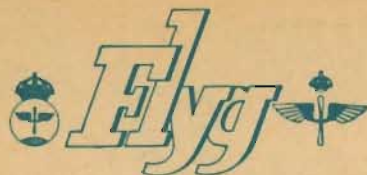




Flyg



Clas
Netterberg



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

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Västmannagatan 69 1 tr. - Stockholm
 Tel. 3134 58

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN

Verkställande redaktör: G. KNUTSSON
 Tel. 30 11 92

Andre redaktör: H. MILLGARD

Redaktionssekreterare: A. WALLIN

ANNONSAVDELNING:

Chef: A. HULTIN Tel. 32 08 11

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:--

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

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1944

Fråga oss om flygning

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

Lönen: I lägsta löneklass och högsta dyrort är en fänriks årslön vid flygvapnet 3 642:— kr och kan stiga till 5 016:— kr. En löjtnant har resp. 5 016:— till 7 596:— kr och en kapten 7 596:— till 9 975:— kr. Dessutom utgår till fänrik flygtillägg med kr. 210:— i månaden och till löjtnant och högre grader kr 270:— i månaden.

Red.

F d B 4-mek: Så långt det gäller den svenska versionen av Hawker Hart (B 4) har ni rätt i att planet endast är utrustat med en ksp, skjutande genom propellerfältet på höger sida av motorn. Den internationella typen har emellertid såsom vi uppgivit två fasta ksp. — en på vardera sidan av motorn.

Red.

Finsk flygare vill brevväxla

Mitt namn är Damaris Ekman, Eriks-gatan 2 D 27, Helsingfors. Jag har ådragit mig en krigsskada och innehar f n ingen tjänst. Just därför önskar jag mig någon att utbyta tankar med i min ensamhet, helst någon av flygets män. Skriv till mig!

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från 15 december 1943 tills vidare

| | | | |
|------------|--------------|-----------|--------------|
| Fr. Berlin | 8.25 t. | Köpenhamn | 10.05 |
| > | 12.00 > | > | 14.00 |
| > | 12.00 > | Malmö | 14.30 |
| > | 13.15 > | > | 15.15 |
| > | 8.25 > | Oslo | 12.45 |
| > | 13.15 > | Stockholm | 17.45 |
| > | Helsingfors* | 13.30 > | 16.00 |
| > | > | Abo* | 16.05 |
| > | Köpenhamn | 9.00 > | Berlin |
| > | > | 12.15 > | > |
| > | > | 14.15 > | Malmö |
| > | > | 10.40 > | Oslo |
| > | Malmö | 8.30 > | Berlin |
| > | > | 8.30 > | Köpenhamn |
| > | > | 8.30 > | Oslo |
| > | > | 15.40 > | Stockholm |
| > | Milano | 8.55 > | ** |
| > | Oslo | 9.35 > | Berlin |
| > | > | 9.35 > | Köpenhamn |
| > | Stockholm | 8.00 > | Berlin |
| > | > | 9.00 > | Helsingfors* |
| > | > | 8.00 > | Malmö |
| > | > | 8.00 > | Milano** |
| > | > | 10.00 > | Visby*** |
| > | > | 8.00 > | Wien** |
| > | > | 9.00 > | Abo* |
| > | Visby | 11.40 > | Stockholm*** |
| > | Wien | 8.45 > | > |
| > | Abo* | 10.55 > | Helsingfors* |
| > | > | 14.50 > | Stockholm |

Tiderna äro angivna i å resp. orter gällande tider.

* Bussens avgångs- och ankomsttider från och till Aeror resebyråer i resp. städer

** Ankomst följande dag.

*** Trafik måndag, onsdag och fredag.

UTAN ANSVARSFÖRBINDELSE!

Obs! På grund av rådande förhållanden äro de europeiska flygförbindelserna ofta underkastade kortfristiga förändringar. Det är därför att rekommendera, att de angivna tiderna kontrolleras hos biljettförsäljningsstället, innan resa anträdes.

Ni har aldrig tråkigt

om Ni har **PAPPA AXSONS** populära bok

500

allmänbildningsfrågor

boken som vinner alla frågesporttävlingar. Den finnes i alla välsorterade bok- och pappersaffärer samt i alla varuhus. Pris kronor **1:50** inkl. oms.

ALGAS
SPELBOK-SERIE
 NR. 2
 REDIGERAD AV
PAPPA AXSON



Till bokhandel

eller till

A-B ALGAS KONST- & BOKFÖRLAG • Värtavägen 55 - Stockholm

Undertecknad rekviderar härmed att sändas per omgående 1 st. Algas Spelbokserie nr 2. Avgiften kronor 1:50 (inkl. oms.) jämte portoavgiften bifogas i frimärken.

Namn

Bostad

Postadress Flyg 1

AB ALGAS konst- & bokförlag Stockholm

Behovet av civila flygfält

I och med civilflygets väldiga uppsving efter kriget kommer naturligtvis också behovet av civila flygfält att ökas starkt. Detta äro också myndigheterna fullt på det klara med och kommunikationsministern har nyligen tillkallat följande sakkunniga för att utreda frågan. De sakkunniga äro f v landshövdingen Gärde, ordf., byråchefen i Väg & Vatten E. C. R. Ljungberg, byråchefen i järnvägsstyrelsen R. Lundqvist, t f byråchefen i folkhushållningsdepartementet A. Wirseen, överlantmätare E. S. Jung samt kaptenen vid flygvapnet B. G. Delin.

Statsrådet framhåller i statsrådsprotokollet att inför den väntade utvecklingen synes det önskvärt att en inventering verkställas rörande behovet av civila flygplatser inom olika delar av landet. Utvidgning och förbättring samt utrustning i olika hänseenden av flygplatserna på en del håll torde bli erforderliga. Den tekniska utvecklingen i materielhänseende i riktning mot större och tyngre flygplan bidrar att ställa ökade krav såväl på flygplatsernas storlek som på anordningarna för flygsäkerheten. Dessa omständigheter har redan föranlett vittgående preliminära förslag om nya flygfältsarbeten.

Det synes uppenbart att innan nya arbeten av mera betydande omfattning igångsätts beträffande flygplatser vilka icke redan efter hittillsvarande anspråk iordningställt för reguljär flygtrafik en plan bör upprättas för att klarlägga i vilken omfattning offentliga flygplatser kan väntas bli behöfliga inom skilda delar av landet.

Till en grupp bör de flygplatser föras som skall ta emot regelbunden internationell luftfart, till en annan grupp flygplatser vilka är avsedda för inhemsk flygtrafik samt till en tredje grupp sådana flygplatser som huvudsakligen avses för skol- och privatflygning samt tillfällig flygning av växlande art.

För planläggningen torde även principiell ställning få tas till spörsmålet i vilken utsträckning det bör ankomma på staten att anordna och förbättra flygplatser och i vilken omfattning detta bör bli en angelägenhet för kommunerna. Allmänt bör förutsättas att beträffande flygfält i eller invid städer eller större samhällen kommunerna själva svarar för markanskrifningen samt att staten i regel ej medverkar vid anläggning eller utrustning av andra flygplatser än sådana som huvudsakligen avses för trafik av mera reguljär natur.

Bland flygplatser väsentligen avsedda för mera regelbunden flygtrafik bör inbegripas icke blott flygfält vilka behövs såsom reguljära trafikplatser, utan även reservflygplatser för de fall då ogynnsam väderlek omöjliggör landning på de ordinarie landningsplatserna. Såsom reservlandningsplatser bör emellertid även en del redan befintliga militära flygfält kunna komma i fråga.

I samband med bedömandet av flygplatsernas utrustning bör uppmärksamhet ägnas även åt frågan i vad mån täckning kan och bör beredas det allmänna för löpande kostnader för markorganisationen.

Resultaten av utredningen bör, såvitt angår anläggning, förbättring och utrustning av flygplatser, sammanställas i en plan.



IRVIN FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A · STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute



Gr. 1843

Telegr.-adr. WILSONCO

INTERNATIONELL SPEDITIONSFIRMA SKEPPSMÄKLARE

Egna kontor:

GÖTEBORG - STOCKHOLM - TRELLEBORG - BORÅS - MALMÖ

Järnvägs- och samlastningstrafik till och från kontinenten

Sjötransporter, Assurans, Lagring, Inkasso etc.

Specialtransporter till och från alla större platser i Europa

Transoceana transporter



Nästan **samma precision**
som vid inflygning för bombfällning...

...erfordras vid flygfotografering. På en höjd av t. ex. 4000 meter, som bör hållas konstant, får avvikelsen från en tänkt, rak linje på marken icke gärna överstiga 200 meter. Och varje "avfyrning" av kameran kan sägas motsvara fällningen av en bomb.

Svensk Flygtjänst har under de gångna åren med bolagets flygplan utfört flygningar för Rikets Allmänna Kartverk. Det är en krävande men intressant uppgift. En av de många Svensk Flygtjänst vill utföra, nu och i långt större utsträckning då det blir fred igen.

SVENSK FLYGTJÄNST A.-B.
STOCKHOLM



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FLYGET — en blick bakåt och en tanke framåt

Före kriget var flyget ett omdebatterat vapen. Uppfattningen om den moderna materielens verkningsförmåga i ett nutida krig grundades mest på hypoteser. Efter fyra års världskrig har man nu ett helt annat underlag, och den som bläddrar tillbaka i hävdernas senaste blad och med objektivt öga granskar vad som skett, han behöver icke längre stå villrådlig.

Vad *landkrigsföringen* beträffar, präglades de första krigsåren av de tyska vapnens segerrika blixtnfall mot en hel serie av olika motståndare. Bland dessa framgångar, som slog en värld med häpnad, må här blott nämnas Polen-fälttåget, som utspelades på 32 dagar, femdagars-offensiven mot Holland och operationerna i Belgien på 18 dagar. Den överväldigande segern över Frankrike vanns efter c:a 6 veckors strider, och påföljande år kunde under Balkan-fälttåget Jugoslavien nedkämpas på något mera än två veckor.

Var ligger då hemligheten till dessa framgångar förborgad? Jo, i en exemplarisk samverkan mellan flyg och snabba marktrupper samt, framförallt, i försvararens oförmåga att med flyg motsätta sig de tyska anfallsmedlen. Tyskarnas olika motståndare voro från början otillräckligt utrustade i flygväsende, och dessutom insattes det tyska flyget för att målmedvetet nedkämpa det flyg som fanns.

Flygets betydelse vid de ovan berörda operationerna framstår särskilt klart vid en jämförelse med de följande årens händelser t ex i Nord-Afrika. Vid de på varandra följande tyska och engelska offensiverna följde vapenlyckan städse den, som var överlägsen i flyg. Den allierade slutsegern i Afrika föregicks av en mycket kraftigt insats av det allierade flyget mot axelflyget — under 1943 beräknas över 2 000 axelflygplan ha förstörts på denna krigsskådeplats. Tack vare den allierade överlägsenheten i luften kunde under markoperationernas avgörande skeden ända upp till 2 500 flygningar pr dygn utföras mot axelns försvarsställningar. Detta luftherravälde medgav också en blockad, som hindrade en evakuering av axeltrupperna.

Beträffande *sjökrigsföringen* är flygets inverkan under de gångna krigsåren så uppenbar och så välkänd, att förhållandet kan behandlas i största korthet. Den gamla stridsfrågan, huruvida flyget kan sänka stora krigsfartyg, har erhållit sitt svar i verklighetens eldskrift. Vid Pearl Harbor kunde det japanska flyget sänka eller allvarligt skada bl a 5 slagskepp — På Tarantos redd kunde det engelska flyget under ett nattanfall sänka eller allvarligt skada bl a 3 slagskepp — vid Malacka gingo de engelska slagskeppen *Prince of Wales* och *Repulse* till botten efter ett japanskt flyganfall. Utrymnet förhindrar att här redogöra för alla de andra tillfällen, då flygets verkningsförmåga mot fartyg tydligt åskådliggjorts. Som jämförelse med dessa tilldragelser kan framdragas »gatloppet genom engelska kanalen» med de tyska fartygen *Scharnhorst* och *Gneisenau*. Dessa fartyg undgingo de engelska flyganfallen tack vare det »paraply» av jaktflyg, som den tyska ledningen ordnat. Även vid andra tillfällen har jaktflygets betydelse för marina operationer tydligt framgått.

Flyget har också vid överskeppningsföretag, s k *kombinerade operationer*, ådagalagt sin utslagsgivande betydelse. Grundorsaken till att den tyska Norgeokkupationen lyckades var således, att engelska flottan icke ansågs kunna insättas till motaktion med hänsyn till det överlägsna tyska flyget.

Den engelska evakueringen över Kanalen och Dunkerque kunde genomföras tack vare det engelska jaktflyget.

Den allierade landstigningsoperationen mot Sicilien, ett av krigshistoriens största överskeppningsföretag, kunde genomföras med, efter allt att döma, förvånansvärt små förluster. Det allierade

flyget förberedde överskeppningen med tio dagars trumeld mot axelflygplatserna. Härigenom, liksom genom det direkta jakt-skydd, som ordnades för själva överskeppningen, tillkämpade sig de allierade ett nästan fullständigt herravälde i luften. Axelflygets anfall mot fartygen kunde därför icke genomföras med erforderlig kraft, och den oslagna italienska flottan aktade sig för att ingripa.

Kriget har i Kreta-företaget givit ett första exempel på en *helt självständig militär flygoperation* i stor skala. Härvid skedde luftlandsättning över hav, helt oberoende av de överlägsna fientliga flottstyrkor, som uppträdde där. En förutsättning för det lyckade anfallet var, att man ägde herravälde i luften, d v s fiendens flyg kunde icke effektivt ingripa hindrande.

Vad slutligen bombflyget betyder som krigsavgörande faktor i *hemortskrigföringen*, därom är det ännu för tidigt att yttra sig. Utan överdrift kan man påstå, att bombanfallen i hög grad kunna påverka krigsindustrin och att de tillfoga befolkningen oerhörda lidanden. Då London sviktade under de tyska bombanfallen i »slaget om Storbritannien» på hösten 1940, var det de återstående engelska jaktstyrkorna som räddade landet, ett faktum som Churchill värtaligt tolkat i sina berömda ord: »Aldrig i krigets historia ha så många haft så få att tacka för så mycket».

Men pendeln har svängt och sedan länge är det nu i stället den tyska hemorten, som utsätts för bombanfall av betydligt större omfattning. Att dessa ännu icke medfört någon krigsavgörande verkan kan nog till stor del tillskrivas det tyska jaktflyget, som dels tvingat motståndaren att i stor utsträckning tillgripa nattanfall — varmed följer mindre verkan — dels tar sin rikligt utmätta tull av anfallsstyrkorna.

Det är en gammal sanning, att ett nytt anfallsvapen förr eller senare utlöser ett lämpligt försvarsvapen. Så är också fallet beträffande anfallsflyget — men även försvarsvapnet utgöres härvid av flyg. Flyg bekämpas bäst genom flyg, det är en sanning, som man utan minsta tvekan kan utläsa ur krigserfarenheterna. Det är jaktflyget och anfallen mot fiendens flygbaser (fasta och flytande), som utgöra det mest effektiva och mest rationella motmedlet mot anfallsflyget.

Man kan då fråga sig, om ett litet lands flyg överhuvudtaget har någon utsikt att göra sig gällande vid krig mot en stormakt, eller om det är dömt att genast i krigsöppningen nedkämpas. Härvidlag kunna vi få ett svar från det finska vinterkriget, då finnarna sköto ned omkring tio gånger flera ryska flygplan än de själva förlorade. Motsvarande siffror från det nu pågående kriget äro icke offentliggjorda. Den senaste uppgiften daterar sig från den 25 maj 1943, då finska flyget under detta krig nedskjutit 884 flygplan, medan luftvärnet skjutit ned 492.

Ha vi i Sverige tagit vederbörlig hänsyn till de *våra krigserfarenheterna*, då vi utformat vår krigsmakts organisation? Att vårt flygvapen utvecklats är ovedersägligt och den ytterligare ökning, som förestår genom den projekterade sjunde jaktflottiljen, torde väl sannolikt också bli ett faktum. Men är detta tillfyllest? Denna fråga kan icke upptas isolerat utan måste granskas i samband med krigsorganisationen i dess helhet — det är en avvägningsfråga. Här är icke platsen att närmare ingå härpå. Här må blott framställas det önskemålet, att man icke förhastat vidtar några sådana åtgärder beträffande krigsmakts organisation, att man härigenom omöjliggör eller försvårar den ytterligare utbyggnad av flygvapnet, som i en framtid sannolikt måste komma såsom en följd av krigserfarenheterna — till skydd för våra övriga militära operationer och, icke minst, till skydd för hemorten.



General Kenney, som synes längst t v här intill, anser dagens flygare bättre än förra världskrigets. De två övriga flygarna på bilden ha just bevisat, att Kenneys omdöme är riktigt. Löjtnant Victor Franco (i mitten) har fått Silver Star och major William Penn Distinguished Flying Cross för hjälteed i Stilla Havsområdet. Nederst en brinnande japansk kryssare efter ett flyganfall.

bevakade två japanska fångar. Infödningarna, som voro överförtjusta över de vackra gåvorna — glasögonen m. m. — hade talat om för honom, att en japansk patrull brukade dyka upp i trakten då och då. Sergeanten och hans män lade sig i bakhåll och överrumplade fienden. Sju japaner stupade för elden från den enda kulspruta mina män hade med sig och de övriga två blev fångar. De två papuas hade visat sig mycket nyttiga, särskilt som en av dem förstod litet engelska.

Enligt generad Kenneys mening påminner kriget på Nya Guinea och de andra Stilla Havsoarna lika mycket om kriget i Nordafrika eller i Ryssland som en fjäderprydd papuas spjut liknar en tung kulspruta i nosen på en Flygande fästning eller en Liberator. I Tunisien, Italien och Ukraina finns det vägar — ja, t o m med stenlagda trottoarer på sina ställen — stå-

VAR STOLT ÖVER DIN GENERATION!

Äro vår tids jaktflygare bättre än förra världskrigets? Eller visade de -flygar-ess-, som riskerade liv och lem i skrangliga kärror av duk och ståltråd, mera personligt initiativ, större individuellt mod och en gladdare pionjärande än dagens flygare? Ja, det finns kanske olika åsikter om den saken men FLYG presenterar här nedan ett svar, som borde tillfredsställa åtminstone den nuvarande generationen.

Det finns en amerikansk flyggeneral, som blivit något av en förrädare mot sina gamla kamrater. Ja, ta det inte så allvarligt. Han är det med god avsikt och hans förräderi består helt enkelt däri att han är övertygad om att dagens stridsflygare äro skarpare i flera avseenden än sina föregångare från 1917—1918. Hans namn är generallöjtnant George Churchill Kenney, befälhavare för de amerikanska flygstyrkorna i sydvästra Stilla Havet och »ett mastigt pyre», som hans män kalla honom. Han är en av »de gamla gossarna» från förra kriget men har mycket att göra också med det nuvarande och är ansvarig för en hel del av de nederlag, japanerna lidit denna gång. Han har sett båda världskrigens flygare, ty han fick Distinguished Flying Cross 1918 efter att ha skjutit ned tre tyska flygplan under krigets två sista veckor. Han bör alltså veta, vad han talar om.

Det låter kanske underligt, säger Kenney, när en av »de gamla gossarna» påstår, att dagens flygare är bättre än förra krigets. Men det är inte dess mindre sant. De är smartare nu för tiden. De samordna sina aktioner bättre. Min generation frambringade briljanta individuella flygare. Denna generation frambringar briljanta flygdivisioner. Flygplanen av idag är betydligt svårare att flyga än Salmson- och de Havilland-planen 1918, men ändå flyger dagens flygförare i väder, som höll oss på backen 1918. Dagens flygare har den stora fördelen att tillhöra en flygsinnad generation, de vet mycket mera om »det stora spelet flygning» och de följer instruktionerna bättre.

Individualism? Pionjärande? — Ja, den moderne flygarens arbete är lagarbete eller ännu bättre — divisionsarbete. En ensam

varg i lufthavet med missriktad individualism kommer inte att leva tillräckligt länge för att bli befordrad eller bestraffad — vilket det nu må vara fråga om. Men jag skulle kunna ge er hundratals exempel på att det finns lika mycket pionjärande och individuellt mod i dagens pojkar som i min egen generation.

Jag kan ju berätta historien om den smarta sergeanten.

Det hände vid Port Moresby på Nya Guinea. Vi hade ont om medeltunga bombplan, vartill kom att sex stycken voro oanvändbara på grund av skador. Sergeanten påminde sig, att ett medeltungt bombplan flera veckor tidigare hade tvingats ned några kilometer från ett litet fält uppe i bergen, och kom direkt till mig med sitt förslag:

Ge mig fyra »smörjapor» (mekanikernas föga vackra öknamn bland kamraterna i amerikanska flyget), så skall jag flyga dit upp och hämta tillräckligt med reservdelar för att sätta istånd de där gamla vraken, sade han.

Ingen visste i det ögonblicket, hur nära det där fältet de japanska markstyrkorna var och jag påpekade för sergeanten, vilka faror han utsatte sig för. Han brydde sig inte om den saken, förklarade han. Det var ju bara fråga om en av krigets ofrånkliga risker.

Ja, vi släppte av sergeanten och hans »smörjapor» på den där lilla gräsplätten, där vi skulle hämta dem igen efter tre dygn. De hade gott om bytesvaror med sig, så att de skulle kunna köpa infödd arbetskraft. När transportplanet kom tillbaka på den utsatta dagen fann man sergeanten på platsen med sjuhundrafemtio kilo reservdelar — kullager, ljul, instrument och en massa andra grejor. Men — han hade också något mera — nämligen en eskort av två glasögonprydda papuas, som

der, telegraf- och telefonlinjer, hårdgjorda start- och landningsbanor och moderna reparationsverkstäder. Vildmarken på Nya Guinea och de andra öarna störes inte av någon av dessa civilisationens tillgångar. Det är världens yttersta utpost så när som på polarkalotten — bara berg och djungler och ogästvänliga kuster, bebodda av stenåldersvildar.

Kriget i Stilla Havet är helt och hållet ett luftkrig. Det kan endast föras av eller med hjälp av flygplan. Och — naturligtvis — med gossarna som flyger dem, konstaterar Kenney. Nya uppslag kommer fram ideligen och den kärande idén är att undvika byråkratism och stelbenthet. Vi bombar nu från betydligt lägre höjd än vi gjorde i början. Vi använder ibland högbombfällning från 10 000 meter men nästa dag sänker vi slagskeppen från 75 meters höjd över vattnet. Vi garanterar inte, att vi kommer att bomba från samma höjd mer än en vecka. Min flygstyrka är ett rörligt instrument och varena man — förrare, skyttar, bombfällare och signalister — får lära sig, ja, uppmuntras att använda sin hjärna. Det dagliga bekymret är att överhista japanerna och därför förändras ideligen formeringar, taktik och t o m placeringen av kulsprutorna i flygplanen.

Initiativ? Ja, initiativet och dess tvivelaktiga anpassningsförmåga är något som jag aldrig precis lärt mig beundra. Jag tror inte att vi flygare från 1918 lika kvickt som dessa 1943:or skulle ha kunnat vänja oss vid krigsförhållandena på Nya Guinea, världens mest hopplösa krigsskådeplats. Dagens flygare tycks aldrig bekymra sig om den saken. De har alltid en dräpande replik på tungan och kan mycket väl ta hand om sig själva.

Jag har fått lära mig en sak därute: de grå bävrarna — jag är själv en av dem — som beklagat sig över att den unga gene-



rationen består av en samling veklingar och barhjältar, har alldeles fel.

Jag har sett bombplanbesättningar komma tillbaka efter att inte ha hittat en japansk transportflotta. Pojkarna var döds-trötta när divisionschefen sade: »Det finns en massa amerikanare därborta, som be till Gud, att japanerna inte skall kunna få fram några förstärkningar.» Vad blev svaret? Jo: »För helsicke låt oss starta omedelbart igen. Om vi inte får tag i de där fartygen, så kommer dom att skicka ut oss igen i morgon. Vartför inte stöka undan det på en gång.

I Stilla Havskriget känner flygstridskrafterna en intim samhörighet med markstyrkorna och å andra sidan är infanteristerna vilda av entusiasm över det flygstöd de kan få. Vi spelar allesammans i samma lag och general Mac Arthur är ledare för hela tillställningen. Han tror på betydelsen av luftmakt och upphör aldrig att uppmuntra flygarna. Följden är, att varje gång någon säger till en flygare, att han gjort sin sak bra, så försöker han bevisa, att omdömet var motiverat.

Det behövs också alla underjordens makter för att hindra dessa pojkar att fullfölja ett uppdrag. Jag beordrade en förare på en Flygande fästning att skaffa några fotografier av Rabaul, den stora japanska basen. 100 km från Rabaul medan han flög på 10 000 meters höjd stannade två av hans motorer på grund av något »mekaniskt fel». Topphöjden för detta fyrmotoriga bombplan med endast två motorer igång är 2 800 m. Men — istället för att vända nosen hemåt fortsatte föraren i glidflykt, tog sina bilder på 6 000 meters höjd och gav sig först därefter på hemväg. Fyra »nollor» angrep honom. Han sköt ner två och jagade bort de två andra.

Tre nätter senare anföll samme förare en japansk jagare. Han måste gå ned under 600 meter och luftvärnselden »knockade» en av hans motorer, som fattade eld. Istället för att dra sig ur leken gav han besättningen order att stanna vid sina kul-sprutor, cirklade runt jagaren på 50 meters höjd, tystade dess däckskanoner och sänkte den därefter med bomber. Han måste passera mycket hög bergsterren på vägen hem och lät kasta ut kul-sprutor, ammunition och allt annat löst onödigt gods för att lätta bombplanet så mycket, att det skulle klara bergstopparna på tre motorer. Han förklarade för sin besättning, att han var fast besluten att få hem planet även om några av dem skulle bli tvungna att hoppa ut med fallskärm för att minska vikten. Men ingen behövde dock hoppa och han landade säkert på basen.

Jaktflygarna går inte mindre sammanbitet in för sina uppgifter. Här är historien om en av dem, som — flygande en Douglas A 20 Boston — anföll en japansk bas. På 25 meters höjd krevade en luftvärnsgranat under stjärten på hans flygplan och pressade ner nosen i träden. Han plöjde sig fram ett hundratal meter under trädtopparna, innan han kunde ta upp. I sin rapport efteråt ursäktade han sig för att han endast gjort två låganfall mot luftvärnsställningen efter intermezzot.

Föraren rapporterade, att flygplanet inte uppförde sig riktigt snällt efter snällen. Det var heller inte så underligt. Han hade knät fullt av glasskärvor — luftvärns-spfitter hade nämligen slagit sönder flygplan-nosen — en av motorena var så fullklad med trätoppar och grenar, att den hade

(Forts. på sid. 33.)

LIDMALM motorseglarpappa?



Civilingenjör Tord Lidmalm.

Att en ny och i debuten framgångsrik flygplankonstruktör går med huvudet fullt av planer på nya plan är ingalunda konstigt. Och att Fi-1:s skapare, civilingenjör Tord Lidmalm, på allvar funderar på att bli pappa till Sveriges första motor-seglare är heller inte så underligt. Han studerade ju skeppsbyggnad med flygteknik på KTH och till SAAB kom han via Göta-verken, där han förmodligen också såg en och annan båt byggas under sejouren vid flygplanavdelningen.

Fi-1:s relativt högt belägna bom och det fasta hjulet för start och landning gör att det inte är så svårt att föreställa sig en modifierad upplaga som motorseglare, d. v. s. som segelflygplan med hjälpmotor. Propellern skulle då placeras bakom förargondolen och i allra bästa fall kunde man tänka sig att planet t o m skulle kunna starta från en hangplata e d utan annat manskap än föraren och en man i vingen. Möjligen skulle planet också kunna lyfta från ett vanligt fält genom en kombinerad motor- och gummirepsstart. Så långt som till ritbrädet har Lidmalms funderingar på detta projekt inte avancerat ännu. Men har det nu dykt upp kommer det nog också så småningom dit, till prototyp och provflygning. Vad motorstyrkan beträffar räknar konstruktören med att en 5 hästars motor skall räcka. En besvärighet att övervinna är att tyskarna har patent på den i bommen infällda propellen för motorseglare med skjutande propeller. Men den frågan skall väl också kunna lösas.

Fi-2 högvärdigt plan med större spännvidd

Proven med Fi-1 har ju gått nästan över förväntan bra. Vikten på prototypen blev visserligen 260 kg mot beräknade 240, beroende på att arbetet måste forceras en smula. Men de 20 kilona kommer säkert att bantas av på serieplanen. Gfidalet var beräknat till 1:23 men vid prov har man nått 1:25. 1:24 kan dock anses normalt

för typen. Den smäckra bommen håller för 1 100 kg trots att den vid roten endast mäter 30 cm i diameter.

Planets utomordentliga hållfasthet gör att konstruktören f n planerar en modifierad upplaga med större spännvidd i stil med Weibes eller ännu extremare typer. Man kan alltså vänta en Fi-2:a, högvärdig och förnämligare än det första lyckade helsvenska segelflygplanet.

— Skulle det inte vara både roligt och intressant att själv provflyga en egen ny-skapelse? Frågar FLYG:s medarbetare.

— Jo, säkert, svarar ing. Lidmalm. Men ännu så länge har jag faktiskt inte fått tillfälle att skaffa mig flygutbildning, varken med motor- eller segelplan. Det blir väl så småningom. Under Teknis-tiden var det förresten nära men tyvärr fick jag aldrig rycka in på Malmen. Teknisternas flygutbildning där slutade nämligen med årskullen före min.

— Är det något annat, som skulle intressera ingenjören alldeles särskilt?

— Ja, men det är ett problem som det tar en smula tid att tränga djupare in i. Men nog skulle jag väldigt gärna vilja konstruera en svensk helikopter...

Ready.

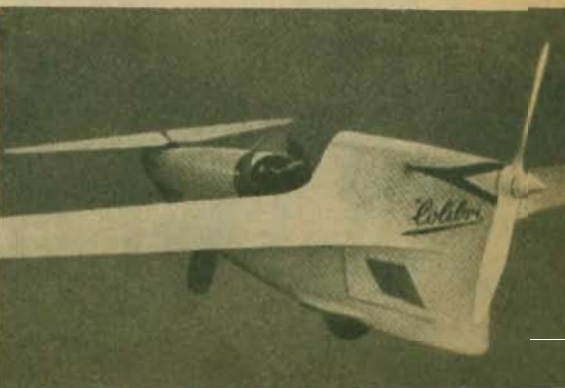
GE FI-1 BÄTTRE NAMN!

Den i nr 23 av FLYG utlysta tävlingen om ett lämpligt namn på det nya svenska segelplanet Fi-1 har vid tävlingstidens utgång gett till resultat 205 namnförslag från 157 personer. Emellertid har juryn efter granskning av de inkomna förslagen funnit att tyvärr intet av dessa är verkligt bra.

Därför utlyses härmed tävlingens fortsättning till den 15 februari. Vanliga fågelnamn äro ej önskvärda liksom ej heller långsökta namnkonstruktioner. Juryn önskar ett kort och slående namn på svenska — det är ju ett svenskt plan som skall döpas!

Beltrame "Colibri"

På tal om civiling. Lidmalms framtidsplaner kan red. ej låta bli att här nedan publicera en inte alldeles ny men liten läcker sak. Det är en motorseglare — eller ensigtsigt lätt sportplan om man så vill — av anktyd med skjutande propeller, Beltrame »Colibri». Bilden är hämtad ur »Der Flieger».



30

SEKUNDER ÖVER TOKIO

— DEN HITTILLS SENSATIONELLASTE FLYGKRIGSSKILDNINGEN —



VI.

I sjätte avsnittet av Ted Lawsons bok *Thirty seconds over Tokyo* fortsätter skildringen av de övriga deltagarnas upplevelser. Artikelserien började i FLYG nr 21 1943. Försök skaffa de föregående numren, om ni inte varit med från början. Ni får den sensationellaste krigsskildringen hittills.

De öden och äventyr, Tokioraidens män undergick, är inte slut med föregående avsnitt. Då femton av sexton maskiner gick förlorade eller förstördes vid landningen, finns det mycket att berätta.

Major Hilger ledde den »sekundära» raiden mot Nagoya och dess omfattande industri- och fabriksanläggningar. Hans bomber hamnade i en aeroplanfabrik, ett lagerhus för oljor och en militär arsenal. Brandbombarna fördelades över kaserner.

Inte ett enda japanskt flygplan visade sig där i luften. Luftvärnets eld var synnerligen illa riktad.

— Männτρο det är oss de skjuter på, undrade kulspruteskytten Bain när den närmsta krevaden inträffade på hundra meters avstånd.

Även den besättningen fick till slut ge sig av i fallskärmarna mitt i beckmörkret. Major Hilger, som upptäckte, att han inte kunde tränga sig fram till undre luckan, med fallskärmen påspänd, spände upp läset, glömde justera selen efteråt och hoppade ut med bältet oknäppt. Knycken när fallskärmen öppnade sig var fruktansvärd. Han skadade allvarligt ryggen och ena va-

den. Vid landningen brakade han rätt genom ett träd och slogs sanslös. Kineserna tog honom för en japan och han undgick med knapp nöd att bli arkebuserad.

Löjtnant Gray, som varit med på mitt bröllop, gav order om uthopp i tanken att det var gott om luft inunder. I själva verket gick maskinen betänkligt lågt. Han hade blott hunnit pendla två gånger i den öppnade fallskärmen, när han slog i berggrunden. Även han slogs sanslös. Han vaknade upp illa rådbräkad i hela kroppen men smärtorna avtog allt efter som han traskade vidare. Efter en bister natt under fallskärmen hamnade han välbehållen hos kineserna.

De flesta övriga av besättningen hoppade över samma bergsparti som chefen. Kulspruteskytten Faktor höll på att bli kvar i maskinen då de övriga gav sig av, enär kommunikationstelefonen inte fungerade. En kamrat framförde ordern. Faktor hoppade tydligen men återfanns död med skärmen endast delvis utvecklad. Han var den enda av samtliga deltagare i raiden, som döddes i samband med aktionen. Ett märke på skinnjackan möjliggjorde identifierandet.

Grays andreförare Manch torde vara historiens bäst beväpnade fallskärmshoppare. Han gav sig iväg bestyckad med 2 pistoler med 11,43 mm kaliber, ett gevär med 11,18 mm kaliber, ett gevär med 4,59 mm kaliber, en Luegerrevolver, extra ammunitionsmagasin, en jaktkniv, en bowiekniv och en yxa.

— Snacka inte barn, brukade han säga. De kommer till pass som en sista resurs. Den striden kommer att gå till historien som »Manchs sista strid».

Innan han hoppade stoppade han skjortan full av tuggummi. Skärmen öppnade sig med ett fruktansvärt ryck. Det mesta av tuggummit skakades ut ur skjortan. Det som blev kvar skakades ur pappersomslagen. Hela resan ner smälte han socker. Det var ett tillskott till »den allmänna trevnaden». Till hans förskräckelse tappade han samtidigt taget om ett gevär och alla pistolerna.

När han gjorde sin entré i en kinesby med sin två meter långa kroppshyddå blev det panik. Han övertygade invånarna om sitt vänliga sinnelag genom att ställa sig

Kinesiska soldater följa en grupp amerikanska flygare till deras inkvartering i en liten kinesisk stad.

framför en avbildning av en japansk flagga och räkka lång näsa.

Löjtnant Holstrom gjorde det finaste hoppet av alla. Han hamnade i ett väldigt snår, där fallskärmen trasslade in sig så grundligt, att han i mörkret omöjligt kunde komma loss, varför han helt sonika drog skärmen över huvudet och somnade.

En rätt förnuftig åtgärd. I dagningen upptäckte han nämligen, att busken bokstavligen hängde ut över en femton meter hög, tvärbrant klippa.

Kapten Greenings maskin råkade ut för det hetaste motståndet över Tokio. Fyra japanska jaktplan gick till anfall. Greening gick ner så lågt, att han flög under en kraftledning. Han hoppades förstås, att lura in japanerna i denna. Men de klarade hindret, varefter två prickades ner som straff och de övriga tog sin Mats ur skolan. Bomberna släpptes med gott resultat från femhundra meters höjd. Sämre gick det när brandbombarna sänktes ner. De antände tre eller fyra bensintankar, som exploderade med fruktansvärd kraft. Den lågtflygande maskinen kastades som ett spån omkring av explosionsvågen. Hela besättningen slungades huller om buller.

Greening hade sinne för proviant. Innan bensen tog slut, gick han akteröver och tog fram så mycket konserver han kunde bära och gav kamraterna order att hjälpa honom ordna dem, innan de gav sig iväg. Det blev inte bortglömt. Så hoppade Greening ut med armarna fulla av dosor. Han singlar iväg genom natten i nästan horisontell ställning, belåten med att ha proviant för flera dars vandring. Plötsligt slogs han av eftertankens kränka blekhet.

— Gode Gud — jag glömde ju dra i utlösningen!

En vanlig människa skulle naturligtvis nu ha gjort det omedelbart och illa kvickt utan tanke på något annat. Men Greening försökte först fundera ut, hur han skulle komma åt ringen utan att förlora konserverna. Det fanns kanske en smal chans, om han drog till rekordsnabbt. Då borde konserverna fortsätta att falla lika fort som han själv och kunde fångas in på nytt!

Han släppte därmed taget om burkhögen och drog i ringen snabbt som blixten. Men inte fortare än att vinden tog tag i dosorna och skingrade dem åt alla håll.

När fallskärmen slog upp och bromsade, fick han en del av lagret med en skräll rätt i huvudet.

Löjtnant Blanton hade ett annat äventyr.





DANSKA FLYGETS SVANESÅNG

DEN HJÄLTEMODIGE FLYGMEKANIKERN PÅ VÄRLÖSE GER BILDDOKUMENT

När sergeanten Bither i hans maskin skulle ge sig av, öppnade sig fallskärmen inne i maskinen. Motorerna hade redan börjat hacka, innan löjtn. Blanton lyckats packa om kamratens skärm och få iväg honom.

Löjtnant Sessler fick sin anpart av äventyren ett dygn efter det han hoppat. Efter ett dygns kringirrande hamnade han i en by. Där ställde kineserna en buss till hans förfogande. Avresan blev ståtlig men något senare blev bussen angripen av några Zerojaktplan. Sessler och föraren måste slänga sig ner i ett dike. Japanerna gick till anfall med kulsprutorna gång på gång men missade.

Japanerna tog två besättningar till fånga. Dessa maskiner fördes av löjtnanterna Farrow och Hallmark. I en utsändning efter raiden hotade japanerna att döda de tillfångatagna männen om en ny raid sattes igång, alltså sammanlagt högst tio man. Enligt den kinesiska »djungeltelegrafens» erför vi att två män av vardera besättningen hade dödats.

En amerikan, som senare återvände såsom utväxlad med Gripsholm, meddelade att han i fångelse sett eller samtalat med åtta av våra flygare. Var detta korrekt, skulle sålunda endast två av de tio ha dödats vid landningen eller efter.

Löjtnant Farrow hade oturen att med sina män hamna i en by, kontrollerad av en japansk »skuggregering». De lojala kineserna satte sig omedelbart i förbindelse med Chunking som omedelbart försökte få amerikanarna utlösta. Slutet på visan blev emellertid att de åtta olyckliga utlämnades till japanerna. Kineserna hämnade genom att mörda de skyldiga, uppgavs det.

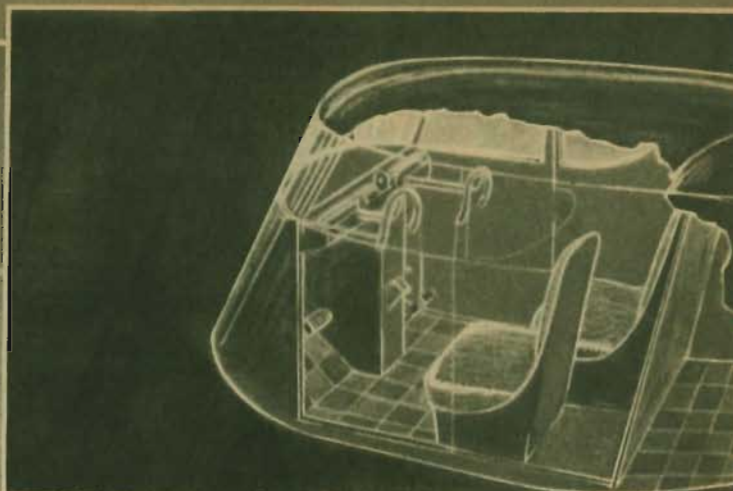
Utgången av raiden var utan tvivel ett svårt moraliskt nederlag för japanerna. Innet flygplan sköts ner. Elva män av åttio dödades eller tillfångatogs. Först efter två dygn meddelades att bränderna var under kontroll. Senare förklarades detta medgivande. I stället förklarades att raiden utförts av tio plan, av vilka nio skjutits ner av luftvärnsartilleriet eller jaktplanen. Däremot tillkännagavs att raiden kostat omkring 4000 människors liv.

Allt detta synes desto märkligare, som japanerna förklarade sig ha vetat av raiden på förhand och därför bombat sönder alla flygplatser intill Lishui.

INGEN FLYGPAN UDAN BLODIGT ALLVAR var det när tyskarna ockuperade Danmark den 9 april 1941. Det kan FLYG i detta nummer lämna dokumentariska bevis på i form av autentiska fotografier från Värmlöse flygplats, som anfölls av överväldigande tyska flygstyrkor. I FLYG nr 23 skildrade den landsflyktige danske journalisten Kai Otting, hur det danska flygvapnet sattes ur spel denna för Norden så ödesdigra dag. Han berättar bland annat om en hjältemodig flygmekaniker, som hoppade upp i ett av flygplanen på marken och lät dess kulsprutor spela mot inkräktarna till sista patronen. Denne mekaniker är sedan några dagar i Sverige och har sänt FLYG bilderna på denna sida, som skildrar det danska flygvapnets svanesång.

Överst t v ses två mekaniker spruta skum på resterna av en av II eskaderns gamla Fokker C 5. Där bredvid vad som en gång varit ett relativt modernt jaktplan av typ Fokker D 21. Krysset över en av de äldre fokkrarna i bakgrunden står över det plan, vari vår unge hjälte etablerade sig som effektiv kulspruteskytt. Bilderna närmast härnadan visar t v en sönderskjuten Gloster »Gladiator» och t h resterna av en Fokker C 5. De två understa bilderna visa de förbrända skeletten av två jaktplan av typen Fokker D 21.





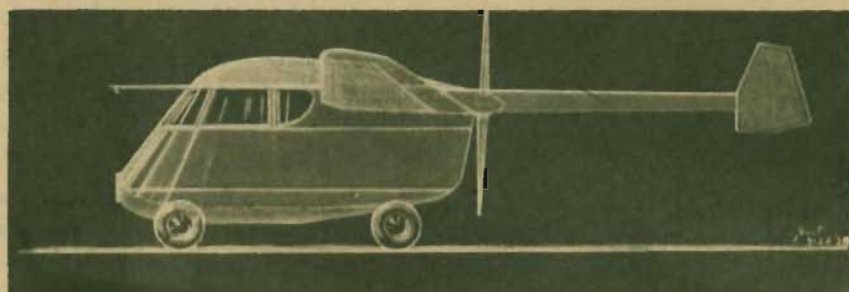
FLYGBILEN — BILFLYGPLANET —

Blick på efterkrigstidens privatflyg

Den våldsamma utvecklingen på flygteknikens och flygindustriens områden, som framtvingats av kriget, kommer det kommersiella och privata flyget till godo efter kriget, när flygindustriens kraft till stor del kan inriktas i fredliga banor. Vad det kommersiella flyget beträffar äro riktlinjerna för efterkrigstiden redan utstakade — kriget har ju alltmåra tagit transportplanet i sin tjänst och mellan transport- och trafikflygplanet är steget kort. Men hur ställer sig saken beträffande privatflyget?

Denna fråga sysselsätter den flygintresserade allmänhetens tankar utan att dessa få någon direkt vägledning av utvecklingen under kriget, annat än så tillvida att man har på känn att de nya helikopter-typerna, som använts bl a vid ubåtsbekämpningen, böra bli lämpliga för civilflyget. Men i övrigt?

Chefen för Consolidated Vultee's forskningsavdelning sedan 20 år tillbaka, W. B. Stout, tvekar icke att ge bestämda svar på frågorna. Bill Stout är en auktoritet så god som någon på grund av sin ställning och genom den träffsäkerhet med vilken han tidigare bedömt den framtida utvecklingen. FLYG har satts i tillfälle att ta del av Stouts syn på dessa ting — det är en blick in i framtiden av största intresse. Stout ser naturligtvis frågorna främst mot bakgrunden av amerikanska förhållanden, men givet är att utvecklingen i Amerika kommer att utöva ett starkt inflytande även annorstädes. USA gick före kriget i spetsen för den kommersiella utvecklingen inom flyget och kommer helt säkert att bibehålla sin ledande ställning både därvid-



En sidoprojektion av Stouts flygbil.

lag och med avseende på privatflyget, vilket är föremålet för Stouts nedan återgivna uttalanden.

Stout förutser en kombination av flygplan och bilar, både flygbilar och bilflygplan, och dessutom naturligtvis helikopter.

Flygbilen är först och främst bil men kan förses med vingar, kroppsbommar samt stjärthöjd- och -sidplan, varjämte motorn kan kopplas till en skjutande propeller. Vikten är endast 675 kg för en tresitsig flygbil, men trots den ringa vikten blir dess landsväghastighet 96—112 km/tim. Stout säger att den kommer att ligga lika bra på vägen som en Rolls Royce, ty det tekniska utförandet betyder mera än vikten. När flygbilen används som bil är motorn kopplad till alla fyra hjulen — en nyhet på bilteknikens område.

Flygbilens huvudsakliga användning är som bil. Men vid längre week-endutflykter och semesterresor förvandlar man den hastigt till flygplan. Man apterar vingar och övrig flygplanutrustning, som kan förvaras i garaget, vilket går på en kort stund. Start- och landningssträckor äro mycket korta — Stout talar om startbana på parkeringsplatsen — och snart är flygbilen i luften och för sina passagerare mot målet med en hastighet av 160 km/tim. Flygsträckan är vid denna hastighet 400 km — man kan således hålla sig i luften 2½ timmar. Bensinförbrukningen är icke större än vid landsvägsfart på 60 km/tim. Flygfärden blir angenäm, sikten är utmärkt både framåt och åt sidorna. I allmänhet måste man naturligtvis färdas sista

sträckan till målet på landsväg — flygbilen återtar sin skepnad av bil.

Bilflygplanet är först och främst flygplan men kan omvandras till bil. Vikten blir endast 360 kg, spännvidden 9,144 m, flygsträckan 640 km och flyghastigheten 172 km/tim. Som bil har bilflygplanet en hastighet av bara 56 km/tim, men så, behövs inte någon annan omändring av flygplanet än vingarnas infällande. I motsats till vad förhållandet är vid flygbilen äro vingarna nämligen infällbara.

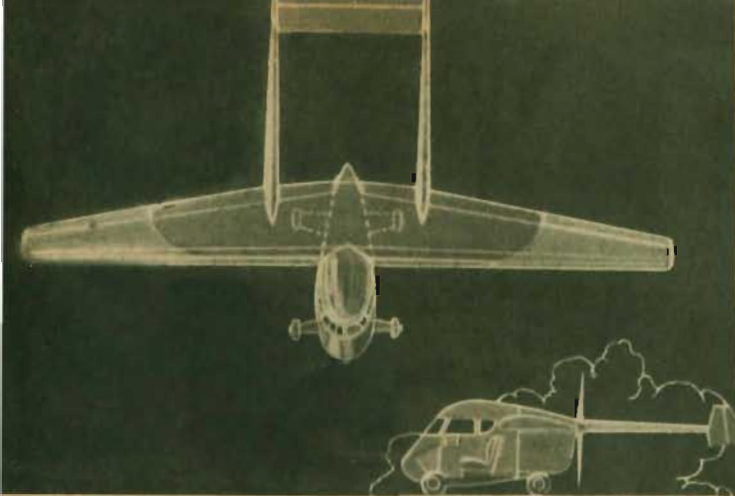
Enligt Stout lämpa sig flygbilen och bilplanet bäst för dem som bo i eller ha sin verksamhet i smärre städer, för handelsresande o s v. Envar kan själv räkna ut vilkendera typen som passar honom bäst.

För folk som bor i storstäderna lämpas sig den nya helikoptern bäst, den typ som Stout kallar »helicab», vilket bäst torde översättas till luftdroska. Luftdroskan kommer närmast lösningen av problemet att ge människan »personliga vingar».



T v Stouts luftdroska med horisontell helikopterrotor. — T h flygbilen i luften.





LUFTDROSKAN

Stout har tänkt sig att den skall användas främst av storstadsbor, som nu ha svårt att ta sig fram på de övertrafikerade gatorna. Med luftdroskan skulle färdtiden inom staden nedbringas till fjärdedelen av den tid som åtgår för en bilfärd. Den kan landa på ett platt hustak och även starta därifrån — Stout tillägger att en vanlig tennisplan också är tillräcklig. Det är tydligt att luftdroskan är något för oss, inte därför att vi skulle ha så stora städer utan därför att vi ha så småbruten terräng. Sålunda kommer man till det egenartade förhållandet, att vad som passar i miljonstaden New York passar lika bra på svenska bondlandet!

Luftdroskan blir 7,62 m lång och 1,83 m bred. Kabinen med plats för 2—5 personer blir utförd i plastisk massa och får ungefär samma utformning som nosen på en Liberatorsbombsare. Utsikten från kabinen blir fri åt alla håll, vilket är nödvändigt med hänsyn till den väntande trängseln i luften. Flygkroppen uppbyggs av stål och duraluminium med klädsel av någon plastisk massa.

Den horisontella rotorn får en diameter på ca 10 m. Genom dess omställning i olika lutningar styrs luftdroskan i både höjd- och sidled. På stjärtpartiets ena sida finns en vertikalställd propeller med 1,83 m diameter med uppgift att upphäva den av rotorn åstadkomna vridningen. Oaktat de nyaste helikopternas pneumatiska landningsflottörer äro användbara för landning både på land och vatten är luftdroskans landningsställ avsett antingen för flottörer eller hjul. Med 2 personer jämte bagage och full bränslelast blir vikten endast omkring 800 kg. Några siffror beträffande flyghastigheten ha icke lämnats.

Det är tydligt att Stout i luftdroskan ser framtidens »var mans flygmaskin». Den blir billig, »idiotsäker» och ytterligt lättmanövrerad, den kan flyga framåt, bakåt och åt sidorna, höja och sänka sig lodrätt eller stå stilla i luften — flygaren kan genast åtyda lufttrafikpolisens tecken och tillsägelser. Stout förtutser en radioutrustning med pejlingsanordningar för att undvika kollision och med telefonförbindelse med andra flygmaskiner och med marken. Men trots alla dessa agremanger finner han det bäst att indela luften i olika horisontalskikt för olika flygmaskinstyper — det blir trångt på lufthavets färdevägar, och de olika typerna få icke hindra varandras framkomst.

Bill Stout ses t h med en modell av sin »idiotsäkra» flygbil, som också synes i tre olika skisser överst på sidan. Andra bilden f v ger en god uppfattning om den eleganta inredningen.



FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN

När Flygtekniska Föreningen den 1 december 1943 fyllde tio år var den egentligen dubbelt så gammal. Den förnärliga föreningen leder nämligen sitt ursprung från Ingenjörsvetenskapsakademiens flygtekniska kommitté, som under åren 1923—1933 bedrev flygteknisk forskning och verkställde vissa för svenskt flyg viktiga utredningar under ledning av landshövding *Sven Lüberk* och akademiens verkställande direktör, kommerserådet *Axel P. Enström* med nuvarande luftfartsinspektören *Tord Angström* som sekreterare.

Det var ett betydelsefullt arbete som utfördes av denna kommitté, vars slutmål var upprättandet av en flygteknisk professur vid Tekniska Högskolan och en flygteknisk försöksanstalt, ett mål vilket som bekant nåtts. När kommittén slutfört sitt arbete framstod önskemålet att fullfölja det under andra forrner. Så tillkom på initiativ av kommitténs sekreterare Flygtekniska Föreningen, vars förste ordförande

blev professor *Ivar Malmér* och förste sekreterare *Tord Angström*, som nu är föreningens fjärde ordförande. Hans företrädare utom *Ivar Malmér* ha varit flygdirrektör *Henry Kjellson* och överingenjör *Karl Lignell*.

Flygtekniska Föreningen är som namnet anger en sammanslutning av fackmän. Den följer utvecklingen på det flygtekniska området inom och utom landet, vilket sker genom att upprätthålla kontakt med den flygtekniska utbildningen vid Tekniska Högskolan, genom att till medlemmarna förmedla rapporter och översikter rörande flygteknikens framsteg samt genom förbindelser med utländska fackmän. Föreningen har anordnat föredrag och diskussioner samnt i studiesyfte besökt olika flygindustriella anläggningar. Den söker att genom belöningar stimulera intresset för självständiga flygtekniska arbeten och avhandlingar. Härtill fordras emellertid pengar, och man får hoppas att medel skola doneras för detta viktiga ändamål. Den av vår inhemska flygtillverkning intresserade industrien synes här ha en betydelsefull uppgift att fylla, när freden kommer och därmed krafter frigöras för den flygtekniska forskningen, som blir av sådan vikt för utvecklingen av svenskt flyg.

Som utdelare av Thulinmedaljen och forskningsbelöningar kommer Flygtekniska Föreningen att ännu mera än hittills inta en central plats i den svenska flygtekniska forskningen, en plats dit trädarna från forskningsinstitut, flygindustri och flygning sammanlöpa.

Det förefaller som om luftdroskan inom en icke avlägsen framtid skulle kunna bli en verklig folkflygmaskin, utomordentligt väl lämpad för svenska förhållanden. Till en början får den kanske sin främsta användning i vårt land som trafik-luftdroska, som distribuerar trafiken till och från stamflyglinjernas stationer. Men därifrån och till en allmän användning som privatflygmaskin är steget icke långt.

W. K.



Detta taxifygplan av typ Cessna har Karhuflottörer, som tillverkats vid den finska fabriken Veljekset Karhumäki O/Y. Flottörerna se förtroendeingivande ut och torde få många vänner när de nu komma att tillverkas i Sverige.

utbilda omkring 100 elever. År 1933 segrade han i »Petsamoflygningen», tilldelades Harmon-statyetten och deltog i den nordiska flygtävlingen i Sverige, varvid han i målflygningstävlingen utgick som segrare. Som sport- och taxifygare är han välkänd i hela Finland.

Firman Karhumäkis flygplanfabrik var till en början inhytt i ett hönshus på färdnegården i Keljo by nära Jyväskylä. Då verksamheten emellertid började inbringa pengar uppfördes en särskild fabriksbyggnad jämte hangar. Rörelsen växte snabbt och fick fastare och mer målmedvetna riktlinjer. Det enda som verkade hämmande på dess utveckling var frånvaron av ett eget flygfält och till följd av detta var man sommartid uteslutande hänvisad till hydroplan.

År 1938 utsågs en ny plats för fabriken.

FINSKA FLOTTÖRER BYGGAS I SVERIGE

Flygplanägare världen runt ha ofta klagat på att flottörer äro så dyra saker, vilket hindrat sjöflygets utbredning. De bästa flottörerna av det bekanta amerikanska märket Edo äro av metall men kosta en halv förmögenhet.

Det är därför med glädje man hälsar nyheten att billigare träflottörer komma att tillverkas i Sverige av Svensk Flygtjänst AB, som förvärvat tillverkningsrätten från den finska firman Veljekset Karhumäki O/Y. Här följer en intressant artikel om detta finska flygföretag.



Flygkapten Niilo Karhumäki, chef för Karhumäki-fabriken.

Före det nu pågående världskriget kunde i Finland spåras ett anmärkningsvärt privat flygintresse och man räknade även ett stort antal privata flygplanägare. Tre olika institutioner meddelade civil flygundervisning och intresset för flygsporten ökades dag för dag. Krigsutbrottet 1939 gjorde naturligtvis slut på all privat flygverksamhet och civilflygarna kallades ut i kristjänst.

Bland privatföretagen är firman *Veljekset Karhumäki* det som i vidsträcktaste mån verkat till frömma för finskt civilflyg. Redan före kriget hade nämnda företag uppnått ett betydande omfång och under kriget har dess verksamhet ytterligare utvidgats, varför firman nu måste anses för ett verkligt storbolag.

Karhumäkifabriken har liksom de flesta flygplanfabriker i Europa uppstått ur en helt liten rörelse, startad av amatörer och utan nämnvärt kapital. Dess grundläggare och nuvarande verkställande direktör, flygkapten Niilo Karhumäki, är son till en jordbrukare. Hans tekniska utbildning inskränker sig till självstudier. Redan som gosse hyste han stort intresse för flygplankonstruktion och på grund därav gick

han in som frivillig vid flygvapnet. År 1924 avlade han förarexamen. Då han emellertid icke lyckades få anställning vid luftstridskrafterna som förare började han konstruera ett flygplan efter egen ritning. Med detta sitt första plan av egen tillverkning, som drevs av en motorcykelmotor, utförde han ett antal lyckade flygningar.

Uppmuntrad av framgången började kapten Karhumäki konstruera och bygga allt bättre maskiner. Härvid biträdde han av sin bror *Valto*, som hela tiden varit hans medarbetare, och senare även av den yngste brodern *Uuno*. Tillsammans ha de tre bröderna fortsatt med att i nära tjugu års tid bygga flygplan och samtidigt lagt grunden till en modern flygplanfabrik.

Före krigsutbrottet disponerade bolaget sammanlagt 13 plan, med vilka utfördes turist- och rundflygningar, flygskolning, flygfotografering och kartläggning. Till en början fungerade Niilo Karhumäki själv som förare och hann i denna egenkap tillryggalägga 4 300 flygtimmar och

Verksamheten utvidgades ytterligare och företaget antog snart proportioner som te sig synnerligen imponerande i jämförelse med dess ursprungliga ringa omfång. Ehuru begynnelsen var anspråkslös har fabriken alltså nu utvecklats till ett verkligt storföretag i branschen, vilket på mångfaldiga sätt bidragit till flygsportens utveckling i Finland.

Firmans grundläggare Niilo Karhumäki fungerar allt fortfarande som dess målmedvetne chef. Biträdande direktör är brodern *Valto* och den yngste brodern *Uuno*, som hittills deltagit i kriget som stridsflygare, är numera anställd vid fabriken som provflygare. Fabriken har dessutom ett flertal ingenjörer och annan fackpersonal till sitt förfogande.

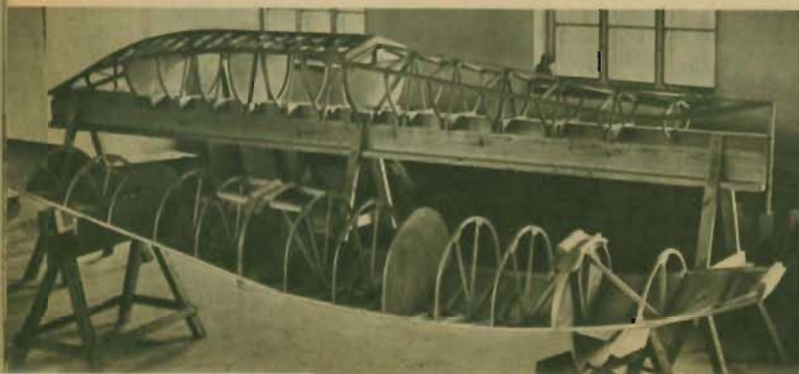
Emedan firman Karhumäki i början var tvungen att utföra samtliga flygningar sommartid med sjöplan, kommo bröderna att ägna flottörerna en särskild uppmärksamhet. Dessa tillverkades i den egna fabriken och framställdes av trä. Konstruktionen förbättrades år från år med stöd av tidigare vunnna erfarenheter. Sålunda utexperimenterades Karhu-flottören, som måste anses lyckad och synnerligen ändamålsenlig.

Även Svensk Flygtjänst AB i Stockholm har stiftat bekantskap med Karhu-flottören och använt den med gott resultat. En av bolagets Moth-maskiner har under senaste tiden utfört flygningar i Nord-sverige, sammanlagt omkring 400 flygtimmar, med dessa flottörer under särdeles ogymsamma väderleksförhållanden.

Då resultatet av proven med Karhu-flottörerna visat sig gott har Svensk Flygtjänst förvärvat tillverkningsrätten och gått in för deras framställning i Sverige. Nämnda firma står även i andra avseenden i förbindelse med Veljekset Karhumäki O/Y.

Ec.

Veljekset Karhumäki O/Y:s första fabriksbyggnad i Keljo.



Karhuflottörerna under byggnad vid den finska fabriken.

FLYGNYTT

från ALLA FRONTER

Nytt brittiskt jaktplan

— Från FLYG:s Londonkorr. —

LONDON, i dec. 1943.

England har ett nytt jaktplan, vilket med all sannolikhet är både modernare och bättre än den världsberömda Spitfire'n. Hemligheten om att detta nya jaktplan finns till sipprade ut i samband med en utställning av modellflygplan i Edinburgh. I nio dagar hängde där nämligen i utställningslokalen en trogen skalmodell av detta nya jaktplan samt dessutom en liknande modell av det nya torpedbombplanet Barracuda, om vilket man ännu vet ytterst litet. Det var först när en ATC-officer besökte utställningen, som »misstaget» att låta offentligt visa dessa modeller av ännu hemliga plan upptäcktes. Modellerna blevo genast avlägsnade och placerade på säkrare plats. Dessutom förstördes ett par teckningar, som några flygtresserade skolpojkar gjort av planen.

Man har länge haft på känn, att England snart skulle presentera ett nytt jaktplan. Prototypen till Spitfire-jaktplanet tillkom ju redan före kriget, och trots att diverse förbättringar vidtagits och motorstyrkan ökats, har kravet på ett modernare jaktplan börjat göra sig allt mera gällande. —

Från Amerika kommer meddelandet om en sensationellt kraftig beväpning av några Mitchell bombare. Det gäller nämligen, inget mindre än att visst antal av dessa plan utrustats med en 75 mm kanon, avsedd i första hand att användas i kampen mot ubåtar. Bilder som publicerats i den engelska pressen visa kanonen placerad i nedre vänstra delen av nospartiet. Över kanonen kan man se två kulsprutor av vanlig modell. Även Lockheed Vega PV-1 Ventura har fått ny beväpning med tanke på ubåtsjakt, men ingenting har offentliggjorts om vari denna beväpning består.

Några detaljer ha frigivits om den andra av Kaisers projekterade tre stora transport-sjöflygplan. I motsats till den första, vilken redan omnämnts i FLYG, har denna andra flygbåt inte dubbelkropp utan är konstruerad i konventionell flygbåtsstil. Det är ett mindringat monoplan, utrustat med åtta motorer placerade som vanligt i vingens framkant. Spännvidden uppges vara 96 m och längden 65,4 m. Med last beräknas vikten till 200 ton. Marschfarten är 280 km/tim.

I London har en del uppgifter cirkulerat om ett nytt tyskt långdistansbombplan. Typbeteckningen uppges vara Heinkel He 178, och planet skall ha fyra motorer i fyra »motoragg». Särskilt intressant är upp-

Japanska nyheter

Japan har bl a fått fram det nya bombplanet »Donryu» och det nya jaktplanet »Shoki», av vilka FLYG kan prestera bilder efter INTERAVIA. »Donryu» är en Nakajima-konstruktion i helmetall och säges ha mycket stor räckvidd. Den defensiva beväpningen är tillräckligt stark för att tillåta bombplanet att — som det heter — inlåta sig i strid med jaktplan även under dager. »Shoki» är ett lokaljaktplan med utomordentlig stigförmåga och främst avsett för konvojskydd. Med extra bränsletankar användes »Shoki» även som eskortjaktplan.

Utom dessa två nyheter märkes det nya jaktplanet Mitsubishi S-03, som i motsats mot S-00 har vätskekyld motor och betydligt tyngre beväpning. Dessutom är det försett med självtändande bränsletankar, en nyhet för japanska flygplan. Shitei spa-



Bombplanet »Donryu» (överst) och jaktplanet »Shoki».

ningsplan — en annan nyhet — säges ha mycket hög hastighet, varigenom planet kan dra sig undan fiendlig jakt.

Märklig rymning

Överingenjör Hurel i franska statens av tyskarna kontrollerade flyganläggningar i Cannes, har enligt INTERAVIA lyckats rymma ur Frankrike med det första serie-exemplaret av SE 90, det tvåmotoriga midvingade monoplan, som var avsett att ersätta Caudron »Goeland» som postmaskin på de lokala franska flygpostlinjerna. Det är samma flygplan, som i prototyp hette Bloch 800, och det var första gången, som serieflygplanet var i luften. Följderna ha inte uteblivit. Samtliga franska prototyper

giften att detta plan vid starten hjälptes upp i luften med winsch. När planet blivit luftburet, accelereras farten upp till mycket hög hastighet med hjälp av raket.

Den nya Heinkel-bombaren antas vara avsedd för bombning av mål i England. Genom den höga marschfart planet erhåller tack vare raketerna blir det nämligen möjligt att bomba de östra och mellersta delarna av de brittiska öarna utan att behöva uppehålla sig över det starkt luftskyddade engelska området mer än ett fåtal minuter.

Huruvida de tyska förhoppningarna komma att infråas är emellertid en annan fråga. Det är mycket möjligt att Heinkel He 178 redan på försök insatts i anfall på England. För någon tid sedan omtalades nämligen i den engelska pressen att luftvärnskanonerna vid Dover nedskjutit ett fyrmotorigt tyskt plan och att en besättning på fem man räddade sig ur planet med fallskärm.

Förutom Heinkel lära Arado, Junkers och Henschel intressera sig för försök att driva fram flygplan enligt raket- eller reaktionsprincipen.

Det tyska jaktplanet Focke-Wulf Fw 190 har i senaste versioner en något modifierad beväpning. Fyra 20 mm kanoner, av vilka de inre äro av typ Oerlikon och de yttre Mauser 151, äro placerade i vingarna och dessutom finnes istället för de två 7,9 mm ksp en tung 13 eller 15 mm kulspruta placerad i nosen över motorn. Kulsprutan skjuter liksom de båda inre kanonerna genom propellerfältet och är således synkroniserad. Gunnar Kristiansson.

utom den sexmotoriga atlantflygbåten ha gjorts flygodugliga genom att landningsställen monterats av och dessutom ryktas det, att tyskarna komma att flytta hela den franska försökscentralen och konstruktionsavdelningen till Tyskland. Verkstälände direktören i Cannesanläggningen Boixeda har gjorts ansvarig för rymningen och arresterats. Som chef har utsetts flygingenjör Rocca, vilken på senaste tiden varit sysselsatt med konstruktionen av ett nytt höjdflygplan, som fått beteckningen Typ 3020 och nu är under konstruktion. I Cannes håller man också f. n. på med att konstruera en 70 tons jätteflygbåt, i vilken erfarenheterna från de tre prototyperna Potez-SCAN 161, SE 200 och Latécoère 631 skola tillvaratas.

»Liberator VLR»

För ubåtsbekämpningen i Atlanten insattes sedan några månader bl a även en specialversion av Liberator, som fått beteckningen »Liberator VLR». Strängt taget är det en vanlig »Liberator II», som försetts med extra bränsletankar av en ny konstruktion, som kallas Tokio-tankar. Varför är väl inte svårt att lista ut för dem som läsa FLYG:s artikelserie om Tokio-raiden. Bokstäverna VLR betyda heller ingenting annat än »very long range», d v s mycket lång räckvidd.

Italiensk jakt

Engelsmännen ha nu lämnat en del mera detaljerade uppgifter om bl a de nya italienska jaktplantyperna Macchi MC 203 och MC 205 samt Reggiane Re 2003 och Re 2005. MC 203 och Re 2003 äro båda utrustade med tyska Daimler-Benz DB 603 på c:a 1 500 hk. Den förra uppges ha maxhastigheten 540 km/t och den senare 580 km/t. MC 205 och Re 2005 äro utrustade med Daimler-Benz DB 605 vätskekylda tolvcylindriga radmotorer på c:a 1 500 hk på 5 000 m. MC 205 säges ha en maxhastighet på 555 km/tim. Beväpningen på de båda Macchi-typerna säges bestå av 2 st vingkanoner av icke uppgiven kaliber.

Som ambulansflygplan använder RAF Transport Command bl a dessa båda typer, Handley-Page »Sparrow» (t v) och Airspeed »Oxford». Otaliga sårade ha snabbt kommit under vård tack vare dessa flygplan.



— Från FLYGS:s Londonkorresp. —

På ett fält någonstans i England står en Flygande Fästning — Memphis Belle är dess namn. Den skiljer sig inte från så många andra flygande fästningar, men ändå är det något särskilt med den. Memphis Belle har nämligen, åtminstone tills vidare, gjort sitt i detta krig och står nu beredd att tillsammans med sin besättning vända åter till USA för att på mera fredliga färder göra propaganda för köp av krigsobligationer men även för rekryteringen av amerikansk ungdom till flygvapnet.

Säkerligen kommer Memphis Belle att lyckas väl även i denna sin något originella uppgift, ty hon kan berätta amerikanerna nervkittlande historier från 25 raidar över fiendligt område. Åtta jaktplan ha med säkerhet skjutits ned, troligen ytterligare fem, och 12 ha skadats. Memphis Belle tillhörde en grupp flygande fästningar, kallad »Wray's Ragged Irregulars», en benämning som ensam säger en god del om planetens historia.

Ty det har långt ifrån varit några »promenadtrippers», dessa 25 raidar. Luftvärn och fiendlig jakt ha gång efter annan tillfogat Memphis Belle avsevärda skador. Nio gånger ha nya motorer installerats, en gång har högra vinghalvan måst ytbytas mot ny samtidigt med att stjärtfenan förnyades. Engelske kungen och drottningen samt Sir Stafford Cripps, minister för flygplanproduktionen i England, ha personligen inspekterat plan och besättning just med anledning av de många äventyren.

— I början, under våra första raidar, mötte vi inte mycket motstånd, säger Captain Robert K. Morgan, förstepilot på Memphis Belle. Den tyska jakten anföll inte gärna en flygande fästning, och ej heller luftvärnet gjorde mycket väsen av sig. Men sedan man satt in de speciellt bukpannade Focke Wulf FW 190 steg temperaturen något, och ungefär samtidigt kvicknade luftvärnet också till.

PÅ EN AMERIKANSK BOMBFLYGBAS

»Memphis Belle» är en amerikansk flygande fästning med säregna öden bakom sig. Dess besättning berättar här om sina äventyr.

— Vid en dagraid mot Wilhelmshafen trodde jag det var slut för oss. En aldrig sinande ström av FW 190 slog ner på oss framifrån och från sidorna. De pressade oss allt närmare och närmare marken — vi hade ingen möjlighet att slingra oss från uppvaktningen utan att kollidera med något av de tyska planen. Det var blott vägen neråt, som var fri. Men när det såg som värst ut, blev himlen så plötsligt synlig igen, och så klarade vi oss hem den gången också.

— De värsta skadorna fick vårt plan vid ett anfall mot ubåtsbasen vid Lorient, och trots att det mer var under än skicklighet, att vi kommo helskinnade tillbaka från den raiden, så hade jag likväl hela tiden en känsla av att det skulle gå.

— Vi möttes av en fruktansvärd luft-

värnseld, den värsta jag någonsin varit med om. Granaterna exploderade i kuslig närhet runt planet, och jag kunde då och då höra splitter träffa flygkroppen. Plötsligt hör jag så en knall, planet gungar till och i nästa ögonblick rapporterar en av kul-spruteskyttarna: »Stjärtfenan träffad, den brinner!»

— Han hann knappt tala till slut, förrän jag kände en ny kraftig skakning — raten slets ur händerna på mig. Planet krängde våldsamt till, och när jag kastade en blick åt höger, såg jag att främre delen av höger vinghalva fått en fullträff strax bortom yttre motorn. I nästa minut, då jag sökte rätta upp maskinen, slets hela yttervingen bort.

— Nu blir det roligt, tänkte jag, nu gäller det att flyga med tre fjärdedels vinge och med blott skelettet av ett oavvändbar sidoroder. Som väl var hade elden i stjärtfenan i brist på näring slocknat, annars hade väl bakre skytten fått det litet väl varmt.

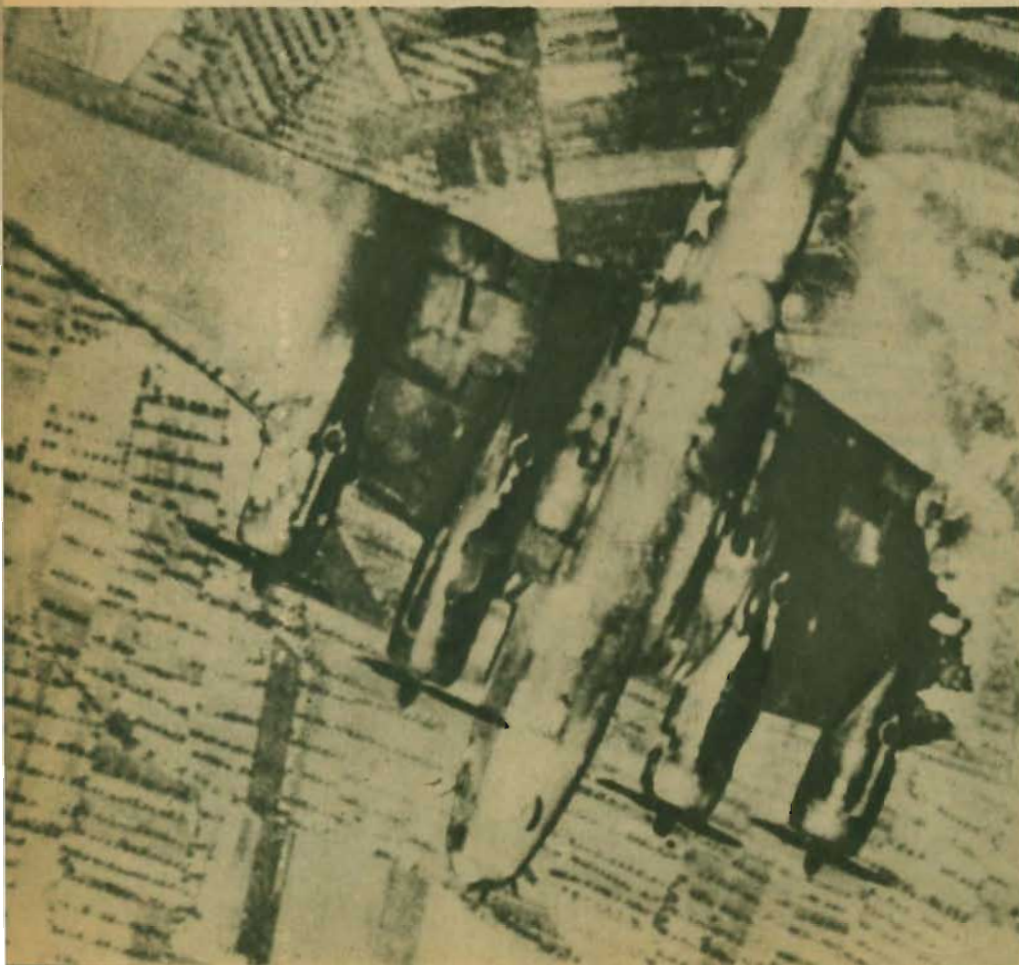
— Hur jag lyckades klara Memphis Belle över Kanalen till England igen, ja, det är faktiskt mer än jag själv riktigt vet. Jobbigt var det emellertid, så mycket tid över för funderingar blev det strängt taget inte. Alla motorerna arbetade, tack och lov, oklanderligt, och det var också med dem jag styrde och manövrerade planet. Landningen blev en perfekt trepunkts, och väl hemma igen dröjde det inte länge, innan Memphis Belle fått ny vinghalva och ny fena — samt var klar för nya uppdrag.

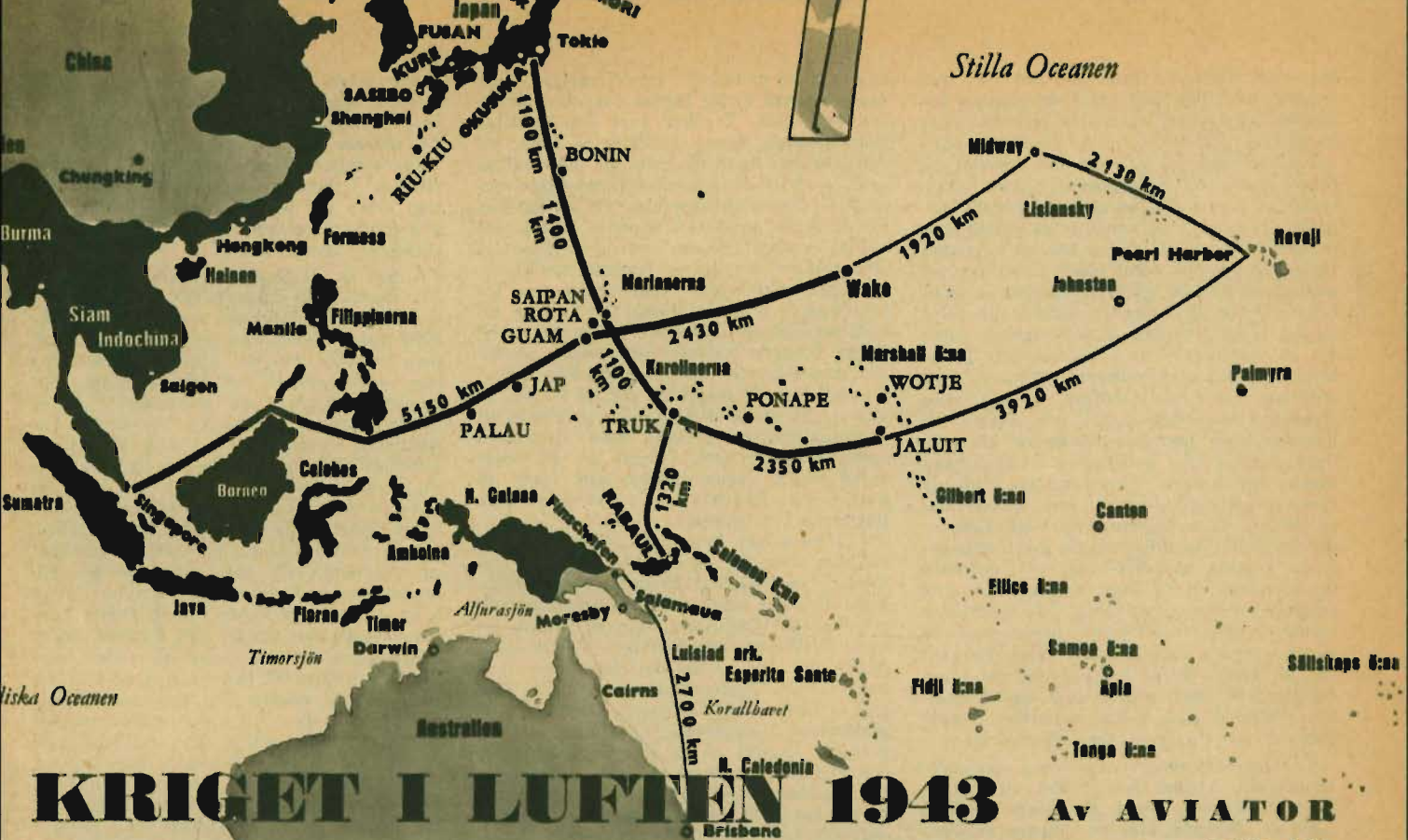
Den övriga besättningen bestyrker enstämmigt pilotens berättelse samt tillägger: — Men det hade kanske inte gått lika bra med en mindre skicklig förare — Captain Morgan kan göra det omöjliga.

Kanhända. Vilket inte hindrar ett beröm även åt moderna flygplan. De äro i sanning otroligt tåliga.

Gunnar Kristiansson.

»Det här planet, det är en Flying Fortress B 17. — skriver vår Londonkorrespondent — är 'något mera' skadat än det jag har skrivit om, men är ändå en god illustration.» Ja, när halva vingen blir bortskjutet, så är det inte lätt att hålla sig flygande.





KRIGET I LUFTEN 1943

Av AVIATOR

Copyright R. Reisz

Andra världskriget har nu pågått i fyra år och tre månader. Det är en lång tid för utvecklingen av ett så nytt och så tekniskt vapen som flygvapnet. Måhända har utvecklingen icke varit lika explosiv som i det första världskriget, särskilt icke i tekniskt hänseende, men den har medfört en rask frammarsch för den nya försvarsgrenens från att vara »lovande» eller »framtidens vapen till att i högsta grad vara nutidens vapen, erkänt som en av krigföringens grundvalar.

Under det första krigsåret fick världen en praktisk demonstration, hårdhänt men våldtalig, av det nya vapnets möjligheter i kombination med nutida mekaniserade arméer, först i Polen, sedan i Västeuropa. Den tyska krigsmakten, som förberett sig utan hämning av traditionella tänkesätt, visande sin ofantliga överlägsenhet, icke i kvantitativt utan i strategiskt och taktiskt hänseende: först herravälde i luften genom våldsamt flygbasbekämpning och jakt, sedan intimt understöd, främst genom bombanfall, åt trupperna. Det blev en bitter men välgörande läxa för motståndarna. Finlands och Norge—Danmarks fall visade, att små stater, som råka ligga inom de områden där stormakternas intresselinjer skära varandra, med nödvändighet måste vara väl rustade, icke minst i luften. Vårt land fick känna sin maktlöshet till följd av svagt försvar både på marken och i luften, men fick också genom krigshändelsernas närhet en pust från den kalla verkligheten, som satte en dittills icke skadad fart på svensk upprustning. Luftkrigsföringen mot hemorten inleddes först av tyska flygvapnet, mot storstäderna Warszawa och Rotterdam, i syfte att framkalla kapitulation, sedan ehuru svagt av brittiska flygvapnet mot krigsindustri och dylikt i Tyskland.

Det andra krigsåret inleddes med det to-

tala luftkriget i hela dess vidd mot Storbritannien. Jaktflyget räddade England den gången, först efter två månaders hemsökelse mot dagerföretag, sedan efter ytterligare ett halvår, då försvarstekniken — radiolokalisering — utvecklats, mot mörkerföretag. Därmed var det klart att kriget skulle bli långvarigt och den tyska krigsmaskinen gjorde sin ödesdigra helomvändning mot öster. Ytterligare två mindre stater, Grekland och Jugoslavien, dukade först under för ett blixtoverfall, varvid även Belgrad lades i ruiner av ett flyganfall. Sommarfälttåget i Ryssland 1941 gav utomordentliga framgångar för den tyska krigsmakten på numera vanligt sätt. Det ryska flygvapnet spolades nästan helt bort och efter »vertikala omfattningar» från luften drevs de ryska arméerna tillbaka till Leningrad, Moskva och Asovskas sjön. Den tyska luftkrigsföringen mot hemorten upphörde, och den brittiska fortsatte, ehuru utan märkbar inverkan på krigets gång.

Det tredje krigsåret medförde Japans inträde i kriget och våldsamma expansion över Bortre Indien och Stilla havets övärld, vars försvar visade sig alldeles otillräckligt. Japans flygvapen var, trots uppdelningen på armé och marin, starkare och effektivare än väntat och vann utan svårighet herravälde i luften över det oväntat svaga försvarsflyget i Fjärran Östern. De amerikanska och brittiska flottorna lamslogos av japanskt marinflyg och därmed kom det första bestämda svaret på frågan om flygvapnets verkningsförmåga mot örlogsfartyg, även de största. Först mot slutet av året sattes stopp för japanernas framgångar.

Under vinterkriget i Ryssland frös den tyska krigsmaskinen sönder och fick sina första motgångar gentemot en motståndare, vars kvalitativa och kvantitativa resurser uppenbarligen underskattats. Under det and-

ra sommarfälttåget trängde tyskarna visserligen fram till Volga men nådde icke Kaukasus olja, och växande ryskt motstånd på marken och i luften visade, att vindkantringen var nära.

På Medelhavsfronten böljade kriget fram och tillbaka, men sedan starkt tyskt flyg koncentrerats till Sicilien fick axeln herravälde över Medelhavets centrum, och kunde skicka sådana förstärkningar till Rommel i Libyen att denne återerövrade Cyrenaika och trängde långt in i Egypten. Endast tack vare de allierades starka flyg hindrades han från att nå Nilen.

I Västeuropa släppte det brittiska bombvapnet alla hämningar ifråga om målvalet och inledde med ett tusenplansanfall mot Köln i maj 1942 systematisk bekämpning av industristäder.

Det fjärde krigsåret och återstoden av 1943 medförde avgörande vändpunkter i kriget både i öster och söder samt växande allierat initiativ och press i väster och i Fjärran Östern.

Den ryska vinteroffensiven, som började i november 1942, ledde inom kort till katastrofen vid Stalingrad, tyska krigsmaktens dittills kanske allvarligaste motgång och prestigeförlust. Tidvattnet hade vänt och den röda flodvägen vällde fram över Sydrysslands stepper till Asovskas sjön. Även längre norrut började de tyska linjerna komma i rullning västerut. Efter uppehåll under försommaren kom den ryska sommaroffensiven, en ny demonstration av det ryska våldets omätliga resurser. Ukraina återtog fram till och förbi Dnjepr, sydväst om Moskva trängdes de tyska linjerna tillbaka, så att de fingo Pripetträskens tätt i ryggen, och norr därom sköto anfallsstötar fram till Lettlands gräns. Förklaringen till de väldiga ryska framgångarna under 1943 ligger icke blott i lantstridskrafternas över-

lägsenhet. Bakom Uralbergen har en flygindustri växt upp som gjort det möjligt att ersätta det ryska flygvapnets oerhörda förluster från 1941—42 och åter göra detta vapnet till en maktfaktor. Speciellt inriktat på direkt understöd åt trupperna genom massinsats av låganfallsplan samt jaktskydd lyckades det ryska flygvapnet av de sparsamma underrättelserna att döma att både trygga egna trupper med deras bakre linjer och på avgörande punkter ge offensivstötarna ökad kraft. Detta blev möjligt endast till följd av *det tyska flygvapnets tillbakagång*. Kravet på jaktförsvaret av hemorten och bombkrigets direkta eller indirekta verkan på produktionen medförde nämligen, att den tyska flygindustrien måste lägga om driften till huvudsakligen jaktplantillverkning. De väldiga avgångarna i östfrontens bombförband kunde följaktligen icke ersättas, utan de ryska lantstridskrafterna måste lämnas mera fredade från flyganfall än som tidigare förekommit. Samtidigt måste jaktförbanden under trycket av väst- och sydfronternas behov tunnast ut så långt möjligt var, med resultat att trupperna långt från allestädes kunde erhålla tillräckligt skydd mot de växande ryska låganfallsförbanden. Den tid var nu förbi, då de tyska arméerna fingo ett flygstöd, som gjorde dem oemotståndliga. Därmed hade också initiativet i stort gått förlorat för den tyska krigsmakten.

I *Medelhavsområdet* fördrevs axelmakterna från Afrikas jord under ett fälttåg på sju månader. Innan offensiven började hade de allierade, visa av tidigare erfarenheter, byggt upp ett mycket starkt flyg i Egypten. Detta flyg användes inledningsvis och därefter kontinuerligt för en målmedveten kamp om herraväldet i luften. Med stöd av detta herraväld sattes alla flygslag koncentrerat in mot fiendens försvarsställningar på marken, till förföljning av återtågskolonner och till bekämpning av förbindelserna till lands och sjöss. Resultatet blev att även starka, av naturen gynnade försvarsställningar genombröts, att fordonsförlusterna för axeln blev ofantliga, att tillförseln över havet av friska trupper och framför allt av drivmedel uteblev och slutligen att nära $\frac{1}{2}$ miljon man av axelns bästa trupper måste kapitulera.

Invasionen mot Sicilien, det största överskeppningsföretag historien känner, blev en fullständig framgång, tack vare de allierades herraväld i luften. Invasionsflottan med dess över 2000 fartyg kom fram med obetydliga förluster, strandförsvaret nedkämpades, och de uppnådda brohuvudena utvecklade sig snabbt till offensivstötter, utan att, såsom man kunde väntat, mötas av farliga fiendliga motanfall. Allt detta hade varit omöjligt om axelns flyg alltjämt hade funnits kvar som en anfallsduglig faktor att räkna med. General Tedder, luftens Nelson, hade gjort skäl för sin benämning. Genom koncentration av alla disponibla krafter under de viktiga skedena hade han sopat un-

dan fiendens motstånd i luften, varefter flygvapnets tyngd kunde läggas över motståndaren till lands. Trycket över den fiendliga flottan kände denna tydligen så hårt, att den icke ens löpte ut, trots att allt stod på spel. — Vid den därpå följande landstigningen i Salernobukten blev det ett bakslag för de först landsatta trupperna, som kunde räddas endast genom intensivt flygstöd. Operationen var djärvt upplagd med landstigningspunkten på räckviddsgränsen för jaktflyget och endast hangarfartygsflyg till kontinuerligt stöd. Endast därför att axelflyget tidigare bombats och jagats sönder och samman och saknade tillräcklig offensivkraft blev företaget till sist en framgång, vilket icke skulle varit möjligt gentemot ett operationsdugligt försvar med flyg- och sjöstridskrafter som kunnat gå till motanfall, redan innan fienden nått fram till kusten. »Axelbrottet» blev i icke ringa grad flygvapnets förtjänst.

I *Västeuropa* betecknade året 1943 en våldsam stegring av de allierades luftkrigföring mot Tyskland. Brittiska tunga bombförband under mörker buro alltjämt huvuddelen av de bombkast, som nu vräktes ut över Tysklands industristäder. I mars—juni pågick det stora slaget om Ruhr, som i juli ansågs vara i huvudsak vunnet. Då lågo Essen, Dortmund, Duisburg, Bochum, Gelsenkirchen, Wuppertal, Düsseldorf, Krefeld i ruiner. Andra hårda slag träffade Köln och Hannover. I slutet på juli följde slaget om Hamburg, som på en vecka fick erfara verkan av 8000 ton bomber. Sedan kommo därpå slag mot bl a Kassel, Nürnberg, München och Mannheim—Ludwigshafen. Taktiken och tekniken hade nu drivits till fulländning genom massanfall på kort tid även i molnigt väder. De viktiga industristäderna förvandlades från stora produktionscentra till svårösta evakuerings- och försörjningsproblem. 6 miljoner hemlösa blevo en tryckande börda på den tyska försörjningsapparaten. Den 18 november inleddes det länge väntade slaget om Berlin varvid nära 8000 ton bomber föll på fem storanfall. Verkingarna blevo ödeläggande i stadens centrum med regeringsbyggnaderna. Men berlinarna visade av allt att döma att de kunde »take it» liksom på sin tid Londonborna. Då riksmäster Speer fick rapport om att hela hans ministerium raserats, sade han: »Skönt, nu måste vi lära oss att vara mindre byråkratiska.» Den ökade tillförseln till brittiska bombvapnet av Lancasterbombplan hade nu gjort det möjligt att föra stora laster långt in i Tyskland. Förlusterna blevo emellertid helt naturligt också stora, de höllo sig vid genomsnittligt 50 ton bomber fällda per förlorat bombplan, vilket dock var relativt lägre än under tidigare mindre intensiv krigföring.

Under dagar fördes offensiven av amerikanarnas »fästningar» vanligtvis under jakt eskort till mål i kustens närhet, såsom Bremen och Wilhelmshafen samt ubåtsbaserna i Frankrike och Norge. Förlusterna under

dager blevo relativt sett högre än under mörker, särskilt då förbanden trängde djupt in i Tyskland, såsom mot Schweinfurt den 14 oktober, då 60 fästningar förlorades. Dageranfallen gjordes som precisionsbombfällning i förband mot utvalda nyckelföretag, svåra att urskilja under mörker, medan mörkerföretagen utan hänsyn drabbade städerna i deras helhet.

Under de 11 första månaderna 1943 fälldes sammanlagt nära 160000 ton bomber i den allierade offensiven mot en förlust av 3000 tunga bombplan och omkring 24000 man flygande personal. 1940—42 hade fällts sammanlagt 90000 ton och förlorats 2500 bombplan. Verkan av offensiven i väster kunde svårigen överblickas. Så mycket var emellertid mot slutet av året tydligt att luftkrigföringen mot hemorten nu ryckt upp till en av de avgörande faktorerna i kriget, och att förlusterna vid bombförbanden icke kunde hindra anfallets styrka från att växa.

I slaget om Atlanten inträffade våren 1943 en vändpunkt till ubåtarnas nackdel. Nu kommo eskorthangarfartyg i tjänst i så stort antal, att de kunde tilldelas varje konvoj, och därmed täpptes den flygfria luckan i Atlantens mitt till. Sedan på hösten Azorererna överlätits till brittisk flygbas blev det till och med möjligt för den kustbaserade flygövervakningen på ömse sidor om Atlanten att mötas och täcka var sin hälft av oceanen. I november nåddes bottenrekord för ubåtarna. En starkt bidragande orsak till vändningen var bombningen av hamnar, varv och ackumulatorfabriker.

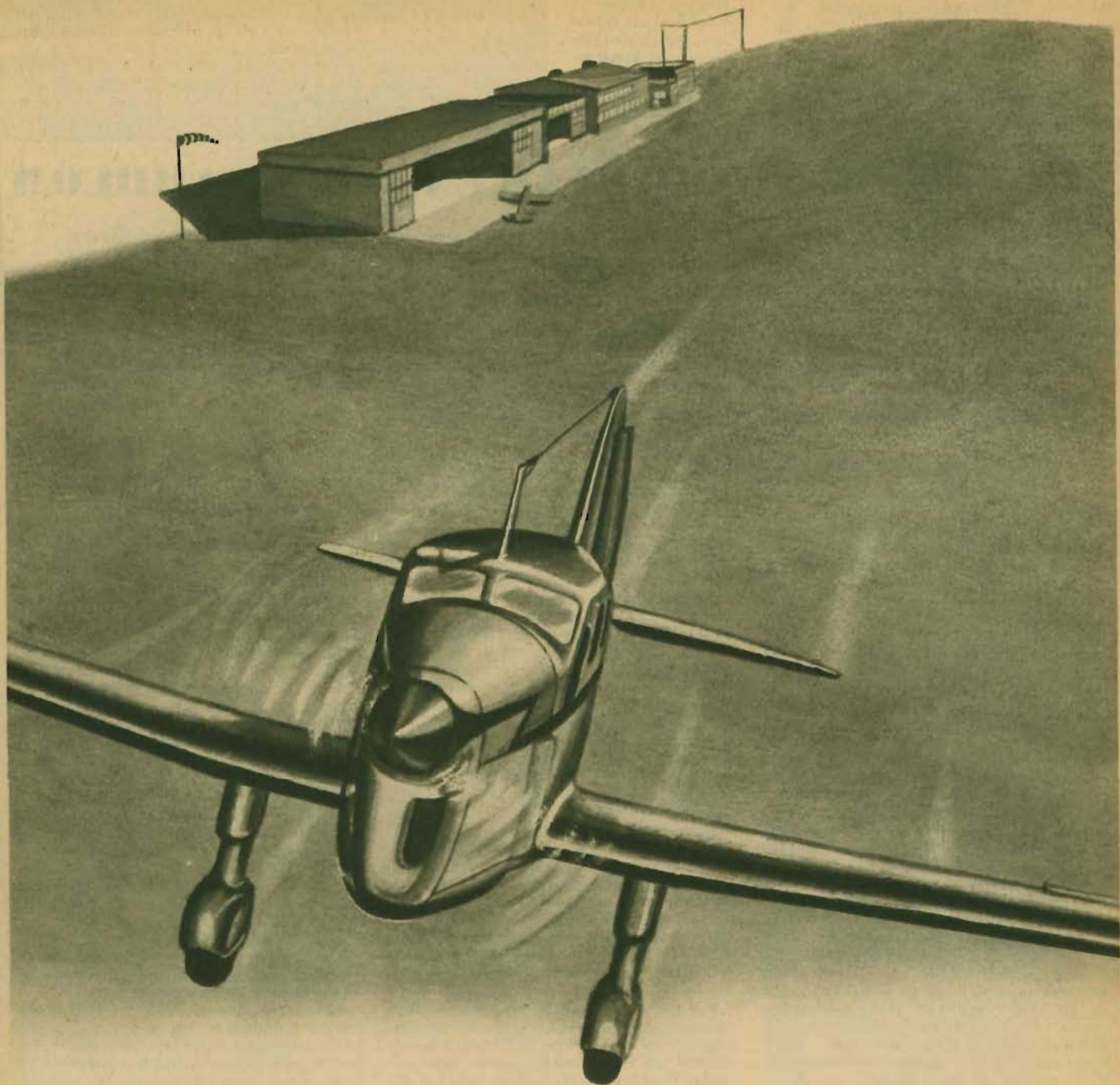
Även i *Fjärran Östern* kunde de allierade övergå från defensiv till offensiv, sedan de lyckats att hjälpligt bygga upp ett flygvapen i Australien. Japanerna trängdes tillbaka på Nya Guinea och Salomonöarna under strider, där de allierades växande flyg gav allt större säkerhet åt operationerna på marken och till sjöss. Invasionshotet mot Australien var avvärt men därifrån var steget långt till att fördriva japanerna från deras positioner i sydvästra Stilla havets övärld. Mycket omfattande strider flygflotta utvecklade sig under amerikanernas offensivstötter från ö till ö, där det liksom tidigare visade sig att flottorna själva mera sällan nådde kontakt med varandra, utan i stället flyget vann de stora framgångarna.

På *produktionsfronten* blev det under året tydligt att västmakterna voro i stark frammarsch och att Tyskland trots övergång till jaktplanproduktion gick tillbaka. Mot slutet av året uppskattades USA:s månadsproduktion till 10000 flygplan, därav 100 tunga bombplan, Brittiska imperiets till 3500 och Rysslands till 3000 mot Tysklands blott 2000 (1942 3000). Efter 1943 års erfarenheter om flygvapnets betydelse vid operationerna till lands och sjöss likaväl som i krigföringen mot hemorten är det ofrånkomligt att de allierades luftöverlägsenhet är i obönhörlig tillväxt och kan bli avgörande under 1944.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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



Fullständig FLYGPLANSERVICE
i moderna verkstadsanläggningar
under luftfartsmyndighetens kontroll

SKANDINAVISKA AERO AB
NORRTÄLJE



Kapten Ahblom kvalificerade sig väl som chefsinstruktör genom att konstruera och bygga ett segelplan, som här ses vid flygfältet på Malmen.



PIONJÄREN SVEN ÅHBLOM

Avskedsintervju med avgående chefsinstruktören

Gunnarsson och Vuolikainen dra upp en sittglidare med furir Carlsson ombord över Hammars backar. »Gummirepet» var klädstreck!

Kapten Sven W. Ahblom har på grund av sin nya befattning som chef för utbildningen inom AB Aerotransport måst lämna posten såsom chefsinstruktör för segelflyget. Inför chefskiftet har FLYG bett kapten Ahblom om en intervju, som följer här nedan.

Det torde vara mycket få av de yngre som veta att kapten Ahblom var den verkliga segel- eller rättare sagt glidflygpionjären i den senare bekanta Hammarterängen öster om Ystad. Ahblom kom dit våren 1926 och var således där före Douglas Hamilton, som anlände först på hösten samma år.

— Jag gick på Handels i Göteborg 1925, berättar kapten Ahblom på FLYG:s anmodan, men eftersom mitt intresse för flygning redan då var mycket stort satte jag mig i förbindelse med Douglas Hamilton, som hade en flygskola ute på Torslanda. Jag var där en tid men min vistelse på Torslanda blev endast en parentes i början av min flygarbana, för i mars 1926 for jag till Hammar utanför Ystad. Där startade ingenjör *Willy Pelzner* och jag en glidflygskola, den första på platsen. Vi hade hängglidare — med böjdroder! — byggda av träribbor och omslagspapper, vikten ca 9 kg och vingytan omkring 9 m². Dessa apparater kostade per styck så där en tia i tillverkning. Ja, även riktiga sittglidare byggde och flög vi. Till slut blev vi så duktiga att vi också byggde en tvåsitsig sittglidare med dubbelkommando, som vi sålde till Tyskland. Det var världens första glidplan med DK. Våra »gummirepsstarter» skedde med klädstreck å 85 öre och de bästa flygplanen kostade 50—100 kronor. Nu kostar ett gummirep bortåt 600 kronor...

Vi hade en hel del elever i vår skola. Där sågs bl a nuvarande flygingenjören Gunnarsson, ing. Thelander från Göteborg, Vuolikainen från Haparanda, Klinton från Hälsingborg, Harald Thunell från Stock-

holm, Olof Olsson från Smedstorp, K. J. Rosell från Toig och furir Carlsson »nästansifran». Inga olyckor hände utom ett par fotvrickningar. Här har jag en gammal anteckningsbok... Antalet flygningar under tiden mars—juni 1926 blev 767. Ja, det var ju snarare »skutt» än flygningar förstås. Själv gjorde jag 145 flygningar.

I juli inkallades jag till Malmslätt och 1927 på våren till Ljungbyhed. Där konstruerade och byggde jag ett segelplan med 14 m spännvidd och 96 kg vikt. Det tog jag med till Malmslätt när jag kom dit igen. Efter 1500 timmars jobb var planet klart men jag hann aldrig provflyga utan sålde det till Tekniska museet i Stockholm för 75 kronor.

Så långt kapten Ahblom. Nu anar man i stora drag den långa väg han haft att sträva sig fram från purung flygfantast till toppman för vårt segelflyg. Vi ha mycket att tacka kapten Ahblom för, ty hans andel i äran av att ha gett det svenska segelflyget den rätta uppviden — och den rätta andan — är betydande.

Vad säger då kapten Ahblom om segelflygets framtid? Några goda tips?

— Om det svenska segelflyget skall få verklig framgång fordras för det första att man tar hand om ungdomen på samma sätt som scoutrörelsen och andra ungdomsrörelser av i dag. Det gäller då i första hand att få fram och fostra ledare, vilket inte är gjort i en handvändning. Jag har lyckats genomdriva att en liten summa av statsbidraget varje år anvisas för en ungdomsledarkurs och hoppas att detta skall bära frukt. Ytterligare medel för detta ändamål måste dock tillskjutas från annat håll.

För det andra fordras att de nuvarande instruktörerna, som hittills av flera orsaker fått en alltför kort utbildning, bereds tillfälle till kompletteringskurser och personlig flygträning. Av största vikt är att instruktörernas personliga färdighet vid dylika kompletteringskurser provas i dubbelkommando. Flygplan med DK bör få kunna lånas ut till de olika klubbarna periodvis för överskolning av eleverna.

För det tredje fordras att varje klubb kan disponera minst ett högvärdigt segel-

flygplan för att kunna åstadkomma toppresultat och delta i tävlingar, ty om medlemmarna i en klubb icke bereds möjligheter därtill lär intresset mycket snart komma att svalna och utvecklingen att avstanna.

Pro Mille.

FLYG har bett den nytjänade chefsinstruktören för segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson, om ett uttalande vid tillträdet av befattningen. Han skriver:

Då jag tillträder posten som chefsinstruktör är mina förhoppningar att segelflygningen måste få ökad bredd med spridning till alla delar av landet och till alla samhällsklasser.

Dessutom måste vi få fram en elit av efter internationell mätstock högt kvalificerade segelflygare, vilkas prestationer sporra ungdomen och därmed utgöra den bästa propagandan för sporten.

Segelflygutbildningen vid klubbarna skall ske under betryggande former och erfaren ledning. Meningen bör vara att ge eleverna en god fritidssysselsättning och gedigen utbildning och inte att kunna uppvisa bästa resultat ifråga om antal erövrade diplom och certifikat. Enbart detta resultat bör sålunda ej vara avgörande vid bedömandet av segelflygklubbarnas utbildningskapacitet, då de frestar till forcerad utbildning med åtföljande onödiga haverier och dyrbara reparationer.

Den högre segelflygutbildningen måste i fortsättningen omfatta även instrumentflygning, som ju är förutsättningen för att kunna utföra topprestationer.

Efterhand som tvåsitsiga Kranich komma ut i klubbarna bör större vikt fästas vid utbildningen i dubbelkommando. Behovet av instruktörer kommer härigenom att ökas, vilket dock absolut inte får medföra att fordringarna på denna personal sänkes.

En förhoppning är slutligen att vi inom en snar framtid få flyga segelflygplan av svensk konstruktion. Början är gjord med Fi-1:an och resultatet blev ju så bra att försöket manar till efterföljd.

J. G. Karlsson.

Det första glidflygplan som byggts i Sverige för export och samtidigt världens första glidplan med dubbelkommando. I framsitsen skolchefen Ahblom.

Den nytillsatte chefsinstruktören i förarsätet på F 5:s Kranich.





När Aeroklubbens i Skåne segelflygare inte flyga på Bulltofta (t h) hålla de till vid Söderåsen (bilden härövan).



SKÅNES SEGEFLYG GÅR FRAMÅT

Det torde inte vara många flygklubbar som kunna påvisa en så snabb utveckling av sin segelflygverksamhet som Aeroklubben i Skåne.

Den andra segelflygsäsongen i Skåne — om man ej räknar med kapten Ahbloms och sedan Douglas Hamiltons pionjärtid där nere — avslutades före jul. Styrelsepamparna i huvudklubben kunde vara belåtna över säsongens resultat. Man kan ju säga att 120 diplom på en sommar är god valuta för utlagda pengar!

C:a 120 diplom är nämligen vad som erövrats vid Aeroklubbens i Skåne segelflygskola under säsongen 1943 fram till den 1 oktober. Diplomen fördela sig på följande sätt: 21 C-, 38 B- och 56 A-diplom samt 4 S-certifikat. Det är minsann siffror som inte skämmas för sig, speciellt som klubben hållit på med glid- och segelflyg endast under två säsonger.

Siffran för C-diplomen skulle ha sett annorlunda ut om man inte under höstens lopp kunnat ta det goda hanget på Söderåsens sydvästslutning vid Norra Vram i besittning. Dit upp ha den övermåttan energiske gruppchefen löjtnant *Bruno Kullgren* samt de rivande och populära instruktörerna *Ivan Persson* och *Karl-Erik Rosenqvist* begett sig i spetsen för en hel karavan under de veckoslut som medfört hang-

vind. Glidflygskolningen har vid sådana tillfällen samtidigt pågått på Bulltofta under instruktör *Carl-David Thelanders* ledning.

Söderåshanget har satt den egentliga segelflygningen på fötter — eller rättare sagt på vingar — på ett hittills oänt sätt. Intresset har blivit om möjligt ännu större och tillströmningen av nya elever ökar stadigt. Men det ser ut som om skåningarna inte skulle ha någon särskilt utpräglad lust för byggverksamheten — ja, det är för övrigt ett »fenomen» som uppträder även på andra håll! Nu bygga inga elever som äro över 18 år. De gamla ha byggt sina timmar och medelåldern har sjunkit till 14—18 år. Omkring 80 pojkar i den åldern äro i n i gång vid bygget, fördelade på bygglag.

Här har alltså åldern blivit den idealiska för flygvapnets rekrytering! Som jämförelse kan nämnas att den äldste eleven är A-diplominnehavaren yrkeslärare *Ivar Andersson*, sekreterare i klubben och segelflygfantast av renaste vatten — ålder 55 år.

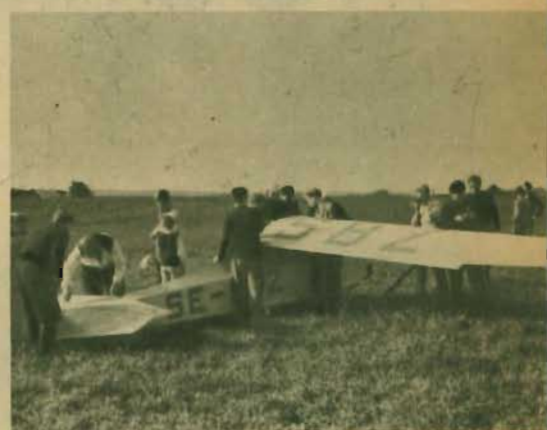
Den 1 december började en stort upplagd teorigkursverksamhet, som ledes av segelflyginstruktören löjtnant *Ernst Borgström*. C:a 175 elever delta och varje kurs omfattar omkring 25 timmar.

Stora planer välväs hos segelflygarna i Malmö. En hangar kommer med största sannolikhet att byggas vid Söderåsen — eller kanske vid Rommeleåsen, där löjtnant Kullgren nyligen hittat ett skapligt hang i Genarp, endast 2,5 mil från Malmö.

Pro Mille.



Segelflyget i Malmö styres med fasta händer av bland andra gruppchefen löjtnant Kullgren (t v på vänstra bilden) och sekreteraren yrkeslärare *Ivar Andersson*. — Ena Babyn ställs i ordning framför klubbhuset på Bulltofta (t h). — På bilden därovanför monteras Babyn vid Söderåshanget och sedan startar föra- ren (nästa bild) för att några sekunder därefter få se en bit av Skåne »lite grann från ovan».





Den
svenska flygseriekameran

SKa 4

en högvärdig produkt åt Sveriges
Flygvapen

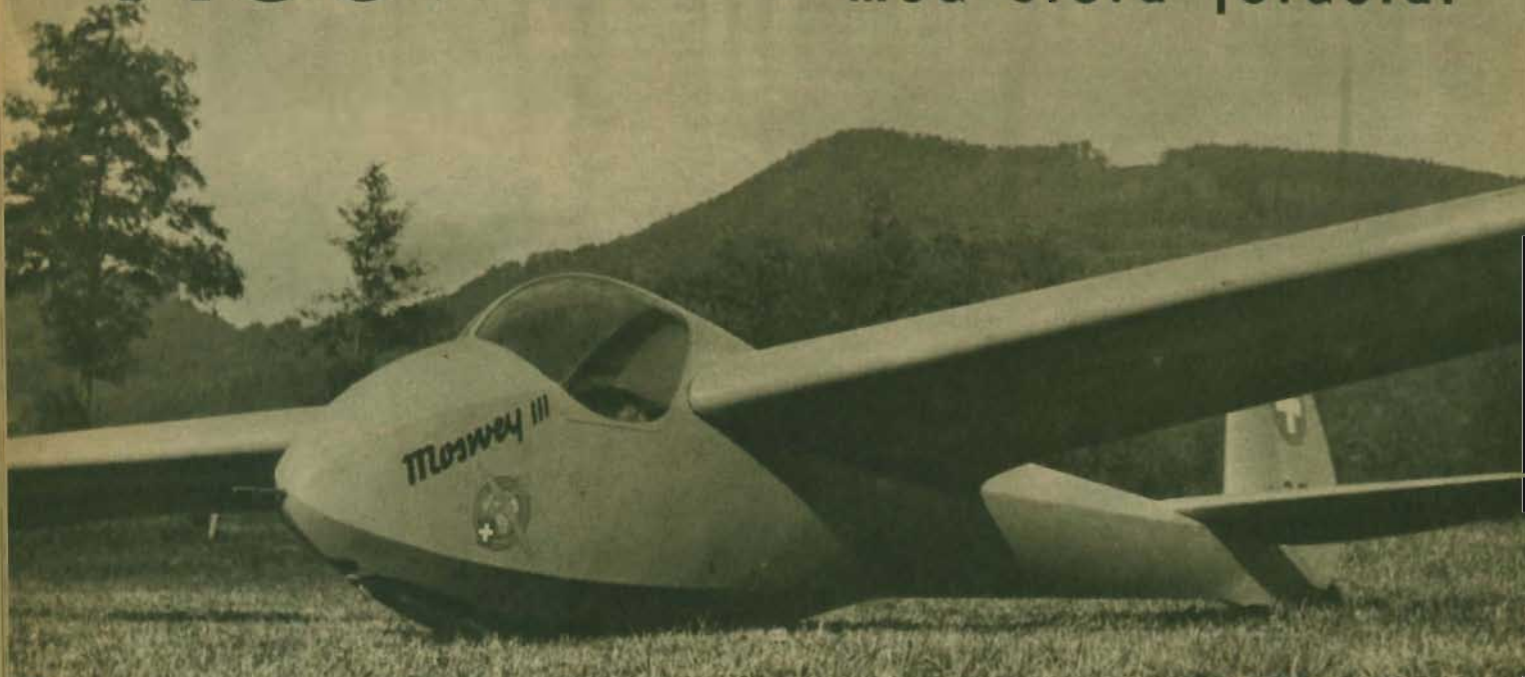
Den är försedd med automatisk filmtransport och exponering med reglerbara intervaller från 2 till 90 sek., centralslutare samt utbytbara objektiv av olika brännvidder.

Konstruerad och tillverkad av

ROSS
AKTIEBOLAG
GÖTEBORG

MOSWEY III

högvärdigt segelflygplan
med stora fördelar



- Liten spännvidd — 14 m; stor vändbarhet.
- Glidtal 1:28. Sjunkhastighet 0,68 m/sek.
- Flyghastighet 68 km/t.
- I Schweiz tillåten för all slags konstflygning.
- Fullständigt instrumentering för blindflygning.
- Elektrisk girindikator som utesluter nedisningsrisk.
- Alla delar äro precisionstillverkade och kunna utbytas.
- Sidoroderpedalerna omställbara under flygning.
- Bagagerummet åtkomligt under flygning.
- Moswey III monteras av tre man på 5—8 min.

Schweiz är ett föregångsland inom segelflyget. Dess bergiga och hårda natur tvingat flygkonstruktörerna till att alltid ligga bland de främsta. Moswey III ett bevis härför. Dess robusta konstruktion och goda flygegenskaper lämpar särskilt väl för svenska förhållanden, som i många fall kan liknas vid de schweiziska.

WULF & Co. A.-B.
VÄNERSBORG

REAKTIONSDRIVNA FLYGPLAN

IV.

Av FLYGDIREKTÖR
T. EDLÉN

Föregående avsnitt i
FLYG nr 20, 21 o. 25
1943.

Reaktionsaggregat enligt Harris

Ett projekt av engelsmannen H. S. Harris, verksam inom detta område sedan 1917, visas schematiskt i fig 9. Även detta projekt använder en kompressor för att driva luften till förbränningskammare, men metoden att öka massan i gasstrålen genom extra-luft är här utbildad på ett speciellt sätt. Gaserna från förbränningskammaren få nämligen utströmma i ett divergent-konvergent rör öppet i båda ändar. Gaserna inträda i röret med hög hastighet och lågt tryck (ungefär atmosfärstryck) i form av en relativt smal, cylindrisk stråle. När strålen avkyles och sammandrar sig på vägen till utloppsmunstycket, uppstår ett undertryck, som orsakar, att luft utifrån strömmar till genom rörets öppna främre ända. Röret är tillräckligt långt för att tillförsäkra, att den gas, som utströmmar genom utloppsmunstycket, är helt avkyld. Följaktligen kan det ej uppstå någon snabb expansion vid munstycket, som kunde ge ett tryckfall och ge tendens till bakström. Röret avtar i tvärsnitt för att anpassas efter den fortgående avkylningen och volymminskningen hos gasen, så att hastigheten ändå bibehålles.

Det är anmärkningsvärt, att projektet icke visar något förslag att utnyttja avgaserna från motorn, som driver kompressorn för förbränningsluften.

I fig 9 är A motorn, B centrifugalkompressor, C förbränningskammaren, D bränsletanken, E bränsleinsprutningsmunstycket och F utloppsröret. Förbränningskammaren C vidgas först för att medge expansion av gaserna utan tryckökning och sluta med ett något konvergerande munstycke för att öka hastigheten hos gasen, som utströmmar i en cylindrisk stråle i utloppsröret F, vari gasströmmen vid avkylning sedan åstadkommer det undertryck, som drar in luft genom rörets främre mynning och därmed ökar massan av de bakåtströmmande gaserna.

I fig visas två utloppsrör med var sin förbränningskammare. Antalet kan givetvis varieras på olika sätt.

Schurter-anläggning med kolvkompressorer

Ytterligare en variation på problemets lösning utgör ett system föreslaget av schweizaren W. Schurter, Zürich, vari för gasernas kompression användas kolvkompressorer av speciell typ, drivna exempelvis av vanliga motorer. Fig 10 åskådliggör principen.

Konstruktören har tänkt sig ett flertal kompressorer (överst i fig), vilka ej alla behöva vara i gång samtidigt utan kunna stängas av med ventiler J. Den komprimerade luften samlas i en fördelningskanal H i avsikt att möjliggöra anbringande av ett flertal reaktionsmunstycken, exempelvis längs spännvidden av en vinge. En första förbränning sker i förbränningskammaren L i fördelningskanalen, och gasernas utlopp till resp. reaktionsmunstycken

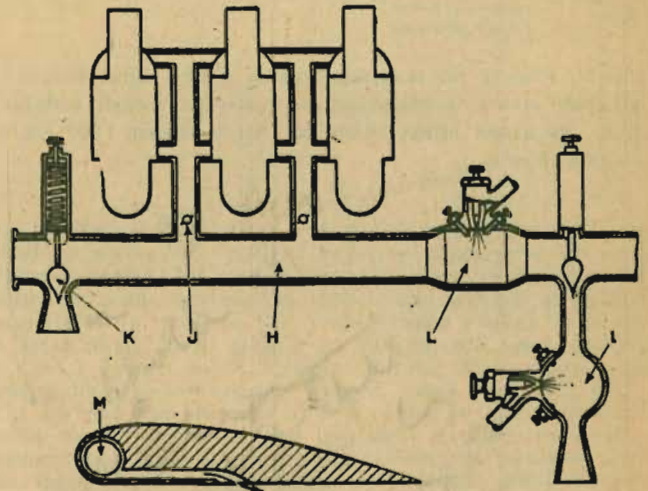


Fig 10. Schematisk bild av reaktionsanordning system Schurter med kolvkompressorer.

regleras av ventiler K, som här visats fjäderbelastade och automatiskt reglerbara efter trycket i kanalen. Extra förbränningskammare kunna även tänkas i anslutning till reaktionsmunstyckena (nederst till höger i fig).

För att spara vikt har det föreslagits att utbilda fördelningskanalen H exempelvis som en ihålig vingbalk eller vingframkant, M i fig. Vid sådan placering skulle den samtidigt bidra till att förhindra isbildning på vingframkanten.

Reaktionsflygplan system Leduc

Som ovan nämnts ha uppfinnare tidigare framlagt förslag till reaktionsflygplan utan kompressoranläggning, varvid luftinsugningen skulle åstadkommas genom sugverkan från den bakåt utströmmande gasstrålen, tillika med det dynamiska trycket genom flygplanets fart.

Bland dessa var fransmannen René Leduc, som år 1933 föreslog det i fig 11 visade reaktionsflygplanet. Det liknar till sin allmänna utformning Caproni-Campini-flygplanet och var troligen avsett för speciellt höga hastigheter. Eftersom det är svårt att få luften att följa väggen i den främre divergerande delen av gaskanalen, har konstruktören tänkt sig som hjälpmedel en ringformig ledskena A. Bränslet insprutas genom en mängd brännare B, och bränsleförvärmare äro anordnade vid C.

Leduc hade också förslag att reglerande påverka både strömningen invändigt och gränsskiktet utvändigt. De båda nedre bilderna i fig 11 visa detaljerna till ett par förslag. Vid punkterna D med relativt högt tryck avledes luft genom kanaler till de ringformiga rämnorna E belägna i ett relativt lågt tryck, med avsikt att invid kanalväggen åstadkomma ett tunt luftskikt med relativt hög hastighet. Från samma ringformiga rämnor leda bakåtriktade kanaler F till utsidan i avsikt att leda ut luft dit och förhindra uppkomsten av ett för tjockt gränsskikt.

Som redan i det föregående framhållits, torde utsikterna vara minimala att få en praktiskt användbar konstruktion med reaktionssystem utan kompressor, och Leduc torde ha övergivit tanken härpå.

På flygutställningen i Paris 1938 visades en modell av Leduc's reaktionsflygplan, »avion thermopropulse».

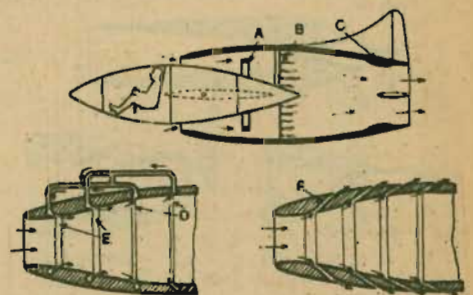


Fig 11. Förslag till reaktionsflygplan enligt Leduc 1933.

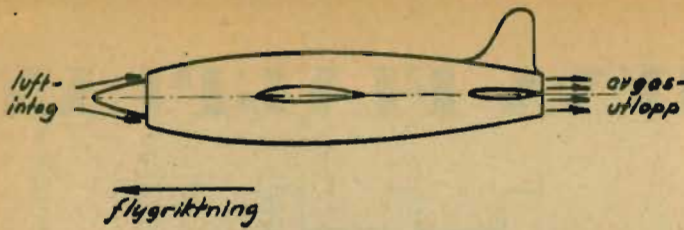


Fig 12. Projekt till reaktionsflygplan enligt Leduc-Bréguet av år 1938, »avlon thermopropulse» (skiss av modell utställd år 1938). Beräknad effekt 14 000 hk, maxhastighet 1 000 km/tim, vingyta 18 m².

som återges i skissen fig 12. Som synes liknar modellen i stora drag det ursprungliga projektet av 1933 och ansluter sig beträffande den yttre formen också ganska nära till Campini-flygplanet. Vid denna tidpunkt hade firman Bréguet tagit hand om realiseringen av Leduc's konstruktioner. För projektet av 1938 angavs följande data: flygvikt 2 000 kg; vingyta 18 m², effekt 14 000 hk, maxhastighet 1 000 km/tim, topphöjd 30 km, flygtid 4 tim.

För flygplanet kunde förutses ungefär följande dimensioner: spännvidd c:a 10 m, längd c:a 10 m, kroppens max-diam c:a 1,7 m. Modellen visade en vinge med svag V-form och någon pilform (rak bakkant) samt stabilisator med svag V-form. Det förutspåddes vid denna tidpunkt, att flygplanet skulle kunna flyga inom 2 år, dvs under år 1940. På grund av kriget torde fullföljandet av projektet ha blivit fördröjt, liksom för många andra franska nykonstruktioner.

Det kan vara av intresse att något närmare granska ovan angivna data och prestanda. Uppgiften om flygvikt förefaller att vara alldeles omöjlig. Minst det dubbla synes vara mera troligt (jämför flygplan typ Caproni-Campini, för vilket uppgives c:a 4 000 kg flygvikt). För verkningsgraden kan följande överslag göras. Det uppgavs, att totala verkningsgraden för reaktionsflygplanet var 70 à 80 % av totala verkningsgraden för ett konventionellt flygplan med motor och propeller. Antages exempelvis för det senares motor ett totalt $\eta = 0,26$ (motsvarande en specifik bränsleförbrukning av 225 gr/hk tim) och för propellern $\eta_p = 0,625$ vid 950 km/tim (3-bladig propeller i diagrammet fig 5 i reaktionsartikeln i FLYG nr 20/43), så fås

$$\eta \cdot \eta_p = 0,26 \cdot 0,625 = 0,162.$$

För reaktionsflygplanet skulle då gälla

$$\eta_{tot} = \eta_t \cdot \eta_r = 0,7 \text{ à } 0,8 \cdot 0,162 = 0,113 \text{ à } 0,130.$$

Ur diagrammet fig 4*) erhålles då för 950 km/tim och $\eta_{tot} = 0,113$ à $0,130$ ett värde på termiska verkningsgraden $\eta_t = 0,17$ à $0,22$, vilket kanske är i högsta laget men ej orimligt. Med värdet $\eta_t = 0,17$ erhålles ur diagrammet fig 2 och 3*) ett värde på reaktionskraftens verkningsgrad $\eta_r = 0,66$. Om man förutsätter, att effekten 14 000 hk gäller den kinetiska effekten hos gasstrålen

*) Fig nr hänföra sig till artikel i FLYG nr 20/43 om reaktionsdrivna flygplan.

Fig 13. Reaktionsanordning enligt Morize.

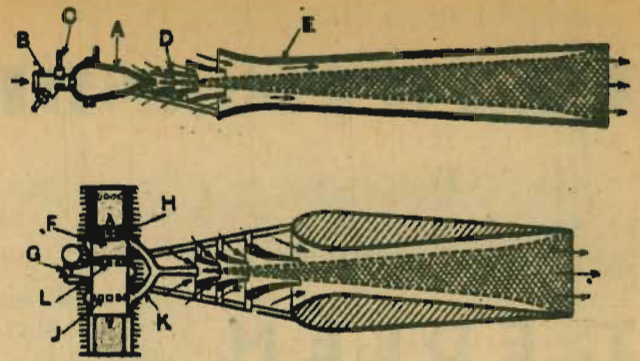
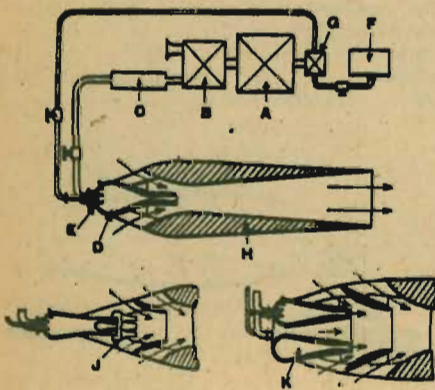


Fig 14. Reaktionsanordning enligt Mélot.

vid utloppet vid 1 000 km/tim, erhåller man alltså reaktionskraftens nyttiggjorda effekt till

$$\eta_r \cdot 14.000 = 0,66 \cdot 14.000 = 9.250 \text{ hk}$$

och reaktionskraften F_r ur sambandet

$$\frac{1}{75} \cdot F_r \cdot v = \eta_r \cdot 14.000$$

$$F_r = \frac{75 \cdot \eta_r \cdot 14.000}{v} = \frac{75 \cdot 0,66 \cdot 14.000 \cdot 3,6}{1.000} = 2.500 \text{ kg}$$

Effektbehovet 9 250 hk netto resp. motståndet 2 500 kg synas kanske väl låga men ej orimliga, om man förutsätter flygplanet utfört med speciell formgivning för att undvika stöt-kompression.

Enligt föregående kan ett reaktionsaggregat beräknas väga i runt tal 1 kg pr kg dragkraft. Även om man tänker sig en förbättring på denna siffra, torde emellertid en flygvikt av 2 000 kg som nämnt icke vara möjlig utan snarare omkring det dubbla, dvs 4 000 kg.

Enligt diagrammet fig 8 torde bränsleförbrukningen vid maxhastigheten 1 000 km/tim uppgå till i runt tal 1,2 kg/sek, motsvarande 4 300 kg/tim, en fantastisk men säkerligen till storleksordningen riktig siffra.

Enligt senaste meddelade uppgifter skulle tillverkning nu vara i full gång hos Bréguet av ett provexemplar av reaktionsflygplan av Leduc's konstruktion. Hur pass nära det överensstämmer med projektet av 1938, är svårt att säga, men det är tydligt, att konstruktionen av reaktionsaggregatet rätt nära liknar Caproni-flygplanets samt att Leduc funnit det nödvändigt att införa kompressor. Luften tages sålunda in i flygkroppens nos, passerar en kompressor, upphettas genom förbränning av insprutat bränsle efter passagen genom kompressorn och utströmmar med mycket hög hastighet genom ett bakåtriktat munstycke. Det har uppgivits, att man för att starta flygplanet (med propellerdrift vid låga hastigheter?) samt för att driva kompressorn projekterat installation av en ångturbin typ VUIA, beräknad att ge 1 200 hk vid ett ångtryck av 130 atö och 3 000 v/min. Uppgiften låter något otrolig och får väl tills vidare tagas med all reservation. Troligare hade ju varit, att man använt en gasturbin som drivkraft. Det har nämligen samtidigt uppgivits, att Bréguet har under tillverkning ett flygplan med en gasturbin, som driver en propeller. Det är givet, att

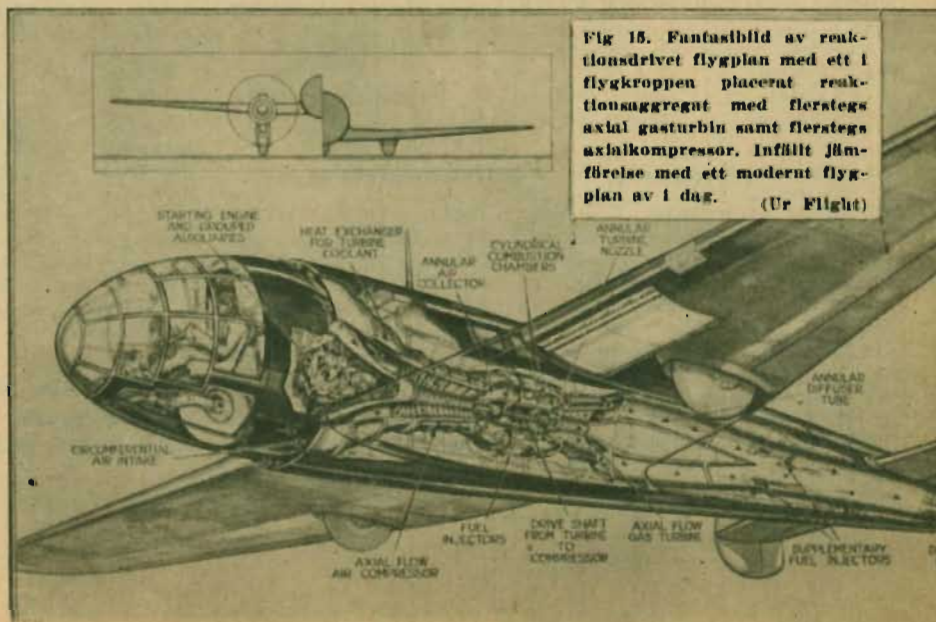


Fig 15. Fantastbild av reaktionsdrivet flygplan med ett i flygkroppen placerat reaktionsaggregat med flerstegs axial gasturbin samt flerstegs axialkompressor. Infällt jämförelse med ett modernt flygplan av 1 dag. (Ur Flight)

Den magnetiska materialprovaren blir bättre och billigare

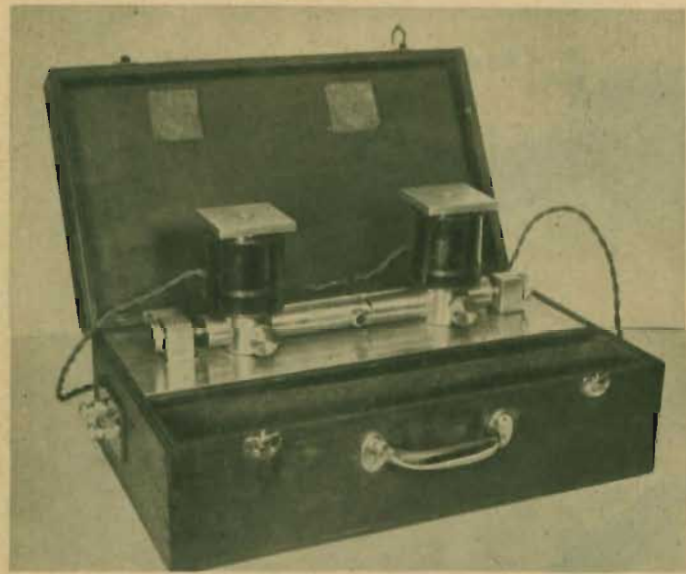
I nr 21 förra året beskrev vi en av Siemens fabriker framställd materialprovare med vilken man kunde undersöka ferromagnetisk material utan att förstöra densamma eller underkasta den röntgenfotografering.

För någon tid sedan demonstrerade AB Rational, Stockholm, en helt ny provare grundad på samma principer men annorlunda utformad.

Den nya apparaten, som fått namnet Darax Detector, skiljer sig till det yttre från Siemensprovaren. I st f en fast större bänkliknande och golvbunden apparat har man här en portabel sådan, som man i form av en mindre resväska kan föra med sig och på så sätt utföra proven på ort och ställe. Möjlighet finnes således att aptera provapparaten på redan monterade delar och därmed undersöka om sprickor uppstått. Huruvida ifrågavarande del är målad eller inte spelar ingen roll.

Vad som i första hand skiljer Darax Detector från tidigare apparater av samma art är emellertid strömförbrukningen. Denna har rört sig mellan 5—20 kilowatt och således blivit ganska dyrbar i driften. Detectorn klarar sig med ett 6—12 volts batteri.

Förfarandet är detsamma som vid den tidigare beskrivna Sie-



menapparaten. Man anbringar materialet mellan de bägge polerna i magneten och penslar över stycket med i olja uppblandad järnspån. Finnes då en spricka i t ex en svets uppstår två olika poler och spånen samlar sig till dessa. Sprickan behöver icke ligga på ytan för att försöket skall ge utslag.

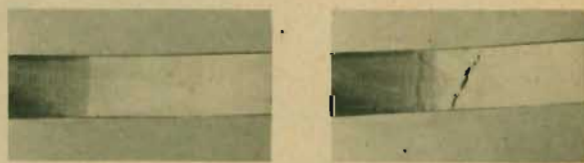
På bilden härovan ses ett antal dolda sprickor under ytan i ett 10 mm tjockt kugghjul av gjutstål, vars yttre före användandet av Detectormetoden icke gav någon antydning om defekterna.

I flygplanfabriker och större verkstäder, där översyner av flygplan göres måste den nya apparaten komma att underlätta kontrollarbetet åtskilligt och den kommer troligen att göra kontrollsystemet mera effektivt. Svetsar ha en otrevlig förmåga att under ytan vara behäftade med stora bristfälligheter.

En fördel med den nya apparaten är givetvis också att den betingar ett relativt lågt inköpspris medan för tidigare i marknaden förekommande typer priserna ha uppgått till femsiffriga kronor.

Flygman.

T v. En Darax Detector av typ Duplex. Nedan t. v. kan man på den avslipade ytan av det hopsvetsade plattjärnet icke upptäcka om svetsen är riktigt eller felaktigt utförd. T h avslöjar emellertid materialprovaren svetsen såsom ytterst otillfredsställande med en stor spricka under ytan.



Reaktionsanordning enligt Morize

En reaktionsanordning enligt O. Morize av »ejektorprincip» visas i fig 13. Flytande bränsle införes i en förbränningskammare tillsammans med luft från en motordriven kompressor, och efter förbränning utströmma gaserna genom ett munstycke i intaget till en konvergent-divergent ejektor i princip formad som ett venturi-rör. I övre bilden är A motorn, som driver kompressorn B, vilken genom utjämningskammaren C inför luft i förbränningskammaren D. Luftinloppet önger bränslesprutningsmunstycket E, varigenom tillföres flytande bränsle från tanken F genom den motordrivna pumpen G. Efter förbränning utströmma förbränningsgaserna genom kammarens munstycke in i den konvergenta framänden av »ejektor»-röret H. Detta orsakar ett undertryck, som suger in luft i röret H, där den blandas med gaserna. Då röret H vidgar sig bakåt, minskas gashastigheten, och en tryckökning uppstår i bakre utloppet.

Modifierade typer av ejektorer, som visas i fig, hade flera luftintag, flera munstycken på förbränningskammaren (J) eller en ringformig förbränningskammare (K).

Anordningen synes icke ha fått någon nämnvärd användning.

Reaktionsanordning enligt Mélot

Mélot's s k reaktionsförstärkare patenterades av denne 1920. Principen visas i fig 14 och är i huvudsak densamma som i Morize's ovan beskrivna anordning. Övre bilden visar användning av en förbränningskammare A, som blåser förbränningsgaserna genom en serie munstycken D av successivt tilltagande diameter in i venturiröret E. Anordningen lär icke ha givit helt önskvärd effekt, sannolikt beroende på den låga kompressionen av bränsleluftblandningen i förbränningskammaren. För att råda bot på detta har konstruktören tänkt sig att ersätta förbränningskammaren med en 2-taktsmotor, som skall ge högre kompression och effektivare förbränning, som visas i undre bilden i fig 14. Anordningen synes icke ha fått praktisk användning.

Sammanfattning

Bland de ovan beskrivna förslagen torde, som synes, många vara alltför fantastiska eller komplicerade för att kunna bli praktiskt användbara.

Den lämpligaste typen torde teoretiskt vara den med en gasturbindriven kompressor och med förbränningsrum mellan kompressor och turbin. Förutsatt att man kan åstadkomma en fullt driftsäker gasturbin med god verkningsgrad, vilket huvudsakligen torde vara en materialfråga, ger sannolikt turbinen den bästa lösningen, bättre än en kolvmotor. Ett sådant turbinaggregat skulle jämfört med en vanlig flygmotor bli mycket enkelt. T. E.

PIAGGIO



58551

PIAGGIO & C. S. A. • 11 Piazza Della Vittoria • GENOVA.



F 6-rapsodi

Så småningom tycks kung Bore hitta vägen till våra nejder och julmånaden ingick med frost och efterlängtnad snö. Efterlängtnad, ja i varje fall för dem, som få byta den vanliga exercisen mot skidexercis, men kanske mindre väl mottagen hos dem, som få sätta skidor på B 17. Det är ett styvt arbete för mekanikerna att dra de tunga »åken» på skidor, men vänta bara tills avd VI fått hem skidvalla och varje division får hästar till förfogande! Det går vilda rykten i hangaren. — Har du hört att hästexporten skall sluta för vi skall ha kusarna? Intendenten har flugit till Halland för att köpa hö och i Linköping vänjer dom fölen vid B 18. Moth-mekanikern går och hoppas på en liten ponny till sin Sk 11, han smacker för sig själv och undrar hur man gör »40-timmars» på en liten märr. I andan ser han flygförvaltningens punkter och i drömmen »kvarnar» han sin ponny. — Tror du man får kvittera ut kusen över helgen och åka till Mölltorp om inte fänrik Schlyter skall ha den? — Vet du att major Hugosson skall vinscha upp segelkärorna med en stor ardenner? Överfurir Blomkvist skall bli mek på den och Engström håller på att rita en ny typ på oxvandring, en sån där trampkvarn, du vet. — Det är inte lätt att säga vad som är sant, men nog sitter garageförmannen hemma och läser »Hyrkuskens berättelser» och flera av chaufförerna har inte synts på femton dagar. De sågs senast i Lv 1 gymnastiksal, Colosseum kallad, och råkade visst sedan ut för någon kolossförgiftning.

Kylan har medfört en del förändringar i vårt utseende i och med att textilvarorna börja sättas på i ökad omfattning. Det fanns tydligen några, som saknade ytterkavaj och dessa skaffade sig förstas sådana plagg och eftersom de inte ville göra en

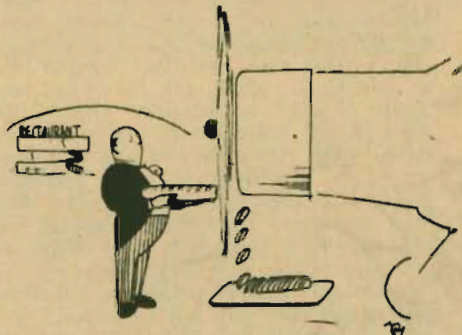
... Moth-mekanikern går och undrar hur man gör »40-timmars» på en liten märr ...



sak till hälften så inkorporerades ett par kavajer försedda med snygga galoner. Så nu finns det subalterner som frysa illa och längta efter våren. — När kvicksilverpelaren kommer ner till -5° , tar man på sig pålsmössan och då fryser man inte om huvudet. Flygtjänstmössan skall som bekant bäras starkt lutad åt höger men nu ser man en del herrar, som bär sin »pirka» starkt lutad åt — alla håll. Till yttermera visso drages huvudet ner i kragen, så risk förefinnes att det uppstår skavsår i örsnibbarna. På avd V är det högsäsong och där är kvicksilvret ofta förlängt till sträckgränsen.

N. B.

Flygsinnade hovmästar'n



Att Himlaspelets författare, Rune Lindström, är flygsinnad förstå vi nog lite till mans. Hans teckning härovan ger ytterligare belägg för påståendet.

De sista resultaten

Här kommer nu resultaten på Ringsiktets bägge sista identifieringstävlingar för 1943 (VI och VII). Karikatyren i nr 22 föreställde en Short Stirling och tian går till herr Ragnar Johansson, Fjus, Kråkviken. En smålänning, herr Åke Lindahl, Vasagatan 29, Vetlanda, gick ut som segrare på tävlingen i nr 23. Den konstnärligt förvrängda bilden var här menad som en Focke-Wulf FW 190. Ringsiktet hoppas att bägge herrarna använder sina tiar till helårsprenumeration på FLYG för 1944. Vi kommer under året igen med flera småtrevliga Ringsiktet-tävlingar.

Poeterna hade gjort en remarkabel slutspurt inför det nya året. Bidragen voro många och jämna, särskilt beträffande Short Stirling. Prenumerationen gick här till ing. Elis Auby, Skogsvägen 11, Lidingö 1, som hade sänt följande alster:

Vad heter denna flygande veranda?
Short Stirling ifrån »Blighthys»!
Den har förnämliga prestanda,
Det är ett plan med fight i.

Anmärkas bör att »Blighthys» är det engelska soldatuttrycket för England. Den andra prenumeranten gick till herr Birger Wahlfridsson, Harvik, Hult, som skaldade:

Med brummande motor, på smäckra vingar,
i svepande Immelmanssväng
»hundranitti» fienden betvingar
med eldig akanrefräng.

Slut för 1943 och gott nytt 1944.



Tanterna ha avtäckt sin nya staty — en kaffepanna.

F 3:s flygrevolt

För första gången på 26 år har en flygarrevy nu åter getts på Linköpings Teater. Utsikterna till framgång voro alltså stora, men att »Flygrevolten» skulle mottagas med sådan entusiasm av både press och publik, som blev fallet, torde nog knappast ens F 3-arrangörerna själva ha räknat med. Författaren, redaktören och löjtnanten K.-E. Melin, och dennes medhjälpare furir Olyvenius hade emellertid skapat en revy i publikens smak och pressen ansåg det t o m som falsk blygsamhet att kalla den amatörrevy.

Till premiären kunde arrangörerna annonsera utsålt och stämningen i salongen steg snabbt under kvällens lopp. Som sig bör rörde sig det mesta i flygarsfärerna, men även det civila livet hade fått känna på det glada skämtets gissel. I det omväxlande programmet hade dessutom väl inplacerats några allvarliga nummer.

Allra populärast blev kanske furir Vendel, som genom sin dans med »svingpjuttan» m/43 fick hela salongen att vråla av skratt. Skall några nämnas före övriga bör det i så fall vara imitatören Mellqvist, som närmast är av professionell klass, »prima-donnan» Glinge, vilken utförde en förnämlig rollprestation som kvinnligt skrivbiträde och den strålände pianisten Malmgren. Som kapellmästare ledde Fritz Westerberg en utmärkt 6-mannaorkester. Efter premiärföreställningen var det ridåfall på ridåfall och blommor till författare och agerade.

Sedan dess har revyn getts inför tre fullsatta och minst lika entusiastiska hus. Särskilt avskedsföreställningen ville applåderna aldrig ta slut.

Egentligen var det meningen, att revyn därefter skulle ha getts även i Norrköping, men då ingen lämplig lokal stått att uppbringa, måste gästspelet där inhiberas.

Observer.

Populära furiren Vendel dansar med »svingpjuttan» m/43.



SEGELFLYG

SEGELFLYGETS TEKNIK 2

Av fänrik Bengt R. Olow

HISTORIK (Forts.)

I förra numret nämnde jag att Klemperer under den första Rhöntävlingen flög 1 830 m på 2 min 22 sek. Detta var ju ett ganska blygsamt resultat men isen var bruten och segelflygsporten grep allmiera omkring sig. Vid nästa års Rhöntävling ökades prestationerna: Klemperer flög 13 min och Martens 15 min med en flygsträcka av 7,5 km.

Under tiden bedrevs ett ivrigt forskningsarbete för att söka utrona hur fåglarna buro sig åt för att kunna flyga långa stunder med orörliga vingar — ett faktum som även Lilienthal på sin tid observerat. Med ledning av tekniska erfarenheter som gjorts under de båda första Rhöntävlingarna kunde man nu även börja konstruera flygplan vilka för sin tid voro högvärdiga. Och resultaten uteblevo ej heller. Vid Rhöntävlingen 1922 pressades rekorden till förut oanade höjder. Den 18 augusti flög Martens 1 tim 6 min, vilket dagen därpå överträffades av Hentzen — han fick 2 tim 10 min flygtid. Fem dagar senare flög Hentzen 3 tim 6 min.

Nu började man även på andra håll i världen få upp ögonen för segelflygningens betydelse som sport och överallt bildades segelflyggrupper, vilka följde i tyskarnas fotspår.

Under åren 1922—26 förbättrades resultaten ytterligare och en hård kamp om rekorden utspann sig. Härvid visade fransmännen framfötterna ordentligt genom att 1923 helt dominera i rekordtabellen. År 1924 återtog dock tyskarna hegemonien genom en flygning på 8 tim 42 min av Ferdinand Schulz, som 1925 på Krim i Ryssland förbättrade sitt rekord till 12 tim 7 min.

Men då tycktes segelflygsporten ha räkat i en återvändsgränd. Tvivlarna började fråga sig vad det hela egentligen skulle tjäna till — segelflygarna voro ju bundna vid hanget, där upp vinden fanns. Versailles-traktatens bestämmelser, som förskaffat segelflyget många proselyter, hade dess-

utom uppmjukats och allt flera övergingo till motorflygning i stället.

Då länkades segelflygningen in på nya banor genom tysken Max Kegel, som under en flygning från Wasserkuppe den 12 augusti 1926 plötsligt försvann ur kamraternas åsyn för att någon timme senare meddela att han landat 55,2 km från startplatsen. Han hade ofrivilligt kommit in i en åskfront — något som för övrigt renderade honom smeknamnet »Åsk-Max». Nu sattes ett ivrigt forskningsarbete in för att närmare utrona de termiska möjligheterna för segelflygning, vilka förresten professor Georgii hade påvisat redan 1923. Man upprättade ett forskningsinstitut för segelflygning i Darmstadt, som leddes av professor Georgii och med hjälp av motorflygplan och statiskt utvägda pilotballonger trängde man snart allt djupare in i termikens hemligheter. Följderna uteblevo heller inte.

Under åren 1928—30 förbättrades resultaten allt mera. Höjdrekorde, som 1925 var 720 m, hade 1929 ökat till 2 560 m av österrikaren Robert Kronfeld, vilken även samma år nära nog tredubblade Kegels sträckrekord av år 1926 till 150 km.

Från år 1930 kan man säga att termikflygningens teknik var utexperimenterad. Den största förtjänsten härav tillkommer Wolf Hirth, vilken var den förste som utnyttjade termik genom att kretsa i blåsorna som en rovfågel. Flygplan och instrument förbättrades allt mera och nya uppvindarter utforskades, närmast den s k våguppviden.

Som en följd ökades också prestationerna fantastiskt — några siffror kanske kunna vara av intresse:

Höjdrekorde

| Datum | Inneh. | Följtyp | Höjd |
|------------|-----------------|--------------|---------|
| 30.7 1920 | R. Kronfeld | Wien | 2.560 m |
| 16.2 1934 | Heini Dittmar | Condor | 4.350 m |
| 22.5 1937 | Paul Steinig | Rhönsperber | 5.700 m |
| | | (ej godkänt) | |
| 4.8 1938 | Günther Lemm | Minimoa | 4080 m |
| 4.8 1938 | Werner Fick | Minimoa | 5.550 m |
| 5.8 1938 | Walter Drechsel | Minimoa | 6.687 m |
| 21.11 1938 | Erwin Ziller | Krauleh | 6.840 m |

Av tabellen att döma tycks det ha varit »braktermik» första veckan i augusti 1938.

Enbent segelflygare rekordflög i rusk

Nu har en fullständig skildring av Ernst Jachtmanns världsrekordflygning i september 1943 offentliggjorts och här följer ett utdrag.

Flygningen gjordes, som FLYG förut nämnt, över Brüsterort, som ligger vid Samlandskusten. Förberedelserna voro synnerligen omfattande. Hans Weihe medförde strålkastare och radio samt lastades även med mat och dryck, den senare i termosflaskor. Emellertid sattes radion ur funktion genom kortslutning och termosflaskorna gingo sönder i det stundtals oerhört kyttiga vädret, varför Jachtmann in-



Ernst Jachtmann framför sin Weihe, som för rekordflygningen utrustats med en strålkastare i nosen.

te fick något att dricka under de två dagar flygningen varade. Födan bestod av kex, dextroenergen och »flygarchoklad». För att inte bli alltför törstig åt fören helt obetydligt.

Starten skedde kl 10.26 den 22 sept. Han vinschades upp till 350 m höjd. Sikten var så dålig att hans kamrater på marken ofta inte sågo planet utan endast hörde vinet i vingarna. Det var disigt, stormigt och regnigt mest hela tiden. Nattetid tändes flygplatsbelysningen på Brüsterort. Ibland var planet nere på 20—30 m över hanget, på vilken höjd Jachtmann måste hålla sig för att över huvud taget se var han befann sig. När sömnlusten hotade övermannade honom stack han ut huvudet i den regntunga luften. För att ge flygaren omväxling startade ibland någon av hans kamrater och höll honom sällskap i luften en stund.

Landningen skedde den 24 sept kl 18.19 på flygplatsen vid Gr.-Dirschheim. Tiden blev som förut nämnts 55 tim 52 min 50 sek. Denna flygning var en utomordentlig prestation, speciellt om man betänker att Jachtmann har ena benet, som han förlorat vid en motorflygolycka, ersatt med en protes. Det är viljan det ytterst kommer in på!

År 1923 flek Tyskland flera nya segelflygplatser, däribland Rossitten vid Kurisches Haff i Ostpreussen. Där flög 1924 folkskolläraren Ferdinand Schulz 8 tim 42 min, nytt världsrekord. Han konstruerade sina flygplan själv och här ses han flyga ett av dem under första Rossittenveckan.



SIC 2 anropar eleven Pettersson!

Blir Linköpings flygklubb först med radioskolning?

Av de försök som gjorts med kortvågsförbindelse mellan markstation och segelflygplan kan man redan nu vara ganska säker på att det inte skall dröja länge innan segelflygskolningen, åtminstone för C-diplom och däröver, kommer att ske med radions hjälp. Många glidplanhaverier skulle säkert också kunna undvikas vid B-skolningen om instruktören pr radio kunde få eleven att i tid uppmärksamma signalerna. Nu är tyvärr alltför ofta B-aspiranten den ende på åtskilliga hundra meters omkrets som inte lägger märke till instruktörens förvildade flaggvinkningar. Pr radio skulle eleven däremot ögonblickligen nås av sin lärares order om att t ex gå in för landning i tid för att komma ned på fältet igen istället för att råka ut för en olycklig nedkomst i terrängen eller stengårdsgården intill.

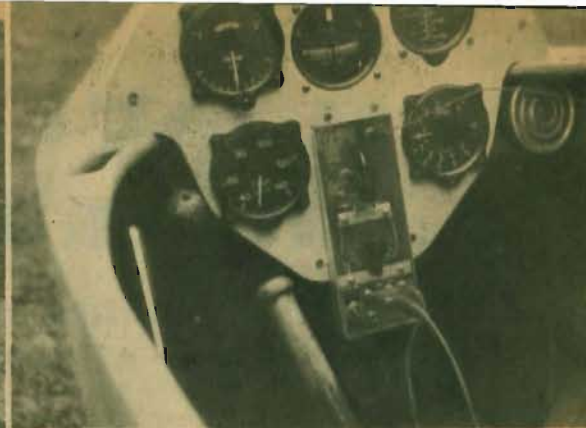
Men även om radion säkert skulle ha sin stora betydelse vid B-skolningen är det troligt att den åtminstone till en början blir förbehållen segelflygarna i »den högre skolan». Man måste nämligen, i varje fall än så länge, tänka på den rätt ömtåliga radiomaterielen, som inte gärna kan placeras i samma plan som alltför gröna segelflygelever.

I Linköpings flygklubb räknar man dock med att kunna använda radio redan på ett ganska tidigt stadium vid omskolning av elever från glid- till segelflygplan. Eleven skulle då först få sina instruktioner genom högtalare i sittbrunnen. Däremot kommer här till en början inte själv att få sända. Den till sändaren anslutna strupmikrofonen skulle han få använda först vid slutet av C-kursen och under träningsflygning på hang.

Om radion kommer att bli av betydelse vid skolflygningen blir den säkert till minst lika stor nytta vid termik- och sträckflygning. Och vid flygtävlingar kan ju hjälpmanskapet följa sitt plan med bil och transportvagn tack vare radion. Detta kommer säkert att medföra inte obetydliga tidvinster vid hämtningen av kärorna, därmed ökade chanser för laget och bättre flygresultat över huvud taget. Radioförmedling av väderleksrapporter kommer också att ha sin stora betydelse vid termikflygningen.

Vad radion skall kunna göra i propagandahänseende för segelflyget kan man väl få redan ana genom de försök som gjorts i uppvisnings- och reportageväg av flygentusiasten Manne Berggren vid Radio-tjänst.

Segelflygradion arbetar på ultrakortvåg, dvs våglängder mellan 10 och 1 meter. För försök med radioförbindelse mellan segelflygplan och markstation har telegrafverket upplåtit våglängdsområdet 5,128



Linköpings FK:s segelflygradio har placerats längst ned på Babyns instrumentbräda. — Markstationen på klubbhusets tak. Konstruktören, ing. John Carlsson, under ett förbindelseprov innan radiokörans SE-SAU startar.

—5000 m. Linköpings flygklubbs stations-signaler är SIC 2 och SIC 3. Räckvidden varierar oerhört och det beror bl a på saker som ännu ej är fullt utforskade. I allmänhet kan man dock vara något så när säker på att uppnå förbindelse med platser som vid god sikt är synliga för blotta ögat. Detta gäller emellertid ej generell mellan två platser på marken. Och mellan en fritt liggande markstation och ett flygplan i en gip med omgivande berg är det svårt att få god förbindelse även på så korta avstånd som två kilometer. Trots detta har dock ultrakortvågen en del för segelflyget speciellt stora fördelar, nämligen god radiotelefonförbindelse, låg effektförbrukning och små dimensioner på apparaterna.

Linköpings flygklubb är visserligen inte pionjären på radio för segelflyg i Sverige men det skulle inte förvåna om det blir den första klubb i landet som på allvar tar segelflygradion i bruk när det gäller skolningen. F n har klubben nämligen både markstation och flygplanradio provad och klar och man är som bäst sysselsatt med att konstruera en ny markstation avsedd att monteras i bil. Flygradion har konstruerats och byggts av SAAB-ingenjören John Carlsson, själv aktiv segelflygare. En klubb- och arbetskamrat till honom, ingenjören och reservflygaren Gösta Norling, håller som bäst på med att göra den nya marksändaren färdig. Den kommer att få en utgångseffekt av omkring 20 watt. Induktionsspolen är utbytt mot en avståndslättmetallcylinder, i vilken svänglinjer ålstras. Radion kommer att drivas med likriktare vid stationär drift och i transportbilen av en roterande omformare, som lämnar 400 V.

Här nedan en kort beskrivning på den materiel som f n användes:

Flygplanradion

är placerad i mitten på instrumentbrädans undre del. Det är en verklig myggviktare. Den väger nämligen blott något mer än en kilot och måtten är endast 18x7x18 cm.

Antennen är placerad mellan stabilisatorns yttersta spets och en genomföringsisolator mitt för instrumentbrädan. Mellan antennen och radion finns en förbindelsesladd med en banankontakt i vardera ändan. Radion är placerad i en lättmetallåda, som är fastsatt i instrumentbrädan. Själva apparaten är fäst i lådan endast genom an-

slutningskontakten för glöd- och anodström i bakre gaveln. Genom denna anordning är det ett ögonblicks verk att sätta dit radion eller ta bort den.

Apparaten drivs med torrbatterier placerade i barograflådan, där god plats ändå återstår för barografen. Anodspänningen är 180 V, anodströmsförbrukningen vid mottagning 14 m A och vid sändning 21 m A. Glödspänningen är 6,3 V och glödströmsförbrukningen 0,4 A.

Apparaten består av två rör. Ett speciellt ultrakortvågrör användes som regenerativ detektor vid mottagning och som anodmodulerad oscillator vid sändning. Det andra röret är ett vanligt mottagarrör, vilket i mottagningsläge tjänstgör som kraftförstärkare och i sändningsläge som modulator.

På frontplattan, som är av genomskinnligt isoleringsmaterial, ser man överst antennuttaget, därunder ratten för stationsinställningen och underst omkopplingsvredet för sändning och mottagning. Allra längst ned är strömbrytaren och uttagen för anslutning av strupmikrofonen och hörtelefonerna (eller högtalare) placerade.

Markstationen

är en amerikansk transeiver (sändare och mottagare i en enhet) med rören 19 och 30. Utgångseffekten är omkring 2 Watt. Antennen är deltamatchad. Apparaten drivs med 180 V anodspänning, som levereras av en likriktare och glödströmskällan är en 2 V ackumulator. Stationen har vid de prov som hittills företagits varit placerad på klubbhusets tak men är även avsedd att användas i transportbilen. Den kommer då att drivas med torrbatterier. Som antenn tjänstgör en hopskjntbar metallstav.

Stockholms segelflygklubb meddelar: Tiden 15/1—15/3 få eleverna 25 % rabatt på alla flygningar på vardagarna. En kurs för byggladarassistenter anordnas på kvällarna, kostnadsfri. En glidflyginstruktörskurs är just avslutad och en ny torde kunna anordnas snarast. Även ytterligare meteorologikurser planeras. I mitten av jan. blir det en klubbssammanskomst. I övrigt påpekar gruppchefen att den som vill flyga i sommar måste anmäla sig till bygge snarast möjligt. Tel. till sekretariatet är som vanligt 50 97 67.

MODELLFLYG

Statsunderstödda modellflyget skall omfatta alla modellflygare

Av förste instruktören för modellflyget ing. G. H. DÉRANTZ

Kungl. Maj:t fastställde den 24 september 1943 dispositionen av anslaget till det statsunderstödda privatflyget och anvisade därvid ett belopp av 25 000 kronor att under innevarande budgetår användas för modellflygverksamheten. Förslag till den nya modellflygorganisationen har uppgjorts av KSAK. Organisationsplanen, som behandlats av Verkställande Utskottet och Modellflygkommittén, har genom luftfartsmyndigheten underställt chefen för flygvapnet för godkännande. Innan slutgiltigt svar ingått, kunna definitiva meddelanden om den nya modellflygorganisationen icke lämnas. I föreliggande artikel ges sålunda endast en preliminär bild av den tilltänkta organisationen, vilken dock i huvudsak torde komma att överensstämma med de anvisningar chefen för flygvapnet kan lämna.

Modellflygets karaktär av ungdomsörelse har tidigare icke kunnat komma till uttryck dels på grund av den praktiskt taget fullständiga bristen på medel, dels på grund av de stränga fordringarna för modellflygklubbars anslutning till centralorganisationen. Någon åtskillnad i detta hänseende mellan rena modellflygklubbar och segel-motorflygklubbar har som bekant icke kunnat göras.

Nu avser emellertid KSAK att ersätta modellflygarnas anslutningsplikt med en obligatorisk registreringskyldighet. Dylig registrering gäller i första hand varje enskild modellflygare, i andra hand deras lokala sammanslutningar, modellflygklubbar, vilka böra kunna bildas även med ett ringa antal medlemmar. Den totala kostnaden för registreringen beräknas uppgå till i krona per år för den enskilde modellflygaren, medan modellflygklubbar som sådana äro helt befriade från registreringsavgift.

Varje registrerad medlem skall enligt förslaget från KSAK erhålla ett identitetskort (»modellflygarpass»), vilket berättigar ägaren att delta i den av KSAK organiserade, statsunderstödda modellflygverksamheten. Modellflygarpasset blir sålunda en värdehandling. Utan detta kan modellflygaren icke ställa upp i en tävling eller på annat sätt delta i modellflyget. Det kan måhända synas som om detta skulle vara ett utslag av alltför stor stränghet men kontrollen kommer säkerligen att visa sig välbetänkt, detta främst av två skäl. För det första: KSAK räknar med att till modellflygorganisationen kunna ansluta tiotusentals medlemmar. Det torde dröja innan organisationen får en sådan omfattning men den måste redan från början ges fasta former som kunna bli bestående för framtiden. För det andra: Den riksomfattande tävlingsorganisationen kommer väsentligt att kunna utbyggas och i tävlingsutbytet kommer resp. tävlingsledare stän-



Förf. utlovar i artikeln bl. a. tävlingar i replika- och skalmodellbygge. Här en Svedfeltmodell av den sorten.

dig att möta nya ungdomar som icke tidigare deltagit. Här kommer identitetskortet väl till pass.

I registreringshänseende torde länen komma att utgöra naturliga distrikt och denna distriktsindelning skall då även följas i tävlingsorganisationen. Avsikten är att organisera en nationell tävlingsserie med klubbmästerskap, länsmästerskap, mästerskap för Norrland, Svealand och Götaland och slutligen SM, där endast innehavare av guldmärke kan komma ifråga.

Härutöver torde modellflygarna kunna räkna med flera riksomfattande specialtävlingar, exempelvis om FIB-pokalen, vilken som bekant erbjudits KSAK, och om en helt ny pokal som tidskriften FLYG önskat ställa till modellflygets förfogande. KSAK:s vintertävling skall kvarstå och underhandlingar pågå om en årligen återkommande landskamp mellan Sverige och Finland. I den mån ovan antydda tävlingsprogram skulle visa sig vara otillräckligt kunna modellflygklubbarna sinsemellan arrangera utmaningstävlingar av mera lokal karaktär.

I organisationsförslaget framhålles särskilt tävlingsmomentets betydelse för modellflygsporten: »... För de mest avancerade modellflygarna är modellflyget främst en sport, som ger de rikaste tillfällen till spännande uppgörelser mellan enskilda utövare, mellan klubbar, landskap och nationer. Det är alltså, främst ur psykologisk synpunkt, nödvändigt att modellflyget inte bara behåller sin karaktär av tävlingsport utan att denna karaktär även fördjupas. Detta sker bäst genom att klubbarna bli självständigt arbetande lokala enheter med dess air av sportutövande kollektiv.»

KSAK avser även att tillgodose de modellflygintressen som huvudsakligen inriktas sig på byggandet av replika- och skalmodeller. Så småningom kommer det tävlingar även på detta speciella område och dessa bli då huvudsakligen förlagda till vinterhalvåret, som mest inbjuder till inomhuslörd.

En förutsättning för att det i förslaget skisserade programmet skall kunna genomföras är att kraven på nyrekrytering och nybörjarnas grundläggande utbildning i bygge och flygning tillgodoses. För detta ändamål avser KSAK att anordna talrika kurser för utbildning av modellflygledare. Dessa kurser komma i möjligaste mån att förläggas till platser, där behovet av modellflygledare för ögonblicket är mest aktuellt. Inom de redan befintliga klubbarna torde i regel finnas kompetenta ledare, som endast behöva en snabbkurs för att kunna

NYHETER!

Vår nya serie replikamodeller är nu klar. En intressant samling av världens mest omtalade flygplan finns i ypperliga byggsatser i skala 1:50.

Trämaterial i byggsatserna är utsökt ångtorkad lind, och är givetvis kontursänt. Erforderliga lister och lim, ja t. o. m. slippapper medföljer. Ritningarna äro av hög klass och mycket noggrant utförda i klitchetryck. GRATIS med varje byggsats medföljer handledningen »Replikamodellbygge».

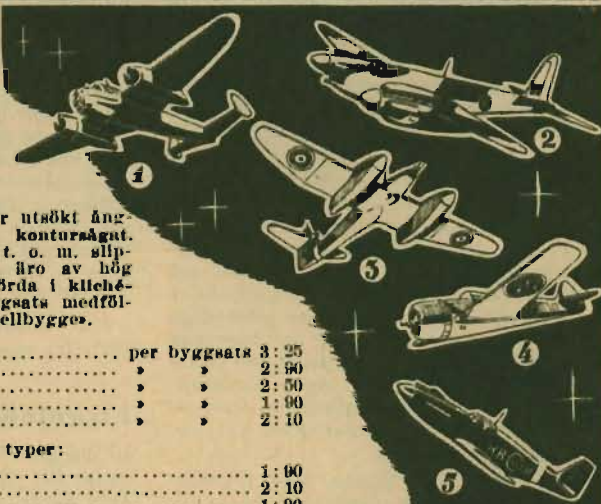
| | | |
|----------------------------|--------------|-------|
| 1 B 18 | per byggsats | 3: 25 |
| 2 Mosquito | » | 2: 50 |
| 3 Westland Whirlwind | » | 2: 50 |
| 4 J 22 | » | 1: 00 |
| 5 P 51 »Mustang» | » | 2: 10 |

Andra typer:

| | |
|--------------------------------|-------|
| Vultee Vanguard | 1: 00 |
| Thunderbolt | 2: 10 |
| Hurricane | 1: 00 |
| »Republies J 9 | 1: 00 |
| Messerschmitt Me 210 A-1 | 2: 00 |
| Junkers Ju 87 »Stuka» | 2: 25 |

Hela serien replikamodeller finner Ni i den nya katalogen, som erhålles mot 20 öre i frimärken.

SVEN E. TRUEDSSON, Modellflygindustri
MALMÖ 9



Gott Nytt År
önskar kundretsen
från
SVEN E. TRUEDSSON



NYA STJÄRNOR uppträder ideligen inom modellflyget. Här ses Börje Malmberg, som vid klubbmästerskapstävling i Bjuv överraskande segrade i klass S 2 över skänemästaren Inge Dahlström. Se referat på sid. 30.

träda i funktion. Nyrekryteringen torde huvudsakligen kunna ske bland skolungdom och inom scoutrörelsen, där intresset för modellflygsporten f n synes vara utomordentligt stort.

Modellflygledarna skola efter genomgången utbildning i första hand anordna nybörjarkurser, för vilka statsmedel avses komma till användning i den utsträckning anslaget storlek medger. Anslaget föreslås fördelat på följande huvudposter: bidrag till lokalhyror, verktygsanskaffning och materialanskaffning. Fördelningen kommer att fastställas av chefen för flygvapnet.

För de modellflygare som fortsätta vid segelflyget skall byggverksamhet inom modellflyget kvalificera för segelflygets statliga utbildningspremier. KSAK:s modellflygmärken i brons, silver och guld ha föreslagits representera värdena i en viss byggtid. Här om kommer luftfartsmyndigheten sedermera att utfärda särskilda bestämmelser.

I inledningen till denna artikel angavs i korthet principerna för den förestående registringen. Härav framgår att även enskilda modellflygare kunna registreras och man torde kunna förutsätta att de flesta modellflygarna åtminstone till en början icke tillhöra en klubb. Ehorn den årliga registreringsavgiften icke tillnärmelsevis täcker de portokostnader som erfordras för att varje registrerad medlem skall kunna hållas kontinuerligt underrättad genom centralorganisationen avser KSAK att varje modellflygare, klubbmedlem eller icke, direkt skall erhålla alla meddelanden sig tillsända. Detta torde komma att ske genom ett tryckt meddelande, »Modellflygaren», som regelbundet distribueras, och som kommer att innehålla alla instruktioner och meddelanden vilka utfärdas av KSAK.

Det första numret kommer främst att tillställas KSAK:s anslutna klubbar, av modellflyget intresserade ungdomsorganisationer i övrigt och enskilda, icke anslutna modellflygare, med vilka KSAK varit i kontakt per brev under det senaste året. Då detta nummer i första hand kommer att innehålla anvisningar för registreringen är det angeläget för varje modellflygare att få ta del av innehållet.

Intresserade böra redan nu rekvidrera nr 1 av »Modellflygaren» genom att skriva några rader på ett brevkort, adresserat till Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm. Häftet sändes kostnadsfritt och svarsporto behöves icke medsendas.

G. H. D.

TERMİK MITT

Solen hade gjort sitt för dagen och kruspit ned bakom de höga Gärdeshusen. På de stora fälten framför hyreskasernerna var allt ödsligt och tomt. Natten började göra sin smygande entré.

Men stillheten var inte absolut. Bortåt Kostadion kunde man höra röster. Vid närmare undersökning fann man där sex medlemmar ur »De aktivas utskott». Pojkliga? Något skumt i görningen?

Ingalunda. Det var blott en grupp våldsamt aktiva »vingar» som inte var nöjda med de flygtimmar som aftonstunden gav. Helt radikalt skulle de nu utnyttja natten.

»Bananen» inledde nattens flygningar med att starta sin S 3:a. På denna hade han monterat en mindre stavlampas. Starten gick bra och urkopplingen skedde normalt. Så började seglatsen. Det verkade nästan spökflygning. Ett ensamt ljus sakta glidande i natten med en stjärnbestrodd himmel som bakgrund. De närvarande kunde inte undgå att tjusas.

Efter 2 minuter tog modellen mark i högt gräs. Men det var inte alls svårt att finna den. Nästan lättare än på da'n.

Sedan denna kväll har åtskilliga försök med nattflygning gjorts. »Löwen» roade sig sent en afton med att fästa en brinnande cigarrett på en pianotråd, som i sin tur placerades på en segelmodell. Under själva flygningen kunde man lätt följa modellen. Försöken har sedermera avbrutits. Det saknas poäng.

Herr modellflygaren »Bananen» har emellertid inte tröttnat. I en S 3:a monterade han in ett ficklampsbatteri och en mindre strålkastare som riktades mot vänstra vinghalvans undersida. Det blev en fasadbelysning som visade sig vara utmärkt i luften. »Flygande kräftsivian» kallade man sedan nattversionen av S 3:an. För att lätt kunna återfinna modellen bör dock en lampas anbringas även på översidan av vingen. Strålen skall riktas rätt upp. Säger sakkunskapen.

Nattflygning med modeller är faktiskt en trevlig sport. Redan 1937 provade några »vingar» modellernas flygförmåga nattetid. Med hjälp av cykelstrålkastare följdes modellerna men resultatet blev inte till-

I NATTEN!

fredsställande. Sven Hjelmérus provade också en gång i tiden nattflygning för att uttröna om det fanns termik. Och det fanns det.

Detta faktum visar ett försök som gjorts av ett par tyskar. De hade upptäckt att det ofta bildades ett utpräglat cumulusmoln ovanför Rangsdorfsön. Här fanns alltså termik, men var den stark nog för modellflygning? En segelmodell utrustad med »tofflor» startades kl 03.00 från en båt. Vinschstart tillämpades. På 90 m höjd kopplade modellen och det var lagom för anslutning. Modellen började genast klättra uppåt och efter en kvart försvann den på 900 m höjd rätt in i cumulusmolnet. Någon belysning hade inte denna modell men med en nattkikares hjälp gick det ändå bra att följa den. Ägaren hoppades nu att modellen skulle bli synlig snart. Och det blev den — delvis. Efter ett par minuter kom kroppen neramlade ur skyn med våldsamt fart. Klädseln slets av under den vilda färden och anslaget mot vattnet gjorde definitivt slut på kroppen. En god stund efteråt kom vingen nersinglande fullkomligt oskadad. Sådant kan hända vid nattflygning.

Nattflygningens värde kan diskuteras. Men intressant och rolig är den! W.

Svenskt distansrekord

Den svenska rekordlistan har endast undergått en enda förändring sedan den senast publicerades i FLVG nr 21/43. Det är Erik Hedman, Linköpingssekadern, som fått sitt förra året satta distansrekord i klass S 1 — 38 300 m — godkänt som rekord. Sigurd Isacson blev därmed av med ett av sina två distansrekord.

KLIPP HÄR!

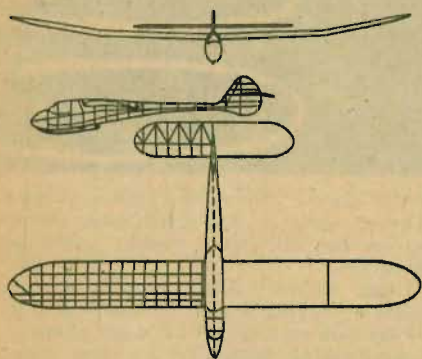


NORTHROP N-3 PB

Amerikant, 4-motorigt, flyg-
vagnat spaningsbombplan.
Tillverkare: Northrop Aircraft
Inc., Hawthorne, Calif.
Beställning: 2-3 man.
Spännvidd: 14,01 m.
Längd: 11,27 m.
Höjd: 3,80 m.
Volyta: 35 m³.
Tomvikt: 2.310 kg.
Flygvikt: 3.860 kg.

Maxhast. vid marken: 452 km/t.
Sjörchast.: 345 km/t på 5.000
m.
Topphög: 7.500 m.
Flygstreck: 3.000 km.
Beväpning: 4 st fasta 127 mm.
ksp 1 vingarna, skjut. utanför
prop.-fältet, samt 2 st rörliga
ksp (bukt-upjut och bakått-
nedåt). Bomb- eller torped-
last 907,18 kg (2.000 lbs).

ELEGANT FINSK SEGELMODELL



Med denna modell deltog Alanne Pentti i Jämskärvitävlingarna i somras. Den segrade i klass B, handstart, med tiden 1.13,4.

Modellen är som synes inte avsedd för hangflygning men emedan vridret vid tävlingen leke var lämpat för hangflygning och kursstabiliteten lite var den avgörande faktorn vann modellen tack vare ett gott glid. Modellen har ett elegant utseende och man lägger särskilt märke till den vackert utformade kroppen med kabin och vindruta. Ving- och stabilisatorprofilerna är mycket väl valda, vingprofilen en Göt. 580 P och stabprofilen av egen konstruktion. Spännvidden är 180 cm och kroppslängden 100 cm. Vingbelastningen är ungefär 15 gram/dm².

R 14.

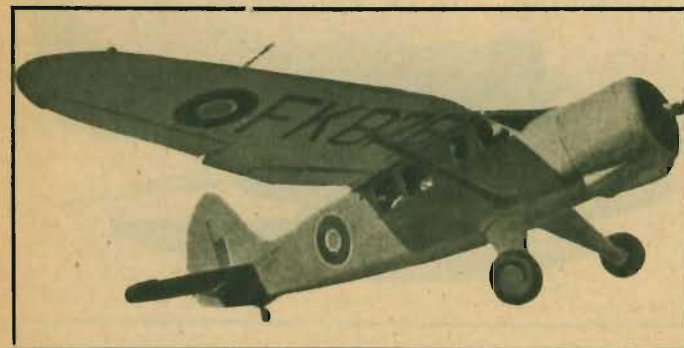
KSAAK:s märkestävling

Nedanstående resultat har noterats t o m november månad: Aeroklubben i Göteborg 97 poäng, Eskilstuna FK 67,5, Örebro Läns AFK 66,5, Sandvikens FK 66, Västerås FK 59,5, Halmstads FK 57,5, Östra Sörmlands FK 57,5, Eslövs FK 52, Bjuvs MFK 49, Vingarna 47, Gävlebygdens FK 23, Västerdalarnas FK 22, Tranås FK 20, Aeroklubben i Skåne 16,5, Nässjö FK 14,5, Kronobergs FK 14,5, Kalmar FK 8,5, Jönköpings FK 7,5, Vlnersborgs FK 7, Borås FK 6, Norra Ängermanlands FK 5,5, Karlskoga FK 5, Linköpings FK 4,5, Hälsingborgs FK 4,5, Hamnerdals FK 4, Luleå FK 4, Trollhättans FK 3,5, Avesta FK 3, Roslagens AFK 3, Arboga FK 1,5, Östersunds FK 1 poäng.

Vingarnas hösttävling

Söndagen den 5 dec. hade Vingarna klubb-tävling ute på Skarpnäcks flygfält. Kampen

KLIPP HÄR!



STINSON "RELIANT" (AT-19)

Amerikanskt, enmotorigt, högvingat taxiflygplan. Använder Inom Fleet Air Arm som navigationsövningsplan, kallas AT-19 inom USAAF. Tillverkare: Stinson Aircraft Division of Vultee Aircraft Inc., Wayne, Mich. Besättning: 5 man. Spännvidd: 12,70 m.

Längd: 8,40 m.
Höjd: 2,50 m.
Vingyta: 24,02 m².
Tomvikt: 1,210 kg.
Flygvikt: 1,884 kg.
Marschhastighet: 255 km/t.
Flygsträcka: 1,300 km.
Toppshöjd: 4,575 m.
Motor: 1 st. Lycoming R-680, luftk. stjärnmotor på 200 hk.

stod om de av klubben uppsatta vandringsprisen, och detta var den 8:e omgången. I S 3 var det frågan, om Curt Janson skulle få sin tredje in-teckning och därmed ta priset för alltid. Men den här gången var Rune »Bananens» Andersson framme och knep den ståtliga pokalen. »Bananens» passade även på att vinna S 2 medan han var i farten. Löwen-Åberg tog hem sin specialklass S 1 med rätt kraftig marginal före närmaste man. Löwen vann också M 2 och blev således årgens andre dubbelsegrare. I M 1 glädde dock en nykomling i klubben, Erik Jungstedt, genom att vinna klassen.

De bästa resultaten: S 1: 1) Robert Löwen-Åberg 3.34,3. 2) Arne Andersson 1.58,2. S 2: 1) Rune Andersson 3.24,1. 2) Bengt Bergvall 2.05,5. S 3: 1) Rune Andersson 3.14,3. 2) Curt Janson 2.45,3. M 1: 1) Erik Jungstedt 0.58,3. M 2: 1) Löwen-Åberg 0.43,0.

Bjvumästerskapet

hålla i Kvidinge söndagen den 28 nov. Speciellt förvånades man över de många nybörjarnas goda insatser. Tävlingsarnas bästa prestation svarade den lugne och säkrare Ove Melssner för genom att hemföra mästerskapet i S 3, andra placering i S 2 samt slutgiltig seger i klubbens serietävling. I klass S 2 fick skänkemästaren Inge Dahlström helt oväntat se sig besegrad av Börje Malmberg, som noterade de jämna tiderna på 2.84,4, 2.39,0 och 2.38,6.

Resultat: S 1: 1) Lennart Olsson (klubbmästare) 2.26,0. 2) Erik Olsson 2.17,0. S 2: 1) Börje Malmberg (klubbmästare) 2.37,0. 2) Inge-Tore Dahlström 2.25,3. S 3: 1) Ove Melssner (klubbmästare) 2.50,3. 2) Henning Ståhl 2.48,0.

Nybörjartävlingen vanns av Gunnar Dahlvig med 1.47,0. Serietävlingen gav till resultat: 1) Ove Melssner 1071 poäng. 2) Inge Dahlström 811, 3) Stig Andreasson 745.

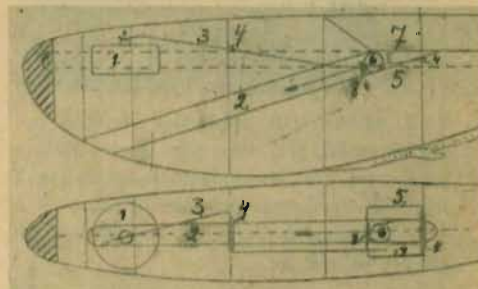
G e-P e.



Sandvikens flygklubb

har anordnat en serietävling i modellflyg, som avslutades den 28 nov. Den har omfattat tre tävlingsdagar med tre starter per dag. Klass I som omfattade tävlande med järn- och bronsmärke vanns av Huns Hedenström med dagstiderna 257,8, 405,3 och 231,6 sek., summa 984,7 sek. I klass II (silver- och guldmärke) segrade Gösta Ullberg med tiderna: 190,4, 294,7 och 305,0, summa 790,1 sek. Förresten ett fint emblem klubben har, eller hur?

TIDUTLÖSARE för segelmodellplan



Jag har en längre tid sysslat med olika små finesser och har som så många andra fastnat för tidutlösningproblemet. Här följer en enkel redogörelse med skiss till den i en av mina modeller inmonterade utlösningen. Den fungerar perfekt.

Principen är att efter den inställda tidens utgång modellens tyngdpunkt framflyttas automatiskt med följd att modellen blir framtung och hastigt sjunker till marken.

Förklaring till siffrorna på skissen:
1 Utlösare (»Columbusträcks» eller någon omändrad »otospärrs»).

2 Rör av aluminium eller fanér.

3 Hållstång av planotråd.

4 Lager av aluminiumrör.

5 Spårbygel av planotråd.

6 Kula av bly eller nickel.

7 Fjäder eller gummi-band, som håller bygeln uppe.

8 Platta, fastlödes på spårbygeln (skall hindra kulan att pressa sig igenom vid kraftig törn).

Fördelaktigast är att placera utlösaren längst fram och kulan framför tyngdpunkten.

För mig förefaller denna princip vara den enda riktiga. Ty nog kommer en framtung modell lättare ur termik än en modell med s k luftbromsar. Har det kanske inte hänt att du modeller med till synes tillförlitliga utlösare flugit bort? Jo, säkerligen! Själva har jag både sett och hört talas om sådant.

H. O. P y k.

K M i Hälsingborg

S. k. kretsmeisterskapstävlingar ha hållits på Bergafältet vid Hälsingborg, där Hälsingborgs flygklubs modellflygsektion stod för värdskapet. Vindret var det sämsta tänkbara men avskräckte inte från ett deltagande på närmare 60-talet maskiner från klubbarna i Landskrona, Hälsingborg och Bjuv.

Kretsmeisterskapet blev: S 1 Stig Andreasson, Bjuv, 2.00,7. S 2 Inge-Tore Dahlström, Bjuv, 2.32,0. S 3 Olle Sigurdsson, Bjuv, 2.39,3 min.

Otto Jespersen

satte den 21 okt. nytt danskt tidsrekord för inomhusmodeller med 4 min 15,4 sek. Modellens data är: spv 550 mm, vingyta 5,90 dm², stabilitetsytan 2,35 dm², kroppens längd 540 mm, motorns längd 350 mm. Motorn består av 0,8x0,8 mm gummi-snodd och tål 650 varv. Propellerns diameter är 270 mm och stigningens ca 800 mm.

Vingarnas klubbrekord

M 1: Ake Larsson »Postis» 7.23,2 (Vingsö-42). M 2: Bertil Lindell 33.42,0 (Bromma-40). M 3: Arne Blomgren 23.40,0 (Lilje-39). S 1: Lennart Segerfelt 8.56,0 (Gärde-42). Jörgen Skoog 8.56,2 (Skarpnäck-43). S 2: Lennart Segerfelt 17.18,5 (Vingsö-43). S 3: Rune »Bananens» Andersson 31.02,7 (Skarpnäck-43).

Till prydnad och nytta

Den som till ett ringa pris och utan nämnvärt besvär vill skaffa sig en fin samling replikmodeller behöver bara vända sig till firma Eskader i Stockholm, som har s. k. Wiking-modeller till salu. Dessa modeller användas bl. a. av flygvapnet vid undervisning i flygplan-känedom, eller som det numera heter, flygplanigenkänning.

FRÅN KSAKs VERKSAMHET

Verkställande utskottet

sammanträdde den 10 nov. 1943. Närvarande: af Uhr, ordf., Fraenckel, Rotsman, Stark, Dörrlämte närvaro ordf. i segelflygkommittén, Florman, chefen för Informationsavd., Norrvl, t. f. förste instruktören för modellflyget, Dérautz, och generalsekr. vid protokollet.

Generalsekr. redogjorde för det löpande arbetet samt beviljades att beställa och låta uppföra barackbyggnader för förläggning av elever och instruktörer vid segelflygskolan i Alleberg.

Det uppgjorda förslaget till ändring av KSAK:s stadg. med anledning av det ökade statsanslaget godkändes av VU för vidare behandling av styrelsen.

Efter en ingående diskussion av den utarbetade organisationsplanen för modellflygverksamheten beslöt VU att, under beaktande av de synpunkter som framkommit under diskussionen, överlämna organisationsförslaget till Modellflygkommittén för behandling och yttrande.

Det uppgjorda förslaget till bestämmelser för fria flygningar för vissa instruktörspersonal diskuterades. Luftfartsmyndighetens under hand gjorda förslag till ändringar genomtogs, varefter förslaget godkändes att överlämnas till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Två klubbar hade inkommit med ansökan om befrielse från avgiften till KSAK för år 1943. I det ena fallet bordlades frågan för

VÄG OCH VATTENS ANSLAGSÄSKANDE

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen hemställer hos regeringen att till engångsanskaffning av materiel med mera för privatflyget för budgetåret 1944—45 anvisa 200.000 kr. till förnyelse av materiel för privatflyget 80.000 kr. och till dettas understöd 242.000 kr.

Beträffande anslaget till engångsanskaffning av materiel m. m. för privatflyget framhölls i propositionen till årets lagtima riksdag att detta borde begränsas till 700.000 kr., fördelade på tre budgetår. För detta budgetår har anvisats 300.000 kr. Återstoden bör fördelas jämnt på två följande budgetår.

Styrelsen anser sig ej böra ifrågasätta någon ändring i anslagsposten till centrala kurser för att utbilda instruktörer för flygklub-

barna m. m., vilken för det löpande budgetåret upptagits till 12.000 kr. För modellflygverksamheten begär styrelsen oförändrat 30.000 kr. I propositionen hade posten minskats med 5.000 kr. till förmån för administrationskostnaderna, men styrelsen finner att administrationskostnaderna ej skall utgå på bekostnad av övriga poster. I fråga om utbildningspremierna intar styrelsen samma hållning. Den beräknar medelsbehovet till omkring 80.000 kr., men genom en trolig reservation av 32.500 kr. på löpande budgetårsanslag bör denna post upptas till avrundat 50.000 kr. Styrelsen beräknar slutligen 20.000 kr. till fria flygningar för instruktörer, liksom nu, men med hänsyn till den stora betydelse som vidmakthållandet av flyginstruktörernas flygskicklighet har för verksamheten i dess helhet torde det bli nödvändigt att framtiden öka detta belopp till 25.000 kr.

vidare utredning och undersökning, medan i det andra fallet klubben avfördes ur KSAK med rikt att senare åter vinna anslutning då klubbens verksamhet konsoliderats.

En inbjudan från Finlands Luftvärnsförbund till t. f. förste instruktören för modellflyget, lug. Dérautz, att under tiden 22—28 november bevilja en modellinstruktörskurs i Finland accepterades tacksamt.

Direktör Fraenckel överlämnade en del uppgifter rörande tidigare av honom framfört förslag till sammanslagning av de handlingar och arkiver som en sportflygare enligt nu gällande bestämmelser måste föra vid flygning utomlands. Frågan överlämnades till generalsekr. med befogethet att handlägga ärendet tillsammans med den kommitté inom KSAK, som kunde anses lämpligast (motorflygkommittén eller juridiska kommittén).

Stockholms flygförbund

Underhandlingar ha sedan en längre tid pågått mellan Stockholms flygklubb, Stockholms segelflygklubb och Vingarna som en ev. sammanslagning. Diskussionen har nu resulterat i ett förslag att bilda ett Stockholms flygförbund, vars stadgar t. n. äro under behandling hos KSAK.

Första fördelen med detta förbund skulle vara att klubbarna därmed få ett gemensamt kansli, som ger stödja och ordning i administrationen. Varje till förbundet ansluten klubb skulle representeras av tre delegater i förbundsstyrelsen. KSAK torde knappast ha något att invända mot förbundets bildande.

Grästorpp

Besök

**J. Rydholms Bageri,
Konditori och Kafé**

Se dan gammalt väskant.

Tel. 11. GRÄSTORP.

G. Sultans

Bageri och Konditori

REKOMMENDERAS

Grästorpp. Tel. 72.

Besök

NYA CONDITORIET

*när Ni väntar på tåget
i Grästorpp.*

Foto- o. Kemikalieaffär

Innehavare B. BLADH

Tel. Grästorpp 64.

Filial i Flen. Tel. 52.



FLYGVAPNET FLYGASPIRANTER

De, som under år 1944 vilja bliva officers-, reservofficers- eller flygingenjöraspiranter vid Flygvapnet skola före den 1 februari insända ansökningar härom till Chefen för flygvapnet, Stockholm. Upplysningar rörande anställning, utbildning och avlöning ha tillställts rektorer vid allmänna läroverk och andra läroanstalter, som giva för anställning kvalificerande avgångsexamen, och kunna dessutom erhållas från flygstabens utbildningsavd., Stockholm, tel. "FLYGVAPNET".



Kungl. Svenska Aeroklubben

kungör härmed till ansökan ledig befattningen såsom:

FÖRSTE INSTRUKTÖR VID SEGELFLYGET (tekniska detaljen).

Forordningar: Fullständig militär motorflygutbildning, segelflygutbildning (segelflygcertifikat), flygteknisk utbildning och god praktisk erfarenhet beträffande segelflygmateriel, kompetens som besiktningsman av segelflygplan eller möjlighet att förvärva sådan samt organisationsförmåga.

Genomgången flyginstruktörskurs vid flygvapnet, kunskaper i utländska språk samt erfarenhet beträffande ungdomsledning önskvärda.

Befattningen är avsedd att tillträdas snarast.

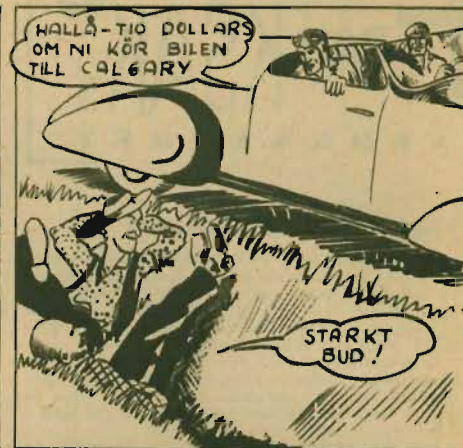
Ansökningskrivelse, åtföljd av fullständig meritförteckning jämte intyg till styrkande av kompetensen samt med uppgift på löneanspråk, skall vara ingiven till KSAK:s generalsekreteriat, Malmstillnadsgatan 27, Stockholm, före den 15 nästkommande januari.

Generalsekreteraren.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



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



GLENSKY OCH JACKSON FÖRFÖLJA BILEN, MED ETT FLYGPLAN

FLYGSÖNDEN
113
BOM

RITAT OCH BERÄTTAT
FÖR FLYG
AV 2418 BJARRE



INTERNATIONELLA MODELLEFLYGREKORD

enligt meddelande från FAI av den 26 november 1943.

I. Landmodeller med gummimotor.

A. Handstart.

1. Tid: J. Hausslein (Frankrike) 1939, 13 min. 7 sek.

B. Markstart.

1. Tid: R. Copland (England) 1938, 33 min 9 sek.
2. Sträcka i rät linje: Blanchet (Frankrike) 1938, 15,5 km.
3. Hastighet V. Vorontzov (Ryssland) 1939, 101,25 km/tim.

II. Landmodeller med mekanisk motor.

A. Markstart.

1. Tid: V. Boykov (Ryssland) 1939, 1 tim 51 min 40 sek.
2. Sträcka i rät linje: L. Vorobiov (Ryssland) 1939, 135,41 km.
3. Höjd: C. Somhegyi (Ungern) 1943, 1 000 m.

III. Sjömodeller med gummimotor.

1. Tid: G. Pelegi (Italien) 1938, 1 min 30¹/₅ sek.
2. Sträcka: G. Pelegi (Italien) 1938, 0,723 km.
3. Hastighet: A. Yalychev (Ryssland) 1939, 55,836 km/tim.

IV. Sjömodeller med mekanisk motor.

1. Tid: L. Tchelnintzev (Ryssland) 1939, 7 min. 50 sek.
2. Sträcka i rät linje: N. Kozlovski (Ryssland) 1938, 25,542 km.

V. Segelmodeller.

1. Tid: E. Solodovnikov (Ryssland) 1939, 1 tim 43 min 20 sek.
2. Sträcka i rät linje: M. Chibirskine (Ryssland) 1939, 64,248 km.
3. Höjd: M. Wuitsch (Ungern) 1943, 2 100 m.

VAR STOLT ÖVER...

Forts. fr. sid. 7.

överhettats och stoppat. Vingarnas framkanter hade blivit illa tilltygade under trädfällningen.

Innan han landade hemma på flygfältet ansåg han det bäst att ta reda på vid vilken hastighet flygplanet vek sig. Ingen förare hade tidigare haft anledning att undersöka vikningshastigheten på en Douglas A 20 i så dålig kondition men denne förare fann, att den låg så högt som 230 km/t. Han landade säkert trots detta svåra handicap och när han kröp ur förarsätet

sade han till flygplanmästaren: Det där vraket på andra sidan flygfältet har två prima vingar. Sätt dem på den här kärran. Jag har en hel del till att göra där borta.

Ja, ingen kan övertyga mig om att tävlingshumöret var bättre på den gamla tiden, då flygarna stredo ensamma och för sig själva, fortsätter general Kenney. En division Curtiss P-40 eskorterade en gång ett transportförband över bergen, då de upptäckte en flottilj japanska bombplan åtföljda av skyddande jaktplan. Över P-40-divisionen flög en annan jaktdivision P-38. När chefen för P-40-styrkan rapporterade till Lightningchefen, att japanerna flögo på 8 000 meter och alltså alldeles för högt för Curtissjaktplanen, så svarade den anropade: »O. K. P-40, om det blir några kvar så skall vi köra ner ett par till er.» Jag svär på att ingen P-40-förare talade med en P-38-pilot på en vecka.

Nej, slutar general Kenney, pojarna idag är lika bra som vi var för tjugufem år sen och en bra bit bättre. Ni kan vara stolta över er generation. G. F. L.



Flygintresserade!

Vi erbjuda Eder vidstående väggrelief över Flygvapnet till ett reklampris av kr. 3:50 inkl. porto, storlek 20 cm. Ett dekorativt minne över Svensk Beredskap under krigsåren.

BERITO-KONST Postfach 7022 - Malmö

Med eller utan text. Angiv årtal.
Försäljare antagas, god provision.



Omslagsbilden

på årets första nummer är en kuvallad på krigsårens svenska flygplanstillverkning: J 22, B 18, B 17, S 17. — En lång rad stolta flygplan som lovar god fortsättning från svensk flygindustri under det nya året. Tecknare: Chies Zetterberg.

**Auktoriserade
Rörlednings-
entreprenörer**

A-B. VÄRME- & SANITETSKOMPANIET
STOCKHOLM

NYKÖPINGS RÖRLEDNINGSAFFÄR
GUNNAR AXDAL

Vägbyggnader
Vägbeläggningar
Byggnadsarbeten
Bergrumsarbeten
Flygfältsarbeten
Kajanläggningar

AKTIEBOLAGET

BERGENDAHL & HÖCKERT

Göteborg 17 29 55

Stockholm | | 24 65, Kristianstad | | 33

BILLBERGS *B*OKHANDEL

VÄLSORTERAD BOK- OCH PAPPER-
HANDEL

STOCKHOLM

Tel. 62 1635 STORGATAN 24 Tel. 60 40 67

FÖR EDER som Östermalmsbo ligger det nära till hands att anlita Billbergs Bokhandel, Storgatan 24. Ett centralt läge, mitt i Östermalm, är förenat med en rynnlig och välförädd butikslokal.

Linköpings RÖRLEDNINGSAFFÄR

Magasinstorget 4, tel. 1433 - 2194

UTFÖR

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

Välsorterat lager av rör
och sanitetsgods

**Åskledareanläggningar
Åskledarematerial**

utföres av

**G. HOFFS MEKANISKA
VERKSTAD**

Mäster Johansgatan 3 Malmö

Tel. 133 66

Boden

Algon Pettersson TRAFIKBILÄGARE

H E D E N — Telefon 0535

REKOMMENDERAS

Hälsingborg

Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11—3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5—7.
Drottninggatan 8, Hälsingborg. Tel. 108 64
Dr C. Peterson, Chiropractor.

Wallins Fotoaffär

Hästmöllegränd 2 (vid Hälsingb. Dagbl.)
HÄLSINGBORG Telefon 173 79

Hem-, Fest- och Industrifotografering

Specialité: Filmupptagningar

Linköping

HERRSKRÄDDERI DAMSKRÄDDERI
UNIFORMER

G. A. LINDQVIST

Platensgatan 3 Telefon: 12 25

LINKÖPING

MARTHALLS

tillverkar

Flygdränks och Mössor
för sommar och vinter

MARTHALLS SYNDUSTRI A.-B.
Telefon: 2932 LINKÖPING

KARINS FIN- OCH HEMBAGERI

Rekommenderar

• sina förstklassiga tillverkningar •

Snickaregatan 38 Telefon: 24 14

Ronneby

RONNEBY BRUNNS TVÄTTINRÄTTNING

utför all slags tvätt och strykning till
synnerligen moderata priser. Tel. 60

Kemisk Tvätt emottages
Hämtas och hemlämnas

BÖCKER

Gloster Gladiator på Årans fält

De stridande nationerna — ja, även neutrala som Sverige — måste som uttryck för ren självbevarelseinstinkt ropa efter allt modernare flygplan. Den som har de flesta och modernaste flygplanen har också goda utsikter att vinna kriget eller bevara sin frihet. Men — flygaren i flygplanet betyder också en del, ja, kanske mest. Vi ha sett och läst om hur de utomordentliga finska flygarna trots dålig och omodern materiel utfört historiska stordåd. Många andra bevis finnas förvisso. Några särskilt värtaliga får man i James Aldridges utomordentliga skildring av de engelska flygarnas hjältedåd i Grekland. »Årans tecken i skyn» är en flygets odyssey, en enkel skildring kanske, därför att den är så rakt på sak och trots de nära 400 sidorna så föordig, men den är samtidigt ett av detta krigs mest värtaliga dokument över krigets verkliga ansikte, oemotståndligt mänskligt mod och hjältsynlös uppföring för det man måste hålla högst — frihetens fana. Striderna mellan de till och med i Sverige utdömda brittiska jaktplanen av typ Gloster »Gladiator» och de betydligt snabbare och bättre beväpnade italienska typerna — samt därefter de överväldigande mängderna av moderna tyska Messerschmittplan — ha mycket att säga alla medborgare i en liten och i luften illa förberedd stat. Ja, man skulle vilja säga, att just denna bok är ett av de bästa argument man kan tänka sig hos den stora men inte särskilt flygslunnade allmänheten för flygets betydelse för ett lands förvar.

En strålande bok.

James Aldridge: Årans tecken i skyn.
Bonniers.

Fältherrar i närbild

Den utomordentligt absorbtive redaktören för SE, Carl-Adam Nycop, har ända sedan krigets början samlat uppgifter, indiskreta viskningar, offitjella reklamnotiser, utdrag ur personligt flögade reportage m. m. om detta krigs ledande figurer, d. v. s. dess fältherrar, och gett ut dem i närbild i en volym kallad »De stora kanonernas» med illustrationer av Ritola. Även aldrig så skickligt skrivna biografier bli ofta tråkiga för den lite direkt intresserade, men Nycop har lyckats skriva sina fältherreskildringar så, att man läser dem som en levande flyvetysroman. Man börjar med någon »gubbe» som man särskilt gillar och kastar sig sedan över hela boken och slukar den.

Carl-Adam Nycop: De stora kanonerna.
Bonniers.

De civilas totala krig

Civillbefolkningen har på grund av flygets gränslösa framfart Aragits in i kriget på ett sätt, som bara för fem år sedan var oänkbart annat än i en del framåtblickande fjärrskådares mer eller mindre förhånade skrifter. Nu veta vi bättre men ändå veta vi inte tillräckligt om vad det moderna kriget innebär »för dig och mig». Folkheredskapen och Riksluftskyddsförbundet har klarlagt saken i en utomordentligt överskådlig broschyr, som heter »Om det gäller oss...» men ännu bättre uppfattning, om vad det moderna kriget verkligen har att säga varje leke krigspliktig medborgare får man i Sune Lundquist's bok »Detta är ditt krig». Aldrig tidigare har det svenska folket fått en chans att så i detalj — men ändå på ett intresseväckande sätt — få veta, vad det verkligen gäller. Jag skulle vilja säga så mycket, att varje svensk bör läsa den lundquist'ska boken. Den sätter oss alla in i det moderna krigets verklighet på ett sätt som inte kan missförstås och som också ger en reell bakgrund till luftskyddsmyndigheternas krav på hundra procentig uppdelning från leke krigsflygskäddiga kring det allmänna och det frivilliga luftskyddet. De krigförande länderna kunna berättat, att allmänhetens insatser betyda fantastiskt mycket. En bok som alla måste läsa. Författaren har vid utformningen av boken haft synnerligen värdefull hjälp av redaktör Gunnar Lindstedt, som under flera år varit verksam i Luftskyddsinspektionen.

Sune Lundquist: Detta är ditt krig.
Almqvist & Wiksells.

G. Knutson.

Malmö

CENTRALGARAGET

Baltzargat. 14 MALMÖ Tel. Namnanrop

ALL ROUND SERVICE

500 GARAGE

BILKOL OCH BILVED

• Ö P P E T D Y G N E T O M •

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7

MALMÖ

Tel. 179 44, 158 35

Bost. 207 66

Rekommenderas

Norrköping

Reparera Eder BIL hos oss!

Vi stå rustade att med för General Motors
vagnar spechulbildad personal betjuna
Eder. Original reservdelar till

Chevrolet, Buick, Opel, Bedford,
Blitz, La Salle

för vilka fabrikat vi äro auktor. försäljare.

ADOLF SÖDERBERG

Stockholmsvägen 32—26 - Tel. växel 294 20

RITZ HÔTEL

N O R R K Ö P I N G

Stadens modernaste hotell

Enkelrum Kr. 5—8

Dubbeltum Kr. 10—12

Radlo i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjälningssviff.

Nytt — Modernt — Trysamt — Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Uppsala

Uniformer kem. tvättas AROS kemiska

★

Svartbäcksgat. 8.

Tel. 33944

Adilsgatan 27.

Tel. 33922

Västerås

Pröva OLOVSSONS

BRÖD

Filial: Kungsgatan 5 och Saluhallen

VÄSTERÅS

Leverantör till bl. a. F I

Beställningar å tel. 337 98 o. 350 03

GENGASKOL o. VED

Indlan Bilolja - Auto-Tillbehör

Gislaveds Bilgummi - Tvättning

Smörjning

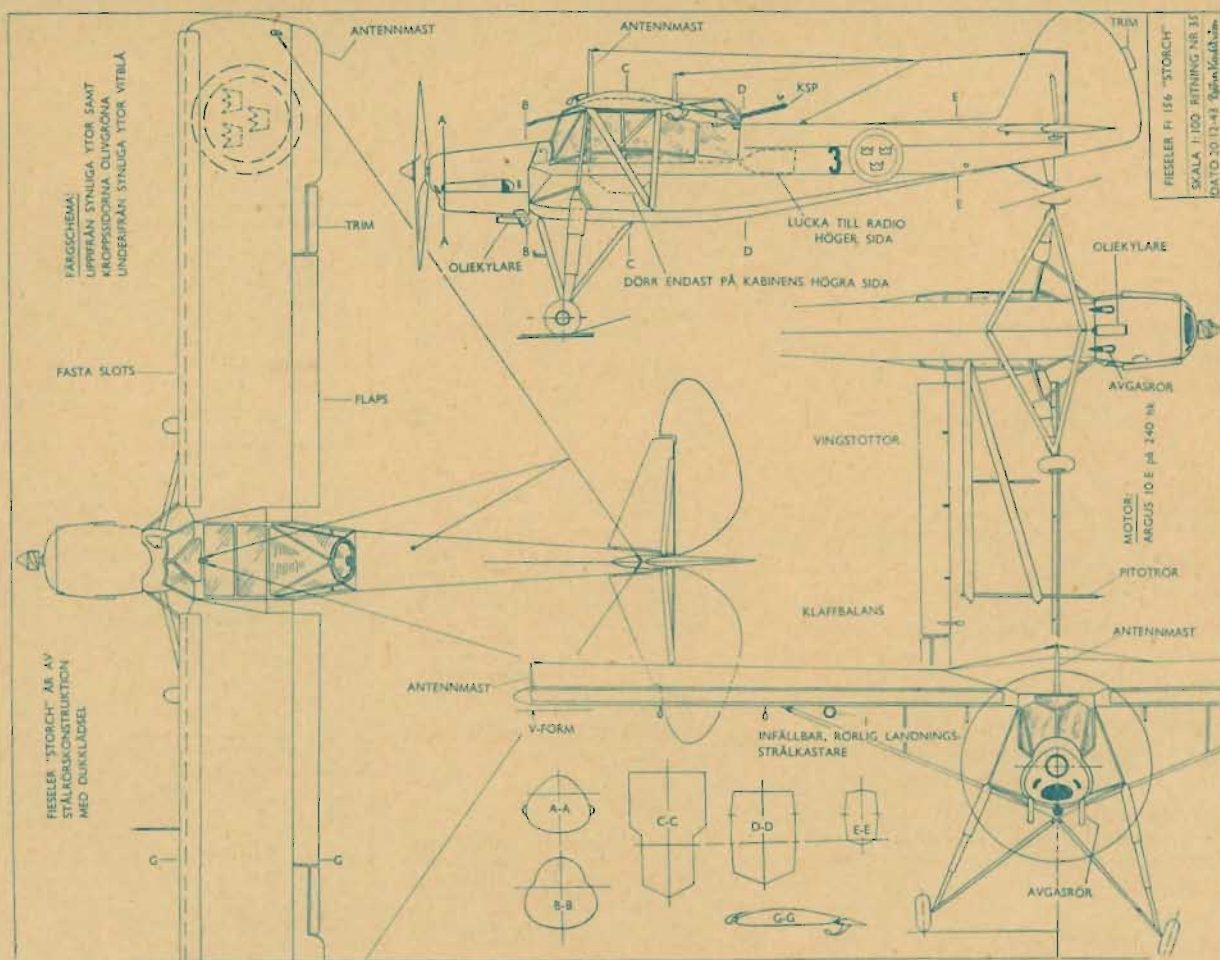
BILÄGARNAS INKÖPSFÖRENING

MUNKGATAN 14 Tel. 326 22 - 326 88

Öppet 7 f. m.—6 e. m.

Fi 156 "STORCH" (S 14) I SKALA 1:100 Av B. KARLSTRÖM

DATA: Spännvidd: 14,25 m. Längd: 9,9 m. Höjd: 3,05 m. Vingyta: 26 m². Besättning: 2-3 man. Tomvikt: 935 kg. Flygvikt: 1.320 kg. Max.-hast. 178 km/t. Marschhast: 150 km/t.



GÖR MODELLEFLYGET TILL PUBLIKSPORT

Av YNGVE NORRVI

Det har väl knappast undgått någon, som aldrig så litet syslat med modellflyg, att sporten i fråga saknar detta odefinierbara något som gör den publikdragande. Det riktiga, det upplyftande, stödande och entusiastmerande intresset från allmänhetens sida vill inte infinna sig, hur man än anstränger sig på modellflygarhåll.

Varför?
Frågan är inte ny. Den är tvärtom gammal och uttjatad, och recepten mot missförhållandena är många. Indignerade artikelförfattare har uppträtt i spalterna, vädjande, vreda och sura reformatorer har sagt tankvärda saker. Anmärkningsvärt är också, att många — och oftast aktiva modellflygare — uppträtt med försvararens och i viss mån även martyrens stämpel på sin panna. Skulle det vara något fel på modellflygsporten och modellflygarna? Aldrig i livet!

Nåja, men så är det i alla fall. Det är något som skall göras. Det gäller bara att fundera ut vad det är. Bättre disciplin, bättre organisation och ännu bättre kvalitet är det första. Den sidan av saken håller redan på att vinna allmänt gillande i modellflygarkretsar, och resultaten har inte låtit vänta på sig. Men bättre kan vi och disciplinen, organisationen och kvaliteten är tyvärr inte allt.

Det finns någonting i modellflygsporten

— eller rättare sagt, det är något som *fattas* i den, och det är *spänningsmomentet*. Inte för utövarnas del utan för åskådarnas. Tävligen kan inte följas från prestation till prestation som vid exempelvis en fotbollsmatch eller en löpning. Har man sett AIK och Norrköping på Råsunda, så vet man när domaren blåser för full tid vem som vunnit. Och man har själv hela tiden kunnat vara med om att kontrollera resultatet. Det kan man inte på samma sätt i en modellflygtävling. Där vet man inte »hur det gått» förrän tävlingen är slut och det hetsade sekretariatet hunnit summera och dividera färdigt — och då sitter merendels hela publiken hemma vid köttgrytorna eller kaffebordet och har glömt bort det mesta av tävlingen.

Allt det där kan vi inte komma ifrån. Modellflyget är av naturen sådant. Men vi kan hjälpa upp situationen rätt betydligt om vi lägger manaken till.

Först och främst bör det dock sägas ifrån, att för de verkligt bitna åskådarna behövs ingenting mer än en god tävling, men för de andra — som är minst lika viktiga och som utgör majoriteten (ty-

vär) — behövs det extra kryddor på anrättningen.

Vad kan man då göra? Låt oss inventera idelagret en smula. Uppvisningar, ledda och kommenterade av en god speaker, som har en bra högtalaranläggning till sitt förfogande, har prövats och befunnits bra som tävlingskryddor. Låt oss fortsätta på den linjen. Visa upp radiostyrda modeller, sjöflygplan i modell, kalamodeller av de populäraste strids- eller passagerarplanen för dagen. Gör markstarter och starter från vatten.

Spela litet »teater» vid sidan om de allvarliga tävlingarna. Ordna fallskärmshopp från modellerna. Gör vad som helst för att fånga publikintresset och för att få folk att förstå, att modellflygarna inte är ena beklagansvärda träkmånar, som bara har vingprofiler och mer eller mindre bärande stabilisatorer i huvudet utan också litet känsla för vad som »gör sig» bland folk som kommit för att bli förströdda en stund.

Tänk alltid på den saken. En publik, den må sitta på operans parkett, på galleriet i cirkus eller utanför repen vid S. M. i modellflyg, vill bli road och underhållen. Den har kommit för att ha roligt på sitt lilla vis. Den får inte bedras, ty då kommer den inte igen.

Flera förslag i nästa nr.



GISLAVEDS

flygplansdäck och slangar