

55 ore



FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 3 NR 11
November 1941

Läs:

an USA följa sitt
stningsprogram?

n svenska störbombaren
glands nyaste bombplan
lliga sportplanflottörer
gellflyg med frusna roder
albygge eller replika?
or flygnovellpristävlan

gelflyget har blivit
örindustri i Tyskland

genäm sysselsättning att tanka
essa tider, tycker Rolf von Bahr



ETTA NUMMER INNEHÅLLER 32 SIDOR!

FLYGTIDNINGEN

11/41

MALMO

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Standardhangaren måste komma.

Lämna synpunkter och förslag!

Med stor tillfredsställelse ha alla flyginresserade och speciellt de segelflyghågade följt de framsteg som i år gjorts inom Sveriges glid- och segelflyg. Tack vare KSAKs intensiva arbete på detta område har en aktionsvärt god grund lagts för den fortsatta utvecklingen. Genom det stora kapital som på olika sätt anskaffats har dels Allebergslägrat kunnat utbyggas i sin första etapp och en stomme av glid- och segelflygare utbildats, dels har flyginstruktörs- och bygglärdarkurser anordnats och slutligen ha segelflygplan och byggsatser till glidplan gratis eller mot mindre ersättning kunnat ställas till förfogande för en hel del klubbar.

Den kraftiga utvecklingen har åstadkommit intensivt arbete överallt i vårt land. Nya flygklubbar ha bildats. De från Alleberg och andra utbildningscentraler hemkomna utbildade flygarna och instruktörerna arbeta hårt med organisation och propaganda. De utbildade bygglärdarna samla varje kväll ett antal intresserade ungdomar och äldre kring sammansättningsarbetet med klubbarnas byggsatser. Det går raskt framåt... vingarna ta form, roderlinor splitsas, den järnhårde kontrollanten kommer — ibland får man ett arbete kasserat. Nya tag, men alltjämt stegrad intresse. Snart är planet färdigklätt, sista kontrollen klar och provflygningen verkställd, men...

Det ena problemet för det andra med sig. Nu ha många klubbar fått eller hålla på att få sina plan färdiga långt innan de vågat hoppas. Ett godkänt flygfärdigt kan möjligen ordnas i förväg, bogserwire och bogserbil kan man skaffa genom de på orten anskaffade pengarna. Skoltillståndet samt inköpsrätten till drivmedel för bogserbilen lro klara, och klubbens egen flygskola kan när som helst starta, men...

Allt tycks ordna sig, intresset är på höjdpunkten. Det riktigt sjuder inom klubblivet, MEN...

Var ska vi härbergera planet? Ja, hangarfrågans vikt har tydligen underskattats. Planets spännvidd är stor, så inte kan man få in det på en loge. Men inte heller kan det ligga ute under bar himmel med en presenning över. Konstruktionen är jämförelsevis vek och materialet känsligt för fukt. Det blir tydligen lugn annan råd än

att montera av vingarna efter varje dags flygning för att på detta sätt få in karran under tak. Men nej, detta kan inte få fortgå i längden. Vingarna bli skeva, en skiftnyckel slinter och gör ett hål i duken, mutternarna bli deformerade, den ofta förekommande monteringen är riskfylld — man kan så lätt glömma en liten detalj.

En hangar måste anskaffas! Men hur skall den byggas, hur stor bör den vara och vad kostar den? Man ritar och räknar, men dels kommer man till en invecklad konstruktion, dels stiga byggnadskostnaderna i höjden. En aldrig så enkel hangar kostar mer än ett par tusenlappar, och likväl kanske den lämnar mycket övrigt att önska. Nej, hangarfrågan måste lösas från annat håll: endera centralt genom KSAK eller genom vårt lands många och förnämliga bolag för tillverkning av färdigmonterade hus. Dessutom måste detta ske omedelbart, ty behovet är skriande vid flygklubbarna landet runt. Till sist men inte minst: "standardhangaren" måste bli billig.

Då det säkerligen finns många synpunkter som böra beaktas i samband med

Den riks-
erkända **Ingenieurschule**
der Seestadt Wismar 4

(Ingenieur-Akademie Wismar)



MASKINBYGGNAD - ELEKTROTEKNIK
Lätta byggnader. Automobil- o. flygplanbygge

hangarbyggnadsfrågan kan det vara av stort värde att ha tillgång till önskemål och förslag från olika håll. FLYGTIDNINGEN ställer därför sina spalter till förfogande för inlägg med positiva förslag.

Den fråga som vi skulle vilja ha besvarad lyder: "Hur skall standardhangaren konstrueras?" Sänd omgående och senast den 19 november i Era synpunkter på detta spörsmål, gärna åtföljda av skiss, ritningar eller dylikt. Härigenom samlas värdefulla uppgifter, vilka komma att bidra till en bra och billig lösning av hangarproblemet.



TEKNISKA SKOLAN
KATRINEHOLM

Regår genast kostnadsfritt prospekt fr. våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg- o. vattenbyggnad, värme- o. sanitetstekn., vägmästare, byggmästare, biltekniker, elektr. montörer. Moderna laboratorier. Platsform. Kortaste studietid fr. folkskola eller realexamen. Statsstipendier (45 kr. pr månad) och sänkt avgift för mindre bemedlade. Nya kurser börja 10 jan. (Motortekn. kurs 18 mars.)

FLYGVAPNET.

Utbildning av värnpliktiga reservförore.

Utbildningen börjar i februari 1942 och omfattar grundläggande flygutbildning vid flygvapnets flygreservskola under omkring 9 månader, omedelbart följt av grundläggande flygslagsutbildning vid någon flygflottilj under omkring 6 månader.

Utbildningen berättigar icke till anställning som officer eller underofficer på aktiv stat eller i reserven. Chefen för flygvapnet äger avbryta utbildningen för dem, som visa sig olämpliga.

För antagning fordras

- att vara villig att genomgå ovannämnda utbildning och att därefter fullgöra beredskapstjänstgöring, då så erfordras;
- att vara inskriven som värnpliktig;
- att under år 1942 fylla högst 25 år;
- att inneha erfordrerlig skolunderbyggnad (minst realexamen önskvärd) samt
- att uppfylla fordringarna på kroppsbeskaffenhet för utbildning till flygförore; detta utrönes genom läkarundersökning, som genom chefens för flygvapnet försorg företas efter det ansökan om antagning inkommit; innan ansökan insändes skall vederbörande genom egen försorg undergå läkarundersökning för fast anställning vid krigsmakten.

Utbildningen kan sökas av varje värnpliktig, som fyller ovan angivna fordringar oberoende av tilldelning, tidigare militär utbildning m. m. Utbildningen tillgodoräknas vederbörande såsom i fredstid fullgjord värnpliktstjänstgöring eller del därav.

Ansökan att bli antagen till denna utbildning skall ställas till Chefen för flygvapnet, Stockholm 10, och vara insänd före den 30 november 1941.

Ansökan skall åtföljas av inskrivningsbok, av militärläkare utfärdad läkarintyg, att den sökandes kroppsbeskaffenhet fyller kraven för fast anställning vid krigsmakten, åldersbetyg, styrka avskrifter av betyg i avlagda examina och intyg rörande event. praktisk tjänstgöring, övriga handlingar, varmed sökanden vill styrka sin behörighet, intyg, därest sökanden är omyndig, att målsman icke har något att erinra mot ansökan samt uppgift om postadress och telefonnummer.

HÄSSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

KOMMUNAL LÄROANSTALT UNDER STATENS INSPEKTION

Nya kurser börja den 10 jan. Statsstipendier upp till 45 kr. pr. mån. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt Väg- & vattenbyggnad. Vägmästarekurs. Yrkeskurs för el. installatörer (B-kurs) Nya lokaler med mod. laboratorier. Platsförmedling. Program gratis då denna tidning nämnes.

Sinå Tevradskostnader.

Det nya svenska störtbombplanet — spaningsplanet

B 17 - S 17

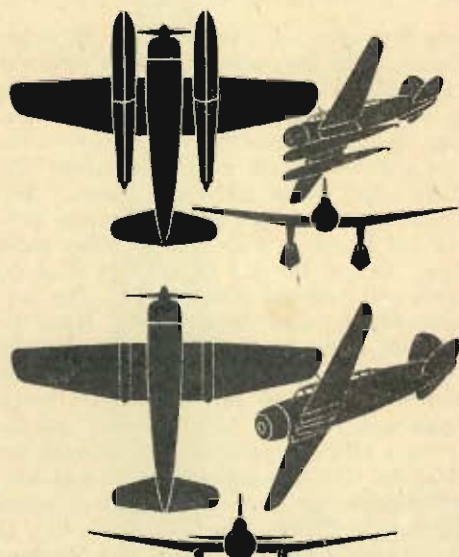
Svenska Aeroplan A.-B. i Linköping har nu fått sin första egna flygplankonstruktion färdig. Planet står på toppen av vad flygtekniken av i dag kan åstadkomma, och det är med stor glädje man bl. a. konstaterar att prestanda hos den svenska B17—S17 överträffa den gamla B5:ans och att därmed den svenska störtbombflygningen kan gå en ännu värdigare framtid till mötes. Även som spaningsplan blir S17 synnerligen användbart.

B17 — som den väl för det mesta kommer att kallas — är tvärsigt och mittvingat. Byggnads sättet är skalkonstruktion i lättmetall, utom roderorganen som äro tygklätt fackverk. Planet kan flygas med såväl hjul- och skidställ som flottörer av enbenstyp. De båda förstnämnda äro uppfällbara, vilket även gäller sporrhjulet som under vinterförhållanden utbytes mot en sporrskida — denna kan fällas upp mot kroppen. Som sjöplan tillkommer en extra underfena.

Beväpningen utgöres av både fasta och rörliga kulsprutor. Bomberna förvaras dels inuti kroppen, dels under vingarna. Så snart de senare bomberna fällts dragas fästena in för att ytan skall bli aerodynamiskt "ren".

I detta sammanhang kan nämnas att B17 torde vara ett av de bäst aerodynamiskt utformade flygplan som över huvud taget byggts. Det skadliga luftmotståndet säges vara ovanligt litet. Flygegenskaperna lära vara utomordentligt goda, och experter som sett B17 efter dykning göra en upptagning och fortsätta "rakt upp nästan hur länge som helst" ha blivit märkta imponerade. Det är också ett verkligt finputsningsarbete som lagts ned på eliminerande av luftmotståndet. Först och främst är planet utformning så nära det aerodynamiska idealet det kan komma på flygteknikens nuvarande ståndpunkt, och till yttermera visso fällas handtag, fotsteg och andra utskjutande detaljer in efter användningen. Det som inte kan dragas in är noga strömlinjeformat. Att samtliga nitar i ytterskalet äro försänkta säger sig självt.

Tomvikten hos B17 är omkring 2.500 kg. Av detta representerar själva flygplanet utan motor, propeller och utrustning av alla slag knappt en tredjedel. Utrustning



en är för övrigt till största delen konstruerad av SAAB men tillverkas av underleverantörer landet runt. Den svagt V-formade vingen är ovanligt lätt — flera hundra kg lättare än Ju 87:ans vinge!

B17 kan ha flera olika motortyper. Den därvid nödvändiga ombyggnaden av motorfundamentet är tämligen enkel att utföra. Vanliga motorbyten kunna ske på mycket kort tid.

Om man vågar ge sig in på detaljer så blir väl det första förvånade utropet ägnat landningsstället. Det är kanske inte vackert men säkerligen desto mera effektivt. Och ett landningsställ har ju endast till uppgift att bära flygplanet vikt på marken, då det inte är så viktigt hur det ser ut eller hur mer eller mindre strömlinjeformat det är. På siluetten under rubriken antydes hur stället ser ut i indraget skick, d. v. s. täckt med en elegant kåpa.

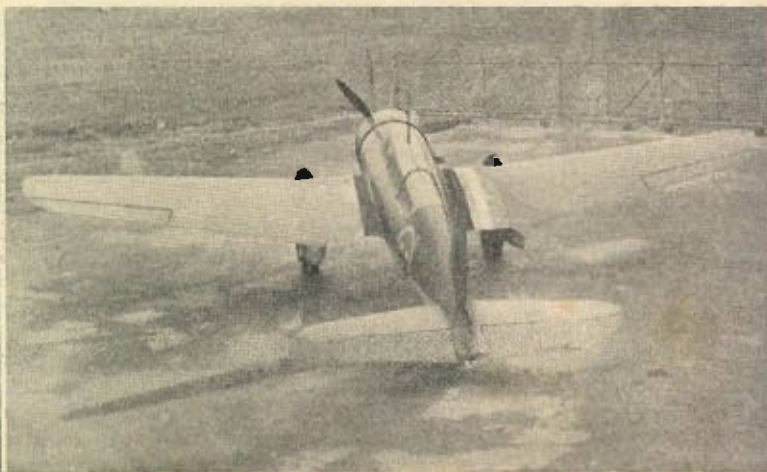
B17 säges överglänsa inte endast B5 utan även Stukan Ju 87, vilken ju numera inte tillhör de nyare typerna. När hade svenskarna ett flygplan som kunde tävla med utländska konstruktioner i samma kategori? Nu ha vi det och äro tacksamma härför.

SAABs unga skickliga ingenjörer ha haft lång väg att gå innan typen B17 antagits

av Flygvapnet. Först var det givetvis ett oändligt beräkningsarbete, varefter bl. a. följde vindtunnelprov. Således "blästes" en modell med nästan 1 m spännvidd vid Tekniska högskolan, och strax före krigsutbrottet gjordes detsamma med en 2,5 m modell vid ett av USAs större flyglaboratorier. Numera behöver SAAB inte vända sig till utlandet för sådana prov, då Flygtekniska försöksanstalten i Stockholm har en stor vindtunnel. Man förstår med vilken noggrannhet undersökningarna utförts då man hör att denna större modell kostade omkring 2.000 kr och att aerodynamikerna suttit sammanlagt 2.000 arbetstimmar vid vindtunnlarnas instrumenttavlor. Så började räknearbetet igen — det tog 5.000 arbetstimmar innan vindtunnelundersökningens alla siffror omräknats till utgångsdata för prestanda, stabilitets- och hållfasthetsberäkningarna. När dessa avklarats vidtog arbetet med verkstadsritningarna, vilka representera en skicklig konstruktörs arbete under minst 50 år. Om dessa ritningar lades samman till 1 m brett band så skulle detta bli så där en 700 m långt.

Männen bakom B17.

De som burit största ansvaret vid konstruerandet av denna förnämliga flygplantyp äro chefen för projekt- och beräkningskontoret civilingenjör *F. Wänström* samt chefen för konstruktionskontoret ingenjör *A. J. Andersson*, den senare under många år en av Tysklands skickligaste konstruktörer av sportflygplan och därvid anställd hos Bücker-Flugzeugbau i Rangsdorf bei Berlin. För att återgå till SAAB kan nämnas att ovannämnda två avdelningar lyda under den s. k. konstruktionsavdelningen, vilken ledes av civilingenjör *B. Bjurström*, som i sin tur sorterar under överingenjören major *E. Nordquist*. Vid konstruktionen av en ny flygplantyp fördelas arbetet mellan projekt- och beräkningskontoret samt konstruktionskontoret. Det förra utför alla förberäkningar av planet och lägger upp konstruktionen i stora drag, varefter konstruktionskontoret övertar arbetet och svarar för detaljernas utformning. Därvid kontrolleras dock fortfarande hållfastheten av projektkontoret.



SEGELFLYGET STORINDUSTRI I TYSKLAND

Hemvändande chefen för A/B Flygplan har fått licens på Kranich och Weihe.

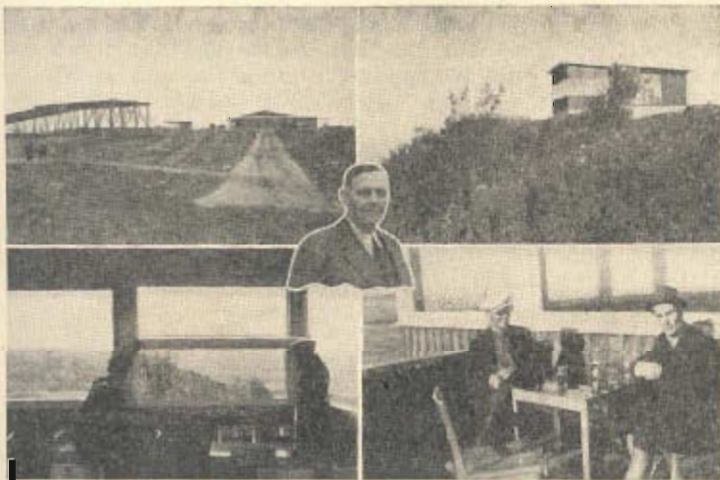
Trafikflyget till Bulltofta medförde här-omdagen goda nyheter från Tyskland för de svenska segelflygarna. Det var direktören för A/B Flygplan, *Sölve Skerfving*, som vid en intervju i hastigheten meddelade FLYGTIDNINGEN att han hade med sig licenserna för svensk tillverkning av segelflygplanen *Kranich* och *Weihe*.

— Ja, licenserna är under tak nu, säger dir. Skerfving, och vi kan sätta i gång med serietillverkning omedelbart. Jag har nämligen också med mig — fast inte i flygplanet förstås — hela uppsättningen mallar och jiggar för *Kranich*.

— Segelplantillverkningen har blivit storindustri i Tyskland på senare tiden, fortsätter Skerfving. Jag har under den här resan studerat praktiskt taget hela denna industri — det var en upplevelse! Naturligtvis beror den ökade aktiviteten på området till stor del därpå att det militära intresset för segelflyget stigit oerhört. Massor av *Kranich* — mycket lämpligt som omskolningsplan men ändå utmärkt som högvärdigt segelplan för en man i taget — byggs för Luftwaffe hos Schweyer i Ludwigshafen, där även *Grunau Baby* tillverkas. I Nabern/Teck i Württemberg bygger Hirth det avancerade segelflygplanet *Habicht* i serier. Och Ja-

cobs-Schweyer i Darmstadt tillverkar *Weihe*, detta utomordentliga segelplan som var fulländat redan på ritbordet. På grund av att tyskarna själva behöver alla segelplan de kan framställa så kan vi svenskar inte påräkna att få några leveranser därifrån utan måste klara oss själva. Men Tyskland stöder med glädje Sveriges strävan att bygga upp ett självständigt segelflyg. Och vi får nog i stort sett följa det tyska mönstret vid utbildningen. Jag sammanträffade med Wolf Hirth, Hans Jacobs och Friedrich Papenmeyer samt andra av den tyska segelflygarelliten. När jag sammanfattar vad som kom fram under flygpratet på olika håll så synes den beprövade utbildningsformen och därmed den idealiska flygplanparken böra vara så här: *Schulgleiter 38*, som av byggsatser byggs hemma vid klubbarna och användes t. o. m. B-diplom — *Grunau Baby*, som däremot skall tillverkas på fabrikk och som eleverna flyger in sig på och tar C-diplom med — *Kranich*, som används med dubbelkommando jämsides med *Baby*flygningen samt för omskolningen till högvärdiga plan, av vilka *Weihe* där nere enstämmigt ansågs som det idealiska för högre utbildningen. SG. 38 och *Grunau Baby* flygs vid klubbarna och övriga typer vid de centrala segelflygskolorna.

HÖSTBESÖK PÅ ÄLLEBERG



Nyknäppt på Älleberg. Övre bilden t. v. hangaren, restaurangen och startbryggan. T. h. restaurangen, ned. t. v. utsikt inifrån restaurangen över Västhanget. T. h. solig siesta på restaurangverandan: ing. Nilsson (t. h.) och urredator Lindström. Infälld kamrer Anderson.

Skolverksamheten på Älleberg är slut och eleverna sin kos. Alldeles tyst är det emellertid inte, ty arbetena fortsätta i samma takt som förut, noga övervakade av nyblivne C-flygaren ingenjör *Manfried Nilsson*.

— Här går det för fulla muggar, menar ing. Nilsson och pekar ut var vinschbanan ost-väst måste schaktas för att den skall bli jämn. Om jag får skryta lite så har vi gjort en del i sommar. Glidskolplatsen på Ostkanten är färdig för länge sedan, liksom den här startbryggan vid Västhanget som vi haft verkligt stor nytta av. Där i norra hörnet kommer förläggningsbarackerna troligen att ligga, när vi hinner så

långt. Men ska vi titta på det senaste byggnadsverket, Ällebergsrestaurangen?

Ja, den restaurangen skäms minsann inte för sig, där den ligger alldeles på västra hangkanten.

— Hur har sommaren varit? fråga vi en stund senare inne i Falköping kamrer *Mårten Anderson* vid Mössebergs Vattenkuranstalt, som haft överinseende över segelflygarnas förläggning, en av anstaltens många vackert belägna villor.

— Med sådana prima pojkar — och flickor — kan det inte bli annat än bra, svarar kamrern. Jag antar att det är särskilt friskt virke i segelflygarungdom. Alltid glatt humör, pigga och hjälpsamma,

Segelflygaringet i Stockholm

KSAK har utsänt en inbjudan till landets samtliga flygklubbar att delta i ett segelflygaring i Stockholm under tiden 14—16 november. Tinget skall hållas i KSAKs nya klubblokaler, Malmkillnads-gatan 27. Programmet blir enl. nedanstående:

1. dagen:

Fredagen den 14 nov.

Kl. 15.00 Samling.

Hälsningsord.

Val av ordförande att leda tinget.

Fastställande av dagordning.

Inledande föredrag över ämnet: "Det svenska segelflygets framtid, organisation och åtgärder".

Inledare: Överste H. Enell.

Diskussion.

Kl. 18.00 Gemensam middag.

Kl. 19.00 Inledande föredrag över ämnet:

"En segelflygklubbns organisation och administration samt den för kontroll av verksamheten erforderliga statistiken".

Inledare: Civilingenjör K. Svänsson, Stockholms Segelflygklubb.

Diskussion.

2. dagen:

Lördagen den 15 nov.

Kl. 10.00 Inledande föredrag över ämnet: "En segelflygklubbns ekonomi".

a) Kalkylering.

b) Verksamhetens resultatberäkning.

c) Bokföring.

Inledare: Civilingenjör K. Svänsson, Stockholms Segelflygklubb.

Diskussion.

Kl. 13.00 Gemensam lunch.

Kl. 15.00 Inledande föredrag över ämnet: "Några synpunkter på glid- och segelflygutbildningen".

Inledare: Kapten C. O. Hugosson.

Diskussion.

Kl. 19.00 Gemensam middag vid vilken samtliga deltagare äro KSAKs gäster.

3. dagen:

Söndagen den 16 nov.

Kl. 10.00 Föredrag över ämnet: "Erfarenheter från Segelflygskolan vid Älleberg år 1941".

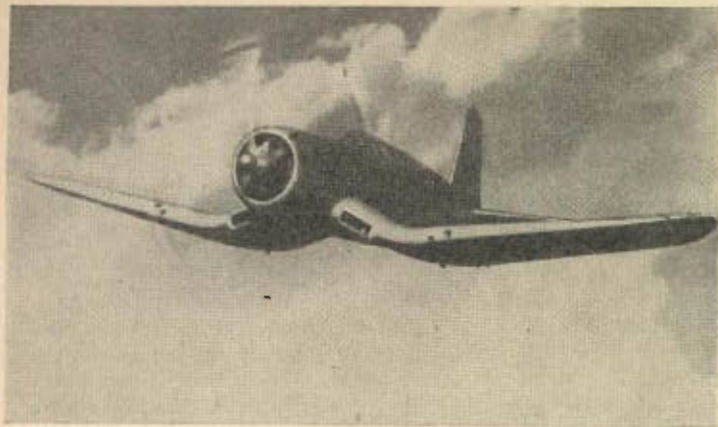
Föredragshållare: Ingenjör A. Hedén, KSAK.

Diskussion.

Avslutningsord.

Stockholms Segelflygklubb har inbjudit klubbarna till en kamratlig sammankomst den 14 nov. kl. 21. Enligt vid FLYGTIDNINGEN erfarit kommer troligen även ett besök vid A/B Flygplan att inläggas i programmet.

inte ett missljud. Blir eleverna lika trevliga i fortsättningen så har jag inget emot att vara tomte åt dem också nästa sommar, även om man tycker det är bäst för deras egen skull att förläggningen uppe på Älleberg blir färdig så snart som möjligt.



T. v.: jaktplan
Vought-Sikorsky
XF4U-1.

T. h.: bombplan
Martin 167.



nad, varför en anseelig utökning måste företagas för att tjäna igen de "förlorade" planen. Enl. American Aviation för 1 sept. 1941 utgjordes den rent militära flygplanproduktionen under denna tid av 1.163 plan per månad.

Wall Street Journal har meddelat att den amerikanska flygindustrien i november 1940 hade beställningar inneliggande på 30.000—35.000 flygplan. Dessa skulle vara levererade till den 1 april 1942. Av de beställda planen voro 27.141 avsedda för USA samt endast 5.000 för England. I november 1940 beställde USAs flyg ytterligare c:a 17.000 plan. Ett i augusti samma år uppgjort leveransprogram talade om att England till den 1 april 1942 skulle få sammanlagt 14.375 plan, bland vilka de förut nämnda 5.000 inkluderats. Dessutom var det tal om ytterligare 12.000 flygplan, och Storbritanniens beställningar skulle härigenom uppgå till 26.375 flygplan.

På kort tid skall alltså den amerikanska flygindustrien effektuera order på c:a 70.000 flygplan. Om vi göra tankeexperimentet att kapaciteten inom den närmaste tiden tredubblas jämfört med hur den var i slutet av 1940 så skulle USA i alla fall behöva nära tre år för att fullfölja inneliggande beställningar. De 70.000 beställda flygplanen skulle således kunna vara levererade i slutet av år 1943. Detta är lång leveranstid under krigsförhållanden. Och likväl kommer England på långt när ej att erhålla önskvärt antal under denna tid. Den engelska flygtidskriften "Flight" skriver den 25 september i år i anslutning till här ovan införda gra-

fiska framställning: "Om ökningen fortsätter ytterligare en tid så skulle en siffra av 3.000 flygplan per månad möjligen kunna uppnås omkring juli 1942, men överenskommelsen var att vi skulle få omkring halva antalet av denna produktion, alltså inte alltihop. Nu när Ryssland är med bland de allierade måste en viss del av den amerikanska produktionen gå till detta land."

Olika synpunkter.

Många amerikanska uttalanden ha gjorts om möjligheten att hjälpa England med flygplan. I mycket försiktiga ordalag talade förre presidentkandidaten Wendell Willkie inför senatsutskottet sålunda: "Storbritanniens behov av flygplan, ammunition och annat har redan lett till beställningar i USA. Vi komma att utföra dem så snabbt vi kunna. En följd av månader måste emellertid förflyta innan våra bemödanden börja visa resultat. Vårt flygplanbyggnadsprogram kommer inte att ge Storbritannien herraväldet i luften före 1942". Knudsen å sin sida förklarade hösten 1940 att Englands krav på 3.000 maskiner i månaden kunde uppfyllas tidigast om två år — dock under förutsättning att England själv upprättade 38 nya fabriker i USA.

Även om USAs flygplanproduktion snabbt stegras dröjer det ganska länge innan regeringens utstakade program kan följas. Om Förenta Staterna i år lyckas framställa 20.000 flygplan så är redan detta en verkligt god prestation.

En tillräcklig hjälp åt Storbritannien kan knappast lämnas under innevarande år. Regeringsmedlemmar i USA — samt inte minst Charles Lindbergh, vilken personligen studerat axelmakternas flygplanproduktion och sett att deras industri icke står stilla — ha sagt samma sak. Först någon gång nästa sommar räknar den amerikanska regeringen med större leveranser, vilket naturligtvis inte hindrar att redan i år avsevärda mängder flygplan kunna föras över till England. Enligt en förklaring av lord Beaverbrook så sent som i slutet av april i år, hade emellertid till denna tidpunkt från USA icke levererats mer än 1.000 flygplan och 300 motorer.

Det torde kunna fastslås att någon större ändring av styrkeförhållandena till Englands fördel icke kommer att ske i år — om det överhuvud taget sker alls med tanke på den ständigt stegrade tillverkningen vid axelmakternas flygplanindustrier. Huruvida ett engelskt luftherravälde kan uppnås under nästa år med tillhjälp av de amerikanska leveranserna av flygplan och motorer, det återstår att se.



Curtiss XS08C-1.

SVENSKA AERO LLOYD

Göteborg

Kan USA följa RUSTNINGSPROGRAMMET?

Engelskt luftherravälde fordrar ökad amerikansk flygplanproduktion

Då en känd och aktad politiker gör ett officiellt uttalande måste man, med hänsyn till hans eget och hans partis anseende, utgå ifrån att det är byggt på fast grund och fasta beräkningar, varvid hänsyn tagits till alla eventualiteter. Om, detta till trots, yttranden ej komma att stämma eller löften ej infrias torde detta i allmänhet få tillskrivas att någon eller några av de såsom säkra ansedda förutsättningarna ej slagit in i beräknad grad.

Churchill har i ett tal i början av detta år yttrat att tyskarna fällt 4 gånger så många bomber över England som engelsmännen över Tyskland men att dessa siffror snart skulle bli omvända. Tungan på vägen i denna kapprustning inom flygindustrin är USA, då Englands egen flygindustri för närvarande knappast kan ha möjlighet att hålla takten med axelmakternas produktion.

Att Englands flygaktivitet över Tyskland ökat avsevärt under de senaste månaderna är allmänt känt. Dock torde detta till stor del vara beroende på att den tyska aktiviteten över England minskats på grund av fälttåget i öster, vilket gjort att England kunnat frigöra stora bevakningsstyrkor och framför allt personal för verksamhet mot de fiendliga områdena.

Har Churchill menat att det omvända styrkeförhållandet skulle inträffa redan i år, så har den amerikanska flygindustrin tydligen ej hållit beräknat mått. Var å andra sidan yttrandet baserat på lång sikt så är det av intresse att söka klargöra när Englands herravälde i luften skulle kunna inträffa. En beräkning härav är givetvis ytterst vanskelig, då alla uppgifter som äro tillgängliga i allmänhet härstamma från de stridande parternas propagandacentraler.

Utgår man emellertid från en så låg beräkning som att det i Englands luftflotta vid tidpunkten för Churchills yttrande ingick endast 5.000 bombflygplan, så måste, under förutsättning att axelmakternas produktion endast håller sig i nivå med erforderlig ersättningsbyggnad, Englands flygplantillskott ökas sexton gånger. Det vill säga att USAs och Englands flygplan-

industri måste — för att Churchills löfte skall infrias — på relativt kort tid få fram 75.000 nya bombplan utöver erforderlig ersättningsbyggnad.

Nedanstående beräkningar över USAs insatser äro gjorda på basis av offentliga engelska och amerikanska uttalanden, uppgifter ur den amerikanska och engelska pressen, tyska kommentarer i anslutning härtill samt en tabell ur den engelska flygtidskriften "Flight".

Febril aktivitet i USA.

När det började se hotande ut i Europa satte man i USA till alla klutar för att utvidga redan befintliga samt bygga nya fabriker för flygplantillverkning. Räknet från krigets början hade fabriksarealen i november 1940 ökat med 85 procent. Wall Street Journal beräknar att man i slutet av detta år eller början av 1942 med nuvarande, under byggnad samt planerade fabriksanläggningar för flygplantillverkning skola ha ökat kapaciteten med 265 procent. Detta skulle medgiva en tillverkning av c:a 17.000 maskiner per år, varmed toppunkten skulle vara nådd.

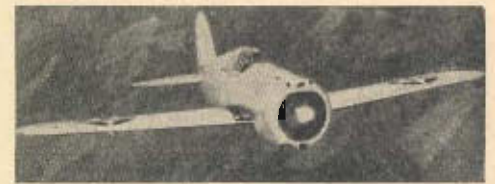
Man har emellertid önskat öka produktionen ytterligare, varför bilindustrin fick hjälpa till och framställa flygplandelar och motorer, varefter sammansättningen skulle ske i s. k. arsenaler. Skelett, propellrar och andra detaljer tillverkas i speciella fabriker, vilka äro under byggnad. Denna arbetsfördelning har emellertid berett bilfabrikerna många bekymmer.

Svårigheter finnas även på andra håll. Det tar tid att bygga och utöka fabriker, och det fordras också råvaror, som kanske inte alltid äro så lätta att komma över. Och så behövs det verktygsmaskiner, vilka äro svåra att få fram tack vare överhoppning av arbete genom den på alla områden intensifierade krigsindustrin. Ännu ett bekymmer är att skaffa förstklassig arbetskraft.

Motorframställningen är en viktig punkt. Enligt amerikanska facktidsskrifter kunna motorfabrikerna i slutet av 1941 beräknas vara uppe i en tillverkning av 4.500 flygmotorer per månad. Då de stora bombplanen erfordra ända till 4—6 motorer vardera, torde man kunna utgå från att ovannämnt antal kommer att räcka till endast 1.500—2.000 flygplan. Alltså förslå dessa flygmotorer ej till det önskade antalet flygplan. Först sommaren 1942 kan man förmoda att bilfabrikerna komma upp i större leverans av flygmotorer.

Ett experiment.

Arméledningen har speciellt med hänsyn till maskin- och verktygsanskaffningen lovat att inga större förändringar skola gö-



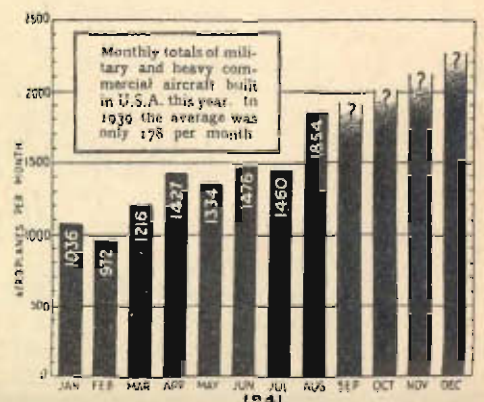
Brewster-jaktplan.

ras på de två flygplantyper som tilldelats bilindustrin. De två typerna äro tvåmotoriga bombaren Martin B-26, som skall framställas i 8.000 exemplar, och fyrmotoriga Consolidated-bombplanet, av vilket 4.000 skola byggas. Montering är avsedd att äga rum vid fyra fabriker i mellersta västern.

Detta är ett experiment. Inget stridsmedel föräldras så snabbt som flyget. När de flygplan som byggts i bilfabrikerna komma i aktiv tjänst kan det därför tänkas att de inte längre stå i nivå med teknikens senaste utveckling.

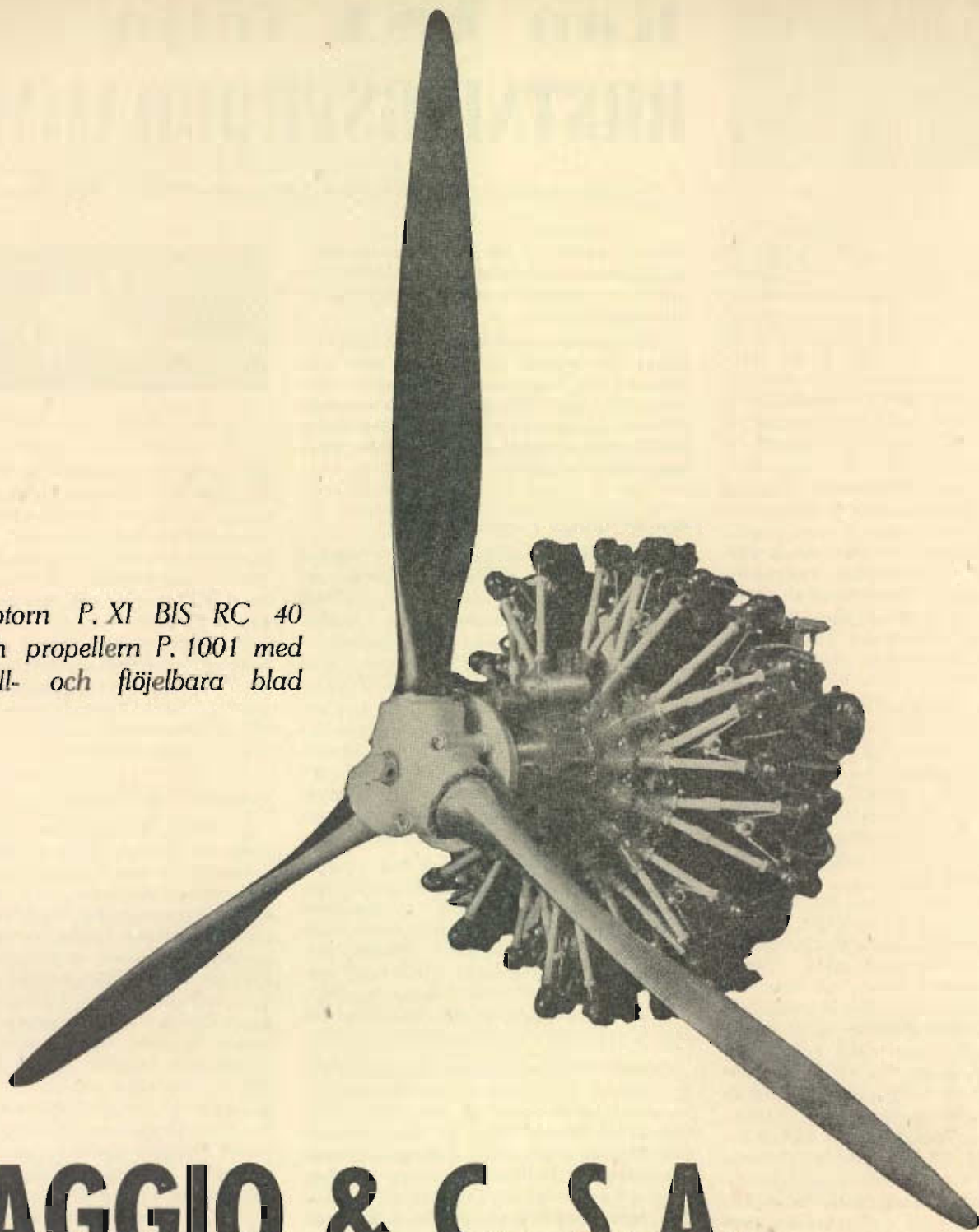
Önskemål och resultat.

President Roosevelt har som sin vilja förklarat att den förenade industrien skall framställa 50.000 flygplan om året. Detta mål började realiseras i maj 1940. Amerikanska facktidsskrifter meddelade att regeringen beräknat kunna garantera en tillverkning under de senaste månaderna av 1940 på minst 1.000 plan per månad. Enligt vad chefen för USAs rustningsprogram Knudsen den 22 januari i år rapporterade, byggdes under december 1940 700 st. militära flygplan (enligt Flight anges 799 st. "militära och större trafikplan"). Inför de vid detta tillfälle samlade journalisterna förklarade Knudsen att inalles 33.000 flygplan skulle byggas fram till juli 1942. Roosevelts önskade månadsproduktion var över 4.000 plan, men Knudsen trodde % år senare att man fram till juli 1942 endast kunde få fram knappt halva detta antal. Enligt "Flight" har det emellertid visat sig att USA under första halvåret i år byggt i medeltal endast 1.247 militära och större trafikflygplan per må-



Jaktplan Lockheed P-38.

*Motorn P. XI BIS RC 40
och propellern P. 1001 med
ställ- och flöjelbara blad*



PIAGGIO & C. S.A.

11 PIAZZA DELLA VITTORIA – GENOVA, ITALIEN
(GENUA)

LANDFLYGPLAN - SJÖFLYGPLAN - MOTORER
PROPELLRAR - FÖRGASARE
Konstruktioner för sjöfart och järnvägstrafik



ONKEL SAM MEDDELAR

genom FLYGTIDNINGENS USA-korrespondent:

New York i oktober.

År 1927 — ett flyghistoriskt årtal bl. a. genom Lindberghs atlantflygning — gjorde en tremotorig Fokker lufthoppet från Kay West på fastlandet till Havana, en sträcka av 140 km över öppet vatten. Det var Pan American Airways första insats på sjöflygets område. Pan Am hade då nyligen startats av den 31-årige *Juan Terry Trippe*, utexaminerad från Yale-universitetet och företvarande bankman. I dag har företaget en luftflotta på 150 "Clippers" som överflyga 53 länder med sammanlagt 97.000 km långt trafikflygnät.

Nyligen tilldelades Trippe — som fortfarande är bolagets drivande kraft — Guggenheim-medaljen för sitt enastående arbete för flygets utveckling, speciellt då tack vare lyckligt genomförande av atlanttrafiken. Medaljen skall "monteras" på Mr. Trippe någon gång under januari av Institute of Aeronautical Sciences. Det blir den andra utmärkelsen Trippe får på ett år, ty i juni flög han till London för att hålla minnestal över Wilbur Wright inför Royal Aeronautical Society — en ära som inte vederfares vem som helst... Vid detta tillfälle förutsade han förresten att atlantflygningen år 1943 skulle ta endast 12 timmar, i en riktning.

Värmesystemet på en modern stratoliner väger omkring 210 kg.

De Clippers som trafikera Stilla Oceanen äro verkliga veteraner i luften. Nyligen gjordes den femhundra clipperturen mellan Hong Kong och Californien.

Boeings nya fyrmotoriga bombplan, beteckning B-17E, är en större och effektivare version av de berömda "flygande fortet". Planet är nära två meter längre än grundtypen och kostar över 300.000 dollar per styck. Vikten är 30.000 kg, alltså en ökning i vikt på 5.000 kg gentemot de vanliga "flygande fortet". Detta har gjort att bl. a. roderytorna måst förstöras.

Den transatlantiska expressflygtrafiken, som bedrivs med "certifikat" för varje försändelse från brittiska konsulat, började nyligen, då "Dixie Clipper" startade från La Guardiafältet utanför New York. Taxan för gods på denna linje är 2 dollar per pund (4,5 kg) med en minimiavgift av 5 dollar. "Certifikaten" kosta 2 dollar per styck.

Ett "bakat" flygplan av konsthartsplywood — närmare bestämt av mahogny — demonstrerades nyligen på Roosevelt Field, Long Island.

Planets revolutionerande konstruktion har gjorts med US Air Corps' goda vilja, emedan den visat sig vara oerhört mera eldfast än aluminium eller rostfritt stål. Vid dessa försök — då en svetsningslåga användes — kunde man jämföra mahognyns långsamma förkolning med de två metallernas snabba nedsmältning. Lågan skar igenom en aluminiumplåt på tre sekunder och en plåt av rostfritt stål på samma tid. Men det dröjde sju sekunder innan lågan hade genombrutit en mahognyplåt av samma tjocklek.

Frånvaron av nitar i planets beklädnad lägger c:a 15 km/tim till dess hastighet till det nyligen provflugna bombplanet B-19. Spännvidden hos den nya flygbåten är nära 70 m, och planet reser sig mer än 10 m över golvet i den väldiga monteringshall där arbetarna nu företaga en massa prov och kompletteringar för att söka få maskinen i vattnet under höstens lopp. Kroppen är 40 m lång.



Mera ingående tekniska detaljer om denna jätte äro naturligtvis hemligheter, och endast några få allmänna upplysningar ha släppts ut. Motorerna äro på vardera 2.000 hk. Planet har motordrivna skjutorn, kanoner och kulsprutor. Man kan gott säga att planet är översållat med reglage och instrument av alla upptänkliga sorter. Det har undergått hållfasthetsprov som är minst 60 % mera omfattande än något annat plan. Beväpningen är så placerad att det kommer att bli mycket svårt för anfallande flygplan att komma inom skott-håll och skada flygbåten. Planet har två huvuddäck. Om planets hastighet finnas ännu inga siffror.

Civilflygarna i USA äro nu dubbelt så många som förra året. Antalet privatflygarcertifikat har stigit med 100,6 % och antalet flygplan med 68,7 %. I 33 stater mer än fördubblades antalet förare. Kalifornien leder med 9.965; staten New York 5.765, Texas 5.493.

Det har tillkännagivits att 75 nya flygfält för militärt och civilt ändamål samt 36 nya sjöflygbaser byggts i USA sedan den 1 januari. Sammanlagda antalet flygplatser är nu 2.277.

Omkring 15.000 arbetstimmar behövs för att få fram ett modernt amerikanskt jaktplan. Flygexperter anse att varje tung bombare som bygges i USA kräver c:a 100.000 arbetstimmar.

Vid en undersökning har det visat sig att amerikanska flygpasagerare föredrages resor på korta sträckor. Hälften av sammanlagda antalet passagerare flyga mindre än 400 km åt gången.

För små flygplatser har en bra säkerhetsordning konstruerats. Så snart det första ljudet av flygmotorer höres tändes nämligen flygfältsbelysningen automatiskt.

Luftens verkliga slagskepp, världens f. n. största flygbåt, har byggts vid *Glenn L. Martin Company*. Den fyrmotoriga maskinen väger 31.000 kg och är kapabel att flyga från USA till det inre av Europa och tillbaka utan mellanlandning. Den har byggts för tjänst inom US Navy och är en marin motsva-

Yankee



HENSCHEL STUKA

HENSCHEL FLUGZEUG - WERKE A. G. SCHÖNEFELD / BERLIN

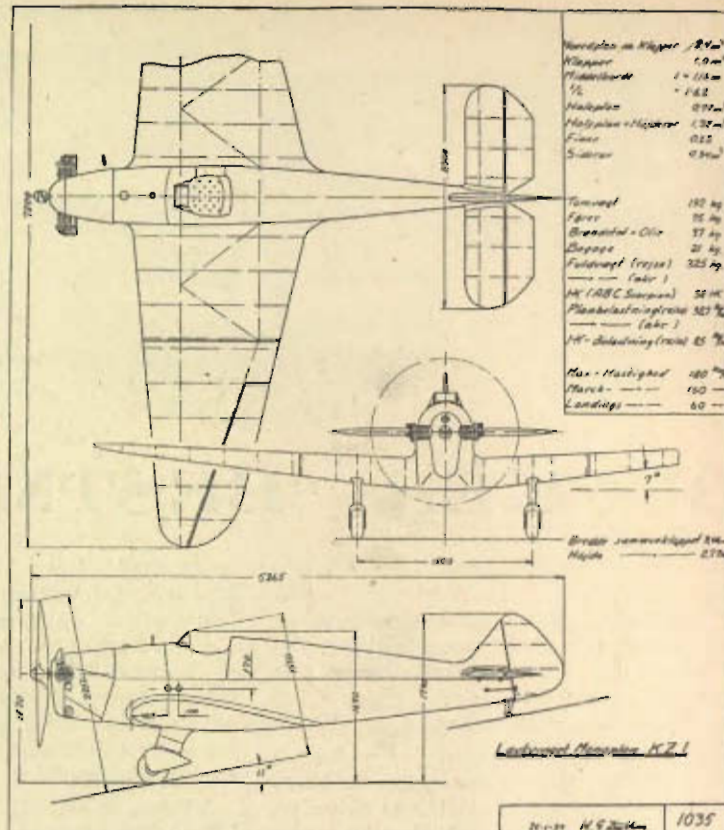


FOCKE-WULF FW 200 C »CONDOR«



KZ. I

Danmarks första
egna sportplan,
som tyvärr ej
serietillverkas



Motorn var en ABC "Scorpion" på 38 hk.
Övriga huvuddata och prestanda:

spännvidd 7,2 m
längd 5,36 m
vingyta 8,4 kvm
tomvikt 192 kg
flygvikt 325 kg

vingbelastning 38,7 kg/kvm
effektbelastning (marschfart) 8,5 kg/hk
maxhastighet 180 km/tim
marschhastighet 160 km (vid 30 hk effekt)
landningshastighet 60 km/tim.

KZ. I var även avsedd för avancerad flygning.

Handley Page "HALIFAX",

Englands nyaste tunga bombplan

För en tid sedan döptes den engelska Handley Page-fabriken senaste flygplan-typ, en fyrmotorig bombare, till "Halifax". Akten förrättades av Lady Halifax, som krossade en champagnebutelj mot planetens nos.

Närvarande flygexperter förklarade, att den nya "Halifax" såg riktig ut på något odefinierbart sätt. Och att döma av det sätt på vilket provflygaren Mr. Talbot kastade omkring maskinen i luften så är den det också. Chefen för fabriken, Mr. Handley Page, säger att "Halifax" är ett av dessa ovanliga flygplan som äro "riktiga" redan från första början. När detta händer blir resultatet alltid bättre än då en massa ändringar måste företagas innan typen kan betraktas som färdig.

Om prestanda, bomblast o. s. v. får av lätt förklarliga skäl inget sägas, men när Mr. Talbot flög rakt över flygplatsen med rasande fart och endast någon meter över marken var det inte svårt för initierade att göra en tämligen säker gissning på maxhastigheten. Kombinationen mellan längsta flygsträcka och lastförmåga är ganska svår att uppskatta, men att den är god är det intet tvivel om — säger expertisen. Den

aerodynamiska utformningen ser ut att vara perfekt. De fyra motorerna äro Rolls-Royce Merlin. Spännvidden är över 30 m. Tornen i för och akter ha inarbetats så väl i konstruktionen att de mycket obetydligt torde störa luftströmmen.

Under demonstrationsdagen gjorde provflygaren en start i medvind, varvid det framgick att de "slottade" vingklaffarna äro mycket effektiva i det de ge stor ökning åt stigförmågan utan att luftmotståndet nämnvärt ökas.

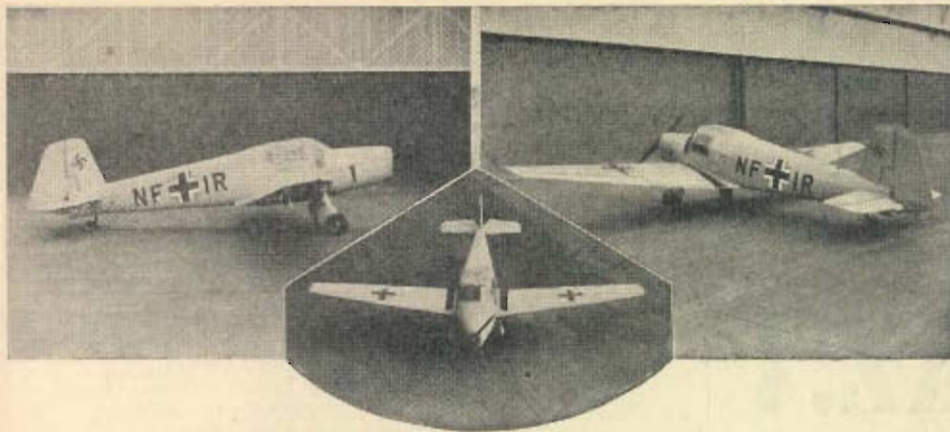


Halifax är byggd i helmetall. Av andra detaljer kunna nämnas att bombsiktarens "fönster" medger synnerligen god sikt samt att även förarens fria synfält är stort på grund av förarplatsens läge framför motorerna. Emedan vingen har markerad pilform har de båda yttermotorerna kommit längre bakåt än de båda inre — allt till fördel för flygarens sikt.

Det inre av Halifax är bekvämt. Således är värmesystemet mycket effektivt, och tillträdet till stjärtornet är lätt tack vare kroppens höjd. Stjärten är försedd med avisningsanordning.

Det förefaller som om Handley Page "Halifax" är ett värdigt tillskott till Royal Air Force. Den har redan varit i tjänst och därvid utfört ett arbete som placerar typen bland de mest slagkraftiga tunga bombarna i England.

Halifax är en stor sak, men en skribent i en engelsk flygtidskrift förklarar att han inför Halifax inte kände den bävan som han tidigare erfarit vid konfrontationer med andra väldiga flygplan. Han förmodar att detta beror på den normala och till synes sunda konstruktionen, de vackra linjerna och proportionerna. Inte förrän man får se folk under vingarna på planet och därmed erhålla jämförelsepunkter inser man hur väldigt det i själva verket är. Den som konstruerat Halifax måste bestämt vara ett stycke konstnär också...



BÜCKER "BESTMANN"

Den senaste flygplantypen från Bücker-Flugzeugbau — Bü 181 "Bestmann" — är ett tvåsitsigt, lågvingat kabin-monoplan, med bredvid varandra placerade sitsar. Det är avsett för såväl grundläggande som avancerad flygutbildning men fyller också den fordrande privatmannens anspråk.

En av förutsättningarna för god skolning i ett flygplan av denna typ är en så bred och rymlig kabin att lärare och elev, speciellt då det gäller utbildning i avancerad flygning, ha god rörelsefrihet. Bredden i kabinen har därför gjorts så stor som 1,25 m, vilket även vintertid då tjocka pälskläder är erforderliga medger obehindrad rörelsefrihet för lärare och elev. Båda sitsarna är ställbara, varför de snabbt kunna inställas efter ensars önskemål. Detta gäller även pedalerna till sidorodret.

Bücker "Bestmann" kan överstegras utan tendens till vikning, går i spin endast för spinroder och går omedelbart ur då rodren lättas.

Liksom de flesta flygplan är "Bestmann" försett med vingklaffar. För att undvika alltför många handgrepp för eleven under den tidiga skolningen kan denna ske med vingklaffarna låsta i startläge. Eleven kan sålunda utbildas till sin första ensamflygning med låsta vingklaffar och behöver först på ett mera framskridet stadium lära sig sköta dem.

Med en marschfart av 180 km/tim och en längsta flygsträcka av 850 km kunna alla för utbildningen erforderliga långflygningar genomföras. För full användbarhet av flygplanet även under snöförhållanden kan landningsstället förses med skidor. Sporrhjulet är styrbart — kopplat till sidorodret.

För privatmannen fyller "Bestmann" alla anspråk som i dag kan ställas på ett modernt privatflygplan av denna storleksordning. Ett rymligt bagagerum står till förfogande.

Byggnadssättet i "Bestmann" är blandad trä- och stålörkonstruktion. Hållfastheten uppfyller de föreskrivna fordringarna för alla former av avancerad flygning. Under kontroll av vederbörande tyska myndigheter utfördes bland annat en lodrät stört-dykning med 2.000 m höjdskillnad. Högsta tillåtna hastighet vid stört-dykning (med en flygvikt av 605 kg) är 430 km/tim.

Motorn är en Hirth på 105 hk med en bränsleförbrukning vid 200 km/tim av 13,1 liter per 100 km.

Data och prestanda:

spännvidd 10,6 m
längd 7,85 m
höjd 2,05 m
vingyta 13,5 kvm

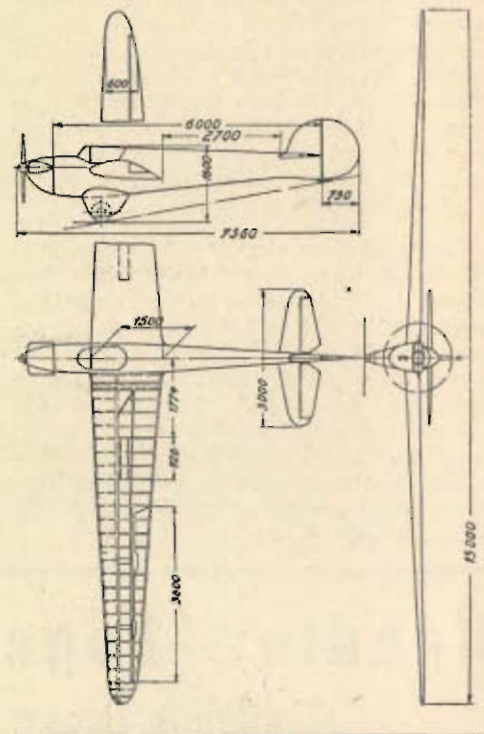
	Vid en flygvikt av	
	605 kg.	765 kg
vingbelastning	44,8	57,0 kg/kvm
effektbelastning	5,8	7,3 kg/hk
maxhastighet	—	210 km/tim
marschhastighet (2.350 v/min)	—	200 km/tim
teor. flygsträcka vid		
200 km/tim 2.350 v/min	700 km	
180 km/tim 2.110 v/min	850 km	
landningshastighet	70	80 km/tim
startsträcka	—	250 m
landningssträcka	—	120 m
stigtid till	3,6	5,2 min
2.000 m	8,1	12,2 min
3.000 m	13,7	21,8 min
topphöjd	6.000	5.000 m
tillåten störtflyghastigh.	430	340 km/tim
därvid tillåten klaffutfälln.	0	0—15 grader

Vikter:

	Klass		
	SK 5	SK 4	P 4
tomvikt	475	475	475 kg
tillsatsvikt	130	290	325 kg
flygvikt	605	765	800 kg

Lämplig flygplantyp för segelflygundersökningar?

Man har all anledning förmoda att segelplan med hjälpmotor — i stil med nedanstående "Hachè" (Göttingen), beskriven i nr 7/1941 av FT — skulle passa särskilt bra just till hang- och termikundersökningar på ett förberedande stadium. Därvid torde antalet erforderliga starter avsevärt minskas, ty i stället för att som med ett vanligt segelplan nödgas landa när uppvinden tar slut kan motorsegelaren starta hjälpmotorn och ge sig i väg till en bättre marknad. Så snart variometern börjar envisas med minusläge är det tid för "hjälpmotorflygaren" att undersöka nästa möjlighet till hangvind eller termik.



regående nr av FT). Sålunda är planet till sitt yttre ganska likt ett modernt jaktflygplan, ehuru kroppen genom sin funktion givetvis fått en avvikande form. Förrhytten har flyttats bakåt. Tyvärr framgår inte av bilden hur plats disponerats för piloten i kroppens nedre del.

Måhända är den korta flygtiden av endast 10 min. beroende på att piloten blivit så välstekt att han inte kunde förmås att flyga längre. Eller också drog det duktigt om henen på honom....

Vingytan synes överraskande stor, och det tycks som om det aldrig varit meningen att flyga maskineri i extremt höga hastigheter.



I Vår

Flygplansfabrik i Stockholm

kan ett antal praktikanter genast antagas. Ansökan med uppgift om föreg. verksamhet till

A/B FLYGPLAN

Hörsingegatan 33

Stockholm

Gampinis reaktionsflygplan än en gång.

Sedan foto av det italienska reaktionsflygplanet nu blivit tillgängligt kan man konstatera att maskinen på ett välgörande sätt skiljer sig från det som antydde av patentritningen för konstruktionen (se fö-



TELEFUNKEN

Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H.

BILLIGARE FLOTTÖRER FÖR SPORTFLYGET

Wollam är namnet för dagen på "toffelfronten"

Flottörfrågan har länge varit ett kvistigt problem för sportflygarna. Visserligen har det funnits verkligt bra "tofflor" — särskilt äro de i metall av det högklassiga amerikanska märket Edo värda att nämnas — men dessa kosta omkring en tredjedel av hela flygplanets pris! Därför har det inte blivit någon riktig fart på sjöflygningen i denna kategori. Vi måste säga: tyvärr! Ty med risk att bli utsatt för andliga repressalier från ett par extrema flygtekniker inom bekantskapskretsen, vilka påstå sig hata anblicken av tofflor på flygplan, tager sig red. friheten hysa meningen att sportflyget icke kan få den omfattning, betydelse och rättmätiga frihet det mer än väl förtjänar förrän flottörer kunna köpas utan ekonomisk risk av varenda piloterare som haft råd att skaffa sig eget flygplan.

Särskilt med tanke på den alltför ringa utbyggnaden av flygfält i Sverige är det helt naturligt att de lockande möjligheterna till landning på varje anständigt stort vatten i varje socken i varje landskap värvar klarsende anhängare till sjöflygningen. Hur skulle det ha gått för våra "rundflaxare" om de ej haft tofflor på sina luftdroskar? Jo, det genomsnittliga resultatet skulle på sin höjd blivit tiondelen så stort, mått i prasslande och rullande värden! Och sedan för övriga kategorier av flygare, t. ex. sportfiskare samt annat semesterfolk? Ja, red. har själv varit i tillfälle att, iklädd endast badbyxor, en vacker sommar kуска omkring i en toffelförsedd Cub, landa på vilken sjö som helst, kupera, hoppa på huvudet i böljorna, ligga och solbada på ena flottören för att så småningom driva in till någon badstrand och hälsa på folk. Alla tiders bästa semester! (Tyvärr var gädddraget kvarglömt hemma...) Detta var endast ett i hast framdraget exempel på sjöflygets utomordentliga fördelar. Landplan i all ära, men huvuddelen

En Aeronca Chief startar från specialbyggd vagn på fabriken fält vid Middletown, Ohio, för att flygas till sjöbasen vid Cincinnati, Ohio. Det ser ju riktigt trevligt ut.



av sportflyget — med tonvikt på "sport" — bör nog med nuvarande flygfält och flygmateriel baseras på vattnet.

Det har säkerligen varit en nagel i ögat på sportplanfabrikanterna att den hittills alltför höga kostnaden för kvalitetsflottörer hindrat den naturliga utvecklingen av sjöflyget. De summor som härigenom gått deras näsa förbi äro utan tvivel avsevärda... Otaliga försök ha gjorts att använda andra material än metall — gummi har man således lyckats ganska bra med — men de ha i de flesta fall ej ens uppnått minimikraven på varaktighet och måttliga underhållskostnader.

Antagligen kan man nu påstå att de konstruktiva attentaten mot de dyra metalltofflorernas suveränitet ha lyckats. Red. skrev för en tid sedan till Piper Aircraft Corp. och Aeronca Aircraft Corp., USA, och frågade hur det stod till på flottörfronten. Svaren voro mycket entusiastiska och visade att drabbningen kan anses avgjord till fördel för det underbara materialet *konsthartslimmad plywood*.

Piper Aircraft Corporation

har nyligen fått installationen av ett par flottörer av detta material godkänd av vederbörande myndighet. Konstruktören är en i USA känd flygare och heter C. K. Wollam. Han säger att dessa flottörer på grund av de låga tillverkningskostnaderna

betinga ungefär hälften så mycket som metallflottörer i samma storleksordning. Tillverkningen är redan i gång hos National Trailer Co., Elwood, Indiana, och leverans kan ske inom den närmaste tiden.

Provflygningarna ha nyligen avslutats hos Piperfabriken i Lock Haven. De visade att plywoodflottörerna på grund av sin bättre yta förorsakade *mindre luftmotstånd* än de nitade metallflottörerna i samma klass. Wollamtofflorernas botten och sidor äro tjockare än metall, vilket är nödvändigt på grund av materialets beskaffenhet. Detta åstadkommer dock ingen eller åtminstone ytterst obetydlig viktökning samt gör flottörerna motståndskraftigare vid svåra förhållanden under användningen. Det nya materialet är också betydligt lättare att reparera än t. ex. dural.

Displacementet hos Wollamflottörerna är tillräckligt för flygplan upp till 585 kg flygvikt — flottörerna inberäknade. Piper har byggt ett nytt ställ i styv konstruktion, som tillåter snabb ommontering för hjul och tvärton.

Bindmedlet mellan plywoodens olika lager är fenolharts, och ett liknande ämne användes för tätning och ytbehandling. Byggnadssättet är enkelt och praktiskt för serieproduktion, nämligen modernaste semimonococque-förfarande med innerstöttor, som gör flottören synnerligen styv och hållbar. Vattentäta skott öka säkerheten.

Piper Aircraft Corp. har placerat en stor beställning på dessa flottörer hos National Trailer Co. och är beredd att snart effektuera order från civila flygskolor, förvärvsflygare och privatägare.

Priset på Wollamflottörer för en Cub Trainer, komplett med ställ och vattenroder, är cca 1.580 kr.

Aeronca Aircraft Corporation

skriver att samma dag som FLYGTIDNINGENS brev nådde fram provflygningar pågingo med fabriken experiment-Aeronca Chief, som utrustats med "våra nya flottörer av konsthartsplywood". Planen startade på en specialbyggd vagn (se bilderna) från företagens flygfält vid fabriken i Middletown, Ohio, och flögs till Aeronca Aircrafts flodbas vid Cincinnati, Ohio. Bilderna äro visserligen mycket intressanta, men tyvärr får man av dem inte veta om flottörerna äro av Aeroncas egen tillverkning eller om även de ha sportflygarnas välgörare Mr. Wollam till konstruktion. (Forts. på sid. 28)



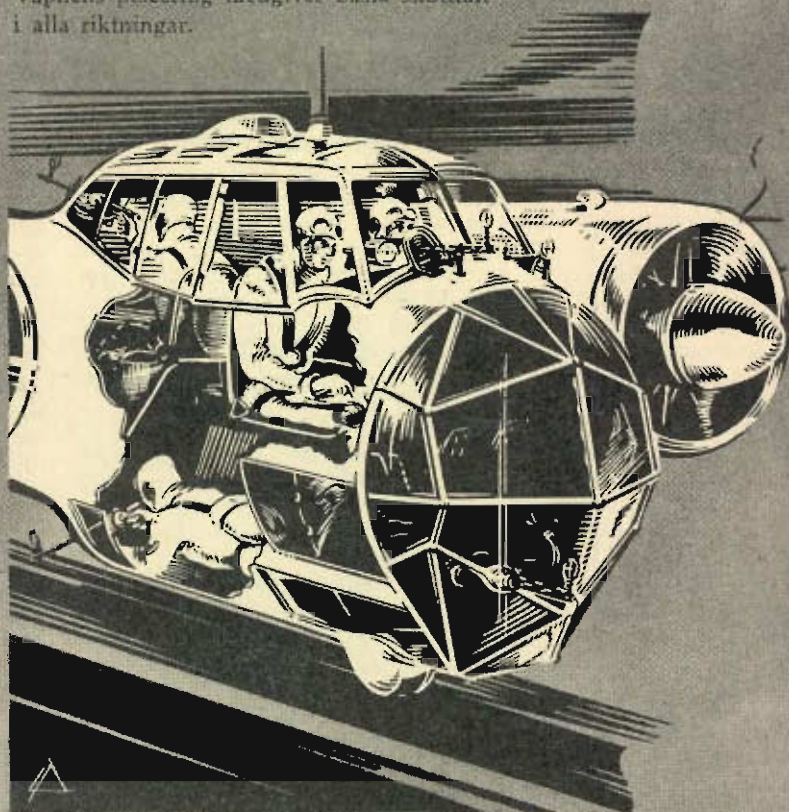
Wollamflottörerna, som här monterats på Cub Trainer, se förtroendevärdig ut. Obs. det styva stället, som konstruerats av Piper Aircraft. — Som synes går det mycket bra att ligga och sola sig på en av dessa tofflor...



Bombflygplanet

DORNIER DO 215

förenar framstående flygegenskaper med stort stridsvärde.
Vapnens placering medger bästa skottfält
i alla riktningar.



Den rymliga kabinen, vilken erbjuder fullständigt fri
sikt, inrymmer hela besättningen på 4 man, som på
ett idealiskt sätt samarbetar under flygning och strid.

44

DORNIER - WERKE

G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N

VI PRESENTERA:



Bill Bergman,
kapten, signal- och väderleksofficer,
nybliven pressofficer.

Kapten Bill Bergman, flygstabens nye pressofficer, axlade den 1 oktober den mantel, vilken kapten Eric Carleson lätit falla för att de närmaste åren ägna sig åt störbombfällningens ädla konst vid F 4 uppe på Frösön med omnejd. Bill Bergman tycker inte om personlig publicitet och han vill helst inte ha ett ord skrivet om sig som pressofficer, innan han "gjort någonting att skriva om". Man får alltså nöja sig med att uttrycka övertygelsen att han är mannen att uppfylla de krav som både flygvapnet och pressen ställer på honom, de må nu vara hur hårda som helst.

Kapten Bergman är "gammal" sjöman och håller styvt på marinen vid sidan om flygvapnet. Han blev fänrik vid flottan 1927 och riktade mycket snart sina blickar mot skyn — som luftvärns-officer på HMS Drottning Victoria 1927—1928 och Fylgia 1928—1929. Han blev löjtnant vid flottan 1930 och började samma år sin flygtjänstgöring. 1935 blev han löjtnant och 1938 kapten vid flygvapnet.

Redan 1929 länkade Bill Bergmans intresse in på det gebit som han sedan dess varit trogen: signaltjänsten. Han genomgick då marinens signalkola, och när han 1931 kom till 2. flygkåren, som F 2 hette på den tiden, var det som signal- och väderleksofficer. Efter att ha tjänstgjort på radioverkstaden vid CVV, varit förbindelseofficer på en av kustflottans jagare och adjutant samt ämneslärare i en rad marinspaningskurser, genomgått fullständig torpedskola och sjökrigshögskolans stabskurs kan han 1935 till flygkrigsskolan på Ljungbyhed som signal- och väderleksofficer samt ämneslärare i aspirant- och kadettskolorna. 1939 blev han chef för elektriska sektionen i flygförvaltningen och året därpå depåadjutant och senare divisionschef vid F 2.

Under dessa år har kapten Bergman skaffat sig en gedigen personlig utbildning, som nu kommer honom väl till pass vid hans tjänst som chef för flygstabens nyinrättade signal- och väderleksavdelning. Det är till stor del hans

(Forts. på sid. 28)

JÖNKÖPING



NÄSTA!

Sommarminne från Älleberg: svenskt rekord i målflygning.

Det blåste svag VNV-vind lördagen den 6 september, alltför svag, men vi hoppades alla att den skulle friska i lite, som den brukar frampå dagen. Morgonen var klar, och något visst sade oss att termiken skulle bli skaplig frampå dagen. Och med VNV-vind, så kanske...?

— Vad tror du, Stig? frågade jag. (Det behöver väl knappast förklaras att denne Stig var Ällebergs ytterst populära skolchef.)

— Ja, kanske, svarade han.

— Ja, kanske, inföll chefsinstruktören för Sveriges segelflyg, Arne Hedén, som dröjt sig kvar från den för en vecka sedan avslutade sista D-kursen.

Både Stig och Arne hade tittat så underligt på varandra när de sa det där, varför jag kände mig föranlåten att fråga om de hade något särskilt i kikarn.

— Nähä då, kom det i duo.

Förmiddagen gick. C-kursarna hade en Baby framme och gjorde landningsövningar, men inget särskilt inträffade. Jo, runt om oss hade bildats cumulusussar. Termiken hade börjat ... och sannerligen hade inte vinden friskat upp sig en aning också och riktningen perfekt.

Stig och Arne tisslade och tasslade. Plötsligt säger Stig:

— Jag sticker!

— Javisst, i dag eller aldrig! Jag tar ut Olympian och kommer efter, lovar Arne.

Stig rusar ner mot startplatsen. Arne ger sig iväg till hangaren, men vänder sig så om och skriker:

— Vi ses i Jönköping, Stig!

— Jaha, svarar denne.

Jag följer Stig till startplatsen. Han säger som vanligt inte mycket och kommer snart iväg med Babyn i en bra vinschstart. Starten sker precis kl. 12.00. Han går ut på västhanget och gör några slag för att snart börja termiksvänga på sydändan, får bra höjd och låter sig drivas med blåsan. Efter en stund går han ur och tillbaka mot hanget, hittar en ny blåsa och driver ännu en gång bort över osthanget. Nu har han emellertid avsevärt bättre höjd och försvinner snart ur min åsyn i riktning mot Jönköping.

Nu kommer Hedén och några till dragande med Olympian, SE-SAF, och om ett ögonblick sitter han i kärnan, utrustad med karta och ett halvt kilo äpplen.

Starten går kl. 12.45. Nu har vinden mojnät en hel del, men termiken tycks fortfarande vara bra. I riktning mot Jönköping ligger de härligaste cumulusgator, och kommer Arne dit upp så bör tändsticksstaden vara inom räckhåll.

Men det ser mörkt ut för Hedén. Vi står allihop på startplatsen och tittar.

Han går ut mot sydändan, följer hanget mot norr men förlorar snabbt höjd. Vimpeln på hangaren hänger stundtals rakt ner.

— Synd, suckar vi åskådare.

När så Olympian försvinner under hangkanten går de övriga ner till Saleby för att kaka, ty "Hedén han kommer nog bara till Jönköping Västra, och där kan han sitta ett tag..."

"Jönköping Västra" är benämningen på landningsplatsen nedanför västhanget, ty här ha många hamnat efter att ha deklarerat sin avsikt att flyga till Jönköping.

Jag går fram till västsidan i tron att Hedén redan landat, men innan jag når fram får jag ett ögonblick se Olympians sidoroder över kanten. Nu springer jag — sannerligen flyger han inte fortfarande! Vinden är ännu svag, men det finns tydligen en hel del termik, ty Olympian gör endast korta slag på nordändan, ligger ibland i höjd med hangkanten och ibland 25—30 m under. Hedén ger sig tydligen inte. Han flyger ytterst försiktigt, tydligen beredd på att gå ut för landning när som helst, men han utnyttjar ändå allt i uppvindsväg som finns.

Och nu hittar han något. Under ett par korta slag nästan mitt för hangaren kommer han upp på c:a 50 m över plattan och börjar termiksvänga, först svagt men sedan allt brantare. Tydligen en präktigt blåsa. Olympian driver bort under ideligt kretsande, kommer tillbaka på c:a 150 m höjd, cirklar igen — och under en halvtimmars tid ser jag den stiga i branta högersvängar till vad jag beräknar 700 m, då jag ej längre kan se den. Klockan var då 13.30.



Målselgflygare Hedén.



Olympian i luften (övre bilden) och Babyn startar med gumminrep från bryggan.

Efter 20 minuters strid med en nästan obefintlig hangvind var Hedén således på väg. Jag undrade om han tänkte hälsa på hos trädgårdsmästaren i Vartofta igen, liksom han gjorde i går efter en "sträckflygning" på 6 km.

Hungern gjorde sig emellertid kännbar, och jag gick ner för att försöka lura till mig lite mat av allas vår Anna-Lisa. När jag äntligen konstaterat att detta lyckats — genom att äta mig nästan sanslös, som bruket är på Alleberg — ringer det i telefonen. Klockan har blivit närmare 15.

Det är Stig! Som ringer från Jönköping och vill ha hämtning. På frågan om han sett Hedén svarar han nekande. Samtalet slutar med ett löfte från vår sida att komma så fort som möjligt. Två minuter senare ringer Stig igen och meddelar att nu har Hedén också landat! Han har under sin flygning klarat höjden för silver-C — det femte silver-C:et på Alleberg är ett faktum.

Så småningom anländer vi till Jönköpings flygplats med en "babyvagn" efter

bilen. Hallå, därute ligger både Babyn och Olympian! Men var är Stig och Arne? Har en orkan sopat bort dem? Vi får veta att de är inne i stan och äter middag med Stenér och Fredin från Jönköpings Flygklubb. Vi kör ut på fältet och börjar montera ner Babyn. Efter en stund kommer grabbarna. Handslag, gratulationer och frågor.

Jag frågar Stig och Arne hur turen varit.

— Bra, svarar båda.

Hedén har mer darr på rösten. Han strålar som en sol och talar om att han från de 50 meterna över hanget nästan i ett enda kurvande steg till 1.500 m, då han kom in i ett cumulusmoln och vann ytterligare 150 m. Stigningen var så kraftig inne i molnet att variometern visade 4 m med bromsarna helt utfällda!

— Höjrekordet hägrade, berättade Arne, men plötsligt upptäckte jag att nosen pekade åt häcklefjäll enligt kompassen. Eftersom jag inte var så pass säker att jag vågade svänga i molnet tryckte jag till 90 km/tim för att komma ur igen. Ännu en gång gjorde jag om samma manöver. Nästa gång jag får tillfälle till molnflygning ska jag minsann stanna kvar, för det var en verkligt rolig erfarenhet. Men det fördras en hel del träning om man ska kunna hålla sig kvar med bara de där instrumenten till hjälp.

Då denna höjd uppnåtts hade Arne flugit knappt halva sträckan, förklarar han och fortsätter:

— Framför mig låg en hel gata med cumulus, och jag satte kurs rakt mot Jönköping. Vättern syntes bra redan på lägre höjd, och några svårigheter med orienteringen hade jag inte. Såg bara då och då efter att kartan stämde med verkligheten, tittade mig i övrigt omkring på härligheten och åt ett äpple då och då. Hade beslutat mig för att om inte Stigs källa syntes på flygfältet fortsätta så långt jag kunde inom det tillåtna området, men efter en stund, då jag kunde se staden, tyckte jag mig urskilja en liten vit prick på det jag trodde vara mitt mål. När jag kom fram till Jönköping var min höjd 1.000 m. Således hade jag förlorat endast 500 m på en sträcka av ungefär 30 km! Jag flög omkring ett tag och tittade på stan med omgivningarna, varefter jag tog mig ner och landade bredvid Babyn. Sedan kunde jag bara konstatera att min tidigare uppfattning om segelflyg var alldeles felaktig. Det var dubbelt, tiodubbelt tjugigare än vad jag tänkt mig!

Ugh, Arne hade talat — väl talat förresten. . . .

Stig hade haft det besvärligare. Ett tag var han nere och nosade på 300 m höjd och hade redan valt landningsfält då han hittade en ny uppvind och lyckades hanka sig upp så att även han kom in på omkring 1.000 m över Jönköping.

Vi konstaterade att den dagens prestation kunde betraktas som svenskt rekord i målflygning — särskilt förstås med hänsyn till att två man klarat den.

VI PRESENTERA:



Karl Svänsson, civilingenjör, segelflygorganisationsledare.

Karl Svänsson föddes den 11 september 1912 i Kinnarumma, Älvsborgs län. Han avlade studentexamen på reallinjen 1932 och fortsatte efter värnplikstjänstgöringen sina studier vid Tekniska Högskolan i Stockholm. Som nyutexaminerad civilingenjör (kemist) tjänstgjorde han en kortare tid vid Statens Provingsanstalt och därefter vid Aktiebolaget Förenade Tvätt i Ulvsunda. Sedan den 1 juni 1941 är ingenjör Svänsson anställd vid Statens Uppfinnarnämnd. För militära frågor hyser ingenjör Svänsson ett stort intresse. Under ett avbrott i sin civila tjänstgöring har han avancerat till e. o. fänrik i Kungl. Älvsborgs Regementes reserv.

Då vi nu övergå till skildra segelflygorganisationsledaren Karl Svänsson komma vi i fortsättningen att kalla Karl för Kalle, en benämning som inom svenska segelflygarkretsar kan betraktas som officiell.

På hösten 1938 började det stockholmska segelflygintresset göra sig gällande på allvar. En mängd klubbar bildades, däribland Förenade Tvätts Segelflygklubb, där Kalle utsågs till flygledare. Våren 1939, då genom Stockholms Segelflygförbunds tillkomst ett intimt samarbete etablerades mellan de talrika stockholmsklubbar, var Kalle självskrivaren som sekreterare både i förbundet och i arbetsutskottet, som fick det verkliga jättearbetet på sin lott.

Kalle har under sin tidigare ungdom aldrig visat sig anmärkningsvärt flygintresserad, i varje fall inte mer än vad som är vanligt bland ungdomar i den åldern. Det var först när han kom underfund med vilka enorma svårigheter som voro förknippade med en stockholmsk segelflygstart som hans intress väcktes för den nya sporten. Och vi stockholmare äro ödet uppriktigt tacksamma, som förde Kalle i vår väg.

Det är främst tre saker, som äro utmärkande för Kalle Svänsson. För det första må nämnas ä-et, som Kalle på sistons antugit som signatur (se FT nr 10/1943, "Segelflygets ekonomiska problem"). För det andra må nämnas Kalles eminenta förmåga som debattör och slutligen hans väl utvecklade organisatoriska talang, hans sinne för eko-

(Forts. på sid. 28)



Måsegelflygare Fågerblad.

DANSKT SPORTFLYG

- Av Per Weishaupt. -

Vid krigsutbrottet 1939 stoppades all privatflygning i Danmark. Ett par månader senare fingo några av förvärvsflygarna en mycket begränsad tilldelning av bensin, och i början av 1940 ställdes bränsle till förfogande för färdigutbildning av de flygelever som redan fått någon skolning samt till vidmakthållande av de knappt 200 giltiga certifikat som då funnos i landet. Med Danmarks ockuperande den 9 april var det emellertid alldeles stopp med all civilflygning. Någon tid därefter återupptog DDL-trafiken på några linjer, men därutöver tillåtes endast ett plan att flyga, nämligen "Zoneredningskorpsets" ambulansmaskin, en Monospar som användes ganska flitigt.

Det danska sportflygets framåtskridande blev nästan hejdat 1934, då valutaförhållandena omöjliggjorde införande av sportplan från utlandet. År 1935 talade man i Danmark om sportplanet nästan som ett kuriosum. Då funnos sammanlagt endast 18 privatplan, nämligen 12 Mothar, 3 Klemmar, 2 Miles Hawk och 1 Desoutter.

Mystiska flygningar till Malmö varannan månad...

Sportflygarna försökte emellertid trots allt att införa maskiner. Detta gjorde man på det sättet att man lät de ursprungliga utländska inregistreringsbokstäverna sitta kvar. I detta skick kunde flygplanen enligt lagen uppehålla sig i landet under två månader åt gången. När denna tid gått flögos planen en tur över till Malmö, kommo tillbaka nästa dag och kunde så åter vara i Danmark två månader! Men också detta förfarande förbjöds snart av myndigheterna. År 1937 började det dock ljusna, och vad viktigare var: två flygplanfabriker uppsattes.

Det var *Skandinavisk Aero Industri A/S*, som vid Kastrups flygplats satte i gång att bygga de danskkonstruerade KZ-flygplanen, och *Cub Aircraft Co.*, som vid Lundtofte flygfält utanför Köpenhamn byggde en monteringsfabrik för tillverkning av Cubar.

Dagspressen hjälper till.

Åren 1938 och 1939 blevo mycket framgångsrika för sportflyget. Nya flygklub-

bar bildades, och det blev allt billigare att lära sig flyga. Härtill bidrog också att den stora tidningen "*Berlingske Tidende*" uppsatte certifikatpremier å 200 kr för inte mindre än 100 flygare. I slutet av 1939 ägde sportflygarna, klubbarna och förvärvsflygarna sammanlagt 59 maskiner, vilka fördelade sig på följande sätt:

- 19 Cubar (J. 2, J. 3 eller J. 4)
- 13 "vanliga" Mothar
- 4 Hornet Moth
- 10 KZ-plan (KZ. I, KZ. II Sport eller Koupé)
- 5 Klemmar (Kl. 25, 26, 35 eller "Swallow")
- 1 Miles Monarch
- 1 Avro 504
- 1 Spartan Arrow
- 1 Caudron
- 1 Desoutter
- 1 Fokker F VII a
- 1 Monospar och
- 1 Focke-Wulf Weihe.

Det nuvarande världslaget har trots allt fört en del gott med sig, ty tiden användes för att bringa organisationen till bättre effektivitet samt till undervisning i teori.

Huvudorganisationen

för det danska sportflyget är "*Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab*", som redan 1909 erkändes av FAI. Benämningen "aeronautiskt sällskap", som man i Sverige för länge sedan lämnat, bibehålles ännu trots att det i alla andra länder heter "aeroklubb". "Selskabets" emblem är också fortfarande en ballong, vilken elaka kritiker anse som en symbol för att organisationen inte följer med sin tid! Under sällskapet lyder sedan 1935 "Dansk Svæveflyver Union". Dessutom är "Dansk Modelflyver Union" ansluten till DKDAS, som är förkortningen för Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab. Omedelbart efter sitt bildande 1937 vände sig DMU — som då hette Dansk Modelflyver Forbund — till DKDAS för att få anslutning. Men först 1939 beviljades detta, då en stark opposi-

tion så gott som tvingade den sittande styrelsen att fatta ett sådant beslut.

DKDAS har haft det besvärligast med sportflygarna. Även dessa voro samlade till en union, vilken liksom segel- och modellflygklubbarna voro anslutna till DKDAS. Emellertid funnos vissa motsättningar gentemot bl. a. den ledande danska klubben, Sportflygklubben i Köpenhamn, vilken var allierad med en opposition inom DKDAS. Själén i oppositionen var förresten en av danskt flygs stora män, nuvarande trafikminister *Gunnar Larsen*. Men i det avgörande slaget segrade "Selskabet". Förhandlingarna fortsatte dock, och påföljande år — 1940 — kom Sportflygklubbens representanter in i sällskapets styrelse.

Samtidigt håller DKDAS på med en omorganisation. Förutom styrelsen upprättas nämligen ett presidium och ett luftsportråd. I det sistnämnda, som är avsett att taga sig an alla sportsliga arrangemang, sitta huvudsakligen representanter för klubbflygningens tre grenar.

Av styrelsens 12 "stolar" ställas fem till förfogande för de tre unionerna. Fördelningen av dessa fem platser skall ske med hänsyn till storleken av den medlemsavgift som resp. union erlägger till DKDAS. Därför få de 150 medlemmarna i segelflygunionen, vilka tillsammans erlägga samma belopp som de 450 medlemmarna i modellflygunionen, två platser, medan modellflygarna endast få en. Detta förhållande torde vara ägnat att förvåna...

KSAK föremål för dansk beundran.

Aeronautisk Selskabs omorganisationsplaner omfatta icke en anställd generalsekretär, något som de flesta andra länders huvudorganisationer ha. Detta är huvudsakligen av ekonomisk grund, då de direkt anslutna medlemmarnas antal är under 500 och unionerna tillsammans representera det dubbla. Man kan förstå att danskarna då och då förutom med beundran se på Kungl. Svenska Aeroklubben med någon avund. Visserligen är Sverige ett större land, men i alla fall borde en liknande utvidgning som den KSAK under de senaste åren genomgått, i någon mån kunna genomföras även i Danmark.

Sportflygklubben i Köpenhamn ordnar certifikatkurser i teori — succé!

Sportflygarnas vingar äro f. n. stäckta, medan segelflygning kan försiggå i vissa begränsade områden och modellflyget lider icke under andra begränsningar än sådana, som materialbristen medför. För att utnyttja tiden har *Sportflygklubben* i Köpenhamn under överinscende av DKDAS och med ekonomiskt stöd från "*Berlingske Tidende*" och "*Nordisk Lufttrafik*" anordnat några kurser, vilka meddela den teoretiska kunskap som erfordras för privatflygarcertifikat. Kurserna ha blivit en enorm succé, och för en tid sedan undervisades samtidigt 180 intresserade ungdomar. Kostnaden för deltagande i en av dessa kurser är obetydlig och inkluderar till på köpet en utmärkt lärobok, som innehåller allt som sportflygare böra veta. — Vi få hoppas att dessa elever snart givas tillfälle att praktiskt tillämpa sina inhämtade lärdomar.



Det elegantaste sportflygplanet KZ. II Koupé.



Mekaniska och elektriska bränsletryckpumpar. Handpumpar Tryckregleringsventiler Trykutjämningsventiler

DEUTSCHE BENZINUHREN-GESELLSCHAFT M. B. H.
BERLIN SW 29



FLYGTIDNINGENS populära flygkurs

Ännu finns det något hundratal examensprov kvar, varför nya elever fortfarande kunna mottagas. Likaså kunna gamla elever — som av en eller annan anledning varit tvungna avbryta kursen — komplettera densamma.

Rekvirera felande examensprov genom att sända in respektive kontrollkupong. Det flotta flygmärket och det personligt utskrivna flygdiplomet översändes omedelbart sedan samtliga examensprov insänts.

Prenumerera i god tid!

Är Ni helårsprenumerant, så glöm inte att förnya prenumerationen i god tid. Priset för hela 1942 är

endast kr. 3:75

Är Ni icke prenumerant hittills i år, så kan Ni prenumerera på FLYGTIDNINGEN fr. o. m. decemburnumret i år t. o. m. hela nästa år för endast kr. 4:20.

Prenumeration sker enklast genom att sätta in beloppet på vårt postgirokonton 147660.

FRÅN Flygvapnet

Besök på Sätenäs.

Ett år har gått sedan Kungl. Skaraborgs flygflottilj tog den stora egendomen Sätenäs utanför Gråstorp i besittning. På 16 månader har där vuxit upp den mest väldisponerade och trevliga flygförläggning red. hittills sett. De uppnådda resultaten såväl i fråga om planerings- och byggnadsarbetet som effektiviseringen av tjänsten visa att "nybyggarentusiasterna" till fullo motsvarats av energi och vilja att tillvarata varje liten möjlighet till framåtskridande.

Red. hade för en tid sedan förmånen att få göra ett besök vid F 7 och fick därvid tillfälle att med informationsofficeren major N. E. Lindquist som ciceron göra en tvåtimmars rundvandring mellan flottiljens vitt kringspridda byggnader. Denna planering ger F 7 intrycket att fortfarande vara ett stort gods, vilket givetvis är lyckligt med tanke på såväl personalens trivsel som "skyddande likhet" i händelse av närgångenhet från främmande flyg. Allt detta — det väldiga flygfältet med dess enorma utbyggnadsmöjligheter, kanslihusets strikta funktis, mässarnas ändamålsenlighet i alla avseenden m. m. — har emellertid ganska grundligt omskrivits i dags- och veckopress, varför läsarna säkert känna till F 7 mycket väl. Det skall dock betonas att de män som lyckats utföra detta arbete på denna tid äro värda en stram honnör. Tydligt har det inte enbart varit ålydande av givna order utan även en stor portion personlig vilja och anspänning som legat bakom.

Man yvs här dock icke över resultatet, vilket framgår av de ord som flottiljchefen överstelöjtnant N. G. F. Ramström yttrade vid red:s avresa från Sätenäs:

— Givetvis äro vi glada över vad vi kunnat uträtta på det här första året, särskilt då den insats som flottiljen gjorde vid bombfällning under eskaderövningen. Men vi ha oerhört mycket kvar att göra innan F 7 befinner sig i det skick vi alla tänkt oss. Vi ämna inte slå oss till ro på något sätt utan sträva vidare.

Detta är flygvapenord i full samklang med tiden själv. Med samma föresatser uppbyggas i dessa dagar även andra flygflottiljer landet runt.

Kungl. Göta flygflottilj

flyttade härom dagen in i sin nya förläggning i Säve utanför Göteborg. Samtliga byggnader jämte inredningar äro av den bekväma typ som numera finnas på de nyare flottiljerna, men dessutom ha en del nya finesser tillkommit. Mässarna likna mest trivsamma klubblokaler. — Chef för F 9 är överstelöjtnant E. M. Bång.

Södermanlands flygflottiljs förläggning klar.

Enligt riksdagsbeslut i april i år skulle en fjärrspaningsflottilj förläggas vid Skavsta flygfält utanför Nyköping. Nu har man kommit så långt att F 11 tagit den nya förläggningen i besittning. Mycket återstår visserligen att göra, men man har ju kunnat ta förläggningen i bruk, vilket är synnerligen raskt marscherat på ett halvår. I sommar är det egentligen endast själva förläggningen som varit under byggnad, då flygfältet började anläggas redan 1939 och kunde användas i fjol.

Tisdagen den 14 oktober togs flottiljeförläggningen officiellt i besittning. I samband med att flaggan för första gången gick i topp på Södermanlands flygflottilj höll flottiljchefen överstelöjtnant Birger Schyberg ett tal till den framför fanan uppställda personalen.

Militärflyg till Uppsala?

Stadsfullmäktige i Uppsala ha godkänt upplåtande av 162000 kvm mark samt att för c:a 60.000 kr. utföra vissa nödvändiga ledningsarbeten o. d. för ett militärt flygfält — Ärnafältet — med flygförläggning. Det anses ej otroligt att Flygvapnets kadettskola kommer att förläggas till Ärnafältet.

Skeppsbyggnadsingenjören som blev

Tysklands främste segelplankonstruktör

De flesta av de mest bekanta tyska segelflygplantyperna ha konstruerats av ingenjör Hans Jacobs. Genom tillmötesgående från Jacobs-Schweyer Flugzeugbau, Darmstadt, är FLYGTIDNINGEN här i tillfälle att publicera en kort levnadsbeskrivning med huvuddata över den geniale konstruktören.

Hans Jacobs började sin lysande bana inom segelflyget år 1927, då han kom till Wasserkuppe. På den tiden var Alexander Lippisch ledare för tekniska avdelningen vid Rhön-Rositten-Gesellschaft. Denne insåg vilken dugande kraft den unge skeppsbyggnadsingenjören var och anställde honom som konstruktör. År 1931 hade Hans Jacobs hunnit så långt att han kunde utgeva den fulländade handboken "Werkstatt-praxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen", vilken av segelflygfolk anses som det absoluta rättesnöret vid bygge av glid- och segelflygplan.

Redan under de första åren av sin verksamhet på Wasserkuppe sysselsatte sig Jacobs med egna konstruktioner. Åren 1931 och 1933 släppte han ut typerna *Rhönadler* och *Rhönbussard*, vilka uppvisade utmärkta flygegenskaper samt tack vare sin jämförelsevis enkla byggnad vunno stor utbredning bland flygklubbarna.

År 1933 började Jacobs sin kända verksamhet vid "Tyska forskningsanstalten för segelflyg" (DFS), där han ledde avdelningen "Institutet för segelflyg". I år har han grundat sin egen fabrik, där segelplan byggs i serier.

Rhönbussard blev grundtyp för en rad nya segelplan som Jacobs konstruerade under sin verksamhet vid DFS. Först kom *Rhönsperber*. För grundlig utbildning i "högvärdig segelflygning" skapades sedan den tvåsitsiga typen *DFS-Kranich*, som betydligt oerhört mycket för riktig skolning av de tyska segelflygarna. Med *DFS-Habicht* fick världen ett utomordentligt segelplan för fullständig avancerad flygning — denna typ konstruerades 1936 för Olympiaden. Jämte det högvärdiga segelflygplanet *DFS-Weihe* (1938) konstruerades och byggdes



Hans Jacobs.

experimentplanen *DFS-Seeadler* och *DFS-Reiher* — den senare typen är säkerligen det vackraste segelplan som någonsin framställts.

En av de största nyheter som Hans Jacobs kommit med är emellertid *störtflygbromsarna*, vilka äro en ovärderlig säkerhetsanordning vid molnflygningar samt god hjälp vid landning. Tack vare luftbromsarna är molnflygning numera nästan ofarlig, och de byggs också in i så gott som alla nya segelplan nu för tiden.

Mästarens senaste konstruktion, högvärdiga segelplanet *DFS-Olympia* (Meise), deltog i februari 1939 i den första internationella konstruktionstävlingen i Rom och utsågs bland 5 olika typer från Tyskland, Italien och Polen till standardtyp för Olympiaden 1940.



Det utmärkta högvärdiga segelflygplanet *Weihe*, som jämte *Kranich* för Sverige torde komma att betyda mest av Hans Jacobs konstruktioner.



Rhönadler.

Ovanstående vackra bilder visa de mest kända av Hans Jacobs konstruktioner. Ovanifrån räknat:

1) *DFS-Reiher*, det högvärdigaste av högvärdiga segelflygplan;

2) *DFS-Habicht*, som dimensionerats för en störtflyghastighet av 450 km/tim. För en skicklig förare i detta plan finnas inga utförbara manövrer — t. o. m. stigande roll lär ha utförts med *Habicht*;

3) *DFS-Kranich*, det tvåsitsiga högvärdiga segelplan som tillåter läraren att släpa bort ev. fel hos eleven samt lära honom nya saker att utföras på ett riktigt sätt. Dessutom mycket lämpligt för uthållighetsflygningar;

4) *DFS-Seeadler*, ett av världens få sjösegelflygplan;

5) *DFS-Olympia* (Meise) — för bekant att närmare behöva orda om;

6) *Rhönbussard* med utfällda luftbromsar, vilka begränsa lodrät dykning till 200 km/tim på denna typ. Luftbromsar ha avvärvat många krascher vid såväl molnflygning som landning, varför särskilt alla som ha med segelflygets ekonomiska skötsel att göra äro mycket tacksamma mot konstruktören!

Vill Ni ha Evt hem trevligt möblerat
med smakfulla
och bekväma
Vackra mattor - Stilfulla Gardiner

MÖBLER

skall Ni gå till

Markisfabrikens Möbleringsaffär

Kungl. Hovleverantör.

Platsens största urval
Absolut lägsta priser

Själhodgatan 6-8,
v. Petri kyrka, Malmö.





Överbefälhavaren intar sin frukost i öknen.

Pojken

som vågade flyga nytt glidplan
blev tyska afrikakårens anförare

General Rommel visade redan som ung ovanligt mod och förnämliga ledaregenskaper.

Det var åren 1908 och 1909. I en trädgård vid skogvaktarbostället i Aalen, Tyskland, var en liten grupp skolpojkar sysselsatt med ett då för tiden ovanligt arbete, nämligen glidplanbygge. Sådana grupper blevo de första flygklubbarna. När pojkarna efter mycket slit fingo planet färdigt drogo de det genom gatorna i sin hemstad ut till "flygplatsen".

I all stillhet, oftast under de tidiga morgontimmarna, gjorde grabbarna sina första flygförsök på den s. k. Kalvkullen. Det var då ett vågstycke men utfördes likväl. Trots många besvikelser uppnåddes så småningom resultat. Det framsynta flygintresse som de två ledarna för denna flygklubb lade i dagen visade vilket virke de voro av, något som fört fram dem till höga poster. Den ene var ingen mindre än nuvarande kommenderande generalen för tyska afrikakåren, generallöjtnant *Erwin Rommel*, och den andre var nuvarande diplomingenjör *Hans Keitel*, som sedan mer än 15 år tillbaka är ledande ingenjören vid Dornierverken. Inga misslyckanden förmådde rubba deras flygintresse och framåtanda.

Redan på den tiden visade *Erwin Rommel* ett mod som ej överträffades av någon, och genom sin utpräglade begåvning som anförare förstod han att alltid sporra sina kamrater till krafttag när det gällde såväl bygge som flygning. Med hans hopsparade fickpengar kom man dock inte långt, och så utverkade pojkarna staden Aalens tillstånd till en penninginsamling bland stadsborna. Det var nog mera av medkänsla än verklig förståelse för tanken på flyget som medborgarna skänkte mindre belopp till de unga flygarna. Nu kunde man emellertid utföra de planerade förbättringarna. I och med flygplanens utveckling ansågs Kalvkullen inte längre tillräckligt brant, och så bar det iväg till den branta sluttningen vid Aalens malmgruvor.

Där stodo nu medlemmarna tidigt en morgon, och när de tittade ned utöver branten började de tvivla på om det vore räddligt att utföra vågstycket med deras plan. Men *Rommel* hyste inga betänkligheter. Högst uppe på sluttningen, på det brantaste stället, startade han, och efter en kort flygning på 7—8 meters höjd landade han nedanför. Något senare företog *Rommel* tillsammans med *Keitel* den första tvåmansflygningen utan motor.

I dag står den forne skolpojken från Aalen som general på afrikansk mark. Det är andan det kommer an på! Och den rätta flygerandan är sann framåtanda.

Befattningen såsom

CHEFSINSTRUKTÖR FÖR SEGELFLYGET

i Kungl. Svenska Aeroklubben

fr. o. m. den 1 jan. 1942 förklaras härmed till ansökan ledig.

Sökanden bör vara utbildad segelflygare med S-certifikat eller motorflygare villig att snarast genomgå för vinnande av sådant S-certifikat bestämda kurser och prövningar. Befattningen ställer höga fordringar på förmåga till planläggning, övervakning och kontroll av segelflygverksamheten, fackkunskap beträffande segelflygmateriel samt förmåga att i tal och skrift behandla segelflygets intressen och angelägenheter. Språkkunskaper önskvärda, särskilt i tyska språket. Av löneanspråk åtföljda ansökningshandlingar, ställda till Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsgatan 27, Sthlm, skola vara klubben tillhanda före den 15 nov. 1941.



OERLIKON

20 mm Flygplansbeväpning och specialammunition

Verktugsmaskinfabrik OERLIKON

Buehrle & Co.

Schweiz

Zürich-Oerlikon

LANDETS STORA MATT- och GARDINAFFÄR

Myrstedts **Matthörna**

KUNGSGATAN 5 • STOCKHOLM

Segelflygning med frusna roder i åskmoln

- Av Henry Stiglmeier. -

Fredagen den 25 april i år, under "fjärde årliga segelflygträffen" vid Arvin, Calif., wünsch-startade jag i min Bowlus Baby Albatross. Jag strök utefter bergen i 8 km och sökte efter termik. På 100 m höjd fann jag en svag blåsa och cirklade upp till 400 m. Så satte jag kurs på Arvin, som låg på c:a 15 km avstånd. Tog ut vad jag kunde av två termikblåsor och gav mig iväg från Arvin med 1.000 m höjd. På återvägen var termiken dålig, och jag flög spikrakt med så där en 80 km/tim för att söka uppnå en tämligen obetydlig molnformation som låg över min startplats. Där hittade jag uppvind och beslöt att samla några poäng på uthållighet i stället för att landa. Kunde ej se några andra kärror i luften.

Moln bildades hastigt överallt i närheten. På en kort stund var jag uppe under molnbasen på 2.200 m höjd. Regn föll från en del av molnen över bergen i ostlig riktning. Jag flög in i och ut ur mitt moln några gånger och steg till över 2.300 m. Satte kurs V till några mindre moln. Det var svårt att lokalisera uppvidden under molnen, men till slut lyckades det att få tag i en stadig ström. Om jag bara kunde komma högre, tänkte jag. På morgonen hade jag sett första glimten av det stiligaste guldriset för den som fick bästa höjden under tävlingen, och minnet härav stod ännu friskt för mig. Största höjden dittills var omkring 1.000 m.

Jag gav mig in i molnet och flög rakt fram till dess andra sida. Höjdmätaren stod på 2.600 m över urkopplingspunkten. Flög längs molnkanten och dök så in i molnet igen. Kom ut i ena ändan av en "molndal" på c:a 3.200 m. Såg endast stora vita molngubbar uppstaplade runt omkring mig. Åja, nog skulle kärnan några hundra meter högre ändå, tyckte jag och gick tillbaka in i molnet. 3.300 m blev det utan minsta besvär. På 4.000 m dröpo vingarna av vatten. Det var alldeles som att flyga genom dimma.

På 4.300 m höjd började *isbildning* på vingarna. Jag försökte flyga rakt fram åt V för att komma ut ur molnet, men luften var så byig att jag inte förmådde hålla kursen. På 4.600 m kommo hagelskurar, som slog mot vindrutan likt ärter på en bricka. Sedan satte kärnan i gång med att omväxlande dyka och ställa, vilket jag inte kunde stoppa. Det var ingen idé att försöka komma ut ur molnet, utan i stället började jag cirkla. Tyckte att kärnan låg i vänstersväng, men girindikatorn visade höger! Jag trodde på instrumentet, och genast blev flygningen vackrare. Ut med luftbromsarna... och jag sökte efter en nedvind. Här uppe verkade det som om jag mötte hagelkorn stora som plommon, och säkerligen skulle luften bli lika våldsamt orolig som en galen häst om jag gick mycket högre. Det var med glädje jag till slut fick tag i en fallvind... men tyvärr varade den inte länge. Segelplanet och jag åkte hiss uppåt igen.



Författaren med sitt segelplan efter landningen.

Jag ämnar dra in luftbromsarna igen, men de röra sig inte. Bromsarna ha frusit fast i utfällt läge! Vindrutan är täckt av is, och jag kan bara se åt sidorna. Haglet vräker sig över oss i fornlige brottsjöar och en del smyger sig in genom springor i kabinen och lägger sig över mina knän. Min kortärmade sportskjorta är inte vidare varm....

På 5.000 m har höjdmätarens visare fullbordat ett varv. Variometern — av kultyp — har upphört att fungera. Två blixtar flamma förbi. Plötsligt upphör vinduset och kärnan liksom stannar och tvekar. Här är chansen att få planet i spin. Jag drar ratten i magen. Vi tycks falla... men farten stiger långsamt. Snart lägger jag märke till att hastighetsmätarens visar noll. Den har frusit, den också. Det känns inte alls som om planet spinner utan snarare cirklar. Jag håller det i högersväng och centrerar kulan i krängningsmätaren. Höjdmätarens visare är i färd med att knata vidare på sitt andra varv. Det intresserar mig inte längre — nog är nog!

Jag drar några djupa andetag, frisk och härlig luft... Rör på fingrarna för att få bättre fart på blodet. Armarna känns tunga och otypliga. Höjdmätaren har nu stått på nära 6.100 en stund. Jag väntar och hoppas på slutet — vilket detta än må bli. Har inte rört på rodet på ett tag, och det faller mig in att även dessa kanske frusit fast. Försiktigt provar jag med sidorodret. *Sitter som berget!* Nej nu... Det tar en stund att arbeta loss det. På samma sätt gör jag med höjd- och skevningsrodren. Efter denna varning vispar jag lite då och då med roden, och kärnan "svarar" trögt.

Eftersom jag flugit blint en lång stund — så där en tre kvart — kan det gott hända att vi drivit över bergen. Jag gillar inte tanken att när som helst kunna flyga på en bergstopp som sticker upp i molnen. Kikar noga ut genom sidorutorna, de enda som inte äro isbelagda. Efter en stund upptäcker jag vita fläckar — verkligt vita fläckar mitt i den grå molndimman. Blinkar energiskt med ögonen... varpå fläckarna försvinna.

Medan jag grubblar över det där vita dyker kärnan ut i klar luft vid molnbasen. Äntligen!

Vi svävade över en snöig bergstopp, inte så värt långt ifrån den. När vi svängde såg jag flera berg och en grön fläck i en dal. Omedelbart satte jag kurs ditåt samt tryckte för att få upp farten och komma ifrån berget. Försökte öppna kabinen, men det låg fortfarande så mycket is runt den att det var omöjligt. Jag lagade att jag fick en tvätums springa att kika genom, och medan jag manövrerade planet för att se bättre dråsade en massa smältande is genom springan och for i ansiktet på mig. Glasögonen blevo immiga.

Snart var jag över dalen och började cirkla. Ljudliga brak hördes var femte sekund från isen, som bit för bit lossnade från kärnan. Det märktes tydligt att planet blev mera lättflugt allt eftersom isen smälte. Faktiskt verkade det som om kärnan återkom till livet igen, och det var inte utan att jag kände mig frestad att söka stanna uppe och flyga tillbaka till startpunkten. Med instrumenten i olag, bergen runt omkring och så min hörsel, var det emellertid ganska lätt att glömma frestelsen.

Jag tittade noga efter gärdesgårdar, ledningsstolpar och diken vid gården under mig. Så gick jag ner och landade i en uppforsbacke med högt gräs.

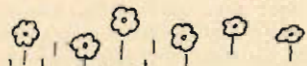
Trots att min landning på denna plats tog bort chansen till ett flott pris, var jag ytterst glad över att åter känna fast mark under fötterna.

Vådan av god uppvind.



Tobias har stigit ur sitt segelplan, vars sjunkhastighet ökat i ooväskande grad sedan vingarna blåst av i åskmolnet. Nu öppna sig två dystra perspektiv: om han inte drar i utlösningssvingningen till fallskärmen blir minnesvärdan över honom ett djupt hål i marken — om han drar i ringen föres han av den våldsamma uppvidden ohjälpligt mot gruvsamma höjder, där han går en hemsk svältöd till mötes, såvida han ej dessförinnan fallit offer för de glupska örarna.

Sensmoral: medtag aldrig fallskärm, på det att dylika problem icke må störa Din sinnesro.



I FÖRBIFLYKTEN

Tipsmedel för segelflygundersökningar.

Av statsanslag och idrottsmedel (tipsmedel) som beviljats KSAK har beslutats att en viss summa skall användas för undersökningar av svenska hang. Sagda undersökningar ha tills dato resulterat i att Sälenfjällen, Rommehed och Kåseberga undersökts. Fortsatta undersökningar komma nu att verkställas av dels ovannämnda hang i de fall så anses lämpligt för utvärderande av möjligheter som segelflygskoleplatser. Dessutom skola möjligheterna för hangflygning undersökas inom Östergötland, södra Sörmland och ev. i norra delen av Småland. Undersökningarna skola omfatta såväl markrekognoscering som ett mera framskridet stadium av flygundersökning jämte ekonomiska kalkyler. Om så erfordras ställas KSAK sakkunnig personal till förfogande.

Svenska Flygmotor Aktiebolaget är numera namnet på förutvarande Nohabs Flygmotorfabrik, Trollhättan. Företaget har inköpts av A/B Volvo, Göteborg.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begär bemyndigande att disponera reservationsanslaget till understöd åt privatflyget, 118.280 kr., för att bereda understöd åt segelflyget.

Styrelsen framhåller att segelflygningen i år kraftigt utvecklats. Till detta har i hög grad bidragit att den centrala segelflygskolan vid Alleberg inrättats. Skolan har visat sig vara en betydelsefull komplettering till segelflygklubbarnas elevutbildning. Intresset för segelflygutbildning vid de lokala klubbarna har även stegrats och segelflygning har upptagits vid många nya klubbar. Då motorflygning under nuvarande förhållanden endast kan bedrivas i mycket begränsad omfattning och då segelflyget icke torde kunna nå önskvärd utveckling utan statsunderstöd, anser styrelsen angeläget att staten lämnar fortsatt medverkan.

Kungl. Svenska Aeroklubben hade begärt 306.000 kr.

Jaktflottilj i Norrköping föreslagen.

I den plan för utbyggnad av det svenska luftförsvaret, som chefen för flygvapnet överlämnat till regeringen, ingår bl. a. förslag om att en jaktflottilj måtte förläggas till Norrköping.

Vid regeringens prövning av ärendet har uppstått frågan om icke flottiljen lämpligen borde förläggas till annan plats, men enligt Östergötlands Folkblad har regeringen för sin del fattat beslut om att flottiljen skall förläggas till Norrköping. Vederbörande förvaltningsmyndighet har anbefallts att träffa uppställning om markupp-

låtelse, och proposition i ärendet torde endera dagen överlämnas till riksdagen.

Norrköpings stadsfullmäktige beslöt vid sitt senaste sammanträde godkänna ett mellan drätselkammaren och flygförvaltningen träffat avtal i frågan.

Aeroklubben i Skåne

anordnar tillsammans med KAK en gemensam klubbafon den 8 november i Frimurarordens festsal, Malmö (ingång från Isak Slaktaregatan). Det blir supé, trollkonster av Hector El Neco samt dans — allt för en femma.

A/B Flygplan

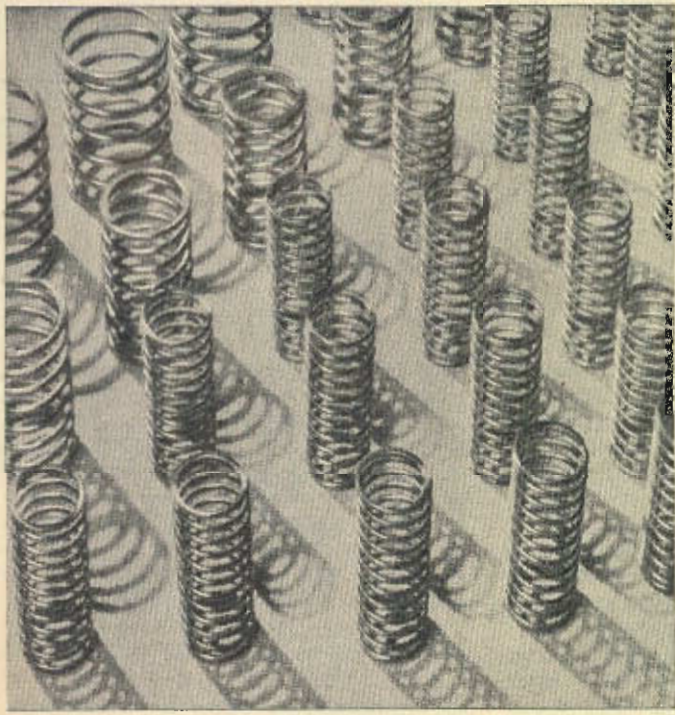
har flyttat hela sin verksamhet i Malmö och Västerås till nya fabriks- och kontorslokaler i *Stockholm*. Adressen är Hällsingegatan 33, tel. växel 23 17 00.

Ny chef för F 6.

Överstelöjtnant *G. Hård* har övertagit chefskapet för Kungl. Västgöta flygflottilj efter överste *J. E. R. Stenbeck*, som utnämnts till chef för Flygkrigshögskolan.

Officiella modellflygregler

ha nu utkommit i ett 16-sidigt häfte från KSAK. Det lilla utmärkta häftet omfattar allmänna tävlingsbestämmelser, klassindelning och regler samt speciella bestämmelser för SM, KSAKs modellflygpokal, Wakefieldtävlingen samt för svenska och internationella rekord. Häftet kostar 10 öre och kan beställas från KSAKs sekretariat, *Malmshällnadsgatan 27*, Stockholm, eller genom de lokala flygklubbarna.



**VENTILFJÄDRAR
FÖR
FLYGMOTORER**

A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN
Fridhemsgatan 43 Stockholm • Tel.: 505045 505042



Kontinentens största specialfabrik

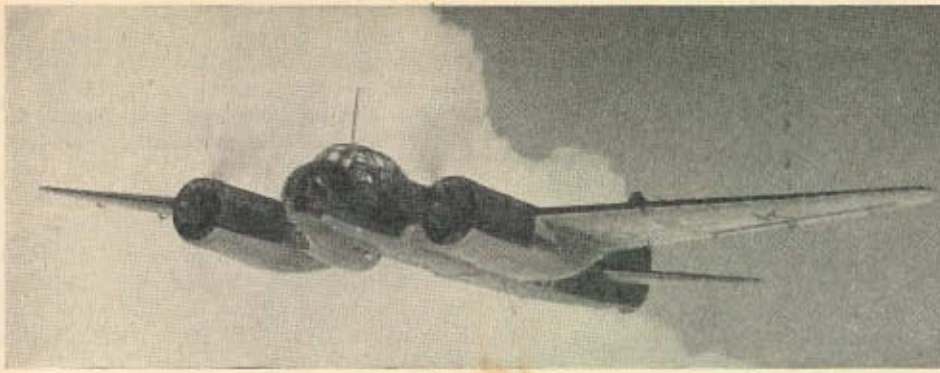
för

FLEXIBLA AXLAR

av obegränsad längd.

- Torsionsfria flexibla axlar för distansstyrning
- Metallslangar
- Bowdenaxlar
- Bowdenspiraler
- Bowdenkablar

GEMO, Berlin N 20, Prinzenallee 25-26



Flygplanet tog masttoppen!

Fullmånen lyste vit och matt över vattnet. Vädret var utmärkt. Engelska kanalen låg livlös och utan minsta rök. Söder om Portsmouth skulle engelska fartyg ligga. Om några minuter skulle denna zon vara nådd. Blott sällan sades något i Ju 88:n. Alla stirrade ned i det dunkla djupet, där mänskenet ebbade ut. Var fanns ett skummande kölvatten, var avspeglade sig fartygskonturer mot vattnets silverreflexer? Denna sextionde flygning mot fienden måste bli något särskilt...

— Där bortåt ligger Portsmouth! Spånarens röst lät nästan överklig. Föraren nickade. I natt var det inte meningen att angripa hamnen. Bombarna voro avsedda för andra mål. I en kurva närmade sig Ju 88:n vattnet. Söka, söka...

Två fartyg smyga efter varandra längs kusten med lägsta fart. Den här gången behöva de inte vara oroliga, ty för sådana där små prämar äro bombarna för goda. Vidare!

Redan efter en kort stund belönas sökandet. Äntligen kommer ett värdigt mål. Planet går ner ännu lägre, och fartygets konturer växa. Det är en stor jagare.

Under den första anflygningen falla de båda bombarna i vattnet vid fartygssidan. På jagaren rör sig ingenting. Det tycks som om den fullständigt överraskats. Ju 88:ns besättning vet nu blott en sak: vid det andra anfallet måste de båda andra bombarna träffa mitt i prick. En sväng tillbaka. På höger sida om planet dyker skuggan av ett fyrorn upp — kärnan är lägre!

Då slå eldboilar från fartygets luftvärnspläser ut kring maskinen — i samma ögonblick lösgöras de båda sista bombarna från kroppen. Just då hålles planet fast liksom av jättenävar, och någonting pressas med oerhörd våldsamt knakande och dånande in i flygkroppen. Splitter brakar genom kabinen. Föraren känner ett hårt slag på vänstra armen, och från vänstra handens fingrar flyter varmt blod liksom även över läpparna från ett sår i ansiktet. På spanaren slår det mot foten, hos ksp-skytten drar en brännande smärta genom läret — åtskilligt med luftvärnssplitter har slagit genom hans överdragskläder och uniform. För några sekunder överröstar det infernaliska brakat till och med motorbullret. Så ligger jagaren bakom oss.

— Fullträffar! konstaterar ksp-skytten, som ser eldfontänen växa fram på jagarens överbyggnad. Han glömmer sina sår.

Det blir ingen tid till att vända tillbaka för att se verkningarna, ty en vit strimma ut utströmmande bränsle fladdrar bakom stabilisatorn. Kompass och radioanläggning äro ur funktion. Endast motorerna arbeta och göra planet till vad det var även före kraschen: starkt, härligt starkt. Besättningen låter ingen uppdykande oro få makt över sina sinnen trots att kabinen är fylld med bensinångor. Männen veta att deras "Gustav" är svårt skadad. Men anade de skadornas omfattning så skulle de knappast vara så fulla av tillförsikt... De märka att planet stiger som förut och att det lyder varje roderrörelse.

Flygningen tillbaka förlöper programenligt. Precis som under sina bästa dagar uppför sig "Gustav" perfekt. Radiotelegrafisten har kommit underfund med orsaken till att apparaten strejkar: släpantennen går inte längre att släppa ut. Men detta bekymrar honom inte, ty den fasta antennen är fullkomligt tillräcklig för den

nödvändiga pejlingen. Dessutom äro besättningens skador inte livsfarliga.

Ju 88:n brummar in över fältflygplatsen. Föraren gör landningen så säkert och elegant som någonsin.

Männen stego ur och tittade närmare på sin fågel. Hålen i kabinen voro inget nytt, men på kroppens undersida gäspade en mansbred rämna som sträckte sig från förarsitsen ända bort till stabilisatorn, med tandade, sönderslitna kanter och lösa plåtar. Kroppens genomskärning hade ändrats från ett "O" till ett upp- och nedvänt "U". De fyra hade inspekterat skadorna bit för bit, fingrat och känt på planets metallsidor. Det tycktes som ett under att detta plan ännu var i stånd att flyga. Det hade ju självklart och säkert som alltid hittills kommit hem!

Det fanns inte ett spant i kroppen som var helt, och likväl hade materialet och konstruktionen satt den tunna metallplåten i stånd att till och med tåla stötarna och spänningarna i landningen.

Förarens förmodanden att en skeppsmäst — osynlig för flygplanbesättningen på grund av luftvärnsartilleriets spårlyjus — hade förorsakat olyckan fick sin bekräftelse då en mekaniker hittade corpus delicti i kroppens bakre del. Det var en masttopp, förr tillhörig en av Hans Majestäts jagare, med den tallriksformade avslutning som är så typisk för mången flaggstång. Den präktiga biten var av gedigen mässing och hårdträ — och stämplad med "Made in Germany"...

En Ju 88 tar en jagares masttopp med sig, erhåller själv skador som varje teori skulle beteckna som förintande men för hem sin besättning med en säkerhet som inte avviker från föregående prestationer. Finns det ett mera övertygande bevis för att flygindustrien verkligen kan sin sak?

Hermann Marten (PK).

Nytt från Östergötlands Modellflygförbund

Östergötlands Modellflygförbund har nu bedrivit sin verksamhet i snart ett år. Under denna korta tid har modellflyget i landskapet gått framåt oerhört. Medlemmarna i de fem klubbarna ha stimulerats av de nya möjligheter som yppat sig i och med förbundets tillblivelse. Tillströmningen av nya medlemmar har varit betydande.

Östgötaserien i modellflyg, i sitt slag den första i Sverige, gav modellflygarna god tävlingsvana. Serien blev även en god propaganda. Varje vecka återkommande referat i dagstidningarna gjorde att intresset valnade på platser där förut ej någon modellflygklubb funnits. På dessa platser lägger ÖMF ned mycket arbete i form av propaganda. Som ett exempel härpå kan nämnas Boxholm, ett litet brukssamhälle i södra Östergötland. Där har ÖMF genom sin t. f. sekr. propagerat för modellflyget. Nu har en klubb bildats där. Den består av ett tjugotal ynglingar i åldern 16—22 år. Alltså ett betydelsefullt tillskott för ÖMF.

En av de många poängerna i förbundets organisation är den gemensamma inköpscentralen. Den har medfört en sänkning på omkring 40 % av omkostnaderna för byggandet av modellflygplan. Vidare kan man fortfarande förse klubbarna med bästa!

Söndagen den 28 sept. höll ÖMF sitt tredje representantsammanträde. Sammanträdet bestod av representanter för landskapets klubbar. Ordförande Sigurd Isacson avtackade förutvarande sekr. Åke Ringh och kassör K. E. Pettersson, Norrköping. Som alla modellflygintresserade veta har Åke Ringh fått ett nytt verksamhetsfält. Alla ÖMF:are sakna honom men önska honom all lycka med arbetet i Västergötland. K. E. Pettersson har av sagt sig sitt uppdrag på grund av militärtjänstgöring. Till ny sekr. valdes K. G. Öhrn, Boxholm. ÖMF:s adress är nu Storgatan 1, Boxholm. Frank Häger, Mjälby, blev ny kassör och materialförvaltare. Ordf. uppläste den resolution till bildandet av Västergötlands Modellflygförbund, som han fått i uppdrag att författa och tillsända konstituerande sammanträdet i Borås. Vidare fastställdes stadgar för utdelande av Förbundets diplom. Sammanträdet beslöt att inbjuda VMF till tävling med konferens i Vadstena den 23 november. Vissa förbundsmedlemmar fingo i uppdrag att konstruera typmodeller i segelklasserna. Östgötaserien i modellflyg 1942 skall uppdelas i två perioder, den första under tiden 1 jan.—1 mars, och den andra 1 sept.—1 nov.

Fågel.

ELEVEN MR. ZING FLYGER SOLO

Av ROBERT J. KERLINGER, chef för flygutbildningen vid Ryan School of Aeronautics, San Diego

Flygeleven, Mr. Zing, äger enligt sin egen mening revolutionerande idéer, vilka på ett ypperligt sätt komplettera den obligatoriska flygutbildningen.

Vi ska följa Mr. Zing på en av hans bravurflygningar. Han har som vanligt nonchalant satt sig i förarsitsen, gjort ett par djupa in- och utandningar, nöjd med det faktum att han är ensam herre i flygplanet och att detta skall lyda hans minsta vink. Han är glad över att läraren inte är med på den här flygningen, ty utan tvivel skulle denne hindra honom från att utveckla hela sin gränslösa skicklighet bland de vita och o, så vackra molnen.

När Mr. Zing ämnar rulla ut till startplatsen drar han energiskt på gasen och undrar varför kärnan inte rör sig — sedan kommer han ihåg att bromsklotsarna fortfarande ligger kvar framför hjulen. Utrullningen är ett mästestycke av okontrollerad muskelverksamhet.

Efter att ha vräkt fram gasreglaget för fullt startar Mr. Zing på ett sätt som är fullkomligt hans eget. Starten påminner om när en bil i våldsamt fart fått ringpunktering och slirar hit och dit. Senare förklarar han dessa roderörelser vara en följd av hans förståeliga vilja att mjuka upp benen.

Mr. Zing vinner höjd genom svängar i stigning — utan att använda sidoroder,

varigenom han återigen klart inser hur onödigt det är med sidoroder i dylika manövrer. Och förresten känns det riktigt skönt att pressas från ena sidan till den andra i sitsen. Genom denna kroppsrörelse förbättras nämligen blodcirkulationen i hans egen sits.

När Mr. Zing nått 1.000 m (detta är utan minsta tvekan rätt — det är höjdmätaren som visar galet) gör han åter några djupandningar, slår sig på den högvälvda bröstkorgen och beslutar sig för att visa en beundrande värld några av de mästerliga manövrerna à la Zing.

På grund av en ovanlig kombinationsförmåga lyckas han samtidigt med de ordinarie figurerna hinna med två ofrivilliga stalls, en d:o viking samt dessutom ett par våldsamma kaningar. Rätt avpassade roderörelser äro egentligen ganska tråkiga jämfört med sådana här överraskande saker! Han älskar vikingar, ty dessa verka så stimulerande på ämnesomsättningen.

Mr. Zing går sedan över till liggande åttor. Resultatet är häpnadsväckande. Åttorna kunna kallas utomordentliga (tycker föraren själv), och han känner på sig att om läraren vore med så skulle dennes hår stå på ände — av ren avundsjuka. Mr Zing antager sin färdighet i att åstadkomma åttor bero på det förhållandet att han efter grundlig träning är i stånd att hastigt rö-

ra spaken åt fyra olika håll på en gång (liksom när man kärnar smör) samtidigt som han gör mycket bestämda utslag med sidorodret, d. v. s. fullt utslag först åt ena sidan och därefter åt den andra.

När det så blir frågan om spin kan nog ingen tävla med Mr. Zing. I stallen före ingång drar han på östligt spaken i magen, varvid nosen kommer att peka upp mot skyn, och i samma veva ger han fullt sidoroder. Han känner att detta är den enda rätta metoden, ty då är han alltid säker på en definitiv, positiv ingång. Efter två varv har han vanligen vaknat upp från sin yrsel, varpå han kör fram spaken i instrumentbrädan... fullt motsatt sidoroder... spaken i magen igen (har fortfarande sidoroderutslag, men det har han glömt). När kärnan då går över att spinna åt andra hållet konstaterar han följande: meningen var ju att hämta sig lite från de två första varven, men då planet *samtidigt* med den lilla vilan hann med två varv i motsatt riktning... ja, så måste man ju anse detta såsom synnerligen tidsbesparande. Alltså tjänade en av Mr. Zings eleganta manövrer två ändamål. Bravo!

Den duktige eleven går ned för landning, och efter tre landningar sammankopplade till en befinner han sig nu åter på parkeringslinjen (tack och lov!). Innan han går till omklädnadsrummet hinner han grubbla en hel del över den besynnerliga omständigheten att flygläraren finner så många fel på hans flygning. Men Mr. Zing tröstar sig snart i medvetandet om att han verkligen gör ifrån sig som en hel karl däruppe bland de vita och o, så oskuldsfulla molnen.

Flygtermer på fem språk. XI

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tysku	Engelska	Franska	Italianska
kanna; kolv	Kolben (m)	piston	piston (m)	pistone (m)
kannbult	Kolbenbolzen (m)	piston pin; gudgeon pin	axe (m) de piston	spinotto (m)
kannring	Kolbenring (m)	piston ring	segment (m)	segmento (m)
kannringsspar	Kolbenringnute (f)	ring groove	raiture (f) de segment	scanalatura (f) del segmento
kapottera; slå runt	sich überschlagen	turn over; nose over; somer-sault	capoter	cappottare
karta	Karte (f)	map	carte (f)	carta (f)
karthållare	Kartenhalter (m)	map carrier	porte-cartes (m)	porta-carte (m)
katapult	Katapult (m); Flugschleuder (f)	catapult	catapulte (f)	catapulta (f)
katapultstart	Katapult-Start (m)	catapult launching	catapultage (m)	lanccio (m) con catapulta
kedjehjul; tandhjul	Zahnrad (n)	sprocket; gear	roue (f) dentée	ruota (f) dentata
klaffar; flaps	Klappen (f)	flaps	volets (m)	alette (f); alettoni (m)
klädsel	Polsterung (f)	upholstery	capitonnage (m)	imbottitura (f)
knackningsbeständigt	Klopffester Brennstoff (m)	anti-knock fuel; anti-detonating fuel	carburant (m) anti-détonant	carburante (m) anti-détonante
bränsle			valeur (f) anti-détonante; degré (m) de résistance à la détonation	valore (m) antidetonante
knackningsvärde	Klopffestigkeit/wert (m)	anti-knock value		
koldioxid; "kolsyra"	Kohlensäure (f)	carbon dioxide; carbonic acid	acide (m) carbonique	anidride (f) carbonica
kompasskompensering	Kompensieren (n) des Kompassen (m)	compensation of the compass	compensation (f) du compas	compensazione (f) della bussola
kompressionsförhållande	Verdichtungsverhältnis (n)	compression ratio	taux (m) de compression	rapporto (m) di compressione
kompressionsring	Kompressionsring (m)	compressing ring	segment (m) d'étanchéité	segmento (m) di tenuta
kompressor	Kompressor (m); Lader (m)	compressor; blower	compresseur (m)	compressore (m)
förkompressor	Vorverdichter (m)	supercharger	dispositif (m) de suralimentation	suralimentatore (m)
"konstflygning"; avancerad fl.	Kunstflug (m)	aerobatics; aerobatic flight	vol (m) acrobatique	volo (m) acrobatico
konstruktion	Entwurf (m); Konstruktion	design	projet (m)	progetto (m)
konstruktör	Konstrukteur (m)	designer	dessinateur (m)	progettista (m)
korda (ving-)	Flügelsehne (f)	chord	profondeur (f) de l'alle	corda (f) alare; profondità (f) dell'ala
kraftutveckling pr liter (bränsle)	Literleistung (f)	power output per litre	puissance (f) au litre	potenza (f) per litro
krupp (flyg-)	Rumpf (m); Rumpfwerk (n)	fuselage; body	fuselage (m)	fusoliera (f)
krängningsmätare	Querneigungsmesser (m)	bank indicator; cross level; clinometer; "bubble"	indicateur (m) de pente transversale	inclinometro (m)
kullager	Kugellager (n)	ball bearing	roulement (m) à billes	cuscinetto (m) a sfera
kuldesinfästning	Kugelanschluss (m)	ball-socket joint	accouplement (m) de rotule	avvitatura (f) a sfera
kulspruta	Maschinengewehr (MG) (n)	machine gun	mitrailleuse (f)	mitragliatrice (f)
"kvaddning"	Bruch (m)	crash; crack-up	casse (f)	rottura (f)
kvickroll	schnelle Rolle (f)	flick roll	tonneau (m) arraché	tonneau (m) rapido

Segelmodellplanet "JUPITER"

från Landskrona

Spännvidd: 1.440 mm
 Längd: 970 mm
 Vingyta: 24 kvdm
 Vingdjup: 160 mm
 Stabilisatoryta: 4 kvdm
 Vingbelastning: 30 g/kvdm
 Kompl vikt: 500 gram
 Sidoförhållande: 1:9
 Stabilisatorns sidoförhållande: 1:6.

BYGGBESKRIVNING.

Kroppen

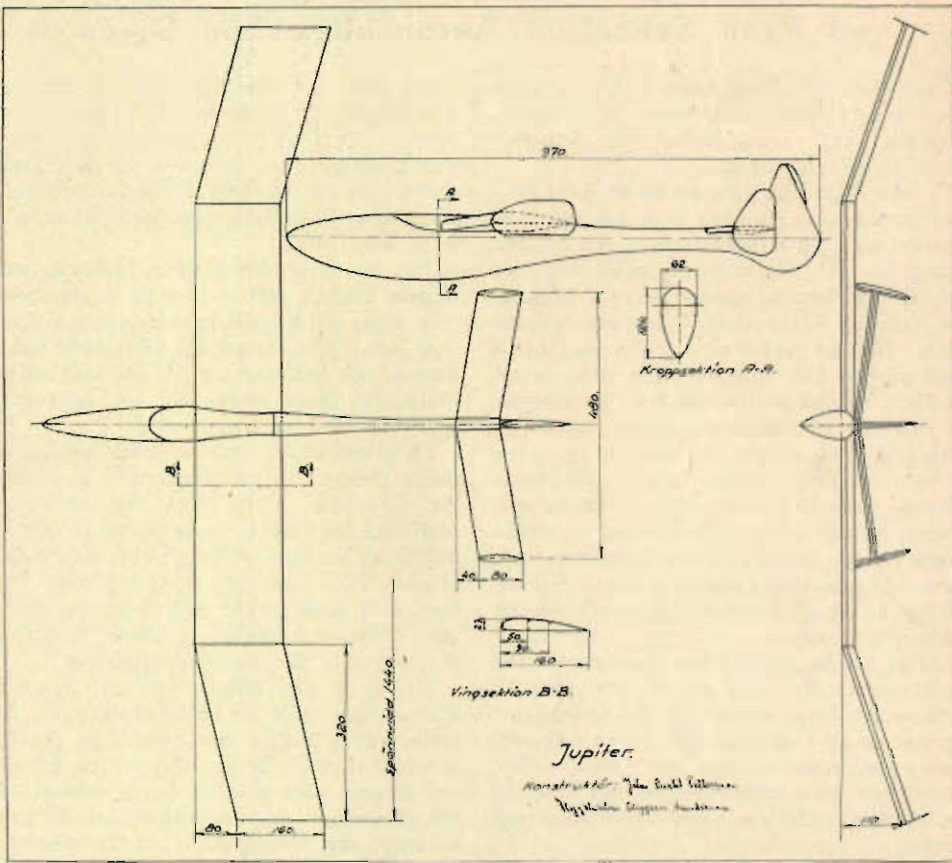
bygges av plywood och klädes med 1 mm balsa. Man kan också kläda kroppen med dubbelt japanpapper, men då måste extra longeronger limmas till i spanten, i annat fall sjunker klädseln in. Nosblocket göres av furu och urholkas.

Material:

10 st. spant, 1 mm plywood, placerade med 80 mm mellanrum;
 3 st. longeronger, 2×5 mm furu;
 3 st. longeronger, 2×2 mm furu.

Vingen.

Spryglarna i vingen äro av 1 mm plywood och placerade med 80 mm mellanrum. Vingprofilen är av egen konstruktion. Vingen har torsionsnäsa av balsa. Denna är 90 mm bred och sträcker sig till huvudbalken på översidan. Spryglarna fällas in en bit i bakkanten. Vid knäckarna ha samtliga balkar försetts med 1 mm fanérförstärkning. Vingspetsarna avslutas med en skiva av 1 mm fanér.



Material:

21 st. spryglar, 1 mm plywood;
 2 st. huvudbalkar 5×5 mm furu;
 1 st. hjälpbalk 2×5 mm furu;
 framkant 5×5 mm furu;
 bakkant 3×10 mm furu.

Stabilisatorn

har både pilform och V-form. Spryglarna ha neutral profil och äro placerade med 40 mm mellanrum. Torsionsnäsa av 1 mm balsa.

Material:

balk 5×5 mm furu;
 framkant 3×5 mm furu;
 bakkant 2×5 mm furu;
 14 st. spryglar, 1 mm plywood.

Fenorna

äro tre, den mellersta är byggd på kroppen och försedd med trimroder av 1 mm fanér. De två andra fenorna ha en ram av 1 mm fanér. De äro placerade vinkelrätt mot stabilisatorn. De få då en liten lutning inåt.

Material:

framkant 5×5 mm furu;
 bakkant 3×5 mm furu;
 13 st. spryglar, 1 mm plywood, placerade med 24 mm mellanrum.

Klädseln.

Kroppen klädes, som redan omtalats, med 1 mm balsa eller dubbelt japanpapper. Vingen klädes med dubbelt japanpapper, först med fibrerna på tvären av vingen och

sedan i längdriktningen. Papperet får icke besprutas efter första klädseln. Stabilisatorn och fenorna klädas också med dubbelt japanpapper. Klädseln dopas sedan tre gånger. Kroppen lackeras fyra gånger och slipas noga mellan varje lackering.

Startkrokarna placeras i knäckarna på vingen.

John Bertil Pettersson.

Eskadermarsch

Tillägnad Linköpingseskadern.

Text: Sigurd Isacson. Musik: Carin Isacson.

Hos Sveriges ungdom en tanke är väckt: att flyga är livet, och därför vi käckt med kärran på armen och glädje i håg till flygfältet vandra i ordnade tåg.

Vår vilja blivit stålsatt av ständig strid från tävlingsbanor och arbetets id. Att vinna en seger är ära för oss, men främst åt vår klubb vi den ägna förstås.

Vårt hjärta och sinne det fröjdas åt det som viljlösa krakar ha kallat för lek. Modellflyget knutit kamratskapets band bland flygningens ungdom i Sveriges land.

På fältet vi flyga tills solen gått ner. Vi följa vår fågel så långt vi den ser på snabba vingar över östgötabygd, tills landningen sker i en björkdunges skygd.



"Jupiter" från Landskrona är en elegant segelmodell, som konstruktören och Flygklubben "Clippern" har all heder av.

Modellflygarna



HAR ORDET

Speciell avdelning för medarbetare i FIB-klubbar och andra modellflygföreningar. —
Redaktörer: Rune Dahlkvist och Lennart Carlsson.

Tips för nya modellflygklubbar

För att medlemmarna i en klubb ska trivas fordras dels att ledningen består av verkliga entusiaster, som har tid och energi att effektivt sköta klubbens angelägenheter, dels att allt arbete inom klubben sker på ett kamratligt sätt. Därigenom kommer medlemmarna att längta till nästa klubbmöte och nästa byggafton.

Gemensamma byggaftonar, kombinerade med *teoretisk undervisning*, är mycket givande. En annan viktig sak är att medlemmarna så ofta som möjligt får tillfälle att jämföra sina egna modeller och deras flygförmåga med kamraternas. En viss dag i veckan kan fastställas för *trimningstävlingar*, då tidtagning ordnas. Finns det inga tidtagarur så försök skrapa ihop pengar till två sådana. Så snart ett tidigare rekord inom klubben slagits så notera genast *nytt klubbrekord* — hurra, hurra! Fäststämning behövs ibland... På så sätt skapas en ständig strävan bland pojkarna att överträffa varandra. Allt emellanåt håller man större tävlingar, till vilka närliggande klubbar inbjuds att delta.

Man bör även anordna *nybörjarkurser* för nya medlemmar, vilka i regel är nybörjare. Sådana kurser lockar till inträde i klubben även av sådana som kanske inte ens funderat på att anmäla sig — ofta på grund av blyghet och rädsla för att "göra bort sig", okunniga som de äro inom detta område.

Samarbete med andra klubbar är av stor betydelse, ty härigenom får man veta hur andra arbetar och vilka resultat de når. Av grannklubbar kan man ofta få goda uppslag som hjälper den egna klubben avsevärt.

Försök redan från första början att få fart på klubbarbetet. Då ser medlemmarna att klubben verkligen är något att hålla sig till. När samtliga medlemmar har minst en modell var så sätter man i gång

Även skal- och replikamodeller

böra byggas av allsidiga modellflygare. Därigenom lär man sig hur de olika flygplantyperna se ut, vilket kan visa sig vara mycket nyttigt. Här nedan en sådan modell — den ser trevlig ut, eller hur?



POKAL-TÄVLINGEN AVGJORD

Sven Johansson, Skövde, vann **MODELLFLYGOPKALEN**. Han hade nämligen med sin modell Nimbus på 99 cm:s spännvidd uppnått en flygtid av inte mindre än 378,1 sekunder eller 6 minuter och 18,1 sekunder. En utmärkt god tid! Vi be att få gratulera herr Johansson till segern!

Tävlingen blev en succé. Inte mindre än 89 modellflygare deltog, spridda över hela landet.

Näst bästa tiden hade Sune Nalin, Långsele, 206 sekunder. Sedan kom alla övriga i tur och ordning och den "sämsta" tiden var 40 sekunder. Ett särskilt omnämmande förtjänar Olle Johansson, Ingelstad, som med sin 75 cm-modell av egen konstruktion presterade tiden 116 sekunder. Bra gjort av en 15-åring!

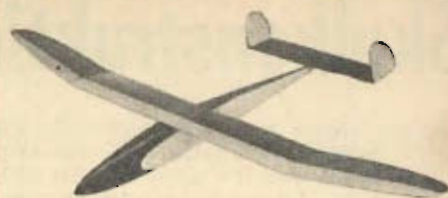
Ja, tack ska ni ha allihop som deltagit! Ni som inte kunde få något pris den här gången behöva inte bli ledsna för det, ty om ingenting särskilt händer så kommer vi att anordna en ny likadan tävling nästa sommar, och då är det kanske er tur att komma i täten!

med klubbmästerskap, erövrar märken samt utmanar andra klubbar och försöker klä dom. Det är livet för en modellflygare!

Fyra FIB-klubbar bilda eget förbund.

För gemensamt anskaffande av byggmaterial, verktyg och ritningar etc. ha fyra av FIB:s modellflygklubbar förhandlingar i gång om bildandet av ett gemensamt litet förbund. Därigenom skulle inköp o. dyl. göras gemensamt för de fyra klubbarna, vilket de var för sig inte skulle kunna göra, så dålig som de mindre modellflygklubbarnas ekonomi är.

De fyra klubbarna äro Kungsörnen i Hälleforsnäs, Svakan i Stenstorp, Silvervingen i Sundsvall och Hökarna i Sprängsviken. Genom ett dylikt förbund komma de fyra att arbeta som en klubb och delge varandra sina förslag och synpunkter. Hoppas att flera FIB-klubbar och övriga mindre modellflygsammanslutningar göra detsamma.



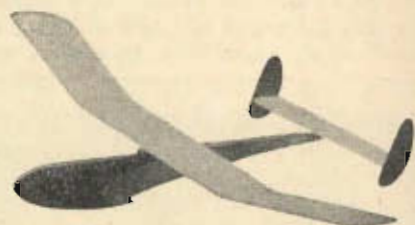
"MONSUN"

Här presenteras en ny svensk segelmodell i klass S 3. Spännvidd 173 cm.

Konstruktör Ch. Birch-Jensen.

"Monsun" är en nyhet för svenskt modellflyg, en volanskapligt beräknad modell som fyller de högsta fordringar.

"Monsun" levereras i kompl. byggsats inneh. prima material, ritn. i full skala, samfl. spryglar tryckta på plywood etc. PRIS KR. 8:75 + porto.



"HANG"

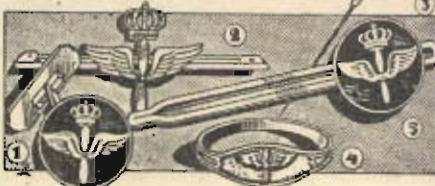
Spännvidd 75 cm.

Lättbyggd! Välkänd! Populär!

Byggsats inneh. ritn., balsa, lim, japanpapper, tryckta flak m. m. PRIS KR. 3:95 + porto

SVEN E. TRUEDSSON, Malmö 9

Allt FÖR FLYGARE OCH FLYGINTRESSERADE



1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 12:75

D:o av förgylld metall. Pr par kr. 5:00

2. Flygbrosch, förgylld. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3:95

3. Flygmärket med kråsnål. Förgylld. Kr. 2:40. D:o utan krona. Kr. 1:85

4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm. Kr. 4:85

D:o förgylld kr. 6:25

5. Slöps hållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2:90

NYHET!

Papestier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i nytt, flott utförande inlagda i trevlig mapp. Pris endast 2:40 kr.

Ovanstående priser äro inek. omsättnings-skatt.

Vår stora katalog med 100-tals artiklar för flygintresserade sändes mot 30 öre i frimärken.

Order över 5 kr. portofritt!

AERO-TJÄNST, Malmö

Skalkonstruktion eller replika?

Denna artikel är inledningen till en ny epok för FLYGTIDNINGENS modellflygavdelning. Läsarna få således härnäst mera att studera och bygga modeller efter. Så ofta plats finnes — och det hoppas vi blir fallet jämt — kommer tidningen att innehålla en ritning av modellplan antingen i skalkonstruktion eller replika. Det är nödvändigt att bygga även icke flygande modeller för att lära sig utseendet hos olika flygplantyper. För att inte tala om hur verkligt trevligt det är!

Vi råda modellflygarna att väldigt noga hålla utkik efter nästa nummer av FLYGTIDNINGEN. Stora förändringar förestå — även sådana som ej nämnas härövan. Vi förutspå överraskningar. Det är nog säkrast att redan nu prenumerera för nästa år...

Som bekant skiljer man mellan skalm modeller och flygande modeller. Vi ska nämna några ord om de förstnämnda, vilka åter blivit populära. Det är inte bara ungdom utan även äldre som här fått en chans att utveckla den omedvetna händighet som

kanske hittills varit dold på grund av att de ej haft något lämpligt objekt.

Replikamodellen göres i allmänhet massiv, varför den inte alls kan flyga. Skalm modeller äro oftast oerhörd rika på detaljer, vilket gör den till en mindre god flygare. Skalmmodellens byggnadsätt överensstämmer i stort sett med originalets.

Om man jämför ritningar och byggsatser hos dessa båda konstruktioner så ska man snart finna vilken stor skillnad det är i utförandet. Även i fråga om material och byggnadsbeskrivning skiljer det sig avsevärt.

Replikamodellerna äro betydligt enklare att bygga. Kroppen förfärdigas av en massiv träklott, på vilken man för över planet's ytterlinjer. Sedan skär man bort allt överflödigt material tills kroppen börjar ta form. Därpå gör man några mallar, vilkas form överensstämmer med de på ritningen utsatta spantens. Nu vidtager finputsningsarbetet, först med grovt och därpå med fint sandpapper, allt under det man kontrollerar med mallarna så att det hela ej får en felaktig form. På samma sätt förfar man vid byggandet av ving-

en och stjärtpartiet. För att få bästa möjliga yta lackerar man planet en eller flera gånger medan man efter varje torkning putsar med fint sandpapper tills alla porer och håligheter i träet fyllts igen. Så målas kärnan, och de olika detaljerna — fönster, luftintag, nummer, nationalitetsbe-teckningar o. s. v. — påmålas. Sedan sammanfogar man delarna till en enhet. Planet är färdigt att beskådas.

Byggandet av s. k. skalm modeller är ej fullt så enkelt, ty här fordras det betydligt mera tänkande och större noggrannhet, emedan alla misstag framträda på den färdiga modellen. Bästa sättet är att bygga kroppen i två halv direkt på ritningen, varvid skevhet undviks. Även vingen bygges på ritningen, likaså fena och stabilisator.

Om bygget av modeller i skalkonstruktion skall jag redogöra närmare i nästa nummer. Det går ju börja bygga replikamodeller så länge...
W. Liedholm.



En ny telegramblankett

har utarbetats av telegrafstyrelsen och AB Aerotransport. Den heter "Lyx 12" och torde bli favoritblanketten för alla flygintresserade. Gratulera med "Lyx 12"!

Billigare flottörer

(Forts. från sid. 14)

tör — vilket senare man dock kan förmoda. Inte heller brevet säger något om den saken. Den enda upplysningen vi få är att plywoodtofflorna väga obetydligt mera än motsvarande av aluminium samt att priset är omkring hälften så högt. Det där sista blir man alltid glad av att höra...

Stor framgång väntas!

Till slut kan det vara lämpligt att återvända till Piper Aircraft och höra vad dess president, Mr. W. T. Piper, har att säga om plywoodflottörernas framtid:

— Naturen erbjuder oräkneliga landningsplatser för sjöplan, och sjöflygningen gör många områden och härliga rekreationsställen tillgängliga, vilka annars ligga utom räckhåll för privatflygaren. Jag väntar mig en kraftig ökning av efterfrågan på lätta sportplan som ett resultat av de billigare flottörernas framträdande.

Bill Bergman

(Forts. från sid. 16)

förtjänst — ehuru han själv vinkar med kalla handen när man för det på tal — att flygvapnets signaltjänst numera börjar komma upp i samma förnämliga klass som flottans. Det är också han som under sin tidigare tjänstgöring vid flygförvaltningen projekterat de utomordentliga mark- och flyg radiostationer för telegrafi och telefoni, som nu användas inom flygvapnet och som torde tillhöra det bästa som i den vägen står att erhålla på den internationella marknaden.

Bill Bergman är alltså fr. o. m. den 1 oktober flygstabens pressofficer, men alltjämt sköter han dessutom stabens signal- och väderleksavdelning, en kombinerad chefsbefattning som gör honom till en av de strängast sysselsatta männen i det här landet. Men det tar han lugnt som allt annat. Han tycks vara född med ett leende i ansiktet, och det försvinner bara då han anser sig ha giltigt anledning att vara allvarig. Men då har säkert någon gjort sig skyldig till någon extra oförläpelig dumhet. Ty det leendet är svårt att rubba.

G. K.

Pressstoppnytt:

Stor modellflygkonferens i Vadstena

Den 22—23 nov. sker i Vadstena en av svenskt modellflygs största händelser hittills, då Östergötlands Modellflygförbund och Västergötlands Modellflygförbund hålla konferens. Därvid skall modellflygets "totalproblem" behandlas, d. v. s. en lösning skall sökas för den fortsatta modellflygutvecklingen. Den 23 äga förbundstävlingar rum.

På grund av konferensens stora betydelse ha alla större klubbar i Götaland inbjudits att deltaga.

Kalle Svansson

(Forts. från sid. 17)

nomi och den tankeklarhet som gjort honom till en av det stockholmska segelflygets mest oumbärliga stöttepelare.

Kalle har officiellt tillhört KSAKs segelflygkommitté sedan årsmötet 1940, men tyvärr har han inte kunnat upptaga sin sekreterarsyssla förrän helt nyligen. Under sin långa militärtjänstgöring vistades han på en ort "någonstans i Sverige", tillräckligt avlägsen för att motivera hans frånvaro från förhandlingsbordet.

Just nu är Kalle intensivt sysselsatt med att organisera Stockholms Segelflygklubb's praktiska bygg- och flygverksamhet. De segelflygare som ännu icke gjort Kalles bekantskap få tillfälle att taga del av hans synpunkter i samband med KSAKs segelflygting den 14 och 15 november, då han kommer att framhålla vikten av att samtliga Sveriges segelflygklubbar bedriva sin verksamhet efter enhetliga linjer, framför allt när det gäller frågor av ekonomisk karaktär. Den punkten står f. n. först på Kalles långa önskelista.
Dérantz.

Vi rekommendera:

Kemikalier - Oljor

Färger - Syror

Bäst och billigast från

A.-B. ALLAN SVENSSON

Kalmö Tel. Namnanrop

Värme- o. Sanitära installationer

A. G. Malmström & Co

Kalkbrottsgatan 26

Tel. 50225 LIMHAMN

Malmö Byggnads- & Snickeriförening

Lönngatan 22 Tel. 22134

Rekommenderar sig med alla slags
BYGGNADSSNICKERIER

Gott arbete o. moderata priser. Kostnadsförslag på begäran

**MATTOR, alla slag
MÖBELTYGER
GARDINER m. m.**

Största urval till fördelaktigaste priser hos

A.-B. Orientaliska Mattaffären

Södergatan 18 MALMÖ Tel. 27058, 16248

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

A.-B. Svenska Metallverken, Västerås: Plåt, tråd, rör, stänger, profiler, skruvar, muttrar m. m. av koppar, mässing, aluminium och lättmetall-legeringar.

A.-B. Erve, Karlavägen 32, Stockholm: Slangar och armatur för flygplan.

A.-B. Kronsdag, Lidköping: Metallsågblad (bågfil-, maskin- och rälssågblad), fiärsar, bandsågblad för trä, bågfilscällningar.

Ernst Johansson, Elektroteknisk Specialfabrik, Kungsgatan 27, Stockholm: "Vic" speciallödkolvar för mekaniska fixarbeten.

Läderutställnings A.-B., Skepparegat. 35, Stockholm: Packningar och andra tekniska lädervaror.

Cross & Co A.-B., Vasagatan 15-17, Stockholm: U. H. U. lim för segel- och modellflygplan.

Lesjöfors A.-B., Lesjöfors: Järn- och stål-tråd samt ställinor.

Myrstedts Matthörna, Kungsgat. 5, Stockholm: Mattor, gardiner och möbelyger.



AMERIKANSKA FLYGTRAFIKSIFFROR för 1940: Under 1938 befordrade det amerikanska trafikflyget i genomsnitt 80.000 passagerare per månad. Motsvarande siffror för 1939 blev 143.000 och för 1940 steg den till 228.000. Detta är en stegring av närmare 59 %. Sammanlagda antalet passagerare för 1939 var 1.717.090 och för 1940 var det 2.727.820 — ökning c:a 1 milj. passagerare på endast ett år. För godsflygtrafiken motsvarade ökningen från 1939 till 1940 inte mindre än 31 %.

Fördelningen mellan de olika flygbolagen av befordrade passagerare blev:

American Airlines	870.930
United Airlines	442.615
Eastern Airlines	376.597
TWA	216.743
CPA	210.197
Northwest	130.400
Braniff	115.410

Flera av de stora flygbolagen räkna för innevarande år med en ökning av passagerarfrekvensen på 5-25 %.

ARGENTINAS TRAFIKFLYG: Enligt officiella uppgifter tillryggalades under första halvåret 1941 sammanlagt 887.200 km på en flygtid av 3.805 timmar. Det argentinska trafikflyget befordrade 25.883 passagerare, 48.700 kg post och 48.715 kg gods. Siffrorna för hela året 1940 voro: 1.556.800 km, 6.350 flygtimmar, 40.700 passagerare, 77.100 kg post och 63.300 kg gods.

Den argentinska regeringen har för utvidgning av lufttrafiken anslagit 647 milj. pesos. Bland annat heter det att ett antal nya flygplatser skola byggas först och främst i provinserna Pampa och Rio Negro.

AMERIKANSKA LÄTTA SPORTPLAN skola till ett antal av 30 levereras till Argentina. Det gäller i huvudsak flygplan av typerna Piper, Aeronca samt av. Luscombe, som i Argentina komma att användas vid flygutbildning.

NY FLYGPLANFABRIK I SPANIEN: Av de på sin tid företagna utskrivningarna för att upprätta en halvstatlig spansk flygplanfabrik har Compania Mercantil de Construcciones Aeronauticas S. A. erhållit anslag. Av flygminister tillsattes nu en kommission som har att ombestyrta alla förberedelser, omorganisera den nuvarande fabriken samt i största möjliga mån utvidga den.

FLYGPLANFABRIK I MEXICO: Den nordamerikanska firman M. L. Thompson hyser planer på att i Mexico uppsätta en flygplanfabrik jämte flygskola för privatförare.

ETT NYTT YTBEHANDLINGSMEDEL för metaller har uppfunnits i USA. Det kallas "Koroplate" och tillverkas nu av B. F. Goodrich Company, som även är uppfinnaren. Den nya "färgen" har till ändamål att skydda metalltytor från kemisk inverkan. Vid tillverkningen av ämnet användes konstpreparatet "Koroseal", som tillhör den kemiska gruppen polyvinylklorider. Det flytande Koroplate kan strykas på med pensel eller sprutas på. Efter fullständig torkning säges detta ämne vara synnerligen motståndskraftigt mot syror samt salt- och alkaliska ångor.

FLYGMOTOROLJA UR VALTRAN: En metod att utvinna förstklassig smörjolja för flygmotorer ur val- och hajtran har utarbetats av Akademin för litteratur och vetenskap i Tokio. Med hjälp från värdstatist. Öc. handel och industri skall inom kort ett bolag sätta i gång en industri för framställning av den nya oljan.

MOTORBRÄNSLE skall inom den närmaste tiden börja tillverkas på Elfenbenskusten i Afrika, meddelas från Vichy. En fabrik skall upprättas på franskt område av franska kolonialministeriet. Hävaran till det nya bränslet får man från de där sänkande oljehaltiga vattenorna.

FINSKA AEROBOLAGET förkannlar t. n. med tyskarna om en ny flyglinje Helsingfors—Reval—Riga—Berlin. Så snart flyglinjen i Reval och Riga äro klara kommer man antagligen att börja trafikera.

FLYGREPORTERBRÄGD: Den finska radioreportern redaktör Hugo Valpas har utfört presentationen att i ett finskt flygplan över Leningrad göra ett radioreportage. Nedan reportern talade hörs lyssnarna tydligt bombmeddelag och efter den från det ryska luftvärdet.

VARLOENS OLJEPRODUKTION uppgick under första halvåret 1941 till 148 milj. fat mot 151 milj. fat under samma period i fjol. För motsvarande 1938 och 1939 nämner den amerikanska statistik ur vilken ovanstående siffror äro hämtade 133 resp. 138 milj. fat.

Vi rekommendera:

A.-B. Järnkonstruktioner

Hälsingborg Tel. 10636 - 16336

Smides- och Mek. Verkstad

Järnkonstruktioner

Elektrisk Svefsning

TRAFIKFLYG I PORTUGISISKA OSTAFRIKA: Under 1940 tillryggalade flygbolaget DETA 863.937 km och befordrade därvid 2.688 passagerare och 41.228 kg gods. För 1939 voro siffrorna 880.280 km, 3.370 passagerare och 45.583 kg gods. Minskningen i frekvensen torde vara tillfällig och bero på tidsläget.

SEGELFLYG I INDIEN: I Brittiska Indien har det aldrig segelflygits förut, men nu är det tydligen meningen att man skall sätta i gång. Medlemmar i Aeronautical Training Institute, Yambaja, ha nyligen byggt ett segelplan, som utställts i Bombay för att propagera för segelflyget. Man ämnar upptaga tillverkning av segelplan och räkna med att kunna göra de första leveranserna i början av nästa år.

FRANSK BENSINMODELLMOTOR: Pierre Méhault och Maurice Faumier i Paris ha konstruerat en liten motor som är avsedd för radiostyrda bensinmodeller. MP-motorn är luftkyld, byggd av lättmetall och arbetar i tvåtakt enligt boxerprincipen. Effekten är 1,5 hk vid 4.000 varv per minut, 1,85 vid 5.000 och 2,25 hk vid 6.000 v/min.

JAKTFALKAR ÄRO ETT NYTT VAPEN i amerikanska armén. De tränas att attackera brevduvor. Då även armén själv använder brevduvor — i Fort Monmouth finns ett brevduvslag med 2.000 duvor — har det blivit generalorder på att brevduvor i tjänstgöring endast få släppas ut under nätterna. Jaktfalken har nämligen den lilla egenheten att han inte jagar i mörker.

Allt I HYGIENISKA ARTIKLAR
SUECIA SJUKVÅRDSMAGASIN
Östergatan 24. Tel. 22031 - 16647, Malmö.
Filia i Lund: Göttinggatan 1. Tel. 1735.
Bäst värde - Billigaste priser.

PEN GAR ATT FÖRTJÄNA!

Börja i god tid före årsskiftet.

Bliv ombud för

FLYGTIDNINGEN,

Sveriges populära flygtskrift.

Till FLYGTIDNINGEN, Malmö.

Undertecknad önskar få sig tillsänt ombudsvillkor och material:

Namn:

Ålder:

Bostad:

Postadress:

EN RACERFLYGARE

- Av Lars Göran Johansson -

Löjtnant George Wilson stod ute på fältet och följde med ögonen ett ensigtsigt lågvingat monoplan som tydligt försökte slå knut på sig själv däruppe i luften. Det var hans broder Charles som flög sin egen konstruktion med 250 hästars motor.

— Inte så illa, mumlade George. Får jag ha hand om brorsan lite till så blir han finfin!

Vrålet från motorn upphörde. Charles gick ner och landade — trepunkt förstås.

Charles' dröm var att konstruera ett racerplan, men därtill behövdes mycket pengar. Han hade tagit sina sista slantar och uttömt alla lånemöjligheter till den här kärran.

— Nåå, brorsan, hur skötte jag mig? frågade han och klev ner från planet.

— Du tar dig, gosse lille, sa George, varpå han äntrade broderns trevliga maskin. Efter starten pressade han planet i så brant stigning som möjligt. Det var så att Charles måste bita sig i läppen ett slag. George slog honom allt på fingrarna — det var en baddare att kunna behärska kärran suveränt.

En flott lyxbil bromsade häftigt upp bakom Charles. Två eleganta herrar stego ur och började stirra på det tumlande planet däruppe.

Charles såg genast att det var Dan Riley och Gerald Coleman, ledarna för en stor flygplanfabrik i Chicago. Fina killar....

Herrarna gingo fram till Charles och frågade honom vem som flög så där fantastiskt bra. Vad var det för flygplantyp förresten? Charles lyste upp som en sol vid den frågan.

— Jo, det är min bror George Wilson, och kärran har jag själv konstruerat.

De fina karlarna tittade stort på varandra. Det där var ju ett utmärkt plan för avancerad flygning.

När George landat blev han inte så litet förvånad över broderns sällskap. Jojo, om dessa herrar godtogo flygplanet så kunde det möjligen komma att tillverkas i deras fabrik — och då kanske Charles' racerplan vore säkrat, åtminstone den ekonomiska sidan av saken, tänkte han.

Efter en länligen grundlig inspektion av planet undrade herrarna om de kunde få ta sig en titt på ritningarna. Jo, så gärna så.

Alla fyra satte sig upp i lyxåket och susade iväg till brödernas ungarlska. När industrimännen ett par timmar senare gävo sig iväg var ett kontrakt underskrivet, och ritningarna hade de med sig. Charles var mer än nöjd, ty han hade fått anställning för att leda arbetet. Alla tiders chans!

Tiden gick, och Charles förtjänade en del pengar så att han på hösten kunde börja bygga sitt racerplan. Varenda ledig stund höll han till vid den nya skapelsen.

För att tillmötesgå en stor del av läsekretsen kommer i mån av utrymme plats att beredas för flyg noveller i FLYGTIDNINGENS spalter. Naturligtvis äro de i huvudsak avsedda för den icke rent flygtekniskt anlagda delen av vår publik.

I början av juli stod "Cigé" klar för den första provflygningen. Den gick lyckligt, och kärran såg ut att vara ett gott arbete.

Den första augusti skulle National Air Races gå av stapeln. Två dagar före tävlingen flög Charles sin Cigé till platsen. Första tävlingsdagen skulle han ställa upp.

Det var ju hans första tävling, varför han blev lite sen i starten. Men sedan blev det åka av. På några meters höjd snodde han runt torn efter torn i de snävaste vertikalsvingar med ena vingen svepande tätt över grässtråna. Varje sväng som Cigé gjorde kom publiken att rysa. Man uppfattade också allmänt att Charles använde sig av en helt ny tävlingsteknik — intressant pojke, den där Charles Wilson!

Till sin egen förvåning märkte Charles att Cigé flög förbi plan efter plan. Nu låg han på tredje plats. De två första maskinerna brummade fram tätt efter varandra, och Charles var ännu ett gott stycke på sladden. Men på raksträckorna tog han in på dem, och i svängarna var han även åtskilligt snabbare. Han knappade in mer och mer, kom allt närmare och närmare de två konkurrenterna. Till slut var han framme vid tvåan, dök under den och gick ledigt om i en sväng. Nu var det bara en kvar att klara av.

Sista varvet! Just i samma ögonblick som ettan passerade mållinjen var Cigé framme och flög om. Men det var för sent. Gary Levis utgick som segrare med Charles ungefär en flygplanlängd efter.

De första som togo emot Charles efter landningen voro George, Dan och Gerald. Och så strömmade förstas journalister och fotografer till i massor.

Stor pristävlan för amatörskribenter!

FLYGTIDNINGEN utlyser härmed en pristävlan för amatörskribenter om den bästa flyg novellen.

Ämnet kan hämtas från alla områden inom flyget, således även från modellflygarnas verksamhet. Novellens längd får ej överstiga två helsidor utrymme med ev. illustration. Tävlingen är endast öppen för amatörer.

Novellerna komma först att bedömas av prisnämnd inom tidningen och där efter av läsarna, varefter medelpoängen avgör placeringen. Illustrationer medföra extra poäng.

Pris utdelas även till de läsare som deltaga i prisbedömningen. Närmare bestämmelser härom kungöras i kommande nummer.

Bliv med i denna intressanta tävling! Många värdefulla belöningar vinka!

— Det var försmädligt att jag skulle förlora de där futtiga sekunderna i starten. På de sekunderna vann Gary. Men vänta bara... i morgon ska jag nog komma iväg i tid!

Nästa dag hade Charles redan hunnit bli känd som en tävlingsflygare att räkna med, och det gissades att striden skulle stå mellan honom och Gary Levis.

Nu faller startflaggan! Under vansinnigt dån rusa de bevingade motorerna iväg och lämna stora dammoln efter sig. Georg sitter på helpänn. Den här gången blev Charles inte försenad i starten. Men Gary är i alla fall före.

Det blir som åskådarna gissat — kampen skall stå mellan Gary och Charles.

I dag har Charles hela publiken med sig. Hans svängar överträffa gårdagens. Nu ligger han endast ett tiotal meter efter Gary. Cigé skall till att gå om. Men vad nu....?

Gary Levis gör en sväng mot Charles. Har han fått snurren? Människomassan håller andan. En kollision är oundviklig... nej, Cigé vrider sig blixtnabbt undan på något mystiskt sätt och klarar sig. Puhhh!

Georg flamar i vrede där han sitter. Han rusar upp på bänken, knyter nävarna och slungar svordomar mot den råde busen däruppe. Fullt uppror bland åskådarna. Man visslar och skriker: Heja, Charles! Ner med Gary! Heja, Charles!

Charles har tagit initiativet på allvar. Nu krånglar han sig förbi under en sväng. Heja...! Åååh... Bravo! På raksträckan drar han ifrån... Fantastiskt! Och så över mållinjen.

Charles och Cigé ha segrat. Han drar av för att gå ner och landa.

Se opp! Gary kommer på skärande kurs!

Charles vräker sig på spaken för att gå fri från den vansinnige medtävlaren. Full gas! Det var på håret... Hur han kom undan vet han inte själv.

Alla äro på det klara med att Gary vill ramma Cigé och inte släppa segraren med livet i behåll. De båda flygplanen befinna sig mitt över publiken. Charles drar sig åt sidan. Det duger inte att utsätta folkmassan för följderna av denna galenskap. Idiot!

Över en stor äng fortsätter jakten.

Plötsligt få de kämpande sällskap i luften. Ett jaktflygplan kommer rakt emot dem! Går det inte på annat sätt så måste man ta till våld, tydligen.

Gary blir förvirrad, han försöker smita undan genom en vertikalsväng, vilken emellertid i brådskan blir alltför snäv och okontrollerad. Hans känsliga kärva tål inte manövern — den klipper till och viker sig utåt... går i spin... han binner inte ta upp utan i nästa ögonblick är kärnan en hög förvirrad skrot.

— Han blev tokig, så det där var nog bäst för honom, tyckte publiken.

N. G. Johansson DAMFRISERSALONG

Tel. 13340 Stortorget - Malmö

Allt inom yrket förstklassigt och väl.

Medlem i Malmö Coiffeurclub och Svenska Frisöröreningen

Allt i Trycksaker & Klichéer
hän Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget
Norra Vallg. 15, Malmö Tel. 215 60 - 219 60

Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

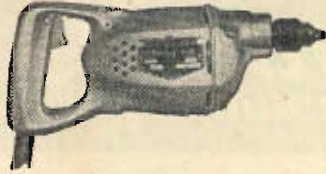
JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 20957
22420

Östergatan 18
M A L M Ö

Luftgevär,

luftpistoler
& ammunition.



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm MALMÖ Göteborg

A/B A. Linnérs Rörledningsaffär

Hermansgatan 8

Telefon 92628 - 74368

GAS, VATTEN,
AVLOPP, VÄRME

Såväl nybyggnads- som reparationsarbeten

Carborundum & Aloxite

Slipskivar, skurstenar & brynen.

VICTOR

Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & moskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ



GOODRICH

automobil- och flygplansdäck

Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska
reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr.
aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIKIEBOLAGET

MALMÖ Tel. Växel 71120



SAMARBETET MARKTRUPPER-FLYGARE i England har under kriget visat sig böra förstärkas. Brittiska marinen har i många år haft egna luftstridskrafter (Fleet Air Arm), och har dessutom fått hjälp från Royal Air Force's kustkommando (Coastal Command), som marinen för övrigt länge försökt få sig underställt. Armén däremot har endast haft till förfogande för samarbete ett antal av Army Cooperation Squadrons, vilka blott äro utrustade med flygplan för närspaning, artillerieldledning o. d. Vid behov av maskiner för fjärrspaning och angreppsoperationer måste armén begära assistens från RAF. Krigshändelser under 1940 visade emellertid att armén behövde ett vida effektivare bistånd från flygvapnet, och därför upprättades i december ett speciellt kommando för samarbete med armén (Army Cooperation Command), som skulle ge armén den nödvändiga hjälpen från luften. Arméns krav förde till att man i juni i år begärde ett särskilt luftvapen för samarbete med marktrupperna, vilket åstadkoms på så sätt att Army Cooperation Command betydligt utvidgades. Detta kommando, som ledes av luftmarskalk Sir Arthur Barratt, omfattar f. n. två avdelningar, av vilka den ena håller på med forsknings- och försöksarbete, medan den andra omfattar aktiva stridsenheter som stå till marktruppernas förfogande. Dessa enheter ha bl. a. bombplan. Av störtbombplan finnes den engelska Blackburn "Skua" samt den amerikanska Curtiss SBC-4 "Helldiver". Dessutom ha beställts två andra typer från USA, nämligen Brewster "Bermuda" (amerikansk typbeteckning SB2A-1) och Vultee "Vengeance". Det torde företrädesvis bli den sistnämnda typen som skall användas vid det nyupprättade kommandot.

GLIDPLAN FÖR TRUPPTRANSPORT byggs nu i USA. I flera månader ha försök gjorts att bogsera upp till fem glidflygplan efter en transportmaskin, och försöken ha slagit så väl ut att militärflyget beställt glidplan av 30 olika typer för fortsatta prov. Alla de beställda glidplanen måste kunna medföra 15 man. Samtidigt har ett antal flygare kommenterats till tjänst vid segelflygskolor, där de skola utbildas till förare av transportglidplanen.

LUFTRUMMET ÖVER USA har uppdelats i två olika "rum". Gränsen är 5.200 m (17.000 fot). Under denna höjd få alla civila och militära plan hålla till, men över densamma få bara militärplan flyga.

FÖRENTA STATERNAS FLYGBUDGET omfattar för det finansår som började den 1 juli 5 miljarder dollar för krigsministeriets vidkommande, vilket är omkring hälften av ministeriets hela budget. Marinministeriets budget för flygningen gar upp till c:a 1 miljard dollar. Bland de olika posterna märkes en på 45.000.000 dollar till anskaffning av omkring 3.000 sparrballonger, vilka äro avsedda för användning vid lufttrivsvaret på Hawaii, Filippinerna, Island och Grönland.

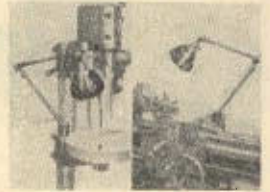
KURIRFLYGTRAFIK har inrättats mellan Frankrike och Somaliland. Det franska flygbolaget Air France har fått den viktiga uppgiften att upprätthålla förbindelsen med de franska koloniråderna i Franska Somaliland, närmare bestämt Djibouti, på franska ostkusten. Bolaget har för detta ändamål fått till sitt förfogande fyra "avväpnade" tvåmotoriga bombplan Amiot 370. Sträckan flyges med mellanlandning i Tunis, varpå resten — 5.500 km — avverkas utan mellanlandning. Planen medföra en last av 1.000 kg.

FLYGPLANFABRIKEN CAUDRON i Frankrike har nyligen börjat bygga segelflygplan, typ Caudron C.800. Detta nya franska segelplan är tvåsitsigt, högvingat och halvt fribärande.

EN NY BOMBPLANTYP har konstruerats av den italienska fabriken Savoia-Marchetti. Planet har fått beteckningen SM-84. Det liknar tidigare SM-typer. Kropp av stålör och vingar av trä. Det tremotoriga, lågvingade monoplanet har dubbla fenor-sidoroder. Dess defensiva beväpning utgöres av två kulspjutetorn, det ena ovanpå kroppen bakom förarplatsen och det andra på kroppens undersida ungefär mitt emellan vingens bakkant och stabilisatorns framkant. Motorerna äro luftkylda 14-cyl. dubbelradiga stjärnmotorer Piaggio P XI på vardera 1.000 hk. Data: Tomvikt 8.400 kg, flygvikt 12.600 kg. Maxhastighet 475 km/tim. Stigtid till 4.000 m är 13 min. Teor. flygsträcka 8.000 km. — Förutom denna tremotoriga typ håller man på att bygga en bombare, som skall förses med två motorer på vardera 1.500 hk. Möjligen blir typbeteckningen SM-84 B.

Vi rekommendera:

"Tubi"-lampan



Ställbar, Sparer ögonen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ



Gummistämplor, Tvättäktade färger, Metallstämplor, Oljefärger, Stålstämplor, Lackfärger, Meallstämplor, Plomber, Paginer-maskiner, El. Brännjärn.

NYA STÄMPELFABRIKEN

St. Nygatan 32 MALMÖ Tel. 24004, 15454

- Mångårig leverantör till armén och flygvapnet. -

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar = moderniseringar = reparationer

Införda offert!

Tel. 17715 Frisögatan 6, Malmö Tel. 75610 växel

Bliv medlem

i

SOLIDAR

Bofors kvalitetsstål

C. E. Johanssons

precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.

MALMÖ

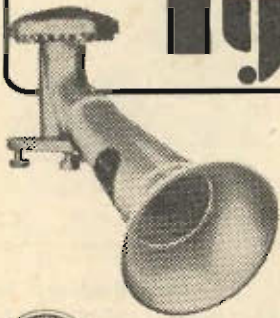
Cykelstället "Tubi"



Undvik ekamfilade husfasader. Skapa ordning i cykelparkeringen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ

"Tyfon"



**flyglarms-
apparater**



Inreg.
varumärke.

drivas med
komprimerad luft
eller också för hand

BEGÄR PROSPEKT!

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AKTIEBOLAG

Malmö

Läs

Hemmets
Veckotidning

den stora

FAMILJETIDNINGEN

till endast 30 öre



KONSTRUKTION
TILLVERKNING
REPARATION *



SVENSKA AEROPLAN A.-B. + LINKÖPING-TROLLHÄTTAN