

# FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 4 NR 10  
Oktober 1942

*Läs:*

**Svenska höjdflygningar  
med segelflygplan**

**Framtidens privatflyg  
Lancaster och Fw 190 röntgas  
Svensk modelldieselmotor?  
Flygtur på stabilisator  
USA-mormor flyger eget plan**

**Amerikansk masstillverkning  
av goda hjälphangarfartyg**

*Danny Fowlie flyger helst på rygg  
med sin Cub. Se närmare sid. 4*



# FLYG TIDNINGEN

10/42

MALMÖ

**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.

Modellflygredaktör: Ulf Hallvig.

## Den statliga utredningen om sportflyget

Den statliga kommitté som Kungl. Maj:t tillsatt för civilflygets ordnande torde vid det här laget ganska väl känna till de olika flygklubbarna runt om i landet efter den studieresa som kommittén företog under första veckan av september månad. Denna studieresa torde ha givit kommittén en god inblick i klubbarnas utbildningsförhållanden, deras resurser och möjligheter för vidare utveckling. Det icke minst viktiga är att kommitténs ledamöter fått taga del av de olika klubbarnas synpunkter och önskemål beträffande sportflygets framtida gestaltning. Dessa synpunkter ha kanske i många fall gällt spörsmål inom den egna bygden och önskemålen därigenom varit lokalfärgade, men då resan gått över de största flygklubbarna, torde det samlade resultatet ha varit lärorikt och impulsivgivande för utredningsarbetet.

Vid besöket hos Aeroklubben i Skåne, den sista klubben på studiefärden, poängterade kommitténs ordförande just nyttan av att utredningsmännen på ort och ställe fått taga del av klubbarnas praktiska verksamhet och allmänna synpunkter i de olika flygfrågorna. Klubbarna å sin sida äro utredningsmännen tack skyldiga för deras initiativ och besvär med en dylik riksresa och ha väl nu för första gången fått ett tillfälle att komma i direkt kontakt med de män som tillvarataga deras intressen och slutligen utforma de olika frågorna till en för hela Sverige lämplig framtida sportflygverksamhet.

Under besöken hos de olika klubbarna fingo dessa tillfälle att ingående dryfta utbildningsförhållandena och även diskutera de ur klubbarnas synpunkt huvudsakliga västlinjerna för sportflygets ordnande.

Vad då den administrativa organisationen beträffar får man förmoda att utredningen kommer att taga vägledning av den av KSAK tidigare appskisserade distriktsindelningen såsom varande en naturlig utgångspunkt för en gruppering av de olika flygklubbarna inom samma landsända och utgörande ett organ för de samlade intressena inom motor-, segel- och modellflyget.

De distriktsstyrelser, som sålunda komma att tillsättas här och var i landet, få troföga utökade befogenheter och bli ett instrument för statens kontrollerande och ekonomiskt bidragande verksamhet.

Även om denna del av utredningen är av vital betydelse knytes dock huvudintresset till frågan om den ekonomiska uppläggningsprinciperna för finansieringen av sportflyget. De principer som härvidlag tillämpas böra vara så utformade att de ständigt anpassa sig efter de växande krav som den snabba utvecklingen medför och i övrigt så avpassade att de trygga de befintliga och kommande flygklubbarnas bestånd och samtidigt möjliggöra en allsidig utbildning av den enskilde klubbmedlemmen till en kostnad för honom som blir överkomlig.

För att nå detta mål kan man givetvis gå fram efter olika linjer. Det mest troliga är att de principer som hittills tillämpats beträffande statsanslag vid flygplanköp, premier för den enskilde medlemmen etc., komma att bibehållas och förstöras. Man hoppas även att staten ekonomiskt kommer att bidra vid uppfordrandet av hangarer och möjliggöra för klubbarna att erhålla ändamålsenliga flygfält samt i övrigt ekonomiskt bispringa klubbarna i alla frågor som röra kapitalinvesteringar. På så sätt skulle klubbarna endast få bära de löpande kostnaderna för den praktiska verksamheten.

En ytterligare vital fråga för klubbarna är försäkringsförhållandena för såväl materiel som personal. På denna punkt äro säkerligen meningarna delade hur ett stöd bäst skall kunna gagna klubbarna. Oavsett vilken väg man väljer härvidlag är det ur alla synpunkter nödvändigt att klubbarna avlastas detta tvång, som hittills varit ytterst ekonomiskt betungande.

Efter kommitténs nu avslutade besök är det med full tillförsikt som landets flygklubbar se fram emot det kommande resultatet av utredningsmännens arbete, och det är med full visshet om att de behandlade frågorna komma att finna en tillfredsställande lösning. Kommitténs sammansättning borgar även för att de olika problemen nog genomdiskuteras och att en lösning finnes, som tillfredsställer såväl klubbarna som de statliga intressen vilka kunna läggas på denna ungdomsverksamhet.

## ALLA LUFTBEVAKARE

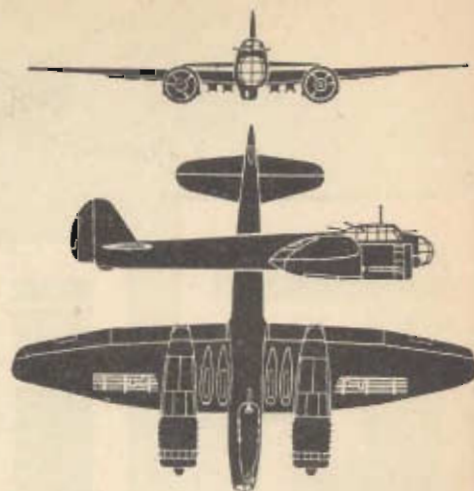
måste utan hjälp av flygplanbok kunna fastställa typerna hos samtliga inom svenska flygvapnet förekommande krigsflygplan samt de viktigaste typerna hos Luftwaffe och RAF. Med hjälp av flygplanbok skall en luftbevakare kunna identifiera samtliga engelska, tyska och svenska krigsflygplan som äro kända av myndigheterna och oavsett om de äro landplan, sjöplan eller flygbåtar. Utan dessa kunskaper är luftbevakningen till ingen nytta.

### Endast 90 öre

kostar FLYGTIDNINGEN fr. o. m. nov. till årets slut. Helår 5 kronor.

Sätt in beloppet i dag på postgiro 147660.

Ombud antagas — begär ombudsvillkor!



Vad är detta för flygplan?

Inte heller silhuetten i förra numret tycktes vara alltför svårgissad, ty resultatet är inte så illa. Rätta svaret var *Breda 85*, Italien. De som för sin duktighets skull få hämta FT för i år på posten heta: 1) *Olle Larzén*, Göteborg, 2) *E. Erik Olsson*, Kärvsåsen, 3) *Lennart Gustafson*, Norrtälje.

Och så på den här typen! Svar senast den 15 oktober. Märk kuvertet "Silhuetttävling". Samma pris som sist.

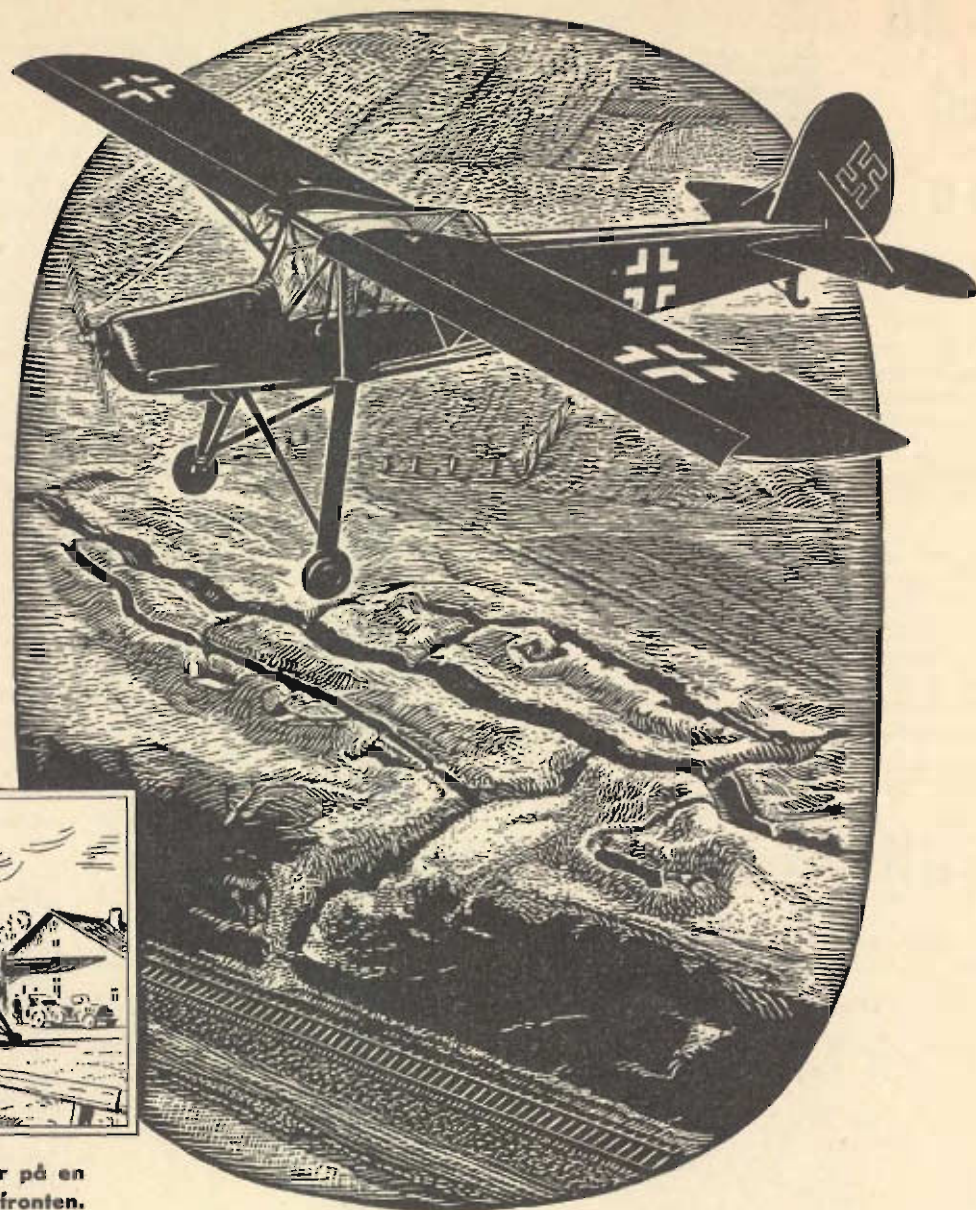
## Det Kongl. Danske Aeronautiske Selskab

har som gåva av direktör Osvold Arnulf-Olsson, Göteborg, erhållit en ståtlig pokal, "Göta-Pokalen", om vilken den danska „Svæveflyver Unionen" tävlar för första gången i år. Pokalen är utförd efter en teckning av Sigvard Bernadotte hos Georg Jensens Silversmedja i Köpenhamn. Liknande vandringspris har tidigare av samme givare ställts till förfogande för Kungl. Svenska Aeroklubben, nämligen "Allebergs-Pokalen" och Aeroklubben i Finland "Göteborgs-Pokalen".

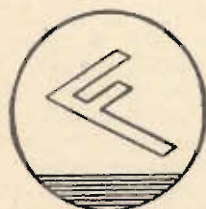
För medlemmarna i följande flygklubbar ingår under 1942 prenumeration på FLYGTIDNINGEN i årsavgiften:

Aeroklubben i Skåne  
Borlänge-Domnarvets Flygklubb  
Eskilstuna Flygklubb  
Eslövs Flygklubb  
Pala Flygklubb  
Gävlebygdens Flygklubb  
Kockums Segelflygklubb, Malmö  
Kristianstads FFKs Modellflygsekt.  
Lidköpings Flygskola  
Linköpings Segelflygklubb  
Luleå Flygklubb  
Malungs Flygklubb  
Stäcksjöns Segelflygklubb  
Sundsvalls Flygsällskap  
RIBs MFK "Svalan", Eksjö  
Svedala Segelflygklubb  
Tekn. Högskolans Flygklubb, Sthlm  
Varbergs Flygklubb  
Västerås Flygklubb

Blir medlem i någon av dessa klubbar så får Ni FLYGTIDNINGEN varje månad!



Fieseler "Storch" landar på en bygata vid Östfronten.

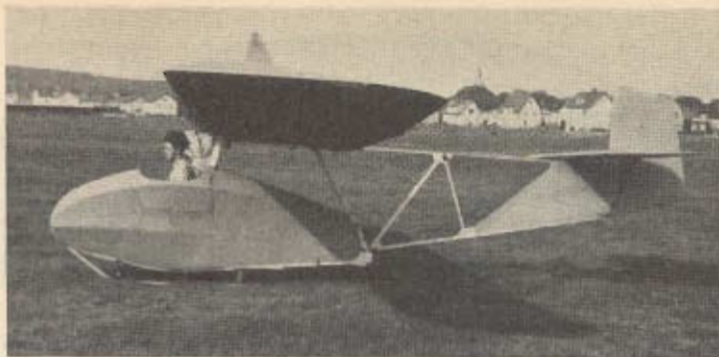


Den enastående rörlighet, som utmärker modern tysk krigföring, fordrar särskilda medel för att vid varje tidpunkt kunna äga noggrann kännedom om stridshändelserna och för att befordra order till de i främsta linjen stridande trupperna.

Den tyska krigsmaktens idealiska förbindelseflygplan, som genom utomordentliga flygegenskaper startar och landar överallt, heter Fieseler "Storch", en skapelse av

**GERHARD FIESELER WERKE** G.M.B.H.  
KASSEL

## SG-38 med "ägg"



Flertalet haverier inträffar under omskolningen från glid- till segelplan, detta beroende på det stora steg som tages, när man från glidplanet går över till övningssegelplanet. För att minska luckan och därmed göra omskolningen lättare och framför allt säkrare, har AB Flygindustri konstruerat en förarinklädnad till SG-38. "Ägget" förbättrar planets prestanda rätt avsevärt, och framför allt kunna eleverna lättare vänja sig vid att flyga med slutna flygkropp. En annan fördel är att eleven förhållandevis tidigt kan göra sitt C-prov och därmed skaffa sig flygtid och luftvana.

AB Flygindustri's "ägg" är uppbyggt på formspant av trä, dukklätt och försett med

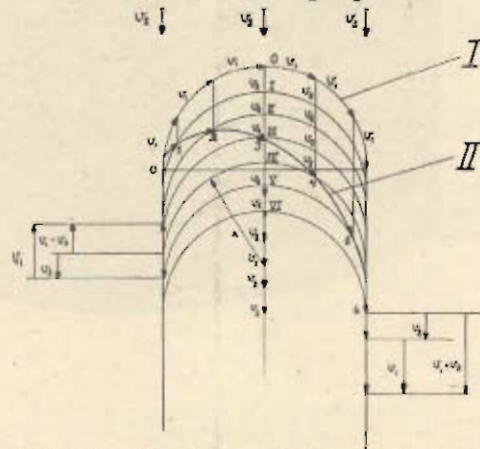
en avtagbar förarhuv i stil med de på övningssegelplanen använda. "Ägget", som är byggt i två halvor, väger endast 8,5 kg och kan monteras på betydligt mindre tid än 10 min. När "ägg" är monterat trimmar man som för 10 kg ökad förarvikt.

Förutom att glidtal och sjunkhastighet förbättrats har "ägg" även andra fördelar. Dels kan man vingglida ett sådant plan, dels blir starthöjden vid vinschstart betydligt förbättrad. Därtill utgör ju "ägg" ett billigt sätt att från ett glidplan erhålla ett enkelt men robust övningssegelplan, varför säkert flera klubbar komma att bli "ägg-ägare" inom en nära framtid.

## Segelflygarnas "stridsäpple"

"Sinbad" har i nr 9 av FLYGTIDNINGEN bejakat frågan huruvida ett segelflygplan måste dyka när det kurvar ned i medvind och motiverar denna sin ståndpunkt sålunda: "Planet måste accelereras, och till detta åtgår effekt, som erhålles genom höjdminskning".

Undertecknad kan inte alls instämma med "Sinbad" utan ser saken på följande sätt. För att förenkla frågeställningen tänker man sig lämpligen ett motorflygplan som flyger med konstant hastighet på konstant höjd i motvind samt att luften därvid är fri från uppvindar, nedvindar eller andra inre rörelser. Därjämte bör man förutsätta att detta flygplan i vindstilla kan utföra en korrekt sväng utan höjdförlust, varvid man lämpligen bortser från centrifugalkraftens inverkan. Om man under dessa förutsättningar låter flygplanet från rak motvind utföra en 180° sväng ned i rak medvind kommer planet att befinna sig på exakt samma höjd som före svängen. Detta är alldeles självklart, enär förutsättningen var att planets hastighet är



Förklaring till skissen: I. Flygplanets bana relativt luften. II. Flygplanets bana relativt marken samt dess hastighet relativt marken i 6 punkter. — (Under den tid planet rört sig sträckan  $v_1$  har luften rört sig sträckan  $v_2$ . Då planet rört sig från 0 till I har luften rört sig från 0 till 1 o. s. v.)  
 $v_1$  = flygplanets hast. relativt luften;  
 $v_2$  = vindens hast. relativt marken;  
 $v_1 - v_2$  = flygplanets hast. relativt marken i motvind;  
 $v_1 + v_2$  = flygplanets hast. relativt marken i medvind.

## Munk byggde segelplan för 200 år sedan

Segelflygning förekom i Ungern redan för 200 år sedan, meddelas från Budapest. I ett arkiv i staden Zornborhegy har man upptäckt handlingar som visa att en munk vid namn Cyprian på 1700-talet själv byggt ett segelplan, med vilket han lyckades hålla sig uppe i luften flera timmar. Cyprian kom emellertid genom sin sport i onåd hos biskopen i Neutra, vilken lät bränna hans plan och ställde honom till ansvar för att han övat "djävulska konstner".

Hm, sa greven...

Jag hoppas slutligen att "Sinbad" avstår från att tillämpa sin teori, så att han inte "viker" planet när han svänger upp i motvind. Det torde inte heller vara möjligt för "Sinbad" att sätta några bättre rekord i löpning genom att springa på rakbana från öster mot väster mot jordens rotation och därvid utnyttja det effektöverskott, som enligt hans teori skulle erhållas.

Per Haps.

## Signaturen "Als":

Angående frågan "måste ett segelflygplan dyka när man kurvar ner i medvind etc." ber undertecknad att få framföra följande:

Antages konstant vindstyrka och vindriktning. Ett fpl i dylik luft befinner sig i ett medium med rätlinjig, oaccelererad rörelse med endast ett vertikalt verkande accelerationsfält (d. v. s. jordaccelerationen). Flygplanets rörelser i horisontalplanet kunna då direkt hänföras till detta medium, luften, och frågan om med- eller motvind bortfaller, eftersom en flygare vid normala flyglägen alltid har "motvind". Flygaren har endast att hålla konstant hastighet i förhållande till luften, och vid en sväng uppstår inga andra accelerationer än centrifugalaccelerationen; detta oberoende om och hur vinden blåser vid jorden.

Däremot kunna under horisontalflygning med svängar på låg höjd en flygares synintryck spela honom vissa fula spratt. Om han från jorden sett flyger i motvind och skall svänga ner i medvind kommer under svängen hans hastighet i förhållande till jorden att öka, och det förhållande kan fresta honom att taga ut detta obefintliga "hastighetsöverskott" i form av stigning eller avdragning av motor, med en vikning till följd.

För att minska denna risk rekommenderas ofta att öka farten före ingång i en dylik sväng. Detta överensstämmer med "Sinbads" erfarenheter, utan att den av honom lämnade förklaringen med acceleration är riktig.

Stigning under en sväng från medvind upp i motvind är nog icke så lyckad, enär det inte är tal om någon retardation. Även i det fallet är "Sinbads" erfarenhet riktig. Man bör vänta med en eventuell stigning till efter svängen; men förklaringen är felaktig.

Als.

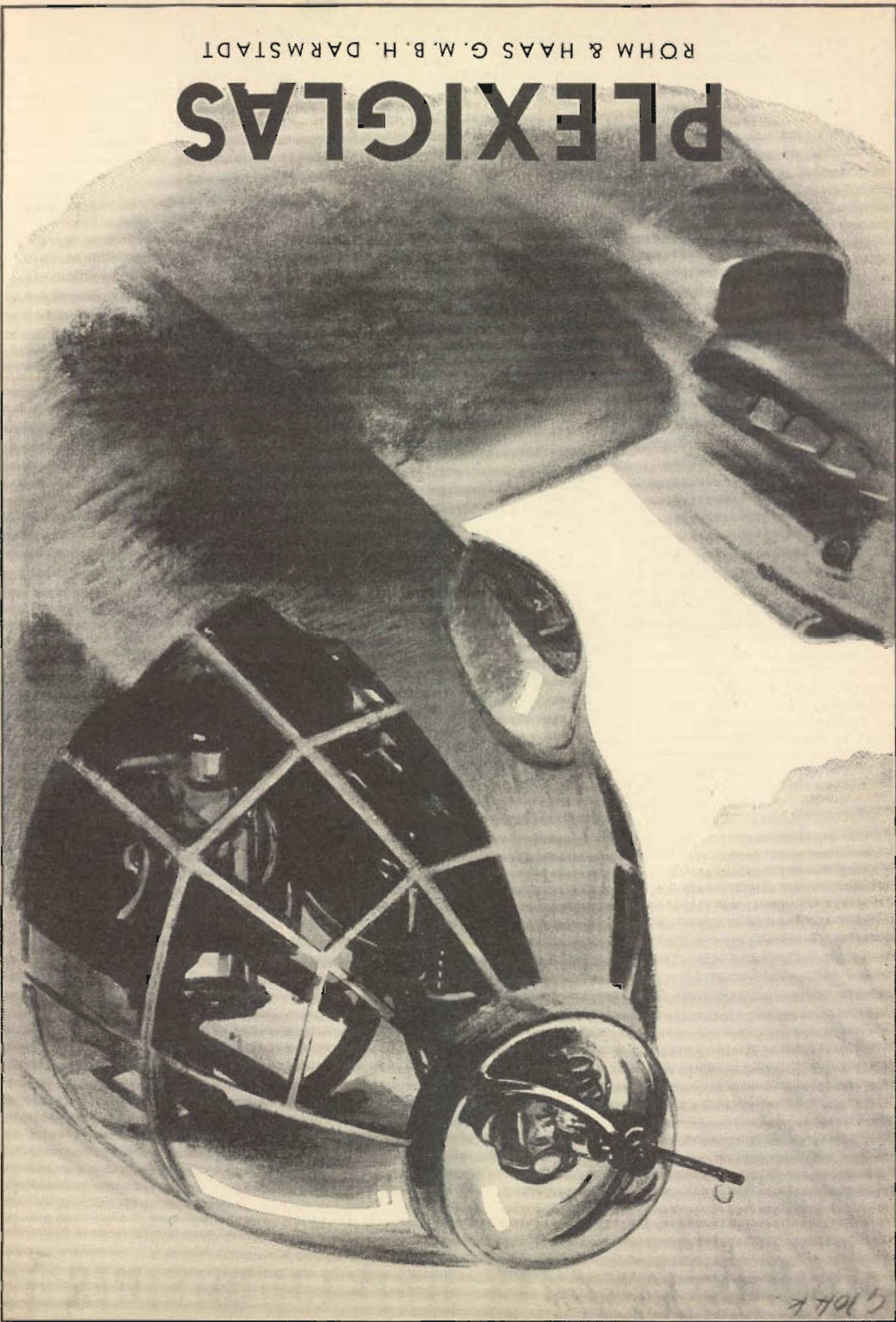
## Mest på rygg med Cub

(Se första sidan!)

Danny Fowle heter en herre i USA som ej frivs riktigt med att flyga sin 65 hästars Cub som vanligt utan helst på rygg. Han är en av Amerikas främsta konstflygare och absolut urstyvast på Cub. Fowle har gjort våldsam succé vid flygdagar i USA, Canada och Cuba. Ett synligt bevis för att han helst har hjulen mot solen är att bokstäverna på flygkroppen placerats uppochned och endast kunna läsas när planet är i detta läge. På bilden kommer Danny på rygg och siktar på repet, vilket han klipper av med fenan för att sedan gå igenom allt vad som finns i fråga om avancerad flygning. En gång gjorde han 56 inverterade loopings i följd som omväxling mot den "vanliga" dieten...

RÖHM & HAAS G. M. B. H. DARMSTADT

# PLEXIGLAS



# Ett statsunderstött svenskt segelflyg

Av *Civilingenjör Karl Svänsson*

"1942 ARS CIVILFLYGUTREDNING" har tillsatts för att utreda frågan om statens förhållande till civilflyget samt under vilka former ett eventuellt statsunderstöd till civilflyget skulle kunna utgå. Detta förhållande har icke förorsakat någon ofentlig diskussion av hithörande problem mellan civilflygets män, ehuru saken vid olika tillfällen dryftats man och man emellan, åtminstone inom segelflygkretsar.

Vilka synpunkter kunna då läggas på frågan om ett statsunderstött segelflyg? Med utgångspunkt från erfarenheterna av arbetet inom Sveriges största segelflygklubb under de senaste åren må följande anföras.

Två diametralt motsatta former för ett statsunderstött svenskt segelflyg kunna tänkas, antingen den form som hittills tillämpats i Sverige eller den som möter i föregångslandet på detta område, Tyskland. Olika mellanformer äro givetvis tänkbara men utelämnas för enkelhetens skull i denna framställning.

Statens understöd till segelflyget i Sverige har hittills varit begränsat till diplom-premier och materielanskaffningsbidrag. Medlen ha utbetalats efter tillstyrkan från flygklubbarnas centralorganisation, KSAK, varigenom garanti erhållits att statens pengar på bästa sätt kommit till användning för avsett ändamål. Dessa förhållanden ha tvingat flygklubbarna att ordna sin verksamhet på ett rationellt och ekonomiskt fördelaktigt sätt. Klubbarnas medlemmar ha var och en måst bidra här till genom att utföra högst väsentliga arbetsprestationer. Enskilda ha bekostat materiel och anordningar för vilkas anskaffning statsanslag icke kunnat erhållas. För skol- och träningsflygningar slutligen ha medlemmarna måst betala relativt höga avgifter, som endast delvis kompenseras av diplom-premierna. Varje segelflygare har sålunda måst göra en verklig insats, dels i form av arbete, dels i form av kontanta utlägg. Härigenom har endast den kunnat bli segelflygare som varit villig att offra något.

Trots den begränsade omfattning som statsanslaget till segelflyget hittills haft har man på flera håll genom ihärdigt arbete och stor offervilja kommit ganska långt på relativt kort tid. För att undanröja de svårigheter för en snabbare utveckling som ännu finnas bör statsmedel i fortsättningen utgå till följande ändamål.

1. *Utbyggnad av flygplatser.*
2. *Materielanskaffning.* Bidrag av statsmedel till exempelvis 80 % bör lämnas för nyinköp av glid- och segelflygplan, fallskärmar, viss meteorologisk utrustning, startanordningar (gummirep, bilar, vinschar, motorflygplan), transportanordningar (transportkärror, transportvagnar, transportbilar) samt för uppförande av vid flygplatserna erforderliga byggnader (hangarer, verkstäder, garage, klubbhus).
3. *Specialutbildning och fortbildning* av ledande personal (gruppchefer, flygin-



Författaren.

- struktörer, bygglidare, materieförvaltare m. fl.).
4. *Diplomprenier samt premier för fortsatt flygträning.*
  5. *Bidrag till flygstarter och återtransporter efter utelandningar helt eller delvis.*
  6. *Anslag till centralorganisationen* som bidrag till administrationskostnader.

Bidrag av statsmedel böra icke utgå för andra ändamål.

Segelflygklubbar som erhålla bidrag för materielanskaffning skola säkerställa ersättningsanskaffning av denna genom regelbundna avskrivningar och genom försäkring av flygplanen. Försäkringarna, som f. n. äro mycket otillfredsställande ur ekonomisk synpunkt, kunna ordnas genom en ömsesidig försäkringsförening inom den nuvarande organisationens ram.

I fråga om byggnader bör underhållsmen ej avskrivningsskyldighet föreskrivas.

Det är av vikt att den fortsatta flygträningen uppmuntras genom premier, som utdelas per år, sedan vissa prestationer utförts (visst antal flygningar med viss flygtid). I annat fall blir hela segelflyget "amputerat" på så sätt att en segelflygare, som fått sin utbildning och premier för A-, B- och C-diplom samt S-certifikat, sedan icke har råd att fortsätta. I samband med att premier för fortsatt flygträning införas kan gärna en sänkning av diplom-premierna företagas. På så sätt blir det billigare att flyga ju längre man kommer i stället för att det såsom nu blir dyrare och dyrare. Det är av värde att veta att den som blivit segelflygare och kan fortsätta med flygningarna under relativt gynnsamma ekonomiska omständigheter, för att komma därhän även ekonomiskt har fått uppoffra sig. En sådan man måste ha den rätta andan och ett verkligt intresse för segelflyget.

Flygstarter samt återtransporter bli ganska dyra och kunna knappast helt bekostas av vederbörande flygare. Erfarenheterna visa att man i övrigt kan kalkylera kostnaderna för såväl glid- som segelflygning på ett fullt affärsmässigt sätt till belopp som bli relativt överkomliga för utövarna av sporten.

Centralorganisationens administrationskostnader kunna endast med stora ekonomiska uppoffringar från flygklubbarnas sida täckas genom avgifter från dessa, varför bidrag av statsmedel bör utgå för ifråga varande ändamål.

Samarbete mellan segelflyget och *Flygvapnet* i huvudsakligen utbildnings- och propagandafrågor bör föreskrivas att äga rum genom centralorganisationen. *Luftfartsmyndighetens* ställning till segelflyget skall vara densamma som nu.

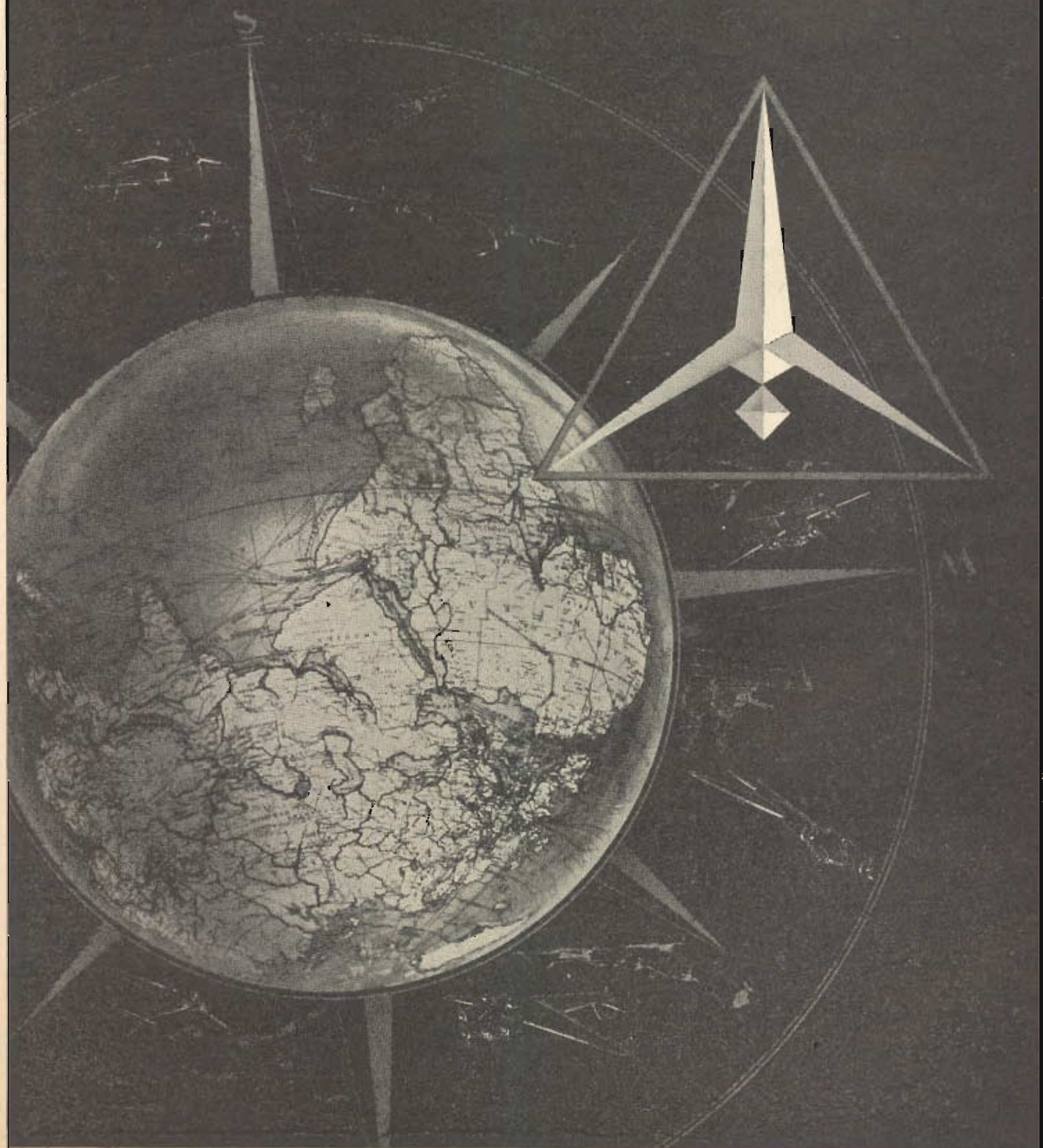
Om man nu tänker sig den andra formen av understöd tillämpad, där statliga myndigheter direkt organisera och kontrollera all segelflygverksamhet och staten betalar alla i samband med utövandet av denna verksamhet uppståande kostnader (instruktörslöner, drivmedel, reparationer och underhåll av flygplan och annan materiel, transportkostnader, m. m., m. m.), kan man räkna med att intresset hos enskilda för att göra frivilliga insatser till segelflygets fromma kommer att svalna högst betydligt, om det inte rent av helt försvinner. Sådana funktionärer som måste avlönas komma att behöva anställas i allt större omfattning. Det arbete som redan nu utföres frivilligt och mot mycket flygsam eller ingen ersättning inom landets flygklubbar motsvarar nämligen åtskilliga årsanställda. Man kan också tänka sig konsekvenserna av att exempelvis alla reparationer av flygplan utföras vid verkstäder, vilka för sådana arbeten betinga sig en ersättning som uppgår till två å tre gånger den kostnad en klubb behöver vidkännas för att själv utföra reparationen. Det skulle icke heller i fråga om andra kostnader komma att förefinnas något intresse för sparsamhet. Totalkostnaden för en viss "årsprestation" inom segelflyget kommer sannolikt att på detta sätt bli minst tre gånger så stor som om den nuvarande formen med föreslagna kompletteringar skulle tillämpas.

Mot detta resonemang kan invändas att utövarna av segelflygsporten givetvis skola åläggas att göra vissa motprestationer i form av arbete. Detta skulle säkerligen under sådana tvungna former, som det här måste bli fråga om, snarare minska än öka rekryteringen. Segelflygningen kommer ju under alla förhållanden att vara en fritidssysselsättning, en hobby, och det är nog inte i svenskens smak att alltför mycket klämbinda sig vid en sådan. I varje fall kommer man icke att kunna tvinga fram någon motsvarighet till det betydande organisations- och planeringsarbete som nu utföres runt om i landet av frivilliga krafter.

Ur segelflygarsynpunkt synes alltså den först skisserade formen för ett statsunderstött svenskt segelflyg vara att föredras. Man får största möjliga utbyte med minsta möjliga kostnad för staten. Man utnyttjar det frivilliga arbetet och kan skapa den rätta segelflygarandan. Man ger segelflyget största möjliga utsikt att fortleva under samma förhållanden som tidigare, med undantag för de ekonomiska, även om statsunderstödet minskas eller helt indrages.

JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A.-G.

# JUNKERS FLUGZEUGE, FLUGMOTOREN UND VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN



## Tyska flygplanfabriker:

## FOCKE-WULF

När de två bremenborna Heinrich Focke och Georg Wulf den 1 januari 1924 startade Focke-Wulf Flugzeugbau AG med ett kapital av 200.000 mark, hade båda två utfört omfattande förarbeten. Focke hade redan år 1909 företagit glidflygningar, och 1910 hade han tillsammans med diplomingenjör Kirchhoff — numera affärsledare för Focke-Achgelis & Co GmbH — byggt en hangar. Senare skapade han i samarbete med Wulf ett flertal monoplan. Efter världskrigets slut funno de båda konstruktörerna varandra igen, det var 1921, och byggde ett lätt monoplan med typbeteckningen A-7. På sensommaren blev flygplanet färdigt. Wulf flög in det, och i december 1922 förklarades det godkänt. Därmed hade grunden lagts för en industri.

Emellertid tycktes inflationstidens stormar tillintetgöra varje förhoppning på vidare framgångar. Trots de föga uppmuntande auspicierna slöt sig ett antal män i Bremen år 1923 samman, villiga att finansiera ett bolag för tillverkning av flygplan. Focke övertog konstruktionsarbetet, och Wulf ledde arbetsstyrkan — fyra man! — samt övervakade provflygningarna.

Från denna pionjärtid berättar Focke följande:

— När vår annons i fackskrifterna kungjorde att vi med ett 75 hästars flygplan ämnade befördra tre passagerare i slutna kabin förutom föraren, då ljud fackvärldens skrattsalvor emot oss. Den högt förtjänte temperamentsfulle major Siegert, inspektör för flyget under världskriget, förklarade oss tämligen oförblommerat på ett brevkort för vansinniga. Svarskortet sände vi honom först ett halvt år senare efter det att den nya maskinen på tre dagars tid klarat av "generalprovet". På detta kort stodo endast prestationerna: "Med fyra personer ombord: höjd 1.600 m och hastighet 135 km/tim."

Detta lilla trafikplan, A-16, som lämnade fabriken den 23 juni, var byggt av trä och högvingat samt försett med en Siemensmotor på endast 75 hk. Redan tre veckor efter färdigställandet var det insatt i regelbunden trafik för Bremer Luftverkehrs räkning. Av denna typ såldes 23 flygplan. Med grundandet av Deutsche Lufthansa, som endast apprätthöll trafik på långa sträckor, blev byggandet av mindre trafikplan överflödigt och inställdes därför.

Misstänksamheten mot de båda bremerpojkarna höll sig lång tid och visade framfötterna vid varje ny flygplantyps utsläppande i marknaden. Fastän de lyckades sälja en del flygplan utsattes de ofta för intriger och finansiella strider, vilka de emellertid klarade av utan främmande hjälp. I själva verket stärktes firman av kampen. På åtta år sågo de åtta flygfirmer gå omkull, men Focke-Wulf höll ut och växte.

Utmärkande för de flygplan som Focke konstruerade vid denna tid var buktig flygkropp, tjock vingprofil, frihjärande enbalkig vinge med snett "avsklippta" spetsar.

Typen S-2 var ett högvingat skolplan med sidsitsar. Även tvåmotoriga skolplan skapades, bl. a. G1-18 och G1-22, som levererades till den tyska trafikflygskolan.

Samtidigt pågingo konstruktionsarbetena med ett stort trafikplan, den högvingade åttasitsiga A-17 "Möwe" med en 420 hk Gnôme-motor och kropp av stålrör. Typen användes av Deutsche Lufthansa på de längre linjerna, och särskilt blevo de förbättrade typerna A-29 och A-38 populära.

"Ankproblemet" intresserade, och 1930 uppstod typen F-19 a "Ente" med 2 st. 80 hk Siemensmotorer. Planets goda flygegenskaper väckte berättigt uppseende. Som bekant utmärktes "ankprincipen" av att höjdrodret placerats i nosen långt framför huvudvingen, vilken dragits tillbaka till planets bakre del. De huvudsakliga fördelarna hos denna konstruktion voro att den var spinsäker (höjdrodret hade större anfallsvinkel och överstegrades långt före huvudvingen — automatisk dykning — upptagning) samt att man efter landning kunde ansätta fulla bromsar utan risk för överslagning.

År 1931 utkom typen "Habicht", betecknad A-20, A-20 a och A-28, en utveckling av A-16, vilket även var fallet med "Sperber" som tog 4 passagerare. A-32 "Busard" var avsedd för 7—8 personer och hade en 310 hk Junkers L. 5-motor. Dessa plan utmärkte sig för synnerligen god driftsekonomi.

Även biplan byggdes, bl. a. postflygplanet W-4 med flottörer och en 480 hk Bristol Jupiter-motor samt sportflygplanet S-24 "Kiebitz" med 60 hk Siemens Sh 13-motor. Det senare planet uppnådde 1929 flera toppnoteringar, däribland världsrekord på 1.600 km slutna bana, en distansflygning Bremen—Biarritz 1.330 km samt ett världsrekord i ryggflygning på 37 minuter med Achgelis som förare. Till utlandet såldes 20 exemplar av detta plan.

Det närmaste målet för firman var nu att trafikplan skulle nå över 200-km/tim-strecket. Därför byggdes det fyrsitsiga högvingade planet A-43 "Falke" med 200 hk Argus As-motor. Maxhastigheten blev 255 km/tim och marschhastigheten 220 km/tim. "Falke" var på sin tid det snabbaste planet inom den europeiska trafikflygningen. Ungefär vid samma tid byggdes A-36, postflygplan med 700 hk motor.

Alltid på språng efter nya uppgifter förvärvade Focke-Wulf 1931 licens på Cierva-autogiros och byggde typen C-19 VI "Don Quixote" och senare typen C-30 "Henschrecke".

År 1932 övertog Focke-Wulf Albatross-Flugzeugwerke i Berlin-Johannisthal, i vars lokaler Albatross-firmans tvåsitsiga sport-, skol- och övningsplan L-101 och W-102 fortsatte att byggas. Professor Focke hade 1931 inom fabriken grundat en egen forskningsanstalt, som man nu har att tacka bl. a. för den framgångsrika helikoptern, och som snart blev något i sitt slag enastående. År 1937 blev denna forskningsavdelning självständig under namnet Foc-



Några av Focke-Wulfs flygplantyper, nämnda i artikeln. Uppifrån räknat: A-7, A-16 B, S-2, F-19 "Ente", A-17 "Möwe", A-43 "Falke", Fw 55 W, Fw 44 "Stieglitz", Fw 56 "Stösser" och Fw 58 "Weibe".

ke-Achgelis & Co GmbH i Delmenhorst vid Bremen.

Focke-Wulf AG ombildades 1936 till bolag "u. n. a." och heter numera Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH. Som Fockes efterträdare övertog diplomingenjör Kurt Tank den tekniska ledningen av fabriken. Det var rätt man på rätt plats i det våldsamma uppsving som den tyska flygningen fick efter återställandet av "rustningsfriheten". Det första planet på hans meritlista var skol- och sportplanet Fw 44 "Stieglitz" med 150 hk Siemens Sh 14 a (Forts. på sid. 26)

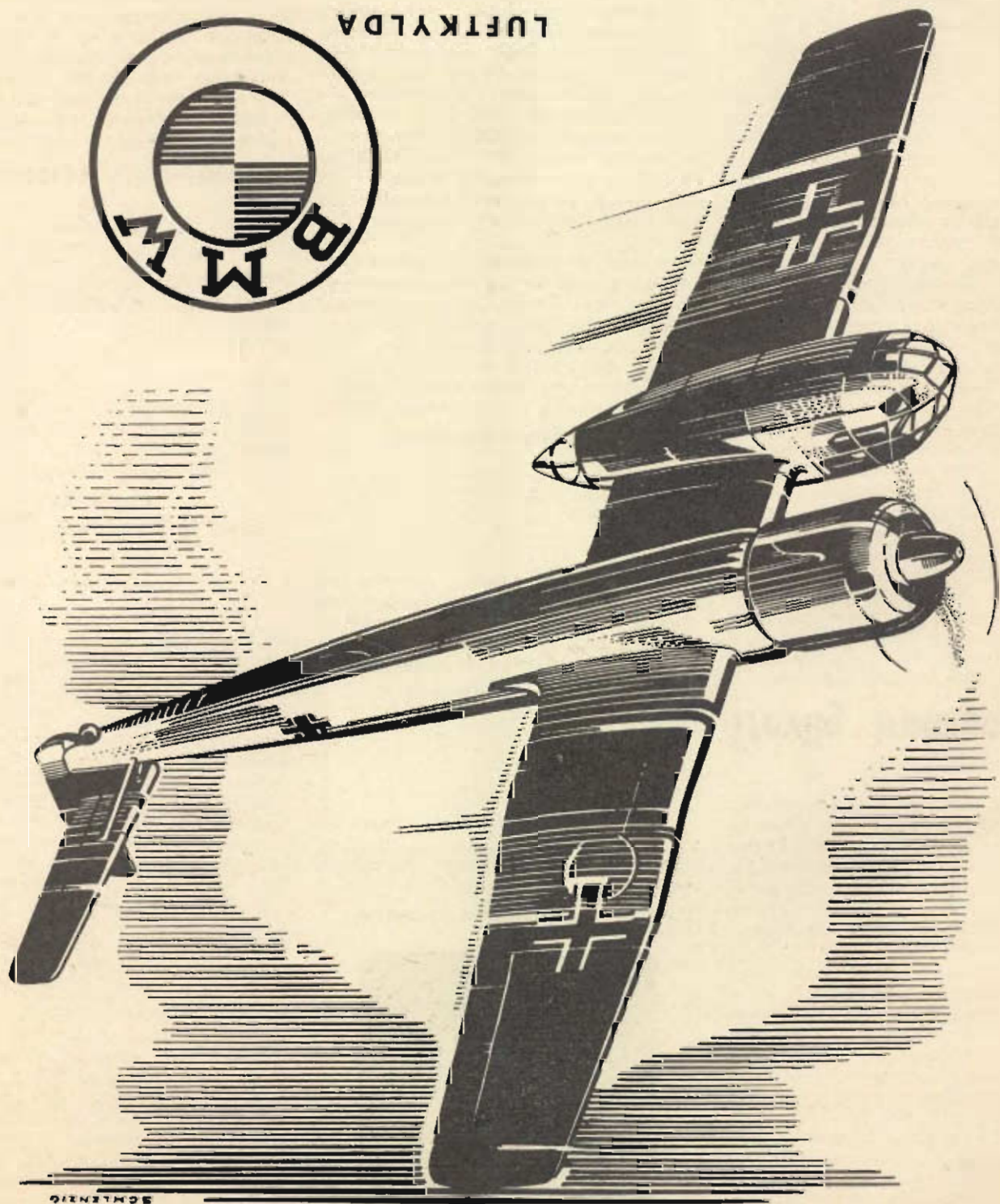


DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I BLOHM & VOSS BV 141

STJÄRNMOTORER

*Höghastighet*

LUFTKYLDA



SCHEINIG

## Segelflygdag i Jönköping blev stor publiksuccé

Under tiden 5—9 september anordnade Jönköpings Flygklubb en stort upplagd flygutställning i Idrottshallen. Klubbens nye ordf. överste R. Armann, talade i sitt invigningsanförande om segelflyget såsom ej endast en härlig sport utan även en gärning i fosterlandets tjänst. Han betonade även att Jönköping har stora möjligheter att bli en flygstad. Det gäller att stå rustad när kriget tar slut...

I samband med utställningen, som rönt stort intresse från allmänhetens sida, hölls söndagen den 6 sept. en flott arrangerad segelflygdag. Höjdpunkterna på det rikhaltiga programmet var avancerad flygning av kapten Åhblom och Stig Fägerblad med två Olympiaplan samt passageraruppstigningar med Sveriges enda Kranich, från Allebergsskolan. Dessutom demonstrerades i stora drag hur glid- och segelflygutbildning tillgår, d. v. s. det gjordes A-start med bilbogsering och B-start efter vinsk med glidplan samt C-start med övningssegelplan Grunau Baby.

En synnerligen lyckad flygdag, som Jönköpings Flygklubb hade all heder av. Mätte den dagen bli inledning till en ny storhetstid för tändsticksstadens flyg!



### Luftfartsinspektören 50 år

Civilingenjör Tord Angström passerade nyligen halvsekelsgränsen och blev därvid föremål för omfattande hyllningar från det svenska flygfolkets sida.

### Finska Aero O/Y

har nyligen köpt ett nytt trafikflygplan. Det är en Junkers Ju 52 med plats för 14 passagerare, avsedd för linjen Helsingfors—Stockholm och inregistrerad OH-LAO och benämnd "Vaasa".

### 69-årig disponent tog glidflygdiplom

Stora ting ha försiggått i Varberg i sommar. Där har nämligen disponent Rudolf Bornebusch, 69 år gammal, börjat glidflyga och klarat proven för A-diplom. Han blev därmed Sveriges och kanske världens äldste aktive glidflygare.

Nu umgås andra flygklubbar med planer att få tag i en eller annan 70-åring, och lära honom samma sak... Man lär så länge man lever, och man blir aldrig för gammal att lära!

### Flygflottiljen vid Kalmar

beräknas vara klar att börja sin verksamhet i dagarna. F 12 började uppsättas 1 juli, och sedan dess ha arbetena vid den nya flygplatsen pågått med amerikansk fart. Flottiljens byggnader ha grupperats kring Törneby gamla herrgård, där mangårdsbyggnaden blivit officersmäss. Chef för F 12 är överstelöjtnant Carlgren.

### Torslanda flygplats

Den första etappen i den stora utbyggnaden av Torslanda flygfält är nu färdig.

1923 var fältet 36 hektar stort. När det sedan tillbyggdes 1933—35 fick det en yta av 63 hektar, och nu blir det vid färdigställandet hela 112 hektar. Den sista siffran kommer dock inte att gälla förrän om ungefär fyra år, då fältet är klart i sin helhet.

Ombyggnaden har planlagts på så sätt, att startbanorna göras klara först. Den s. k. blindflygningsbanan är redan färdig, och stora delar av de övriga banorna äro på god väg. Blindflygningsbanan har en längd av 1.500 m och bredden är 60 m.

Stora områden utvinns genom igenfyllning av den vik, som sticker in mot Torslanda, och detta arbete drivs av Göteborgs hamnstyrelse. Bergknallar, som tidigare karakteriserat utsikten vid Torslanda, försvinner nu helt och hållet.

### 190.000 kr begäras till segelflyget

En besparing på 190.000 kr på anslaget åt privatflyget begär väg- och vattenbyggnadsstyrelsen få använda till understöd åt segelflyget.

Då motorflygning nu kan bedrivas endast i mycket ringa omfattning och då undervisning i segelflygning visat sig äga ett betydande värde för en senare motorflygutbildning, synes det angeläget att staten medverkar till segelflygets fortsatta utveckling.

### Flyget äskar 230 milj. kr.

Flygförvaltningens medelsäskanden för nästa budgetår följer i allt väsentligt de riktlinjer som uppdrogs av riksdagen för försvarets stärkande under en femårsperiod. I enlighet härmed föreslår flygförvaltningen att ytterligare en eskaderstab uppsättes i Göteborg samt att landets territoriella indelning i flygbasområden fullföljes genom att västra flygbasområdena få en begränsad organisation. Under året skola två nya jaktflottiljer uppsättas, F 13 i Norrköping och F 16 i Uppsala. Dessutom skall den nuvarande kadettskolan på Ljungbyhed bilda den nya flygkadettskolan (F 20) i Uppsala. De sammanlagda medelsäskandena uppgå till omkring 230 miljoner, varav till flygmateriel 182 miljoner. Härtill komma ytterligare omkring 60 miljoner på den s. k. kapitalbudgeten för Flygvapnets byggnader och flygfält.

### Trevlig transportvagn

Allebergstävlingarna hade givetvis icke så mycket nytt i segelflygväg att komma med, men en alldeles ny konstruktion visades emellertid. Detta var en transportvagn från AB Flygindustri, Halmstad. Vid konstruerandet av denna vagn (ansvarig konstruktör Sigurd Isacson) ha alla fördomar kastats åt sidan, och den innebär sålunda något ur lastningshänseende helt nytt. Vingarna fästas med remmar till trallor på en travers i taket, och kroppen, som sålunda icke kommer i vagnens mitt, skjutes in i ett styrspar på golvet. Man behöver sålunda inte alls gå inne i vagnen och bära sådana tunga saker som kropp och vingar. Golvet är helt och hållet klätt med bräder, så att man kan gå överallt inne i vagnen, vilket är en stor fördel. Likaså passar vagnen för alla typer av segelplan och är så rymlig att vid exempelvis en tävling lagmanskäpet bekvämt kan få rum med sina sovsäckar i vagnen. Vid långa sträckflygningar är detta av synnerligen stor betydelse. Då vagnen är mycket stabilt byggd och klädd med masonit kan den därtill med fördel användas såsom hangar, detta i synnerhet som den är limmad med vattenfast lim och därför icke tager skada av att stå ute året om.



A.-B. Flygindustris transportvagn. På under bilden kopplingen till bilen.

Det är ekonomiskt att halvsula med

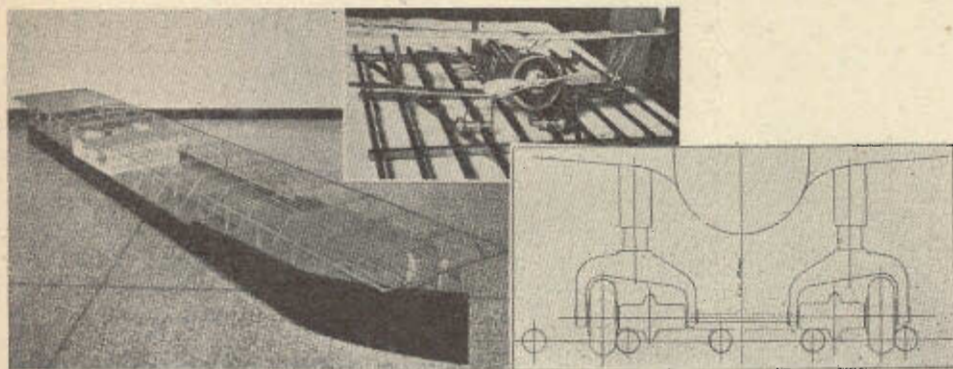
**BERGSHUD**

Beğar därför att få Edra skor sulade med detta slitstarka och smidiga läder, som håller längre.

A.-B. Wilh. Grönvalfs Läderfabrik, Ängelholm.



# Stålrörsdäck förvandlar handelsfartyg till hjälphangarfartyg i U. S. A.



En av de intressantaste projekt som framkommit i USA är att medelst en stålrörskonstruktion få vanliga handelsfartyg ombyggda till hjälphangarfartyg.

Uppfinnarens avsikt var i första hand att få fram landningsmöjligheter för sina egna plan i en trakt där strängt taget inga naturliga landningsmöjligheter funnos. Då han påbörjade försöken var det inte hans mening att utnyttja projektet för hangarfartyg. Uppfinnaren heter John B. Quinn och är flygare i Kalifornien.

Quinn har haft många värdefulla saker att komma med sedan han började sin bana som flygare år 1921. Hans första tanke att på ett enkelt sätt skapa en användbar start- och landningssträcka gick ut på att parallellspänna wire. Senare kom han på idén med stålrör och konstruerade en modell samt visade denna för en vän, anställd vid Civil Aeronautics Administration. Denne fann Quinns idé tilltalande. Detta var ett enkelt sätt att få fram ett landningsfält för kommersiell flygtrafik i centrum av en storstad och värt allt beaktande. En start- och landningsbana, eventuellt uppbyggd ovanpå hustaken! På grund av konstruktionens lätthet och styrkan hos själva de cylindriska stålrören skulle inga större ingenjörproblem behöva uppstå.

Uppmuntrad av detta delgav Quinn sin uppfinning till firmen A. O. Smith, Milwaukee, ett mycket välkänt företag på detta område. Här beräknades spänningsförhållandena och påkänningarna hos själva stålrören och deras uppbärande konstruktion. Kopplingar och sammanfogningar utarbetades av bolagets ingenjörer.

I korta drag består landningsdäcket av 9 tums standard stålrör placerade parallellt på 90 cm avstånd från varandra. Femton rör skulle sålunda utgöra en 14 m bred start- och landningsbana — den ungefärliga bredden hos en ordinär tankbåt eller lastbåt. Quinn anser att detta bör vara tillräckligt för landning. Flera rör kunna emellertid tillfogas alltefter bredden på fartyget. Rörlängden är i allmänhet 6 m.

För att kunna starta med ett flygplan från denna stålrörskonstruktion måste landningsstället omändras en aning. I stället för ett vanligt hjul på vardera sida av landningsstället finnas dubbelhjul, av vilket det ena har större diameter för

landning på marken och det andra mindre diameter. En rulle med samma bredd som rören avskiljer de större och mindre hjulen, och innanför de mindre hjulen finns ytterligare en rulle med samma bredd som den inre.

Genom att välja detta lämpliga mellanrum mellan hjulen träffas rören vid landningen av de två större hjulen eller de två mindre, och flygplanet glider automatiskt ner på rullarna på grund av rundningen både hos hjulen och rören. Naturligtvis kan det inträffa att planet omedelbart landar på rullarna, varvid glidningen på några få centimeter från hjulen till rullarna uteblir. Nämnade glidning är ingenting som skadar planet, då påfrestningarna kunna vara lika stora och kanske större på ett gropigt och nerblött fält. Då planet kommit ner på rullarna tjäna hjulen som flänsar på vardera sidan om röret, vilket gör att planet inte kan bringas ur sin kurs eller komma i ground loop även om däckets lutning 30° eller något mera. Sporrhjulet består av ett vanligt sådant samt en rulle på vardera sidan.

Quinn anser att den största fördelen med hans uppfinning är dess obetydliga tyngd samt lättheten att anskaffa byggnadsmaterialet. En annan ovärderlig förtjänst är att det går synnerligen snabbt och enkelt att montera upp landningsdäcket. Stålrören äro av en typ som framställas av flertalet järnbruk.

Det andra världskriget började med huvudvikten lagd på armén och flyget. Dessa vapenslag dominerade i striderna om Polen, Norge, Holland, Frankrike, Balkanstaterna, Kreta m. m. Flottan engagerades i konvojttjänst.

I och med Japans inträde i kriget ändrades situationen. Anfallet på Pearl Harbour visade betydelsen av flotta och flyg i förening. Operationerna i Malaya och anfallet till lands på Luzon utgör ett ännu tydligare belägg för detta påstående. Det var uppenbart att huvudvikten fortfarande måste ligga på armén, men lika klart var det att intet kunde vinnas utan ett effektivt stöd av flyg och flotta. Därmed sades dock icke att landbaserat flyg skulle spela en underordnad roll. Överlevande på "Repulse" och "Prince of Wales" kunde intyga detta... USAs flygande fästningar sägas visserligen öka sin verksamhet alltmera för varje dag, och med sin

stora aktionsradie nå de långt ut över Stilla havet och Atlanten. Men för skyddet av hundratals små och stora örlogsfartyg samt för konvojering av transportfartyg av olika slag fordras hangarfartyg, påpekas det från amerikanskt håll.

Denna nya fas i kriget har väckt vederbörlig uppmärksamhet, och många försök ha gjorts att lösa det brännande problemet. Hundratals uppfinningar ha patentsökts i USA, och alla ha givetvis trots att de slutgiltigt klivit den gordiska knuten, d. v. s. flygplans landning på skeppsdäck. Det är emellertid Quinns lösning av hangarfartygsfrågan som vunnit det största beaktandet, och många experter, som varit i tillfälle närmare skärskåda den, ha uttryckt sin beundran för denna stålrörskonstruktion.

Uppenbart behöva de allierade hangarfartyg och detta så snart sig göra låter. Om Quinns uppfinning håller vad den lovar torde det också bli tämligen lätt att skapa en stor flotta hjälphangarfartyg för att skydda alla punkter i de oerhört spridda allierade besittningarna över hela världen.

B. K.

## FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

### BILREPARATIONER

ÖSTERSUND: Mårtenssons Bil- & Smidesverkstad Eftr. Tel. 448, 3436.

### BRANDREDSKAP

HALMSTAD: Brissmans Brandredskap, Köpmangatan 31. Tel. 3333.

### FOTOGRAFER

ÖSTERSUND: Lingsells Foto, Prästgatan 24. Tel. ateljén 531, fotomagasin 3531.

### FÄRGER och FERNISSOR

MALMÖ: A.-B. Färgverken, Torngatan 11. Tel. 258 18, 284 44 (Sthlm 52 11 82).

ÖSTERSUND: A.-B. Östersunds Färghandel, Storgatan 19. Tel. 423.

### GLAS och PORSLIN

ÖSTERSUND: Karlssons Glasmagasin Handelsbolag, Storgatan 30. Tel. 11, 148.

### JÄRNHANDLARE

ÖSTERSUND: A.-B. Nya Järnhandeln i Östersund, Prästgatan 36, Tel. 951, 303, 403.

### KORGAR och KORGARBETEN

ÖSTERSUND: C. H. Olausson, Stora Torget. Tel. 14.

### OPTISKA ARTIKLAR

ÖSTERSUND: A.-B. Karl Frikan, Ur- & opt. aff., fotogr. artikl. Storgatan 27. Tel. 249.

### OVANSMÖRJOLJA och APPARATER

MALMÖ-LIMHAMN: C. & S. Clementson (Speedoll, Speedoller). Tel. 516 00, 516 01.

### SKODON

ÖSTERSUND: A.-B. Neumans Sko- & Läderaffär, Storgatan 35. Tel. 149.

### SKRÄDDERIER

ÖSTERSUND: Ol. Olssons Civil- & Militärskrädderi, Storgatan 27. Tel. 111.

### SNICKERI- och TRÄFÖRÄDLINGSALSTER

ÖSTERSUND: Östersunds Träförädling, Köpmangatan 6. Tel. 470.

### STÄLMÖBLER

MALMÖ: D. S. Stålmöbelfabriken S. Jönsson A.-B., Industrigatan 14-18. Tel. 175 72, 241 45.

### TVÄTT- och STRYKNING

ÖSTERSUND: Svenssons Tvätt- & Stryknäring, Storgatan 6. Tel. 1118.

## PREA-Sprutpistoler



äro synnerligen uppskattade  
av erfarna fackmän!

Dess erkända fördelar:

typisk, enkel konstruktion,  
pryddig, jämn och effektiv  
färgstråle med ypperligt  
ytresultat,  
absolut tillförlitlig, praktiskt  
taget oförstörbar.

10.000-falt beprövat!

**PREA-Gesellschaft, Müller & Neumann, JENA Tyskland**  
Specialfabrik för tidsenliga färgsprutningsapparater

*Betald annonsplats*  
av firma intresserad för  
flygets popularisering

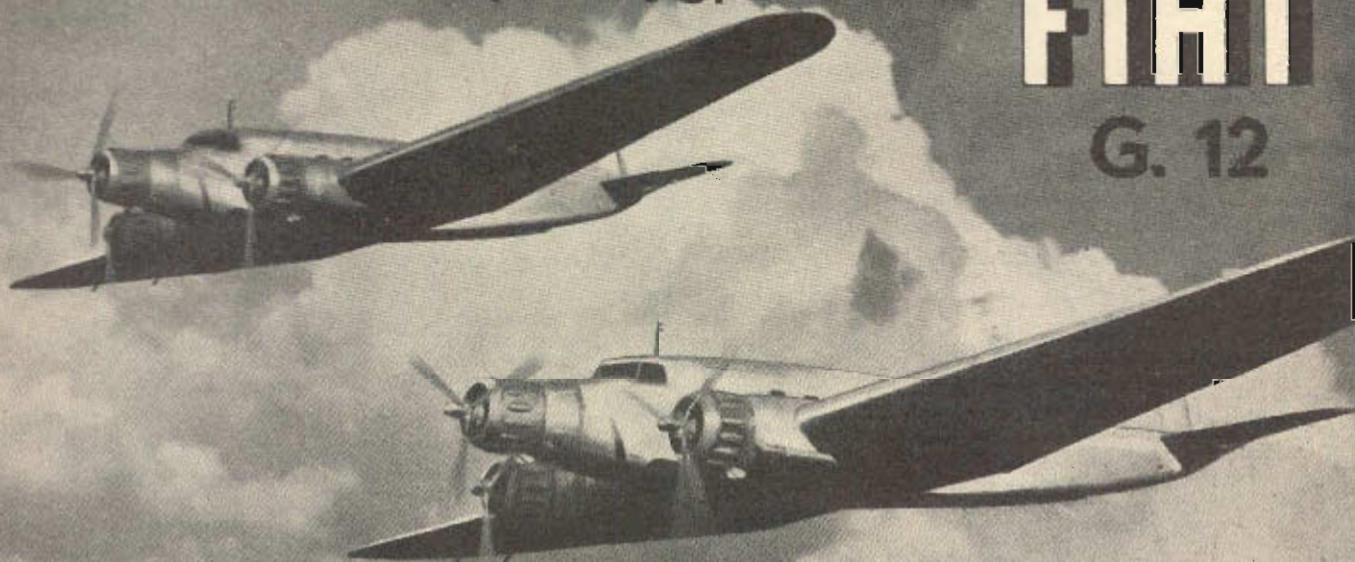
**NITAR AV ALLA SLAG**  
av lätt- och tungmetaller  
för flygmaskinsindustrien

**GHH**  
GUTEHOFFNUNGSHÜTTE ABT. SCHWERTE  
VORM. LUDW. MÖHLING · SCHWERTE (RUHR)  
Representant: H. Edwards & Co. AB. Göteborg · Rtt 06.56, Tl 55 27

Transportflygplanet

**FIAT**

G. 12



## ENGELSKT SLAGNUMMER:

## Tunga bombplanet AVRO "LANCASTER"

Det har sagts att Englands nya tungbombare Avro Lancaster skulle vara en fyrmotorig version av den tvåmotoriga Avro Manchester. Detta är nog inte fullständigt riktigt, ty Lancaster måste betraktas som en helt ny typ. Vissa yttre konstruktionsdrag gå igen hos båda typerna, ty det skulle varit en förlust av arbete om man inte tagit fasta på vunna erfarenheter. Man frågar sig helt naturligt vad som gjort Lancaster till ett av de bästa tunga bombplanen i världen. Någon märkvärdig konstruktion är Lancaster inte, utan den karakteriseras av vanligt sunt förnuft, vilket är en del av ett antagbart svar på frågan. I själva verket äro Lancasters huvuddrag enkla och solida, vilken även Mr. A. R. Dobson, chef för Avros fabriker gärna medger. Det kan han ju också kosta på sig med tanke på den berömmelse flygplantypen fått vid sommarens raider mot fastlandet.

En utmärkande detalj hos Lancaster är det väldiga bombmagasinet, som ger möjlighet att medföra, som det uppges, fyra gånger så mycket bomber som liknande typer vid krigsutbrottet. I detta magasin lär enligt de senaste meddelandena placeras den tyngsta bomb som kommit till användning i detta krig.

Bränslebehållarna i vingarna äro byggda efter enklast tänkbara metod, och sidostyckena (se skissen) äro endast svetsade till tanken.

Flygkroppen är delad i fyra partier för att underlätta installation och utrustning. Varje del slutar med en L-formad sektion, och två sektioner kunna förenas med ett antal korta bultar.

Ett intressant drag i Lancasters konstruktion är att motorerna äro hängande. Den till synes största fördelen härav är att motorbalkarna äro fästa vid vingbalkarna, varför icke hela motorgondolen behöver inbyggas i vingen. Detta underlättar bland annat motorbyten i avsevärd grad. De yttre motorgondolerna fästas medelst tre bultar. Även motorer av olika typ kunna installeras med ett minimum av förändringar. De hängande motorerna av märket Rolls-Royce Merlin äro även gynnsamma ur aerodynamisk synpunkt. Hittills har det allmänt ansetts att motorplacering i linje med vingens framkant ger minsta motstånd. Nyare argument förneka detta. Man menar att varje motstånd på vingens översida måste förorsaka en störning av propellerströmmen, vilken vid större anfallsvinklar skulle förorsaka en tidigare avlösnings av luftströmmen med ogynnsam verkan.

Dispositionen av utrymmet i Lancaster är smidigt genomförd. Tillträde till planet sker genom en dörr på högersidan strax framför stabilisatorn. Flygkroppens höjd över marken är avsevärd även vid stjärtpartiet, och för att lättare komma ombord måste stega användas. Durken i bakre delen av kroppen är jämn, och det är ganska högt i tak, vilket underlättar kommunikationerna mellan besättningens platser.

Lancaster skiljer sig från andra tungbombare däri att den icke har dubbelkommando. Ombyte av förare sker så snabbt att det ur både vikts- och utrymmessynpunkt är onödigt med dubbel uppsättning kontroller.

Besättningen är jämförelsevis fåtalig och består av kapten, andrepilot, navigatör (även bombfällare), två radiotelegrafister (även ksp.-skyttar) och en speciell ksp-skytt.

Bestyckningen är omfattande och utgöres

av tio ksp, av vilka två ksp finnas i det främre tornet, två i ryggornet, två i bukornet och fyra i aktertornet. Tornen manövreras hydrauliskt.

De viktigaste data äro:

Flygvikt c:a 30.000 kg

Max. hast. c:a 480 km/tim

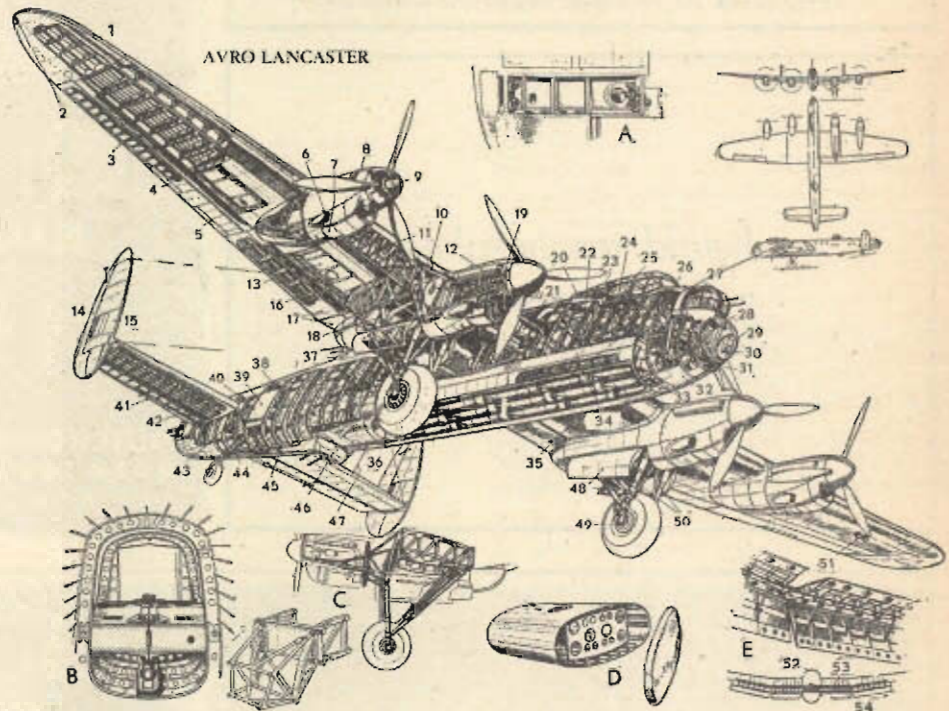
Teor. längsta flygsträcka c:a 4.800 km

Största bränslemängd c:a 9.000 liter

Spännvidd 30,6 m

Längd 21 m

Höjd 6 m.



Genombruten teckning över Avro Lancaster samt detailskisser. Siffrorna beteckna:

1. Positionsljus.
2. Lanterna för formationsflygning.
3. Skevningsroder.
4. Trimroder.
5. Trimroder.
6. Luftintag med avisningsanordning.
7. Luftintag för kylaren.
8. Rolls-Royce Merlin XX, 12-cyl. vätskekyld radmotor.
9. De Havilland ställbara propellerar.
10. Gummibåt stuvad i vingmittstycket.
11. Främre huvudbalk.
12. Avgasrör.
13. Bränslebehållare.
14. Sidoroder.
15. Fena.
16. Bakre huvudbalk.
17. Vingklaff.
18. "Domkraft" för indragning av landningsstället.
19. Oljekylare.
20. Astronomisk observationsplats.
21. "Centralvärme".
22. Radiotelegrafistens plats.
23. Pejlräm.
24. Navigatörens plats.
25. Specialfönster för observation.
26. Förarplats.
27. Ventilator.
28. Auto-pilot.
29. Avisningsanordning.
30. Bombfällarens vindruta.
31. Bombfällarens plats.
32. Lucka.
33. Flygkamera.
34. Huvuddurk.
35. Skyddsplåt för bränslebehållare.
36. Släpantenn.
37. Ryggornet.
38. Transportbana för ammunition till aktertornet.
39. Dörr.
40. Utlösning för gummibåt.
41. Trimroder.
42. Trimroder.
43. Första förband, åtkomligt utifrån.
44. Toilett.
45. Signallanternor.
46. Undre ksp-torn.
47. Jordledning för flygplanet på marken.
48. Luckor för landningsstället.
49. Hydraulisk hjulbroms.
50. Oljestötdämpare.
51. Infällbara landningsljus.
52. "Domkraft" för vingklaffar.
53. Huvudstötstäng för manövrering av vingklaff.
54. Stötstänger.
- A. Fenans infästning till stjärtpartiet.
- B. Kroppssektion vid stjärtpartiet. Obs. stabilisatorbalk och det icke indragbara sporrhjulet.
- C. Principskiss över motorerna och landningsställets infästning i motorgondolen. Obs. den enkla konstruktionen.
- D. Bränslebehållare.
- E. Konstruktions- och principskiss för vingklaffarna.

## TYSKT SLAGNUMMER:

## Jaktplanet FOCKE-WULF Fw 190

En av de mest intressanta jaktplan-konstruktioner som på senare tiden sett dagens ljus är den tyska Focke-Wulf Fw 190. Konstruktör är dipl.-ing. Kurt Tank, vilken även skapat Focke-Wulf "Condor" och Fw 189. Mest träffande karakteriserar man det nya jaktplanet med att helt enkelt konstatera att det uppbyggts kring den ovanligt starka motorn, BMW 801 på 1.600 hk men har trots detta fått ett ovanligt vackert såväl estetiskt som aerodynamiskt utförande.

Då detta plan rönt stort intresse från såväl lekmäns som fackmäns sida är det oss en stor glädje att i detta nummer kunna presentera den första genombrutna teckningen i svensk press av den nya jakt-konstruktionen.

Konstruktörens avsikt var att få fram en så aerodynamiskt ren utformning som möjligt, och allt världens flygfolk är ense om att han lyckats i sitt uppsåt. Inga yttre detaljer störa den ytterst konsekvent genomförda strömlinjeformen. Till och med en sådan sak som fotsteget är helt och hållet indragbart i kroppen för att skänka minsta möjliga friktionsyta.

FT har tidigare ett par gånger i korthet beskrivit Focke-Wulf Fw 190, men ytterligare detaljer äro säkerligen välkomna för våra läsare.

Engelsmännen, som varit i tillfälle att ingående både studera och provflyga det tyska planet ha många intressanta synpunkter att komma med. Främst ha deras studier gällt prestanda och beväpning hos Fw 190. Hastigheten på 1.500 m påstås ligga vid 520 km/tim, men på 6.000 m gör planet med kompressor ända upp till 600 km/tim. Dock står landningshastigheten i samma "höga klass", ty planhastigheten håller sig kring 200 km/tim, och vinkningsgränsen är c:a 120 km/tim. Fw 190 utmärker sig genom en ovanligt god stigförmåga, vilken lär överträffa de flesta andra jaktplan — utom möjligen P-38 Lockheed "Lightning".

De engelska fackmännen på flygets område säga att Fw 190 är en utmärkt produkt och utan tvivel representerar ett värdefullt tillskott för Luftwaffe. Man kan inte förneka att planets stridsflygegenskaper äro anmärkningsvärt stora, värdbarheten är fulländad och planet reagerar blixtnabbt för roderutslag. Mellan 3.000 och 7.000 m höjd måste den betecknas som det bästa tyskarna ha framställt i denna klass av flygplan, men under och över dessa höjder anses den emellertid delvis underlägsen de bästa av RAFs nuvarande typer.

Beväpningen visar tydligt Luftwaffes strävan att höja eldkraften hos sina jaktplan. Jämförd med Me 109 F. 1, som utrustats med en 20 mm automatkanon och två ksp eller Me 209 F. 2, som har en 15 mm Mauser-kanon och två Rheinmetall-Borsig ksp, är bestyckningen på Fw 190 mycket kraftigare. Den består av fyra kanoner och två ksp enligt nedanstående specifikation: två 20 mm Mauser-kanoner vid vingroten med eldröret långt framskjutet

och skjutande genom propellerfältet, två 20 mm Oerlikonkanoner något längre ut på vingen nästan helt inbyggda i vingen och skjutande utanför propellerfältet, samt två Rheinmetall-Borsig 7,92 mm ksp ovanpå motorn och med en eldhastighet av 1.100 skott per minut. Mauserkanonerna avfyrar 950 skott per minut. Alla vapen avfyras på elektrisk väg.

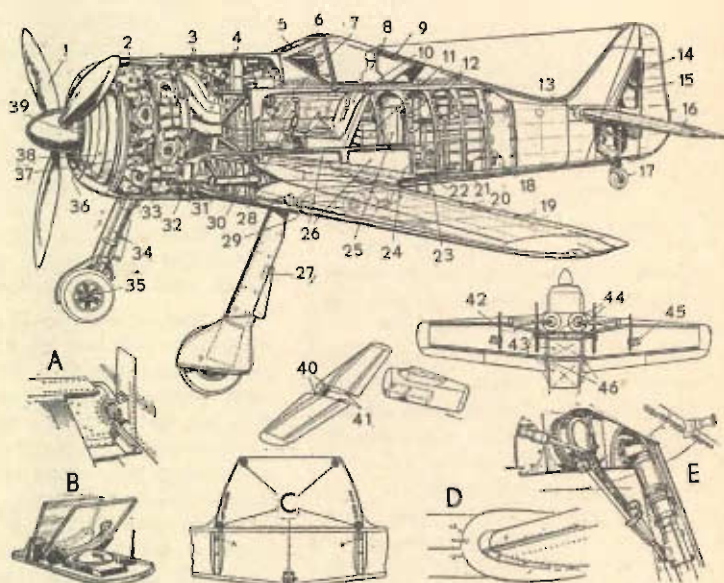
Ehuru Fw 190 egentligen är avsedd för ortsförsvaret kan den för kortare operationer medföra en 250 kg bomb under kroppen

eller alternativt en reservbensintank på samma ställe.

De två självtätande bränslebehållarna, den ena för 292 liter och den andra 232, äro belägna under förarplatsen. Både oljetank och oljekylare äro pansarskyddade.

Kabinen är högt placerad. Föraren skyddas bakifrån av en pansarplåt. Även kabinöverbyggnaden är relativt skottsäker och består av lamellerat Plexiglas. Sikten är god under flygning men torde vara dålig under rullning på marken.

FOCKE-WULF Fw.190.A.3



Genombruten teckning över Focke-Wulf Fw 190 A 3 samt detaljskisser.

- |  |   |
|--|---|
| 1. Ställbar propeller.   | 27. Landningsställsben.                           |
| 2. Motor BMW 801.  | 28. Spak.   |
| 3. 2 st. 7,92 mm ksp.  | 29. 20 mm Oerlikon-kanon.                         |
| 4. Avgasrör.   | 30. Fotpedal.                                     |
| 5. Skottsäker vindruta.  | 31. Främre vingbalk.                              |
| 6. Reflektorsikte för ksp.                                     | 32. 20 mm Mauser-kanon.                           |
| 7. Vev för huven.  | 33. Luftintag.                                    |
| 8. Pansarskydd.  | 34. Oljestötdämpare.                              |
| 9. Slide-over.   | 35. Hydraulisk hjulbroms.                         |
| 10. Förarplats.  | 36. Ställbart luftintag för oljekylare.           |
| 11. Batteri.   | 37. Oljebehållare.                                |
| 12. Radioapparat.  | 38. Oljekylare.                                   |
| 13. Anordning för inställande av stabilisatorns anfallsvinkel. | 39. Ställbart intag.                              |
| 14. Inspektionslucka.  | 40. Främre infästning till kroppen.               |
| 15. Indragningsanordning för sporrhjulet.                      | 41. Bakre infästning vid kroppen.                 |
| 16. Trimplåtar.  | 42. Vingbalk. Obs. ny typ.                        |
| 17. Indragbart sporrhjul.                                      | 43. Bränslebehållare.                             |
| 18. Kompass.   | 44. Ammunitionsplats för Mauserkanon.             |
| 19. Skevningsroder.  | 45. Ammunitionsplats för Oerlikonkanon.           |
| 20. Vingklaffar.   | 46. Bakbalkens infästning vid kroppen.            |
| 21. Lucka.   | A. Vingen monteras till kroppen med delst bultar. |
| 22. Plats för startvev.  | B. Reflexikte av ny konstruktion.                 |
| 23. Indragbart fotsteg.  | C. Motorinstallation.                             |
| 24. Generator för radion.                                      | D. Ställbar anfallsvinkel hos stabilisatorn.      |
| 25. Bagageficka.   | E. Detaljskiss över landningsstället.             |
| 26. Två självtätande bränslebehållare.                         |   |

## VI PRESENTERA:



Stig Bjarnholt,  
flygdirektör, ordf. i Västerås FKs motorsektion, klubborganisatör.

Åren 1937—38 blevo en vändpunkt i Västerås Flygklubbns historia. Dittills hade klubben levt på lånade flygplan för sin motorflygutbildning. Då kom emellertid ingenjör Bjarnholt till klubbens motorsektion och blev genast dess ordförande. Han var den man som klubben behövde. Under hans fyraåriga verksamhet som ledare och organisatör har klubben gått raskt framåt och kan nu skryta med att vara ensam ägare till tre motorflygplan.

År 1937 blev Bjarnholt flygingenjör vid den nyuppsatta tunga bombflottillen i Västerås. Föga anade man då att ing. Bjarnholt vid sidan av sin ansvarsfulla befattning skulle hinna ägna så stor tid åt det civila lokala flyget. Att hans intresse fanns visste man från hans tidigare verksamhet inom Aero-transport. Bjarnholt blev den drivande fjädern. Han skaffade flygklubben en flygplanpark på tre svenskbyggda maskiner, typ GV-38, som gav klubben en god ekonomisk grund genom ett klokt val av flygplantyp för en liten klubb.

Men inte endast i materiel- och ekonomiskt hänseende har flygdirektör Bjarnholt stor del. Även inom klubbens hela organisation har han nedlagt ett stort oegennyttigt arbete. Hans vaka öga för framtida utveckling i förening med den optimistiska framåtanda som är Bjarnholts karakteristiska drag har gjort att hans snabba och klara besked i olika spörsmål blivit tongivande.

Bjarnholt har också kunnit med att ägna segelflygets materielfråga en prövning. Tillsammans med andra flygingenjörskollegor har han under sista året undersökt möjligheterna att skaffa oss en inhemsk konstruktion av glidplan.

Flygdirektör Bjarnholt flyttar i dagarna från Västerås på grund av att Flygeapnet behöver honom i en högre befattning. Därmed avträder han också sin plats inom flygklubbens styrelse. Han kommer att saknas i många avseenden. Mätte flygdirektör Bjarnholt även i fortsättningen vara till nytta för det svenska civilflyget både som organisatör och flygteknisk rådgivare!

M. H.

VID SEGELFLYGTÄVLINGARNA på Alleberg hade jag lyckats vinna 1.000 m i höjd — det var under målflygningen till Jönköping — och skulle således ha klarat silver-C-höjden samtidigt som sträckan, om inte min barograf hade hakat upp sig innan topphöjden var registrerad. Något ytterligare tillfälle att göra mitt sista prov för silver-C yppade sig inte under tävlingsveckan. Min semester sträckte sig emellertid även över den följande veckan, och eftersom jag fått löfte att låna KSAKs Olympia SE-SAI, vilken förvarades på Bromma, hade jag vissa möjligheter att klara provet, om vädret blev lämpligt.

Måndagen den 27 och tisdagen den 28 juli gingo med strålände termik men något för stark vind för att jag skulle kunna räkna med att hålla mig inom Brommas för segelflygning tillåtna område. Väntetiden användes emellertid till komplettering av Olympians instrumentutrustning med en längdlningsmätare, ett instrument som man har god nytta av vid blindflygning i moln — vilket jag troligen måste pröva för att klara silver-C-höjden.

Onsdagen den 29 juli kom med precis det väder jag önskade: kraftig termik och nästan vindstilla. Eftersom Stockholms Flygklubb hade en ivflygning i lagom tid kunde jag få flygstart och således säkrare räkna med termikanslutning.

Starten gick kl. 11.12, och kl. 11.18 kopplades jag loss på c:a 550 m höjd ungefär mitt över flygfältet. För att markera losskopplingshöjden på barogrammet dök jag 30—40 m och steg åter med över-skottsfartens hjälp. Jag fick omedelbart anslutning till termik och steg med 1,5—2 m/sek till molnbasen, vilken låg på c:a 1.200 m höjd, men lyckades inte komma högre i det område jag då befann mig. Jag hade drivit med vinden ett stycke och flög nu över Karlberg och Kungsholmen. Efter en stunds nästan resultatöst sökande i den närmaste omgivningen började jag se mig om efter ett bättre moln och fick också syn på ett sådant. Det såg bra ut med mörk, plan undersida och en hög, kraftig topp. Kurs direkt på den molngubben utan hänsyn till att höjdmätaren stadigt sjönk, 1.000 — 900 — 800 m. Molnet låg NV Bromma flygplats, och jag närmade mig det område där upp vinden borde börja göra sig märkbar. Höjdmätaren kröp allt längre ned, 600... 500 m.

Plötsligt får jag syn på en mäs som ligger och cirklar c:a 100 m under och ett stycke till höger om mig. Där finns alltså upp vinden. Jag styr ditåt. Alldeles riktigt — variometeren börjar visa stigning... Först 1 m och sedan 1,5 m. Termiksväng åt vänster. Stigningen minskar något men håller sig därpå konstant en stund. Efter några varv rör sig stigningsvisaren lite uppåt på ett bestämt ställe varje varv. Planet ligger tydligen inte riktigt mitt i uppvindsområdet. Efter korrektion till bästa möjliga läge, d. v. s. en snäv cirkel kring uppvindsområdets centrum, visar variometeren 3,5—4,5 m stighastighet.

Stigningen fortsätter upp till molnbasen och in i molnet med samma hastighet. Det blir emellertid besvärligt att under blindflygning hålla flygplanet i rätt läge och hastigheten konstant under den snäva

# SVENSKA HÖJDEN med

svängen. Efter en kort rakflygning, då jag stabiliserar hastigheten och får normala värden på övriga instrument, går jag på nytt in i sväng, nu med något större radi och med mindre lutning. Stighastigheten blir kanske något lägre, men det är i alla fall lättare att hålla flygplanet under kontroll i en normal sväng än i vertikalsväng.

Efter 200—300 m stigning i molnet börjar det regna. Stora tunga droppar smattrar mot vindrutan, och när jag tittar ut på vingen har framkanten belagts med ett lager isbark, 2—3 mm tjockt och 60—70 mm brett. Även vindskyddet blir isbelagt, och efter en stund är också hastighetsmätarens venturirör igenisat. Mätaren upphör därmed att visa flyghastigheten.

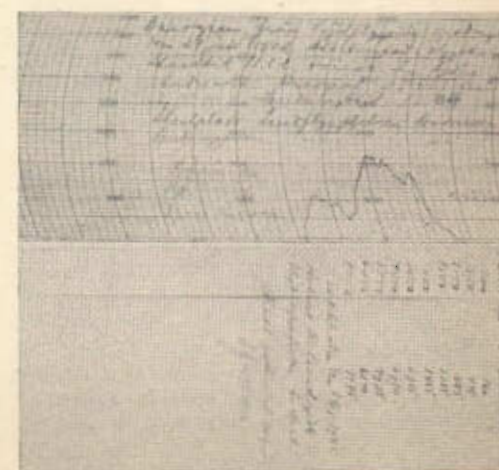
Det går emellertid bra att flyga blint även utan hastighetsmätare. Ljudet av fartvinden samt längdlningsmätaren äro fullt tillfredsställande "ersättningsinstrument" för hastighetsmätaren, och eftersom isbildningen inte tenderar att öka alltför hastigt finns ingen anledning att dra sig ur spelet.

Flygningen fortsätter med god stighastighet inuti molnet tills topphöjden är nådd. Ett par gånger går jag ut ur molnet för att kontrollera att jag inte driver alltför långt bort från Bromma — samt för att beundra utsikten...

Sedan jag konstaterat att jag inte kunde nå större höjd än den jag redan fått



Ing. Björn Andersson och hans barogram.





# FLYGNINGAR

## Iplan

återstod endast nedflygning, vilken skedde utan andra kommentarvärda händelser än att isen så småningom smälte bort och att hastighetsmätaren åter började fungera. Landningen skedde kl. 13.04.

Segelflygningens högvärdiga gren — den termiska segelflygningen — är nog den vackraste och mest njutningsrika sport man kan utöva. Det är en jublande lyckokänsla man erfar när man, efter att nästan ha resignerat i sitt sökande och bara sjunker och sjunker, finner en uppvind, lyckas hålla sig kvar i den och vinner höjd. Den är rofylld och bedårande, när man från god höjd kan beundra utsikten över solbelysta gröna skogar, bruna, gröna och gula åkrar, blå vatten, röda hustak och grå slingrande vägband. Flygning i moln bjuder på kamp med elementen, ger övning i självkontroll samt tillfredsställelse med sig själv och sitt flygplan. När molnets kastvindar, regn, hagel, isbildning och mjölkvita "omgivning" övervunnits och man seglar ut ur toppen på en cumulusgubbe över ett solbelyst molnlandskap, i vars luckor jordytan skymtar — vad finns härligare?

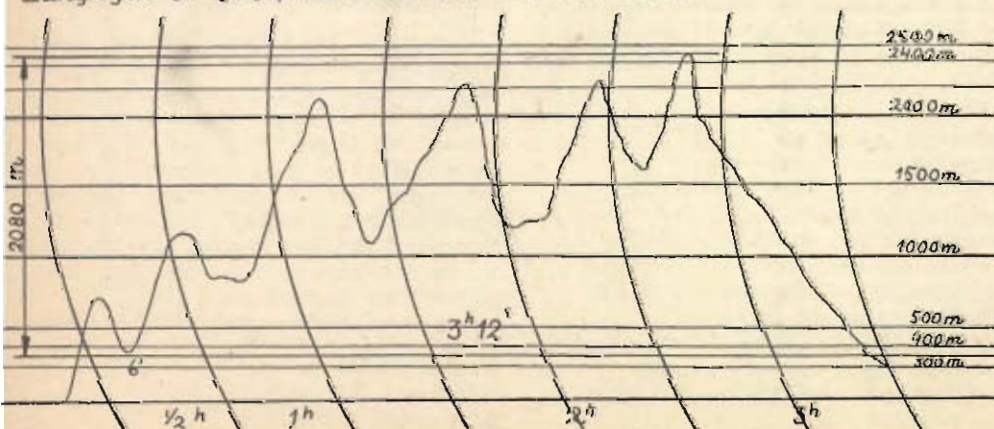
Mitt rekord blev ju inte så gammalt men hjälpte nog till att väcka intresset för höjdflygning, vilket inte var för tidigt. Resultatet var ju inte så märkvärdigt i jämförelse med de internationella noteringsarna, men början är i alla fall gjord — och högre ska vi komma!

Björn Andersson.



Ing. H. Kipp och hans barogram.

Barografen är kalibrerad och visar  $\pm 0$  vid 2000 m.



Den 6 augusti provflög jag 3 st. Grunau Baby som Flygvapnet skulle ha. Därvid gjordes olika figurflygningar med viktningssmanövrer m. m. för att utforska hur mycket en Baby kan stå ut med innan den faller på nosen. Ingenjör Hemminger vid Flygvapnet önskade nämligen en jämförelse med en tyskbyggd Grunau Baby, och så beslöt jag mig den 7 dennes — en dag med strålande solsken — för en provflygning med exakt samma viktningstendenser som förut. Samtidigt skulle jag jämföra den mycket omdiskuterade hastighetsmätaren och variometern med den tyska. För detta ändamål monterade jag in dessa instrument i SE-SAO och tog bort kompass och klocka från densamma.

Prick kl. 13.05 voro vi startklara och hela släpet gick med c:a 1—1 1/2 meter stigning från Norrköpings flygfält. Min bogserpilot Olle hade fått order att bogsera mig högst till 400 meters höjd, varefter jag själv skulle försöka kurva mig uppåt. Den gode pysen Olle kunde av någon okänd anledning ej hålla höjden, utan vi stego ytterligare 300 meter och allt längre från flygfältet samt i fel vindriktning — det blåste hård VSV 7—8 m/sek. För att komma tillbaka till flygfältet hade jag att kämpa med hård sidvind, men jag kopplade loss mitt över Ensjön, öster om flygfältet och började nu dyka min Baby till 70—80 km/t ända ned till 400 m för att nå fram till fältet.

Plötsligt visade min variometer stigning, och jag började cirkla. Snart var jag uppe på 1.000 m igen men samtidigt allt längre från fältet och staden. Eftersom jag ej hade för avsikt att landa utanför, tryckte jag mig fram till fältet igen. Då jag var på det klara med att jag skulle nå fältet försökte jag utnyttja molngatan som smålog framför mig. Snart steg jag till 1.500—1.750 m, men sedan var jag på molnbasen. Efter försiktigt trevande och kretsande — man skall aldrig taga några onödiga risker — steg jag igenom molnet. Det var ytterst svag uppvind, och dessutom var det lugnt i denna mjölkslöja. 2.000 meter fick jag i alla fall, men sedan gick det ej längre, och jag lade planet på kurs mot nästa moln. Därvid sjönk jag till c:a 1.200 meter, men min variometer visade stigning igen, först 1/2, sedan 1 meter och på 1.500 meter 2 och 3 m. Som förut vid 1.800 meter var jag inne i molnen igen, men nu bar det uppåt till 2.200 meter och sedan fall med 2—3 m. Varje gång jag kom ur molnen orienterade jag mig och visste att jag

(Forts. på sid. 26)

## VI PRESENTERA:



Oswald Hultén,  
chefsveterinär, privatflygare, avgående  
klubbfunktionär.

Västerås Flygklubb's aktade medlem, vice ordföranden i motorflygsektionen, veterinär Hultén, är en av pionjärerna inom klubben. Han greps tidigt av flygningens tjusning, och när det 1937 erbjöd sig ett tillfälle att lära sig flyga fann man snart bland den övriga ungdomen även Hultén — d. v. s. någon ungdom var han inte precis med sina år på nacken. Detta hindrade emellertid icke att han avlade proven för sitt A-certifikat samtidigt som sin son, segelflygaren ing. Nils Hultén.

Det var fart och kläm över utbildningen då fadern och sonen gingo i samma skola. Ständigt tävlades det mellan de båda eleverna, och det var en ädel kamp. Herrarna Hulténs sympatiska envishet förnekade sig aldrig. Hade junior gjort en fin landning nära märket då "satte" sig senior vid nästa landningsövning lika nära — om inte närmare. Att diskussionens vågor då och då gingo höga mellan den praktiske och erfarne veterinären-bilmannen och den mera tekniskt kunnige ingenjören, det är helt naturligt, ty sonen ansåg sig som lite förmer på det aerodynamiska området, men fadern tyckte att "ägget skall ej lära hönan värpa"... Slutet på de synnerligen upplyftande diskussionerna om flygningens mysterier voro emellertid alltid att far och son kommo underfund med att de lärt varandra en hel del!

Trots bristande tid — en djurens läkare är ständigt upptagen — har han kusnit med att då och då få sig en flygträningstur. Men när kriget kom emellan var han liksom mängen annan civilflygare teungen att lämna den praktiska delen av sin hobby. I stället har han med ständigt samma vakre blick följt flygklubbens utveckling och tagit många goda tag för dess framskridande.

Chefsveterinär Hultén lämnar nu Västerås för att tillträda en befattning i en annan trakt av landet. Därmed förlorar Västerås Flygklubb en stark stöttepelare. Det är emellertid att hoppas att han i sin nya stad kommer att lämna civilflyget samma goda stöd som han hittills givit det.

Mn.

## Framtidens privatflyg

Hur sportflyget i framtiden kommer att gestalta sig är vanskligt att söka förutspå. Man kan dock utan vidare fastslå som säkert att sportflyget får en glänsande framtid. Inte ens i de krigförande länderna ha konstruktörerna vilat sina verksamma hjärnor, och ständigt utkomma nya sportplantyper.

Sportflygarnas önskemål i fråga om nya plan varierar avsevärt. Här spela många faktorer in, bl. a. flygarnas olika temperament.

I den franska tidningen "L'Air" återfanns för någon tid sedan en artikel som dryftade de kommande sportplantyperna. Som grund för artikeln låg en förfrågan till tre franska sportflygare, däribland en kvinnlig. De typer som föreslogos voro: 1) enmotorigt sportplan med svag motor, 2) d:o med tämligen stark motor och 3) ett tvåmotorigt sportplan.

1. Det första planet skall ha en motor på 60—80 hk, lågvingat och med ihopfällbara vingar för transport och hangarering. Sitsarna böra vara bakom varandra, täckta eller öppna, och dubbelkommando bör finnas. Marschhastigheten på 1.000 m höjd skall bli 160 och landningshastigheten absolut inte mer än 65—70 km/tim. Teor. längsta flygsträcka 800 km och topphöjden 4.000 m. Planet måste vara lättfluglet och ha utomordentligt goda start- och landningsegenskaper.

2. Nästa plan skall vara större med 3—4-sitsig kabin plus utrymme för 60 kg bagage. Motorn bör helst vara på 150—200 hk med ställbar propeller. Även detta plan



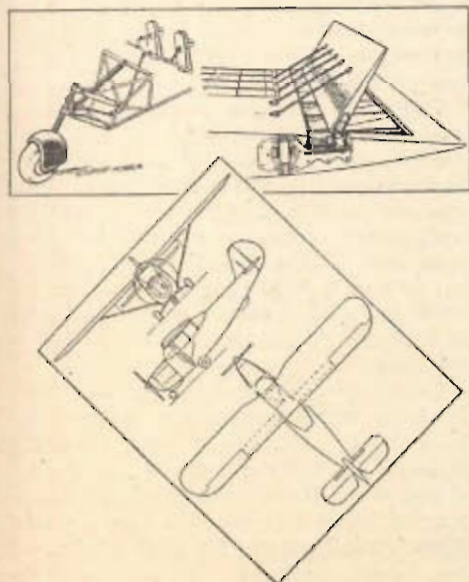
Framtidsbild: sportflyg i badbyxor. Flygaren i badrocken är FTs ekonomichef, fanj. Eric Bjurhovd. Hedemora Flygklubbs ordf. ing. Magnus Ramström är intresserad hjälpare vid propellern.

bör vara lågvingat monoplan. Hastighet c:a 300 km/tim på 1.000 m höjd. Landningshastighet 80—90 km/tim. Teor. längsta flygsträcka 1.500 km och topphöjden 5.500 m.

3. Det sista planet skulle ha två motorer på sammanlagt minst 400 hk samt bör kunna medföra 4 passagerare plus besättning. Dessutom utrymme för c:a 100 kg bagage. Bland utrustningen borde finnas kortvågsradio. Planet skall vara lågvingat samt av helmetall. Lämplig marschhastighet 300 km/tim, landningshastighet högst 100 km/tim. Flygsträcka bör hålla sig kring 1.500 km och topphöjden ej understiga 6.500 m. Dessutom bör planet vara utrustat med blindflyginstrument samt andra moderna instrument för navigeringen.

## PAYNE "GUARDIAN" - senaste trehjulingen i USA

En flygplantyp som — trots att den är högvingad — skulle kunna göra anspråk på att inräknas i minsta kategorien av framtidssportplan är Payne "Guardian", konstruerad av ing. J. H. Payne, Peterborough, USA. Planet är även tillåtet för avancerad flygning. Byggnadsmaterialet är trä och metall.



Payns "Guardian". Överst t. v. noshjulets manövrering. T. h. vingklaffen utfälld.

Vingen är rektangulär med avrundade spetsar, har två balkar och förstärkes invändigt med extra diagonalsträvor. Torsionsnäsan är av plywood men vingen i övrigt klädd med duk. På undersidan av vingen finnas klaffar. Skevningsrodren äro statiskt och aerodynamiskt utbalanserade, och deras byggnadssätt är stålrörsbalkar och träspryglar. Flygkroppen är av svetsad stålrörskonstruktion med träspant samt dukklädd. Sittplatserna äro bredvid varandra med dubbelkommando. Två dörrar finnas.

Höjdrodret, huvudsakligen rektangulärt, sitter i höjd med kroppens överkant och förstagas till fenan med två stöttor.

Landningsstället är trehjulingt och mycket lågt. Noshjulet är fäst direkt under motorn. Denna är en Cirrus "Minor" på 80 hk.

### Data och prestanda:

spännvidd 10,1 m  
längd 7,1 m  
höjd 2,6 m  
vingyta 13,5 kvm  
tomvikt 380 kg  
flygvikt 615 kg  
vingbelastning 47 kg/kvm  
effektbelastning 6,8 kg/hk  
maxhastighet 193 km/tim  
marschhastighet 160—170 km/tim  
landningshast. med klaffarna helt ute 64 km/tim

## 61-årig USA-mormor flyger eget sportplan

Anmäler sig som frivillig flygare i Civil Air Guard

(Privat till FLYGTIDNINGEN.)

Den verkligt tidsenliga mormodern bor i Amerika. Hon heter Mrs. Wallace Cohoe och är 61 år gammal. I somras lärde hon sig flyga efter att under många år ha tjuvat på sin make för att få hans benägna tillstånd. Hennes argument, att flygningen är ett säkert fortskaffningsmedel samt att man knappast blir för gammal att lära sig konsten, hade till slut avsedd verkan.

När hon tyckte sig vara fullfjädrad köpte hon en Cub och började kajka omkring i luften. För att inte komma alldeles i skuggan voro snart också hennes dotter och måg tvungna att börja ta flygktioner...

Mormor Cohoe hade emellertid fått blodad tand, och när Civil Air Guard uppsatts som en del av borgmästare LaGuardias civila försvarsprogram, lyfte hennes flygplan från Yonkers flyghamn med kurs på New York. Där landade Mrs. Cohoe flott mellan båtarna och det andra bråtet i hamnen och tog sig in till flyghamnen vid Wall Street. Därpå skyndade hon sig att ställa sitt flygplan och sina tjänster till förfogande som frivillig i Civil Air Guard. Och nu är hon som bäst i färd med att patrullera över öde kuster, dammbyggnader, oljeledningningar eller brandhotade skogsområden.

En mormor med ruter i! Hon har visat vägen för framtidens mor- och far-mödrar...

## För framtida segelflygare



Hur många stora sjöar finns det i vårt land, och hur många av dessa ha branta, höga stränder? Otaliga, och här finnes ett oändligt antal hang. Med segelplan utformat som flygbåt kan man landa framför ett sådant hang om vinden mojar, varvid ingen risk för materielen uppstår. Ovanstående typ, Jacht 71, kanske blir vanlig inom framtidens svenska segelflyg. När en del fördomar utrotats och flygplanen gått ner till normalt pris...

topphöjd 4.250 m  
flygsträcka 800 km  
stigningsförmåga 245 m/min.



# MED EGEN ENERGI OCH HERMODS KURSER

Om Ni har energi och uthållighet, om Ni är beredd att göra en egen insats, kan Ni med Hermods hjälp nå glänsande resultat. Det har tiotusentals hermodselever visat prov på.

Hermods kurser ger praktiskt vetande åt praktiskt folk. De är lättlästa och intressanta och likväl grundliga och instruktiva. Ni studerar under ledning av skickliga lärare. Ni får en skolning, som snabbt blir Er till nytta i förvärsarbetet. Ni kommer att bli förvånad över det mått av kunskaper Ni får för den låga kursavgiften. — Ett betyg från Hermods är väl sett i företagarkretsar. Man vet, att den som kan visa upp det, har fått en god utbildning. Han är en person med arbetslust och förmåga till initiativ. Kunskapsrika personer med sådana egenskaper är eftersökta.

Tag i dag första steget till en lösning av Ert utbildningsproblem. Fyll i och sänd in nedanstående kupong eller skriv och tala om Edra önskemål. Hermods sakkunskap står kostnadsfritt till Er tjänst.

**KLIPP KUPONGEN**  
och sänd den i dag till  
**HERMODS**  
skolan för energiskt folk

## HERMODS, SLOTTSGATAN 32B,

## MALMÖ

Sänd mig kostnadsfritt: *Prospekt* med utförliga upplysningar om avgifter m. m. för de ämnen, som jag dragit ett streck under här nedan, broschyren *Hur man studerar hos Hermods* samt *Hermods månadstidning Korrespondens* under 6 månader.

### TEKNISKA ÄMNEN för anställda inom industri o. hantverk:

*Kurser för egna  
företagare, verk-  
mästare, förmän,  
maskinuppsättare  
samt ritare och  
konstruktörer in-  
om den mekaniska  
industrien*

*Kurser för bygg-  
mästare, verk-  
mästare, förmän  
samt ritare och  
konstruktörer in-  
om den byggnads-  
tekniska industrin*

*Kurser för arbets-  
ledare på snick-  
erifabrik*

*Kurser för verk-  
mästare och för-  
män inom den  
gjuteritekniska  
branschen*

*Kurs i vägmästare*

*Kurser för ångma-  
skinister  
Kurser för egna  
företagare, verk-  
mästare, entre-  
prenörer, me-  
taller och maski-  
nister inom den  
elektriska indus-  
trien*

*Ritkurser  
Elavstämning  
Kurser för arbets-  
ledare och tek-  
niker inom mö-  
belindustrin*

*Kurs för motor-  
skötare  
Tekniska gymnasia-  
kurser i  
maskinteknik,  
elektroteknik,  
byggnadsteknik*

*Arbetsstudier  
Svagströmsanlägg-  
ningar  
Elektr. belysning  
Radioteknik*

*Förbrännings-  
motorer  
Gengasdrift  
Centraluppvärmning  
Sanitetsteknik  
Matematik för tekn.  
Räknesättens  
användning  
Grafostatik  
Hälfasthetslära  
Gjutflyppningsbygge  
Segelflygning  
Meteorologi*

### HANDEL OCH KONTOR:

*Kurser för köpmän,  
detaljister, ha-  
nsväskare, försälj-  
are, bokförare, ste-  
nografer, korre-  
spondenter, re-  
klamman, fastig-  
hetsförvaltare,  
egendomsmäklare,  
polismän, kom-  
munalmän m. fl.  
Amerik. bokföring*

*Dubbel bokföring  
(grundkurs)  
Bokföring f. detalj-  
affärer  
Hantverksbokföring  
Handelsräkning  
Skattlagar och  
självdokumentation  
Affärsjuridik  
Svensk handelskor-  
respondens med  
handelsmän  
Tysk, Engelsk,  
Fransk, Spansk  
handelskor-  
respondens  
Stenografi, Svensk,  
Tysk, Engelsk  
Maskinskrivning  
Försäljningskonst*

*Kurs f. detaljhand-  
lare  
Reklamteknik  
Förenings- och  
mötesteknik*

### SPRÅK:

*Rättskrivning  
Svensk grammatik  
Uppsatskrivning  
Tyska, Engelska,  
Franska, Spanska,  
Ryska, Finska,  
Latin, Esperanto*

### REALSKOLA OCH GYMNASIUM

*KURSER FÖR IN-  
TRÄDE VID OLIKA  
FACKSKOLOR*

### LANTERUK:

*Jordbrukslära  
Husdjurslära  
Lantbrukets bokföring  
Kurs för traktor-  
skötare*

*Lantbruksekonomi  
Trädgårdsskötsel  
Trädgårdssodling  
under glas  
Trädgårdsbokföring  
Mejerilära  
Mejeribokföring*

### TECKNINGSKURSER MALNINGSKURSER:

*FOTOGRAFI  
MUSIKTEORI*

Namn .....  
Bostad .....  
Postadr. .... FT. 10. 42. 353

# Flygtermer på fem språk. XXII

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
startsträcka	Anlaufstrecke (f)	take-off run	roulement (m) au décollage	rullaggio (m) a decollo
stationär motor	Stand-Motor (m)	stationary engine	moteur (m) fixe	motore (m) fisso
statisk balans; s. utbalansering	statischer (gewichtlicher) Ausgleich (m)	static balance	compensation (f) statique	compensazione (f) statica
steg (på flottör o. flygbåt)	Stufe (f)	step	redan (m)	gradino (m)
stiga; vinna höjd	Höhe (f) gewinnen	climb; get height	gagner de la hauteur	guadagnare quota (f)
stigegenskaper	Steig-Eigenschaften (f)	climbing qualities	qualités (f) ascensionnelles	capacità (f) di salita
stigförmåga	Steigfähigkeit (f)	climbing capacity	capacité (f) de montée	capacità (f) di salita
stighastighet	Steiggeschwindigkeit (f)	climbing speed; c. rate	vitesse (f) de montée	velocità (f) di salita; velocità ascensionale
stigning (fpl)	Steigflug (m)	climb	vol (m) ascendant	volo (m) ascendente
stigning (prop.)	Luftschrauben-Steigung (f)	airscrew pitch	pas (m) d'hélice	passo (m) dell'elica
stigtid	Steigzeit (f)	time of climb	temps (m) de montée	tempo (m) di salita
stigvinkel	Steigwinkel (m)	angle of climb; climbing angle	angle (m) de montée	angolo (m) di salita
stjärnmotor	Stern-Motor (m)	radial engine	moteur (m) en étoile	motore (m) radiale
stjärt	Schwanz (m)	tail	queue (f)	coda (f)
"stjärtattack"; angrepp bakifrån	Angriff (m) von hinten	attack from the rear; tail attack	attaque (f) à la trace	attacco (m) dall'indietro; a. da tergo
"stjärtglidning"	Männchen (n)	tail slide	bascule (f)	campana (f)
stjärtparti; stjärt	Leitwerk (n)	tail unit; empennage; tail	empennage (m)	impennaggio (m)
stjärtstyrtor	Schwanzflächen (f)	tail surfaces	plans (m) de queue	piani (m) di coda
stjärttung; baktung	schwanzlastig	tail heavy	lourd de queue	pesante di coda
stomme; skelett	Gerüst (n)	framework	charpente (f)	scheletro (m)
strypa (gasen)	Gas (n) zurücknehmen; drosseln	throttle back; thr. down the engine	réduire les gaz (m)	ridurre il gas
strålkastare	Scheinwerfer (m)	search light	projecteur (m)	proiettore (m)
ström, elektrisk	elektrischer Strom (m)	electric current	courant (m) électrique	corrente (f) elettrica
ström, luft-	Luftströmung (f)	air current	courant d'air	corrente d'aria
strömlinjeform	Stromlinienform (f)	streamline shape	forme (f) de bonne pénétration	forma (f) di buona penetrazione
styrbord	Steuerbord (n)	starboard	tribord (m)	tribordo (m)
styrlina	Steuerkabel (n)	control cable	câble (m) de commande	cavo (m) di comando
stål	Stahl (m)	steel	acier (m)	acciaio (m)
stålbalk	Stahlholm (m)	steel spar	longeron (m) en acier	longherone (m) in a.

## Segelflygvykort

För att fylla ett behov har FLYGTIDNINGEN som nämnt påbörjat en serie vykort med motiv från segelflyget. Skämtet har här satts i högsätet, vilket inte skadar i dessa i övrigt ganska dystra tider. Segelflygkorterna äro avsedda att bära hälsningar mellan segelflygsinnade på skilda orter eller från sådana till "vanliga" människor — bl. a. i propagandasyfte. Mästare till de två första korten — vidstående motiv är nr 1 — är Charles Birch-Iensen, välkänd för denna tidskrifts läsare. Men vem som helst är välkommen med förslag till vykort. Originalen honoreras. Ju fler tecknare, desto mer varierande motiv. Pris: 15 öre styck. Beloppet ins. lämpl. på FTs postgiro 147660.



"Tusan också — jag tror skidan gick nu igen!"

## Flygtur på stabilisator

På en fältflygplats vid fronten i öster säges följande nästan otroliga händelse ha tilldragit sig:

En Ju 87 hade haft någon skavank och skulle nu starta på provflygning. Besättningen som bestod av flygföraren fältväbel P. och kontrollant B., satt redan i planet. B. sysslade med sina instrument och fältväbeln väntade på starttecken.

I detta ögonblick ropade förstemechanikern, som stod bakom Ju 87:an, till korp-ral Z.:

— Kom hit ett slag! Hoppa upp och sätt dig på stabilisatorn, så att inte kärran går på nosen!

Detta är ett ganska vanligt sätt i Tyskland att underlätta "taxning".

Knappt hade de båda kommit upp på stabilisatorn förrän starttecknet kom — planet sköt iväg. Varken föraren eller kontrollanten hade sett "ballasten".

Föraren var belåten över att hans flygplan "Dora" uppförde sig så perfekt. Nu gällde det bara att få luft under vingarna innan planet fastnade på nytt i dyn, tänkte han och drog på gasen för fullt.

Förstemekanikern ramlar av redan vid första rycket, men den gode Z. är som fastlimmad. Han sitter kvar även sedan planet lämnat marken och begriper i början inte alls vad som hänt. Fartvinden tvingar honom att böja sig framåt och sluta ögonen.

— Vad i all sin dar, tänker han, vad i all sin dar...

Höjdmätaren visar 500 meter. Då säger fältväbeln vid spaken:

— Jag kan inte begripa varför kärran är så vansinnigt baktung. Kan knappt hålla den på rätt köl. Det måste vara något i olag. Gör dig klar att hoppa!

Hoppa — det var just trevligt! Kontrollanten, som hela tiden endast haft ögon för sina instrument, far upp och känner efter om fallskärmen sätter rätt.

Men där... han sjunker ner igen och bara gapar....

— Emil, ropar han, Emil, där sitter ju någon!

— Var, var? frågar Emil utan att förstå det minsta.

— På stabilisatorn, vrålar kontrollanten till svar.

— På stabben... Å katten, det var där för som... Fördömt!

Föraren känner hur det hettar till under huden.

— Hur ska vi komma ner nu?

Föraren klarar skivan. Långsamt och varligt bromsar han in planet efter sättningen. Ändå gör "Dora" ett väldigt skutt, inte att undra på i denna gytta. Korpral Z. sitter emellertid alltjämt som fastlimmad.

Så stannar kärran. Ett ögonblick sitta de båda i kabinen som förlamade. Så resa de sig och skjuta sliden tillbaka.

Men det är närapå att de satt sig igen. På vingen står nämligen "blindpassageraren" och säger med eftertryck:

— Har ni inte ögon i skallen? Nu har mössan blåst av mig i draget. Den får ni allt betala!

## Närspaningsplanet Fw 189 på uppdrag

**P**rydligt inrättade stå de startfärdiga Focke-Wulf Fw 189 uppställda på flygplatsen. Besättningarna vänta på order.

Utan uppehåll förfölja de tyska trupperna den vikande fienden, och varje operation av hären utföres under medverkan av närspaningsplanen. Spaning över fienden, fastställande av hans uppmarschbaser, försörjningsvägar och nedkämpande av motståndarnästen, det är Fw 189:s stridsuppgifter. Tack vare tvåkroppssystemet är planet mycket lämpligt för dessa uppgifter.

Vi flyga mot de fiendliga linjerna. Jag jämför landskapet under mig med kartan. Sedan flera timmar tillbaka belägger det tyska artilleriet de sovjetryska ställningarna med granater av tyngsta kaliber. Byar och städer brinna, och fienden börjar dra sig tillbaka längs hela fronten. Floden Bug ligger bakom oss, och även det brinnande Smolensk ha vi passerat. Vi ha åter nått de tyska enheternas längst framskjutna avdelningar. Ännu flyga vi på förhållandevis stor höjd.

Nu det avtalade tecknet — en knall, en färgad signal nedåt. På så sätt ger sig vår maskin tillkänna för de egna trupperna.

På månet ställe är det fiendliga luftväret inte så dåligt. De ryska projektilerna

krevera ofta fördömt nära oss. Som svarta fläckar stå krevadmolnen mellan de höga cumulusmolnen. Ett högt rop från spanaren brummar plötsligt i mina hörlurar. Hans vänstra hand pekar hastigt nedåt, och den högra prickar in positionen på kartan.

— Fientliga stridsvagnar!

Nästan på stället vänder vår fågel och jagar ned mot de egna ställningarna. En ny signal — varning för stridsvagnar! I samma ögonblick ger man order därefter:

— Pansarvärn framåt!

Man har förstått vår varning. Nästan tippande över vingen svänger jag åter vårt plan i riktning mot de fiendliga linjerna.

Vi fortsätta att cirkla över stridsområdet, och ständigt nya meddelanden kunna vi lämna våra framryckande trupper. Striden rasar hett där nere. Våra stridsvagnar ha trängt långt in på fiendens område. Luftwaffes bombförband ha fått meddelande om att de genast måste flytta fram sina angrepp. Överallt börja bolsjevikerna vika tillbaka. Endast på ett fåtal, till synes speciellt viktiga punkter försvara de sig segt.

Där — vid den främsta linjen åter ett tecken... fiendens kpnästen, som vi måste nedkämpa i långgrepp.

Plötsligt flyga vi inte längre ensamma. Som genom ett trollslag äro också kamraterna från divisionen, vilka hittills varit i aktion på andra platser, tillbaka hos oss. Som örnar störta vi ned på bytet, och skjutande ur alla "rör" rusa vi fram över de förskansade ryssarna.

H. R. Ertz.



**Dekonorm**  
HÖGEFFEKTIVA  
SVARVVERKTYG  
FRÅSHUVUD  
STÅLHÅLLARE FÖR UT-  
e. INVÄNDIG SVARVNING

**Werkzeuge Th. Vierich**  
BITTERFELD-I KAT



*Sprickor  
som dessa*

men även sådana av  $\frac{1}{1000}$  mm bredd upp-  
täckes Ni vid den oskadliga provningen  
med

**FERROTEST-APPARATER**  
FERROSKOP FERROFLUX FERROPULS  
**BRUNO SUSCHYZKI**  
**BERLIN-STEGLITZ**



## Bell "Airacobra"

Bell Airacobra får väl sägas vara den mest originella typen av jaktplan, trots att dess exteriör hör till det mera konventionella slaget. Sedan planet först beställts av British Air Commission gick det ungefär ett helt år innan det första exemplaret var färdigt för leverans till England. Inte långt därefter utrustades de första RAF-skvadronerna med dessa plan. Enligt amerikanska meddelanden har Bell P. 39 Airacobra särskilt konstruerats med hänsyn till de fordringar som uppställts av det nybildade engelska antitankvapnet och är för detta ändamål utrustad med den tyngsta kanon som finns på något jaktplan av nyare datum.

Den mera slående skillnaden från den vanliga konstruktionen är placeringen av motorn mitt i kroppen strax bakom kabinen. Motorn är en 12-cyl. vätskekyld Allison radmotor på 1.000 hk vid 2.600 v/min på en höjd av 3.000 m. Vid start lämnar den 1.150 hk vid 3.000 v/min. Den driver den trebladiga propellern genom en nära 3 m lång propelleraxel, vilken passerar strax under pilotens sittplats fram till en växel i planets nos.

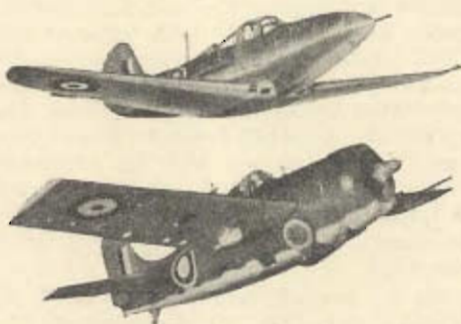
Den helt metallklädda kroppen följer även den ovanliga linjen. Dess uppbyggnad tillåter en lämplig installation av motorn, det indragbara landningsstället och den långa propelleraxeln. Stjärtpartiet fästes medelst bultar till den mellersta delen av kroppen, som bygges i tre särskilda partier. Hela maskinen är som redan nämnts klädd med metall förutom rodren,

vilka äro dukklädda. Klyvklaffarna äro dock även de klädda med metall. Airacobra är för övrigt den enda jaktplan-konstruktion som utrustats med trebent landningsställ.

Dess beväpning, då planet är i tjänst inom RAF, omfattar en 20 mm kanon med eldriktningen genom spinnern, två synkroniserade ksp i kroppen samt 4 i vingarna utanför propellerfältet. Amerikanska noteringar sätta topphastigheten till 570 km/tim, tjänstehastigheten till 435 km/tim och maxhöjden till 10.000 m samt flygsträckan till 1.760 km.

Data:

Spännvidd . . . . .	10,2 m
Längd . . . . .	8,9 m
Höjd . . . . .	2,7 m



*Airacobra (överst) och Martlet.*

## Grumman "Martlet"

Kort, tjock, avtrubbad vinge och landningsstället infällbart i kroppen — det är allt typiska om och inte särdeles sköna karakteristiska kännetecknen på Grumman Martlet I, som tillhör ett antal hangarfartygsbaserade jaktkvadroner från Fleet Air Arm, vilka till för kort tid sedan enbart använde Gloster Gladiator.

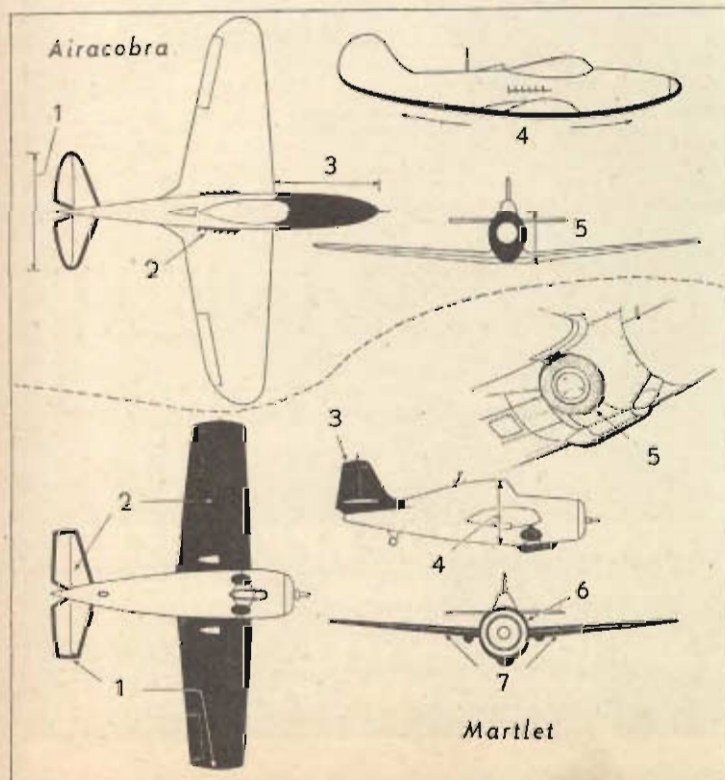
Vid krigsutbrottet voro Blackburn Roc och Fairey Fulmar de enda jaktplan i tjänst på engelska hangarfartyg, och fastän dessa typer utan tvivel voro användbara insåg man genast att den extra hastighet som man kunde vänta av ett ensitsigt jaktplan skulle vara ännu mera önskvärd. Beklagligtvis fanns det då ingen engelsk typ som var användbar för detta ändamål, varför en order placerades i Amerika. Man valde Grumman F4F-3, som då levererades till amerikanska marinen.

Många ändringar voro nödvändiga för att man skulle kunna uppfylla de engelska fordringarna, och den nya versionen exporterades till England under namnet "Martlet". Den förnämsta av ändringarna var borttagandet av de två 12 mm kul-sprutorna från kroppen och installerandet av de fyra 8 mm ksp i vingarna. Lätta bombhållare monterades ävenledes under vingarna. Dessutom försågs den nya typen med bl. a. radio, kraftig bepansring, skottsäkra fönsterrutor samt däckskrok av engelsk konstruktion. Det relativt låga landningsstället och det omkonstruerade sporrhjulet på Martlet förorsakar inga svårigheter på de släta däck. Typen är det snabbaste jaktplan Fleet Air Arm ägt, och planet har till fullo bevisat att det är högeffektivt. En än bättre version säges nu vara under produktion.

Kroppen på Martlet är av den s. k. monocoque-konstruktionen i rent aluminiumstål, och vingarna (i skalkonstruktion) äro försedda med automatiska split-flaps. Martlet är utrustad med en 9-cyl. luftkyld stjärnmotor med en styrka på 900 hk vid 4.000 m och en max-styrka på 1.500 m av 1.000 hk. Under starten levererar motorn vid 2.500 varv/min 1.200 hk. Martlet har en topphastighet vid 4.000 m på 525 km/tim.

Data:

Spännvidd . . . . .	11,4 m
Längd . . . . .	8,7 m
Höjd . . . . .	2,7 m



Siffrorna på Airacobra beteckna: 1) Normal spännvidd; 2) Avgasrör; 3) Ovanligt lång nos; 4) Obruten undersidelinje; 5) Hög oval.

Martlet: 1) Trubbiga spetsar; 2) Lågt sidoförhållande; 3) Kantigt sidoroder, 4) Hög; 5) Hjulen in i kroppen; 6) Tjock kropp; 7) Mittvingad.



## Vad tyckte Ni om segelflygtävlingarna?

Ingenjör Bertil Florman:

Härmed mina korta och militäriska svar på frågorna:

1. Bra, fast de kunde varit bättre. Mycket.

2. a) Vädrret. b) Den strålande kamratandan bland våra segelflygare.

3. Distans- och hastighetstävlingen.

4. Materiefrågan tarvar nog ett ingående studium.

5. Jag har tyvärr så många synpunkter att utrymmet inte räcker till. Inte heller tiden. (Ful undanflykt!)

6. Skaffade oss en smula tävlingsvana samt gav oss tillfälle visa vår sport och Alleberg för flera för vårt fortsatta arbete mycket betydelsefulla personer.



# Vad tyckte Ni om segelflygtävlingarna?

(Frågorna införda i förra numret.)

## Civilingenjör Karl Svänsson:

Såsom sekreterare i KSAKs segelflygkommitté har jag i någon mån varit med om att planera dessa tävlingar, och vi voro inom kommittén från början på det klara med att den tävling som planerades nog skulle i praktiken visa sig lämna en del övrigt att önska, då vi icke hade några som helst erfarenheter från tidigare tävlingar att bygga på. Vi ansågo det emellertid synnerligen betydelsefullt att en tävling anordnades, och jag anser alljämt att segelflygveckans stora betydelse ligger i att den överhuvud kom till stånd. Jag tror också att denna vecka på Alleberg gav såväl tävlingsledning som deltagare goda erfarenheter att bygga på till kommande år. Tävlingsledningen torde också vara fullt på det klara med att mycket måste ändras, tills vi träffas för att tävla på Alleberg nästa gång. Då jag har tillfälle att inom segelflygkommittén framföra mina synpunkter på de rent organisatoriska detaljerna skall jag icke här gå närmare in på dessa.

Jag vill emellertid säga att jag uppriktigt gladdes åt den goda anda som syntes besjälade såväl funktionärer som tävlingsdeltagare. Samtliga visade, trots de många gånger ganska vidriga väderleksförhållandena, ett glatt humör och en stor hjälpsamhet även mot konkurrenterna. Vid några tillfällen kunde man dock förmärka bristande påpasslighet inom lagen. Huruvida detta berodde på bristande förmåga hos respektive lagledare eller på bristande disciplin hos lagmedlemmarna är svårt att avgöra. Jag vill dock understryka att segelflyget under alla förhållanden fordrar disciplin, men det skall vara en disciplin som är liktydig med samtligas önskan att i första hand göra allt för det gemensamma bästa, innan tanken faller på tillgodo-seendet av egna behov eller önskningsar.

Om redaktionen tillåter skulle jag i detta sammanhang vilja tacka mina kamrater i

Stockholms Segelflygklubb för ett mönster-gillt uppträdande och ett synnerligen gott kamratskap under segelflygveckan på Alleberg. Deras insatser under tävlingarna gjorde att man kände det som en förmån att få vara lagledare.

Segelflyget rätt bedrivit har en mycket stor förmåga att skapa ett gott kamratskap. Tävlingarna på Alleberg böra också verksamt kunna medverka till skapandet av ett gott kamratskap icke blott mellan individerna utan även mellan de deltagande klubbarna.

Jag vill därför till sist uttrycka den förhoppningen att vi även nästan år och alla kommande år ska kunna träffas i ädel tävlan på Alleberg samt att dessa tävlingar alltid skola genomföras i den verkliga segelflygarandan.

## Ingenjör Sven Widengren:

Det sämsta intrycket gjorde givetvis vädret. Det förefaller egendomligt att ingen tänkt på fruntimmersveckans dåliga rykte. Nästa år får KSAK välja en lämpligare tid på sommaren.

Systemet två förare om ett flygplan tyckte jag var mindre lyckat. Huvudvikten var visserligen lagd på lagtävlingen, men då även individuella priser utdelades, kändes det nog hårt för många att behöva avbryta flygningen, när lagledaren med hjälp av räknestickan funnit tidpunkten lämplig att genom förarbyte tillföra laget så många poäng som möjligt. Denna orättvisa bortföll vid sträckflygningen men då fick å andra sidan bara den ene lagmedlemmen tillfälle att delta.

Bestämmelserna för nästa års tävlingar böra därför enl. min mening ändras så, att varje lag består av 2 st. flygplan och 2 förare + transportvagn med bil samt erforderlig markpersonal. Först om lagen själva ombesörja återtransporten blir det en verklig lagtävling, och tävlingsledningen får ett problem mindre att brottas med.

Motorflygplan, minst 4 st., skulle tillhandahållas av KSAK.

Om KSAK redan i höst kunde fastställa nya regler och omedelbart utsända ett förhandsmeddelande till klubbarna, hade dessa hela vintern på sig för sina förberedelser. Två flygplan pr klubb är ju ingen orimlighet, så deltagandet skulle säkert inte bli mindre än i år.

De erfarenheter tävlingsledning och tävlande samlade under segelflygveckan voro många och betydelsefulla och komma säkerligen att bära spår efter sig nästa år. Veckans största betydelse ligger nog också däri.

## Ingenjör Fred Nordholm:

Med anledning av Eder förfrågan får jag härmed meddela, att jag är synnerligen belåten med tävlingarna på Alleberg. Kamratandan var prima och tävlingsgnistan saknades inte hos deltagarna. Man får faktiskt ett sju-särdeles tävlingshumör när man ser kamraternas prestationer, och segelflygtävlingar ha utan tveivel stor betydelse då det gäller att få fram topprestationer (såväl individuella som rekord-). När man sitter i karran vet man att man fått sin chans och att det gäller att utnyttja den helt — chansen kommer inte tillbaka.

Visserligen spelar turen in, men om en tävlingsdeltagare själv får välja startsätt, tidpunkt för starten, platsen (molnet) för urkopplingen, mål för flygningen o. s. v., kommer hans erfarenhet och skicklighet att falla utslaget. För att genomföra en dylik tävlan skulle tävlingsledningen förfoga över flera vinschar och bogserplan, så att den tävlande endast hade att fylla i ett startkort med uppgift om de prestationer han tror sig kunna utföra, varefter tävlingsledningen ombesörjer start på önskad tid och enl. uppgifter på kortet samt utöver kontroll av flygningen. Flygningen poängberäknas efter hemkomsten, och den tävlande erhåller tillägg för de prestationer han utfört i enlighet med de på startkortet lämnade uppgifterna. Vidare böra vissa faktorer införas för hastighets-, höjd-, distans- och tidstävlingar så att poängvärdet blir lika ur prestationssynpunkt. Tävlingstiden bör vara minst 10 dagar.



## DFS "KRANICH"

2-sitsigt, högvärdigt segelflygplan

Användes vid KSAK:s högskola för segelflyg på Alleberg.

Seriebygges i Sverige av

A/B FLYGPLAN NORRÖPING

# FLYGANDE REPORTER

Det var en strålande högsommardag i nådens år 1938. Bob, tidningen "Records" flygande reporter, och jag hade varit ute och flaxat kring i vår Percival "Gull" och nyss landat på tidningens speciella flygfält. Bob försvann omgående till redaktionen med sitt material, men jag stannade kvar för att se över Gullen.

När jag sett att allt var OK slängde jag in mig i Mercedes Benzen, lät dess hästar dra för fullt, och inom några minuter befann jag mig i min trevliga ungarlsvåning och tänkte på hur skönt det skulle bli att äntligen få vila ut ett par timmar. Värmen var tryckande, asfalten på gatorna stadd i snabb upplösning och varma ångor stego i smekande spiraler utmed husväggarna.

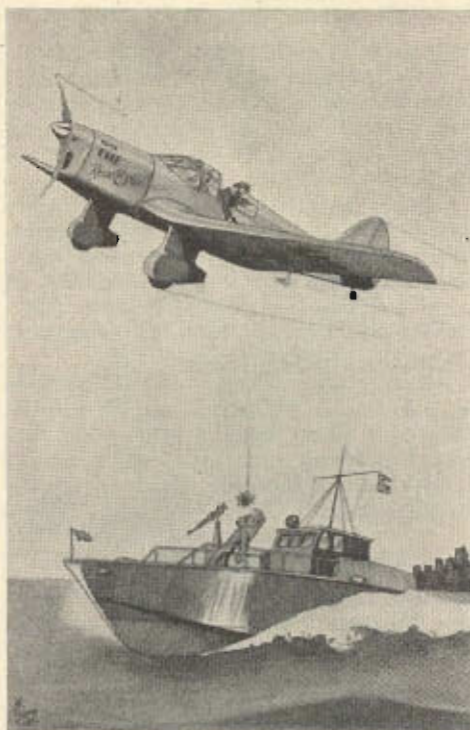
Jag hade nätt och jämt hunnit få av mig kläderna och tagit en iskall dusch, då telefonluren plötsligt greps av en stark termik. En gäll signal lyfte den ur klykan, och jag förstod med ens vem det var som ringde. Det kunde knappast vara någon annan än Bob. Snabbt var jag framme vid petmojen men hann inte säga "hallå" förrän Bob kastade ur sig en kaskad av ord:

— Är det du, Georg? Fint, du måste genast ut till Gullen, vi ska nämligen ut på jakt efter smugglare! Inspektör McScott ligger med en racer vid Roc Ilans och letar efter några kurrar. Det gäller ett fint kap... vi möts på fältet om tio minuter... so long!

Innan jag hann svara hade Bob lagt på luren. I ett huj i kläderna och vidare ut i Benzen. Med toppspeed nådde jag fältet, där dock Bob redan otåligt väntade. Gullen var utkörd och motorn varm, varför det bara var att hoppa in och låta vår mekaniker dra bort bromsklossarna. Efter ett par avskedsvarv för att vinna höjd satte jag kurs rakt ut mot skärgården. Under tiden vi flög över kobbarna och skären fick jag av Bob en något mer ingående förklaring till allt detta jäkt.

Bob hade just kommit inom dörrarna till tidningens officin, då han omedelbart kallades in till chefen, vilken i koncisa ordalag redogjorde för hans nya uppdrag. Han skulle ut och spana efter ett par smugglare som lyckats komma över ritningarna till en för landet synnerligen värdefull uppfinning. Det stod höga värden på spel,

Av ULF HALLVIG



Han lutade sig ut, tog sikte på mannen vid kulsprutan och avfytrade signalpistolen.

och polisen hade satt in sina främsta krafter för att gripa förbrytarna. Inspektör McScott, en internationellt känd kriminalman, hade redan gett sig iväg i en specialbyggd racerbåt för att söka hinna upp smugglarna.

Det dröjde inte länge förrän ett rop från Bob kom mig att lystra. Borta vid horisonten syntes två små svarta prickar, som hastigt blevo allt större. Redan kunde vi tydligt urskilja två racerbåtar. Jag drog på motorn för fullt. Ett bistert leende lyste upp Bobs spända ansikte, när vi passerade polisracern och hastigt lade den under och bakom oss. Vi voro nu alldeles i närheten av förbrytarnas båt och kände oss relativt segervissa. Men innan jag visste ordet av hade kulorna från en kulspruta på båten slagit igenom Gullens vingbeklädnad. Jag greps av ett plötsligt raseri. Med ens lade jag Gullen i en brant

dykning, och vi strökte ner mot smugglarbåten. Snabbt letade jag fram en signalpistol och slängde den till Bob, som med ett leende tog emot den. Han ryckte upp ett fönster och lutade sig ut, tog sikte på mannen vid kulsprutan och tryckte av. Jag hörde honom ge ifrån sig ett triumferande rop, och när jag tog upp Gullen ur dykningen såg jag under och bakom mig att den som skött kulsprutan gått över bord efter fullträffen från signalpistolen. En ny och än brantare dykning, och jag såg hur Bob träffade den andre smugglaren vid rodet.

Under tiden hade polisbåten fiskat upp den andra smugglaren och sökte nu rädda denne till livet. Inspektör McScott såg min manöver mot smugglarbåten och lade märke till att båten obemannad styrde mot land. Han insåg att det gällde minuterna, ty om båten med sin fantastiska hastighet slungades upp på land skulle helt visst hela sorgligheten gå upp i rök och därmed tyvärr även de värdefulla papperen. Han gav order om högsta fart, och hastigt närmade sig de båda båtarna varandra. McScott fattade posto vid relingen, och när racerbåtarna kommit jämsides och avståndet emellan dem var lagom stort, tog han ett tigersprång in i smugglarbåten. Med ett kraftigt grepp i ratten lyckades han i sista sekund ändra kursen.

Jag kunde hela tiden följa de båda båtarnas kamp nere på vattnet under det Bob oförtrutet hängde ut och tog finfina plåtar. När han var färdig, gick jag ner på låg höjd, och Bob vinkade avsked åt inspektör McScott. Sen lade jag om kursen mot flygfältet igen.

Under färden hem trakterade Bob skrivmaskinstangenterna med största frenesi, och jag kunde se på hans ansiktsuttryck att det var en särdeles god soppa han kokade ihop. Han blev precis färdig när jag efter ett landningsvarv gick in för landning, och knappt hade jag "taxat" upp planet till hangaren och kuperat motorn, förrän han var ur Gullen och på väg till tidningen och de väntande pressarna.

Jag stannade min vana trogen kvar för den vanliga översynen av Gullen och körde sen lugnt hem till min ungarlsvåning. Jag drömde om en härlig, vilsam afton — men att telefonluren denna kväll ännu en gång skulle lyfta sig ur klykan vid Bobs ringning, det är en helt annan historia...

## Aktiebolaget Nyköpings

### Elektriska Byrå

Västra Storgatan 13  
Telefoner 408, 1159  
NYKÖPING



Elektriska installationer.  
Elektriska apparater.  
Armatyr. — Radio.

## Byggnation och Reparation

Vår firma åtnjuter förtroende för snabbt och väl utförd arbete, och vi hålla humana priser. Alla slag av installationer för värme, vatten och sanitära anläggningar. Begär offert! Upplysningar kostnadsfritt!

### Nyköpings Rörledningsaffär

Ö. Kvarngatan 11. Telefon 1980, 2496  
Aukt. rörledningsentreprenör  
för Värme-, Vatten- och Avloppsledn.

## Alla slags

Bergsprängningar  
Granitarbeten  
Skyddsrum m. m.  
utföras av

## Albin Högström

Trozelligat. 30. Tel. 28129  
NORRÖPING

All bergsprängning utföres  
med elektr. luftkompressor.

## Ruuths Fftr.



### Boktryckeri

C. Rehnström  
LULEÅ  
Tel. 2029 ankn. bok.  
2380

Alla slags

TRYCKSAKER  
Snabbt — Korrekt  
BOKBINDERI





**Stockholms Segelflygklubbs verksamhet under första halvåret 1942**

Under tiden 1/1-30/6 1942 ha 2.125 glidplanstarter utförts vid Stockholms Segelflygklubbs glidflygskola. Motsvarande tid föregående år utfördes 1.148 glidplanstarter, varför man vågar förutsätta att resultatet för hela år 1942 kommer att överträffa 1941 års, som var 3.574 glidplanstarter. T. o. m. den 30/6 ha under året avlagt godkända prov för 37 A- och 19 B-diplom. Under hela år 1941 erövrades 62 A- och 43 B-diplom. Härav framgår att det på senare tid utförts flera starter per diplom än tidigare. Detta beror på att ett visst minimalt antal starter stipulerats för varje diplom i avsikt att därigenom ge eleverna större erfarenhet och gedignare kunskaper.

Segelflygverksamheten har hittills under året icke nått utöver vad som presterades föregående år. Klubben har dock lyckats hävda sig även på detta område, då vid segelflygtävlingarna på Alleberg Luftfartsinspektörens vandringspris hemfördes för andra gången i rad. Första gången tilldelades klubben priset för framgångsrikaste verksamhet under år 1941. För att kunna förbilliga den grundläggande segelflygutbildningen, utbildningen till C-diplom, och ge våra medlemmar möjligheter till ett större utbyte av en eventuell Allebergskurs, vänta vi nu bara på att de alternativa bestämmelser för C-diplomet's erövrande som bebådades för en tid sedan, skola stadfästas. Så snart detta skett har klubben för avsikt att anordna kurser med erövrandet av C-diplomet som mål.

För att klubben skall kunna utveckla sin verksamhet ytterligare vore det dessutom önskvärdt att flera övningssegelflygplan samt åtminstone ett högvärdigt segelflygplan kunde anskaffas. Såsom framgår av den tidigare redogörelsen har klubbens hittillsvarande verksamhet huvudsakligen omfattat grundläggande glidflygutbildning. Medlemmarna ha sedan fått sin egentliga segelflygutbildning vid segelflygskolan på Alleberg. Endast en segelflygare har emellertid härmed utbildats. Den verkliga segelflygningen kommer först därefter, och segelflygarna skola beredas möjlighet att bedriva denna inom respektive klubbar. För att klubben något så när skall kunna fylla sin uppgift i detta hänseende fordras förutom flera segelflygplan, dels ytterligare en vinstch, dels ock en transportvagn samt en gengasdriven bil för bogsering av densamma. Kan man räkna med att få inköpa segelflygplanen med 80 % statsbidrag behöver klubben ändock för egen del anskaffa c:a 10.000 kr till den behövliga materielen. De inkomster som klubben får på flyg- och medlemsavgifter räcka icke till för nyanskaffningar, varför medlen härför måste anskaffas på annat sätt. Segelflygintresserade donatorer ha stora möjligheter att här göra en insats för den fortsatta utvecklingen av segelflyget i Stockholm.

Under sommarmånaderna ha glidflygkurserna kunnat fyllas med elever, som deltagit i utbildningen varje dag under den 14-dagarsperiod som respektive kurser omfattat. Nu sedan skol-

lov och semesterar börjat ta slut, är tillströmningen av elever av denna kategori icke längre lika stor. Kurserna komma emellertid att fortsätta i samma utsträckning som hittills. Det finns sålunda nu åter möjligheter för sådana elever som endast kunna disponera vissa dagar i veckan eller del av vissa dagar för sin glidflygutbildning, att deltaga i glidflygskolan.

I fråga om byggverksamheten ha särskilda nybörjarkurser införts. Dessa, som för varje elev omfattar sammanlagt 48 timmar, äro avsedda att ge en grundläggande teoretisk och praktisk kännedom om bygge och reparation av glid- och segelflygplan. Samtidigt har fordran på deltagande i byggverksamheten före påbörjandet av flygutbildningen höjts från 10 till 24 timmar.

Till upplysning för dem som äro intresserade av att lära sig segelflyga finnes en tryckt broschyr, som kan rekvireras från Stockholms Segelflygklubbs sekretariat, S:t Eriksgatan 40, telefon 50 97 67. Av denna broschyr framgår att utbildningen bedrivs varje dag året runt i den mån vädret tillåter. Förfrågningar om och anmälningar till kurserna mottagas av sekretariatet.

Det är Stockholms Segelflygklubbs strävan att i största möjliga utsträckning bidra till att göra huvudstadens ungdom flygsinnad, varför alla ungdomar från 15 år och uppåt äro hjärtligt välkomna som medlemmar i klubben samt som elever i bygg- och flygkurserna.

A.

**Allebergsrapport**

KURS D 2 den 26/7-15/8:

Deltagare:  
Tord Andersson, Stockholms SFK, Roland Carlsson, d:o, Stig Eriksson, Örebro Läns AFK, Erik Ersson, Gläviebygdens FK, Lennart Gustafsson, Jönköpings FK, Gunnar Henriesson, Tekniska Högskolans FK, Nils Hultén, Linköpings SFK, Ake Larsson, Stockholms SFK, Eide Lindelöw, Jönköpings FK, Fredrik Nordholm, Västerås FK, Axel Odelberg, Jämtlands Läns FK, Ake Ranch, Stockholms SFK, Clas Erik Sparre, Trollhättans FK, Sven Asberg, Linköpings SFK.

Åtta deltagare i kursen, vilka icke tidigare innehade S-certifikat ha avlagt praktiska och teoretiska prov för detsamma samt kompletterande prov för tillstånd till bogsering efter motorflygplan.

Prov för silver-C avlades av furir E. Lindelöw, Jönköpings Flygklubb. Ingenjör N. Hultén utförde en distansflygning på 183 km med landning i Katrineholm. Tyvärr skadades flygplanet vid landningen, varför flygningen icke kan noteras såsom svenskt rekord. Flygtiden var 4 tim 30 min.

Nio deltagare i kursen utförde en flygning med mer än 5 tim varaktighet.

Totala flygtiden med segelflygplan utgjorde 117 tim.

KURS AB 3 den 26/7-16/8:

Prov för A-diplom ha avlagts av:  
Bo Fern, Chalmers SFK (diplomnummer 768), Jan Ridderstad, Stockholms SFK (769), Stig Wibom (770), Stig Dahlén, Falköpings FK (771).

Prov för B-diplom ha avlagts av:  
Rolf Sundkvist, Borås FK (337), Ake Lundin, Uppsala FK (338), Bengt Josefsson, Falköpings FK (339), Lisa Bergström, Norrköpings MSFK (340), Torsten Lundberg, Borås FK (341), Per Lundman, Falköpings FK (342), Yngve Bäger, Falköpings FK (350).

KURS C 2 den 2/8-23/8:

Prov för C-diplom ha avlagts av:  
Adrian Spjelman, Stockholms SFK (diplomnummer 136), Manfred Gustafsson, Karlskoga Motorkl. F-sekt. (140), K. A. Sjögren, Västerås FK (141), Bertil Larsson, Stockholms SFK (142), Jan Lorentius, Stockholms SFK (143), Gunnar Laurén, Falköpings FK (144), Carl Bläckström, Sunne MSFK (145), Eriand Olsson, Eskilstuna FK (146), Evert Lihdén, Falköpings FK (147), Olof Barkman, Stockholms SFK (148), Wilford Lindberg, Stockholms SFK (149).



**Priser**  
för tävlingar  
av alla slag  
på flygområdet

Ett eftertraktat pris är flygplaketten

Brons	pris	1: 75 kr.
Förstilverad	pris	2: 75 kr.
Förgylld	pris	3: 75 kr.

**KSAs VÄVDA KLUBBMÄRKE**

för lägermössor eller overall  
Pris endast 1: 50 kr.



**Flygvapnets flygmärke**  
gediget och omtyckt, försett  
med krönsnål. Förgyllt.

Pris kr 2: 25

**Flygarringen**

av kontr. silver. Uppgiv in-  
vänd. mött (diam.) i mm.

Pris kr 4: 85

Förg. silver Pris kr 6: 25



**Manschettknappar**  
av förg. olpacka med flyg-  
märket infällt i blå emalj  
Pris kr 5: 25 per par

**FLYGETS BEREDSKAPSMÄRKE 1942**  
Förgyllt i trevligt utförande. Märken finnes  
för alla flygflottiljer med flottiljens nummer  
i upphöjda siffror. Uppgiv vilket flottilj-  
märke som önskas. Pris endast kr. 1: 50.

Representanter antagas vid varje flygflottilj  
för försäljning av beredskapsmärket. Hög  
provision!

Ovanstående priser äro incl. omsättnings-  
skatt.

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

Ny katalog utkommen!

Order över 5 kr. portofritt!

**AERO-TJÄNST, Malmö**

**Allt i Trycksaker & Klichéer**  
från Sydsvenska Kliché- &  
Tryckeri Aktiebolaget  
Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 215 60 - 219 60

**Allt i HYGIENISKA ARTIKLAR**  
**SUECIA SJUKVÅRDSMAGASIN**  
Örnsgatan 24. Tel. 220 31 - 166 67, Malmö  
Fild i Lund: Gefelsgatan 1. Tel. 1733.  
Båda varor - billiga priser.

Gunnarsson, Örebro Läns AFK, Bertil Isacson, Luleå FK, Lennart Kjellgren, Örebro Läns AFK, Foäke Lidell FK Örnarna, Vikarbyn, Karl Einar Lindstedt, Örebro Läns AFK, Henry Norrbom, Linköpings SFK, Nils Ortner, Motala MSFK, Ivan Persson, Kockums SFK, Malmö, Sven Philip, Karlskoga Motorklubbs Flygsektion, Karl-Erik Rosenqvist, Aeroklubben i Skåne, Carl David Theander, Aeroklubben i Skåne, Gösta Törling, Hjo FK, Lars Wetterholm, Östra Sörmlands FK, Manne Wikström, Norrköpings MSFK.

**N. G. Johansson DAMFRISERSALONG**  
Tel. 133 40 Stottsleden - Malmö  
Allt inom yrket förklarligt och väl.  
Medlem: Malmö Colfforclub och Svenska Frisörföreningen.

**Burmans skoaffär**  
ÖSTERSUND  
- Rekommenderas -

**Nya flyginstruktörer**

Vid kurserna i Örebro tiden 5/7-25/7 och 26/7-15/8 för utbildning av glidflyginstruktörer avlade följande 17 godkända prov: Olof Barkman, Stockholms SFK, Nils Bergström, Varbergs FK, Gösta Falk, Goriands FK, Leif

# Friherre von Gablenz, en bortgången pionjär inom tyska civilflyget

Generalmajoren i Luftwaffe, friherre Carl-August von Gablenz har nyligen ryckts bort vid en flygolycka. Med honom gick en av pionjärerna inom trafikflyget bort. Hans namn kommer alltid att vara förknippat med den tyska luftfartens utveckling under de första 25—30 åren.

Generalmajor von Gablenz tillhörde en gammal officersfamilj och föddes 1889 i Erfurt. Han inträdde 1913 som fanjunkare i Kaiser-Alexander-Garde-Grenadier-Regiment och ryckte 1914 i fält som löjtnant. Efter att ha blivit sårad kommanderades han på egen önskan till flygtrupperna och kämpade som spanare och flygplanförelare, jakt- och bombflygare vid flera fronter, i väster, på Balkan, i Palestina och slutligen åter i Frankrike. Hedrad med de båda järnkorsen och Hausorden von Hohenzollern vände han tillbaka från första världskriget. Hans liv var redan då helgat åt flygningen och dess utveckling. Så trädde han redan efter krigsslutet åter in i den tyska luftfartens tjänst, först som förare i Deutsche Luftrederei och sedan efter ett kort avbrott som innehavare av en ansvarsfull post inom Junkers-Luftverkehr. År 1926 vid grundandet av Deutsche Lufthansa övertog han en av de svåraste och ansvarsfullaste befattningarna inom den civila tyska lufttrafiken, och som Deutsche Lufthansas ledare kallades han 1933 till styrelsemedlem i detta företag. Här ledde han sedan den flygtekniska utvecklingen. Hans uttröttliga arbete har bidragit till den tyska luftfartens världsräkte.

Som flygkapten fullbordade han med sin besättning pionjärdåd på rekognosceringsflygningar över kontinenter och oceaner. Vid öppnandet av nya "luftstrum" över Atlanten satt han som kapten alltid själv vid spaken. Så genomförde han 1936 den första trafikflygningen från Europa till New York. När det ett år senare gällde att utforska en ny luftväg till Ost-Asien var det åter friherre von Gablenz som med två ledsagare var den förste att utröna detta lufttrafikens nya land genom att företaga en expeditonsflygning över Pamir, världens högsta bergstopp.

Vid krigsutbrottet i september tjänstgjorde friherre von Gablenz som Kommodore vid en flygtransporteskader. Efter framgångsrik insats av hans lufttransportförband i Norge, Holland, Belgien och Frankrike blev han under tiden befordrad till generalmajor i Luftwaffe. En av de

viktigaste utvecklingsuppgifterna som han gjort för det tyska lufttransportväsendet, har varit den flygande personalens skolning i blindflygning. Han förstod att på detta område tillföra Luftwaffe sina värdefulla erfarenheter från det civila flyget. På hösten 1941 kallades han som "Amtschef" till riksluftfartsministeriet.

W. L.—m.

## Focke-Wulf...

(Forts. från sid. 8)

stjärnmotor. Planet, som är fullt avancerat, fick det allra högsta beröm och blev mycket omtyckt över hela världen. Talrika segrar i in- och utländska tävlingar, bl. a. i Deutschlandflug 1938, samt den utbredning planet fått i t. ex. Bulgarien, Chile, Rumänien, Turkiet och Ungern samt upptagandet av licensbygge i Argentina, Brasilien och Sverige, det ger ett synnerligen gott betyg åt "Stieglitz".

En annan typ som byggts under senare år är Fw 56 "Stösser" med 240 hk Argus As-10 C-motor. Detta högvingade ensitsiga plan tjänade som träningsplan för jaktflygare.

En intressant Focke-Wulf-typ är Fw 58 "Weihe". Det är frihårande och lågvingat i trä och metall med 2 st. Argus As-10-motorer på vardera 240 hk. Det fungerar vid omskolning av förare till flermotoriga plan, till telegrafi-, blind- och nattflygning samt även för kputbildning och bombfällning.

Närspaningsplanet Fw 189 är Luftwaffes första plan med dubbelkropp. (Se ritning på sid. 27 i nr 9/1942 av FT.) Konstruktionens egenart garanterar stor hastighet. God vänderbarhet och starka angrepps- och försvarsvapen (akan och ksp) göra planet till ett fruktat vapen. Motorerna äro 2 st. Argus på vardera 450 hk.

Särskilt lyckade konstruktioner äro också trafikplanet-tungbombaren Fw 200 "Condor", världsbekant för sina framgångar vid raiderna ute till havs, samt jaktplanet Fw 190 — det senare beskrivet på annan plats i detta nr.

## Svenska höjdflygningar...

(Forts. fr. sid. 17)

befann mig mitt över fältet. Denna manöver lyckades 3 gånger, och jag tittade på min tillförlitliga AB Kronometer-klocka, som sade mig att nu hade jag varit uppe i luften i nära 2 timmar. Eftersom det började bli kallt om fötterna tänkte jag på landning och började först nu utföra den manöver som jag föresatt mig att göra. Kommen till 1.200 meter igen skulle jag göra en påhälsning över staden och satte kurs mot Rådhuset. På vägen dit såg jag ett kraftigt svart moln, och nu ville jag ännu en gång komma till dess bas och hoppades samtidigt att denna var litet högre

än de andra. Men väl kommen till 1.800 meter var allting vitt omkring mig igen. Först höll jag rak kurs igenom, och min tanke var: "nu går jag igenom den", men nu hade jag troligen kommit mitt i kärnan, ty plötsligt började det rycka och stampa i min Baby, farten blev 80—90—100 km och stigningen 2 till 3 meter. Jag tog ned farten till 60 och lade planet i vänstersväng. Stigningen höll på, och snart var jag uppe på 2.200 meter igen. Nu var det alldeles svart omkring mig, regnet piskade mig hårt och vasst i ansiktet, och vingpetsarna kunde jag ej längre skönja. Kylan var bitande, jag hackade tänder, och mina fingrar stelnade. Mina solglasögon ("termikögon"), som jag hade haft på mig hela tiden, försökte jag med valhänta fingrar putsa, men det gick ej. Jag såg inget mera, allt var svart, och jag kände min litenhet häruppe bland molnen. Girindikatorn var nu det enda jag hade att flyga efter, och den visade att jag fortfarande låg i vänstersväng, men trycket mot sitsen sade mig, att jag snart låg i vertikalsväng. Hastigheten blev oroväckande, planet kastades som en herrelös eka på ett upprört hav. Nu kom jag ihåg den där historien med tysken Rudi Pätz, som i vertikalsväng pressades genom sidoväggen och landade i fallskärm inte långt från sitt plan "Columbia", som nästan var oskadat för övrigt.

Jag hade förlorat kontrollen, och hastighetsmätaren visade 140 km, då jag tog ut dykbromsen. En hastig blick på höjden, som visade 2.400 och variometern sjönk till 3—4—5 m/sek. När jag kom ur mjölken såg jag jorden stå som en ogenomskinlig vägg mot mig, och själv låg jag i vertikal sväng. Snart hade jag orienterat mig, och den känslan var skön, ty åter var jag herre över planet. I 10 eller 15 minuter hade jag irrat omkring som en lekboll i luften — man blir på något sätt förlamad — man vet med sig själv att man borde lägga planet rätt igen, men det går helt enkelt ej. Så länge kulan var i mitten och visaren pekade åt vänster var allting bra, men när hastighetsmätaren dansade sin ystra dans och fogarna i planet började knaka, ja, då ville man gärna ha sikt igen. Nedstigningen blev så mycket lugnare, klockan visade nu 16.10. Hastigt ilade mina tankar till verkställare Collins, som ville ha variometern till ett annat plan, som väntade på transport, och pojkarne sluta ju jobbet ½ 5, så det var bäst att göra en hastig nedstigning och landning. I något över tre timmar fick jag i alla fall tumla omkring bland molntopparna. Nu efteråt är jag glad åt detta efter alla besvärligheter och motgångar jag hade på Alleberg. Glad var jag även att jag hade barografen med, detta hade jag inte haft på pingstaften, då jag var uppe på 2.200 m efter 200 meters bogserhöjd. Denna gång visade barogrammet 2.080 meters höjdvinst.

Nog tänkte jag flera gånger att ge mig iväg på sträckflygning, men jag hade ju lovat att överlämna variometern till Collins, och disciplinen segrade. Jag gjorde ingen sträckflygning — det får bli en annan gång. Men jag kan ej annat än beklaga att klubbarna ej ha sig tilldelade en sektor för sträckflygning. Mången ung man är redan mogen för att göra en sträckflygning men får ju aldrig tillfälle härtill.

H. Kipp.

**Rätt tid** har den som köper sitt ur hos

**NILSSON & APPELQVIST, Ur & Optik**  
Prästg. 19 Tel. 1178 Östersund

**Ivarsons Auto-Elektriska**

Prästgatan 44 Bertil Rahm Telefon 1234  
ÖSTERSUND POSTGIROKONTO 22273

Specialverkstad för alla elektriskt & motorfordon

Laddningsstation

# Bärande stabilisator

Fördelen av att använda lyftande, eller som den också kallas bärande, stabilisator har många gånger blivit föremål för diskussion modellflygare emellan och säkert vällat nybörjare huvudbry. Redan från början får påpekas att modeller med sådan stabilisator äro relativt svårtrimmade. En bärande stabilisator bör inte användas på modeller med mindre spännvidd än 100 cm. Givetvis har detta slags stabilisator flera uppgifter att fylla, och kanske det är svårt att säga inom vilket område den gör största nyttan. Men hur som helst kan man dock konstatera att sådana modeller få bättre flygegenskaper än de med neutral "stabbe". Vi skola här nedan med några exempel belysa hur den bärande stabilisatorn fungerar.

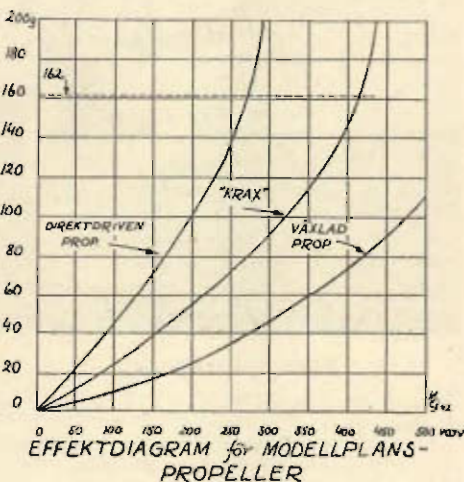
Beträcker man att en modell (detta gäller motormodeller) har en startshastighet, vilken på ett riktigt flygplan skulle betyda en fart över 1.000 km-streck för att erhålla samma stigningsvinkel som ett modellplan, så förstår man vad detta betyder i trimningsavseende. Därför måste en modell med bärande stabilisator när det gäller fart hållas inom vissa gränser, annars kommer nämligen stabilisatorn att få större lyftkraft än vad som avsetts. Men även andra svårigheter kunna belysas. Då modellens "motor" vid full uppdragnig lämnar så stor effekt att propellens dragningskraft blir större än modellens tyngd måste propelleraxeln riktas nedåt. En bärande stabilisator hjälper denna negativa kraft, varför modellen i start lätt kommer in i ett s. k. riskmoment, d. v. s. hastigheten kan lätt bli för hög (se fig. IV).

Man bör emellertid icke helt förbigå den bärande stabilisatorns fördelar. Som förut nämnts minskas härigenom propelleraxelns nedåtriktning. Dessutom blir en sådan modell säkrare i överstegringsläge (fig. III), då vingen, som i regel har 3-5 grader större anfallsvinkel än stabilisatorn, kommer att överstegras i ett tidigare stadium än den senare. Nämnas bör även att stabilisatorns anfallsvinkel bör vara 0° i förhållande till kroppens centrumlinje, då kroppen i detta läge enligt konstruktion gör minsta motstånd och dessutom stabilisatorn i annat fall inte flyger med rätt anfallsvinkel utan endast gör onödigt stort motstånd. En bärande stabilisator flyger alltid med en för profilen mest gynnsam anfallsvinkel, under förutsättning att den sistnämnda är 0° med kroppens centrumlinje.

Den största fördelen med bärande stabilisator är emellertid att den minskar vingbelastningen per ytenhet. För att bevisa detta ta vi ett exempel. Om vi hade ett biplan av "vanlig" konstruktion och ökade staffingen, d. v. s. avsevärt ökade avståndet mellan över- och undervingen i horisontell led, skulle modellen bli så pass stabil att vi helt kunde eliminera stabilisatorn. Vi skulle med andra ord få en vinge och en överdimensionerad stabilisator (se skiss). Modellens tyngd komme fortfarande att vila på de båda vingarna. Flyttade vi nu den undre vingen så långt bak som möjligt ökades

därmed momentarmen, varför den nu erhållna stabilisatorns yta kan minskas. Vi har alltså fått en modell med bärande stabilisator. Vingbelastningen kommer även nu att gälla för vår "förminsade vinge" eller stabilisator. Detta kan bevisas med matematik. Antag att vi har en modell med följande dimensioner:

- Vingyta 900 kvcm
- Stab.-yta 33 % av vingytan c:a 300 kvcm
- Vingprof:s lyftkoefficient 1
- Stab.-prof:s lyftkoeff. 1k
- Vingprof:s motståndskoeff. m
- Stab.-prof:s motståndskoeff. mk
- Tyngdpunktens avstånd från vingens tryckcentrum 10 cm
- Momentarm 50 cm
- Vingbelastning 18 gr/kvdm
- Modellens reella vikt 162 g
- Vingens anfallsvinkel 4°
- Stabilisatorns anfallsvinkel 0°.

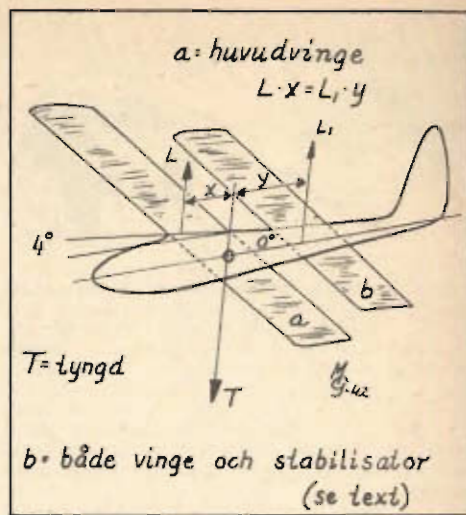


Vi skulle alltså få en ekvation av följande utseende:

$$900 \times 10 \times 1 \times m = 300 \times 50 \times 1k \times mk.$$

Om vi för enkelhetens skull använda samma profil i båda fallen och söka momentarmen men i övrigt använda oss av samma värden som ovanstående få vi (profil RAF. 32):

$$900 \times 10 \times 1 \times 0.9100 = 300 q \times 0.850 \times 0.5500$$



där q är den sökta momentarmen. Vi få då 140 q : 8190 och q blir 58.5. Modellens vikt kommer därvid att vila på en yta av sammanlagt 1.200 kvcm i stället för föregående 900 (se fig. I och II). Därför blir den teoretiska vingbelastningen endast 13,5 gr/kvdm i stället för 18. Modellen skulle alltså i luft under normal flykt inte "väga" mer än 121,5 och en vikt-förtjänst på hela 40,5 g skulle bli resultatet.

Visserligen kunna dessa tal inte helt gälla i praktiken, då man har att räkna med större motstånd. Å andra sidan bör inte heller momentarmen göras för kort och stabilisatorytan för stor för att härigenom söka öka glidtalet, ty detta ger hellre negativt än positivt resultat, då motståndet ökas oronormalt. Därför bör stabilisatorytan hållas mellan 30-33 % av vingytan och alltför tjocka vingprofiler undvikas.

Den lämpligaste stabilisatorprofilen torde Clark Y eller YH vara och för vingen bör väljas Eiffel 400, RAF.32 eller liknande. Genom att, som nyss visats, vingbelastningen per ytenhet med bärande stabilisator minskas bör i allmänhet motormodeller hållas vid tämligen hög vikt. Varje vingprofil fordrar nämligen vid varje särskild anfallsvinkel en viss vingbelastning per ytenhet för att bli effektiv. Kommer man för långt över eller under detta värde blir både det inducerade och profilmotståndet för stort. Givetvis är dock låg hastighet att föredraga framför hög.

Arr-EII.

## TOLLIN-ritningar

för replikamodeller i skala 1/40 av

### Bell P-39 Airacobra

Pris 85 öre

och

### Junkers Ju 87 B (Stuka)

Pris 95 öre

med utförlig byggbeskrivning och originalfärgprov.

En Tollin-ritning är resultatet av grundligt och ingående studium av allt tillgängligt bildmaterial. Med sin detaljrikedom och sällsynta tillförlitlighet är Tollin-ritningen den rätta just för den kräsne och sakkunnige modellbyggaren.

AKE TOLLIN,

Rudbecksgatan 7, Örebro.

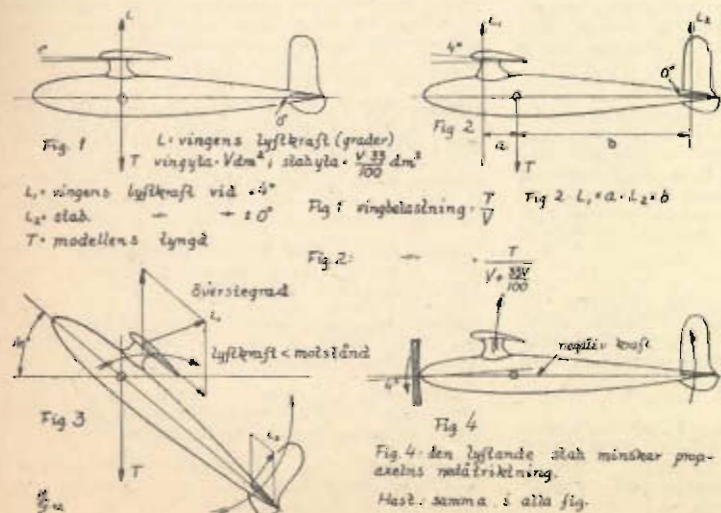
Sänd mig nedanstående franko:

..... st. .... kr.  
 ..... st. .... kr.

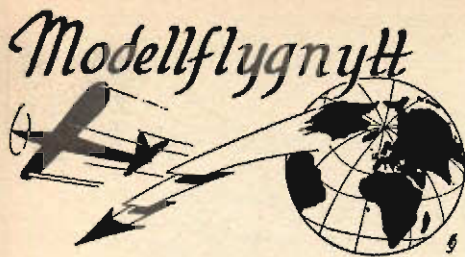
Namn: .....

Adress: .....

Levereras endast mot förskottslikvid på postgiro nr 27 00 77 eller mot frimärken.



Principskiss för bärande stabilisator.



Östra Sörmlands Flygklubb anordnade söndagen den 1 september en modellflygtävling med deltagare från bl. a. Stockholm, Västerås, Södertälje, Norrköping och Strängnäs — inalles ett 50-tal modellflygare med c:a 75 modeller. Dagen bjöd på ett synnerligen gott modellflygarväder — lätt vind, svag sol, mycket moln och finfina termikvindar. En naturlig följd härav blev fina tider, som i flera klasser överstege de som noterades vid årets svenska mästerskap.

Vid en närmare granskning av resultatlistorna lägger man med glädje märke till att en hel del modellflygare av det gamla gardet mött upp för att mäta sina krafter med nykomlingarna. Så såg man Ake Roggentin, vilken gjorde en förmälig comeback genom att notera en vacker flygning på hela 17 minuter med en motormodell. Hans goda exempel följdes snart av andra modellflygare, och så t. ex. fick Sven Andersson från Mariefred en tid på 7.46 min med segelmodell, Ake Larsson från Stockholm 7.15 med motormodell och kollegan Robert Löwen-Aberg 4.1 min med segelmodell.

En attraktion vid tävlingen var västeråsaren K.-E. Landegrens vackra modell i skala 1:10 av det tyska segelplanet "Kranich". Det var med samma modell Landegren gjorde den strålande flygningen på nästan 41 minuter under de internationella sommartävlingarna på Jämijärvi i Finland. Denna gång förmådde han emellertid inte "komma till insats", men hans modell blev dock föremål för mycken beundran både från publikens och kollegornas sida.

Tävlingen, vilken betecknas som en av de bästa som någonsin avhållits, gav följande resultat i de olika modellklasserna:

Klass M 1: 1) Ake Larsson "Postis", Vingarna, 3.15.1; 2) Bengt Leo, Västerås, 1.17.8.

Klass M 2: 1) Sverker Blom, Vingarna, 3.17.4; 2) Ake Roggentin, Vingarna, 1.48.1.

Klass M 3: 1) Ake Roggentin, Vingarna, 2.35.3; 2) Sverker Blom, Vingarna, 1.50.8.

Klass S 1: 1) Anders Lindblom, Mariefred, 2.22.4; 2) Hans Schmiterlöv, Vingarna, 1.46.8; 3) Bengt Haraldsson, d.o, 1.41.6; 4) Robert Löwen-Aberg, d.o, 1.37.9.

Klass S 2: 1) Sven Andersson, Mariefred, 3.20.4; 2) Robert Löwen-Aberg, Vingarna, 2.14.4; 3) Kurt Jansson, Vingarna, 1.53.1.

Klass S 3: 1) Henry Rundgren, Mariefred, 2.11.9; 2) Rune Andersson, Vingarna, 2.02.0; 3) Karl-Erik Landegren, Västerås, 1.53.7.

\*

KSAKs Verkställande Utskott har nu utsatt ledamöterna i 1942-43 års modellflygkommitté: ordf. Tyko Stark, v. ordf. P. Rönne, B. Florman, S. Isacson, F. Landegren, T. Larsson, A. Sundelin och L. Sundström.

\*

Dansk Modellflyver Union firade den 29 aug. femårsdagen av sin tillblivelse. Under dessa fem år har dansk modellflygning genomgått en rivande utveckling, som näppeligen skulle ha ågt rum utan ett gott samarbete mellan Unionen och de enskilda klubbarna. Under de fem åren har Unionen allt som oftast letts av styrelser som inte varit vuxna sin stora uppgift att leda danska modellflygare. Därför gick Unions medlemsantal avsevärt ner under 1939, men under de därpå följande åren har Dansk Modellflyver Union under en ny styrelse åter arbetat upp sig så att man nu lugnt kan möta framtiden och med glädje blicka tillbaka på de gångna fem åren.



DMUs nye ordförande.

Dansk Modellflyver Unions nya styrelse ser ut som följer:

Ordförande: Knud Flensted Jensen, Köpenhamn. Vice ordförande: Willy Olsen, Kolding.

Kassör: Finn Henningsen, Köpenhamn.

Sekreterare: Jørgen Gamst, Glostrup.

Pressekreterare: Helge Gamst, Glostrup.

Rekordprotokollförare: Richard Jensen, Odense.

Distriktsledare för Själland: Jørgen Mortensen, Hillerød.

.. .. Fyn: Rekordprotokollföraren.

.. .. Jylland: Henning Klok, Hobro.

Styrelsemedlem: Peter Christiansen, Helsingør.

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

.. ..

## För modellplanbygget!

Extra prima furulister för segelmodellbygge.

1 m längd:	1 1/2 m längd:
2 x 2 mm pr st. —: 05	2 x 2 mm pr st. —: 10
2 x 5 " " " —: 06	2 x 5 " " " —: 13
2 x 7 " " " —: 07	2 x 7 " " " —: 14
2 x 10 " " " —: 08	2 x 10 " " " —: 15
3 x 3 " " " —: 06	3 x 3 " " " —: 13
3 x 5 " " " —: 07	3 x 5 " " " —: 15
3 x 7 " " " —: 08	3 x 7 " " " —: 16
3 x 10 " " " —: 09	3 x 10 " " " —: 18

Ett 50-tal olika dimensioner finnas i lager.

Flak av furu, lind, balsacers, och plywood.

Äkta japanpapper, vitt —: 25, färgat —: 30

pr ark.

Diplompapper 60 x 90 cm 40 gr rött —: 35

pr ark, 80 och 40 gr vitt —: 30, 60 gr vitt

—: 35 pr ark.

Nytt! Specialimpregneringsmedel för siden

och diplompapper, spänner klädseln bättre

än tidigare preparat. Pris pr 100 gr fl. 1: 45.

Zaponlack för impregn. 100 gr fl. —: 95.

Impregneringslack högsta kvalitet för mo-

dellflyg, extra lätt. Finnes i röd, grön, gul,

blå, silver, m. fl. färger. 25 gr fl. pris —: 65.

Dessa omtyckta färger finnes även i reklam-

förp. inneh. 12 olika färger i 10 gr fl. pr

kart. 4: 20; 12 olika färger i 25 gr fl. pr

kart. 6: 50.

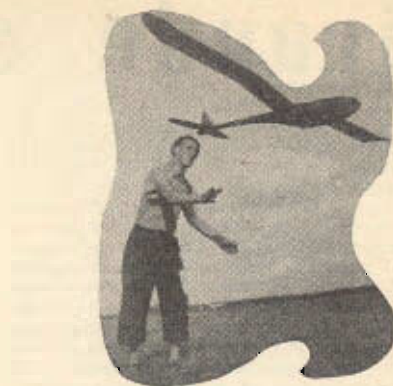
Balsalim 25 gr —: 65, 50 gr —: 95, 100 gr

1: 50 pr fl.

Komplett prislista mot 20 öre i frim.

**Sven E. Truedsson**

Modellflygindustri, MALMÖ 9



1942 års

## Skånska Mästerskap

Årets skånska mästerskap i modellflyg öppnades ingalunda under gynnsamma auspicer — regndriga moln lägrade sig nämligen över Kvidinge flygfält, där spelen ägde rum. Men efter första periodens slut bröt plötsligt en strålande sol genom och jagade raskt undan molnen, inte blott från skyn utan även från modellflygarnas till en början bistert rynkade pannor. Som arrangör stod den unga men livaktiga Modellflygklubben i Bjuv, vilkens ordförande Gunnar Persson tjänstgjorde som tävlingsledare med en stab av funktionärer under sig.

Bjuvs Modellflygklubb är en tämligen nybildad klubb, som dock redan uppvisar ett medlemsantal på över 30-talet. Till klubben hör sektioner i flera andra orter, och dessa deltaga vid de månatliga återkommande serietävlingarna. För övrigt leder Bjuvs Modellflygklubb numera KSAKs tävling i märkestagnig!

Största intresset kom under tävlingens lopp att knyta sig till motormodellklasserna, all bals- och gummitrist till trots. I klasserna M.1 och M.2 mötte man dagens sensationsman, Sven Forsberg från Flygkrigsskolan, vilken noterade flera ypperliga flygningar, bl. a. dagens bästa och näst bästa tider — den bästa på 5 min 25 sek. Inte nog med att Forsberg lade beslag på förstapriserna i motorklasserna, han ledde efter första perioden även minsta segelmodellklassen, men tyvärr fög hans modell bort vid första och enda starten och anträffades först efter tävlingen.

Av övriga klasser tilldrog sig klass S2 stort intresse och såg som segrare lugna tävlingsflygaren Rolf Dilot från Eslöv, vilken följdes på andra plats av nyordne medlemmen i Modellflygkommittén, Terje Larsson från Malmö. Striden var länge ovisst, ty efter andra perioden låg Tore Lundahl från Bjuv på andra plats efter den väntade segrare Dilot, men med en säker tredje och sista flygning tillkånsade sig Terje Larsson andra plats.

Dessa skånska mästerskap har tydligt nog visat, att de skånska modellflygarna både kunna bygga goda modellkonstruktioner och flyga dem. Ser man f. ö. på resultatlistorna konstaterar man att vid dessa tävlingar uppnåddes tider som i vissa klasser vida överstege de som nåddes vid svenska mästerskap!

De bästa resultaten blevo:

Klass S1: 1. Måtte Martensson, Eslöv, 1.35.2 min. 2. Lars I. Nilsson, Malmö, 1.30.4 min. 3. Kjell Nilsson, Eslöv, 1.29.1 min.

Klass S2: 1. Rolf Dilot, Eslöv, 2.31.0 min. 2. Terje Larsson, Malmö, 2.02.6 min. 3. Kjell Andersson, Håller, 1.58.0 min.

Klass S3: 1. Stig Karlsson, Trelleborg, 2.17.4 min. 2. Rune Nyberg, Eslöv, 2.17.0 min. 3. Olle Sigurdsson, Bjuv, 2.14.0 min.

Klass M1: 1. Sven Forsberg, Flygkrigsskolan, 3.39.4 min. 2. Ove Olsson, Eslöv, 2.02.3 min. 3. Lars Andersson, Limhamn, 1.17.1 min.

Klass M2: 1. Sven Forsberg, Flygkrigssk.. 1.30.3 min. 2. Karl Reuterskiöld, Lund, 0.57.8 min. 3. Bertil Olsson, Eslöv, 0.54.1 min.

Lagtävlingen: 1. Eslövs M. F. K. (sammanlagd tid) 1101.8 sek. 2. Limhamns M. F. K. 840.8 sek. 3. Bjuvs M. F. K. 784.4 sek.



De bensinmotor-konstruktioner och nu även dieseldito som hittills använts av svenska modellflygare ha för det mesta varit av amerikansk samt även tysk och engelsk konstruktion. Avspärrningen från dessa länder har emellertid gjort att man inom landet söker få fram sådana motorer.

Emellertid ha vi sedan några år redan haft en fullgod bensinmotor — den välkända GP-motorn, vilken utexperimenterats av Carlo Pinotti, vilken som en synnerligen tekniskt kunnig amatör hunnit med att noga utprova olika motorkonstruktioner. Hans berömda GP-konstruktioner ha vi i nummer 1/1940 av FT redan ingående beskrivit, varför vi i stället övergå till att nämna något om motorbyggarens senaste försök på modellplan med dessa motorer.



Carlo Pinotti, bensinmotor-konstruktör i världsklass, framtidshopp för svenskt modellflyg.

Carlo Pinotti, som till för någon tid sedan varit bosatt i Malmö, har inte endast byggt ett stort antal motorer, han har även i praktiken visat att hans motorer äro skapta att användas på modeller av olika storlekar. Det är ofta man sett hans lilla specialbyggda bensinmodell i sällskap med flera andra men större kolleger göra sina eleganta flygningar. Pinottis egen modell, vars spännvidd ligger omkring motern, är utrustad med den minsta GP-motorn, vilken faktiskt är ett helt litet under av precision. Inte nog med att konstruktören skapat en motor och byggt den i serie, han har även för varje nytt exemplar försett den med andra, bättre finesser och på så sätt fått fram allt förmåligare motorer.

Liksom sina utländska kolleger har även Pinotti fått upp blicken för de möjligheter en god dieselkonstruktion erbjuder. Men Carlo Pinotti går dock inte efter samma riktlinjer som de andra dieselkonstruktörerna utan har banat sig helt andra och nya vägar, men varfö dessa leda vilja vi dock icke avslöja. Det får framtiden utvisa!

Om vi ännu en gång vända blicken mot de förnäma GP-motorerna kunna vi med intresse notera, att vid de svenska mästerskapen i bensinmodellflygning flertalet av modellerna vore försedda med dylika motorer. Och så var även fallet vid skånska mästerskapen, där en av Skånes bästa bensinmodellflygare Uno Jönsson visade upp en välflygande bensinmodell med GP-motor. Även till utlandet har dessa motorer letat sig väg, och så t. ex. har man hela vintern 1941 i Norge använt denna typ vid ett flertal stora bensinmodellflygningar. Där visade det sig f. ö. att den enda motor som förmodade starta i den stränga kylan just var GP-motorn.

I alla väder har faktiskt amatören Carlo Pinottis bensinmotorer visat sig vara ovanligt effektiva, och detta i förening med deras tuktalande utseende och den goda kvaliteten har gjort denna motortyp till en av de mest omtyckta både i vårt eget land och utomlands. Det är således inte utan en viss spänning man

avvaktar Carlo Pinottis vidare försök på detta område. Helt säkert kommer det att vankas stora överraskningar för de bensinmodellflygande svenska ungdomarna!

Vid tävlingar med bensinmodeller i vårt land har man särskilt lagt märke till att det för de deltagande modellflygarna alltid legat en viss svårighet i att få motorerna i högsta trim. An har det varit något batteri eller tändspolen som krånglat och än något fel på tändstiftet. Allt saker som bidragit till att denna gren av modellflyget haft litet svårt att göra sig riktigt gällande.

På senaste tiden har herrar motoringenjörer även uppmärksammat detta tråkiga förhållande, och man har genom olika motorkonstruktioner sökt utesluta både batterier, tändspole och tändstift, vilka ju för övrigt vägt alldeles för mycket i förhållande till själva motorn. Man har helt enkelt sökt konstruera en liten dieselmotor, där den tändande gnistan inte skulle fås genom tändkula utan helt enkelt genom hög kompression.

Dieselmotorn rymmer stora möjligheter; man slipper alla onödiga och tunga batterier, tändspolar och tändstift. Här nedan beskrives i korta drag en ny dieselkonstruktion, som sett dagens ljus i Schweiz eller närmare bestämt hos firman J. Klemenz-Schenk i Bern. Tvåtaktsdieseln "Dyno I" blev i juni 1941 noga prövad av "Institut für Betriebsausrüstung der Luftfahrtzweiges des Eidgenössischen Luftamtes". Den underkastades då en timsläng "testning", och en försöksflygning med en motortid på 3 min 28 sek gav en flygtid på hela 6 min 42 sek.

Tekniska data äro följande:  
 Motorns höjd . . . . . 100 mm  
 Bredd . . . . . 50 mm  
 Längd (inkl. spinner) . . . . . 110 mm  
 Cylindervolym . . . . . 2,4 kbcm  
 Cylinderdiamater . . . . . 12 mm  
 Slaglängd . . . . . 18 mm  
 Hästkraftantal . . . . . 1/8  
 Bränsleförbrukning . . . . . 150—200 kbcm/tim  
 Vikt (exkl. propeller) . . . . . 190 gram.

Dyno I har omkullkastat alla betänkligheter beträffande dieselmotorernas höga vikt. Ty i det hela taget är motorn i förhållande till vikt och hästkraftantal mycket starkare än sina bensinmotorer.

Vid dieselmotorerna komma ju sådana bevärliga saker som batterier, tändspole, timer, kondensator, kablar och tändstift att försvinna. Dieselmotorn är dessutom mycket billigare och driftsäkrare, vilket senare får betecknas som denna motorkategori främsta plus.

ETT ANDRA-HANDSREPORTAGE



En modellflygkollega har nyligen hackat på oss för att vi inte skulle ha varit närvarande vid SM på Gotland — ett misstag, vilket vi dock gärna förlåta enär vederbörande själv icke var närvarande utan i motsats till oss måste förlåta sig på andrahandsuppgifter och därför inte kunde kontrollera att vi faktiskt personligen följde tävlingarna...



Terje Larsson, nytt namn i Modellflygkommittén.

Vid en närmare granskning av listan över medlemmarna i 1942—43 års modellflygkommitté lägger man med glädje märke till att vår sydligaste landsända fått med en representant i den samling modellflygsakkunniga, som skall leda svenskt modellflyg under ovannämnda år. Vi syfta då på limhamnaren Terje Larsson, den unge och energiske ledaren för skånskt modellflyg, vilkens namn vid talrika tillfällen mött oss ur resultatlistor från stortävlingar och då främst skånska modellflygtävlingar.

En god uppfattning av Terje Larsson fick man vid årets skånska mästerskap där man såg honom med energi och min ständigt kila omkring dels såsom sakkunnig givande goda råd till tävlingsledningen, dels biträdande sina modellflygkolleger och konkurrenser, närhelst dessa önskade hjälp. Trots att han på detta sätt gjorde sitt bästa för att tävlingarna skulle bli så lyckade som möjligt hann han även med att belägga andra plats i den mellersta segelmodellklassen!

I övrigt kan man notera att Terje Larsson sedan flera år tillbaka är framgångsrik ledare av Limhamns Modellflygklubb samt inom Aeroklubben i Skåne utträttat storverk för skånskt modellflyg. Efter instiftandet av Skånes modellflygdistrikt sitter han som ordförande i detta och har lagt ner hela sin fritid på att hjälpa fram skånskt modellflyg.

Säkerligen kan man förvänta att Terje Larsson med känd energi kommer att fortsätta sitt framgångsrika arbete för skånskt och svenskt modellflyg. Han går till allt kallt inte blott med ovanligt stor sakkunskap utan med alla skånska modellflygares verkliga sympati bakom sig, vilket icke vill säga så litet. Förvisso kommer Terje Larsson att väl häryda sig i kretsarna av 1942—43 års modellflygsakkunniga!

MODELLBYGGARE, SE HIT!

Replikamodeller i skala 1:50.

Materialsatser per styck 1:45.	Ritning per styck 0:30
B 17 (SAAB) .....	Matr. F 300 M Ritn. F 300 R
B 6 (Republic Guardsman) .....	Matr. F 301 M Ritn. F 301 R
Pöcke-Wulf Fw 58 B .....	Matr. F 302 M Ritn. F 302 R
Hawker Hurricane II B .....	Matr. F 325 M Ritn. F 325 R
Westland Lysander .....	Matr. F 326 M Ritn. F 326 R
Messerschmitt Me 109 F .....	Matr. F 327 M Ritn. F 327 R
Messerschmitt Me 110 .....	Matr. F 328 M Ritn. F 328 R
I: 16 Rata .....	Matr. F 340 M Ritn. F 340 R



SAAB B17

Replikamodeller i skala 1:100. Materialsatser per styck 0:95. Ritning per styck 0:20.

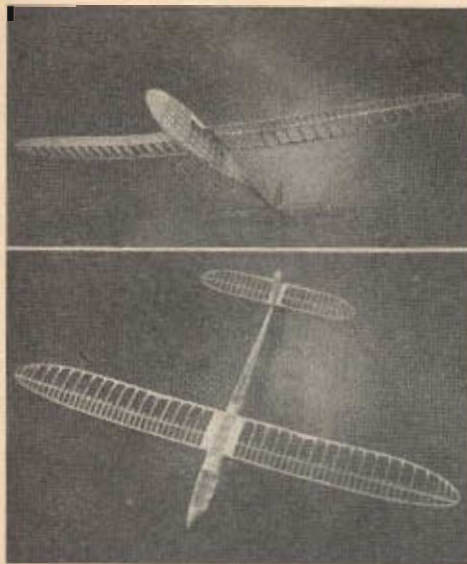
S 5 (Heinkel) .....	Matr. H 200 M Ritn. H 200 R
Sk 12 (Pöcke-Wulf "Stieglitz") .....	Matr. H 201 M Ritn. H 201 R
Junkers Ju 52 .....	Matr. H 202 M Ritn. H 202 R

Samtliga materialsatser innehålla konstruktionsritningar (hind), svarvade hjul, lim, grundlack, sandpapper m. m.

Med varje ritning följer utförlig arbetsbeskrivning, originalplanets data m. m. Prislista medföljer gratis varje order. Observera de billiga priserna! Prima material garanteras!

FIRMA L. SVEDFELT

Orsaavägen 44, tel. 25 59 97. Nockeby.



## Exklusiv segelmodellkonstruktion

I vårt reportage från årets svenska mästerskap i modellflyg dröjde vi för ett ögonblick vid denna eleganta segelmodellkonstruktion och nämnde då bland annat att dess upphovsman, den kände modellflygaren Ingvar Gustavsson från Linköping, var en herre med sinne endast för det aerodynamiskt bäst lämpade utan även för det rent estetiska. Det är med verklig glädje vi i detta nummer se oss i stånd att publicera dessa vackra fotos av segelmodellen Mercurius II. De ovanligt goda fotografierna ge till fullo belägg för att våra rader i reportaget ingalunda voro översord. Tvärtom, skulle man kanske vilja säga! Ty det finns näppeligen någon segelmodell av idag som vare sig till konstruktion eller utseende kan mäta sig med Ingvar Gustavssons nya modell.

Som läsaren kanske erinrar sig är Gustavssons särskilt känd som konstruktör till den lyckade konstruktionen Mercurius, av vilken uppbyggnad II skulle vara en utveckling. Ritningar till den första Mercuriuskonstruktionen fanns för övrigt införd i nummer 12/1940 av FLYGTIDNINGEN och rönt då stort intresse från våra modellflygande läsares sida.

Modellen hör till den största segelmodellklassen, alltså klass S III, och har en spännvidd av hela 1.900 mm. Totala längden ligger vid 1.200 mm och vingens yta är 30 kvdm. Stabilisatorns yta är 8 kvdm. Vingen har ett väl valt sidoförhållande på 1:11, under det motsvarande tal för stabilisatorn är 1:6. Kompletta vikten hos modellen ligger vid 700 g, och vingbelastningen blir följaktligen 20 g/kvdm.

Till sist kunna vi endast uppmana våra läsare att ta fotona i ett närmare skirakådande och därigenom bilda sig en egen uppfattning om denna formaköna modellkonstruktion. Det är faktiskt inte var dag man får ta del av dylika rent ut sagt underbara segelmodellkonstruktioner. Ingvar Gustavssons verk är väl värt vår uppriktiga beundran!



Ingvar Gustavsson, LEN.

## Med bensinknarr ute till havs

I ett föregående nummer av FT beskrevs ingående en dansk sjöbensinmodell, och vi dröjde då förnämligast vid de tre "toffloras" konstruktion samt principen för dessas verkningsätt. Som konstruktörer av modellen stodo två unga danska modellflygare, Christian Zeylner och Jørgen Dommergaard från Odense Modellflygklub, och de ha nu under ganska lång tid varit i tillfälle att ingående pröva sin trevliga modell. Vi låta här nedan den ena av byggherrarna, Jørgen Dommergaard, ge oss en liten skildring av några flygningar med modellen. "Dommer" har alltså ordet.

"Efter en 75-procentig kvadd i slutet på förra året förbättrade och reparerade vi modellen under vinterns lopp. Det var med verklig längtan och spänning vi sågo fram mot den kommande sommaren och det härliga, lugna och varma väder den mestadels för med sig. Efter en tids tålmodig väntan fingo vi äntligen tillfälle att trimma vår modell en söndag med vackert och lugnt väder. Motorn gick emellertid inte mer än  $\frac{1}{2}$  min, varför det följaktligen inte blev tal om några mer märkvärdiga flygtider denna gång.

Så kom då äntligen den 2 augusti med ett gott bensinväder (en förkortning av bensinmotormodellflygplanväder), och tillsammans med fyra modellflygkolleger, verktyg, bensin(!) och vad till facket hörer rodde vi ut c:a 500 meter från kusten för att vi inte skulle skada nägon med vår modell. Modellen fick en sista översyn innan vi drog på motorn, varefter Zeylner släppte iväg modellen, som både flög och landade vackert. Men tyvärr hade modellen fått för mycket högerkurva. Så startade Zeylner återigen motorn, gav modellen mindre högerkurva och satte till sist motorn på lågvarv innan han släppte iväg modellen. Tyvärr glömde han emellertid att sätta den s. k. timern i funktion...

Modellen lättade från den spegelblanka vattentytan på ett synnerligen mönstergiltigt sätt och steg i vida högersvingar allt högre. Vi blevo heta om örönen, motorn blev också varm — och ju varmare den blev dess bättre gick den. Efter  $1\frac{1}{2}$  min var modellen på c:a 100 m höjd, men plötsligt gick motorn upp i högvarv, varigenom modellen började stiga i en vinkel på över 45°.

Vi rodde efter den så snabbt vid förmädde, men modellen avlägsnade sig mer och mer ifrån oss. När motorn gått 2 min och 50 sek stannade den, och modellen, som då var på en höjd av c:a 300 m, gick över i perfekt glidflykt. Det gällde nu att hålla ett getöga på den. Efter 8 min och 5 sek landade modellen över 4 km från stranden. Emellertid hade den under flygningens lopp blivit observerad av ett av marinens kustfartyg, som omgående lättade ankar och förföljde den. Besättningen hivade ombord modellen med en båtshake (!), och fartyget styrde för full ånga ut till havs. Lyckligtvis hann vi signalera till det, varpå Zeylner fick komma ombord och få tillbaka modellen. På ett av marinens sjökort uppmättes den distans modellen tillryggslagt till över 3,5 km.

Vi voro ganska trötta när vi kommo tillbaka, men i ett voro vi i alla fall eniga, och det var att denna härliga flygtur ville vi inte ha ogjörd. Vi kunde lugat gå hem. Luftrummet över Öresund tillhörde oss....

## En modellsträckflygare

Ordf. i Norrköpings Modell- & Segelflygklubb modellsektion. Sven Sundberg, är säkerligen en av Sveriges bästa modellsträckflygare. Hans segelmodell "Hast" flög den 10 maj från Norrköping till Häradsхамmar, en sträcka på 25 km, således nära dubbelt så långt som Sigurd Isacsons svenska rekord. På Kristi Himmelsfärdsdag, den 14 maj, flög hans "Baby" från Norrköping till Rejmyra, över 20 km — alltså även denna gång över svenska rekordet i denna klass! Nästa söndag var "Haster" ånyo mogen för en verklig långflygning. Denna gång bar det iväg från Norrköping till Doverstorp, över 20 km. Flygningar på 3 km anses som vanliga för Sundbergs modeller!

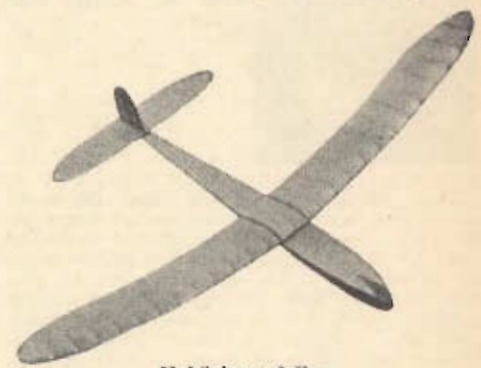
KAP.



Sist vi träffades i denna spalt berörde vi själva bygget av vår modell och publicerade även en utförlig ritning. Denna gång presentera vi ett foto på det färdiga segelmodellplanet, vilket som vi se har väl avvägda former samtidigt som det är synnerligen enkelt att förfråga.

Vid det här laget är själva skelettet färdigt, och det återstår nu att kläda modellen med något lämpligt material. Finnes japanpapper är detta ypperligt. Vi kunna i så fall klä kroppen och vingen med två lager japanpapper samt stabilisator och fena med ett lager. När vi använda två lager skola vi se till att fibrerna komma att gå kors och tvärs. På så sätt få vi nämligen fram den jämnaste och starkaste beklädnaden. Annat lämpligt papper är s. k. diplompapper, men även detta kan vara svårt att få tag i, numera, varför vi rekommendera läsaren att använda s. k. moltyg, vilket visserligen tarvar noggrannhet vid klädsel och ytbehandling på grund av dess gleshet men är både billigast och starkast att nyttja på modellen.

Kroppens undersidor kläs först, och vi se till att tyget fäster riktigt ordentligt vid longerringarna. Sist kläs översidan, och därefter är kroppen färdig för vattenkrämping. När den fått torka mycket noga ges den två eller tre eller kanske ännu flera strykningar med något bra impregneringslack, t. ex. zaponlack. Mellan varje strykning bör kroppen läggas med översidan ner så att inga skevheter uppstå.



Nybörjarmodellen.

Nästa steg är att klä vingen, vilket sker i flera etapper. Vi klä undersidan först och börja med mittpartiet. Även här måste man se till att tyget fäster ordentligt vid fram- och bakkanterna. Sedan fortsätta vi med varje vinghalvas undersida. När detta är klart tagas översidan, där mittpartiet och vingpetsarna lämnas till sist. Till slut sprutas vingen med vatten och får torka. Helst bör man ha tyget något fuktat under klädningen av modellen och sedan låta det sträcka sig.

När vingens beklädnad är torr dopas den två eller två gånger liksom kroppen med något lack. Synnerligen viktigt är att ha vingen i spän i en s. k. vingbädd mellan varje dopning. Den minsta lilla skevhet kan äventyra modellens flygförmåga.

På samma sätt som vingen kläs stabilisator och fena, men här bör man dock söka anskaffa pappersbeklädnad i form av antingen japanpapper eller diplomtö.

Det återstår nu endast att sätta fast startkroken samt montera ihop modellen. När detta är gjort väger man med hjälp av litet bly ut lyngdpunkten. Här observeras genast att vingen bör fixeras till därför avsedd plats, vilken fås genom att ifall modellen vid glidflykt går för brant mot jorden, ta bort litet blyvikt ur nosklossens hål och ifall modellen skjuter nosen uppåt lägga ner lite mer vikt.

Nästa gång vi mötas i denna spalt skola vi närmare behandla vår modellens intrimning och se litet på de olika metoderna för start av modellen. På återseende till dess!

**Vi rekommendera:**

Malmö

**SEV. MATTSSON****JÄRN, VAPEN & SPORTAFFÄR**Tel. { 20957  
22420Östergatan 18  
M A L M Ö**Luftgevär,****luftpistoler****& ammunition.****Bliv medlem**

i

**SOLIDAR**

MALMÖ

**CHAMPION Tändstift  
för flygmotorer!**

\*

Aktiebolaget

**AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN**

Stockholm

MALMÖ

Göteborg

**Värme- o. Sanitära installationer****A. G. Malmström & Co****Kalkbrottsgratan 26**

Tel. 50225

LIMHAMN

**Carborundum & Aloxite**

Slipskivor, skurstenar &amp; brynen.

**VICTOR**

Metallsågblad

**DUREX**

slipduk, slippapper &amp; maskeringsband

**SLIPMATERIALAFFÄREN**

MALMÖ

Malmö

**WANGELS****KEMISKA TVÄTT ÄR  
KVALITETSARBETE**

DE NYA ENGELSKA jaktplanerna Hawker "Tornado" och "Typhoon" ha på senare tiden tilldragit sig stort intresse från flygfolkets sida. — "Typhoon" har en Napier "Sabre"-motor på 2.350 hk, och maxhastigheten lär ligga omkring 600 km/tim. Planet är mycket tungt bestyckat med fyra kanoner och åtta ksp, och bepansringen är kraftig. — "Tornado", som är en utvecklingsform av Hurricane, lär ha åtta ksp och två-tre kanoner. Motorn är en Rolls Royce "Vulture" på c:a 2.000 hk. Maxhastigheten säges hålla sig kring 650 km/tim.

RYSKA JAKTPLANET MIG-3 är ensitsigt och har en vätskekyld motor AM. 35A på 1.200 hk. Det uppges ha en maxhastighet av omkring 580 km/tim. Såväl fin- som grovkalibriga ksp finnas, och för angrepp mot markmål äro bomber upphängda under vingarna.

RAKETBOMBER är det nyaste på ryska störtbombare. Bl. a. förses typen Stormovik IL2 med denna sorts bomber, som vid fällning få en extra puff framåt av en rakettledning i stjärten på bomben. Avsikten är att öka genomslagskraften och ge bomben chans att vid lågattacker träffa målet från sidan, där det måhända är mindre skyddat.

BELL AIRACOBRA har enligt senaste amerikanska meddelanden i en del fall försetts med utombords extratank för bränsle, använd vid vissa förflytningsflygningar. Behållaren kan automatiskt avkopplas i luften.

FORSKNINGSINSTITUT FÖR ATLANT-FLYG: Den bekante franske atlantflygaren Maurice Rossi, författare till boken "Tjugo års tjänst vid det franska flyget", har inlett en studiebyrå för utveckling av atlantflygplan.

"HÖNSBUR" FILMFLYGER: För kort tid sedan gjordes i Vincennes, Frankrike, en 125 m lång flygtur med ett biplan av en typ som konstruerades 1908 av Henry Farman. Flygplanet hade speciellt för denna flygning för filminspelning byggts av konstruktören Max Holste, och originalet var troget efterbildat.

SYNTEKISKT MOTORBRÄNSLE skall tillverkas i Frankrike av ett för ändamålet nybildat bolag. Aktiekapitalet är 80 milj. francs, varav staten tecknat 24 milj. Den första fabriken har byggts i koldistriktet Fuvau nära Marseille och skall årligen framställa 25.000 ton syntetisk bensin och lika mycket metanol.

ETT FRANSKT FLYGPLAN med variabel vingyta, som efter viss ombyggnad nyligen gjorde sina provflygningar, har förstörts vid en nödlandning. Därmed torde de franska försöken med "teleskopflygplan" vara avslutade, då detta problem numera tycks vara av tämligen obetydligt intresse i Frankrike.

FLYGLINJE TILL MADAGASKAR: Förbindelserna med Madagaskar, som brötos vid det engelska anfallet på Diego Suarez, återupptogs av ett franskt militärflygplan. Planet startade från flygplatsen i Marseille, gjorde mellanlandning i Tunis och flög på 4.000 m över Egypten och landade i Djibuti. Två dagar senare startade det åter med kurs på Madagaskars huvudstad Tananarivo, 3.500 km avlägset. Sammanlagt hade flygplanet vid framkomsten tillryggalagt en sträcka av c:a 18.000 km på 14 dagar. Statssekreteraren för den franska luftfarten, general Jannekeyn, säger sig ha bestämda planer på en regelbässig flyglinje Djibuti-Tananarivo. Använd flygplan typ påstås bli en ny Anzot, som kan medföra avsevärd mängd gods.

SPORTPLANTILLVERKNING I U. S. A.: Under 1941 byggdes sammanlagt 6.000 sportplan i USA, vilket är en tillbakagång jämfört med 1940 på 800 maskiner. Av 1941 års produktion tillverkades 3.200 av Piper Aircraft Corp. På andra plats kom Taylorcraft med 1.000, och därpå följde Luscombe med 290, Interstate med 244 och Reacwin med 150. Omkring 2.000 av dessa flygplan lära ha levererats till flygskolor som handha det väldiga amerikanska flygutbildningsprogrammet. Största delen av de övriga 4.000 gick till privatägare.

**Vi rekommendera:****PRIMA MEJERIPRODUKTER**

erhållas alltid från

**Centralmejeriet**

— Malmö —

Förs.-ställen i stadens alla delar.

Tel. 250 10, 287 96.

**RÖRINSTALLATIONER** utför**Värme-, Gas-, Vatten-,  
Avloppsledningar****nyanläggningar • moder-  
niseringar • reparationer**

Införda offert!

Tel. 177 15 Friliggatan 6, Malmö Tel. 756 10 växel

**"ELITO", MALMÖ****Parfumeri, Drogeri, Färg & Kemikaliehandel****Sjukvårdsmaterial****PARTI och MINUT**

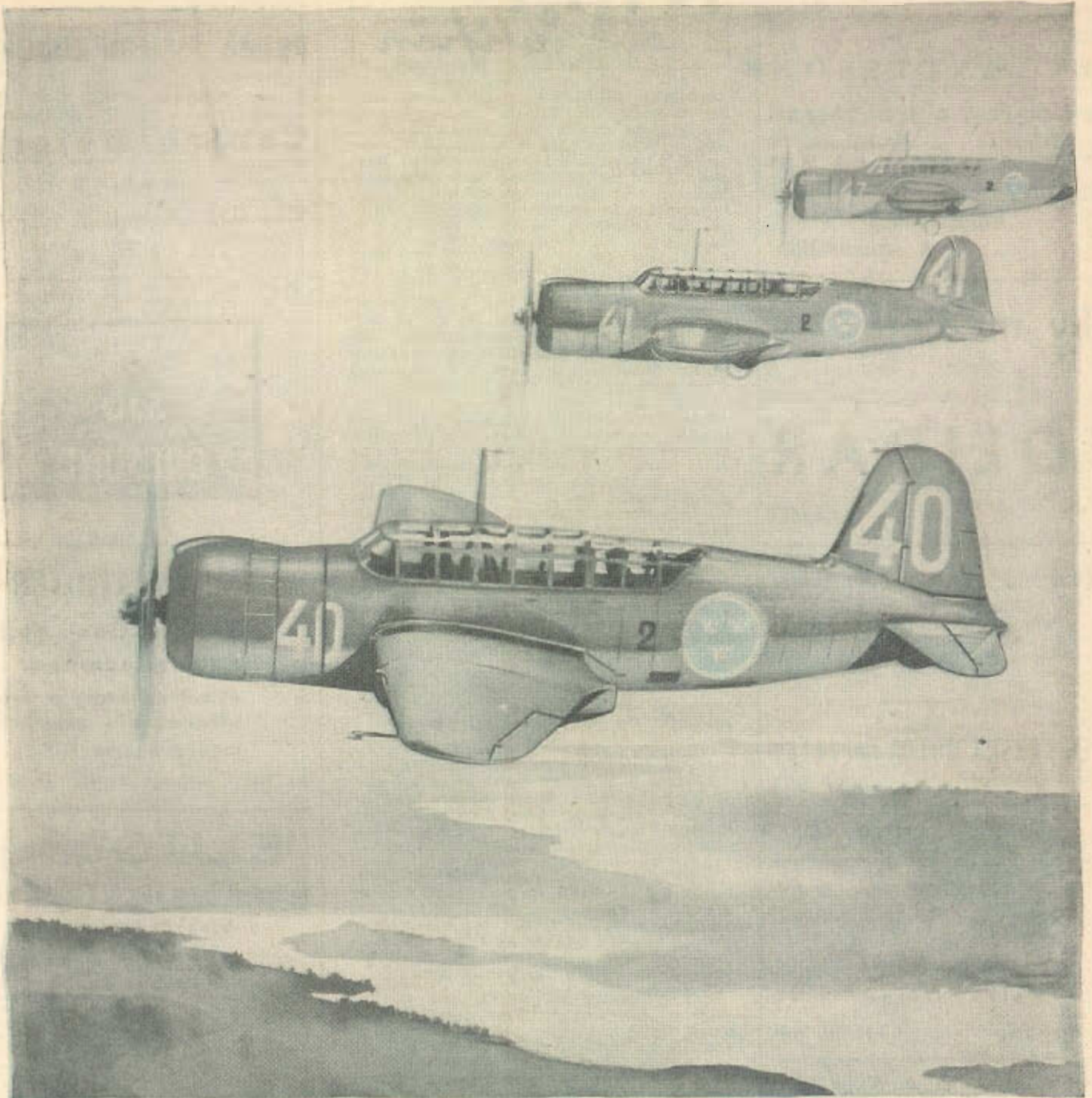
Södra Tullgatan 3	Tel. 282 83, 244 05
Föreningsgatan 49	Tel. 119 10
Engelbrektsgratan 1	Tel. 280 61
S. Förstadsgatan 105	Tel. 240 15
Regementsgatan 7	Tel. 109 23
Nobelvägen 75	Tel. 173 12



19734  
TEL. 108 42  
MALMÖ.

BRÄNSLE I VINGBALKEN: Den franske ingenjören Robert säges vara sysselsatt med konstruktion av ett speciellt postflygplan för atlanttrafik. Planet är fyrmotorigt och ha dubbel flygkropp. Det mest intressanta med den nya typen är enligt uppgift att vingbalken samtidigt tjänar som bränslebehållare!

GREVLIG GLIDFLYGERSKA: Grevinnan Ilse von Horthy, Ungern, är en flygintresserad dam, och nyligen tog hon diplom i segelflygning. Grevinnan von Horthy är endast 47 år. Bröllopsresan företogs på flyg.



PÅ VAKT ÖVER SVENSK KUST

gå Aeroplanbolagets flygplan, konstruerade och byggda för vårt flygvapen av svenska ingenjörer och arbetare.

**SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET**

LINKÖPING – TROLLHATTAN