

45 öre



FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 4 NR 11
November 1942

Läs:

Överlägsk svensk jaktflygplan!
Fördom från flygmanövern

Segelflygplan överlägser transporterna
Gående trotjänare hos ABA
Sjukt segelflyg under kriget
Man söker ny hanglterräng
Flygfiskalen och luftfartyget

Motorsegelflygplanet
Dålig kompromiss?

Överlägsk svenska Olympiaplanet "Ras"
Öften över segelflygläget vid
Gäst. Se artikel på sid. 18.



ÅRT SEGELFLYGS FÖRSTA GODA ÅR

FLYGTIDNINGEN

11/42

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Redaktion och huvudkontor: Sallerups-
vägen 26 a, Malmö.

Telefon 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Redaktionssekreterare: Ulf Hallvig.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

BONNIERS på krigsstigen

I vårt septembernummer hade vi anledning svara en aftontidning i Stockholm på en av dem uppblåst artikel om en enquête vi gjort i bl. a. flygfältsfrågor. Saken tycks emellertid icke vara utagerad med detta i det läger som söker motarbete FLYGTIDNINGEN.

Bonniers hus- och livorgan "Dagens Nyheter" har på ledarplats den 21 oktober åter tagit upp frågan och i känd stil bety-

gat sin omsorg om de svenska intressena genom att lägga politisk syn på det hela.

Sålunda kan man återfinna följande: "— Flygtidningen, vars mest iögonenfallande yttre drag är rikedomerna på dyra helsidesannonser för Junkers, Gerhard Fieseler Werke, Störbombplan Dornier o. s. v."

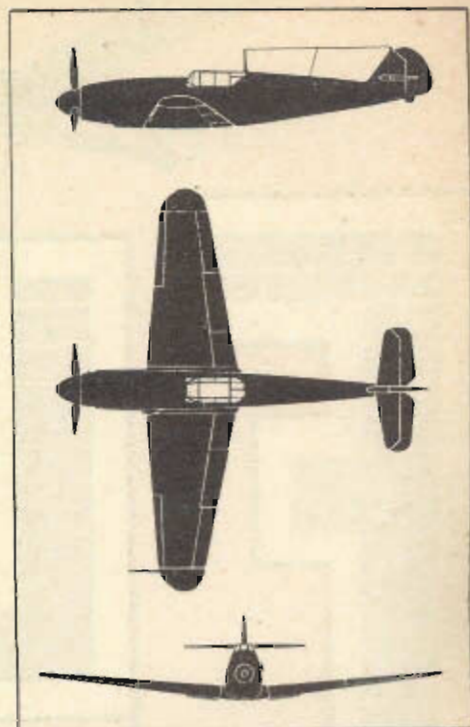
Detta avsnitt är förklarligt med tanke på att Bonniers egen tidskrift "Flygning" lyckats mindre väl i sin annonsackvisitation hos tyska firmor. Det är emellertid ej vårt fel att Huset Bonnier inte fått så många tyska annonser som de önskat. Felet måste nog av någon anledning ligga hos dem själva.

I detta sammanhang kan man undra varför Bonniers för någon tid sedan önskade köpa FLYGTIDNINGEN. Vågar man tänka sig avsikten bl. a. ha varit att på detta sätt söka komma över våra nu löpande tyska annonskontrakt? — vilka av lättförståeliga skäl äro dominerande, eftersom våra annonsbyråer i New York och London f. n. icke ha möjlighet att postbefordra erhållna annonsunderlag.

Vi avböjde försäljningen till Bonniers för att även i fortsättningen kunna fullt lojalt bidra till flygets popularisering i en fri tidning i bästa samförstånd med militära och civila institutioner samt med envar som ärligt vill bidra till att föra fram flyget till den position det bör och måste ha i vårt land. Vi tro också att detta vårt beslut stämmer med vår läsekrets' önskan.

Men detta föll visst inte Bonniers på läppen enligt vad man kan förstå av följande

*Betald annonsplats
av firma intresserad för
flygets popularisering*



Vad är detta för flygplan?

Silhuetten i förra numret var *Junkers Ju 88*, Tyskland. Vinnare blevo: 1) *Folke Lindgren*, Nyköping, 2) *Yrjö Fallénius*, Helsingfors, Finland, 3) *Rune Jägerstedt*, Göteborg.

Ovanstående silhuett är kanske en aning svårare. Svar emotes senast den 15 nov. Märk kuvertet "Silhuettävling". Vinnare belönas med FT för i år, inbunden.

avslutning på DN:s artikel: "Och det hjälper inte heller att Flygtidningen förklarar sig ha 'i god tid företagit åtgärder' mot att uppgifterna skulle kunna komma 'i orätta händer'. Flygtidningens egen redaktion är redan 'orätta händer' — även om uppsåtet är aldrig så oskyldigt och även om tidningens ekonomichef, tidigare driftig reklamman i ett utländskt företag i motorbranschen, numera är fanjunkare vid flyget."

Företaget ifråga representerade två amerikanska, en engelsk och en

(Forts. på sid. 30)

UNIVERSAL Sport



precisionsuret med sina övriga egenskaper är konstruerat med hänsyn till den framtida utvecklingen inom flygväsendet. På armen har Ni i samma ur TIDMÄTARE • TIDRAKNARE • TIDUTVISARE •



Endast hos S. U. F. och Stjärnsmakare.

STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR. CENTRUM KUNGSGATAN 32.

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.

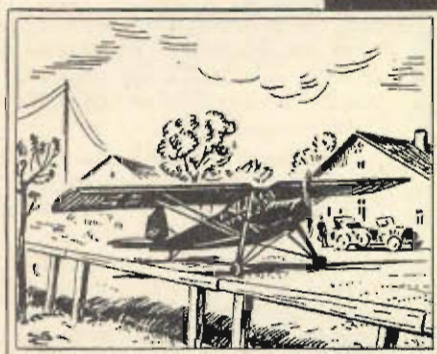
Inspektion: Prof. B. Afzelius, Överinsp. G. Moberg, Major E. Råberg (f. elevkåren). Ingenjör- & verkm.-ex. Vagnmästarekurs. Elektr. installatörkurs. Stipendier. Nya kurser börja 20 aug. Anmäl i tid. Prosp. på begäran. Exp. 10—19. Tel. 23 37 05 (växel).

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

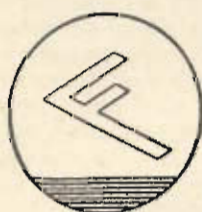
Klubbprenumeranter 1942.

Följ exemplet 1943!

Aeroklubben i Skåne
Borlänge—Domnarvets Flygklubb
Eskilstuna Flygklubb
Eslövs Flygklubb
Falu Flygklubb
Gävlebygdens Flygklubb
Kockums Segelflygklubb, Malmö
Kristianstads FKs Modellflygsekt.
Lidköpings Flygklubb
Linköpings Segelflygklubb
Luleå Flygklubb
Malungs Flygklubb
Stockholms Segelflygklubb
Sundsvalls Flygsällskap
FIBs MPK "Svalan", Eksjö
Svedala Segelflygklubb
Tekn. Högskolans Flygklubb, Sthlm
Varbergs Flygklubb
Västerås Flygklubb



Fieseler "Storch" landar på en bygata vid Östfronten.



Startar och landar överallt

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



Svenskt segelflyg + börjar taga form!

Segelflygtävlingen.

Segelflygtävlingen 19—26 juli var säkerligen av stor betydelse för segelflyget, icke minst för propagandan såväl inåt som utåt. Tillräckligt mycket är ordat i press samt man och man emellan beträffande önskemål för kommande år. För nästa års tävling kan emellertid fastställas att tävlingen icke kan omfatta längre tid än åtta dagar (från söndag till söndag) enär den inkräktar för mycket på Allebergsskolan, som 1941 kostade c:a kr 19.000:— och vilket belopp i år avsevärt överskridits. KSAK har ej råd till dylikt för närvarande.

Som tävlingsflygplan kommer Grunau Baby att användas. Flygplanen få vid utlandningar hämtas genom de tävlandes egen försorg. Tävlingsreglerna komma att bli de enklast tänkbara, således bestämmas den ena dagen sträckflygning, en annan dag hastighetsflygning till visst mål och slutligen höjdflygning med återvändning till startplatsen. I samtliga fall kommer start att ske efter den tävlandes önskemål på den tid som han själv får bestämma.

Allebergsskolan.

Eftersom medel till utbyggande av Alleberg icke stå till förfogande och det är otänkbart att ännu ett år använda Möseberg, bland annat med tanke på de ansträngande cykelturerna, varigenom trevningen förtages och skolan får dåligt rykte, torde förläggningen för nästa år få ordnas genom att anskaffa baracker och tält, varvid restauranten med sitt kök får tagas i anspråk för utspisningen. Kökets kapacitet inskränker därvid deltagarantalet till 30 à 35, varför såväl A- som B-kurserna få slopas för nästa år. I stället

KSAK har just färdigställt en synnerligen intressant och fullständig rapport, kallad "Årsrapport över den statskontrollerade segelflygverksamheten inom KSAK och anslutna klubbar under tiden 1/10 1941—30/9 1942". Ur den digra luntan, som omfattar 87 sidor, återgiva vi härnadan ett utdrag ur chefsinstruktörens kapten Ahbloms rapport.

komma två C- och D- eller E-kurser att köras parallellt.

I samband med utbyggandet av Alleberg må framhållas att behovet av lokaler för ungdomsledare-, byggleddare- och övriga kurser framträda med önskvärd tydlighet. Denna fråga skulle kunna lösas genom att vid utbyggandet av Alleberg vinterbona och med värmeledning förse visst utrymme. Detta skulle då kunna utnyttjas på våren före skolans öppnande och på höstarna efter dess stängning.

Flygverksamhet.

Ur utbildningssynpunkt vore det önskvärt att erhålla flera flygplantyper för att eleverna skola få viss typvana. Nödvändigt är även att ett flygplan som är godkänt för konstflygning anskaffas, icke minst för övningar i blindflygning.

Vid vinschskolning har det visat sig att man kan åstadkomma 40 % mera starter därest man drar ut linan med motoreykel.

I SM anbefalles att lättning vid de första hoppen skall ske med neutralt höjdroder. Detta har visat sig olämpligt enär onödigt stor fart därvid måste hållas för att planet skall lättta. Denna överskottsfart kan bli farlig, därest eleven drar spaken åt sig. Haverier har inträffat av denna anledning och SM kommer därför att ändras i denna punkt, så att eleven

skall instrueras att hålla spaken något åt sig vid de första lättningarna.

Materiel.

Flygplan, typ S.G. 38, har under säsongen visat sin överlägsenhet över andra glidflygplan. Eftersom detsamma endast på Alleberg användes för hangskolning och överallt eljest i landet för skolning på fält, varvid landningshjul äro att föredraga, kan föreslås att hela kölkonstruktionen omändras så, att meden borttages och ett landningshjul i stället användes. Vid de första rutscharna bör dock ett mindre hjul kunna påmonteras framtill för att nosen ej skall sjunka ned och bromsa.

De svensksbyggda flygplanen, typ Grunau Baby, ha uppvisat en del allvarliga fabriktionsfel, vilket dock får tillskrivas barnsjukdomarna. Sämre är att flygegenskaperna icke äro nämnvärt goda, ej heller dess konstruktion eller prestanda. Här finnes plats för en svensk konstruktör! Någon större svårighet att konstruera ett flygplan som väger under 150 kg och har mindre spännvidd än 13,5 m och likväl bättre flygegenskaper och prestanda torde icke föreligga.

Vid haverier med Grunau Baby har det visat sig att även lättare dylika resultera i svåra brott på kroppen, vilka bli tidsödande och dyra att reparera. Samma är förhållandet med övriga flygplan med träkropp. Således kostade ett haveri på kroppen, förorsakat av en tämligen oskyldig genomsjunkning med flygplanet, typ Olympia, över kr. 3.000:— i reparation. Man måste givetvis göra reflexionen huru kostnaden skulle ställa sig vid reparation av flygplan med stålörskropp. I varje fall måste en grundlig utredning av denna fråga göras och helst bör flygplan med stålörskropp anskaffas för prov. En flygplankropp med främre delen av stålörskropp borde ställa sig synnerligen billig i reparation, enär klubben vid haveri kunde klä av densamma samt sända den till fabrik för reparation eller t. o. m. utbyte. Alla tidsödande arbeten med klädsel och montering kunde alltså göras av klubbmedlemmarna och endast själva svetsningarna av fackmän vid fabriken. Frakterna skulle även bli minimala.

Priserna på glid- och segelflygplan stiga oroväckande i höjden. Färdigmonterad S.G. 38 kostar kr. 5.200:—, Grunau Baby kr. 6.100:—, Weihe kr. 17.000:—, Olympia kr. 13.500:— samt Kranich kr. 20.500, samtliga priser utan instrument.

De svenska tillverkade flyginstrumenten, typ NAF, ställa sig mycket dyra. Priser: girindikator kr. 500:— plus venturirör kr. 90:—, hastighetsmätare kr. 160:— plus pitotrör kr. 55:—, variometer kr. 195:—, höjdmätare kr. 180:—. Motsvarande instrument offereras från Tyskland för elektriskt driven girindikator RM 198:—, hastighetsmätare med pitotrör RM 49:50, variometer RM 56:—, höjdmätare RM 84:30.

(Forts. på sid. 25)

Befattningen som

materieförvaltare vid Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK)

utlyses härmed till ansökan ledig

Befattningen avser handhavandet av och redovisningen för KSAK:s inventarier och förråd av alla slag samt fordrar fördeuskufl förmåga till självständigt arbete och någon kunnsighet i förrådsbokföring. Sökanden skall därjämte vara villig att vid behov tjänstgöra såsom motorflygmekaniker och att svara för skötsel och vård av ävensom körning med KSAK:s bilar. Sökanden skall härvid förte betyg, som berättiga till ovanstående tjänster.

Befattningen avser tjänst såväl i Stockholm som ock sommartid i segelflygsskolan vid Alleberg. Tillträde den 1.1.1943. Sökandes ålder ej över 30 år. Motorflygförarecertifikat önskvärt men ej nödvändigt.

Sökande insänder till KSAK ställda ansökningshandlingar jämte lönesanspråk under adress Malmskillnadsgratan 27, Stockholm, före den 13 nästkommande november.

För KSAK
GENERALSEKRETERAREN.



PLEXIGLAS

RÖHM & HAAS G.M.B.H. DARMSTADT

Sveriges största flygmanöver

Ett av världsbranden isolerat Sverige har i tre år fullföljt ett målmedvetet arbete för reparerande av gångna års försyndelser i fråga om försvarsberedskapen. Vi hade i stor utsträckning planerat kunna stödja oss på utländska produktionsresurser. Det blev ett svårt bakslag. Såsom utvecklingen förlupit, kanske detta var rätt nyttigt. För att inte säga mycket nyttigt. Vi ha tvingats att mera stå på egna ben, lita till egna resurser, plocka fram vad vi ha av teknisk skicklighet och organisationsförmåga. Något annat håller icke i längden.

Detta har redan och kommer än mer att sätta sina djupa spår i vårt försvars fortsatta utbyggande.

För första gången i vårt flygvapens historia har en flygmanöver kunnat igångsättas med två fullrustade flygeskadrar opererande mot varandra. I denna manöver har det helt svenska flygplanet B 17 (S 17) deltagit med den äran. Inom förbanden går det under benämningarna Slaghöken och Höken. Namnen komma med all säkerhet att bli populära, inte blott för att de äro välfunna, utan därför att konstruktionen ger skäl därför.

Vår försvarsmakts uppgift är försvaret. En övning i avvärjande av ett angrepp mot Sverige skulle teoretiskt förutsätta möjlighet att basera flygförband på stort avstånd från landgränsen eller möjlighet att operera med flyg från hangarfartyg. Den möjligheten är en gång för alla utsluten. Flygledningen hade därför valt en förut-sättning, avseende ett senare skede i ett försvarskrig varmed följde möjlighet till rikare variation av övningsmomenten.

A-styrkan under ledning av överste Paul R. af Uhr var sålunda baserad i västra Mellansverige. B-styrkan under överste Åge Lundström förutsattes ha besatt Mellansveriges västra del fram till Klarälven och öster om Göteborg med huvudstridskrafterna längre i syd. Att förvänta var att tyngdpunkten i operationerna skulle förskjutas norr över. Alltså kunde nya

visade att vårt land behöver flera jaktförband.

landsättningar vara att motse med därpå följande truppförskjutningar mot öster, eventuellt över Vänern. Dessa i sin tur måste föranleda såsom motdrag truppförskjutningar inom A-styrkan.

För A-sidan gällde det alltså att i första hand söka nedkämpa det redan baserade B-flyget men också att utspana fiendlig omgruppering — bekämpa den genom angrepp mot truppanhopningar, förstöring av järnvägsförbindelser och därtill skyddande av egna baser, truppförflyttningar, förbindelser och viktiga industri-anläggningar.

För B-sidan gällde det flygbasbekämpning, utspaning av motståndarens rörelser, störande av fiendliga förbindelser, förstörande av livsviktiga industrier samt skydd av egna baser och truppförflyttningar.

Allt detta utspelades i en rad koncentrerade moment, varigenom möjlighet vanns att i detalj följa flygförbandens sätt att uppträda fältmässigt, så mycket mer som angrepp med ammunition mot mer eller mindre naturtrogna mål ingick däri.

Låt oss än en gång gå tillbaka till förkrigstiden. Då ägde vi blott en handfull fredsflygfält, väl kända till läge och utseende, omöjliga att helt maskera mot luftförband. De voro därtill så fåtaliga att krigsmässiga operationer voro i det närmaste otänkbara. Nu är läget ett helt annat. Ett gigantiskt kompletteringsarbete genom anläggande av talrika krigsflygfält har fullbordats och så målmedvetet att de agerande styrkorna kunde baseras fullt fältmässigt, d. v. s. på idealiskt maskerade krigsflygfält med maskinerna i bombskydd.

En revolution i det tysta!

Flygkriget släpptes löst den 4 september klockan 18 och pågick i dagarna nio.

Initiativ är en flygledares dygd, och i samma minut övningarna börjades gick båda parterna också till attack för spaning med ty åtföljande flygbasbekämpning. Då hade övergång från fredsbasering till krigsbasering fullt genomförts på den korta tiden 36 timmar, och detta utan ansträngning.

Hur löses en spaningsuppgift i luften? En helsvensk S 17 av SAABs konstruktion löste uppgiften på följande sätt.

Över rekognosceringsområdet gick han fram på ett sätt som var ägnat att ådraga honom största möjliga uppmärksamhet. Ett, tu, tre öppnade markluftvärnet eld. Han gick vidare mot målet, konstaterade närvaron av en flygbas med 6 startklara jaktplan och ytterligare 5 andra jaktplan under mask, lokaliserade uppställningsplatserna för luftvärnet och stack undan med häftiga undanmanövrer rätt mot solen på låg höjd. Ett fördelaktigt läge, varigenom eldgivningen i det närmaste omöjliggjordes för de anfällande under det han själv kunde fullt utnyttja egen eldkraft. Uppdraget lyckades. I gryningen följde scen nummer två. Störtbombplanen övertogo aktörernas roll.

I det tecknet inleddes alltså vår hittills största flygmanöver. Varje lyckad rekognoscering utlöste i sin tur i gryningen påföljande dag de första bombraiderna mot motståndarens flygbaser. Kontentan därav är klar. Ingendera sidans jaktflyg hade gått i land med att avvisa den fiendliga spaningen.

Under delvis svåra molnförhållanden gick emellertid störtbombflygarna till attack, och de skötte sig så väl att resultaten måste bedömas som goda. Därmed kunde angreppen flyttas över det närmast viktigaste målet — förbindelselinjerna. Här visade en episod flygets stora möjligheter. Mot kvällen inget tåtnade dimman allt mer öster ut. En B-division måste göra helt om med oförrättat ärende. Divisionschefen beslöt att ta sig ännu en titt på de fiendliga flygbaserna och överrumplade en fiendlig lätt bombdivision just som den gick ner efter att ha lyckligen straffat inkräktarna.

Det blev carambolage! Hela divisionen slogs sönder och samman på ett ögonblick. En fullträff!

Flygets krig saknar markkrigets förmåga att över vida områden bringa allmänheten i kontakt med händelserna. Operationsområdena äro av en helt annan storleksordning. Tvärt om inrymmer flygmanövern vida mer drastiska moment än armé- och marinförbandens stora lek med allvaret. I en rad övningsmoment med laddade bomber fingo alltså även de tyngre bombplanen visa sina färdigheter. Att döma av de splitterdelar som dansade omkring efter angreppen mot uppbyggda stationsmål och flygplansattrapper kunde de sin konst.

Det stora propagandaslaget mot Göteborg dimmades tyvärr in av Väderguden. En flygattack mot en stor urlastningshamn är, fränsett detta, en operation som kräver



Övre bilden på denna sida: ett lätt bombflygplan typ B 5 har just landat och köres omedelbart upp i skogskanten, där det är skyddat för insyn från luften. — Därunder: divisionschefen ger sina flygare order för nästa företag.

Fotot på motstående sida: I flygvapenövningarna deltog det svenska flygplanet B 17 — S 17 med den äran.

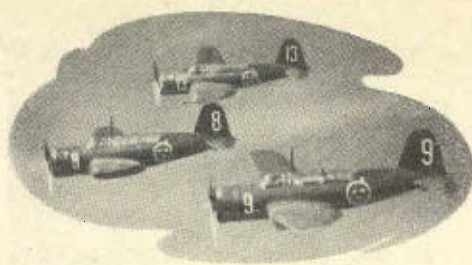
omsorgsfull planläggning och klart huvud hos de agerande. Ur den synpunkten var förlusten vida större. Helt utan tillfälle blevo dock icke göteborgarna att se hur modernt flyg går till attack mot en hamnstad. De drastiska störtflykningarna ur molnen gävo åskådarna något att tänka på.

De följande dagarna förutsattes markstriderna kräva mer positiv insats med ny förbindelsestörning. De tunga bombarna fingo dra lasset under vidriga meteorologiska förhållanden. Trots detta så löstes navigeringsuppgifterna perfekt med långa anflygningar och hemflygningar i molntjocka. En fullträff till, tydligen.

Som avslutning prövades vårt svenskbyggda flygplan B 17 i ett störtbombangrepp mot ett landstigningsföretag. Och än en gång visade det sig att konstruktionen är lyckad. Bättre kunde inte den stora flygmanövern avslutas.

Den stora flygmanövern blev ur övnings-synpunkt en verklig framgång. Kan den därtill bli ytterligare ett led i den ansvariga ledningens strävanden att få vissa betänkliga luckor tilltäppta, då ha de offer den tyvärr krävde icke varit förgäves. Utan tvekan visade den med all skärpa *den ohjälpliga svaghet som följer med för knappt tilltagna jaktförband*. Utan jakt intet skydd, utan jakt ingen möjlighet att skydda de ovärderliga bombförbanden.

Övningen visade även klart behovet av en bättre väderlektjänst. Ett litet land måste med nödvändighet hushålla med sina begränsade resurser. Detta kan ske genom



anfall under svåra väderleksförhållanden och nattetid. Intetdera kan tillfredsställande utföras utan perfekt väderlektjänst. Flygvapnets önskemål om en egen väderlektjänst får ur den synpunkten icke tryckas undan. När vårt land nu lagt ned så oerhörda summor på vapnets uppbyggande, vore det dålig politik att neka vapnet livförsäkringen. Sämre, mycket sämre kan den summan användas.

Årets flygmanöver var perfekt. Personalen har äran.

Fly.

Haverierna vid Flygvapnet

Flygningen befinner sig ännu i det stadium att bl. a. olyckor bli föremål för stor uppmärksamhet från allmänhetens sida. Tyvärr bedömas dessa i många fall felaktigt. Rykten spridas lätt, och den ena eller andra hårresande detaljen skapas ur

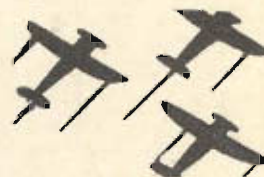
intet. Den svenska haverifrekvensen uppförstoras dessutom av folkmeningen på grund av att man inte hör något liknande utifrån, då de krigförande makterna under rådande krigsförhållanden icke giva publicitet åt sina egna olycksfall.

Chefen för Flygvapnet ansåg redan för ett år sedan att en redogörelse genom pressen skulle bidra till att undanröja tvivel och misstroende från allmänhetens sida såväl gentemot flygledningens bemödanden att nedbringa antalet flygolyckor som mot materielens kvalitet och skötsel samt personalens kunnighet och ansvars-känsla.

I år har chefen för Flygvapnet sänt ut en ny redogörelse för inträffade flyghaverier.

Efter genomgång av den omfattande utredning som tillställts pressen blir man fullt övertygad om att allt göres inom flygledningen för att få fram största flygsäkerhet även vid de mest påfrestande flygövningar, och det råder icke tvivel om att vår grundläggande flygutbildning står på toppen av vad någon nation i dag kan prestera.

Med stor tillförsikt kan allmänheten och Flygvapnets personal se upp till och följa sin ansvarskännande och dugliga flygvapenledning.



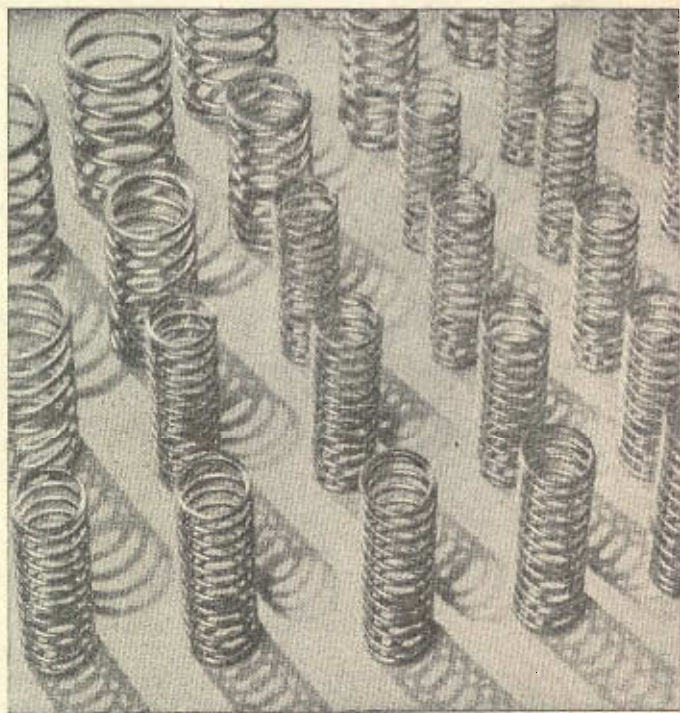
ÅHLÉN & HOLMS

Varuhus

Affären där Ni köper rejäla kvalitetsvaror till låga priser, tack vare Åhlén & Holms väldiga inköpskraft

Drag nytta av den!

HÖRNET GÖTGATAN-RINGVÄGEN, STOCKHOLM



VENTILFJÄDRAR
FÖR
FLYGMOTORER

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

Flygkrigshögskolan startar läsåret

Arbetsåret vid flygkrigshögskolan har tagit sin början, och en ny omgång yngre flygofficerare har ryckt in i högskolans lokaler på Erik Dahlbergsgatan 15, Stockholm, för att som elever börja undervisningen i krigsvetenskapens olika delar. Chef är överstelöjtnant Nils Lindquist.

Utbildningen vid flygvapnets krigshögskola bedrivs främst som undervisning i rent militära ämnen. I utbildningen ingår emellertid även språkundervisning och därjämte allmänbildande föreläsningar i sådana aktuella spörsmål som flygofficeren kommer i beröring med i sin verksamhet. I högskolans program ingår dessutom praktisk flygtjänst.

Under den allmänna kursen provas elevernas lämplighet för fortsatt kommandering till högre kurs, d. v. s. till stabskurs eller teknisk kurs.



Överstelöjtnant Nils Lindquist.

Stor segelflygdag i Linköping

Linköpings Segelflygklubb
fick Baby som gåva.

För en tid sedan anordnades en stor segelflygdag i Linköping med bortåt 5.000 åskådare. Linköpings Segelflygklubb flygplanpark hade för dagen utökats med Olympia- och Kranichplan från Älleberg samt en Klemma från Norrköping. Detta användes för bogsering av segelflygplanen. Dagens clou var luftdopet av klubbens nya Grunau Baby, donerad av tidningen Östgöta Correspondenten, som för övrigt var medarrangör. Baby'n — döpt till "Corren" — med löjtnant C. Smith vid spaken drogs upp av Klemmen, som fördes av ing. Åke Gävert från Stockholm. Från början var det meningen att planet endast skulle göra en kort tur över fältet med då termiken var god, köplade han loss på 500 meter och stannade uppe i nära en halvtimme. Närmast på programmet stod sedan konstflygning med Olympia med omväxlande Stig Fägerblad och löjtnant Smith vid spaken. Den senare gjorde för övrigt efter en urkoppling på 500 meters höjd ett 20-tal loopings i följd.



A/B Flygplan passerar viktig milstolpe

Det femtionde segelflygplanet av typen Grunau Baby har nyligen levererats från A/B Flygplan i Norrköping. Det var förstås ing. Kipp som provflog jubileumsplanet, avsett för Flygvapnet. För att fira evenemanget hade några synnerligen sakkunniga åskådare samlats på flygplatsen. 50:an hade blivit föremål för en alldeles särskild omsorg beträffande speciellt målningen.

Utom den första Baby-serien på 52 plan blir det ytterligare en 10-serie. Dessutom har fabriken redan satt i gång bygget av en Kranich-serie för Flygvapnet och KSAK. Dir. Skerfving tror att det första planet av denna typ kan vara klart redan i år.

På bilden ses fr. v. övering. Arne Hedén, ing. Edmund Sparmann, luftfartsmyndigheten, dir. Skerfving, ing. Kipp (i Baby'n — var ska slevan vara...?), verkstadsing. Erik Tyllström, Stig Fägerblad, verkmästare Ernest Collins, civiling. Lennart Hemminger, Flygvapnet, och flygledaren ing. Bertil Brunnerup.

Flygets musikchef

Regeringen har till musikdirektör vid flygvapnet utnämnt musikdirektören Bertil Wiklander, musiksergeant vid Göta artilleriregemente i Göteborg.

Denna utnämning är den första i flygvapnets nya musikorganisation, som nu skall sättas upp. Av de 13 nya militärmusikkårer, som skola sättas upp enligt den nya försvarsplanen, får flyget åtta. Den första blir vid FS, Backarby, och sedan är det meningen att Västmanlands och Skaraborgs flygflottilljer samt krigsflygskolan i Ljunghydd skola få flottilmusikkårer. Efter dem följa så Sörmlands flygflottillj i Nyköping, Kalmarflottilljen och Blekinge flygflottillj samt sist Hälsinglands flygflottillj i Söderhamn.

Flyget skall anordna fem till tre musikdirektörer och av dem blir Wiklander den första. Han är född 1909.

Till flygläkare av I. graden vid flygvapnet har utsämnts vpl. flygläkaren A. G. Sörensson.

K. m. c. har vidare till första flygläkare i flygvapnet utnämnt flygläkarna av I. graden E. V. Nyström, N. Sundgren, P. W. Fritsch och C. A. Ekman.

Nytt system för identifiering av flygplan

Såväl hos oss som hos alla stormakter har arbetats mycket på att få fram lämpligt bildmaterial för flygplanens identifiering. Även olika system ha sett dagen. Det har länge funnits behov av ett nytt hjälpmedel i form av t. ex. ett överskådligt kortsystem med många uppslag och bilder av flygplan. Ett sådant lätthanterligt kortsystem i fickformat, inbundet i ringpärmar och särskilt lämpligt för fältbruk, har Bofors Luftvärnsförening lyckats få fram och släppt ut i bokmarknaden. Systemet är ordnat som kortregister med samtliga uppslag synliga på en gång. Varje kort i registret upptar 3 snarlika serier flygplansbilder med text och data, varvid eget flygplan alltid står främst.

Systemet är utarbetat av lslöjtn. S. Hrabrow vid Bofors Luftvärn, granskat av Försvarsstabens Luftförsvarsavdelning och utgivet av Bofors Luftvärnsförening. Boken finnes att köpa hos Spongs Bokhandel i Karlskoga till ett pris av kr. 6: 50.



Löjtnant Hrabrows system, prydligt inbundet.

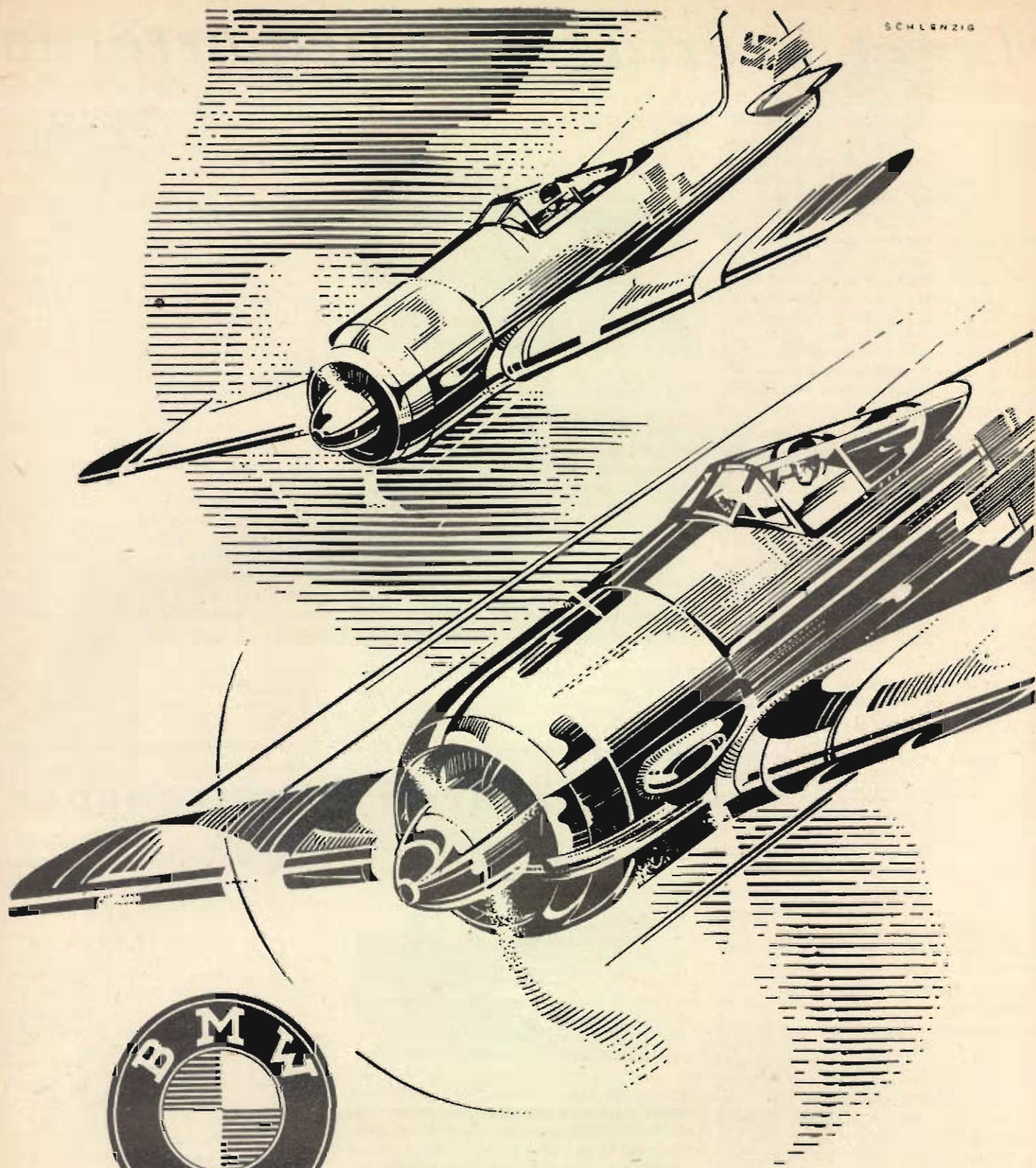
Gotlandsflyget går tre dagar i veckan

Trafikkommissionen har bifallit en framställning från postverket och Aero-transport om flygförbindelse mellan fastlandet och Gotland, då det ej är båtförbindelse. Det blir t. v. flygtrafik måndagar, onsdagar och fredagar. Start sker från Bromma kl. 10 med ankomst till Visby kl. 11.10. Avgång från Visby sker kl. 11.40 med ankomst till Bromma kl. 12.50. För trafiken kommer i regel att användas "Svealand" och "Götaland", vilka kunna ta 15 passagerare.

Flygprofessuren

Vid ansökningstidens utgång till professuren i flygteknik vid Tekniska högskolan, ledigheten genom att professor Malmer helt skall ägna sig åt sin befattning som överdirektör vid flygtekniska försöksanstalten, hade två sökande anmält sig. Dessa äro civilingenjörerna Bo Landberg och Sten Luthander.

SCHLENZIG



LUFTKYLDA

Högeffektiva **STJÄRNMOTORER**

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I FOCKE-WULF FW 190

Flyget övertager transportererna

Det moderna kriget bygger helt på rörlighet och överraskningsmomentet. Utan detta stelnar det och återtager sin forna skepnad — ställningskriget. Begreppet tid och avstånd måste alltså elimineras ur krigets stora pussel.

Det moderna flyget födde det moderna kriget. Flyget måste taga konsekvenserna och lösa transportekvationen på ett elegantare sätt än förut. Därmed vältrades ett nytt jättelikt krav på produktionsapparaten. Transportmaskinen håller på att få samma betydelse som stridsmaskinen. Det har blivit ett allt vanligare problem att avgöra när och hur prioritet skall tilldelas det ena eller det andra maskinslaget.

Klarsynen i den frågan fanns som i så många andra fall främst på tysk sida. Transportflygets enorma betydelse dokumenterades också månad för månad allt tydligare, tills det kulminerade i de tre skolexemplen Kreta — luftinvasionens glänsande genomslag — och Östfronten samt Libyen, dessa två senare försörjningstransporternas verkligt gigantiska aktionsfält.

Fälttåget i öster detta år torde realiter ha existerat på detta transportmedel. Libyenfrontens öde står eller faller bokstaveligen med upprätthållandet av lufttransportlinjerna, Englands stolta sjömakts förbi.

Det är kanske en smula förstället, men alls icke ursäktligt, att de allierade först denna sommar tyckas ha fått ögonen öppnade för denna vitala fråga. Man har uppenbarligen fördjupat sig i den mångfald bekymmer som uppbyggandet av de amerikanska och engelska flygvapnen fört med sig. De ha säkerligen räckt till för att göra många huvuden halvt förryckta.

I de stora uppbyggnadsprogram, som lancerats fram till Roosevelts sista stora "giv" — 185.000 maskiner — ingick icke transportflygets stora X i problemekvationen. Det kom post festum, dagen efter, och har påtagligen orsakat en svår kopparslagare.

Nu skall även en lufttransportflotta byggas, där man säkerligen kommer att räkna med nya femsiffriga tal. Vad som närmast utlöste det bekymret var de ödesdigra ubåtsvärningarna bland det allierade tonnage. Om de allierade först så småningom verkligen med hjälp av alla nya varv komma i kapp sänkningarna, när frågade sig vederbörande, när ska vi då kunna tänka oss få fram den tonnagetillgång som skall medge öppnandet av en andra front i Europa. Kanske därtill en tredje front i Stilla havet. Perspektivet vidgade sig mot ett obestämt fjärran. Kriget såg verkligen olustigt ut. Därmed var tiden mogen att lancera förslaget om transportmaskiner av helt nya mått: 70-ton, 120-ton.

Men var skall man finna producenterna? Kan man skaka fram dessa ur skjortärmarna utan att minska på det gamla produktionsprogrammet? Kan man få tag i verkstäder att framtäla de nya berg av verktyg, jiggas etc. som krävs här för? För att inte nämna råvarorna...



Tyskarna frakta även motorbränsle luftvägen. Här lastas ett bogserat transportglidplan.

Löses icke den ekvationen så ramlar drömmen om de snara utlovade tusenplansraiderna. Och hur går det då med de allierades initiativ?

Frågan kan delvis belysas därav att USA året 1940 ägde sammanlagt tio militära transportmaskiner. Detta enligt amerikanska källor. Ett sextiotal maskiner har redan tagits bort från det amerikanska civila flygtransportväsendet. Man frågar sig varför det icke tagits fler. Svaret är att söka däri, att det redan hektiska byggnadsprogrammet är avhängigt materieldistributionen flygvägen inom landet. Tar man bort det mesta av maskinbeståndet, föds därur blott nya förseningar till de redan

existerande. Den trafiken har svällt så pass att New Yorks civila flygplats har måst utbyggas med åtskilliga nya startbanor för att kunna få iväg trehundra maskiner per dag.

Men man kan även sätta ytterligare ett "spotlight" på denna vitala fråga. Det gäller att få fram nya maskintyper som medge större lastmöjligheter. Även där är det tyskarna, som visat vägen med sina dieselmotorer. En transportmaskin med 8,5 tons transportkapacitet, en flygsträcka av cirka 800 km och en hastighet av 480 km/tim kan, försedd med dieselmotorer i stället för bensinmotorer, frakta ytterligare 3 tons last. Detta innebär 37,5 % ökning av transportförmågan. En avsevärd siffra. Tyskland anses i nuvarande stund äga 10.000 dylika maskiner!

En armada av sådana flygplan skulle onekligen bli ett streck i räkningen för den tyska krigsledningen. Men när har man de nödvändiga beräkningarna och konstruktionsritningarna här för färdiga? Blir det nästa år? Blir det ens då? Tillverkningen av fyrmotoriga bombplan uppgives från amerikanskt håll ha fått skjutas på framtiden, ty jaktplantillverkningen har fått prioritet.

Tyskarna började sina luftförberedelser 1935. Det gäller tydligen att ligga i, om de allierade skola inhämta det försprånget.

Allt detta är mycket intressant. När slutar kriget? Flyg.

Trotjänare i Aerotransport



Fram till krigsutbrottet 1939 var Junkers det mest använda trafikflygplanet i civil trafik. Och sedan dess ha de blivit ännu flitigare utnyttjade, fastän deras användning tyvärr blivit en annan.

Alltsedan ABA öppnade trafik i juni 1924 har bolaget haft Junkersflygplan av olika typer i sin tjänst. Det har varit F 13, G 23, G 24, W 33, W 34 och Ju 86 men framför allt Ju 52. År 1932 inköptes den första Ju 52, som vid dopet fick registreringsbokstäver och namn SE-ADR "Södermanland" och som än idag oklanderligt gör sin tjänst, vilket om något bestyrker tillförlitligheten hos detta plan. Drygt 1.800.000 km har det planet tillryggalagt i luften till största delen som sjömaskin med flottörer, men på senare år, när sjöflyghamnarna ersatts av landflygplatser, har även Södermanland fått övergå till lufthandlingsställ. Många prominenta

passagerare har den haft i kabinen på sina färder till Åbo, Helsingfors, Mariehamn och Visby. Bl. a. märkas även dåvarande prinsen av Wales, numera hertigen av Windsor, och den nu så tragiskt bortgångne hertigen av Kent, som år 1932 i sällskap med kapten Florman och med flygkapten Roll vid spakarna flögo med Södermanland från Stockholm till Sandviken och retur i ett veritabelt oväder med regn och åska.

Södermanland har sedan fått många efterföljare i ABA:s flygplanpark. F. n. äro de SE-AFA "Svealand", SE-AFB "Götaland", SE-AFC "Norrland" och SE-AFD "Vikingaland". Dessutom har ABA haft ytterligare två Ju 52 SE-AER och SE-AES, vilka emellertid på våren 1937 såldes till det engelska flygbolaget British Airways att användas i nattposttrafik mellan London och Hannover.

Ju 52-orna ha flugit på samtliga linjer som trafikerats av ABA. De ha fört de svenska färgerna till Helsingfors, Åbo och Vasa, Köpenhamn och Oslo, Moskva och Riga, Berlin, Hannover och Hamburg, Amsterdam, London och Paris för att nu nämna några platser, och det är minsann inte små sträckor de tillryggalagt såväl i dag som i natttrafik under sin långa och trogna tjänst hos ABA. Norrland och Vikingaland ha flugit vardera c:a 1.300.000 km, medan Svealand och Götaland "bara" ha hunnit med något över 1.000.000 km var. Och allt detta utan olyckor. Peppar, peppar!



FW 190 — VÄRLDENS SNABBASTE JAKTFLYGPLAN
MED DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801
Focke-Wulf-Flugzeugbau GmbH. Bremen

Segelflyg i krigets Tyskland

På inbjudan av Aero-Club von Deutschland hade undertecknad under juni 1941 tillfälle deltaga i en s. k. Sonderlehrgang vid segelflygskolan i Grunau i Riesengebirge. Denna kurs, till vilken utlänningar normalt icke ha tillträde, utgör en sista segelflygutbildning för NSFKs medlemmar, innan de övergår till flygvapnet.

Utbildningen är för NSFKs medlemmar helt kostnadsfri liksom kost och logi. Eleverna erhålla dessutom uniformer, idrottskläder och skodon samt fickpengar. Läkarsökningen, som likaledes är kostnadsfri, företages av särskild flygläkare.

För att antagas till en Sonderlehrgang fordras i huvudsak att eleven innehar gällande segelflygcertifikat klass I (för förandet av ensitsigt segelflygplan), Schleppfluggenehmigung, för förande av segelflygplan i släp efter motorflygplan samt att han godkänts vid föreskriven läkarundersökning. Därtill måste eleven ha en flygtid (solo) av minst 10 tim.

Sedan Grunau skolan efter krigsutbrottet via NSFK underställt militär ledning ha högst betydande förändringar vidtagits jämfört med tidigare förhållanden. Framst märkes att skolorna till stor del överflyttats till högvärdiga plan. För att ge en överblick över skolningsförhållandena följer här en kort redogörelse över kursens personal och materiel.

Personal:

5 flyglärare, en mekaniker, 35 elever.

Materiel:

Släpflygplan: 1 st. Morane 225 hk, parasollmonoplan, 1 st. Heinkel "Kadett", 2 st. Focke-Wulf Stieglitz.

Omskolningsplan: 1 st. Bücker "Student".

Övningssegelplan: 2 st. Grunau Baby IIb, 2 st. "Gövier" (tvåsitsigt), 1 st. Rhönadler.

Högvärdiga segelplan: 8 st. Kranich (tvåsitsigt), 1 st. Rhönsperber, 1 st. Minimoa, 1 st. Weihe, 1 st. Rheinland. Hertil kommer hangskolans flygplanpark med c:a 20 st. SG-38, 10 st. Baby II a och II b, 2 st. Hütter II 17, 1 st. Grunau 8 (tvåsitsigt), 1 st. Gövier, 1 st. Kranich, 2 st. Olympia, 1 st. Rheinland, 1 st. Minimoa, 1 st. Rhönbussard m. fl.

Av Ing. RUDOLF ABELIN

Under kursens första dagar provas samtliga elever i dubbelkommando, varefter de — vanligen efter 3—5 starter — få flyga Baby. Sedan börjar den egentliga termikskolningen i DK, och efter ytterligare 3—5 starter med lärare får eleven vanligen flyga ensam i Gövier eller Kranich. Med lärare övas särskilt vingglidning samt användandet av störningsklaffar och störtflygbromsar. Kranich flyges med tvåhjuligt, fällbart landningsställ, som emellertid bibehålles även vid landningen. Landningsegenskaperna bli därför liknande de hos ett mindre motorflygplan. Gövier har ett fast inbyggt bromsbart hjul.

Vid flygläpet användes en betydligt kortare bogserlina än tidigare. Bruktigast är 40—60 m mot tidigare 100—110 m. Den kortare linan kommer ej så lätt i svängningar, varför flygningen blir betydligt lugnare. Detta gäller särskilt i byigt väder. Ävenledes är flygningen lättare bakom de nyare och betydligt starkare släpflygplanen (160 resp. 225 hk mot tidigare 80—100 hk). Släptiden till 1.000 m är med Morane vanligen 4—6 min, beroende på segelplanets typ, med Stieglitz knappt och med Kadett väl det dubbla. (Flyglärarna framhålla att släpflygningen för motorflygaren är betydligt mindre ansträngande med ett kraftigt än med ett svagt motorflygplan.)

Beträffande själva flygstarten instrueras eleven att ej, såsom tidigare varit fallet, sträcka linan genom utvikningar i sidled. Då han senare skall lära sig flyga i förband måste han redan från början lära sig korrigera wirens spänning endast med höjdroder. Segelflygplanet skall även under svängar ligga rakt bakom motorplanet, och vid kontroll av läget skall segelflygaren alltid se motorflygarens huvud i linje med motorplanets sidoroder.

Följande tecken användas av motorplanets förare: Vänster arm uppsträckt betyder att segelplanet skall stiga, nedsträckt att det ligger för högt. Upprepade "vinkningar" med sidorodret betyder att segel-

planet ej ligger mitt bakom motorplanet. Urkopplingssignal ges genom svängningar med höger arm. Eleven instrueras även att främst iakttaga motorplanets rörelser och ej låsa blicken på wirens svängningar.

Med undantag för branta svängar, spin och vikningar förekom vid denna tidpunkt icke inom NSFK någon utbildning i avancerad flygning med segelflygplan. Detta på grund av att tills dato tvåsitsigt konstflygdugligt segelplan saknats.

Utbildningen i Sonderlehrgang omfattar i huvudsak följande: C:a 10 starter i dubbelkommando, 20 ensamstarter i tvåsitsiga plan, 1—2 starter med Baby IIb för att öva "farotillstånd", c:a 20—30 starter med olika ensitsiga typer för att ge eleven "typvana", samt 1—2 provningsstarter i lätt motorflygplan. Varje landning måste utföras i förening med vingglid eller med användandet av broms- eller storklaffar. Sedan eleven utfört 20 ensamstarter (med mållandningar) med tvåsitsigt plan och har en flygtid (ensam) av minst 20 tim tilldelas han segelflygcertifikat klass II, vilket berättigar att föra segelplan med en passagerare (klass III berättigar till förandet av flersitsigt segelflygplan). Eleverna i Sonderlehrgang erhålla som regel 25—35 tim flygtid under den c:a 6 veckor långa kursen.

Marktjänsten är uppdelad på följande sätt: 5 man äro avdelade till mekanikertjänst på motorplanen, 3 man till signalering, 4 man för transport av flygplanen på marken, en man noterar samtliga starter och landningar och tjänstgör samtidigt som biträdande "flygledare". Marktjänsten förfogar över en mindre automobil för marktransporter av flygmaterielen samt en "flygledarvagn" (handdragen), som är överbyggd till skydd för regn. Denna innehåller bl. a. signalmateriel, verktyg, barografer, fallskärmar, kikare m. m.

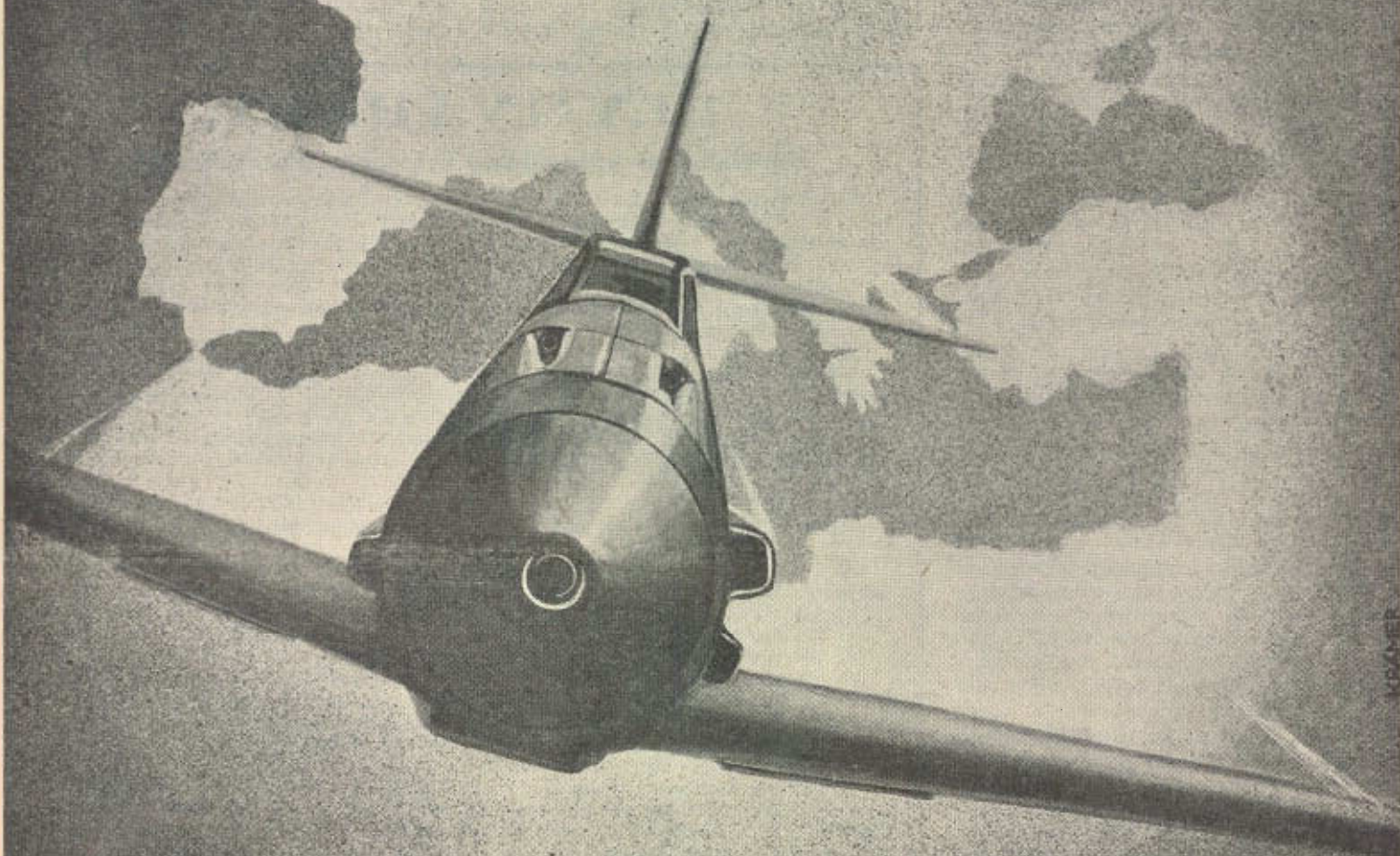
Flygplatsen är uppdelad i fyra start- och landningsbanor. Längst till vänster landa "egna" motorplan, och därefter följa i ordningsföljd åt höger: startbanan för släp och främmande flygplan, landningsbana för segelplan samt landningsbana för främmande motorplan.

Enligt platsordningen få segelflygplanen under 1.000 m höjd endast flyga till höger om flygplatsens mittlinje, från startriktningen räknat. För att termiken bättre skall kunna utnyttjas upphäves emellertid vanligen platsordningen vid middagstiden. Som tecken härpå hissas en särskild signal på flygledarvagnen.

Beträffande instrumentering och utrustning må framhållas att den elektriska girindikatorn till stor del ersatt den venturidrivna. Vidare äro termometrar inbyggda på flertalet högvärdiga plan och på ett mindre antal plan även syrgasapparater. De automatiska fallskärmarna, som tidigare voro allenarådande inom det tyska segelflyget, ha till stor del ersatts med manuella. Dessa förbättringar av instrument och utrustning äro att betrakta som resultat av höjdflygningarna år 1938, som genom planens avsaknad av dykbromsar och lämplig utrustning kom att kräva flera människoliv. (Bortåt dussinet plan torde under denna tävling varit över 8.000 m. Syrgasutrustning är nu obligatorisk vid Rhöntävlingarna.)

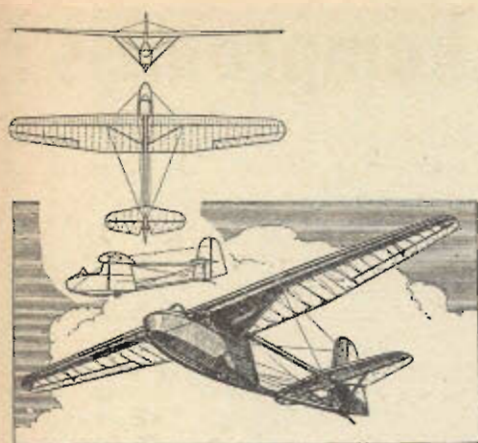


Det tyska segelflyget bedrives under tämligen militära former, som synes av denna bild från en segelflygskola.



KROGER

MESSERSCHMITT A.G. AUGSBURG



Segelflyg i Canada

Hittills har det varit dåligt ställt med kanadensiskt segelflyg. Nu lär det emellertid bli annat av, ty arbetarna vid de Havillands fabriker i Canada ha slutit sig samman till en segelflygklubb och med fabriksledningens tillstånd byggt ett kombinerat glid- och segelplan av egen konstruktion (se skissen här ovan). Ledningen har på alla tänkbara vis sökt underlätta klubbens arbete, bl. a. genom att ställa material, lokaler och fullständig verktygsutrustning till arbetarnas förfogande.

Det egentliga konstruktionsarbetet utfördes av fabriken ingenjörer och ritare. Det tog cirka 6 månader att färdigställa ritningarna, men sedan blev det fart på bygget, och snart stod planet klart för "testning". Då hade även andra företag börjat visa sitt intresse för det lovande uppsåtet, och så t. ex. ställde Canadian Aircraft Instrument & Accessories komplett instrumentutrustning till förfogande och Dunlop skänkte landningshjul till planet.

Det har varit konstruktörernas avsikt att deras verk även skall kunna användas vid termikflygningar! Därför blev planet denna kombination av glid- och segelplan. De lade även särskild vikt vid säkerhetsfaktorn med hänsyn till nybörjarna. Stor omsorg nedlades därför även på att söka få planet spinsäkert, vilket nåtts genom att skräma vingen anmärkningsvärt mycket samt förse planet med ovanligt stora roder. Med en sådan vingkonstruktion kommer planet endast att "tappa" nosen när det ställas och kommer inte att gå i spin. Då man har god roderkontroll vid stallningshastighet.

Vingens framkant är till huvudbalken klädd med plywood och den bakre delen med duk. Vingtipparna ha särskilt noga skotts med tanke på den missandel ett glidplan ofta blir utsatt för.

Landningsstället utgöres av en fjädrande skida under främre delen av kroppen samt ett hjul omedelbart bakom för att dels underlätta start, dels skona planet när det släpas på marken.

Landningshastigheten hos de Havilland-glidan ligger omkring 40 km/tim, minsta sjunkhastighet med pilot av genomsnittsvikt omkring 1 m/sek vid 48 km/tim och hastigheten vid bästa glidvinkel omkring 60 km/tim.

Häge.

DET SLARVIGA LUFTFARTYGET

Apropos ett unikt rättsfall.



Förr retade man sig på en del petighet och byråkratism inom svenska myndigheter. Man retade upp sig till helig vrede och hötte med näven i både ledare och kaserier. Nyss höll jag på att bli ettrig och ilsken för ett par små byråkratiska löjligheter, men så tänkte jag efter — och blev faktiskt tacksam i stället. Tacksam för att så länge vi svenskar ha det så lugnt och fredligt ställt, att vi ha råd att vara petimetrar, att söka i paragrafer och lägga ner tid och kraft på fantastiska, världsfrämmande beslut och handlingar, så ha vi det bra. Det ligger en viss fredens rikedom i detta.

Som nu det här med tullfiskalen i Stockholm, som åtalade piloten därför att han inte mellanlandat på Bulltofta under sin flygning Stockholm—Berlin i dåligt väder. Tullfiskalen satt där med pekfinger och stavade sig till några paragrafer i tullstadgan och så vredgades han över slarvet och sade någonting i den här vägen: Min gode flygare. Detta är horribelt. Vilket slarv, vilken försummelse av er att inte landa någonstans. Om ni ser i den här paragrafen i den här boken, så står det nämligen att odeklarerat gods och valuta inte får utföras ur landet. Nu har ni gjort

er skyldig till detta brott mot tullstadgan, förstår ni inte hur upprörande det är, förstår ni inte, tja kort sagt — att världen kan gå under för detta?

Visserligen hade det kanske blivit en flygkatastrof om planet landat i busvädet, visserligen hade kanske tio—tolv människor omkommit och ett plan kvaddats, men vad hade den risken betytt, bara det där styckegodset hade blivit ordentligt deklarerat.

Som väl var satt det någon klok människa i rådhusrätten och tyckte att piloten gjort sin plikt, så piloten kunde gå. För han kunde inte och borde inte ha landat i sådant väder. Och förresten säger rådhusrätten att "tullmyndigheterna i Malmö inte vidtagit någon åtgärd till stoppande av luftfartyget". Där ser man, tullfiskalen sitter i glashus. Det var ju slarvigt av tullen i Malmö att inte gå ut på Bulltofta och vifta med näsdukar och hojta på flygaren, tills han kom ner med luftfartyget och fick styckegodset deklarerat. Där ser man hur det går, när den högra handen icke vet vad den vänstra icke gör. Så det var inte bara luftfartyget som slarvade. Rart ord luftfartyg förresten, det bör behållas i kanslispråket. Om det ändrades till flygplan skulle ju rent av vem

FLYGVAPNET.

Utbildning av värnpliktiga flygförare (Reservflygare).

Utbildningen börjar den 1 februari 1943 och omfattar grundläggande flygutbildning vid flygvapnets flygreservskola under omkring 9 månader, omedelbart följt av grundläggande flygslagsutbildning vid någon flygflottilj under omkring 12 månader. Sedermera fullgöres fyra repetitionsövningar om 45 dagar.

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

Löneförmåner:

Värnpliktslön jämte elevtillägg om 60:— kronor i månaden såsom elev i flygreservskolan och därefter under flygslagsutbildning och repetitionsövning (samt under beredskapstjänstgöring) flygtillägg med 150:— kronor pr månad. Därest den värnpliktige med godkända vitsord genomgått grundläggande flygutbildning jämte fullständig flygslagsutbildning, erhålles efter avslutandet av denna utbildning en premie om 1.250:— kronor.

Värnpliktig flygförare kan, efter att hava fullgjort viss del av utbildningen, befordras till värnpliktig korpral och därefter till värnpliktig furir.

För antagning fordras

a) att vara villig fullgöra ovannämnda tjänstgöring för utbildning och repetitionsövningar, ävensom beredskapstjänstgöring, då så erfordras;

b) att vara inskriven som värnpliktig;

c) att under det år, utbildningen avses börja, fylla högst 25 år;

d) att inneha erforderlig skolunderflyggnad (minst realexamen önskvärd) samt

e) att uppfylla fordringarna på kroppsbeskaffenhet för utbildning till flygförare; detta utönes genom läkarundersökning, som genom chefens för flygvapnet försorg företas efter det ansökan om antagning inkommit; ~~innan~~ ansökan insändes, skall vederbörande genom egen försorg undergå läkarundersökning motsvarande den för fast anställning vid krigsmakten.

Utbildning kan sökas av varje värnpliktig (även i tjänst varande), som fyller ovan angivna fordringar oberoende av tilldelning, tidigare militär utbildning m. m. Utbildningen tillgöres vederbörande såsom i fredstid fullgjord värnplikts-tjänstgöring eller del därav.

Utbildningen är ej avsedd för fast anställt eller f. d. fast anställt manskap vid krigsmakten.

Ansökan.

att bliva antagen till denna utbildning skall ställas till *Chefen för flygvapnet, Stockholm 10*, och vara insänd före den 10 november 1942.

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

Är motorseglaren en dålig kompromiss?

Det nya tyska segelflygplanet med hjälpmotor C 10 är en konstruktion av Flugtechnische Arbeitsgemeinschaft vid Staatliche Akademie für Technik i Chemnitz. Här har ett högvärdigt segelflygplan med i kroppen inbyggd 18 hk Kröber-motor och infällbar propeller skapats, som med fränslagen motor under segelflygning uppvisar ett glidtal på 1:22 vid 85 km/tim och 0,85 m/sek sjunkhastighet vid 65 km/tim. Därmed har efter årslånga försök och många meningsstrider äntligen konstruerats ett flygplan som förtjänar namnet motorseglare. Men på samma gång har en stridsfråga dykt upp: är motorseglaren en dålig kompromiss mellan motor- och segelplan eller inte? — motsvarar den överhuvudtaget ett länge känt behov?

Den vitt utgrenade åskådningen huruvida det rör sig om ett lätt motorflygplan eller helt enkelt om ett acceptabelt segelplan är emellertid endast att föra tillbaka på de ingalunda lyckliga konstruktioner som man hittills lärt känna. Hur uppstodo då motorseglarna åren 1934—36? Man utvalde ett beprövat segelplan och byggde efter oväsentliga omändringar in en liten motor med tillhörande propeller. Då det för det mesta ej fanns tillräckligt utrymme erhöill motorn med därtill hörande propeller nästan alltid sin plats utanför kroppen. Den ökade vikten och det skadliga motståndet måste tas med på köpet. På så sätt uppstodo t. ex. Motor-Baby och Motor-Condor. Det är självklart att dessa plan förlorade en väsentlig del av sina goda segelflygegenskaper. Sjunkhastigheten steg från ungefär 0,7 till 1,4 m/sek och mera. Motståndet ökades, och därmed försämrades glidtalet avsevärt, och genom den för viktens skull borttagna "startern" var piloten berövad varje möjlighet att under flygningen stanna och starta motorn efter behag. Man seglade med strypt motor, naturligtvis blott i uppvind — då t. o. m. ett piano seglar! — med andra ord var det ett dåligt segelplan och likaså ett mindre gott motorplan, av vilket senare man väntade sig högre hastigheter och bättre stigningsförmåga.

Det är uppenbart att ett sådant motorsegelplan fick många motståndare samt ännu mer betonade skillnaden mellan segelplan och motorplan. En del motorseglare konstruerades (den italienska "Ankan" SS 2, Akaflygs Merlinplan, lord Sempills plan, vilket gjorde flygningen London—Berlin — se FT nr 6/1941) men dessa uppvisade inga som helst bättre egenskaper än ett segelplan. Hos Motor-Condor uppges sjunkhastigheten till 1,4

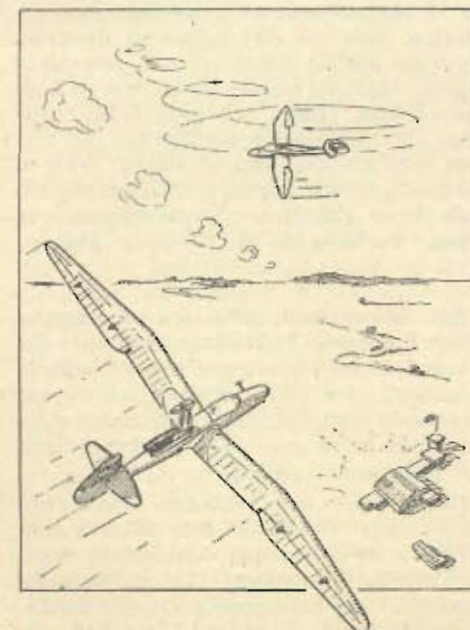
Nej, svarar expertisen med eftertryck. Konstruktörerna ha slagit in på nya vägar, som lova en sund utveckling och öppna oanade perspektiv för segelflygare med vikingahåg.



Den tyska C 10, världens hittills bästa motorseglare.

m/sek och för den italienska SS 2 ett glidtal på 1:16.

Ingenting sades emellertid om möjligheten att stanna och starta motorn i luften, intet gjordes för att minska de för segelflygare så ytterst viktiga motståndstalen genom inkapsling av motor och propeller vid segling och intet för att förbättra glidtalet så att planet förtjänade det namn det förlänats. Därför bör det icke väcka förvåning att inte heller segelflygaren betraktade planet som sin "like" och motorflygaren endast visade intresse så länge som det rörde sig om ett lätt flygplan. Ett enda plan fanns det likväl som hade förutsättning att bli en äkta motorseglare eller rättare sagt ett högvärdigt segelflygplan med hjälpmotor, nämligen "Horten III". Den uppvisade med fränslagen 60 hk Hirth-motor ett glidtal på 1:20 vid anmärkningsvärd hastighet och en sjunkhastighet på 1,0 m/sek (vid full motor 230 km/tim i närheten av marken). Dessa i och för sig goda data hade säkerligen kunnat förbättras ytterligare. Tyvärr byggdes detta plan enligt uppgift av



Hela vår vackra värld kommer att stå öppen för motorseglaren!

bröderna Horten blott som försöksplan, och någon vidare utveckling var ej påtänkt.

Trots att motorseglaren under tidernas lopp på grund av otillräckligt konstruktionsarbete nog på det hela taget råkade i dåligt rykte, finns det i varje fall numera med den epokgörande konstruktionen C 10 tillräcklig grund för att man skall kunna göra klart för sig huruvida motorseglaren fyller ett behov. En motorseglare är ett högvärdigt segelplan med en fast inbyggd, med planet oskiljbart förbunden, i flykten vid varje tidpunkt startberedd motor. Med fränslagen motor måste motorseglaren uppvisa alla de egenskaper, som man väntar av ett högvärdigt segelflygplan. Dess motor användes till att uppnå gynnsamma uppvindsfält. Därav framgår att bränsletanken till en sådan hjälpmotor kan ha ett minimalt innehåll. Bränslet för en timmes motorflykt räcker för att stiga 4—6 gånger till en höjd av 1.000 m. Man bör inte förbise att hjälpmotorn vid vilken tidpunkt som helst och på vilken flyghöjd som helst kan startas på lättaste och snabbaste sätt. Man bör inte rygga tillbaka för en elektrisk eller med komprimerad luft driven startanparat. Det finns flyglägen då det är nödvändigt att vilken sekund som helst kunna starta motorn. En vidare fordran är slutligen att motorseglaren med fränslagen motor skall kunna uppvisa ett högvärdigt segelflygplans alla egenskaper, varför man är tvungen att skära ner alla skadliga motstånd till ett minimum.

Konstruktörerna av C 10 ha logiskt slagit in på denna väg genom att de inte blott byggde in motorn i kroppen utan även på ett skickligt sätt läto propellern vid fränslagen motor helt och hållet försvinna i kroppen. Detta plan förtjänar verkligen namnet "motorseglare". Dess vidare utveckling kommer inte att utebli och bevisar att motorseglaren aldrig behövt vara en kompromiss utan öppnar ett fullständigt nytt, tekniskt och sportbetonat område.

Motorseglaren är konstruerad för segelflygaren med S-certifikat (segelflygcertifikat) och möjliggör landning vid förut bestämt mål. Där ligger motorseglarens stora värde. C 10 tarvar varken flygsläpstart eller manskap för att hämta tillbaka planet, varför möjligheter erbjudas att utföra målflygningar över flera dagar, antingen som tävlingar, varvid minsta tid och bränsleförbrukning äro utslagsgivande, eller som turist- och övningsflygningar till längre bort belägna mål, som man måste flyga till i etapper. Så står alltså även för den tämligen obemedlade segelflygaren icke blott hela landet utan hela världen öppen!

Varje för segelflyg lämplig terräng, likgiltigt var den ligger, kan man flyga till och utprova, och oanade erfarenheter kunna göras. På bredaste basis givses sedan den idealiska möjligheten till övning. Ingen skall mera på grund av bristande tid behöva glömma vad han lärt på sina övningskurser. Med största intresse följes därför den kommande utvecklingen av högvärdiga segelplan med hjälpmotor.

som helst begripa vad det är frågan om, och det skulle kanske rucka på auktoriteten.

Trevlig karl den där Byråkratsson, i alla fall, en svensk hedersknyffel, som man måste dunka i ryggen. Skål käre bror, du står dig i alla väder, dig kan ingen rubba även om världen brinner och nationer förgås.

Karzo.

VI PRESENTERA:



Thorsten Olsson,
godsägare, civilflygare, flygklubbs-
donator.

Vid en jakt på ett av de skånska godsarna kom en av jaktsällskapet att träffa på en av sina vänner, som satt på en stor sten med geväret mellan knäna. Den vilande jägaren förde geväret omväxlande åt vänster och höger, och samtidigt förde han fram vänster eller höger fot.

— Vad i all världen gör du, frågade den överraskade jägaren sin vän.

— Jag flyger, blev svaret.

Om historien är sann eller "laved" är svårt att veta, men i varje fall är den belysande för det flygintresse som besjalar den sittande jägaren, godsägare Thorsten Olsson i Röggle, en av Halmstads Flygklubbs ivrigaste och skickligaste flygare, donator till klubben, en ypperlig sportsman och i övrigt en osedvanligt god och glad flygkamrat.

Att Thorsten Olsson givit sig flygningen i våld är inte så underligt, ty han har två av Sveriges fåtaliga kvinnliga flygare — fröknarna Ingeborg och Madeleine Kuylenstierna — till svägerskor, och svågern — godsägaren och författaren Krister Kuylenstierna — är Halmstads Flygklubbs förste certifikatinnehavare. Han fick alltså snart ett våldsamt intresse för den underbara upplevelsen flygning. Och eftersom Thorsten Olsson är sportsman ut i fingerspetsarna gick han omedelbart från ord till handling, d. v. s. han anmälde sig till den första flygkursen i Halmstad. Han visade sig genast vara en skicklig flygare, en av de där få som äro utrustade med verklig flygintuition. Sitt certifikat kom han emellertid att erövrå i England. Han följde nämligen som navigatör med sin flygande svägerska Ingeborg på en flygtripp till England i den av svågern och Thorsten Olsson gemensamt inköpta Bucker Studenten SE-AHJ. Under besöket i England passade han på att erövrå sitt eget certifikat.

Väl hemma i Sverige igen var Thorsten Olsson med överallt där det förekom flyg. Sin skicklighet visade han bl. a. vid en flygdag i Halmstad, där fallskärmskastning stod på programmet. Det gällde att undsätta "nödständda" i ett tält på ett fingerat isflak.

(Forts. på sid. 25)

Vad tar de oss för egentligen, eftersom de sänder i väg oss på de här lågtflygningarna? Senast i går fick jag lov att snäsa av en överste från fördelningsstaben, som pratade samma smörja. Kan översten säga mig, sa jag till honom, kan översten säga mig, hur jag ska bära mig åt för att rapportera fiendens position till er från tjugumeters höjd, när jag gör fyrahundra-åttio kilometer i timmen? Han såg på mig som om det var jag som var tokig. Det är ju enkelt, sa han. Det kan ni ju se på om de skjuter eller inte. Om de skjuter på er är ställningarna tyska. Har du hört en sån förbannad idiot!

Vad Dutertre visste och översten tycktes ha glömt var att den franska armén aldrig såg några franska flygplan. Vi hade ungefär tusen plan utspridda mellan Dunkerque och Elsass. Utkastade i oändligheten, vad männen på marken angick. Följden var, att när ett plan vrålade fram över våra linjer var det praktiskt taget säkert att det var en tysk. Man brassade på med allt luftvärn man hade redan innan man såg honom, i samma ögonblick man hörde honom; annars släppte han sina bomber och var borta, innan man hann säga "se upp!"

— Det är just fina upplysningar vi får med oss hem, när vi arbetar som de vill! sade Dutertre.

Naturligtvis räknade de på vår intelligens, eftersom krigets planritningar fordrar att "intelligensofficerare" gör bruk av intelligens. Men även deras krig-efterritningar hade gått sönder. Vi visste fullkomligt säkert, att de aldrig skulle bli i stånd att använda våra upplysningar — lyckligtvis. Vi kanske kunde få dem med oss hem, men de skulle aldrig komma fram till staben. Vägarna skulle vara blockerade. Telefonförbindelserna skulle vara avbrutna. Staben skulle ha brutit upp helt hastigt. De verkligt viktiga upplysningarna — om fiendens position — skulle ha getts av fienden själv.

Ett exempel. Ett par dagar tidigare undrade vi i flottilj 2-33, sedan vi steg för steg drivits tillbaka till trakten av Laon, hur nära fronten kunde vara nu — hur snart vi skulle bli tvungna att flytta på oss igen. En löjtnant skickades i väg för att få upplysningar av kommanderande generalen, som var elva kilometer därifrån. Halvvägs mellan flygfältet och generalens kvarter hejdades löjtnantens bil av en ångvält, bakom vilken två pansarbilar hade gömt sig. Löjtnanten svängde om och började köra tillbaka, men en eldskur från en kulspruta dödade honom på fläcken och sårade hans chaufför. Pansarbilarna var tyska. De lärde oss var "fronten" gick.

Jag sköter mitt jobb som en samvetsgrann arbetare. Vilket inte kan ändra det faktum att jag känner mig som en nederlagets pilot. Det känns som om jag var genomdränkt med nederlag. Nederlaget sippnar ut ur varje por, och i händerna håller jag underpanterna på det.

Gasreglagen har nämligen frusit fast. Kölden har förvandlat dem till två oanvändbara metallstumpar och försatt mig i en allvarlig belägenhet. Ty vad som än händer är jag nu tvungen att allt fortfarande flyga med gasen fullt pådragen. Stigningen på propellrarna, som på sätt och vis tjänar till broms på motorernas

"SPANING

varvtal, begränsas emellertid av en automatisk stoppanordning. Om jag av något skäl blir tvungen att dyka kommer jag inte att vara i stånd att strypa motorerna och inte heller att öka propellerstigningen. När jag faller genom rymden kommer den våldsamma luftströmmen genom propellrarna troligen att öka motorernas varvtal, tills de exploderar.

Jag kan slå ifrån motorerna, om jag blir tvungen, men i så fall skulle jag aldrig kunna starta dem igen. Då skulle jag förlora farten aldeles, vilket skulle betyda att hela flygturen misslyckades och maskinen krossades. Det är inte all terräng som lämpar sig för landningar med en fart av hundratjugumeter i timmen — och det är ungefär den minsta fart jag genom svängar och glidflykt kan hoppas komma ned till före landningen. Därför måste jag få gasreglagen att fungera.

Jag lyckas med vänstermotorerna; högermotorerna är omöjligt.

Blir jag nu tvingad in i en dykning kan jag strypa vänstermotorn, som jag vunnit kontroll över. Men om jag gör det skulle jag behöva vara i stånd att motverka den dragning i sidled som högermotorn utövar — ty med sin större hastighet skulle högermotorn tydligen sträva att svänga planet åt vänster. Det finns ett sätt att motverka denna strävan. Jag skulle kunna göra det med sidorodret. Men fotspaken, som manövrerar det, har länge varit fastfrusen. Därför skulle jag inte vara i stånd att motverka någonting alls. Så fort jag stryper vänstermotorn kommer jag att gå in i spin.

ETT LITTERÄ

Sensationerna dugga tätt i höstens bokflod. Många äro såväl böckerna som kritikernas omdömen, men kring en bok — den kanske hitintills främsta i höst — har man fullt enigt slutit upp. Det är den franske flygaren-filosofen Antoine de Saint-Exupéry's senaste verk "Spaning mot Arras", för vilket ströfts och alltjämt strörs idel rosor av en förtjust och samstämmig bedömarkska. Författaren är välkänd för svensk läsekrets bl. a. genom sina båda tidigare böcker "Nattflygning" och "Kamrater på en irrande planet" och behöver därför knappast någon närmare presentation.

Ramen för skildringen är ett spaningsuppdrag mot de tyska linjerna vid Arras. Det är emellertid inte i första hand själva flygningen utan egentligen författarens tankar som tecknas på ett lekande elegant, filosofiskt men dock lättförståeligt sätt.

Sällan har väl författaren i någon bok så ingående sysslat med filosofiska ting. Nu är det närmast Frankrikes hotande sammanbrott och de därför, enligt författaren, lönlösa spaningsflygningarna som behandlas av piloten, och läsaren

dt ARRAS"

Här hade vi ännu en av krigets vansknheter. Ingenting fungerade som det skulle. Vår värld var uppbyggd av kugg-hjul, som inte passade ihop. Och där kugg-hjulen inte passar ihop, där finns det tydligen ingen urmakare.

Efter nio månaders krig hade vi fortfarande inte lyckats övertyga vederbörande industriföretag om att man vid tillverkningen av vapen och instrument till flygplan måste ta hänsyn till temperaturen på de stora höjder där de används. Vad vi kämpade mot var inte fabrikanternas ansvarslösa hållning. De flesta människor är hyggliga och samvetsgranna. Jag är säker på att deras synbara brist på initiativ är en följd av och inte en orsak till deras vanmakt.

Vanmakten tyngde ned oss, oss alla i Frankrikes uniform, som ett slags förbannelse. Den hängde över infanteriet, som sträckte bajonetterna mot de tyska stridsvagnarna. Den låg över flygplansbesättningarna, som kämpade en mot tio. Den smittade till och med de män som hade till uppgift att se till att våra kulsprutor och styrinrättningar inte frös ihop eller krånglade.

Vi var offer för förvaltningen. En förvaltning är en maskin. Ju fullkomligare maskinen är desto mer har det mänskliga initiativet skjutits undan. Om man för in stål i ena ändan av en fullkomlig maskin kommer det ut bilar i den andra. Det finns ingen plats för tekniska skavanker, mättningsfel, mänsklig vårdslöshet. Och i en fullkomlig förvaltning, där människorna tjänstgör som kuggar, kan sådana sa-

ker som lättja, ohederlighet eller orättvisa inte göra sig gällande.

Men en maskin är inte byggd för att skapa något. Den är byggd för att förvalta. Den förvaltar, har hand om omformandet av stål till bilar. Den utför oavlatligt rörelser, som äro förutbestämda en gång för alla. Och förvaltningen, liksom maskinen, skapar inte. Den utträttar. Den utmäter ett visst straff för ett visst regelbrott, den använder en viss metod för att nå ett visst mål. En förvaltning har inte inrättats för att lösa nya problem. Om ni för in trä i ena ändan på er bilfabricerande maskin kommer det inte ut möbler i andra ändan. För att det ska ske måste någon ingripa, som har bemyndigande att plocka isär hela maskinen. Men förvaltningen har inrättats för att skydda mot rubbningar, som är en följd av mänskliga initiativ. Kuggarna i klockan är på sin vakt mot människans ingrepp.

Jag kommenderades till flotttilj 2-33 i november 1939. När jag kom dit blev jag varnad av mina kamrater.

— Du kommer att få flyga över Tyskland utan både kulsprutor och roder, sade de.

Och för att trösta mig tillade de:

— Men det ska du inte ta så hårt, för det har egentligen ingen betydelse. De tyska jaktflygarna knäpper alltid ner en, innan man har en aning om att de är i närheten.

Sex månader senare, i maj 1940, frös kulsprutorna och rodren fortfarande fast.

Våren 1940 citerade alla människor ett gammalt franskt ordstäv: "Frankrike blir alltid räddat av ett underverk i elfte timmen."

Underverket behövdes. Då och då brukade det hända att den vackra förvaltningsmaskinen skar ihop, och alla brukade komma överens om att den inte kunde repareras. I brist på bättre brukade man ersätta maskinen med människor. Och människorna brukade rädda Frankrike.

Om en bomb hade krossat flygdepartementet skulle man ha skickat efter en korporal — vilken korporal som helst — och till honom skulle regeringen ha sagt:

— Ni får härmed order att se till att rodren tinas upp. Ni får oinskränkt fullmakt. Ni får bära er åt hur ni vill. Men om de fortfarande visar benägenhet att frysa om två veckor blir ni arresterad.

Rodren skulle kanske ha blivit upptinade.

Jag skulle kunna anföra hundratals exempel på detta fel. Rekvisitionskommittén i ett departement i norra Frankrike brukade till exempel rekvidrera dräktiga kvigor, och Frankrikes slakthus förvandlades till bärhus för boskapsfoster. Rekvisitionsarbetet var en fulländad maskin. Och eftersom det var det hade inte en enda kugge i maskinen, inte en enda överste i nämnden den ringaste befogenhet att handla på annat sätt än en kugge. Varje kugge lydde en annan kugge, precis som i en klocka. Att göra uppror mot det hela var utsiktslöst. Och det är orsaken till att kuggarna utan betänkande tog sig till att slakta dräktiga kvigor, när maskinen väl en gång börjat krångla. Det kunde kanske ha varit värre. Om maskinen stoppat alldeles kanske kuggarna hade börjat slakta överstar.

VI PRESENTERA:



K. E. Lindstedt, montör, byggladare, blygsam "trollkarl".

God ekonomi är en nödvändig förutsättning för en flygklubb. Ett lika viktigt, om inte rent av ännu viktigare, villkor är intresserade och kunniga funktionärer och styrelseledamöter.

Montör K. E. Lindstedt, styrelseledamot, byggladare och instruktör i Örebro Läns Automobil- & Flygklubb, är värd sin vikt i guld. Han föddes 1900 och är dalmas till börd. När hans intresse för segelflyg och flygning över huvud taget började är inte bekant. Måhända är det en lång historia. Lindstedt har i alla händelser varit med från början, först som modellbyggare med egna lyckade konstruktioner och små genialiska finesser, såsom automatisk fallskärmschoppare från modellplan, modellflygsläp, modellplan på flottörer m. m. Sedan blev han byggladare med nr 3 i sitt förordnande.

Man visste i allmänhet mindre än ingenting om mallar, jigger och sådant, när klubbens första glidflygplan skulle byggas. Endast för Lindstedt var det hela enkelt och självklart. Vid slutbesiktningen fanns heller inget att anmärka på planet. Tvärtom, kontrollanten var mera belåten än byggladaren själv.

Kvickt trollades bogserbil och vinsch fram under Lindstedts skickliga händer. Ingenting gjordes på en slump. Allt var noga genomtänkt in i minsta detalj även där med tillägg av små fiffiga finesser. Samtidigt flög Lindstedt till A-, B- och C-diplomen samt till värdighet som instruktör, som om det varit den enklaste sak i världen.

Det finns en sorts människor, som gärna uppträder med primadonnafasener, som gör sig märkvärdig på alla upptänkliga sätt och är förvånande kvickt färdig till kritik och som vet allt om allting men som har en förbluffande förmåga att vara frånvarande när något skall göras med egna händer. Lindstedt är den typens renodlade motsats, försynt, tillbakadragen men alltid färdig att själv lägga första och sista handen vid de tusen och en små och stora detaljer som alltid måste fungera perfekt för att klubbverksamheten skall gå friktionsfritt.

Nils Bäck.

MÄSTERVERK

får under de korta timmar spaningen pågår vara med om en intensiv själstrid hos föraren. Det är med största intresse man följer hans resonemang, ibland mästertligt invävt i väl träffade bilder, ibland helt brutalt och direkt framkastat, medan man tycker sig sitta tillsammans med besättningen i planet, omvärd av ett tätt granatregn. Man väcks också helt plötsligt och oövekligt upp ur drömmarna vid tyska jaktens blixtnabba attack i en sugande zoom, för att strax på nytt låta tankarna svepa iväg från den raa verkligheten.

Med få ord får man klassificera denna förnämliga bok såsom ett av de verk som alltid komma att läsas och väcka beundran. Till bokens stora framgång i vårt land bidrar förvisso även den goda översättningen, för vilken Göran Salander hör ha en särskild eloge. Detta gäfler inte flott det rent stilistiska utan även — ur flygfolks synpunkt sett — de viktiga fackstrycken, vilka här röf en kärleksfull omvårdnad av en skicklig översättare.

På dessa sidor får läsaren till livs ett avsnitt ur den märkliga boken.

Håge.

Danska segelflygläget vid Bjergsted

Segelflygningen i Danmark hade före kriget kommit in i en period av stadig utveckling. Dansk Svæverflyver Unions permanenta sommarläger vid Lønstrup vid norra Jyllands västkust erbjöd goda möjligheter för hangflygningar över de höga klitterna mot havet. Här satte Jens Eriksen från Aarhus år 1939 det skandinaviska uthållighetsrekordet, ännu gällande, på 12 tim i sitt segelflygplan "Vestenvind". Men vid kriget inträdde ett tråkigt "på stället marsch". Under loppet av det senaste året har det emellertid givits dispens från flygförbudet för fem själländska flygplatser vidkommande, varför denna del av landet kunnat återupptaga sporten och hålla utbildningen i gång.

Så fick Unionen den briljanta idén att anordna ett segelflygläger vid Bjergsted i nordvästra delen av Själland, där segelflygare från hela landet kunde mötas under tre veckor tiden 31 augusti—20 september. Läget blev ekonomiskt möjligt genom donationer från Aeronautisk Selskab, A/S Flyvemateriel, Tuborg Fondet och Berlingske Tidende.

Av flygmaterielen hade de själländska klubbarna ställt sju glidplan av typerna Stamer, Zögling, Grunau 9 och Gumpert G 2 till lägets disposition. Övergångsplan voro Slagelse Flyveklubs Stamer med "agg", "Ringens" Grunau Baby — den första danska, byggd 1932 — samt två andra av samma typ från klubbarna i Silkeborg och Aalborg. Lägets högvärdiga segelflygplan var en Olympia, kallad "Ras" efter segelflygentusiasten löjtnant Fritz Rasmussen, vilken föll som flygare i finskryska vinterkriget 1939—40. Under den sista lägerveckan fanns det dessutom en Rhönbussard, som den 24-årige trädgårdsmästaren Henri Fugl (det kan man väl kalla ett betecknande namn!) från Vor-



Från Bjergstedsläget: Övre raden: t. v. överstinnan Førslev i Babyn samt instruktörerna; t. h. en del av flygplanparken med Stamer närmast. Nedre raden: t. v. en Baby startar med "Ras" som förgrund; t. h. Danmarks andra C-flygerska, fröken Mary Ørts, Roskilde, den första dam som tagit C inom landet. (Foto: förf.)

dingborg byggt på sin fritid under två och ett halvt år. En acetylen- och en träsdriven vinsch användes.

Under den tid läget varade deltog 92 segelflygare. Ledare voro två instruktörer från den segelflygskola som Hærens Flyvertropper anordnat vid Koge i fjol, löjtnanterna J. G. Bergh och A. H. Jørgensen samt överstinnan Førslev, vilken är en av de förnämsta och mest entusiastiska segelflygarna i Danmark. Det lokala församlingshuset hade hyrts som förläggning.

Segelflygplatsen, fem minuters promenad från förläggningen, var ett c:a 1 km långt s. k. "Fladhang", som kunde användas vid västlig eller nordvästlig vind på minst 6—7 sekundmeters styrka. Landningsförhållandena framför hanget voro inte de bästa, bl. a. tack vare en del odlad mark, som man inte borde landa på om man ville förbli god vän med bönderna.

När vinden kom från syd eller ost företogs vinschstarter från en stor stubbåker ett par kilometer därifrån. Med undantag för A-skolningen användes uteslutande vinschstart.

Under de två första veckorna skulle 25 A-elever flyga, så det blev inte en start per man och dag. Först gjordes rutschar med gummirep på slät mark. Därpå fingo eleverna starta med vinsch och hänga i wiren på omkring 1 m höjd över hela fältet. När vinden sedan gick över till västlig förlades resten av denna skolning till hanget, där det blev gummirepstart. De två första A-diplomen under läget erövrades efter vinschstart. Det tredje A:et (A nr 201) togs efter gummirepstart som det första i Danmark med denna startmetod. Resten av de 8 A-proven togs med gummirep.

På grund av att det enda glidplan som man tyckte var lämpat för B-proven, Gumperten, fick ett haveri de första dagarna, lyckades man först på slutet sätta i gång med dessa prov. Det blev 7 B-diplom.

Av de 13 C-diplom som erövrades under läget voro 12 s. k. C:2 medan ett var C:1. C:1 kallas i Danmark det C som gives för en flygning på 5 minuter utan

höjdförlust. C:2 eller "Fladlands-C" får man för 8 flygningar på vardera minst 2 minuter. Det är en förutsättning att minst 3 flygningar göras på Grunau Baby eller annat övergångsplan. (Motsvarar det planerade och efterlängtnade svenska s. k. manöver-C. Red.)

Slutligen togs 3 "Overlands-C", däribland av löjtnant Bergh. Här för kräves att flygaren har C:2 samt gör 5 flygningar med en sammanlagd flygtid av minst en timme. (På svenska: segelflyg- eller S-certifikat. Red.)

Sammanlagt erövrades sålunda 31 diplom under Bjergstedsläget, vilket ledningen var mycket stolt över. Aldrig förr har danska segelflyget kunnat redovisa så många diplom på en gång.

Några rekordflygningar fick man ej tillfälle att göra under läget, emedan det icke var tillåtet att flyga utanför området och 200 m var av myndigheterna fastställt maximihöjd. Dessutom var det så många om flygplanen att det alltid stod en otalig flygare på marken och väntade på sin tur. Längsta tiden uppnåddes av tidigare innehavaren av skandinaviska uthållighetsrekordet, Gunnar Christiansen från Silkeborg, som fick 1 tim 15 min med Grunau Baby.

Antalet starter under läget blev 809, vilket var gott och väl 50 % av de 1.500 starter man hade räknat med.

Under de härliga lägerdagarna kom det glädjande meddelandet att arbets- och socialministeriet beviljat 35.000 kr — under förutsättning att Unionen själv kunde skaffa 10.000 kr — till bygge av 5 nya Grunau Baby II B på Flyvertroppers verkstäder. Det är första gången segelflygningen får statsunderstöd i Danmark. Anslaget är dock inte i första hand beviljat för segelflygarnas skull utan har tillkommit för att rädda en hjälpanhand åt arbetarna under krigsministeriet och "Landsforeningen til Arbejdsløshedens Bekæmpelse".

De danska segelflygarna ha redan börjat räkna dagarna till sommarläget 1943. . .

Johannes Thinesen.

Till

konsumenternas skydd



Effektiv priskontroll

Det är konsumenterna, som sedan 1930 sätta priset på el-lampor. Därför kosta dessa nu

kr 1:10 (15—25 watt)

eller 25 öre mindre än året innan kooperationen bröi den internationella lampkartellens makt över prisbildningen i vårt land.

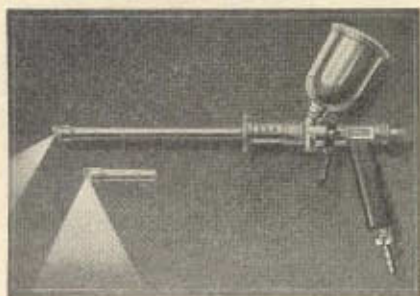
Luma-lampan

är konsumenternas egen tillverkning

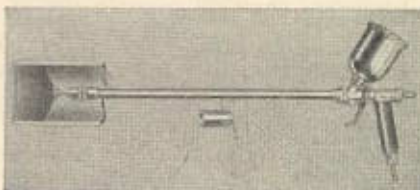
Effektiva

"PREA"-Specialkonstruktioner

för komplicerade sprutningsarbeten inom flygbranschen.

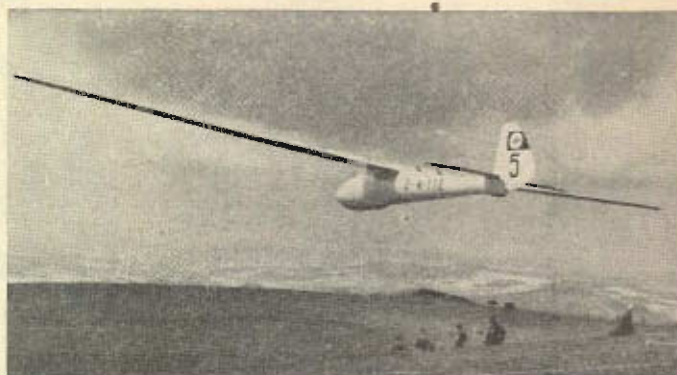


Långrörs - sprutpistolen, modell "PREA" nr 4 Kn
med vridbar munstycksförlängning 100-3000 mm,
D. R. P., färgstråle för 45° eller 90° sprutvinkel.



Långrörs - sprutpistolen, modell "PREA" nr 4 R
med fast munstycksförlängning 100-3000 mm för
innerkonservering av rör, ihåliga kroppar etc.

PREA-Gesellschaft, Müller & Neumann, JENA Tyskland
Specialfabrik för färgsprutanläggningar.

**JS "WEIHE"**

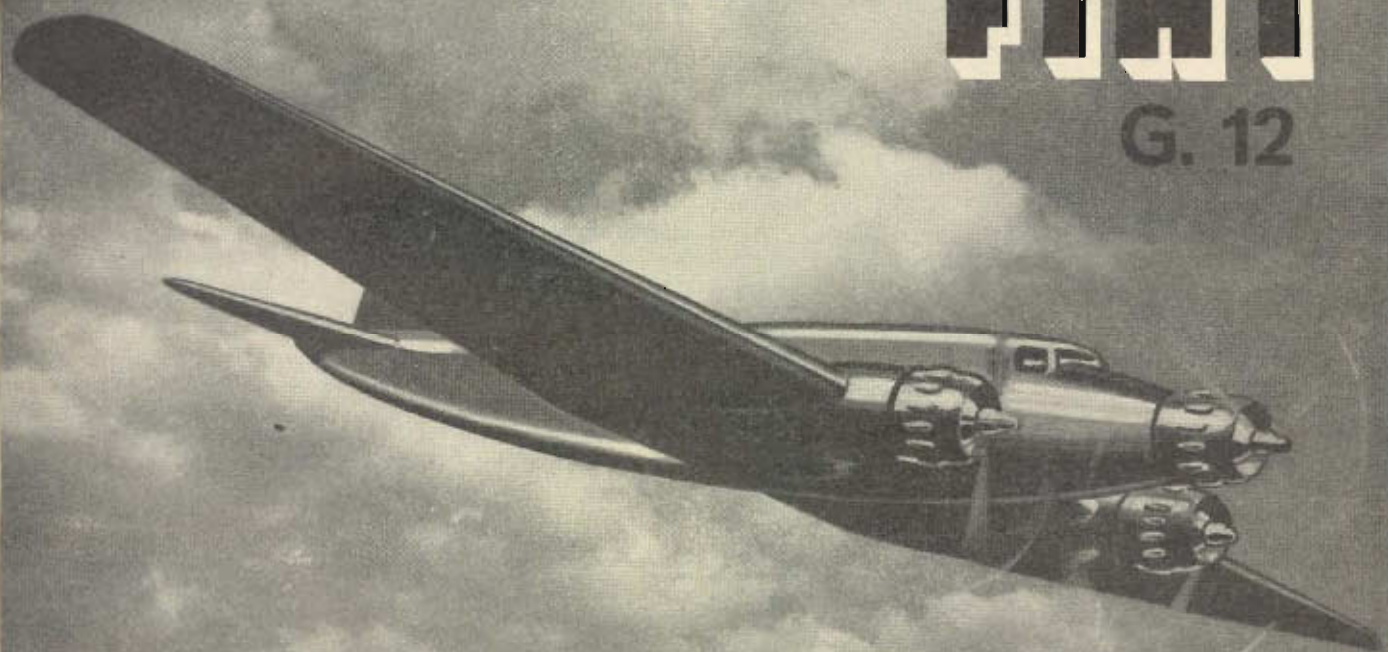
Världens förnämsta serie-
byggda segelflygplan samt

SCHULGLEITER 38

Byggsatser - Reparationer
Transportvagnar - Flygmateriel

A.B. FLYGINDUSTRI
FLYGPLATSEN - HALMSTAD

Transportflygplanet

FIAT**G. 12**

Flygtermer på fem språk. XXIII

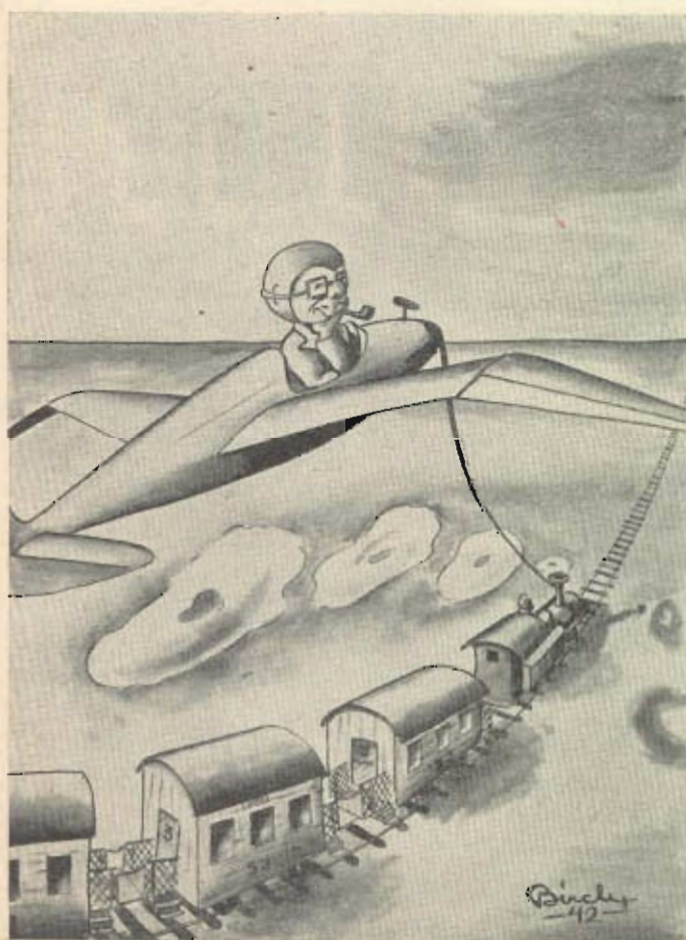
(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italianska
stålkabel	Stahlkabel (n)	steel cable	câble (m) d'acier	cavo (m) d'acciaio
stålinit	Stahlniet (n)	steel rivet	rivet (m) d'acier	ribattino (m) di acciaio
stålprofil	Stahlprofil (n)	steel section	profilé (m) d'acier	profilato (m) di acciaio
stålrör	Stahlrohr (n)	steel tube	tube (m) d'acier	tubo (m) d'acciaio
stålwire	Stahldraht (m)	steel wire	fil (m) d'acier	filo (m) d'acciaio
stålplåt	Stahlblech (n)	sheet steel	tôle (f) d'acier	lamiera (f) d'acciaio
ställbara blad (prop. med-)	Luftschaube (f) mit verstellbaren Blättern	airscrew with adjustable blades	hélice (f) à pales réglables	elica (f) a pale orientabili
ställbar stabilisator	verstellbare Höhenflosse (f)	adjustable tail-plane	plan (m) fixe réglable	stabilizzatore (m) regolabile
ställbar under flygning	im Fluge verstellbar	adjustable in flight	réglable en vol	regolabile in volo
ställbar av föraren	vom Führer verstellbar	adjustable by the pilot	réglable par le pilote	regolabile dal pilota
ställbar från förarsitsen	vom Führersitz (m) aus verstellbar	adjustable from the cockpit	réglable du poste de pilotage	regolabile dal posto di pilotaggio
ställbar på marken	am Boden verstellbar	adjustable on ground	réglable au sol	regolabile a terra
ställbar förarsits	verstellbarer Führersitz (m)	adjustable pilot's seat	siège (m) réglable du pilote	seggiolino (m) regolabile del pilota
stänkskärm	Schutzblech (n); Kotflügel (m)	mudguard	garde-boue (m)	parafango (m)
"störta"; "slå sönder" ett fpl	ein Flugzeug (n) "zerstören" (zerstören)	crash an aeroplane	casser un avion	sfasciare un aeroplano
"störtning"; "kvaddning"	Absturz (m)	crash	chute (f)	caduta (f)
stötdämpare	Stossdämpfer (m)	shock absorber	amortisseur (m)	ammortizzatore (m)
sump (olje-)	Ölsumpf (m)	sump	cuvette (f) d'huile	vasca (f) d'olio
svetsare	Schweisser (m)	welder	soudeur (m)	saldatore (m)
svetsad bensintank	geschweisster Benzintank (m)	welded petrol tank	réservoir (m) d'essence soudé	serbatoio (m) di benzina saldato
svänghjulsstart	Schwungkraft-Anlasser (m)	inertia starter; flywheel starter	démarrreur (m) à inertie	avviatore (m) ad inerzia
symmetrisk profil	symmetrisches Profil (n)	symmetrical profile	profil (m) symétrique	profilo (m) simmetrico
synkronisering	Synchronisierung (f); Steuerung (f)	synchronization	synchronisation (f)	sincronizzazione (f)
synkroniseringsanordning	Synchronisierungsgetriebe (n)	synchronizing gear	mécanisme (m) de synchronisation; synchroniseur (m)	sincronizzatore (m)
synkroniserad kulspruta	gesteuertes (synchronisiertes) Maschinengewehr (n)	synchronized machine gun	mitrailleuse (f) synchronisée	mitragliatrice (f) sincronizzata

STRÄCKFLYGNING

FTs segelflygvykort nr 2 — och verkligheten:

Älleberg—Jönköping den 24/7 1942



"En station till, och distansprovet är kirrat!"

Fredagsmorgonen gick in med strålende väder. Små dunmjuka ulltappar seglar långsamt mot öster. Tävlingsveckan på Älleberg börjar lida mot sitt slut — men i dag finns det förutsättningar, i dag måste något hända. Vår värderade tävlingsledare kapten Ahblom kommer ut och meddelar tävlingsledningens beslut: "Målflygning till Jönköping!"

Själv startade jag som förste man kl. 11.48. Starten sker med hjälp av flygplan. GV:n puttrar lugnt och säkert under flygstarten, går fram och tillbaka under moln för att söka efter uppvind. Vi befinner oss på 400 meters höjd. Plötsligt börjar bogserplanen vagg — tecknet på att bogseringstiden är slut, och jag måste koppla loss, trots att jag ej funnit någon termikblåsa.

Under ivrigt sökande efter uppvind tvingas jag till slut ned mot hanget. Under mig passerar Kipp, också i flygstart. Plötsligt kommer det första tecknet från variometern — en aning över 0. Här är varje centimeter dyrbar. Under oupphörligt kurvande stiger jag uppåt och när så småningom molnbasen, d. v. s. molnets underkant, som ligger på c:a 900 meters höjd. Under tiden ökar stighastigheten till knappa 1,5 meter. Långsamt tättnar dimman omkring mig, men jag kan fortfarande urskilja jorden. Det är otroligt fascinerande att så här långsamt sugas upp i molnet.

För säkerhets skull börjar jag blindflyga innan dimman tätnat fullkomligt. Det gäller att hålla kulan och "spaden" på rätt plats och hastigheten normal. Allting går överraskande lugnt och bra — men spännande. Höjdmätaren klättrar långsamt uppåt, nu visar den 1.100 meter, jag befinner mig alltså minst 200 meter upp i molnet.

Nu gör jag alla tiders generalfel, jag tittar mig omkring för att se hur det ser ut i ett moln — allt är behagligt mjölkvitt, luften är varm men ganska fuktig, nästan som i ett drivhus. Förgäves spanar jag nedåt för att upptäcka jorden. Jag var "molntagen", och en underlig men ganska ljuvlig känsla smyger sig över mig.

Plötsligt märker jag att hastigheten gått upp onormalt. Instinktivt drar jag spaken åt mig, vilket endast ökar hastigheten. Toppsidoroder tycks inte hjälpa och överhuvudtaget passar inga roder alls. Mina begrepp om upp och ned börjar bli tämligen

svaga, bruset i planet bara ökar, hastighetsmätaren visar närmare 100 km/tim.

"Safety first-instinkten" vaknar, och beslutsamt drar jag störtbromsspaken fullt tillbaka.

Om jag skulle påstå att det känns behagligt att falla genom ett moln utan att veta hur planet ligger skulle jag göra mig skyldig till en grov lögn. Min längtan efter att få se en aldrig så liten fläck av Moder Jord stegras för varje sekund som går.

Det skymtar något snett upp till vänster. Det påminner närmast om en karta med linjer och fält, som rotera med stor hastighet medsols. Det är jorden. Omedvetet ger jag riktiga roder, så att när jorden dyker upp nästa gång har jag Babyn på rätt köl och glider ut i det strålande solskenet. En härlig högsommardag.

In med bromsarna fort så att ingen onödigt höjdförlust uppstår. Jag styr in under molnet och termikjakten börjar på nytt, höjdmätaren knallar uppåt, denna gång följer blicken instrumenten obönhörligt. Det börjar ljusna på höger sida, och snart är jag ute på sidan av molnet. Fallvinden är ganska kraftig här, och snart ligger vi i höjd med molnets underkant. Nu har jag fått nog.

Jag kurvar långsamt ett helt varv och följer horisonten med blicken för att om möjligt upptäcka Allebergs karaktäristiska profil mot den blåa himlen, men nej, jag är för långt bort. En knapp timme har förflutit sedan jag startade från Alleberg. I stället upptäcker jag ett smalt glittrande, blått band åt öster — Vättern. Vid sydspetsen långt borta i soldiset ligger Jön-

köping — resans mål. Ska jag nå det, eller vad kommer att hända?

Ett lämpligt moln ligger framför mig i färdriktningen, och jag trycker Babyn upp i 60 km. Under rakflygning har man god tid att betrakta landskapet och orientera sig. Ekipaget glider snart under molnet — mycket riktigt finns uppvind som väntat, och kurvningen börjar. Efter 6—7 minuter är jag uppe vid molnbasen på nytt.

På så sätt fortsättes färden från moln till moln, den höjd man förlorar mellan molnen får man ta igen under nästa moln.

Jönköping kommer allt närmare och närmare, men ingen lycka är beständig — under ett av molnen finns ingen uppvind, ett ivrigt sökande börjar men utan resultat. Situationen är ytterst pinsam. Jag befinner mig någonstans över Habo, och avståndet till Jönköping är ungefär 1,8 mil. Bäst att lämna molnet, glida så långt det går och sedan landa. Med 1,5—2,5 meters sjunkhastighet förlorar man snabbt höjd. På 200 meters höjd börjar jag se ut landningsfält. Snett framför mig ligger ett användbart fält — nej, jag har ett ännu bättre längre framåt. Plötsligt känner jag ett ryck i kärran åtföljt av ett ännu kraftigare ryck — kan det vara möjligt? Kan jag finna uppvind nu? Höjden är bara 90 meter över Allebergsplatån. Variometern visar faktiskt +0,5 meter. Aldrig har jag gått in i en kurva med större omsorg och

precision än nu. Efter 3—4 varv har jag funnit centrum på uppvindsområdet, so-
gav 2 meters stigning.

Spänningen under de två tre minuter so-
gätt har varit fullkomligt olidlig, men i-
kommer reaktionen. Stora, salta tårar i-
glädjetårar — tränger sig ohjälpligt fra-
i ögonvråerna, rullar ned över kinderna m-
i mitt knä. Jag har i elfte timmen fått
chans och lyckats ta den. Utan uppehåll
går det i spiraler upp till 700 meter.

Under denna tid har målet kommit m-
mare, och jag överväger huruvida man l-
gå fram i glidflykt. Sagt och gjort, nos-
pekar mot Jönköping, hastighetsmätaren i-
70 km. Trots denna hastighet stiger pl-
net något. Jag ökar hastigheten än m-
och vid 100 km är sjunkhastigheten in-
mer än 3/4 meter. Jag har tydligen kom-
mit in i en molngata med konstant up-
vind.

Jag passerar Jönköping och kommer
över flygfältet på 150 meters höjd, drar
bromsarna för att komma ned så fort so-
möjligt. Men aj, aj, där nere ligger i-
dan SE-SBF, skånelagets plan.

I en stor båge går jag runt fältet o-
landar 1 meter från utlagt märke. Abel-
kommer springande fram, och det är ba-
att gratulera honom, han var den snabbas
Ing. Flormah kommer fram och gratulerar.
Återseendets glädje är stor, och vi disku-
rar erfarenheterna från färden. Abelin h-
följt strax efter mig under hela resan ut-
att jag observerat honom.

Innan jag anträdde hemfärden, kom Bjö-
Andersson, Stockholms första lag, och j-
hann lagom se honom landa, då jag s-
trädde hemresan per flygsläp.

Fred Nordholm.



Oekonom
HÖGEFFEKTIVA SVARVVERKTYG
FRÅSHUVUD
STÅLHÅLLARE FÖR UT-
O. INVÄNDIG SVARVNING
Werkzeuge Th. Vierich
BITTERFELD - I KATZ

Sprickor som dessa

men även sådana av $\frac{1}{1000}$ mm bredd upp-
täckar Ni vid den oskadliga provningen
med
FERROTEST - APPARATER
FERROSKOP FERROFLUX FERROPULS
BRUNO SUSCHYZKI
BERLIN - STEGLITZ



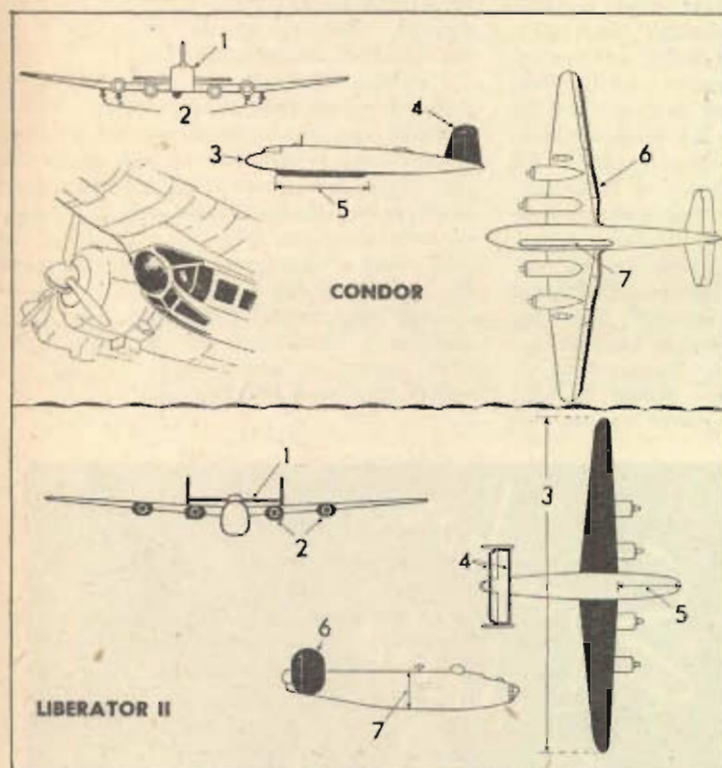
Focke-Wulf "Condor"

Ursprungligen konstruerad som en elegant trafikmaskin, dök Focke-Wulf "Condor" under nuvarande krig upp i ny skepnad — av det fredliga trafikplanet hade blivit en fruktansvärd långdistansbombare. För det nya, militära ändamålet fick planet till en början även nytt namn, "Kurier", vilket dock snart måste stryka på foten för det ursprungliga namnet. Originalplanet — Fw 200 — var kapabelt att med-

dolliknande bombrummet, placerat något åt styrbord till. Planet är kraftigt bestyckat och har ett ksp-torn omedelbart bakom förarplatsen samt ännu ett ungefär mitt på kroppens översida. Både i främre och bakre delarna av den gondolliknande konstruktionen på kroppens undersida finnas ksp-torn. Kulsprutan i det främre undre tornet har vanligen 20 mm kaliber, under det de övriga ksp-tornen äro försedda med 7,9 mm ksp.

Den nya versionen hade till en början utrustats med Bramo-Fafnir 323 luftkylda stjärnmotorer av antagligen samma effekt som BMW-motorerna. Det finns emellertid också en typ av Fw 200 K som försatts med de nya BMW 801-motorerna, som ge en effekt på vardera 1.600 hk. Denna särtyp, Fw 200 K 2, lär även ha ännu tyngre beväpning.

Topp hastigheten hos den Bramo-Fafnir-försedda "Condor" anges till 400 km/tim



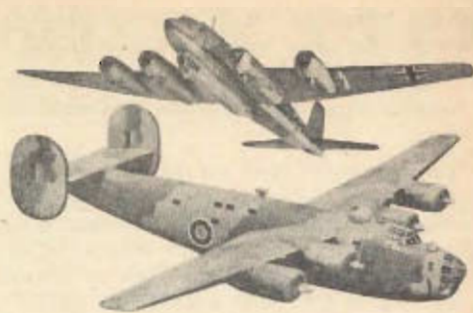
Siffrorna på "Condor" beteckna: 1) Rektangulär kroppssektion. 2) Bomber. 3) Kort nos. 4) Storfena. 5) Lång gondol. 6) Brutna bakkanter på vingen. 7) Gondolens originella placering.

"Liberator" II: 1) Högt belägen stabilisator. 2) Ovala motorgondoler. 3) Stor spännvidd. 4) Parallela fram- och bakkanter. 5) Lång nos. 6) Stor och symmetrisk. 7) Hög.

föra 26 passagerare och hade fyra BMW 9-cyl. luftkylda stjärnmotorer var och en utvecklade 850 hk. För militär användning kunde de 26 passagerarna utbytas mot fullt utrustade soldater — antal officiellt 30 man, en siffra som jämförd med ovan nämnda passagerarsiffra ställer sig väl liten.

Den version av planet som här blir föremål för en närmare granskning är Fw 200 K. Omändringarna beröra främst det gon-

vid 4.400 m höjd. På den ovan nämnda särtypen Fw 200 K 2 ökas emellertid hastigheten till 450 km/tim på 6.000 m höjd. Den förras tjänstefart vid havsytan är 290 km/tim mot den senares 360 km/tim på 6.600 m. Tjänstehöjden är respektive 7.000 m och 9.600 m. K 2:ans maxsträcka tycks dock vara en aning mindre än K-typens. Den förra har nämligen en längsta distans på omkring 3.525 km under det den senare kan tillryggelägga 3.665 km.



Focke-Wulf "Condor" (överst) och Consolidated "Liberator".

I konstruktionshänseende har "Condor" bibehållit de gamla huvuddragen. Kroppen består helt av metall i monocoque, och den fribärande vingen är konstruerad i två halvor, vardera uppbyggd kring en huvudbalk med två hjälpbalkar.

Liksom kroppen är även vingen och stjärtpartiet klädda med metallplåt. Roderytorna äro helt dukklädda. Varje landningsställben är utrustat med två hjul. Betydelsefulla karakteristiska kännetecken äro den originellt utformade bakkanten på vingen, den stora, kantiga fenan, som har ovanligt litet sidoförhållande, den lilla, näbbliknande nosen och bombrummet, om vars originella placering nämnts i det föregående.

Data:

Spännvidd	36 m
Längd	26 m
Höjd	8 m.

Consolidated "Liberator" II

Consolidated "Liberator" II — som skiljer sig från typ I förnämligast genom kraftigare beväpning — produceras nu i rask takt i Amerika. Den första versionen användes numera endast vid Atlantrafiken, där dess begränsade beväpning inte utsätter den för större risker.

Konstruktionen är helt och hållet i metall med det vanliga undantaget för roderytorna, vilka äro dukklädda. Kroppen är i monocoque och vingen har byggts upp på ett flertal olika balkar. Vingen har den nya och intressanta Davis-profilen, vilken ger 25 procent mindre luftmotstånd jämfört med andra sprygelprofiler. Luftbevakaren må särskilt lägga märke till "Liberators" enorma spännvidd på hela 37 m, vilken är den största spännvidd som finns på någon bombare av idag i tjänst hos RAF. Liberator har trehjulsställ.

Då Consolidatedfabrikerna ursprungligen mest ägnade sig åt konstruktion av flygbåtar, är det ej att undra på att deras första

(Forts. på sid. 24)

Bofors kvalitetsstål

C. E. Johanssons
precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.
MALMÖ

MALMÖ

WANGELS

KEMISKA TVÄTT ÄR
KVALITETSARBETE

Carborundum & Alexite
Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR
Metallsågblad

DUREX
slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ

1943 års instruktörskurser förläggas till Varberg?

Grimetonhanget dög ej, men utmärkt hang närmare Varberg

Chefsinstruktören för det svenska segelflyget, kapten Sven Åhblom, besökte för en tid sedan Varberg för att provflyga det tidigare omtalade nyupptäckta hanget vid Grimeton utanför Varberg. Kapten Åhblom flög en av Halmstads Flygklubbs Grunau Baby och bogserades från Varbergs flygfält till hanget av klubbens "Student", förd av disp. G. Sundblad. Vinden var i svagaste laget — endast 5—7 sekundmeter — för det långsluttande hanget och räckte knappast till. Urkopplingen skedde vid c:a 500 m och sedan flög kapten Åhblom i 1 tim 03 min innan han gick ned. Vinden var icke tillräcklig utan planet sjönk nästan hela tiden. Flygningen måste avbrytas på c:a 150 m höjd, då det i annat fall inte funnits någon möjlighet att uppnå användbar landningsplats.

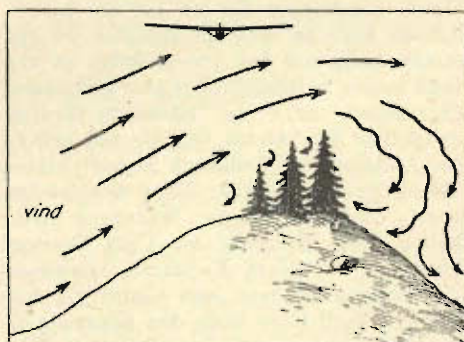
Efter provflygningarna förklarade kapten Åhblom att hanget knappast var lämpligt som "skolhang". Det erfordrar ganska stark vind och bjuder besvärliga landningsförhållanden — terrängen nedanför hanget är delvis skogbevuxen, varför man måste gå ganska långt ut för att finna fält lämpade för nybörjarlandningar.

Ett nytt hang upptäcktes emellertid vid Derome c:a 1 mil från Varberg. Hanget är inte så långt, blott 2—3 km men ligger i väster. I Varbergstrakten äro de västliga vindarna dominerande. Hanget stupar brant, och nedanför detta ligger den släta Viskadalen, där man kan landa praktiskt taget var som helst, t. o. m. alldeles intill hanget. Den stora huvudvägen löper parallellt med hanget blott en halv km därför. Ypperliga möjligheter finnas för att ställa upp en vinsch. Det finns sålunda möjligheter att vinscha upp planet parallellt med hanget. Tyvärr ligger Derome utanför det område, för vilket flygtillstånd begärts, varför det icke kunde provflygas. Detta kommer emellertid att ske så snart sig göra låter.

Kapten Åhblom meddelade vid sitt Varbergsbesök att KSAK har planer på att

förlägga nästa års instruktörskurser till Varberg. Varberg kan bjuda på bästa tänkbara förutsättningar för kombinationen segelflyg-bad. Idealiska förläggningar kunna ordnas. Varbergsklubben saknar f. n. hangarbyggnad, vilket är en förutsättning för att få kursen förlagd till Getteröfältet, men klubben har redan vidtagit åtgärder för att få bristen avhjälpt, bl. a. genom att hos stadsfullmäktige begära ett anslag på 12.000 kr.

Några ord om hangsökning



Skog på toppen av hanget är nyttig, då hanghöjden därmed ökas. Träd på själva sluttningen störa upp vinden och förorsaka turbulens.

Svenska segelflyget behöver för närvarande ett stort antal hang, så att landets segelflygare kunna få flygtid och bättre möjligheter till termikanslutning. För all mellanskolning (C- och certifikatskolning) är ju hanget ett nästan ofrånkomligt medel för att på kort tid nå goda flygresultat. För den erfarne segelflygaren ger hanget också möjligheter att ligga och vän-

Prenumerera

redan nu för år

1 9 4 3

Insätt **kronor 5:—**
på vårt postgirokonto
1 4 7 6 6 0

FLYGTIDNINGEN
blir bättre och bättre

ta på förbipasserande termikblåsor. Hanget är och förblir sålunda ett av de viktigaste medlen inom segelflygutbildningen.

I Sverige finnes förvisso ett nästan oräkneligt antal goda hang, men de hang som bjuda goda landningsmöjligheter äro lätt räknade. Det gäller därför att utnyttja så många av de användbara hangen som möjligt.

Hur skall då ett hang vara beskaffat?

1. Hanget bör ligga ungefär vinkelrätt mot den förhärskande vindriktningen.

2. Förterrängen framför hanget måste vara någorlunda plan, dels för att undvika turbulens framför hanget, vilken kunde sönderriya upp vinden, dels för att ge goda landningsmöjligheter även tätt intill hanget, vilket sålunda inte bör vara skogbevuxet.

3. Hangets höjd bör beroende på förterrängens form vara minst 30—80 m, och slutningen bör helst vara minst 1:3 (ett hang alldeles intill vattnet kan ofta vara "segelbart" redan under 30 m höjd, medan flera hundra meter höga bergskedjor kunna vara odugliga på grund av turbulens från intilliggande berg).

4. Startmöjligheterna måste vara goda, och som regel får man förutsätta att vinschstart måste kunna utföras på eller i omedelbar närhet av hanget.

Den som alltså finner ett bra hang bör se till att det blir utprovat så att Ålleberg kan avlastas mellanskolningen och i stället bli den verkliga högskola som vi behöva.

Rudolf Abelin.



DFS "KRANICH"

2-sitsigt, högvärdigt segelflygplan

Användes vid KSAK:s högskola för segelflyg på Ålleberg.

Seriebygges i Sverige av

A/B FLYGPLAN NORRKÖPING



Lidköpings Flygklubb

fick genom tillmötesgående från Flygvapnet söndagen den 11 okt. tillfälle att bese flygflottiljen på Sätenäs. Ett 40-tal medlemmar deltog. Dagofficeren löjtnant Nilsson hade lagt upp ett verkligt intressant och omväxlande program. Först demonstrerades kanslihuset med väderlekstjänst, radiostation och trafikledning. Under sakkunnig ledning förklarades de olika apparaterna, och man fick även höra radioförbindelsen mellan stationen och ett störtbombsplan i luften. Sedan togs medlemmarnas intresse i anspråk av anfall av en B 17. Planets tekniska finesser hade dessförinnan demonstrerats och beundrats.

Sist men inte minst blev det uppvisning med F 7:s segelplan. Det var fanjunkare Fredin som startade med en Grunau Baby och gjorde en bejublad flygning.

Lidköpings Flygklubb bildades i augusti 1941. Styrelsen hade från början fyra problem att lösa, nämligen flygfält, flygplan, startanordning och instruktör. Svårigheterna voro stora, men medlemsantalet steg ständigt. I januari fick klubben en donation, varigenom ett använt glidplan kunde inköpas. Med hjälp av Skövde Flygklubbs instruktör började i mars flygutbildning på isen. Vädret var uselt, och efter c:a 50 starter var det stopp — isen gick upp. En bogserbil hade nyligen inköpts men fick inte användas på det landområde som staden anvisat. Endast vinststart var tillåten,

(Forts. från sid. 22)

landplan fått flera av en flygbåts grunddrag.

Motorerna äro till antalet fyra och av märket Pratt & Whitney Twin-Wasp 14-cyl. stjärnmotorer var och en på 1.200 hk. Topphastigheten är 540 km/tim vid 5.300 m och största tjänstehöjd 12.000 m. Längsta distansen omfattar ungefär 4.800 km. Största vikten är c:a 20 ton och bomblasten anges till c:a 4.000 kg. Besättningen varierar från 6 till 9 man.

Data:

Spännvidd 37 m
Längd 21 m
Höjd 6,3 m.

Håge.

varför bilen nu håller på att förses med vinsch. Byggverksamheten har kommit i gång, då klubben fått en byggsats till en SG-38. Disponent Friman har kostnadsfritt ställt bygglokal och klubbtrum till förfogande.

Gävlebygdens Flygklubb.

Verksamheten inom klubben har under det senaste året gått i framåtskridandets tecken.

Klubben har en längre tid bedrivit målflygningar, vilket betydligt stärkt den ekonomiska ställningen. För en tid sedan inköptes genom AB Björkvallesflyg ett flygplan från Zürich. Det tvåsitsiga monoplanet heter VEF-J 12 och är byggt i Lettland 1939. Material trä. Spännvidden är 9,3 m, flygvikten 680 kg, maxhastigheten 230 km/tim och marschhastigheten 200 km/tim. Motorn är på 90 hk och den svenska inregistreringen SE-ALB. För att kunna bedriva målflygningen på det sätt som de militära uppdragsgivarna fordra har klubben anställt Gösta Forslund som flygförare.

Inom segelflyget har en hel del gjorts. Klubben äger ett övningssegelplan av typ Grunau Baby och har två glidplan av typ SG-38 under byggnad. Det ena glidplanet, "Pipojken", är i det närmaste färdigt. Sex pojkar ha beretts tillfälle att erövra sina A-diplom vid Dalarnas Segelflygskola i Stora Tuna. De äro: Hans Wahlström, Torolf Carlsson, Börge Wennberg, Stig Skalin, Hans Eriksson och Curt Gerling. Gruppchef är Gösta Forslund. Övningsfält saknas ännu, men man väntar att denna fråga skall lösas inom den närmaste tiden. Det är planer på att anlägga ett flygfält på Valboslätten utanför staden, närmast avsett för en framtida trafikflyglinje på Norrland. Markförhållandena ha i dagarna undersökts av luftfartsmyndigheten och representanter för Gävle stad.

Modellflyget har gått framåt. En serietävling har startats mellan Gävlebygdens Flygklubb och de anslutna klubbarna i Storvik, Hofors, Söderfors och Skutskär. Under sommaren har en instruktörkurs för modellbyggare anordnats med deltagande från de anslutna klubbarna.

Västergötlands eget segelflyg får termik?

Man kan vänta sig samma utveckling av Västergötlands segelflyg som dess modellflyg, d. v. s. det kommer en riktig storhøjare utifrån och sätter fyr under flygintresset. Åke Ringh kom till Skövde och blev ordförande i VMF, och i det föreliggande parallellfallet är det gymnastikdirektören och silver-C-pionjären Karl-Erik

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

BILREPARATIONER

ÖSTERSUND: Mårtenssons Bil- & Smidesverkstad Eft. 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 (Stilm 52 11 82).

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

GLAS och PORSLIN

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

KORGAR och KORGARBETEN

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

OPTISKA ARTIKLAR

ÖSTERSUND: A.-B. Karl Friman, Ur- & opt. aff., fotogr. artikl. Storgatan 27. Tel. 349.

OVANSMÖRJOLJA och -APPARATER

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

SKRÄDDERIER

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

STÄLMÖBLER

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

TVÄTT- och STRYKNING

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

Övgård som kommit till Vänersborgs högre allmänna läroverk som gymnastiklärare. Han har på red:s förfrågan meddelat att han ämnar söka kontakt med flygfolket i trakten, d. v. s. de kända vänersborgarna dir. Kurt Wulf och ing. Folke Simonsson, för att söka organisera segelflygintresset och få till stånd ett samarbete med Trollhättans Flygklubb. Sedan blir det Halle- och Hunneberg... Vi kunna alltså snart vänta ett konstituerande sammanträde i Vänersborg med föredrag av Övgård m.m.

I detta sammanhang kan nämnas att Trollhättans Flygklubb håller på att bilda bygglag på c:a 10 man vardera i en del kringliggande städer och större orter. Bygglagen skola ingå i klubben och få tillfälle förvärva byggtid vid trollhätteklubbens glidplanbygge. En synnerligen god idé som manar till efterföljd!

Södervulk A.-B.

STEN GASSLANDER

Gummifirma &
Laddningsstation

STOCKHOLM
Tel. 404242 - 419050

Bröderna Hedberg

MODELLFABRIK

Skiljebo - VÄSTERÅS

Telefon 33259

Utför alla slag av gjutmodeller.
Snickerier. Inredningar.

Ingenjör S. A.

Bolins Elektriska

Installationsbyrå

Hospitalsgatan 30
(Nya Torget) Tel. 23841
NORRKÖPING

Utför Nyanläggningar och
Reparationer av alla slag.

I giftastankar...

När Ni funderar på att sälja
bör Ni i eget intresse
först göra ett besök hos oss
och efterhöra våra goda vill-
kor. Rikligt lager av ele-
ganta och gedigna möbler.

OTTERSTRÖMS

Möbelindustri

ÖSTERSUND

Den nya flygplan- fabriken i Ö-vik



En triumf för norrländsk företagsamhet är den nya svenska flygplanfabriken AB Hagglund & Söner i Örnsköldsvik. Historien om hur företaget från en synnerligen blygsam början arbetats upp till ett världsbolag är rent av spännande som en äventyrsroman. På de senare åren har firman varit mest bekant för sin omfattande tillverkning av karosserier, men eftersom de energiska cheferna ha många strängar på

sin båge var det inte alls att undra på att man även började fundera på flygplanbygge.

Härovan visas några bilder från AB Hagglund & Söner. Överst t. v. ses den 43-åriga disponenten Gösta Hagglund och därunder den 41-åriga direktören P. E. Hagglund. Överst t. h. en detalj av flottörverkstaden med färdiga flottörer och därunder stora monteringshallen.

Thorsten Olsson

(Forts. från sid. 16)

— Öppna tältdörren, så skall jag slänga in det till dem, sade Thorsten Olsson före starten. Och fallskärmen med "livsmedel" hamnade i dörröppningen. Noll meters fel tycks f. ö. vara en vana hos den gode Thorsten, ty vid en flygdag uppåt landet kort därefter nådde han samma oöverträffbara resultat vid en pricklandningstävlan och slog därmed hela den övriga eliten av svenska civilflygare och de deltagande yrkesflygarna.

Men det är inte endast med spaken i hand, som Thorsten Olsson visat sig som en föredömlig flygare. På grund av sitt stora intresse har han också gjort Halmstads Flygklubb stora tjänster. När flygverksamheten i Halmstad kom riktigt i gång ställde han sitt plan till halmstadsflygarnas förfogande till självkostnadspris, och när denna klubb för kort tid sedan började med luftvärnsflygningar donerade han sin Bücker Student till klubben. Det är nog inte många klubbar, om ens någon, som fått ett utmärkt plan till skänks. Men så är det säkerligen inte heller många klubbar som bland sina medlemmar kan räkna så stora flygentusiaster, så goda sportmän och så präktiga flygkamrater som Thorsten Olsson från Rögde.

Jaques.

Svenskt segelflyg...

(Forts. från sid. 4)

Över 26.000 starter under arbetsåret.

Det framgår vidare av KSAKs årsrapport att segelflygverksamheten under arbetsåret den 1 okt. i fjol—den 30 sept. i år har överträffat alla förväntningar. Icke mindre än 26.011 starter utfördes med glid- och segelflygplan. Några allvarliga olycks-händelser ha icke inträffat. Haverierna ha med ytterst få undantag uteslutande medfört materielskador.

Under arbetsåret ha tagits sammanlagt 723 diplom, därav 434 A, 210 B och 79 C-diplom. Av C-diplomen voro 9 silver-C. Vid Alleberg förvärvades 31 A-diplom, 25 B och 43 C. I hela landet var antalet starter med glidflygplan 21.919, varav 1.881 vid Alleberg och 20.038 i landet i övrigt. Med segelflygplan gjordes 4.092 starter, varav 1.438 i Alleberg och 2.654 i landet i övrigt. 35 haverier inträffade med glidflygplan, varav 2 vid Alleberg. Med segelflygplan inträffade 22 haverier, varav 9 skedde vid Alleberg. Endast ett totalhaveri inträffade. Det inregistrerade flygplansbeståndet består av 38 segelflygplan, därav 12 i Alleberg, och 37 glidflygplan, varav 6 finnas i Alleberg. 27 glidflygplan äro under byggnad.

Stockholm ligger främst ifråga om antalet starter och redovisar 5.966 starter

Bra bok om flyg

"Flyg och krig" av Hans Ostelius.
Natur och Kultur. Pris 9:—.

Den som känner Hans Ostelius förväntar sig inte ett ögonblick över att han vågat sig på att skriva en pretentiös bok om ett så omfattande och svårbedömt ämne som flygningen med huvudvikt lagd på dess destruktiva sida. Denne friske gäppare har alltid gjort vad han fått lust till — och gjort det flott. Författaren till de naturligtvis självbiografiska upplevelserna "Pludriks äventyr" har efter vagabondären nu tillvunnit sig respekt för att han givit sig ro att samla ihop och plugga uppgifter om flyg med en bok till resultat, som kunde hedra vilken gammal specialist som helst. Inte nog med att materialet för "Flyg och krig" är oerhört rikhaltigt, författaren har även omsmält uppgifterna i sitt klipska huvud och gett positiva förklaringar och omdömen. Boken är mycket intressant, och Ostelius har lyckats i sitt uppsåt.

Att gå närmare in på bokens ingredienser vore att föregripa den upptäckarfärd som väntar läsaren på dess sidor. Det är dock nödvändigt att beväpna sig med sov-säck och proviant, ty på grund av materialets omfång kan man rekommendera en smula vila då och då — lämpligen vid de oaser som de ofta unika fotonna utgöra.

Mil.

med glidflygplan och 230 med segelflygplan. Sedan kommer Halmstad med 2.077 glidflygplansstarter och 652 segelflygplansstarter och Örebro med 1.937 resp. 456. Sedan kommer Alleberg, som närmast följes av Borlänge med 1.696 resp. 272, Malmö med 1.579 resp. 88, Karlskoga med 1.342 resp. 75 och Linköping med 1.100 resp. 250.

Ifråga om erövrade diplom ligger Stockholm främst med sammanlagt 141 diplom, sedan kommer Alleberg 33, Halmstad 69, Örebro 68 och Borlänge 67.

Efter Alleberg med sammanlagt 18 inregistrerade glid- och segelflygplan kommer Västerås med 7, Stockholm med 6 och Norrköping och Linköping med vardera 4.

För god ringservice

anlita

GUMMICENTRALEN

V. Trädgårdsgatan 53
NYKÖPING
Tel. 796 ankn. bost.

Det bästa brödet

fås från

OHLSONS ÅNGBAGERI

Huvudaffär:
O. Storgatan 7. Tel. 64-191
Ankn. Filial:
Brunnsgatan 34. Tel. 64
Filial:
V. Trädgårdsg. 28. Tel. 1164
NYKÖPING

Kumlins Konditori

(Inneh. Witalis Gonde)

Sl. Torget Tel. 75
NYKÖPING



Medlem av

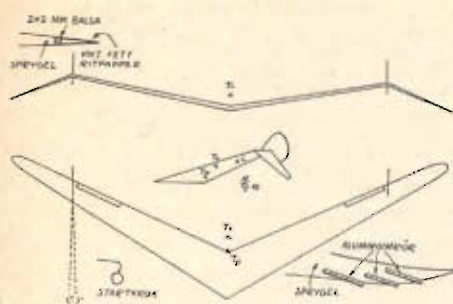
Sveriges Konditorförening samt
Tärförmedlingen.

**Ivan Ryléns
Karamellfabrik**

Trädgårdsgatan 1
NORRKÖPING
Telefon 20728

**Rekommanderar
sina tillverkningar**

FLYGANDE VINGAR



Flygande vingar är en kategori modellplan som i vårt land ej vunnit större spridning. Orsaken härtil är svar att precisera, men antagligen har dessa modellens utseende ej tilltalat kräna modellbyggare, eller kanske modellens mera krävande trimning avskräckt en blivande "vingflygare". I sanningens namn må dock erkännas att dessa modeller, väl beräknade, byggda och trimmade äro minst lika intressanta och välflygande som de vanliga tävlingsmodellerna. Ty vid konstruktion av en flygande vinge gripes modellbyggaren av den tjusning som ligger i att på aerodynamikens grunder planera, rita och bygga en sådan modell.

Först har det gällt att ge flygande vingarna större stabilitet under själva högstarten, och här har man kommit med ett otal förslag av mer eller mindre värde. Det här visade får emellertid räknas till ett av de bästa, enklaste och mest effektiva. Hela anordningen består av en vindsläck av något lämpligt material, vilken med en 5 meter lång lina står i förbindelse med en list, monterad vid en guide, som före starten skjutes in i ett par hål i kroppens eller vingens undersida. Anordningen står medelst ett snöre i förbindelse med startkroken, på så sätt att när vingen efter en spikrak och vacker start nått topphöjd anordningen dalar till marken tillsammans med startlinan och vingen själv får ge sig ut på segelflygning. Denna metod är som sagt mycket enkel och effektiv och anbefalles var och en som tänker börja eller håller på med flygande vingar.

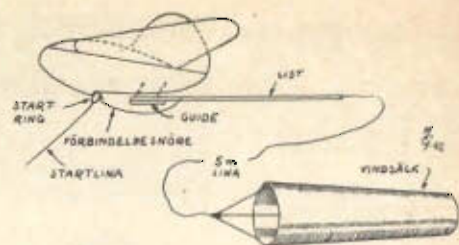
En annan svårighet vid konstruktion och inflygning av flygande vingen är dess tendens till överstegring och viking. Detta förhållande har bland andra åstadkommit att man försett

moderna flygande vingmodeller med ställbara slots, ett på vardera vinghalvan. Slotsen monteras på ställbara skruvar, så att man genom olika inställningar kan få en modell att svänga åt ena eller andra sidan.

I vårt land finns dock ett litet fåtal experimentlystna ungdomar, som sysslat med detta slags modellplan. En av dem som med framgång byggt flygande vingar är den skånske modellspecialisten Carl Reuterskiöld från Malmö, och vi bedja honom berätta litet om sin senaste flygande vinge. "Kalle Ruter" har alltså ordet:

"Jag har hållit på under en längre tid och experimenterat med flygande vingar, och senaste modellen är den tredje i ordningen. Denna modellkategoris största nackdel är att den ej tål hårda landningar, ett fel som jag avhjälpit på min senaste modell, "Nocke" kallad, genom en avbärare av planotrid, placerad i nosen. Numera kvadder hon alltså endast vid var tionde landning (mot förut cirka varannan). Den förnämsta egenskapen hos modeller av "Nocke" konstruktion är lättheten att startas. Den kraftiga M-formen undviker nämligen effektivt all "slingring". "Nocke" har ej någon kropp. Startkrokarna eller rättare sagt "starttrören" har jag placerat i mittsprygeln, vilken är gjord av 8 mm balsa, detta för att undvika allt onödigt luftmotstånd.

Spännvidden hos modellen ligger vid 140 cm. och vingytan är 11,8 kvdm. Vikten c:a 180 gram och medelsidoförhållandet c:a 1:15,5. Fenornas vinklar ligger mellan 5 och 7 grader, detta för att befrämja kursstabiliteten. Vingdelen mellan fenorna är ej skränt, men däremot ha de nedåtriktade spetsarna c:a 7,5 graders mindre anfallsvinkel än mittvingen. Mittvingens profil är den tryckpunktsfasta M 3, medan spetsarna ha en något mindre bärande men dock S-formad profil (alltså tryckpunktsfast). Jag har monterat ett par justeringsroder inuti vingen strax innanför fenorna till intrimning av modellen. För utbalansering finnas ett par blykamrar i vingens nos, en på var sida om mittsprygeln.



STABILISERINGSANORDNING FÖR START AV FLYGANDE VINGAR



"SLOTS"-ANORDNING PÅ FLYGANDE VINDE

Modellen är helt byggd i balsa förutom fenorna, vilka äro av 0,8 mm plywood. Att den är förfärdigad av balsa beror nog på gammal förkärlek för just detta träslag. Jag är nämligen egentligen inbiten motormodellbyggare fast tidsomständigheterna numera tvingat mig till segelmodellernas område. Den nuvarande vingkonstruktionen hos modellen består av tre balkar, mittbalk samt fram- och bakkanter och en torsionsnåla av balsa (bredd 30-50 mm). Bakkanten har jag för att få så gott "släpp" som möjligt gjort enligt skissen. Man får nämligen genom denna metod mycket lätt en skarp och rak kant, vilken dessutom genom sitt triangelformade tvärsnitt är relativt torsionsstyvt.

Ja, detta var något om en svensk flygande vinge. Att konstruktören "Kalle Ruter" är nöjd med sina flygande vingar, står över allt tvivel. Hans modeller ha även för vana att alltid göra en god propaganda vid tävlingar av alla slag, då de genast väcka intresset hos publiken genom sitt originella utseende. Det är att hoppas att dessa modellens antal i vårt land skall stadigt växa och att resultaten även måtte bli så goda att man kunde anordna tävlingar även med sådana modeller.

Nyborjarmodeller och högststartproblem

Per Weishaupt, den kände danske modellflygspecialisten, har i ett par nummer av FT dels framkastat några tankar på en nyborjarmodells konstruktion och byggnad, dels sysslat något med de problem som uppstått kring högststart av segelmodellplan. Hans två inlägg ha eggat en av våra modellflygande läsare — sign. KAP. — till nedanstående rader. Även andra modellflygare äro välkomna med sina synpunkter på dessa olika problem, vilka utan tvivel ha stort värde för svensk modellflyg.

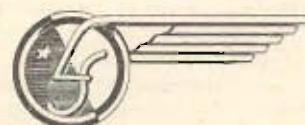
Nyborjartankarna...

"Per Weishaupt har i FT redogjort för sina synpunkter på nyborjarmodeller och beskrivit sin modell "Per W 59". Nämnda modell anser jag vara av för komplicerad konstruktion för nyborjare. Vidare är den för stor. Weishaupt har visserligen påpekat nackdelarna med en liten modell, men då sådana modeller som t. ex. "Hang", vilken ju har mycket liten spännvidd, provats med goda resultat tror jag att en liten modell är att föredraga. En nyborjarmodells främsta egenskaper bör vara lätthet i bygghet och hållfasthet. Detta senare är viktigt, enär en nyborjare mycket snart tröttnar på att ständigt behöva reparera sin modell. Kroppen bör även vara flat, bl. a. på grund av lätthet i byggheten. Även kiädsel bör undvikas på sådana delar som stjärtpartiet och kroppen, vilka böra vara av fanér."

Högststartproblemen...

"Per Weishaupt har framfört problemet 'vinschstart contra löpstart'. Han påtalar att segelmodeller efter vinschstart nå för lång flygtid, nämligen upp till 7 min, vilket dock måste betraktas som i högsta laget. Den svenska vinschteknikens mästare, Sven Hjelmerus, förklarar vinscha upp sina modeller till cirka 170 m höjd med 200 m lina, och flygtiderna brukar då bli omkring 4 min. — Vinschning har många fördelar framför löpstart:

- 1) Vid lugnt väder: FIB-finalen bevisade tydligt hur svårt för att inte säga omöjligt det är att få upp en segelmodell i lugnt väder medelst löpstart.
- 2) Vintertid: Det är i det närmaste omöjligt att på vintern i höga snödrivor "pulsa" upp sin modell.
- 3) Den som startar segelmodellen har vid vinschstart god sikt på modellen och kan därigenom hålla bättre kontroll över planet."



Replikamodeller i skala 1:50.

Materialsats 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
Messerschmitt Me 109 F	Matr. F 327 M
	Ritn. F 327 R
Focke-Wulf Fw 190	Matr. F 329 M
	Ritn. F 329 R
Hawker Hurricane IIB	Matr. F 325 M
	Ritn. F 325 R

Samtliga materialsatser innehålla kontursågat trämaterial (lind), 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 samt snabb leverans garanteras! (Oms. ingår icke i priserna!)

Rabatt för flygklubbar 10 %.

Firma L. Svedfelt

Orsavlén 44,
NOCKEBY.
Tel. 25 59 97.
Postgiro 15 57 50.



Allt i Trycksaker & Klichéer
Hän Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget
Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 216 50 - 219 60

IKIER

Qualität
Erfolg
Leistung
Freude

Ober-Ing. Arno Ikier
Leipzig C 1, Quersstr. 27

Ritningar, Byggnadsmaterial
Verktyg och Litteratur
för flygmodell- och båtmodellbygge

Flygbilar och autogiros trevliga experimentmodeller

Det är inte många svenska modellflygare det varit förutnat att få en autogiromodell att flyga. Visserligen finns det en hel del som experimenterat med detta slags modeller, men de ha av olika anledningar gett dem på båten och ansett dem vara svåra att få att flyga och således alldeles ointressanta. En av dem som emellertid inte slagit flygande autogiros ur hägen är den skicklige modellbyggaren Gösta Hellström, Stockholm, vilken kanske är mest känd som en skal- och replikamodellernas store kunnare. Men han sysslar även med annat modellflyg, och så kan man t. ex. se honom på Gärdet i Stockholm flyga med både bensinmodeller, autogiros och andra märkvärdiga modelltyper. Den här visade autogiromodellen har Hellström nått goda resultat med, och säkerligen blir den inte modellbyggarens sista autogiros, då detta slags modellplan fångat hans speciella experimentlusta. Vilken inom parentes även går ut över andra originella typer, såsom flygande vingar, inomhusmodeller, bensinmodeller och nu senast även en modell av det trevliga amerikanska bil-flygplanet "Arrowbile", konstruerad av Waldo D. Waterman. Det kan även här vara på sin plats att orda litet om denna flygbil.



Flygbilen och autogiron.

och helt säkert kommer läsaren härigenom att förstå varför modellspecialisten Hellström gripts av tjuvningen hos just denna konstruktion.

Försöket att kombinera flygplanet med bilen är inte av färskast datum, men praktiska resultat ha först nu kunnat skönjas. På ett flygplan är det nämligen för många delar som är för ömtåliga för en vårdlös bilkörning på marken. Detta gäller framför allt vingarna och stjärtpartiet, som ju besvära vid bilkörning och ha sådan fundamental betydelse vid flygning att de inte böra utsättas för vårdlös behandling.

Den stora förbättringen på Arrowbilen — jämförd med tidigare liknande skapelser — är den att vingen kan monteras av och på inom loppet av tre minuter. Som även modellfotot visar är flygbilens kropp en strömlinjeformad kupébil med tre hjul och med både motorn och propellern längst akter över. Det är ett stjärtlöst plan med sidoroder längst ut på vingarna.

Med enkla och praktiska anordningar lägges vingen efter demonteringen upp på bilen och fästes vid denna med vingstöttorna.

I luften gör denna högst originella skapelse en genomsnittsfart på 168 km/tim med en maxhast. på 192 km/tim. Som bil är den inte mycket sämre och kommer upp i en maxhast. på 112 km/tim. Bensinförbrukningen vid flygning med 168 km hastighet och vid landsvägsakning med cirka 80 km fart ligger omkring 1,8 liter per mil. Till driften användes vanligt bensin.

Motorn är vattenkyld och av standardtyp. Genom ett enkelt clutchsystem kan motorkraften kopplas från propellern över till hjulen när man önskar hålla sig på terra firma. Motorn är på 100 hk och kostar endast 15 procent av en vanlig flygmotor med liknande styrka.

Trä användes på denna flygbilkonstruktion endast till vingbalkarna. Vingframskanterna är beslagna med tunn metallplåt, och även i övrigt är allt i metall, närmare bestämt dural. Vidare har man ungefär samma instrumentering som på en vanlig bil, och hjuldräcken är av det slag som användes till små racerbilar.

Denna märkliga stjärtlösa flygmaskin har relativt uppseendeväckande flygegenskaper, som innebära stora förbättringar beträffande säkerheten i luften. Flygplanet kan med största svårighet fås in i spin, och det är nästan omöjligt att överstegra det. Själva flygningen är mycket enkel, och man behöver varken stor landningssträcka eller startbana. Utan mellanlandning kan planet tillryggelägga en sträcka på 64 mil, vilket svarar mot avståndet Stockholm—Härnösand. Spännvidden är nära 13 m och kroppens totala längd 6 m. Tomvikten 817 kg och flygvikt 1.100 kg.

Av ovanstående förstår man snart att den modellflygare som verkligen ger sig dylika originella flygplankonstruktioner helt i våld, får ovanligt rikt kunskapsstoff. Och det har också Gösta Hellström. Säkerligen har han även stor nytta av dessa kunskaper när han bedömer en skal- eller replikamodell eller när han sätter igång ett av sina egna, många och fina modellbyggen. Hans välflygande bensinmodell, hans exakt skalenliga skalamodeller och hans många andra modeller bära vittne om en god insikt inte blott på modellflygets område utan även på det riktiga flygets.

Och från skyn kom Dannebrogen . . .

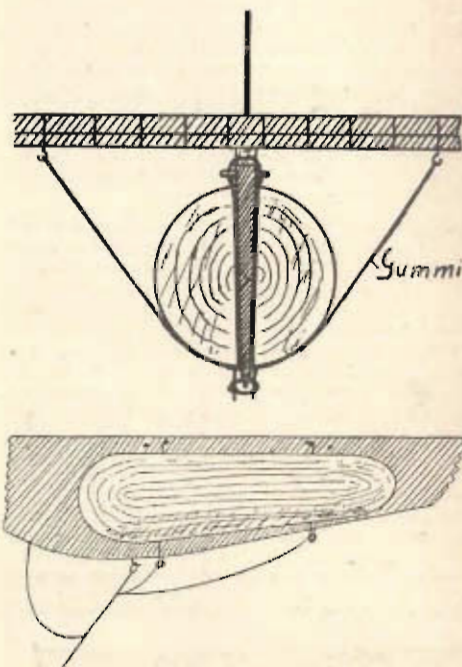
Uppkomsten till den stora danska propagandatävlingen på Amager för någon tid sedan var storstättlig. En "grosse Winkler" vinschades upp till stor höjd av DMUs nye ordförande, Knud Flensted Jensen, och på topphöjden frigjordes plötsligt en Dannebrog, som medelst en skinande vit fallskärm sakta och majestätiskt dalade mot jorden. Att publiken var begeistrad är självfallet och äran av hela arrangemanget tillkommer K. Flensted Jensen, som sedan länge sysslat med dessa problem.

Då det säkert kan intressera svenska modellflygare och tävlingsarrangörer att ta del av hur Flensted Jensen utförde nedkastningen av danska flaggan vid tävlingen på Amager, låta vi honom själv berätta hur det tillgick:

"Då det visade sig svårt att uppnå tillräcklig stabilitet under starten om både flaggan och fallskärmen voro lindade utanpå Winklernas plana kroppssidor, har jag gjort ett par strömlinjeformade lådor av balsa, den ena rymmande flaggan och den andra fallskärmen. Dessa magasin är fästade vid kroppens översida med ett par små gångjärn, och nedtill hålles de löst intill

kroppen genom att låsas fast av två ringar vilka stå i förbindelse med högstärtilinjan. Från underkanten på varje magasin går till en krok i vingens mittbalk c:a 10 cm från kroppen en liten gummisnodd, som drar magasinen utåt sidorna när ringarna tryckas ner och bort. Inuti dessa magasin lägger man nu det som skall upp med modellen. I många fall kan det ju vara en docka eller något liknande för fallskärmen men vid en propagandatävling imponerar det mest att ha den nationella flaggan. Genom att anbringa flaggan och fallskärmen på detta sätt i slutna strömlinjeformade höljen, lyckas man bättre med högstärten, och varken flaggan eller skärmen blåser upp och trasslar in modellen — kort sagt: det hela blir säkrare och effektivare.

Eftersom dessa försök se bäst ut när de ske på stor höjd, bör man nyttja en lång lina till starten. Detta förorsakar emellertid att modellen flyger långt bort, och man hinna endast med ett fåtal flygningar under en eftermiddag. För att undgå detta har jag gjort ännu en fallskärm, som jag lägger i ett av magasinen och från denna skärm går en lina som fästes i kroppens akter. På så sätt följer även modellen med ner, hängande i den speciella fallskärmen och för att den inte skall komma allt för långt bort har jag funnit på att anbringa startlinan på så sätt att den sitter fast i modellen även sedan den utlöst magasinet.



Jag vill här särskilt peka på några faktorer som är viktiga vid dessa experiment. 1) Flaggan och fallskärmen måste vara framställda av lätt material. 2) Fallskärmen kan gott rullas ihop, men linorna få icke rullas runt omkring den. 3) Flaggan bör man veckla ihop så att det tar längst tid för denna att veckla ut sig. 4) Alla delar böra anbringas så att modellen icke blir nostung utan hellre då baktung.

Till sist något om vikten. Modellen väger 675 gram, magasinen 120, flaggan 155, fallskärmen 135 samt en blyvikt för att hålla flaggan sträckt ordentligt 155 gram. Alla tillbehör väga tillsammans 565 gram, och modellen tar sålunda med sig nästan lika stor vikt som den väger själv. Därför kunna dessa försök endast utföras då det blåser relativt bra. Skulle vinden saknas får man använda sig av dubbel högstärten med trissa."

Malmo

SEV. MATSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

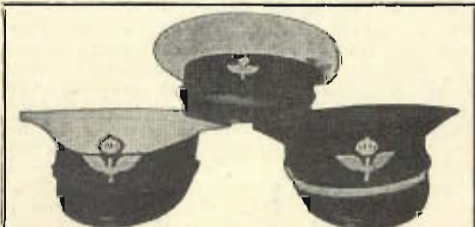
Östergatan 18
M A L M Ö

Skidor,

hindningar

& slavar

i ledande märken.



med rätta stilen för våra flygare

Lundbladhs Pälsvaruallär

Stortorget 11 HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi skicka den önskade till Eder förläggning

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm

MALMÖ

Göteborg

Modellflyget i Tyskland

Av **PER WEISHAUP**

(Andra artikeln.)

Reglerna för tyska tävlingar svara på de flesta punkter mot internationella, men motormodellernas spännvidd skall vara över 100 cm, segelmodellernas över 150 cm och segelmodellernas största tvärsnitt endast $L \times L : 300$. Anmärkningsvärt är att varje felstart räknas för full flygning. Denna stränga regel lär i hög grad ha förbättrat starttekniken.

De tyska rekorderna äro sällvalfallet höga. Åtskilliga över 1 timme och flera på en distans av 100 km. Vid en flygning på 5 minuter med segelmodell och 3 minuter med motormodell kan varje tysk modellflygare erövra det tyska "Leistungsbzeichen".

Förutom en rikhaltig litteratur och goda facktidsskrifter finns det i Tyskland stora serier av byggsatser till alla möjliga modeller. Åtskilliga av dessa ha också haft stora framgångar utanför Tyskland, i synnerhet segelmodellerna.

Till utbildningen av pojkar brukas i skolorna en serie och i NSFK en annan serie. Man räknar med att man under första året främst tiller 5 enkla glid- och segelmodeller på omkring 70 timmars arbetstid plus 10 timmar till högstärredskap. Under andra året bygges en 46 timmars motormodell, en pappersklädd inomhusmodell eller en metallmodell samt en kartongmodell på omkring sammanlagt 80 timmar.

De tyska nybörjarmodellerna verka mycket väl genomtänkta. Man börjar med modeller av papp och papper och går sedan över till enhetsmodellen "Jungvolk", som är utomordentligt enkel. Dessa enkla modeller startas med en särskild högstärtilina för att flygningarna skola bli bättre än det annars skulle varit fallet, alltså för att nybörjaren skall få intrycket av att ha fått något ut av sin modell. Litet större än den välkända "Baby" är den nyare "Rhön" med en spännvidd av 152 cm, vilken bygges i slutet av det första utbildningsåret och är tillåten vid rikstävlingen.

Rekordsegelmodellerna verka emellertid — jämförda med det sista årets utveckling i Skandinavien — icke alls så imponerande; man får

ett intryck av ett stillastående på detta område. Det är för det mesta "Gentsch", "Grosse Winkler", "Streich", "Hast", "Bruck" o. s. v. som uppträda. På de s. k. ankmodellerna och på de stjärtlösa modellernas område står Tyskland på en mycket hög nivå, då man från alla första början gjort mycket för att främja dessa modeller, av vilka i synnerhet de stjärtlösa anses som framtidens flygplan.

De tyska modellerna äro i allmänhet synnerligen solitt byggda. Man använder mindre sidoförhållande än i Skandinavien, som regel omkring 1:7 eller 1:8 samt en icke ringa vingbelastning (20—25 g/kvcm) emedan man bland annat vill uppnå ett bättre "Kennwert", d. v. s. produkten av hastigheten i m/sek och vingordan i mm. Ju större "Kennwert" dess bättre glidegenskaper! Alltså ett bevis för påståendet att man trots större vingbelastning kan uppnå mindre sjunkhastighet.



Tyska modellbyggare i fullt arbete.

De tyska gumminotormodellerna verka inte särdeles imponerande, vilket delvis får skyllas därpå att det utländska balsamaterialet en tid var förbjudet i Tyskland. Ären före kriget lärde tyska modellflygare mycket vid sitt deltagande i utländska tävlingar, vilket medförde betydliga framsteg. Nybörjarmodellen "Borkenberge" är till utseendet en normal Wakefield-modell, och man skulle vilja mena att det vore väl hastigt marscherat att använda en dylik modell för nybörjare, men det är med hänsyn till att nybörjaren genast skall se överbevisande flygegenskaper — större modeller äro ju för övrigt lättare att trimma än små. Kroppen är byggd i en kombination av spant och tvärlister, varigenom sammanbyggnaden underlättas. Materialet är i allmänhet lister och plywood.

Inomhusmodellerna ha på senaste åren rått ett stort uppsving, och i synnerhet har specialtyperna främjats. Rekorderna för mikrofilmmodeller är 12 och för pappersklädda — som användas ganska mycket — c:a 6 minuter. Stjärtlösa modeller ha uppnått lika fina resultat som normala modeller. Ankmodeller, tandemmodeller och modeller som flyga genom att flaxa med vingarna förekomma även i stor utsträckning. De tyska modellerna äro för det mesta ganska stora (upp till 80 cm spv.).

Skalmodeller i massivt trä är en sällsynthet, varemot man dock under kriget samlar modeller, som äro färgtryckta på kartong i skala 1:33. De äro mer lättbyggda och målet (att lära att känna igen flygplantyper) uppnås. Flygande skalmodeller finnes det dock en hel del ritningar till, och det såväl segel- som motormodeller.

Bensinmodellerna äro mycket populära, och en stor mängd motorer har släppts ut i marknaden. Man har också till en viss grad försökt sig på ångturbiner som drivmedel.

Ett par områden, där det tyska modellflyget utmärkt sig ganska väsentligt framför andra länder skall till slut nämnas. Det är främst beträffande de modeller som förflytta sig medelst slag med vingarna och vilkas snabba utveckling till stor del kan tillskrivas den kände

konstruktören Alexander Lippisch's försök. Det har visat sig att man kan använda de "viftande" vingarna till att driva fram modellen och ha ett par vanliga vingar till lyftkraften, varför de rörliga vingarna vanligtvis utgöra den yttersta delen av vingen eller sitter som små vingar i nosen på modellen. På detta område väntas en stor utveckling i synnerhet med bensinmodeller, där rekorderna äro på 16 minuter utan termik.

Därnäst ha tyskarna utvecklat bygge av modeller av lättmetall, icke för att man därvidlag får bättre modeller och resultat utan för att dylikt bygge ger en god öblick och övning de metoder som komma till användning inom modern flygindustri.

Till sist har man lagt stor vikt vid styrning av modellerna. Bäst har kompassstyrning visat sig, varemot gyroskopstyrning ställer alltför stora krav. Även ljusstyrning med fotoceller användes. Emellertid vill man inte alltid att modellerna hela tiden skola flyga lika, utan man bygger in en variometer som gör att modellen kurvar så länge den befinner sig i termik. Förutom dessa metoder har fjärrstyrning också uppnått goda resultat.

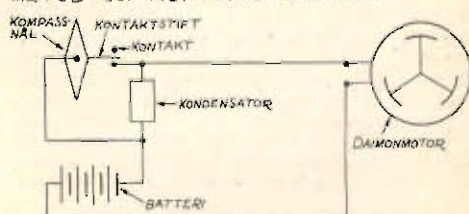
Kompassstyrning av segelmodellplan

Hangflygning med segelmodellplan har blivit allt mer populär i Tyskland, Finland, Danmark samt nu till sist även i vårt eget land. Att flyga med segelmodellplan på hang är dock inte någon lätt konst, ty det krävs både goda aerodynamiska kunskaper hos konstruktören samt en högt uppträdd skicklighet i trimning. I utlandet har man för att få modellerna att under flygning hålla sig över hanget monterat in diverse sinnrika mekanismer i planen, och man har nyttjat både tidinställningsur, fotoceller och mycket annat. Mest utbredd är emellertid användningen av kompassen som installare av den perfekta hangflykten.

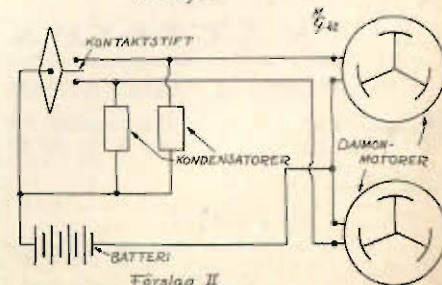
Våra här visade skisser beskriva två olika metoder för dylik kompassstyrning av segelmodeller. Det första förslaget medger roderutslag enbart åt höger eller vänster under det att det andra tillåter både höger- och vänstersvängar. Principen går ut på att kontaktstiftet vid kursförändring skall komma i beröring med kontaktarna, varvid strömkedjan slutes samt den elektriska motorn träder i funktion och drar åt sig rodet. Förr var det ganska svårt att få kontaktstiftet att släppa kontakten på grund av magnetism, men genom att inmontera en kondensator i strömkedjan har man nu undvikit detta obehag.

Skisserna torde f. ö. tala helt för sig själva, varför detaljerad förklaring ej är av nöden. Hangflygning bör emellertid ske på så sätt att rodet endast ger utslag kontinuerligt och mycket mjukt. Rodret får således ej ge tåta och häftiga utslag!

METOD för KOMPASSSTYRNING



Förslag I



Förslag II



TOLLIN-ritningar

för replikamodeller i skala 1/40 av

Bell P-39 Airacobra

Pris 85 öre

Junkers Ju 87 B (Stuka)

Pris 95 öre

med utförlig byggbeskrivning och originaalfärgprov.

Med sin detaljrikedom och tillförlitlighet är Tollin-ritningen den rätta just för den kräsne 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 el. mot frimärken.

Modellflygnytt



Inför flera hundra intresserade åskådare hölls söndagen den 20 sept. stora modellflygtävlingar i Avesta med Avesta Flygklubb Modellflygsektion som arrangör. Till tävlingen hade samlats ett 80-tal modellflygare från olika delar av vårt land med Pappa Stark i spetsen. Vädret var ideallikt med svag vind och en sol som framkallade härliga termikmoln, vilka även bidrog till att det blev några fina bortflygningar. Visserligen knöt sig största intresset till segelmodellklassen, men även motormodellernas antal var stort, och så hade t. ex. modellflygklubben Vingarna från Stockholm fler motormodeller än segelmodeller. Som vanligt, kanske man skulle kunna tillägga i detta sammanhang, då denna klubb ju som bekant är specialist på allt som rör motormodellflyg.

Tack vare en utmärkt organisation kunde tävlingen slutföras på 3 1/2 timmar utan att något klickade. Som speaker tjänstgjorde Oscar Ramstedt, vilken genom en högtalaranläggning höll publiken underrättad om vad som tilldrog sig både på marken och i luften. Den gamle modellflygspecialisten Ake Roggentin från Vingarna gjorde en strålande flygning med en modell i klass M. 2 på 7 min 40 sek följt av en annan "vinge" Sverker Blom som noterade en bästa tid på 6 min 22 sek.

Efter tävlingarnas slut förrättades prisutdelning på Grand Hotell i Avesta. Prissamlingen var en av de vackraste som utdelats i vårt land, och många voro de firmor och enskilda som skänkt pris. T. ex. Låkerol-fabriken, som donerat en stilig pokal till brädden fylld med läckra pastiller! Avesta Flygklubb har all heder av denna tävling, det voro alla deltagarna överens om, och man väntar nu bara på nästa sammandrabbning i Avesta.

RESULTAT (sammanlagda tiden):

Nationella tävlingen:

Klass S. 1, nybörjare: 1) L. Wahlström, Eskilstuna, 180.5; 2) G. Nordlöf, Dala-Husby, 118.2. S. 1: 1) R. Löwen-Aberg, Vingarna, 356.7; 2) K.-E. Landegren, Västerås, 203.2. S. 2: 1) N. Åkerman, Västerås, 273.2; 2) S. Blom, Vingarna, 246.2. S. 3: 1) H. Neiman, Avesta, 397.2; 2) A. Persson, d.o., 339.2. M. 1: 1) R. Löwen-Aberg, Vingarna, 301.1; 2) A. Larsson, d.o., 238.2. M. 2: 1) A. Roggentin, Vingarna, 659.1; 2) S. Blom, d.o., 546.9. M. 3: S. Blom, Vingarna, 442.2; 2) A. Roggentin, d.o., 411.1.

Distriktsmästerskapen:

Klass S. 2: 1) O. Höglund, St. Skedvi, 173.1; 2) S.-O. Wije, Falun, 40.2. S. 3: 1) H. Neiman, Avesta, 397.2; 2) A. Persson, d.o., 339.2. M. 1: 1) O. Höglund, St. Skedvi, 175.2; 2) S.-E. Lundin, Avesta, 134.9. M. 2: 1) L. Forslund, Falun, 96.2. M. 3: 1) H. Neiman, Avesta, 109.3.

Tillsammans med en stort upplagd propagandatävling vid Amager gingo för någon tid sedan danska mästerskapen i de tre motormodellklasserna. Berlingske Tidende och DMU stodo för arrangemangen, och tävlingen blev en klar succé, inte minst beroende på det vackra vädret.

Tävlingen började med att DMUs nye ordförande, K. Flønsted Jensen, nedkastade en Dannebrog från sin "grosse Winkler". Flaggan dalade sakta och vackert till marken buren av en liten fallskärm under publikens jubel. Därefter följde tävling mellan fem danska elitsegelmodellflygare. I det fina vädret fick man goda tillfällen att beundra modellernas gedigna flygegenskaper. Vid högstarten användes endast 50 m lina, men vinnaren, Boy Konstantmann, uppnådde trots detta en så fin genomsnittstid som 2 min 36.0 sek med en bästa tid på 4 min 36.0 sek.

De flesta modellerna i denna tävling voro av vad man skulle vilja kalla "vanlig konstruktion", d. v. s. de hade 5-kantiga kroppar och vingar med enkel V-form. Men det fanns också några modeller med strömlinjeformad kropp och kraftigt avsmalnande vingar med stort sidoförhållande. Det visade sig emellertid — som så ofta förut — att dessa modellernas flygegenskaper icke voro så goda som de "vanliga" modellernas. Vilket mer än tydligt visar att strömlinjeformen inte har någon väsentlig betydelse för en segelmodell!

Efter detta följde den länge emotsedda sammandrabbningen om de danska mästerskapen i de tre motormodellklasserna. I den minsta klassen vann Arne Sparre från modellflygklubben Condor i Helsingør med 42.5 sek och en bästa tid på 1 min 3.7 sek. I mellersta motorklassen utgick Peter Christensen, även han från Condor, som segrare på 2 min 0.6 sek, och en bästa tid på 2 min 36.0 sek — tider som efter danska förhållanden äro ypperliga. I största klassen segrade Jørgen Larsen från modellflygklubben Cirrus på 1 min 7.6 sek. Hans modell — en Wakefield — var perfekt byggd och flygegenskaperna goda, men på grund av otur vid en start sjönk genomsnittstiden något. Jørgen Larsens modell hade liksom de flesta andra modellerna i denna klass infällbart landningsställ och 2-bladig, fällbar propeller.

För en intressant jämförelse med motsvarande svenska klasser kan nämnas att danska motormodeller indelas efter följande schema:
Kl. 1. motormodeller under 4 1/4 kvdm vingyta.
Kl. 2. motormodeller mellan 4 och 12 kvdm vingyta.

Kl. 3. motormodeller över 12 3/4 kvdm vingyta.
Dagens sista tävling gällde bensinmodellklassen, där det dock fanns endast 2 deltagare. Även denna klass vann Jørgen Larsen med en tid på 45 sek med 10 sek motortid. Hans modell var av egen konstruktion och utrustad med en Kratmo 4-motor. Utanför tävlingen flög den andra bensinmodellen 1 min 29 sek med en motortid på 29 sek. Båda modellerna voro lättstartade och flögo även bra.

J. D.

*

DMUs nye ordförande är folkskollärare i Köpenhamn och ett kändt namn inom danskt modellflyg. Han är också gammal i gården, ty redan långt före 1934 höll han på att bygga modellplan, och nämnda år utkom med honom som författare den första egentliga modellflyghandboken i Danmark. Flønsted Jensen är även skapare till ett flertal lyckade segelmodellkonstruktioner, av vilka "Pluto" antagligen är mest känd. Denna typ har för övrigt även byggts i flera exemplar i vårt eget land och rönt stor framgång vid svenska modellflygtävlingar. Men inte nog med att Flønsted Jensen varit verksam inom modellflyget, han har även slagit sig på segelflyget och står med B-diplom.

*

Under de mest gynnsamma tecken — strålande modellflygväder, gott arrangemang och vältrimmade modellflygare och plan — möttes söndagen den 27 september modellflygare från alla delar av vårt land till stor nationell tävling i Eslöv. Man lockade inte publiken endast med förstklassigt modellflyg. Aeroklubbens i Skåne segelflygsektion bjöd nämligen på en uppvisning i segelflyg. Förmodligen var detta inslag i publikens ögon det vackraste momentet under tävlingarnas gång. Ty att se det stilfulla segelplanet av typen Grunau Baby med dess skickliga förare — instruktör Karl-Erik Rosenvist från Malmö — dansa runt i luften kring Eslövs flygfält efter en lisket knattande bogserbil och på allt större höjd för att till sist koppla loss och börja den vackra segelflygningen, allt detta var en upplevelse utan motsvarighet för den intresserade publiken.

Men även inom modellflygarnas entusiastiska led inträffade storverk, ty sensationsmannen från skånska mästerskapen — Sven Forsberg — blev även denna tävlinga "bäste man", genom en flygning på närmare 23 minuter, alltså hotande nära svenska rekordet i klass M. 2, vilket emellertid stod sig denna gång. Även denna flygning imponerade oerhört på åskådarna, av vilka flera säkerligen när de sågo det stiltiga modellplanet kurva allt högre och längre bort finga ändra sina synpunkter på svenskt modellflyg av idag.

Dagen bjöd även på andra sevärdheter. Utom tävlingarna fick man äse en uppvisning med stora, pumpiga bensinmodeller, vilka med små lisket fräsande motorer genomförde några fi-

na flygningar. Det var främst Sven Haggblad från F 10 — "som vanligt" kanske man skulle tillägga — vilken med sin välflygande modell gav åskådarna en aning om hur stiltigt bensinmodellflyget är.

Eslövs Flygklubb Modellflygsektion har all heder av denna söndag i modell- och segelflygets tecken!

Resultaten:

Klass M. 1: 1) Ove Olsson, Eslöv, 1 min 42.1 sek, 2) Sven Forsberg, Krigsflygskolan, 1.26.0, 3) Bertil Dahlqvist, Halmstad, 55.9.

Klass M. 2: 1) Sven Forsberg, Krigsflygskolan, 3.57.0, 2) Bertil Olsson, Eslöv, 1.46.5, 3) Gunnar Rahm, Eslöv, 1.27.1.

Klass S. 1: 1) Ove Olsson, Eslöv, 2.16.9, 2) Terje Larsson, Limhamn, 2.7.2, 3) Malte Martensson, Eslöv, 1.46.2.

Klass S. 2: 1) Nils Karlsson, MFK "Kondoren", Malmö, 2.36.7, 2) Sven Robertsson, Bjuv, 2.33.1, 3) Jan Palmqvist, Eslöv, 2.22.0.

(Forts. nästa sida)



Priser

för tävlingar
av alla slag
på flygområdet

Ett eftertraktat pris är flygplaketten

Brons	pris	1: 75 kr.
Försilvråd	pris	2: 75 kr.
Förgyllt	pris	3: 75 kr.

KSAs VÄVDA KLUBBMÄRKE

för lägermössor eller overall
Pris endast 1: 50 kr.



Flygvapnets flygmärke
gediget och omlyckt, försett
med kråsnål. Förgyllt.

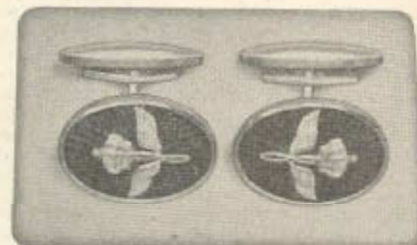
Pris kr 2: 25

Flygarringen

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

Pris kr 4: 85

Förg. silver Pris kr 6: 25



Manschettknappar av förg. alpaka
med flygmärket infällt i blå emalj

Pris kr 5: 25 per par

FLYGETS BEREDSKAPSMÄRKE 1942

Förgyllt i trevligt utförande. Märken finnas
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.

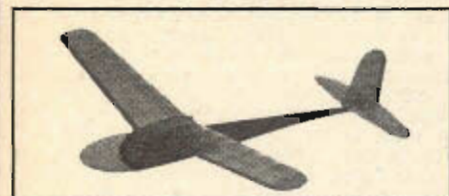
Ny katalog utkommen!

Order över 5 kr. portofritt!

AERO-TJÄNST, Malmö

SENSATIONELLT

flygnytt



"CELLET"

"CELLET" — nytt byggnadsmaterial.
 "CELLET" — nytt byggnadssätt.
 "CELLET" — ömt för väta och stötar.
 "CELLET" — utmärkta flygegenskaper.
 "CELLET" — sp.-v. 61 cm., längd 49 cm.
 "CELLET" — är patentsökt.

Planet levereras i byggsats innehållande ritning, stämplade flak, lim m. m. och kostar endast

Kr 4:95

HOBBYCIRKLARNA

Affär: Scheelegatan 18, Stockholm
 Postfach 1057, Stockholm 16.
 Sänd mot postförskott plus porto st.
 segelmodell "CELLET" å Kr 4:95.

NAMN:
 ADRESS:

Modellflygnytt

(Forts. från föreg. sida)

Klass S. 3: 1) Sven Dage Sjunnesson, Eslöv, 2,42,5, 2) Karl Blom, Bjuv, 2,24,2, 3) Jan Palmqvist, Eslöv, 2,4,4.

Lagtvillingen om Aeroklubbens vandringspris: 1) Bjuvs Modellflygklubb 5,56,2, 2) Eslövs Modellflygklubb 5,37,5, 3) Limhamns Modellflygklubb 4,21,8.

Tävlingen om lagpris, uppsatt av Eslövs Modellflygklubb: 1) Eslövs lag II 6,51,0, 2) Bjuvs lag II 5,56,2, 3) Eslövs lag I 5,37,5, 4) Limhamns lag I 4,21,8.

*

Limhamns Modellflygklubb anordnade söndagen den 18 oktober årets malmösterskap i modellflygning. Tyvärr missgynnades tävlingarna av halv storm, men det oaktat kan Limhamnsklubben inhösta en ny triumf i god tävlingsorganisation. För dagen hade man en speciell nybörjarklass i minsta segelmodellklassen — detta för att ytterligare stimulera det redan förut stora modellflygintresset i Malmö. De flesta mera erfarna modellflygarna förhåller sig av någon anledning passiva och låto nykomlingarna härja i prislöstorna. Som sig bör vid skånska modelltävlingar hade minsta segelklassen tilldragit sig största intresset. Denna klass såg som suverän segrare modellflygdiploma-ten Terje Larsson från Limhamn.

L. A.



FALLSKÄRMAR AV NYLON ha nyligen genomgått provhopp vid Hartford, Conn., USA. Till en början ägde hoppen rum med en docka, men nu har skärmtypen också använts av en människa. Det var den 24-åriga fallskärmsarbeterskan vid Pioneer Parachute Co., miss Adeline Gray, som gjorde de första hoppen efter "Tyste Jakob". Hon har tidigare utfört 32 provhopp med nya skärmar. Det sägs att man under de två senaste åren haft så stora framgångar med fallskärmar av nylon att detta material torde kunna påräknas bli framtidens skärmtyg och således efterträda det dyrare sidenet.

SCHWEIZ RUSTAR FÖR FRED: Nationalrådet behandlade nyligen de projekt man för landets del har beträffande trafikflyget efter kriget. Trafikminister Celio gav uttryck åt uppfattningen att även Schweiz kommer att få stora uppgifter när det gäller att uppbygga och driva det efter nuvarande krig oerhört intensifierade trafikflyget i Europa. Ett villkor här för är emellertid att ha tillgång till de modernaste flygplatser som tänkas kan. Med tanke här på planerna flera schweiziska städer, speciellt Basel och Zürich, att anlägga nya flygplatser. Eftersom framtidens trafikflyg torde komma att bedrivas med större flygplan än hittills, måste

också flygplatserna göras större för att fylla sitt ändamål. Celio ansåg att Schweiz för den internationella flygtrafiken borde bygga en stor och modern centralflygplats, som skulle drivas av förbundet. Därför vore det av vikt, sade Celio, att undersöka möjligheterna för en kombinerad land- och sjöflygplats någonstans i mitten av Schweiz.

LUFTVÄGEN ATERSTAR nästan som den enda kommunikationsleden för stora delar av Syd- och Mellanamerika, meddelas i spanska tidningar. De övriga samfärdsmedlen lära på grund av de nuvarande förhållandena ha utsatts för stora svårigheter och hotas med kaos. Som en tröst rapporteras att förbindelsen mellan Guatemala och Costa Rica upprätthålles enbart med trafikflygplan.

AUSTRALIENS TRAFIKFLYG efter kriget: Sir Keith Macpherson Smith gav nyligen uttryck åt sin mening att man redan nu måste vidtaga åtgärder för att möta de behov av ökad flygtrafik som komma att uppstå omedelbart efter kriget. Det duger inte att vänta tills freden kommer, ty då är det för sent. Han föreslog att regeringen genast skulle utse en kommitté av officiella personer och flygexperter för att söka lösa Australiens civilflygproblem samt göra upp planer för den fredliga framtiden. För sin del skulle han gärna se bl. a. en blivande direkt transoceanlinje mellan Australien och Afrika.

BENSIN UR PARAGUMMI: Thailands regering hoppas snart kunna fylla en fjärdedel av landets behov av motorbränsle genom att framställa bensin ur paragummi.

Bonniers på krigsstigen

(Forts. från sid. 2)

fransk bilfabrik samt en amerikansk och en fransk flygplanfabrik. Därutöver infet. Att minoriteten av aktierna innehades av en dansk har tacksamt anammat med det i sammanhanget misstänkliggörande påståendet "ett utländskt företag i motorbranschen".

Kommentarerna ge sig själva. Då man ej har frångång i ärlig konkurrens försöker man på äkta mörkmanna-manér insinuera och misstänkliggöra samt med personliga angrepp söka komma konkurrenten till livs. Sådan taktik stämmer emellertid ganska dåligt överens med den svenskhet herrarna Bonnier så gärna vilja tillskriva sig!

Men trots den mäktiga koncernens lömska angrepp mot oss blir det nog svårt att övertyga om att "de rätta händerna" i stället skulle ha adressen Sveavägen, Stockholm.

Att Huset Bonniers metoder aldrig kantecknats av någon särskild blygsamhet är ju bekant och bekräftas ytterligare av följande färskt exempel.

Att den av Flygvapnets pressdetalj tidigare redigerade tidskriften "Flygpost" nyligen inköpts av Bonniers är förmodligen ingen nyhet för våra läsare. Frågan är

emellertid om man därvid inte med större fog kan säga om "Flygpost" att den kommit i orätta händer. Detta frestas man i varje fall att misstänka, när man läser de annonserbidandena som i samband med övertagandet utgått till Flygvapnets (förmodligen samtliga) leverantörer. I ackvisitionsbrevet meddelas som slutkläm, att den sammanslagna tidningen "Flygning—Flygposts" netto oavkortat går till Flygvapnets hjälpfond. Bra uträknat! Men vad är netto i förevarande fall? Hur blir det med omkostnaderna? Tidskriften "Flygning" har ju städe kämpat med ekonomiska svårigheter på grund av en för stor administrationskostnad, som bl. a. subsidierats (och fortfarande subsidieras!) av KSAK. Omkostnaderna kunna knappast minska i och med sammanslagningen, då såväl redaktionen som tidningens omfång ökas och fördyrats. F. d. "Flygposts" blygsamma läsekretstillskott (bruttoupplaga 4.000 —5.000 ex.) torde väl knappast kunna kompensera de ökade omkostnaderna. Hur blir det förresten med överste Kleens avlöning? Den kommer väl att utbetalas på Vecko-Journalens konto, eller skola Flygvapnets leverantörer avlöna även en honom? Vi tro faktiskt — det kanske är elakt trott — att Flygvapnets hjälpfond fått större tillskott om Flygvapnets leverantörer idkat sin välgörenhet direkt utan den bonnierska mellanhanden.

Alla slags
 Bergsprängningar
 Granitarbeten
 Skyddsrum m. m.
 utföras av

Albin Högström
 Trozelligat. 30. Tel. 28129
 NORRKÖPING

All bergsprängning utföres
 med elektr. luftkompressor.

GUSTAFSSONS
 GUMMIVERKSTAD A.-B.



Slottsgatan 134
 NORRKÖPING
 Telefon 22681

JOSEF RASK
 Mek. Verkstad

G:la Rådstugugatan 30
 Tel. 27230, Norrköping

Specialité: VERKTYG

Pröva
 OLOVSSONS BRÖD

Malmabergsgatan 22, Västerås

Butiker; Kungsgatan 5
 Saluhallen
 Tel. 33798 och 35003

Leverantör till bl. a. F 1, V-ås

AEROPLANI CAPRONI S. A.

MILANO (Italien) – Via Mecenate, nr 76
Internationell telefon 54995 – Milano

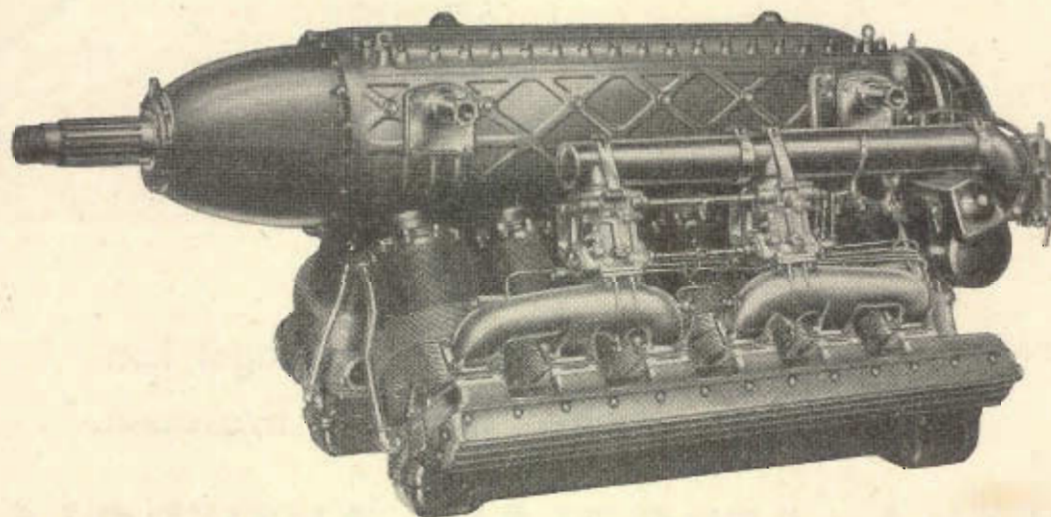


Caproni flygplan typ 313 S., utrustade med två motorer Delta I. F. R. C. 35 I.

**Land- och sjöflygplan av kombinerad metall- och träkonstruktion
för såväl militärt som civilt bruk.**

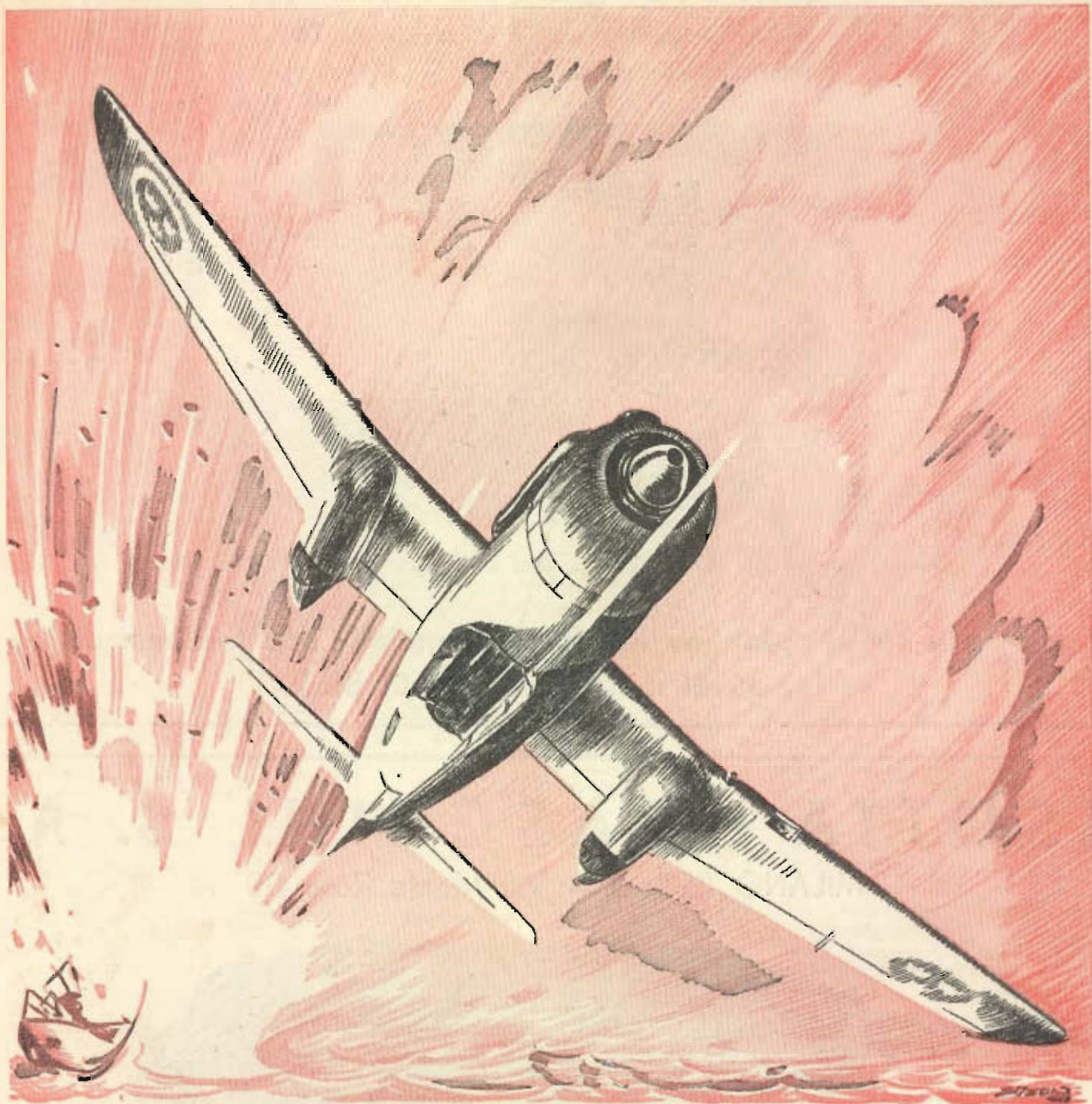
ISOTTA FRASCHINI S. A.

MILANO (Italien) – Via Monte Rosa 89



Motorn "Delta R. C. 35 I."

**Flygmotorer för alla militära och civila ändamål.
Marinmotorer med stor kraftutveckling.
Automatiska vapen för flygplan och luftvärn.**



REDO FÖR HÅRDA SLAG

äro de flygplan, som Aeroplanbolaget konstruerar och bygger för vårt flygvapen.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN