Bång viftar bara litet med handen, och vips har Lind ett flygfält och massor med tidtagare och funktionärer. Och man skulle se med vilken nit flygarkrigarna går upp i sin uppgift...

Löwen.

RESULTAT

Lagtävlingen:

1) Aeroklubben i Göteborg	6.21.9
2) Halmstads Flygklubb	6.02.6
3) Solnaeskadern	4.24.6
4) MFK Hobby, Örebro	3.32.3
5) Aeroklubben i Malmö	3.04.3
6) Borås Flygklubb	3.02.3
7) Linköpingseskadern	2.47.2

Individuell tävling:

1) Lelf Petersson, Göteborg	3.38.6
2) Kurt Olof Svensson, Halmstad	3.04.7
3) K.-E. Svensson, Linköping	2.46.4
4) Sven Rågvall, Halmstad	2.11.6
5) Arne Widén, Solna	2.11.6
6) Lelf Andersson, Göteborg	1.56.9
7) Gunnar Nygren, Sandviken	1.42.0

FRAMFÖR ÅSKFRONT...

Forts. fr. sid. 17.

han kom in dit, inte mycket att teckna någon livförsäkring på.

Vid femte försöket hade han så när sparkat in tänderna på mig, så pass nära kom jag. Men jag hade för hög fart och var ett ögonblick hjärtångslig att han skulle hoppa ner. Hans situation var ju sådan att mer än ett försök från hans sida knappast kunde komma ifråga. Nå, han hängde kvar och jag gjorde mig klar för nästa ansats. Det var olidligt spännande så nära som molnvägen nu kommit.

Sjätte försöket lyckades! Han satte allt på ett kort och det var inte utan en skyddsängels förtjänst att det gick. Anflygningen var nog den bästa av alla försöken fast jag kom litet lågt under honom. Men jag såg hur han började kvara i fallskärmssele och så kom han nerdimpande från en god meters höjd, sparkade mig i pannan och föll framstupa ner över baksitsen, där han själv klämde huvudet i nackanslutningen. Men han var kry nog att kunna krypa ner i sitsen fast han också stukat högra handen.

Smällen jag fick kom mig att se stjärnor och sådan och Kranichen fick sköta sig själv ett litet tag. Men bara någon sekund senare hade vi åkt in i molnet, vilket kom mig att raskt kvickna till. Det är döden att gå i moln, speciellt åskmoln, med ett flygplan med sådana idiotiska bromsar som Kranich's, och jag fick bråttom ut vända på åbåket och komma ut i klar sikt igen. Vi låg nu på nära fyratusenfemhundra meter. Den tomma fallskärmen var uppslukad av molnet.

Peter är en salt gosse. Det första han sade sedan han ordnat det litet hemtrevligt för sig i baksitsen var:

— Nej, så förbäske mig där fanns några hjul kvar.

Ovanpå allt vi hade varit ute för verkade detta kalla konstaterande något bizarrt och den närmaste minuten satt vi och vrålade av skratt däruppe — naturligtvis delvis som reaktion efter den våldsamma spänningen.

Det var fortfarande otäckt kallt och då vi tyckte att vi flugit nog för den dagen pallrade vi oss neråt med vingledning och fulla bromsar ute. Jag hade haft nog av bromsarna och lämnade åt Peter att nöta sina krafter på dem. På det sättet tog vi oss ner till femtonhundra meters höjd. Där var klimatet trivsammare och vi började fundera på landning. Långt framför oss såg vi en stad och när vi kom närmare kände jag igen Norrköping med flygfält. Det passade oss utmärkt, varför vi kilade iväg framför fronten och landade nära hangaren utan vidare äventyr, innan molnet hann upp oss och regnet började skvala ner.

Flygledaren stod framför hangaren när vi landade och såg ganska konstnerad och fundersam ut vid anblicken av vår Kranich utan huvar. Hans uttryck, när han såg min fallskärmslina ligga utanpå kroppen och försvinna ner i baksitsen, var obetaltbart. Han såg ut som om vi varit lös-släppta därar som hamnat i en Kranich av misstag. Bättre blev det inte heller, när jag slängde åt Peter hans tomma fallskärms-hölje, som jag suttit på i framsitsen. Nå, vi berättade ju valda delar av sagan för honom sedan och det är kanske inte så underligt, om han då och då såg skeptisk ut.

Christian Barr.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt

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

Under världsflygtävlingen får portugisernas plan motorfel. En mekaniker försöker klättra ut till motorn men hans fallskärm utlöses och han blir hängande. Bång lyckas rädda portugisen över i sitt flygplan men tappar själv balansen. Han får dock tag i kylaren, där han håller sig fast tills Nord lyckats nödlända. Portugisen sätts av och efter en högst dramatisk start är svenskarna på väg.



**FLYGSOLDAT
113
BOM**

RITAT OCH BERÄTTAT
AV 2418 BJARRE



Gustav L. Lindquist

Ringvägen 187

STOCKHOLM

Telefoner: 41 20 08

43 90 05

43 91 53



*Taktäckningar med
underhållsfri takpapp.
Membranisoleringar.
Grund- o. valvisolering-
ar. Asfaltarbeten.*

RYSKA TRAFIKFLYGET

— Forts. fr. sid. 28. —

ofantligt territorium på 1 600 000 hektar. Under tre krigsår har man bearbetat ett malariasjukt område på 1 800 000 hektar. Kampen mot jordbrukets skadeinsekter kommer att genomföras på en yta av en million hektar.

Sovjetunionen förfogar över ett kraftigt civilt trafikflyg, säger Semenov till slut i sin artikel. Under femårsplanernas år har man för folkhushållningens betjänande skapat ett tätt nät av flyglinjer, vilka sommaren 1941 hade en sammanlagd utsträckning på 143 000 kilometer. För närvarande är detta flygnät betydligt större. Under fredsbedingungen kommer nu det civila flyget och dess personal att göra allt för att mönstergillt lösa de uppgifter som föreläggas av sovjetregeringen.

BRISTOL arbetar just nu med en helikopter som är konstruerad av den kände autogirokonstruktören R. Hafner. Den blir fyrsitsig och kommer att utrustas med en liggande 450 hk luftkyld stjärnmotor. Maxhastigheten blir 160 km/t och den totala flygvikten 2 065 kg.

CHANCE-VOUGHT F4U-1D „CORSAIR“, den allra senaste versionen av »Corsair» har fått sin gamla beväpning på 6 st 12,7 mm ksp utbytt mot 4 st 20 mm akan.

Målnings- arbetet

i A.-B. Vägförbättringar och Byggnads A.-B. Konstruktörs nybyggnader vid F 15 utföres av

Målerifirma

O. SANDÅ

STOCKHOLM

Leverans

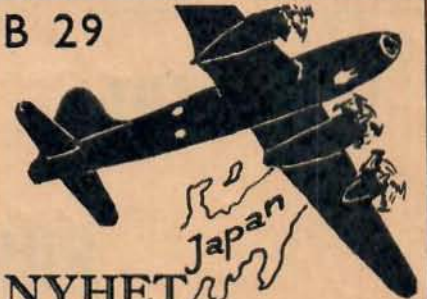
AV

TAKSTOLAR TILL MATINRÄTTNING

VID F 15, SÖDERHAMN

**A/B FRIBÄRANDE TRÄKONSTRUKTIONER
TÖREBODA**

B 29



**NYHET
SUPERFORTRESS!**

<input type="checkbox"/> B-29	Kr. 8:—	Spännvidd 320 mm
<input type="checkbox"/> DC-3	» 3:50	» 141 »
<input type="checkbox"/> J-21	» 2:90	» 116 »
<input type="checkbox"/> Spitfire	» 3:—	» 100 »

Populära modeller till populära priser i lättmetall

Namn

Bostad

Adress Flyg 16/45
Skriv tydligt eller texta!

MODELLTJÄNST
Värnamo

TVÅ FLYGARE
med 6 års praktik och 2.000 flygtimmar
önska plats. Svar till Erik Flåla, Tomte-
liden, Sparreholm.



**A. RUNDQUIST
& C:o A.-B.**

GRUNDAT 1874

**RÖRLEDNINGS-
ENTREPRENÖR**

STOCKHOLM

JAKOBSBERGSGATAN 23

Tlf.vxl. 23 18 35

Filial: SUNDBYBERG. Tel. 28 45 45.

UTNÄMNINGAR VID FV

Forts. fr. sid. 33.

mandet som chef för flygförvaltningens materielavdelnings försökscentral. I stället har förordnats utnämnde majoren vid flygvapnet D. H. von Schinkel.

Till löjtn i flygvapnets res ha utnämnts fänr R. H. Wimmergren, G. P. Wikner, T. R. Jonsson, A. T. Warbert, E. S. W. Appelquist, P. O. Olsson, J.-O. Ohlsson, S. T:son Svidén, B. Odevall, T. G. Gyllenkrok, K. E. V. Sandström, K. J. D. Liljequist, A. L. Grönquist, L. E. Nordqvist, S. L. Kullberg, L. K. Uhrdin, S. L. Hultberg, G. A. Stener, E. G. I. Ahlros, C.-D. B. Hild von Schinkel, K.-E. Ericson, R. V. L. Bäckström, A. G. Riddhammar, C. S. Engwall och N. G. Jansson, samt till löjtn i intendenturbefattning i flygvapnets res, fänr E. A. Lindqvist, S. T. A. Öhrström, K. G. A. Hellner och I. B. Ehrning.

Som löjtn i flygvapnets res ha förordnats fänr N. V. Öberg, P. R. Ericsson, O. G. N. Björnhagen, F. L. Sjöberg och G. Menotti.

Till militärmeteorol ha förordnats e o militärmeteorol T. O. Eriksson och C. O. P. Herrlin, Stockholm.

Till löjtn i flygvapnets reserv har utnämnts fänrik D. V. Furåker.

Flygning av andra graden vid flygvapnet N.-P. Thelander och N. G. Samuelson har fått kaptens tjänstklass.

Som flygning av tredje graden i flygvapnets reserv har förordnats flygning-asp S. O. Lundin, C. R. Nicolin och G. W. Persson.

LÄGESVISARE. Bendix Aviation Corp tillverkar ett instrument, som automatiskt anger latitud och longitud. Startpunktens latitud och longitud inställs på instrumentet. Detta visar sedan kontinuerligt rätt latitud och longitud under vägen, förutsatt att vindstilla råder. Navigatören får inskränka sig till att räkna ut korrektion för vindens inflytande genom uppmätning av avdriften. Apparaten användes i B-29 »flygande slagskepp».

USA:s FLYGPLANTILLVERKNING

kommer enligt officiellt meddelande att nedskäras med 15 % intill slutet av detta år. Full tillverkning kommer dock att äga rum och i vissa fall t o m ökas beträffande sådana typer som B-29 »Superfortress», B-32 »Dominators», A-26 »Invaders», P-80 »Shooting Stars», C-82 »Packets» och C-54 »Skymasters». Tillverkningen av B-17 »Fortress», B-24 »Liberators» och P-38 »Lightnings» i ett stort antal fabriker kommer att upphöra i och med utgången av juli. Tillverkningen av jaktplan kommer att koncentreras på P-80 »Shooting Stars» och de sista versionerna av P-47 »Thunderbolts» och P-51 »Mustangs». Allison-verkstäderna skall upphöra med nuvarande tillverkning och koncentrera sig på aggregat för P-80. 19 140 fpl skall byggas under nästa budgetår för flottflygets räkning.

FRANSKA FLYGVAPNETS STYRKA.

Franska flyget har nu enligt INTERAVIA 1 100 flygplan i första linjen, de flesta av amerikanskt ursprung. Detta är dubbelt så många som vid krigsutbrottet 1939. Hangarfartyget Béarn håller på att ombyggas och det brittiska hangarfartyget Dixmuides har ställts till franska flottans förfogande av briterna.

Lidingö

FALKS KAFÉ

Stockholmsvägen 51 - Telefon 65 29 13

L I D I N G Ö

Öl - God och vällagad mat

Linköping

Till fackmannen

vänder sig den kloka inköparen. Vi föra av egen tillverkning Möbler, Duchateller, Fåtöljer, Madrasser med prima tagel. Renoveringar och omstoppningar m. m.

Bröderna Benngård

Nygatan 10 - LINKÖPING - Tel. 380 47

Malmö

Fredrik Nyström A.-B.

Kungl. Hovleverantör

M A L M Ö

Bästa inköpskälla för sportproviant

KAFFE - KONSERVER - SPECERIER

MODERNA MÖBLER

för heminredning och komplettering

A. P. GYLLENS Möbleringsaffär

MALMÖ - Tel. 224 92

Utställning och kontor: Amiralsgatan 15
Fabrik: Majorsgatan 15

INDUSTRI-,

HUS- och

BROBYGGNADER

BYGGNADS A.-B. KONSTRUKTÖR

GEFLE

TELEFON: 1090, 4090,
4690, 5390.
Linjeväjljare

Flygts pumpar

Vid Flygvapnets alla värmeanläggningar, vid Arméns regementen och fästningar samt vid Marlnens värme- och vattenuppfodrings-anläggningar användes ett mycket stort antal av

Flygts pumpar Stockholm

Metallskrot, Järnskrot

Högsta pris

NYA SVENSKA SKROT A.-B.

Norra Stationsgatan 21 • Tel. 30 65 23

Våra låga omkostnader gör att NI SPAR PENNINGAR genom att köpa Edra möbler hos oss. — Moderna enrumsmöbler, soffor, fåtöljer, ottomaner, bokhyllor, köksmöbler, trädgårdsmöbler m. m. Sängkläder och mattor.

ELVES MÖBLER

Östgätagat. 79 M. WELDER Tel. 44 10 05
KREDIT ORDNAS

GÄRDETS

Ur- & Optiska affär

Valhallavägen 145 Telefon 62 35 30

Stor sortering av alla ur

Ur repareras under betryggande garanti!

Kafé, Konditori o. Matservering

Spångaväg. 20 - Lilla Ursvik - Tel. 28 53 90

Gott kaffe God mat

Goda smörgåsar

Musik Hembakat bröd

Tårter på beställning

Läskedrycker, Choklad, Cigaretter

Vördsamt HANNES GILLBERG

Alla som sätta värde på eleg. o. slitstarka

SKODON

köpa dem i

LARSSONS SKOAFFÄR

Grändalvägen 27 - Grändal
Telefon 45 21 42

Självserveringen

Renstiernas Gata 22 • Tel. 43 19 25

God vällagad mat till humana priser

Gott kaffe - Goda smörgåsar

Obs! Nyrenoverat

Ultramodern trivsamt inredning - Ny regim

Margit Jonssons FISKAFFÄR

Upplandsgatan 71 - Telefon 30 16 84

REKOMMENDERAS

FISK, FRUKT och GRÖNSAKER

GOTTO-KONDITORIET

Fredrikslundsvägen 20 - Åkeslund

Telefon 20 37 51

Filial: Rörläggarg. 30-32, Abrahamsberg

Telefon 25 97 79

En tårta från Gotto-Konditoriet gör alltid succés!
Rekommenderas

Stockholms närhet

Wahlquists Färghandel

Östervägen 10 — Telefon 27 39 95

RÅSUNDA

REKOMMENDERAS

Ax. Hellzéns Livsmedel

Allévägen 27 • JAKOBSBERG

Leverantör till Officersmännen F 8
BARKARBY

Café & Matsalarna

Hässelbyvägen 18, Hässelby - Tel. 38 05 07

God och vällagad mat - Gott kaffe

REKOMMENDERAS

Ahléns Konditori

HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPANGA

Telefon 36 19 77

REKOMMENDERAS

OMSLAGSBILDEN



är tagen av FLYG:s utsände Pro Mille i samband med segelflyg-SM. Det är Olle Carlsson, F 8, som kliver ur sin Welhe i Ulvhult. Löjtnant Carlsson flög förresten sin guld-C-distans före tävlingarna, som framgår av en notis i detta nr.

SPÅNGA JÄRN- och FÄRGHANDEL

Telefoner 36 00 70 - 36 29 03

God vara till rätt pris!

SOFIA JOHNSON

Mjök & Speceriaffär

Upplandsvägen 20 - Bromsten

Telefon 36 16 15

REKOMMENDERAS

Edvin Karlssons

CIGARRAFFÄR

IN- & UTLÄNDSKA TOBAKSVAROR
Tidningar - Papper - Film - Frankallning

Stockholmsvägen 22 - Bromsten

Telefon 36 16 72

Byggmästare

VALFRID CARLSSON

Stavsnäs - Telefon 12

Utför alla inom yrket förekommande arbeten, såsom Nybyggnader, Reparationer, Värderingar.

Sundbyberg

Lars Erikssons

KOPPAR-, BLECK- & PLATSLAGERI

Vretens gård - Sundbyberg

Tel. 28 07 96 - Bost. 28 33 45

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

Södertälje

Warenbergs

Åkeri

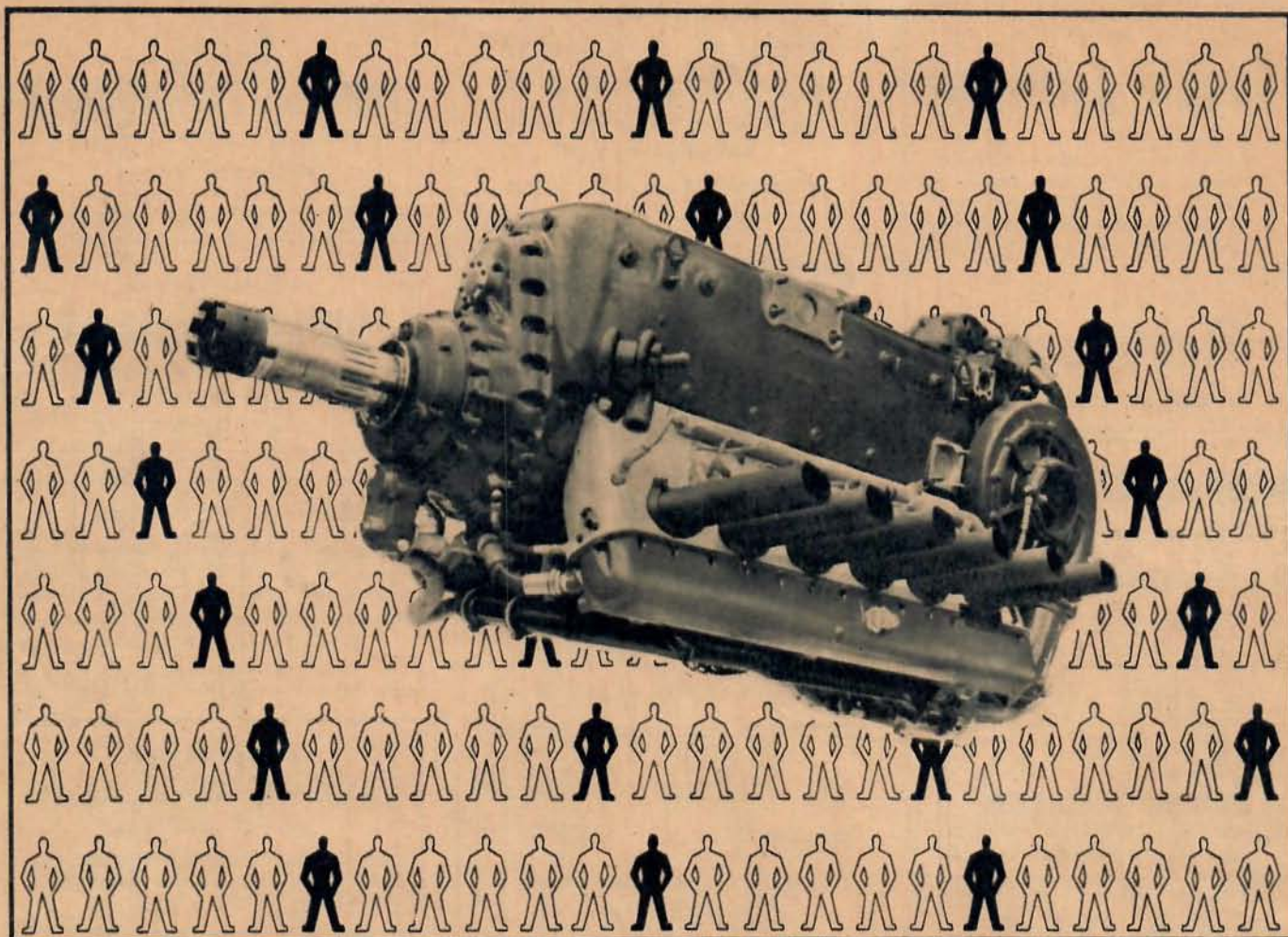
Rekommenderas

Telefon 300 55

SÖDERTÄLJE

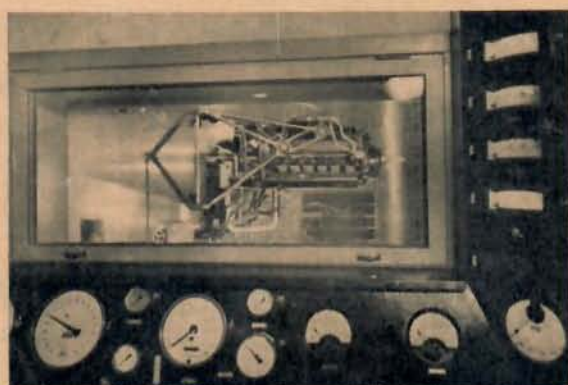
Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!



VAR 6:E MAN ÄR KONTROLLANT

Vid tillverkning av flygmotorer ställas helt naturligt exceptionellt höga krav både på material, arbetare och ingenjörer. Defekta flygmotordetaljer få under inga omständigheter monteras. Det är i detta fall bättre att fälla än att fria, annars stå människoliv på spel. Var 6:e man är kontrollant och kontrollverksamheten hos oss är mer omfattande än hos varje annat svenskt industriföretag. Vi ha kemisk, mekanisk och optisk kontroll samt dessutom en speciell röntgen-anläggning.



Varje motor

provköres i 8 timmar, demonteras därefter helt och undersökes mycket noga, monteras åter och provköres ytterligare ca 5 timmar före leveransen.

SVENSKA FLYGMOTOR



A.-B. - TROLLHÄTTAN