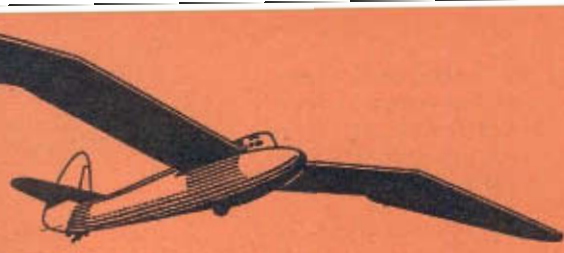


45 öre

Nr 10.00



FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 4 NR 9
September 1942

Läs:

**nytt svenskt rekord
sträcksegelflygning**

Segelglidflygarens utbildning
på allierade stridsflygplan
Sjöriflygbromsarna på Do 217
Modellflyget – problembarnet
Startproblem för modeller

**vad man tyckte om
segelflygtävlingen**

Segelflygningenjören Rudolf Abelin
mikrofonen under försök med
segelflygradio på Alleberg →



RAFIFLYG ETT LIVSVILLKOR FÖR NORRLAND!

FLYGTIDNINGEN

9/42

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomischef: Eric Bjurhovd.

Modellflygredaktör: Ulf Hallvig.

Vårt segelflyg växer

Det svenska segelflygets barskor äro definitivt uttrampade i och med de första tävlingarna på Alleberg. Nu gäller det att bygga upp en utvecklingskraftig ynglingaålder. Den nyligen hållna tävlingsveckan har varit av oerhörd betydelse för att kunna sätta rak kurs mot målet: Alleberg det praktiska centrum för ett segelflyg som är landets höga allmänstandard värdigt samt en väl genomtänkt och skapligt beprövad tävlingsorganisation, som tillåter värdiga kampformer och främjar god tävlingsanda.

För att börja med Alleberg så inser vem som helst att det i sitt nuvarande skick endast fyller synnerligen blygsamma anspråk på en det svenska segelflygets centrala segelflygskola. Det är mycket som behövs däruppe. Först och främst måste logementsbyggnader snarast uppföras på kalotten så att alla möjligheter till flygning tillvaratas — förläggningen på Mösseberg är ett arbetsamt och tidsödande provisorium. Dessutom behövas expeditionslokaler, garage och bastu med duschar. Bastun lär redan vara ordnad donationsvägen, men för att tillföra vatten måste diamantberghorning företagas till ansenligt djup. Arbetet med startbanan tvärs över berget, vilken tillsvidare endast uthuggits, måste slutföras. Den nuvarande startbanan längs berget är fortfarande i kortaste laget för flygsläpstartar och hör förlängas — lämpligen till över 1.000 m, var till möjligheter finnas.

Detta kostar mycket pengar, och man får nu hoppas att såväl arbetsmarknadskommissionen som den statliga civilflygutredningen visar största välvilja gentemot den nya svenska folkrörelsen. Vi måste komma i gång på allvar någon gång...

Önskas köpa

Flygplan med omkring 100-125 hkr motor önskas köpa.

Gotlands Flygklubb

Förutom medel till ovannämnda planeerings- och byggnadsarbeten erfordras avsevärda summor till högvärdiga segelflygplan, men detta är en sak som inte bara gäller Alleberg utan hela landet. I vilket fall som helst kunna vi ej hålla på att tävla med Grunau Baby i fortsättningen — det är bl. a. vår plikt att visa utlandet att vi kunna åstadkomma resultat. Ing. Hulténs utmärkta sträckflygning nyligen på 183 km må vara inledning till en ny och givande era för vårt segelflyg.

De första svenska segelflygtävlingarna ha samlat segelflygarna som aldrig tillförne, och en stor del av dem har fått träffas, tävla i gott kamratskap samt utbyta erfarenheter. De äro de första att tacksamt inlygga att tävlingsledningen gjorde allt vad som kunde göras under de tråkiga väderleksförhållandena fruntimmersveckan gav, och chefsinstruktören har ytterligare befest sin popularitet. Emellertid återstår mycket att göra innan de rätta tävlingsformerna utmejslats så att allt blir värdigt Alleberg. Alla äro barn i början, och nybörjartagen utmärkte till stor del tävlingarna i år. I avsikt att få goda tips om vad som bör ändras för att få fram de bästa tävlingsformerna till nästa år har red. utsänt en rundfråga i saken till några av spetsarna inom vårt flyg och till tävlingsdeltagarna. Utalandena här angiva givetvis endast tendenser och åsiktsriktningar men kunna därför vara av stort värde som "barometer" för KSAKs segelflygkommitté vid ett kommande arbete för att ordna slutgiltig tävlingsorganisation och -former.

Hur som helst med de interna angelägenheterna — svenskt segelflyg går framåt, och takten kan ökas genom välvillig anslagstilldelning. Segelflyget har ju även fått så att säga officiell sanktion genom prins Gustaf Adolfs debut som segelflygpassagerare och elev i Kranich under uppvisningsdagen i samband med tävlingarna.

"STRIDSÄPPEL"

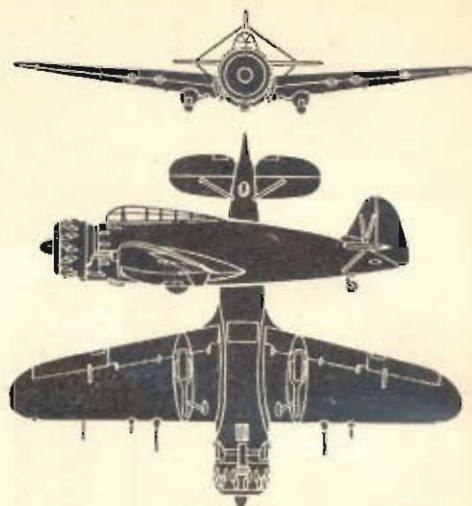
Följande svar på frågan i förra numret "måste ett segelflygplan dyka när man kurvar ned i medvind..." har kommit red. tillhanda från en tekniskt utbildad segelflygare:

När ett flygplan svänger ned i medvind ökas dess hastighet relativt marken om dess hastighet relativt vinden skall vara konstant. Planet måste accelereras, och till detta åtgår effekt som erhålles genom höjdminskning. Följaktligen bör man öka hastigheten redan innan man kurvar in i medvind.

Motsatt blir förhållandet då man från medvind går upp i motvind. Man har överskott av fart, planet kan retarderas, lämpligen genom att stiga. Stigningen bör dock ske efter kurvan. Sinbad.

Segelflygkort

På framställning från segelflyghäll har FLYGTIDNINGEN påbörjat en segelflygkortserie med glid- och segelflygplan. De första motiven äro redan omsatta i vykort. Nya motiv inköpas! Priset på dessa trevliga segelflygkort är endast 15 öre. De kunna rekvireras från FLYGTIDNINGEN, Malmö. Insätt beloppet för ett lämpligt antal på FLYGTIDNINGENS postgirokonto nr 147660.



Vad är detta för flygplan?

Även problemet i förra numret var lätt att lösa. Silhuetten föreställde en Heinkel He 115, och planet användes i Sverige som torpedflygplan under beteckningen T 2. Vinnare blevo 1) Börje Kvist, Vångaby, 2) Lennart Perman, Skellefteå, 3) Arne Anderson, Midsommarkransen. Pristagarna gratuleras och ha att vänta FLYGTIDNINGEN för i år på posten.

Och så börja vi gnugga geniknölarna igen. Före den 15 september skall det vara färdiggnuggat för ovanstående silhuett, som faktiskt är en aning svårare än de hittillsvarande.

Burmans skoaffär

ÖSTERSUND

- Rekommenderas -

HOVJUVELERARE

G.A. Dahlgren & S

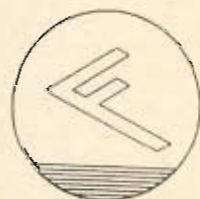
Söderg. 12, Malmö. Tel. 21490, 21493.

Kamratringar

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

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

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



Startar och landar överallt

Den enastående rörlighet, som utmärker modern tysk krigsföring, 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

ÅRLIG INSTRUKTÖRSTRÄFF PÅ ÄLLEBERG

av stort värde för landets segelflyg!

Den första kursen gynnades ej av "silver-C-väder", men utbytet blev ändå stort. — De duktigaste instruktörerna få komma till blivande kurser.

Det kan vara skönt för en flyginstruktör att en vecka varje sommar koppla loss från arbetet i hemmaklubben för att på Älleberg segelflyga och träffa kolleger från de andra flygklubbarna. Detta var fallet under tiden 16—23 augusti, då till Älleberg hade samlats ett dussin av landets segelflyginstruktörer. Officiellt hette det instruktörskurs, och meningen var även att eleverna skulle öka sina insikter i *ungdomsledning*, det nya och viktiga "läroämnet" för våra flygklubbar. Ledare voro Stig Fägerblad och Karl-Erik Övgård — den sistnämnde med ungdomsledningen som specialitet. Kursen inspekterades under några dagar av chefsinstruktören kapten Åhblom. Föreläggningen var som vanligt ordnad på Älleberg tillsammans med de ordinarie eleverna.

Inbjudan till kursen hade meddelat att det skulle givas tillfällen att erövra silver-C, men det var vädergudarnas och ingalunda KSAKs fel att hangvinden blev så snålt tillmätt att endast hälften av instruktörerna kunde flyga sina fem timmar. Sträckväder var det egentligen inte någon gång, och det får nog tillskrivas en ovanlig förmåga att snålt tillvarataga varje lilla minsta gnutta uppvind när *Lars-Erik Wetterholm* från Ö. Sörmlands Flygklubb sista dagen i svag termik lyckades kämpa sig fram med Olympian till Tidan — därmed klarande samtidigt både de fem milen och 1.000-m-höjden. Eftersom "Wettis" har tidsflygningen sedan förra sommaren (9 tim 55 min) kan han nu vänta sig det silverkransade måsmärket — det enda under kursen.

Instruktörskursen på Älleberg gav deltagarna tillfälle att sinsemellan jämföra olika utbildningsmetoder och annat som rörde segelflygningen vid klubbarna. Därigenom bidrog KSAK till bättre samman svetsning av instruktörerna till en homogen kår, vilket förhindrar förvidret lokalpatriotiska egenheter i klubblivet.

Det har ställts i utsikt att de flyginstruktörer som med nit och allvar gå in för sin uppgift som lärare och ungdomsledare skola få tillfälle att varje år gratis

vistas på Älleberg, på samma sätt som skett i år, för att segelflyga, odla kamratskapet och vidga sin "segelflyghorisont". Detta är något att kämpa för...

Som avslutning på kursen samlades deltagarna till en festlighet i restaurangen på Älleberg, skickligt ordnad av husmodern, fröken Persson. Sångarglädjen stod högt i tak, och när Mösseberg färgades rött av den nedgående solen tänkte alla med längtan på den framtid då man inte behöver lämna Berget på kvällarna för att cykla till föreläggningen på andra sidan Falköping. Att tillbringa den lediga tiden på Älleberg blir en del av tjusningen för kommande elever där! —d.

"Handbok för flygare"

Löjtnant Martin Bunke är författare



Löjtnant
Martin Bunke.

till en ny och omfattande handbok för flygare, vilken måste hälsas med glädje särskilt av alla blivande privatflygare som den förutan varit tvungna att köpa de mest skilda bokverk för att tillägna sig de nödvändiga kunskaperna. Allt finns, och till synes intet saknas. Förf. och hans läsekrets gratuleras!

EN SPEKULATION och EN SENSATIONSARTIKEL

Om "Aftontidningens" fosterländska känslor särats eller om vi enbart bidragit med stoff till en sensationsartikel, som var införd i en del av dess upplaga den 23 augusti, kunna vi icke avgöra.

Allt nog har FLYGTIDNINGEN i dagarna gjort en rundfråga i bl. a. flygfältsfrågan till stadsfullmäktiges ordförande i skilda städer och har i skrivande stund även fått svar på frågorna från de flesta.

Någon av ATs medarbetare har tydligen fått tag i ett sådant brev och funnit det lämpligt



BILREPARATIONER

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

BRANDREDSKAP

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

FÄRGER och FERNISSOR

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

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

JÄRNHANDLARE

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

KORGAR och KORGARBETEN

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

OPTISKA ARTIKLAR

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

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: Svensons Tvätt- & Strykinrättning, Storgatan 6. Tel. 1118.

som underlag för en sensationsartikel, vilken vänligt tillställts oss i urklipp.

AT åberopar en kungörelse ang. förbud för publicering av dylika uppgifter utan statlig myndighets tillåtelse och förmodar att vi icke skola få tillstånd att publicera "en översiktsartikel om våra flygfält som det tydligen här är fråga om". Icke nog med att det gjorts en sensation av vår enquête, det har även spekulerats! Artikeln har kommit oss tillhanda först i pressläggningssögonblicket, varför vi icke ha önskat utrymme disponibelt för ett uttömmande svar och för att redogöra närmare för våra avsikter med enquäten — vilka icke äro identiska med ATs förmodanden — men vi hoppas likväl att vi genom att här förklara att vi icke komma att förråda några militära hemligheter skola kunna lugna eventuella farhågor i den riktningen.

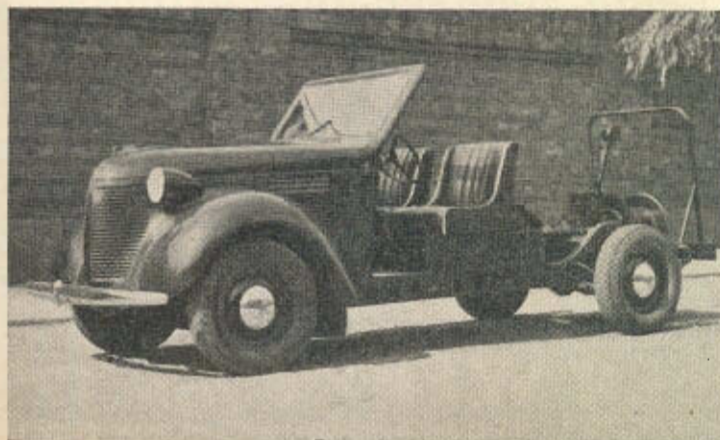
Att vi gärna önska veta olika städers inställning till flygfältsfrågan får bl. a. ses mot bakgrunden av flygklubbarnas flygfältsproblem och vårt intresse för att — då så kan anses lämpligt och tillåtet — söka bidra till lösningen av detta för de flesta flygklubbar mycket brännande problem.

Uttryckta farhågor för att de av oss nu insamlade uppgifterna skulle kunna kozmas i orätta händer behöva ej längre näras, då vi i god tid vidtagit åtgärder häremot.

Beträffande den av AT förmodade översiktsartikeln om våra flygfält skola vi gärna återkomma härtill när freden bryter in, och förbätande oss på fortsatt angenämnt samarbete hoppas vi att även då få komma i åtnjutande av lika värdefullt omhändertagande i den vakna och pigga kollegan. Red.

Vad som kommer...

Ing. H. Kipp har med segelflygplan nått en höjd av 2.400 m. Hans egen skildring av flygningen kommer i följande nummer, liksom även ing. Björn Anderssons berättelse om sin i förra numret omnämnda höjdflygning.



Ny svensk segelflygvinsch

På bilden här bredvid ses en startvinsch av ny konstruktion, som skall komma till användning bl. a. inom Flygvapnets flottiljer och Aeroklubben i Skåne. Konstruktörer äro ett par segelflygexperter inom Flygvapnet, ingenjörerna Lennart Hemminger och Björn Andersson.



Silikat
Glas

PLEXI
GLAS

PLEXIGLAS

Plexiglas väger inte ens hälften
av vanligt glas

ROHM & HAAS G.M.B.H. DARMSTADT

Vad tyckte Ni om segelflygtävlingarna?



Direktör Sölve Skerfving:

Härmed svar på intervjun:
1) Fråga: Vad tyckte Ni om segelflygtävlingen på Alleberg?

Bra, naturligtvis! God organisation och friskt tävlingshumör.

2) Vad gjorde sämsta resp. bästa intrycket på Eder?

Sämsta intrycket: Vädret. Bästa intrycket: Den goda sportandan mellan de tävlande.

3) Vad var bra och bör kvarstå i oförändrat skick?

Särskilt flygarträffen sista kvällen.

4) Vad var mindre bra och bör ändras? Att jag inte själv var med i tävlingen.

5) Ytterligare synpunkter?

Sista dagen borde de tävlande ha stigit upp ur sängen tidigare. Hur väl man än förbereder sig, tar det tid att bli startklar.

6) Vad anser Ni i stort sett segelflygveckan hade för betydelse?

Inåt: Massor av goda erfarenheter både för organisatörer och tävlande. Utåt: Tävlingen visade allmänheten dels att vi på kort tid redan byggt upp så mycket segelflyg, att vi våga oss på att ställa till med en tävling, dels vilken fängslande sport som bjuds inom denna nya folkörelse.

Överste Åge Lundström:

Vid besöket å Alleberg gjorde jag min första allvarigare bekantskap med segelflyget. Jag anser mig därför icke kompetent att yttra mig om ändamålsenligheten av anläggningarna och om tävlingarnas genomförande. Så mycket kan jag emellertid säga, att jag fann Alleberg i hög grad tilltalande. Lyckas Aeroklubben genomföra den föreslagna utbyggnaden, synes stora förutsättningar finnas, att Alleberg verkligen skall bli en högskola för segelflygare.

Min första segelflygning lärde mig förstå segelflygningens tjusning. Jag skulle

Utan att på något sätt vilja föregripa den utredning om svenska segelflygtävlingar som KSAKs segelflygkommitté närmaste tiden kommer att vara sysselsatt med, har red. tagit sig friheten ställa några rundfrågor till spetsar inom landets flyg samt tävlingsdeltagarna. Frågekomplexets omfattning framgår av Sölve Skerfvings svar, där den energiske "Flygplan"-chefen upprepat frågorna.

önska att svensk ungdom i stor utsträckning finge känna den. Genom segelflygning bör vår ungdom bli airminded och erhålla en icke föraktlig luftvana.

Allebergsbesöket var välorganiserat och blev därför synnerligen instruktivt.



Direktör Gösta Fraenckel:

Med anledning av Eder anmodan att besvara diverse frågor beträffande segelflygtävlingarna på Alleberg beklagar jag inte kunna tillmötesgå Edra önskemål. Det framgår redan därav att mitt svar på frågan nr 1 måste bli: Jag tyckte bra om det lilla jag såg, men en dags besök räcker inte till för att ge ett ingående svar. Samma gäller frågorna 3, 4 och 5.

Och vad frågan nr 2 beträffar, så var det som gjorde sämsta intrycket på mig att jag inte prövat på segelflygning, varför jag inte var kompetent bedöma de segländes prestationer. Genom min brist på egna erfarenheter vågar jag heller inte yttra mig om segelflyg. Bästa intrycket på mig gjorde mitt beslut att försöka få tid till att lära mig segelflyga — en direkt följd av besöket på Alleberg.

Om jag överhuvudtaget skulle svara på någon fråga, så vore det på fråga nr 6. Segelflygveckan har säkert sin stora betydelse. Man torde kunna hoppas, att den bidrog till segelflygets popularisering och till att de, som makten hava, få upp ögonen för segelflygets betydelse och möjligheter, varigenom vi så småningom kunna hoppas på stöd för de arbeten, som måste utföras, för att Alleberg skall bli vad det bör vara. Och när vi kommit så långt kan



Luffartsinspektör Tord Ångström:

Flygtidningen har begärt ett uttalande angående segelflygtävlingarna vid Alleberg.

Givetvis förstå funktionärer och deltagare bäst att bedöma de erfarenheter av skilda slag som gjorts i samband med tävlingarna. Det är naturligtvis angeläget att dessa beaktas och systematiskt bearbetas så att planläggning och organisationsapparat i framtiden kan fungera ännu bättre. Att åtskilliga svårigheter i dessa hänseenden kunna ha yppat sig är icke mer än naturligt.

Segelflygtävlingarna ha en given uppgift att fylla då det gäller att vidare utveckla denna förnämliga sportgren och de kunna även bli ett verksamt medel i flygpropagandans tjänst.

Dessa första segelflygtävlingar skola säkert upprepas. Funktionärer och deltagare, som nedlagt ett betydande arbete på tävlingarnas genomförande under förhållanden som icke varit de bästa, böra ha tillfredsställelse av att erfarenheterna bilda en fastare grund för framtida företag av detta slag.

(Som en förklaring till fotot på direktör Skerfving i Babyn utanför hangaren på Alleberg kan anföras följande ur ett brev till red. från flygaren själv: "Folk har lagt märke till att jag inte själv var segelflygare och insinuerat att jag inte vågade flyga de plan jag själv bygger!!! För att jäva belackarna hoppade jag — med Stigs vänliga tillåtelse — in som extraelev 3 dagar på en D-kurs och tog C första dagen. De två andra dagarna gick jag och väntade på hangvind och termik för ytterligare storåd. De uteblevo liksom vädret.")

Segelflygarnas uttalanden återfinnas på sid. 26.

man nog vänta sig fortsatt hjälp till segelflyget, för Alleberg räcker inte till.

Något svar på Edra frågor kan jag, som framgår av ovanstående, inte lämna och sänder därför inte heller något foto. Det skulle jag förresten inte gjort ändå under andra förhållanden, för jag föredrar att bevara mitt incognito.



JUNKERS
FLUGZEUGE, FLUGMOTOREN
UND VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN

JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A.-G

Trafikflyg är ett livsvillkor för Norrland!

Då i denna uppsats Norrland nämnes borde det rätteligen i stället stå Övre Norrland. Detta begrepp synes mer och mer växa till och vinna stadga. Genom de förändringar som järnvägarna åstadkommit har en skillnad mellan Nedre Norrland och Övre Norrland uppstått. Förhållandena i Nedre Norrland ha övergått till och blivit jämställda med Svealands. Hur begreppet Norrland krympt är en process som kan följas genom seklerna och kan sättas i samband med samfärdsmedlens förbättring. Det är möjligen flygplanet förbehållet att helt utplåna begreppet Norrland. Gränsen mellan Övre Norrland och Nedre Norrland är svår att uppdraga. Att låta den sammanfalla med Västerbottens sydgräns är måhända att placera den för långt norrut. Dragen så att den delar landskapet Ångermanland i två hälfter är måhända riktigare. Om dragningen av denna gräns torde icke — lika litet som kring andra gränsdragningar — enighet kunna uppnås.

I de flesta norrlandsstäders krönika berättas om hur i gångna tider borgarna mötte den första skutan för våren med festtåg och musik. Den första skutan som kunde ta sig in då isarna släppt sitt grepp betydde att den långa vinterns isolering var slut. Förbindelsen med det övriga landet var återupptagen. Det glada tåg som drar ned till hamnen för att hälsa det första fartyget ger en god bild av Norrlands stora beroende av samfärdseln. Som ingalunda blivit mindre därför att samfärdsmedlen förbättrats...

Av fanjunkare HARRY BLOMQVIST

Före järnvägarnas tid hade icke Norrland något samhälle av betydelse inuti landet på ett undantag när. Nämligen Östersund, en stad som dock haft en lång och svår tillblivelsehistoria och ej kommit till något nämnvärt uppsving förrän med järnvägen. Norrlands centra lågo vid flodmyningarna. Där funnos de givna skärningspunkterna mellan samfärdseln söderut och samfärdseln inåt landet. Svårigheterna att längs den långa norrlandskusten få kontakt och anknytning med det centrala Sverige samt dess intressen och aktuella spörsmål voro dock stora. Norrlänningarna levde sitt liv vid sidan av de övriga svenskarna. Dessa å sin sida hade föga reda på hur det stod till i Norrland.

"Norrlandsfrågan".

Med järnvägarnas tillkomst förändrades detta. Norrland låg med en gång mera tillgängligt. Norrland blev ett modeland. Norrlands naturrikedomar hade tidigare icke varit okända. Försök att utvinna dem hade också vid flera tillfällen gjorts. Men först med att järnvägarna gävo möjlighet att rationellt tillvarata dem steg Norrland fullt tydligt in i synfältet för rikets övriga innebyggare. Första gången detta sker är den nödvinter som i Norrland följde missväxtåret 1903. Denna vinters nöd i Norrland utlöste en storslagen både sam-

hällelig och enskild hjälpverksamhet av imponerande omfattning. Vid missväxter och hungersnöd tidigare hade staten fått ingripa, men den enskilda hjälpverksamheten organiserad i större skala var en nyhet. De norrbottniska arbetsstugorna som nu ha en lång och välsignelsebringande verksamhet bakom sig leda sitt ursprung ur ett enskilt initiativ och allmän offervillighet bringad i verket under denna vinter. Den uppmärksamhet Norrland då drog på sig väckte den s. k. *norrlandsfrågan*, som sedan dess alltjämt varit aktuell om än den undergått mindre skiftningar i olika detaljer.

Man måste fråga sig varför den norrländska nöden kom att observeras denna gång och varför den utlöste såväl samhällsliga som hela landet omfattande storslagna enskilda hjälpaktioner. Svultit hade man gjort tidigare i Norrland utan detta lett till några större yttringar av medkänsla. Här måste finnas ett samband mellan järnvägarnas tillkomst något tialt år tidigare samt det intresse och den känsla för Norrland som denna gång väcktes. Sedan järnvägen förkortat restiden mellan Stockholm och Luleå till omkring en sjundedel mot förut, stod Norrland öppet på ett helt annat sätt än tidigare. Alla kunde nu se vad som försiggick bakom den öppna dörren.

Givetvis kunde icke de ledande männen i samhället tidigare varit okunniga om de säregna norrländska förhållandena. Men det var då de speciala norrländska frågor-

(Forts. på sid. 22)

Världens bästa störtflygbroms

Den nya störtbromskonstruktion som finns på den tyska bombaren Dornier 217 E, har rönt stort intresse. Denna konstruktion innebär ett definitivt avsteg från den tidigare typen av bromsar, som monterades på vingarna. Genom att bromsa från den bakersta änden av kroppen kommer bromskraften endast att verka från ett håll — längs maskinens

i "gumpen" på Dornier 217

längdaxel — på ett sätt som erbjuder en mjuk kontroll över störtflygningen.

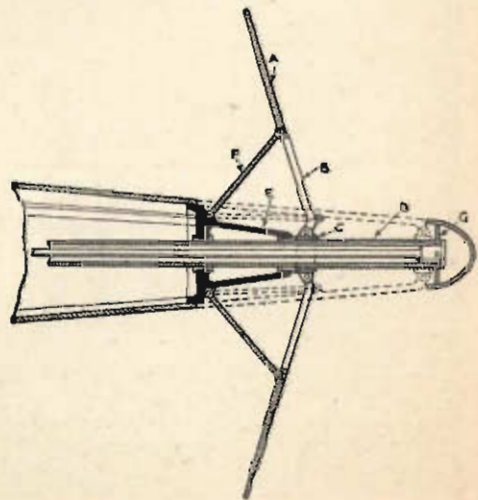
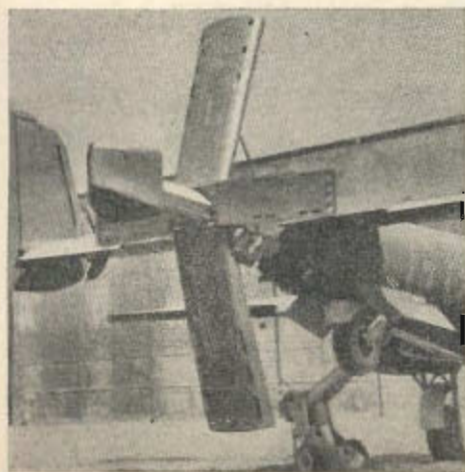
När en maskin flyger genom försvarseld är det möjligt att de vanliga bromsarna tar skada. Om en broms blivit svårt skadad eller helt och hållet skjutits bort under det den andra finns kvar, kan både kursen och kontrollen av planet förloras, måhända med katastrofala följder. Placeringen av störtbromsen på Dornier till bakändan av kroppen gör bromsen mindre sårbar under störtflygningar.

Bromsen består av en serie "flaps", anbragta i cirkel och var och en bestående av en bromsyta A (se skissen) och ett par stänger B. Dessas innersta del är förbunden med en mutterliknande anordning C, skruvad på ett gängat rör D, det senare monterat i ett par lager i det bakre stödet E. Ungefär mitt på äro flapsen förenade med stötan F, ledbart förankrad vid det främre stödet. Det är att märka att stängerna B äro försedda med en lämpligt utformad yta för att kunna tjänstgöra som bromsar och även fullgöra sin uppgift som

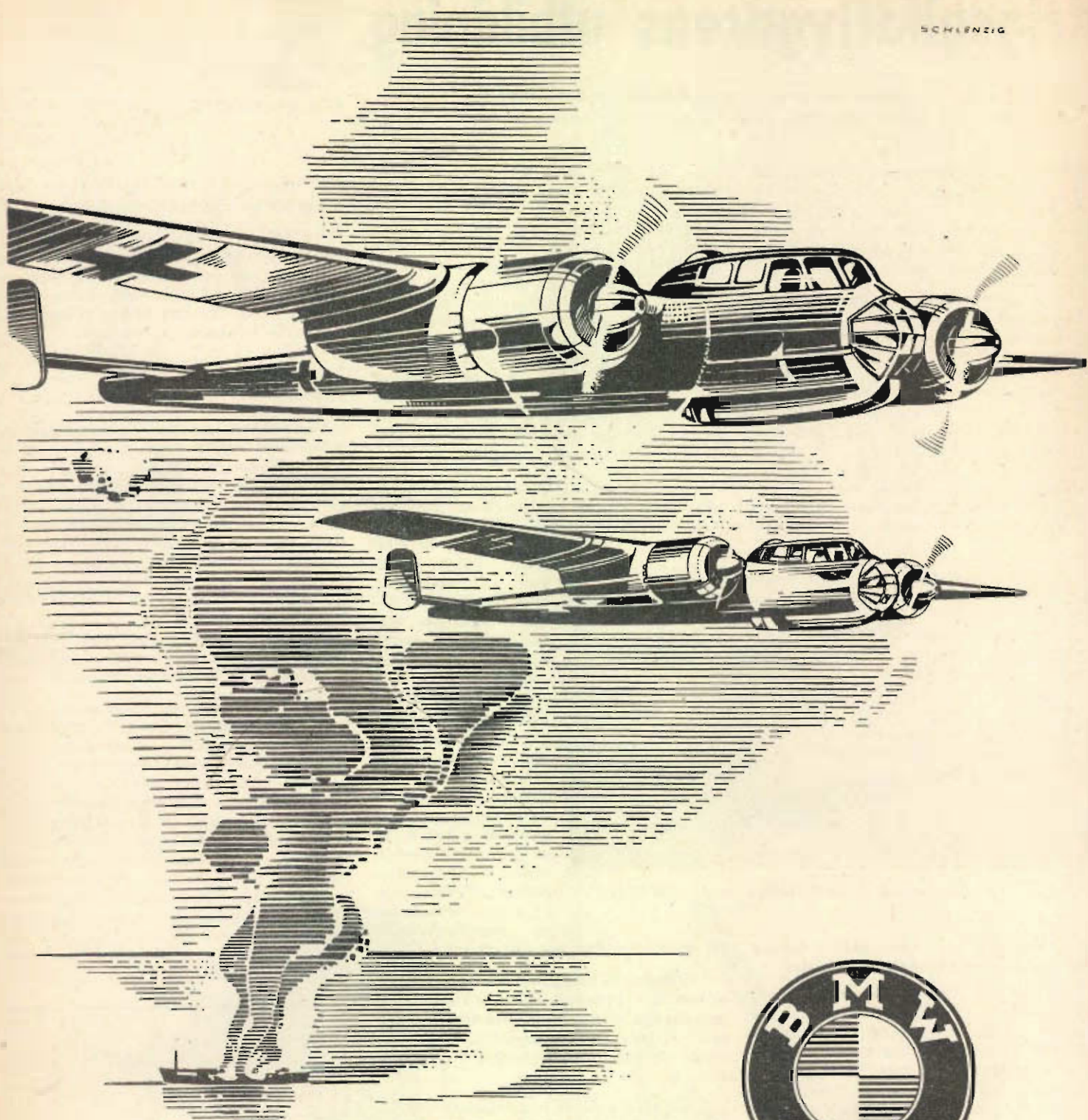
flaps. Vridning av röret D genom en liten elektrisk motor framkallar en rörelse framåt eller bakåt av muttern C, som antingen skjuter fram eller tillbaka flapsen A.

På fotot och skissen synes luftbromsen i utfällt läge. De streckade linjerna på skissen visa hur bromsen ser ut infälld.

För luftbevakare är Do 217 E, med den typiska "gump" som luftbromsen förorsakar, omöjlig att ta fel på.



SCHIENZIG



LUFTKYLDA

Högeffektiva
STJÄRNMOTORER

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I DORNIER DO 217

Krigsglidflygarens utbildning

RAF-piloten får stå tillbaka för personal ur maktrupperna som förare av transportglidplan, ty denne måste själv efter landning på fientligt område bli fotsoldat igen.

Tyska krigsmaktens stora framgångar med motorflygbogserade glidplan för trupptransporter har inspirerat engelsmännen att på allvar taga upp denna gren av krigsflygningen på sitt program. Utbildningen handhaves av RAF.

En detalj som måhända slår en ej initierad flygare med häpnad är att det ej är folk från RAF som erhåller utbildning till förare av dessa glidplan utan marksoldater. Anledningen härtill är att flygaren efter landning med sin dyrbara last på främmande mark måste bli fotsoldat och vara utbildad att strida till fots. Det skulle vara alltför djärvt att sända ut en flygare från RAF på ett sådant uppdrag. Visserligen vore det inte så svårt att lära upp honom till soldat, men hans utbildning vid RAF har gjort honom mera värdefull

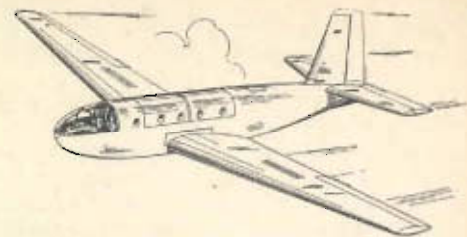
sig flyga lätta sportplan. Här utgallras olämpliga elever på så tidigt stadium som möjligt. Gallringsprocenten är dock tämligen liten, och ett mycket litet fåtal måste lämna kursen senare. Efter kriget skulle det alltså finnas en massa förare inom engelska armén, vilka inte endast kunna flyga glidplan utan även motorplan. Om dessa stanna i tjänst kunna de bli till stor nytta, ty man vet inte hur lång eller kort tid det kommer att taga innan armén äger sin egen "Air Arm". När eller om de återgå till sina civila yrken kommer antalet att stiga av civilister som äro mera än enbart flygintresserade, något som är till stor nytta för flygets popularisering.

Tredje steget på transportglidflygarens utbildning är att genomgå en kurs vid "Glider Training School", där han omskolas från motor- till glidplan. Dessa senare äro transportplan, men i stället för soldater medtages ballast vid flygningarna. Glidplanen ha givetvis dubbelkommando, och eftersom inget motorbuller stör förbindelsen kan flygläraren prata på så mycket han vill. Samtliga instruktörer äro segelflygexperter som fått anställning vid RAF, en del officerare och resten sergeanter. Några av dem voro i fredstid berömda inom segelflygkretsar för utomordentliga rekordflygningar.

Utbildningen i flygning och bogsering är synnerligen grundlig, och i övrigt lägges naturligtvis största vikten vid bedömningen och inflygningen före landning. Dessutom ingår ett antal nattflygningar i programmet.

Efter att på ett tillfredsställande sätt ha klarat av denna skola ställer eleven färdan till en "Glider Operational Training Unit", där flygaren — som nu fått ett par "vingar" av speciellt utseende att bära på bröstet — får flyga mycket i dubbelkommando. Här börjar också transporten av riktiga soldater. Han flyger samma typ som han blivit van vid i GTS, men han lär sig verkligen göra nytta med planet, d. v. s. landa på främmande fält, göra mera nattflygningar och bogseringar på c:a 250 km. Det sista är ett uttröttande eldprov, och man förstår också att det måste vara långtråkigt för soldaterna i planet. Kort sagt, piloten lär sig att använda glidplanet, som han förut endast lärt sig flyga.

Till slut återgår flygaren till sin ordinarie tjänstgöring vid armén och användes sedan vid behov som "Air-borne Division".



Den amerikanska transportglidaren från Allied har en viss likhet med Douglas DC-3.

sion" anser bäst. Han får kommendering åt än det ena och än det andra hållet så att han till slut känner varje hörn av sitt land. Likaså får han arbeta tillsammans med olika kategorier av soldater.

Även i Amerika

ha de militära myndigheterna på senaste tiden ägnat mycket stort intresse åt att få fram glidplan för trupptransporter. Tillverkningen av ett 12-sitsigt glidplan har anförtrots åt *Allied Aviation Corp.*, Baltimore. Typen är av stort intresse särskilt tack vare sin storlek — spännvidden är ungefär densamma som hos Douglas DC-3, d. v. s. c:a 32 m. Konstruktör är commander Ralph S. Barnaby vid Naval Aircraft Factory, Philadelphia, som är känd för sin stora entusiasm för segelflyget. Allied-firman har gjort alla beräknings- och experimentarbeten, inberäknat vindtunnelprov.

Allied-glidplanet är provflyget, och så snart alla detaljer blivit klara kommer planet att framställas i storserier. Det mest intressanta med detta plan är att det helt består av konsthartslimmad plywood. Att man valt detta material beror först och främst på att man såvitt möjligt vill undvika att använda s. k. strategiskt material — stål, aluminium o. s. v. — som skall vara till stridsplan. Dessutom ha ansträngningarna att få fram ett ännu bättre "plastiskt material" än det tidigare använda krönts med framgång, och den nya konsthartslimmade plywooden är den gamla vida överlägsen.



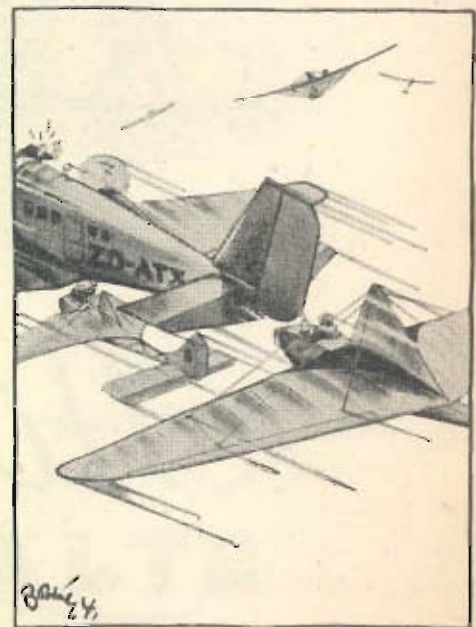
Engelska transportglidplan av typ "Hotspur".

för landet, och han skulle inte i samma grad kunna vara till nytta för armén.

En annan sak som kanske verkar minst lika underlig är "Training Commands" mening om utbildningens gång. Eleverna få nämligen den första flygutbildningen på lätta sportplan, vilket icke är i överensstämmelse med flygklubbarnas praxis men tydligen har sina avgörande fördelar i förevarande fall. Det har ofta predikats att kunskapen att flyga glidplan är en god förkunskap för motorflygning, men nu har alltså Training Command beslutat arbeta i motsatt riktning.

De blivande transportglidflygarna äro alla frivilliga. Några äro officerare, men de flesta komma till RAF som korporaler. Efter att ha genomgått "Glider Training School" erhålla korporalerna och de meniga sergeants grad. De frivilliga få komma från vilket vapenslag som helst, och efter antagandet till utbildning sammanföras de till en "Air-borne Division". Först gå de en kurs vid divisionens huvudkvarter för att lära sig det viktigaste av flygteorin. Under denna tid stanna de på marken.

Det andra steget tages vid en "Elementary Flying Training School", där de lära



— Det här åker jag i kroken för...

"PREA"

PÅ TOPPEN AV FRAMGÅNG!

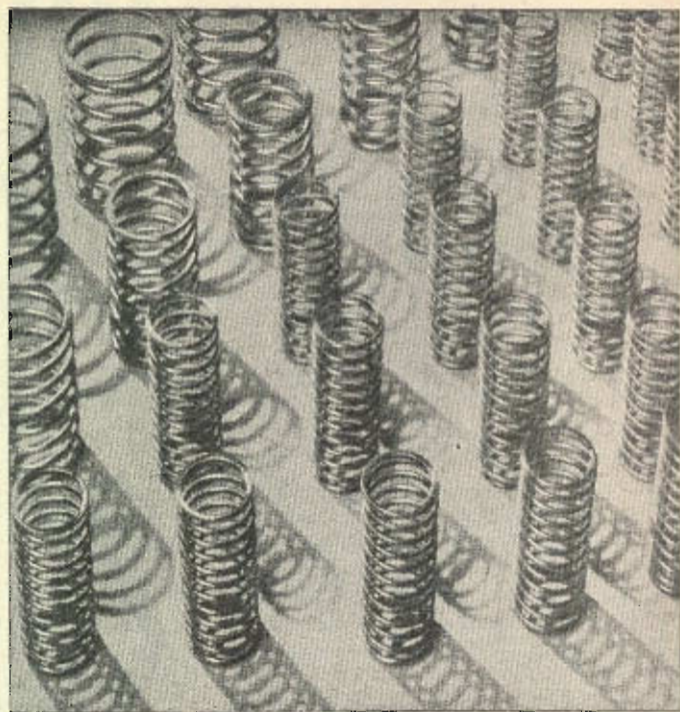


Transportabel pneumatisk omröringsapparat system "PREA" för färger, lacker och bronser av alla slag.

Drives med tillförlitlig pressluftmotor, som arbetar fullständigt störnings- och riskritt. Fast omröringsaxel, vars varvantal kan inställas inom ett stort område genom "mikrometer" (lätt att koppla ifrån). Omröringskorgen kan lätt föras till alla ställen i kärlet.

Att beakta för firmor där explosiva varor förekomma i driften!

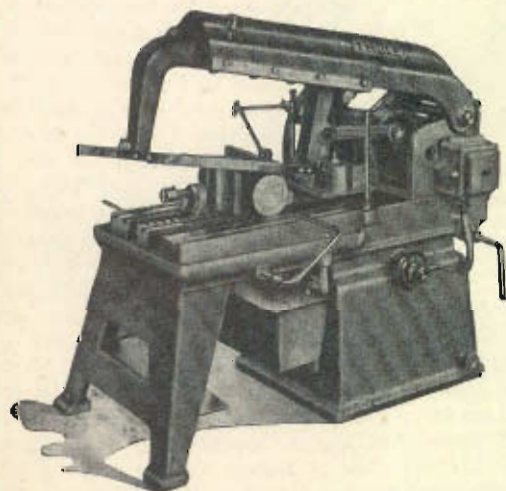
PREA-Gesellschaft, Müller & Neumann, JENA Tyskland
Specialfabrik för färgsprutanläggningar



VENTILFJÄDRAR
FÖR
FLYGMOTORER

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

THULE snabbkallsågar

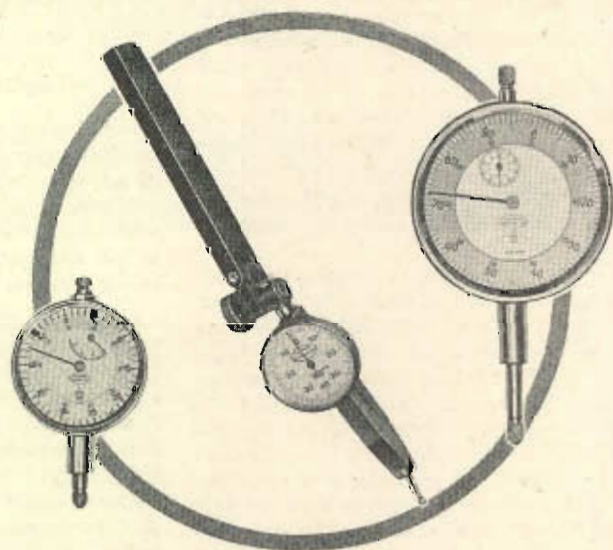


"Lyd en fackman och välj en Thule".

Fackmannen väljer Thule snabbkallsågar på grund av dess stora kapacitet. Den hydrauliska matningen och upplyftningen av sågbygelin möjliggör en ovanligt stor arbetshastighet.

Maskinfabriks Aktiebolaget THULE
- M a l m ö -

Carl Mahr mätverktyg



för noggrann mätning

SCHUCHARDT & SCHÜTTE A.B.

Klarabergsgatan 60

Stockholm

Tel.: 23 02 65

Under flygteknikens första år använde man för start och landning ett hjulstall i förbindelse med medar, som voro parallellt monterade i flygriktningen i närheten av planets tyngdpunkt. Ända fram till världskriget 1914—18 använde man denna typ av landningsställ. Det var först den oerört snabba utvecklingen av flygtekniken under världskriget som ledde till en fullgod landningsställskonstruktion, nämligen ett stall med V-formade ben och genomgående hjulaxel samt gummfjädring. Detta stall blev under två årtionden standard inom flygplanbygget och användes ännu i dag — om man bortser från några förbättringar — på en del mindre sportplan med låga hastigheter.

Enbens- och uppfällbart landningsställ.

Den ständiga ökningen av hastigheten vid start och landning samt flygvikten hos trafik- och militärflygplan ledde till en systematisk vidareutveckling och anpassning av landningsstället efter de nya fordringarna.

Först gällde det att minska luftmotståndet och vikten. Så uppstod det enbenta stället, vilket senare utvecklades till att bli uppfällbart eller nedfällbart. Genom införande av olje-luft-fjädring i stället för gummfjädring uppnåddes en fjädring som var oberoende av temperaturförändringar. Dessutom inbyggdes hjulbromsar, som manövrerades på mekanisk väg eller genom olje- resp. lufttryck, och härigenom förkortades planets rullsträcka så att även flygplan med hög landningshastighet och stor flygvikt kunde starta och landa säkert.

Fordringar på landningsställ hos bombplan.

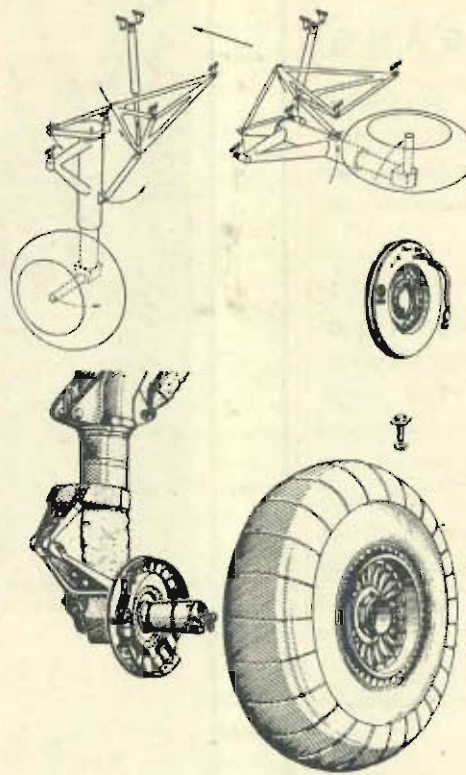
Särskilt höga fordringar ställas på de moderna bombplanens landningsställ, detta speciellt beroende på de ogynnsamma förhållandena i fält. Det torde endast vara bekant för ett ringa fåtal att t. ex. en personbil med kraftig motor på ett relativt gott fält sällan kommer upp i en hastighet över 60 km/tim. En del av motoreffekten förbrukas genom markens ojämnhet. Ett startande bombplan av typ Ju 88 med full bomblast har en hastighet av 150—180 km/tim då det lyfter. Flygvikten håller sig härvid ungefär mellan 9.000 och 13.000 kg. De påkänningar som uppstå på stället under sådana förhållanden äro ingalunda obetydliga.

Den oerhörda rotationshastighet som hjulen ögonblickligen tvingas till i samma ögonblick som planet tar mark ställer också stora fordringar på materialets hållfasthet och detaljernas goda konstruktion, särskilt i de ganska ofta förekommande fall då sättningen råkar bli i kraftigaste laget. Även under rullning och vid bromsning är kravet på materialet betydande. Även däck och slangar måste vara av första slag för att tåla kraftiga belastningar.

Vid de höga rullhastigheterna anlitas bromsarna synnerligen flitigt för att förkorta rullsträckan. Allt samverkar till att ställa oerhörda fordringar på materialet.

Tvånget att hålla detaljerna och i synnerhet flygplanets hjul så små som möjligt försvarar betydligt landningsställets bromskraft. Värmebelastningen under bromsningen efter ett bombplans landning uppgår genomsnittligt till 12,5 kalorier per sekund. Denna betydande värmemängd kan naturligtvis ej avledas på en gång utan uppta-

Landningsställ



Landningsstället på Ju 88. Överst uppfällningsprincipen. Nedre skissen: axelknutstycke, hjulaxel, hjul och broms (samt stoppbult) på ena benet.

ges och magasineras av bromsstrummorna. I dessa sker en temperaturstegring på 420° C. Praktiskt taget upphettas under bromsningens första sekunder endast ett tunt ytskikt, men dettas temperatur ökas ända till 650° C.

Landningsstället på Ju 88.

som här skall anföras som exempel, består av två skilda ben samt sporrhjul. Hjulen gå på kullager. Ställets hjul äro utrustade med två oljetryckbromsbackar. För att genast kunna märka huruvida däck och slangar ha förskjutit sig på följn ha röda streck utsatts.

Landningsstället består av det i fjäderbensramen omkring sin längdaxel vridbara fjäderbenet med led- och svängarm, under vilket axelknutstycket med hjulaxel sitter. Fjäderbensets inåt fjädrande kolvdél är genom en skyddsstrumpa skyddad mot smuts. Vid fjäderbensramens övre ändar äro ramanslutningshuvudena insatta och åtdragna med en kronmutter. I fjäderbenet absorberas och "förintas" landningsstöterna genom ringfjädrar.

Ringfjädrarna äro anordnade så att yttre- och innersringarna med sina kilformiga beröringsytor äro stödda på varandra och glida in i varandra vid belastning i axial riktning, varvid de yttre ringarna genom kilverkan tänjas ut och de inre ringarna elastiskt pressas samman. Härigenom elimineras ungefär tre fjärdedelar av de upptagna stötkrafterna. Vid avlastningen gå de uttänjda yttre ringarna och de samman-

pressade inre ringarna tillbaka i sitt utgångsläge. Återfjädringen upptages likaså genom fjädrande ringar. Infjädringen uppgår vid normal flygvikt till ungefär 180 mm. Uppfällandet av landningsstället försiggår genom en oljetryckmekanism. Manövreringen sker från förarens apparatbräda. Oljetryckanläggningen sätter en uppfällningsstötta i verksamhet, vilken kommer "Knickstrebe" att vika, och faller upp fjäderbenet med ramen bakåt in i den undre delen av motorgondolen, varvid samtidigt fjäderbensaxeln svänges 90° tillsammans med hjulet och på så sätt kommer att ligga tätt intill vingens undersida. Öppningarna tillslutas genom vardera fyra täckplåtar, närmare bestämt genom tryckoljestötar och de mindre genom stötstänger.

Hjulsporrén är svängbar 360° och består av sporrhjul, gaffel med fjäderbensarm fjäderben, "Knickstrebe" och indragningsstötta. En regleringsanordning ställer automatiskt in sporrhjulet i flygriktningen, då detta avlastas. Det i flygriktningen fastlåsta sporrhjulet kan från förarplatsen frigöras genom tryckolja och med handkraft vid själva sporrhjulsapparaten. Indragningen av sporrhjulet sker medelst tryckolja gemensamt med landningsstället.

Genom indragningsstöttan svänges vid indragningen den vid spantet lagrade "Knickstrebe" uppåt, varvid hjulsporrén drages in över fjäderbenet och fjäderbensarmen. Täckplåtarna slutas mekaniskt med stötstänger, som äro lagrade vid "Knickstrebe".

Till bogsering av planet äro bogserögölor anbringade på landningsstället och sporrén.

—wowa—

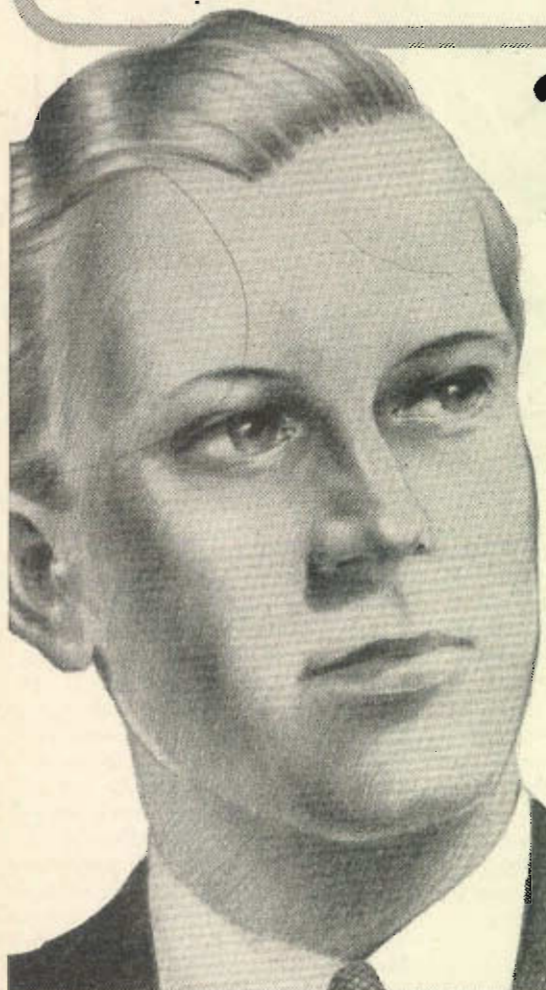
"Slagflygare"

Slagflygare användes första gången officiellt i Polen och under kriget i väster sommarens 1940. Vad är detta för plan? Hur användas de? Den typ som mest lätt tala om sig är *Henschel 123*. Detta plan var ursprungligen avsett för störtbombning. Numera har det emellertid fått helt andra uppgifter. Man har gång efter annan på senaste tiden sett ordet slagflygare (*Schlachtflieger*) i tyska krigsrapporter. Detta ord nämnes då ständigt i samband med Luftwaffes samverkan med markstridskrafterna på det södra avsnittet i Ryssland. Liksom i Frankrike och Polen sättas de i stor utsträckning in mot marscherande kolonner och försörjningsvägar. Dock har det i Ryssland fått ännu vidsträcktare användning än i Frankrike och Polen. Däröfver vittnar deras betydelsefulla insats i slaget vid Sevastopol, där de på lägsta höjd med ksp och bomber bekämpade skyttegravsställningar och kasnäten. Dessutom ha slagflygarna varit och äro fortfarande pionjärernas bästa medhjälpare vid brosläggning, bildandet av brohuvuden i de främsta frontlinjerna samt vid bekämpandet av inneslutna motståndshärdar. Enligt tyska specialrapporter ha dessa plan även deltagit i striderna vid Donbågen. Denna avdelning inom Luftwaffe står under befäl av generalöversten friherre von Richt-hofen.

W. L.—m.

TIDEN ROPAR EFTER DUKTIGT FOLK-

BÖRJA NU!



Tiden ropar efter duktiga män och kvinnor, folk med andlig spänst, grundlig skolning och praktisk duglighet, män och kvinnor, som kan arbeta och ta initiativ.

Ni har energi och framåtanda, men Ni känner vissa luckor i Er utbildning. Ni skall läsa hos Hermods. Börja nu! Tiden är dyrbar. Hösten och vintern bjuder Er några oersättliga studiemånader.

Hermods har hjälpt tiotusentals män och kvinnor till mera betalt arbete och bättre trivsel. På arbetsplatser över hela vårt land vet man sedan 40 år, vad den hermodstränade är värd. Studier hos Hermods på Er lediga tid avsätter sina frukter i den dagliga gärningen. På kunskaper och duglighet bygger Ni Er framtid.

Skriv i dag till Hermods! Det brevet kan bli vändpunkten i Ert liv. Hermods har en hel stab av var på sitt område sakkunniga rådgivare, som gratis står till Er tjänst. De är beredda att diskutera just Edra utbildningsproblem. Ju förr Ni börjar, desto snabbare når Ni resultat. Börja nu!

HERMODS

skolan för energiskt folk

HERMODS - SLOTTSG. 32 B MALMÖ

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

Handel och Kontor:

Kurser för köpmän, detaljister, hantverkare, försäljare, bokförares, stenografer, korrespondenter, reklammän, fastighetsförvaltare, egendomsmäklare, polismän, kommunalmän m. fl.
Amerik bokföring
Dubbel bokföring (grundkurs)
Bokföring f. detaljaffärer
Hantverksbokföring
Handelsräkning
Skattelagar och självdeklaration
Affärsjuridik
I. Köp och avtal
II. Lån och borgen
Svensk handelskorrespondens med handelslära

Tysk, Engelsk, Fransk, Spansk handelskorrresp.
Stenografi, Svensk, Tysk, Engelsk
Maskinskrivning
Försäljningskonst
Reklamteknik
Förenings- och mötes teknik

Tekniska ämnen för anställda inom industri, hantverk:
Kurser för egna företagare, verk-mästare, förmän, maskinsjufförare samt ritare och konstruktörer inom den mekaniska industrin
Kurser för bygg-mästare, förmän samt ritare och konstruktörer inom den byggnads-tekn. branschen

Kurser för arbetsledare på snickerifabrik
Kurser för verk-mästare och försäljare inom den gjuteritekniska branschen
Kurs f. vägnästare
Kurser för ängarskinnister
Kurser för egna företagare, verk-mästare, entreprenörer och maskinister inom den elektr. industrin
Tekniska gymnasie-kurser
Arbetsstudier
Matematik för tekn.
Elektr. helysnät
Radioteknik
Förbrännings-motorer
Gengasdrift

Elektr. svetsning
Centraluppvärming
Sanitetsteknik
Hygiensteknikens användning
Grafostatik
Hälfästetslära
Källor för konstruktörer
Gjutflygplanshygge
Segelflygning
Meteorologi
Språkkurser:
Rättskrivning
Svensk grammatik
Uppsatsskrivning
Namn
Bostad
Postadr. Föygilt. 179 Sept. 42.

Tyska, Engelska, Franska, Ryska, Finska, Spaniska, Latin, Esperanto
Realskola och Gymnasium
Kurser för inträde vid olika fackskolor
Musikteori
Lantbrukskurser:
Jordbrakslära
Husdjurslära
Lantbrukshöskola
Kurs för traktorskötare
Lantbruksskogens Lantbruksbyggnader

Trädgårdsskötsel
Trädgårdsodling under glas
Trädgårdshöskola
Mejerilära
Mejeribokföring
Teckningskurser,
Målningskurser:
Fribands-teckning
Landskapsteckning
Figurteckning
Piantteckning
Öljemålning
Akvarellmålning
Teckning med plakatutställning
Fotografi

LUFTBEVAKNING

Stridsplan hos de allierade

Douglas Boston III är den engelska beteckningen på det amerikanska attackbombplanet Douglas DB-7B, som är en vidareutveckling av DB-7A — i England använt som nattstridsplan under beteckningen Havoc II. Både 7A och 7B skilja sig från grundtypen genom att de ha Wright 14-cyl. dubbelkransiga Cyclone, luftkyld stjärnmotor på 1.275 hk, hängande arrangemang. Jämfört med sin föregångare har Boston III längre nos, vilket tillåter bl. a. ökad beväpning. Fenan och sidorodret har förstörats på grund av effektökningen. Motorkåporna ha sträckts ut längre bakom vingarnas bakkant. Den ökade sidstyrtan förorsakar att Boston III och Havoc II på sin fena har brantare lutning av framkanten samt något bredare topp. Märklig är stabilisatorn-höjdrodrets V-form, som är större än på vingen. Det trehjuliga landningsstället är typiskt för "DB-7-familjen". Övriga detaljer framgå av den nedersta skissen.

Prestanda hos Boston III äro hemliga, men det uppges att maxhastigheten skall ligga över 550 km/tim på 4.000 m höjd samt att teoretiskt längsta flygsträcka är 1.920 km. Bestyckningen utgöres av fyra fasta ksp i nosen (två på varje sida), två rörliga ksp i baksits samt en ksp som skjuter från "falls kärmsluckan". Enligt amerikanska uppgifter uppgår bomblasten till max. 900 kg. Helmetallkonstruktion med försänkta nitlar. De viktigaste måtten: spv 18,4 m, längd 14,9 m, höjd 5 m.

Avro Manchester är en av de nyare engelska tungbombarna, konstruerad ungefär



Överst det amerikanska attackbombplanet Douglas Boston III och därunder engelska tungbombaren Avro Lancaster.

samtidigt som Halifax och Stirling. Typen tillverkas i olika sektioner för att underlätta produktion, transport och montering. Hela planet är klätt med plåtar av aluminiumlegering med försänkta nitlar. Landningsstället indragbart på hydraulisk väg. Huvudvingen tvåbalkig. Bränslet förvaras i två självtätande behållare i vingarna. Motorerna äro hängande. Stjärtpartiet, som sitter en bit fram på kroppen, har dubbelfenor, vilket ger akterskytten i "gumpen" god sikt.

Att lägga märke till på Manchester är bl. a. vingens pilform, dess, obetydliga V-form, de hängande vätskekylda motorerna

—Rolls-Royce Vulture på 1.845 hk på 1.700 m höjd och 1.710 hk på 5.000 m (kompressor) — stjärtpartiets belägenhet långt fram, det icke infällbara sporrhjulet m. m. Med lite fantasi kan man också påstå att vingen vid hastigt påseende har vissa likheter med He 111. Men detta är också endast upp- och underifrån.

Viktigaste data: spv 27 m, längd 7 m, höjd 6 m. Tre ksporn med tillsammans 8 ksp (Browning). Besättning 6—7 man: 2 piloter, bombfällare och 3 kspsskyttar. Bombblast över 5 ton.

En intressant detalj hos Avro Manchester är en anordning på vingens framkant för att kapa spärrballongkablar som komma i vägen.

Avro Lancaster är en fyrmotorig utvecklingsform av den tvåmotoriga Manchester. Lancaster deltog i den stora dagraid mot Augsburg i april och torde anses vara en av de bättre engelska bombarna. Motorerna, som sitta hängande, äro Rolls-Royce Merlin, och propellrarna äro trebladiga constant-speed av De Havillands tillverkning. Planet befinner sig under storproduktion såväl i England som Canada. Viktigaste data: spv 30,6 m, längd 21 m, höjd 6 m. Maxhastigheten uppges till 480 km/tim.

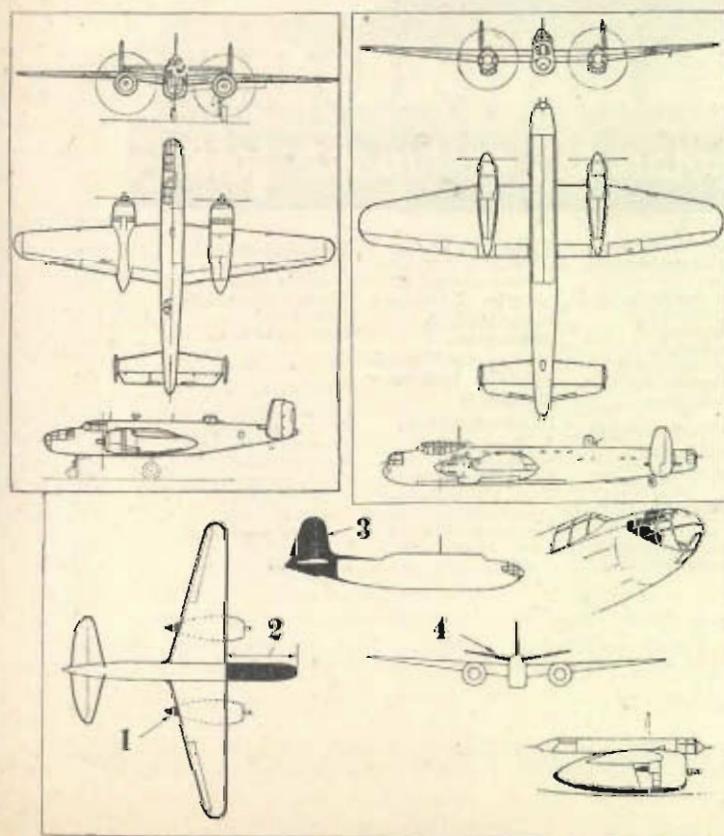
Luftbevakare må observera de äggformade fenorna på Lancaster och Manchester.

North American Mitchell B. 25 C är en konventionell amerikansk medeltung attackbombare. Landningsstället är trehjuligt, och fenorna äro dubbla samt av i huvudsak fyrkantig form. Fenorna äro här på stabilisatorn ändskivor liksom på de två nämnda Avro-typerna. Huvudvingen har 1 1/2 grads negativ V-form från motorgondolerna och utåt. Bränslebehållarna ligga i vingmittstycket, och därunder finnes bombmagasinet. Den akre kspsskytten har ett Bendix' maskindrivet ksporn med två 12 mm ksp, och till skydd för anfall underifrån av jakt finns ännu ett maskindrivet ksporn i botten av kroppen.

Mellan de olika platserna finnas förbindelsegångar, något som det inte brukar läggas ned särdeles mycket arbete på hos en del andra amerikanska flygplantyper. En smal passage förenar kabinen med akterskyttens plats. Naturligtvis finnes även den vanliga telefonförbindelsen mellan de olika besättningsmedlemmarna.

Motorerna äro två dubbelkransiga Wright Cyclone GR-2600-5AB luftkylda stjärnmotorer på vardera 1.700 hk med Holley-förgasare.

De viktigaste data äro: spännvidd 20,6 m, längd 16,5 m, höjd 4,8 m.



Överst t. v. amerikanska attackbombplanet North American Mitchell B. 25C och till höger engelska tung bombplanet Avro Manchester. Nederst skisser på detaljer hos Douglas Boston III: 1) bakåt förlängd motorgondel, 2) lång nos, 3) förstörad fenasidorodretyta och 4) kraftig V-form hos stabilisator-höjdroder.

Det verkar som om utvecklingen skulle gå mot trehjuliga landningsställ, att döma av de två amerikanska typerna med sådant ställ — USA håller sig ja alltid väl framme ifråga om nymodigheter och har då och då visat vägen även inom flygtekniken. Emellertid bör man inte generalisera och göra ett framtidsperspektiv av något som kanske är en modenyck. Att det här är två attackbombplan som ha trehjulstätt kan också betyda att detta ställ är fördelaktigt endast för denna kategori av stridsplan.



STÖRTBOMBFLYGPLANET
DORNIER
DO 217

VI PRESENTERA:



Bengt Wassgren,
flygingenjör, lopp- och segelflygare.

Sätt en smälänning på en klippa i havet och han klarar sig, hette det förr. Numera ser man honom kanske inte så ofta på klippan i havet, men sällsynt är det inte att hitta honom vid spakarna i ett flygplan, och han klarar sig även där. En av våra bästa svenska segelflygare är smälänningen, flygingenjören av andra graden Bengt Wassgren, som nu senast tillsammans med Björn Andersson flög för Stockholms Segelflygklubb och gav dess första lag en överlägsen poängseger i vår första svenska segelflygtävling.

Ingenjör Wassgren föddes 1908 i Locknevi strax utanför Västervik, och redan som liten pojke — alltså innan det var modernt — började han syssla med modellflyg, paraplyhopp etc., varför man på ett tidigt stadium såg vart det hela lutade. Sedan bar det av till Chalmers, där han på allvar fick flygpippi. Han var nämligen en av de drivande krafterna i högskolans segelflygklubb och delvis ansvarig för tillkomsten av klubbens första plan "Pippi". Han var också med det unga svenska segelflygargäng som drog över Kölen för att prova segelflygmöjligheterna i de norska fjällen.

Privatflygarcertifikatet lät inte heller vänta på sig, och en "Flygande loppa" både byggde och flög han under sin tid vid CVM i Malmslätt. Så blev det militär flygutbildning för den unge flygingenjören, som sedan bl. a. erhölet det ansvarsfulla uppdraget att på ort och ställe i Amerika övervaka byggnaderna av de bekanta jaktplan, varav huvudparten använts för annat ändamål än vårt försvär.

Den gamla kärleken till segelflyget har dock inga "eroläk" i världen kunnat utplåna, och ledigheten använder Wassgren helst av allt till segelflygträning på Älleberg eller var det nu kan bli. Under USA-resan försummade han naturligtvis inte att ta en titt på Amerikas Älleberg — Elmira — där han också passade på att göra en flott och instruktiv färgfilmsupptagning.

Bengt Wassgren hör inte till dem som gärna orda om egna bedrifter. Vad stort sker, det sker tyst, men hans resultat hittills äro värtaliga nog.

Ready.

Fredagsförmiddagen såg ganska lofvande ut. Det var tämligen lågt i tak på morgonen, men sedan stego de tidigt bildade molnen sakta, så att molnbasen vid halvelvatiden låg på 700—800 m höjd. Vi gjorde en del startförsök med vinsch och sökte termikanslutning, men resultaten voro inte särdeles glänsande. Själv fick jag efter 10—12 min ca 450 m höjdvinst med Olympian, men termiken var mycket svag, jag tappade den och var efter en kvart tvungen att landa nedanför västhanget. Detta var min första termikflygning med Olympia. För mig, som var mest van vid Baby, verkade den kollossalt lättflugan i termiksvängar, låg snällt och lydigt kvar och höll hastigheten utan att någon större passning erfordrades. Det var en kort men givande förträning till sträckflygningen.

Flera andra gjorde en del småflygningar, men det verkade inte som om det skulle bli tillräckliga uppvindar denna dag. När klockan närmade sig halv två var det därför inte någon större konkurrens om vem som skulle bli uppbogserad. Flera ämnade vänta till senare. Men jag gjorde mig i alla fall flygklar, fick i förbigående tag på ett kartblad — om det skulle behövas, vilket man aldrig visste — och blev av vännen Smedinger uppbogserad till 500 m höjd. Losskopplingen skedde några km SV Älleberg. Upptäckte att planet låg i svag termik, och gjorde några slag. Märkte till min glädje att jag inte bara bibehöll höjden utan även steg. Stighastighetsmätaren, segelflygarens bästa vän, visade stadigt mellan 1 och 1 ½ m stigning. Blåsan verkade ganska trång, så det gällde att kurva på allt vad tygen höll.

Rätt som det var hade jag kommit i utkanten på blåsan och fick fall i halva svängen. Enda sättet att komma in i mitten igen var tydligen att kasta om rotationsriktningen vid lämpligt tillfälle. Detta gjorde jag strax därpå, när visaren just skulle börja röra sig uppåt efter en utsvävning i utkanten av blåsan. Experimentet lyckades över förväntan. När jag slängde över till högersvängar, som för mig kändes lite bakvänt, blev det åter konstant stighastighet, vilket visade att jag hamnat rätt och att min tippning av instrumentets eftersläpning samt mitt läge i blåsan stämde, varför ansättningen av åttan gav önskat resultat. Snart tog emellertid blåsan slut, och jag uppsökte ett närliggande moln, som visade sig vara riktigt bra. Trols att höjdförlusten vid övergången till molnet var ett par hundra meter hade jag snart återtagit detta och steg med drygt två sekundmeter.

När detta uppvindsområde började mattas av hoppade jag till ännu ett moln, varvid Älleberg, som man helst vill ha inom räckhåll, passerade under mig.

Höjden ökade mer och mer, och jag konstaterade belåtet att den låg på 1.400—1.500 m. Detta var mer än tillräckligt för att ge sig iväg på sträcka. Någon riktig

Den längs sträckflygning

Red. påpekade på samma plats i förra den svenska segelflygningen att det visst termiken komma! Flera goda i detta skrivs ing. Nils Hulténs flygning 1942 från Älleberg till Katrineholm, er här själv sin strålande distansflygning,



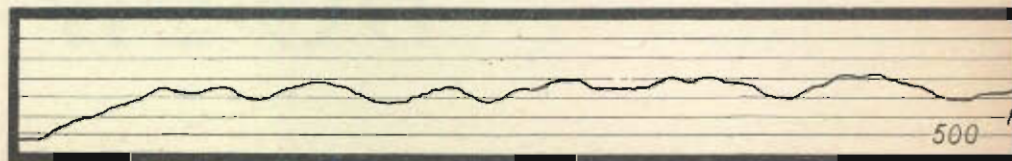
Ing. Hultén i avvaktan på lämpliga moln för start. — Olympian startar, och härliga molnhissar hägra på himlen!

molngata tyckes inte finnas förstas, men molnen sågo pålitliga ut trots att de voro något spridda.

Man njöt i fulla drag när man, efter att ha bestämt sig för ett ganska avlägset moln, fick trycka upp hastigheten från 55 till 75 km/tim utan att sjunkhastigheten tilltog särdeles oroväckande. Det susade behagligt kring kabinen. Vid en titt ner på marken förvånades jag över hur långt bort "berget" redan låg.

— Tusan vad hon luffar på, hörde jag en röst säga — min egen ...

Det här var något annat än Baby. Just nu närmade jag mig molnet men tyvärr inte från dess bästa sida. Sjunkningen ökades avskräckande. Det var frestande att ge upp medan höjden räckte, och jag tittade faktiskt efter ett annat moln. Men om det fanns nerrindar så borde det även finnas motsatsen, och efter en stunds dyster väntan nappade det. Genast började



I svenska gen hittills!

att vi ännu inte hunnit så långt med
t särskilt att berätta. Men nu börjar
na uppnått i sommar, och bäst är när
olympian SE-SAK fredagen den 31 juli
av 183 km. Rekordflygaren skildrar
der en ny epok i svenskt segelflyg.



Rekordsträckflygaren ing. Nils Hultén,
medlem i Linköpings Segelflygklubb. —
Nederst barogrammet från flygningen samt
en provisorisk kartskiss över färden.

jag kurva. Planet blev ganska oroligt,
stegrade sig och krängde. Variometerens
visare gjorde små hopp... 2, 2 ½, 3...
ja, till och med 3 ½ sekundmeter. Det här
var saker det, fast blåsan kändes tämligen
trång. Men det var bara att kurva på.
Ögonen lämnade ej instrumenten, och höj-
den bara ökade, 1.500-metersstrecket var
snart passerat.

Men så började det sacka av med stig-
ningen. Planet var nu 1.000 m över ur-
kopplingshöjden, men då barograf och
höjdmätare sällan stämma överens tragg-
lade jag mig upp till 1.700, där det var
alldeles slut med upp vinden. Mina för-
hoppningar att få åka in i molnet och fly-
ga blint grusades. Måste gå till ett nytt
moln med förlust av dyrbar höjd.

Nu var det hög tid att titta på kartan.
Tyvärr var det inte det kartblad som jag
föret haft och var van vid. Den nya ska-

lan kände jag mig inte hemma med. För-
gäves sökte jag efter Moholm, som var må-
let för femmilflygningen. Näja, tänkte
jag, det kanske syns om jag kommer lite
längre norrut. På vänster sida låg i alla
fall Skövde, och till höger såg jag Hjo vid
Vätterns strand. Då jag visste att sist-
nämnda stad låg närmare Alleberg än 5
mil tyckte jag det var så gott att fort-
sätta en bit till.

Nu blev det inte tid till kartläsning på
ett bra tag, för jag hade fått anslutning
igen. Åter började cirkeldansen. Efter en
stund gick jag till ett annat moln, kom fram
till detta just som det höll på att upplö-
sas. Slängde om kursen till ett bredvid-
liggande moln, som visade sig vara bättre.
Där låg jag sedan och återtog höjdför-
lusten.

Nästa gång jag tittade ut märkte jag
till min förvåning att planet var långt
inne över Tivedens vilda skogar och blev
ganska betänksam. Skulle jag vända till-
baka mot vinden med risk för att ej kom-
ma ut till slätmark om upp vinden skulle
svika mig? Men det är ju alltid svårare
att angripa molnen från läsidan med dess
nervindar, varför jag tvekade inför detta
och beslöt mig för att fortsätta. Färden
gick vidare på varierande höjder mellan
1.000 och 1.500 m. Nu mognade så små-
ningom föresatsen att söka nå målet för
sista tävlingsdagens sträckflygning — vil-
ken jag aldrig fick tillfälle att starta på
— Örebro. Hade kommit i jämnhöjd med
Askersund.

Över ett slätlandskap började planet
sjunka. Vilt sökte jag efter termik —
utan att finna någon. Hela tiden höll jag
mig över ett av fälten. Höjden var nu
under 500 m, och jag inriktade mig på en
ofrånkomlig landning. Höjdmätaren sjönk
fortfarande — 400, 300 och 250 m, men så
var det stopp.

— Vad, spökar det? undrade jag och
trodde knappt mina ögon. Variometeren
stod på noll och började sakta röra sig upp-
åt. Förvånat tittade jag upp utan att se
något moln. Ja, det var bara att sätta i
gång och kurva igen.

Efter att ha nått tillräcklig höjd igen
vågade jag så småningom titta ut och fann
då att Örebro låg mycket långt bort åt
vänster samt att himlen var alldeles moln-
fri åt det hållet. Dessutom visade det sig
att vinden kantrat mera över på väst, var-
för jag beslöt uppsöka någon stad med
flygfält mera öster ut. Därav blev emel-
lertid intet. När jag på avstånd såg ett
större samhälle, som jag gissade var Halls-
berg, började det bli kav lugnt i luften.
Klockan var strax sex (18.00), varför jag
tog stadig kurs på samhället i hopp att
få aftontermik över detta. Kom in på
400 m höjd. Nu var det i alla fall oåter-
kalleligen slut på termiken. Endast att
inrikta sig på landning. Utanför stan
fanns det visserligen fält, men de sågo
otrevliga ut med en massa kraftledning-
ar, så jag valde ett närmare beläget.

Landningen borde jag helst inte vilja ta-
la om. Trots en noggrant upplagd bas-
(Forts. på sid. 26.)



VI PRESENTERA:



Sven Hjelmerus,
teknisk modellflygare, trefaldig seger-
herre i årets SM.

Trefaldige triumfatorn från årets
svenska mästerskap i modellflyg,
den lugne och sympatiske Sven
Hjelmerus från Linköping, har under
senaste åren dokumenterat sig som Sve-
riges förmodligen mest gedigne täv-
lingsflygare. Hans senaste segrar höra
inte till ett slumpens schackdrag, ty det
ligger långt och tålmodigt träningsar-
bete bakom. Detta gäller emellertid in-
te endast Hjelmerus' synnerligen väl-
byggda och välflygande modellplan —
det gäller också honom personligen. Han
har nämligen lyckats "trimma" sig själv
lika väl som sina modeller och har där-
igenom blivit ett mönster för all svensk
modellflygande ungdom. Hos honom
finns inte några stora later...

Hjelmerus' intresse för modellflyg och
flyg överhuvudtaget sträcker sig långt
tillbaka i tiden. Till slut har modellfly-
get blivit nästan ett familjedrag och
Sven och hans broder, den på senaste
tiden framgångsrike Rune, ha inom
Linköpingseskadern gjort sig allmänt
omtyckta och aktade.

Sven Hjelmerus' tekniska kunskaper
visas inte endast genom hans väl ge-
nomtänkta vinskonstruktioner, fällba-
ra propellrar, infällbara landningsställ
och många andra små finesser utan
kanske främst genom hans ovanligt
högt uppdrivna trimningsteknik.

På senaste tiden har han krönt sin
bana som byggare med ännu ett verk,
dock inte hörande till samma klass som
hans modellplan. Denna gång gäller
det inget mindre än ett riktigt glidplan,
både konstruerat och byggt av honom
själv.

Mest känd är Sven Hjelmerus kanske
som en vinschtechnikens ypperste mäs-
tare. Ingen behärskar såsom han denna
svåra konst, och det är en verklig njut-
ning att se Sven vinscha upp en segel-
modell.

Svens senaste triumf — att lägga be-
slag på SM-titlarna i tre klasser av tre
möjliga — har klart utpekat honom som
svenskt modellflygs främste, och hans
genomtrevliga uppträdande har gjort
honom till en av våra mest omtyckta
och beundrade modellflygare.

Uffe.

FRÅN PROJEKT TILL SERIE - hur en flygplantyp kommer till. IV.

- Av civilingenjör B. Björkman -

Å andra sidan torde det tyska systemet — vilket som nämnts karakteriseras av ostörd produktion i stora serier av en och samma standardiserade flygplantyp — vara en huvudorsak till att det tyska flygvapnet synes hava mindre svårigheter att få fram flygplan än motståndarna. Vissa tecken tyda på att det ryska flygvapnet tillämpat samma produktionsprinciper som det tyska. Vid detta laget förefaller det också klart att den ryska flygindustrin åtminstone ifråga om leveransförmåga varit betydligt bättre, än vad den västerländska opinionen hållit före.

Ändringsproblemet.

Inkörningsperioden för en typ är planeringens eldprov. Då upptäckas nämligen alla de små fel, som trots en kraftigt dimensionerad ritningsgranskning alltid komma med i tillverkningsunderlagen. Originalritningarna för ett stukaplan, som är ett ganska litet flygplan, äro till antalet omkring 5.000 och skulle bilda ett en meter brett, sjuhundra meter långt band, om de lades tillsammans. Stycklistorna, som vi hava separat i samlingspärmar, utgöra cirka en och en halv hyllmeter, största delen i A-3-format. Det är klart att *alla* mått och siffror inte *kunna* vara riktiga, vi äro ju alla människor. En hel del av dessa fel komma fram, när provflygplanen byggas, men dels äro dessa plan handgjorda i mycket större utsträckning än serieplanen, varför många små passningsarbeten utföras på dessa plan, utan att arbetaren ens tänker på att ett ritningsfel föreligger, dels äro ändringarna i regel så talrika, att ritningssatsen för serieplanen till stor del är

en annan än den, som gällde provflygplanen.

Härtill kommer att beställaren nu, när produktionen redan är förberedd eller rentav i gång, kanske upptäcker att ytterligare en hel del saker i provflygplanen skulle kunna göras *ändå* bättre. Dessutom hava givetvis ytterligare militära erfarenheter gjorts, och helt naturligt önskar man få dessa införda på den nya typen. De allra flesta av dessa ändringar äro väl motiverade, och nu måste man kompromissa sig fram, så att nya smider hinna fram till dess en viss delserie går igenom verkstaden, andra detaljer bliva klara till nästa delserie och så vidare. Oftast blir det fråga om ett direkt val mellan att genomföra ändringen — och därmed också taga en leveransförsening — eller att låta bli ändringen ifråga.

Ändringarna utgöra tillsammans en veritabel skärseld för planeringen, som givetvis får bära hundhuvudet för de opärligade förseningar, som ofta inte kunna undvikas. Det skadar inte att påpeka att flygplanen äro så komplicerat byggda och allting så hopträngt, att ändring på en sak vanligen drar med sig ändring på ett visst antal andra saker, så att totalsumman ändringar ytterligare springer i höjden. Att man sammanlagt har så där femtusen ändringar i ritningssatsen kan förekomma på detta stadium. Då får man inte heller glömma att varje ändring medför indragning av samtliga kopior och utsändning av nya kopior på både ritningar och stycklistor.

Samtidigt kontrollerar inköpsplaneringen om ändringarna medföra nya dispositioner

för deras del. Det kan till exempel tänkas, att man efter en ändring behöver några kilometer lättmetallprofil av en icke lagerförd form eller ett helt nykonstruerat smide, som det inte finns verktyg till. Med leveranstider på ett halvt till ett år för dylika varor får man dock försöka undvika sådana kalamiteter.

Inköpsplaneringen företer under ändringskampanjen bilden av en häxkittel, där ingenjörerna sitta med telefonhjälmerna ständigt fastklämda på huvudet och utveckla en fantastisk värtalighet för att med lock och pock, diplomati och fräckhet förmå de jäktade underleverantörerna till nya kraftanstängningar.

Slutord.

Den svenska flygindustriens produktionsförmåga, golvyta och arbetarantal höra till de militära hemligheterna. 1938, då Aeroplanbolaget startade sin egentliga verksamhet, fanns ungefär 70 man disponibla, som hade någorlunda erfarenhet av flygplantillverkning. Den nuvarande omfattningen kan antyas med den siffran att den sammanlagda tjänstemannastaben i Linköping och Trollhättan överstiger 1.000 personer.

Vad ett flygplan kostar kan inte sägas bestämt utan att man klargör förutsättningarna, det vill säga hur stor serien är, hur pass stort och pass komplicerat flygplanet är och vad det har för utrustning. Men jag kan nämna att ett störtbombplan av den modell, svenska flygvapnet använder, kostar i runt tal 300.000 kronor. Ett sådant plan är då fullt krigsutrustat enligt moderna principer. Ett större skolflygplan — kanske rättare övningsflygplan — betingar c:a 150.000 kronor.

Långt ifrån alla flygindustriens problem hava här berörts, och dem jag talat om hava många sidor, som inte kommit fram här. Men ett vill jag försäkra. Den svenska flygindustrin gör allt vad svenska ingenjörer och arbetare kan för att giva vårt flygvapen goda maskiner, och vi arbeta vidare i förvisningen att övning giver färdighet. Och det är vårt fasta hopp att en vacker dag, då freden kommit och slöjan kring de militära hemligheterna lyftes, svenska flygplan skola kunna få samma goda omdöme som så många andra berömda svenska industriprodukter, avsedda för både krig och fred.

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 • TIDRÄKNARE
• TIDUTVISARE •



Endast hos S. U. F. och Stjärnmakare.

DIXI den svenska additionsmaskinen

MASKINAFFÄREN CARL LAMM A/B

Huvudkontor i Stockholm: Kungsgatan 29. Telefon 23 26 40

Filialkontor i Göteborg, Malmö, Norrköping, Hålsingborg, Borås, Gävle, Karlstad, Jönköping, Sundsvall, Luleå och Kalmar.

Svenska Aeroplan AB startar mekanisk yrkesskola

Svenska Aeroplan AB kommer inom de närmaste veckorna att starta en mekanisk yrkesskola för utbildning av verktygs- och maskinarbetare. Man räknar även med att på lång sikt kunna rekrytera förmanskåren bland de bättre eleverna. Undervisningen blir fyraårig och de inträdesökande underkastas såväl teoretiska som psykotekniska prov enligt "Mimesota-metoden". Förstärkare blir civilingenjör Anders Wklengren.

Vår generation håller på att få upp ögonen för flygets betydelse. Därför är det inte ägnat att förvåna att flygreklamen också blivit så pass omhuldad. En reklam t. ex. med "flygbokstäver" vid större folkfester, sportevenemang m. m. är ofta mycket effektiv och lönande. Det tål att tänka på för de civila flygbolagen att efter krigets slut ha gjort en vetenskap av flygreklamen — så att det bara är att utbyta de bogserade målkorvarna mot "flygbokstäver" etc.

Sådana reklamflygningar bli givetvis säsongbetonade, särskilt i vårt land med dess korta sommar, men med god vilja kunna även vintrarna delvis utnyttjas, då vi ha en del vintertävlingar av olika slag som samla stor publik.

Flygbokstäver ha kommit till stor användning i USA och blivit mycket omtyckta av såväl publik och firmor som flygare. Det är emellertid mycket att tänka på för den som utför flygningarna. Bokstäverna kunna endast läsas från ett håll, varför reklamflygningarna göras så att säga vid sidan av människomassorna.

En tränad förare kan släppa loss bokstäverna från sitt plan, landa och montera nya bokstäver på mindre än tio minuter, sägs det.

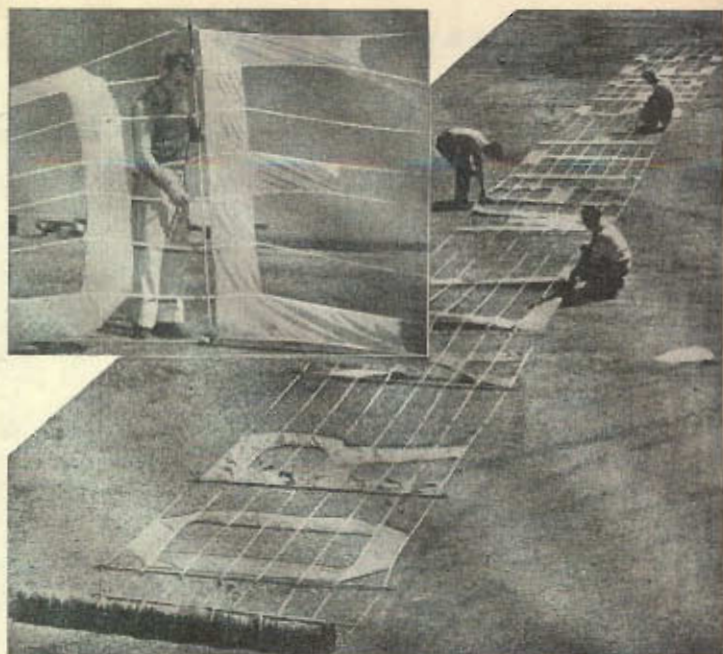
Härmed är det inte sagt att "bokstavs-flygningen" är ett lätt arbete. Förare som äro vana vid målbogseringar ha väl erfart hur det känns att flyga ett stjärtungt plan med hårt arbetande motor. Både flygplan och motorer bli mycket ansträngda och fordra synnerligen noggrann tillsyn och skötsel.

I USA måste s. k. luftbokstavsflygare ha särskilt tillstånd från luftfartsmyndigheten, och samma blir säkert förhållandet här i Sverige vid kommande fredstid. I Amerika finnas bestämmelser på att högst 32 bokstäver få släpas efter planet, vilket måste anses tillräckligt med hänsyn till påfrestningarna på planet. Annonsererna äro vidare skyddade av en försäkring mot tredje man, till vilken premierna betalas av vederbörande flygare.

Vid starten av en reklamflygning utplaceras bokstäverna i 45 graders vinkel framför flygplanet. De bokstäver som för det mesta komma till användning äro av rött bomullstyg. Varje bokstav är fastsatt på snören som utgå från en bambustång (se

Reklam i luften

*Konstruktionen av
luftbokstäverna
framgår av
artikeln.*



bilderna). I snörändarna finnas hakar. När man skall bilda ord hakas således bokstäverna samman. Sedda från marken äro snören och bambustavar osynliga, varför reklamen på ett effektivt sätt avtecknar sig mot himlen.

Bokstäverna bogseras efter planet med en 500—1.000 m lång wire. Flygplanet måste efter starten omedelbart läggas i brant stigning så att bokstäverna lyftas från marken i tur och ordning. Farten måste hållas så låg som möjligt. Själva reklamflygningen utföres på så låg höjd bestämmelserna tillåta för att publiken tydligt skall kunna läsa annonsen.

Före landningen kopplas wiren loss från flygplanet. Bokstävernas fall dämpas genom en vindstrutsliknande kon, vilken verkar som fallskärm, ungefär 1 m lång och 45 cm diameter. Denna kon är fastsatt vid den sista bokstaven och minskar under flygningen svängningstendenserna hos bokstäverna.

Skarpa svängar samt ökning och minskning av hastigheten äro av ondo på grund av de spänningar som därvid uppstå. Det är därför nödvändigt att flygaren utför svängarna försiktigt och är "känslig" med gasreglaget.

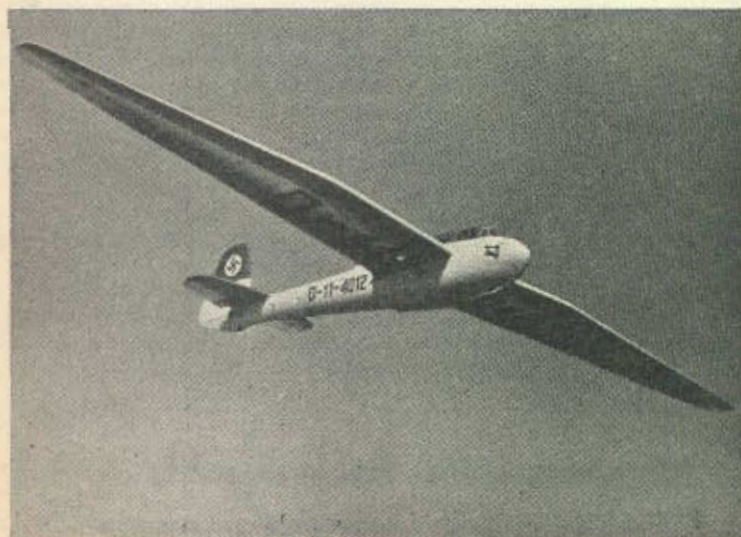
Bokstavsflygningarna kunna bli ganska lönande, men det är en vidlyftig historia att komma igång. Det fordras ett visst startkapital och tillräckligt med säkra annonsörer för att det skall vara värt att ge sig på saken. Vid annonsupptagningen bör flygaren själv uppsöka de firmor som komma ifråga, ty han kan bättre än en vanlig annonsackvisitör svara på frågor som röra den tekniska utformningen av flygningen samt har dessutom ett mera levande intresse för arbetet.

Ett flygplan som skall användas för reklamflygningar av detta slag måste ovillkorligen ha en motor på minst 200 hästar, och flygkroppen skall vara av robust konstruktion.

Då bokstäverna ej användas rullas de runt sina stänger och hängas exempelvis upp på en vägg eller läggs på en hylla. Bokstäverna kräva sin speciella tillsyn, och hakar och linor böra ses över med jämna mellanrum.

Det är inte varje flygare förunnat att kunna bli reklamflygare, då det fordras särskilt god bedömningsförmåga — fränst i starten och vid utlösningen av bokstäverna efter fullgjort uppdrag.

B. K.



DFS KRANICH

2-sitsigt, högvärdigt segelflygplan

Användes vid KSAK:s högskola för segelflyg på Älleberg.

Seriebygges i Sverige av

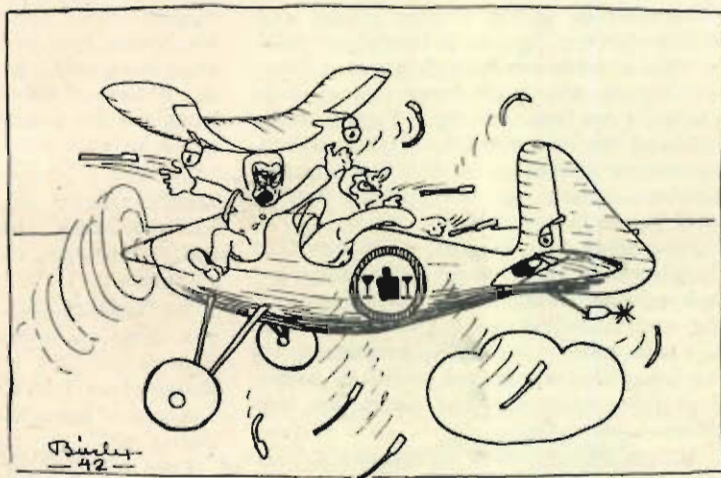
A/B FLYGPLAN Norrköping

Flygtermer på fem språk. XXI

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
sporrhjulinklädnad: -kåpa	Spornrad-Verkleidung (f)	tail-wheel fairing	carénage (m) de rouel de queue	careatura (f) della ruota di coda
sportflygning	Sportflugwesen (n); Flugsport (m)	sporting flying	aviation (f) sportive	aviazione (f) da sport; aviazione sportiva
sportflygare	Sportflieger	sports pilot; sportsman	pilote de sport; pilote sportif	pilota sportivo
sportflygplan	Sportflugzeug (n)	pilot	avion (m) de sport	aeroplano (m) da sport
sportflygtävling	flugsportlicher Wettbewerb (m)	sportsplane; sports plane	épreuve (f) aérienne sportive	competizione (f) aerospportiva
sprutmålning	Spritzlackieren (n)	sporting flying competition	peinture (f) au pistolet	verniciatura (f) a spruzzo
sprutpistol	Spritzpistole (f)	spray painting	pistolet (m) pneumatique	pistola (f) per verniciatura
sprygel	Rippe (f)	spray gun	nervure (f)	centina (f)
spårlyd	Leuchtspur-Geschoss (n)	rib	balle (f) traceuse	proiettile (m) luminoso
spårvidd (hos landnings-stället)	Fahrgestellspur (f)	luminous projectile	voie (f) de l'atterrisseur	scartamento (m) del carrello
spännvidd	Spannweite (f)	track of the undercarriage		apertura (f)
spv på övervingen	S. des Oberflügels	span	envergure (f)	a. alare superiore
spv på undervingen	S. des Unterflügels	s. of the upper wing	c. de l'aile supérieure	a. alare inferiore
spv med vingarna ihop-fällda	S. mit beigeklappten Flügeln	s. of the lower wing	c. (f) de l'aile inférieure	a. colle ali ripiegate
stabilitet	Stabilität (f)	s. with wings folded	e. ailes repliées	
stagning; förstagning	Drachtverspannung (f)	stability	stabilité (f)	stabilità (f)
stag; wire	Drath (m)	wire bracing	haubannage (m) souple	irrigidimento (m) di fili
starta (motorn)	den Motor (m) anlassen	wire	fil (m)	filo (m)
starta (lätta)	starten	start the engine	mettre le moteur en marche	mettere in moto il motore
startanordning	Anlasser (m)	take off	décoller	decollare
startanordning med sväng-hjul	Schwungkraft-Anlasser (m)	starter	démarrreur (m)	avviatore (m)
startanordning med kompr. luft	Druckluft-Anlasser	inertia starter; fly-wheel st.	démarrreur à inertie	avviatore (m)
startbana	Startbahn (f)	compressed air st.	d. a air comprimé	sistema (m) avviamento ad aria compressa
startmagnet	Anlass-Magnet (m)	runway	piste (f) de décollage	pista (f) di lancio
		starting magneto; "booster"	magnéto (f) de départ	magnetino (m) di avviamento
startmotor	Anlass-Motor (m)	starting motor	moteur (m) de démarrage	motorino (m) d'avviamento

Från flygskolan i Sagaskien



Efter sju svåra år och sju nödår kände aspiranten i den Kongl. Sagaskiska Republikens Flygvapen på sig att hans stund var kommen. Efter ett flertal *veckors tiss- och tassande* visste han att det sista avgörande provet — Den Första Ensamflygningen — var inne.

En ny dag randades. Den som ifrågavarande morgon var nog morgonpigga att kasta ett öga på soluppgången kunde med det andra ögat utan svårighet iakttaga aspiranten lekfullt smygande omkring på flygplatsen bärande ett ovanligt avlångt, brunt paket, som han så småningom triumferande placerade i ett herrelöst flygplan utanför hangaren.

Frammot eftermiddagen nalkades förste tillförordnade instruktören, en ovanligt yvig man med långt skägg, och uppmanade

sin discipel att göra en prestation för dagen, som för en gångs skull skulle berättiga de två sedvanliga flaskorna palmvin å Kongl. Sagaskiska Republikens Flygvapens Markententeri "Botten Opp".

Flaggan hissades och starten gick med dunder och brak. Allt syntes till att börja med förlöpa normalt. Ett sagaskiskt leende sipprade fram mellan aspirantens sammanknipna läppar. Han var beredd.

Och så — som på ett givet tecken vänder sig flygläraren om. Han håller en mycket lös spak mellan händerna. Efter att påtagligt för aspiranten ha bevisat att den haft sin plats mellan hans ben, låter han den med en elegant och oefterhärmlig gest följa den store Newtons allmänna gravitationslag, sardoniskt bekräftande det skedda med ett grymt leende. Vad skulle väl nu bli

deras öde? Aspiranten var överlämnad helt åt sig själv och sina aeronautiska konster.

Dock — han lät sig icke mycket bekomma. Snabbare än den som skriver dessa rader kan tänka sig det uppryckte även han sin spak, slog därmed sin vördade instruktör i bakhuvudet och lät den följa med i djupet. Därefter lästes en kort bön.

Maskinen fortsatte lugnt och stillsamt som förut. Spänningen var oändlig. Plötsligt fick instruktören ett spakt uttryck i ansiktet och uppkastade ännu en spak, som senare visade sig ha ihjällslagit en bryggarehäst. Aspiranten började bli irriterad men följde utan prut sin ädle lärares exempel och offrade även han ännu ett sitt förnämsta styrorgan, som i en ädel kroklinje försvann för styrbords halsar mot okända öden. Lagren tycktes outtömliga. Spak efter spak slungades ursinnigt över bord och kursen gick upp i betydligt över pari.

Efter trettiofyra spakar lade den ädle flygläraren definitivt upp. Hans ansiktsuttryck var då uppriktigt ledset och besviket. Aspiranten fortsatte dock i ungdomligt övermod och satte sina sista spakar på ett kast. Utrymmet i maskinen hade avsevärt tilltagit till förmån för en alltmera överhandtagande vråklighet. Men vad betydde detta? Aspiranten hade slängt sin sista spak överbord och var nu alldeles spak själv. De måste dö en fruktansvärd död.

De hade bett sitt sista pater noster då de till sin glädje märkte att maskinen landat på ett litet hjul, som glömt sig kvar undertill. Rodren hade varit låsta under hela flygningen!

Vill Ni ha Ert hem trevligt möblerat
med smakfulla
och bekväma **MÖBLER**
Vackra mattor - Stilfulla Gardiner

skall Ni gå till

Markisfabrikens Möbleringsaffär

Kungl. Hovleverantör.

Platsens största urval
Absolut lägsta priser

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



Något lyckligt slut på färden blev det dock inte för aspirantens del. På grund av de sagaskiska lagarnas bristfällighet blev han nödsakad att tillbringa sin week-end i buren på grund av att han olovligen tillskansat sig samt söndersågat och bortkastat fjorton av Kongl. Sagaskiska Republikens Flygvapens äkta piassavakvaster. Så vitt jag vet sitter han fortfarande där och dricker jäst palmvin tillsammans med sin ädle flyglärare.

Philip.

Hangkråkan på Alleberg

Vid västhanget på Alleberg bor en gammal kråka. Det är ingen vanlig kråka utan en ädel kämpe. Glidflygare som inte akta för rov att kajka på hang med Schulgleiter ha berättat att de plötsligt känna sig förföljda. Med en liten sväng och snegling bakåt kunna de konstatera att den gamla kråkan lämnat sin vilogren och närmar sig hangkanten och glidplanet, liksom havande bestämda avsikter.

— Nåja, vi låter den hållas, den har ingen chans.

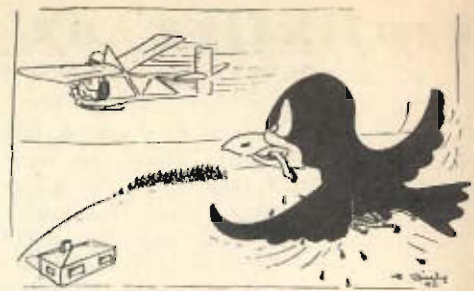
Men en stund efter infinner sig hos kajkaren en osäkerhetskänsla, en tydlig förnimmelse av att han inte är ensam. Åter ett undanvikande av stjärten och getögat bakåt. Si på fasan, där kravlar hangkråkan genom lufthavet med en målmedvetenhet som kunde hedrat en Gunder Hägg el-

ler en värnpliktig vid skaffningsdisken. Den ser ut att ha begåvats med lärkvingar, och av ansiktsuttrycket att döma har den givit sig blanka katten på att hinna upp den flygande gårdsgården. Visserligen är det intet lätt arbete — men skam den som ger sig! Och även en hangkråka har sin heder. Den var dock först på det här hanget och kunde konstnen innan segelflyginstruktörerna börjat härja bland sina elever. Visserligen har kråkskrället tappat en del fjädrar i vingarna, men återstoden är fylld av den mogna medelålderns sega energi. Glidflygarna, som nu börjar närma sig sydändan, tycker sig märka att kråkans tunga hänger och dinglar som en röd slips av ansträngningen.

— Här måste statueras ett exempel, muttrar kajkaren. Just vid ingången i det bästa uppvindsområdet trycker han glidplanet och sticker ifrån kråkan för att sedan hissa den bevingade spinnerock så att kråkan blir maktlös av rent missmod och tappar både fart och höjd ytterligare. Kampen är slut, och endast vilogrenen återstår... för den här gången.

Men chansen till revansch kommer en stormig dag, när landets segelflygarelit samlats till stora tävlingar. Det är lunchpaus, och de tävlande sluka maten inne på den örnoliknande restaurangen. Då samlar den ruggiga hangkråkan sina bergsfränder, råmar (härmande allebergskossorna) och talar:

— Krax, krax! Ärade fränder och fränkor! Dessa usurpatorer med konstgjorda vingar ha inkräktat på våra hangmarker. Termiken må de dela med mäsarna och and-



ra lättsinniga flygfän, men hangflaxet har vår ätt arrenderat av Vår Herre sedan tidernas begynnelse. Måhända ha nya bestämmelser utfärdats sedan jag var ung, men det ha vi inte fått besked om och måste därför hävda oss. Vi måste antagligen samsas med de anskrämliga fordonen, som tydligen höra den nya tiden till, men dessförinnan föreslår jag att vi av ätten Corvus cornix som en demonstration visa vad vi gå för. De som känna sig kallade må följa mig! Krax, krax!

En mindre division kråkor av olika åldrar kastar sig följaktligen ut över västhanget utanför restaurangen och börjar sin uppvisning i 15 sekundeters ojäm vind. De kråkliga anförvanterna yvas över prestationerna.

Men de ätande segelflygarna skockas i restaurangfönstren, gapskratten trängas med maten i deras strupar.

— Ja, där har vi fått konkurrens, grabbar, säger en av segelflygarna och tar för sig mer av pannbiffen för att kunna upptaga kampen med hangets urflygare.

von W.

Oekonom
HÖGEFFEKTIVA SVARVVERKTYG
 FRÅSHUVUD
 STÅLHÅLLARE FÖR UT-
 O. INVÄNDIG SVARYNING

Werkzeuge Th. Vierich
 BITTERFELD - I KA 59

Sprickor som dessa

men även sådana av $1/1000$ mm bredd upp-
 täcker Ni vid den oskadliga provningen
 med

FERROTEST - APPARATER
 FERROSKOP FERROFLUX FERROPULS

BRUNO SUSCHYZKI
 BERLIN - STEGLITZ

Trafikflyg är ett livsvillkor för Norrland!

(Forts. från sid. 8)

na genom den medkänsla de i många fall väckte hos folkets breda lager, som sammanträngde dessa frågor till en stor aktuell — norrlandsfrågan. Denna har under årens lopp omfattat snart sagt alla norrländska problem: försörjning, kommunikationer, kolonisation, skolväsende, sjukvård och mycket annat. En del av dessa problem, som tidvis varit mycket trängande, kunna nu anses lösta. Norrlandsfrågans innersta och egentliga innebörd kvarstår dock alltjämt, det är motsatsen mellan de värden som genom naturrikedomarna tagas ut ur landet och den orimliga fattigdom Norrlands befolkning lever i mitt i all denna rikedom.

När man ser de framsteg som utlösts i Norrland sedan landet öppnades av järnvägen, frågar man hur det kan komma sig att någon norrlandsfråga alltjämt existerar. Vad som skett i Norrland av utveckling under de sista femtio åren är nära nog överväldigande. Svaret på detta *varför* blir att så länge Norrland i restid ligger längre från Stockholm och Sveriges centrum än Central- och Sydsverige, så länge existerar norrlandsfrågan. Det är något av imperiernas problem i detta. Lika aktuellt för Rom en gång som för britterna och övriga moderna världsriken. Det är de snabba kommunikationerna som gör det möjligt att hålla ihop rikenas yttersta delar. Det romarna sökte lösa med hjälp av förstklassiga landsvägar betvingar man i dag med hjälp av flygplanet. Avståndet inom ett land äro relativa. Så länge de flesta gå, reser den snabbast som rider. Trots järnvägarna finnes en differens i restid mellan Norrland och det övriga Sverige. Denna differens är till och med större nu än då alla färdades efter hästar. Denna skillnad placeras alltjämt



Harry Blomqvist.

Norrland i koloniställning. Järnvägarna förmå icke upphäva denna skillnad. För detta måste flygplanet tillgripas.

Idéerna måste banas väg med flyg.

Det har inväntats, då flygtrafikfrågan varit på tal, att man icke kan exportera malm med flygplan. Men det är icke restiden för de produkter ett land kan lämna från sig som är förutsättningen för dess andliga livaktighet och materiella välstånd. Dessas förutsättning ligger i lättheten för människorna att komma ut, träda i kontakt med andra människor och få nya intryck. Det är för idéerna vägar måste banas. Och dessa måste för att bevara liv och virulens färdas snabbt. Genom ödemarker kunna de icke taga sig fram med bevarad frisk-

het. Den nära och ideligen upprepade kontakten mellan människorna är all odlings förutsättning. Från eremitens boning utgå inga initiativ!

Tillkomsten av en flyglinje, som i restid jämställde Norrland med det övriga Sverige, skulle ge andra förutsättningar än de nuvarande åt Norrlands affärsmän, företagare och industriledare. Möjligheten att leda företag från Norrland betyder tillkomsten av företag. Den nuvarande organisationsformen med de flesta norrlandsföretagens ledning i Stockholm torde ur företagets egen synpunkt icke vara någon idealisk lösning. Den livaktighet inom det kommersiella livet, som man nu efterlyser i Norrland och på allt sätt söker stimulera, kommer med säkerhet som av sig själv när man fått igång en väg av självförtroende över landet. Denna känsla kan man icke vare sig utbreda eller starta genom att lämna ett eller annat understöd. Grunden ligger i att skapa samma förutsättningar för tillkomsten av industrier och andra företag i Norrland som i det övriga Sverige. Den förutsättning som hittills saknats är den snabba personliga kontakten med övriga affärsmän inom Sverige. Om man tillverkar en vintermössa i Malmö eller i Luleå torde icke ha någon nämnvärd betydelse för möjligheten att sälja den samma i Stockholm. Huvudsaken är att affärsmannen i Luleå hinner till Stockholm lika fort som sin konkurrent. Därtill har han ingen möjlighet nu, när han får tillbringa nära ett dygn på tåget.

Okunnigheten om Norrland.

Den oginhet gent emot Norrland, som man på norrländskt håll med skäl klagat på, är säkert icke beroende på ond vilja.

Vid köp av

JÄRNVAROR

rekommenderas

KARL OLSSONS

Järn- & Maskinaffär

Tel. 2150, 2238 Luleå

Ruuths Efttr.

Boktryckeri



C. Rehnström

- LULEÅ -

Tel. 2022 ankn. bost.

„ 2330

Alla slags

TRYCKSAKER

Snabbt - Korrekt

BOKBINDERI

Nya Glasmagasinet

Inneh.: E. KINDBLOM

Allt inom

bosättningsbranschen

LULEÅ

Storgatan 19 Telefon 2151

Ur Glasögon
Förlovningsringar

LINDS UR & OPTIK

Storgatan 29-31

Tel. 2067 LULEÅ

JOHANSSONS

- Sportaffär -

Stor sortering

i SPORTARTIKLAR

Tillverkning av

FLYGUTRUSTNING m. m.

Tel. 1803

Luleå

Johan Olssons Efttr.

Luleå

Tel. 2072

Civil- och

Militärskrädderi

Rekommenderas

Järnkonstruktioner

Reparationer

Gjnt gods

Allt inom branschen

Humana priser

Nya A/B

Luleå Varv- & Verkstäder

Tel. 1809 LULEÅ Tel. 2191

Luleå Ångsåg

Tel. 2422, Bostaden 1599

Ständigt lager

av hyvade och sågade

TRÄVAROR

Träfiberplattor

Ensamförsäljare av

TILA-plattan

Malen och torr kufferspån

Då man i Norrland klagar på bristande förståelse för norrländska problem och njugggheten med anslag till viktiga norrländska behov får man nog konstatera att den ringa hjälpsamheten har sin grund i okunnighet. Kunskapen om Norrland är för litet utbredd. Och hur skulle den annat kunna vara, så svårt som det alltjämt är att resa till och inom Norrland!

Då en dag i framtiden en resa från Norrland ej behöver bli ett helt företag, kommer säkerligen Norrland att få behålla många av de män som nu måste dra sig därifrån och söka mera lättarbetat verksamhetsområde. Även om den reella betydelsen härav icke är så stor är den psykologiska effekten betydande. Det är säkert icke det norrländska klimatet som skrämmer bort dessa män från Norrland, utan det är avskildheten. Kan man upphäva denna skall många strax finna landet beboeligt.

Flygtekniken har nu nått så långt att den kan ge oss en driftsäker norrländsk flyglinje. Räntabiliteten, både den direkta, redovisad i flygbolagets skillnad mellan inkomster och utgifter, och den indirekta visad i ökat norrländskt uppsving, kommer det nu latenta behovet av flyglinje att driva upp. Flygplanet har möjligheten och är förbehållet för att inkorporera Övre Norrland slutligt i den svenska samhällskroppen.

Från rektangulär form till cirkel.

Det är egendomligt att man hittills så litet observerat de möjligheter för Norrland, som måste följa med lufttrafik där. Det är lätt att få intrycket att norrlänningarna själva betrakta flygförbindelser till Norrland som lyx. Ätminstone i den bemärkelsen att de kunna få vänta för, som man tror, angelägnare behov. Många säga därför, "Låt oss få bättre järnvä-

gar!" Men järnvägarna ha inte långt kvar till gränsen för sina möjligheter att tillgodose behovet av snabb trafik. Generöst räknat torde körhastigheter på 150 km/tim vara gränsen för vad järnvägarna kunna prestera. Detta dock knappast i vårt land. Mot denna siffra står flygplanets nuvarande hastighet 400 km/tim och den är säkert inte den sista. En hastighet som reducerar restiden Stockholm—Luleå från nuvarande tjugo timmar till tre. Relativt sett en lika stor förändring som den järnvägarna en gång åstadkommo. Även dessa reducerade restiden till som redan sagts ungefär en sjundedel. Med en sådan minskning av restiden till Sveriges centrum blir norrlandsstäderna jämställda med städerna i mellan- och sydsverige. Flygplanet har omskapat Sverige från dess nuvarande rektangulära form till en cirkel!

Men många hinder ligga i vägen. Vore det möjligt att övertygande bevisa en flyglinjes nödvändighet, är därmed kanske inte sagt att detta skulle leda till dess start. Vi ha i vårt land ännu inte överallt hunnit så långt att vi godtagit flygningen som något självklart och nödvändigt. Det är säkert icke alla flygpassagerare som gå ombord i ett flygplan med samma förvisning att komma fram och komma fram oskadda, som för tågpassageraren är självklart. En viss motvillighet bottnande i rädsla är nog den vanligaste inställningen gent emot flygningen. Detta i stor utsträckning även bland dem som redan praktiskt börjat utnyttja flygplanet. Intervjuuttalanden i samband med och om flygningen tyder därpå. Flygningen tycks alltjämt vara det stora äventyret. En liknande kritisk inställning hade säkerligen järnvägarna en gång att kämpa emot, om än icke så stark som den vilken nu är riktad mot flygningen. Järnvägarna ha aldrig varit omgivna av sådan äventyrs gloria och skimmer av oförvägenhet och hasard som

flygningen. Denna allmänhetens tveksamhet torde i närvarande stund vara ett av hindren för en flyglinje till Norrland. Att bryta detta hinder är en angelägen uppgift.

Det finns intet bättre sätt att göra allmänheten förtrogen med flygningen än att låta den flyga och flygning. Ett bra medel för denna kontakt ha vi i sportflygningen. Denna form av flygning under lekens och sportens form väcker intresse för flygning och avtrubbar därmed den kritiska inställningen. Alla skäl föreligga därför att stödja de former i vilka denna art av flygning uppträder. Det vill säga såväl modell- och segelflygning som motorflygningen, även om dessa flygformer i sig själva icke innebära den direkt praktiska utnyttjbara formen av flygning. En betydelsefull uppgift i den nödvändiga propagandafrenten för flygningen intar givetvis den flygpress, som glädjande nog nu synes vara på väg att uppväxa även i Sverige.

Flygningen och norrlandsutredningen.

Flygtrafikens utveckling i Norrland är en betydelsefull del av norrlandsfrågan. Flygningen och frågan om flygtrafiken har därmed en plats vikt för sig i de två utredningar angående norrlandsspörsmålen som för närvarande äro verksamma. De förslag och lösningar man där kan komma fram till bli endast lösningar för stunden, om man icke tar denna nya faktor med i kalkylerna. Om man konstruerar planer till Norrlands hjälp som sedan råka i konflikt med verkligheten därför att man icke medtagit en måhända svarbedömd men dock icke okänd faktor, har man icke lyckats ta det steg framför tiden vilket väl bör vara en utredning angeläget. Flygningen och Norrland bör vara ett givet kapitel i varje norrlandsutredning.

Harry Blomqvist.

BIRGER JOHANSSON
Möbelaffär
M Ö B L E R
G A R D I N E R
S Ä N G K L Ä D E R
Egen verkstad för
omsloppningar o. reparationer
Tel. 2612 LULEÅ Tel. 3733

När det gäller:
Arbetskläder, Underkläder,
Manufaktur, Strumpor
och trikå
★
Kom ihåg
A.-B.
Arbetarnas Inköpscentral
Vid salutorget. Luleå Tel. 3121

Maskin-
Samuelsson
allär
Luleå Boden
Första klass
KONTORSMASKINER
KONTORSMÖBLER

Aktiebolaget K. A. Linds
Tel. 2173 och 1820
Tel.-adr. Järnlinds LULEÅ
Försäljer i parti och minut
alla slags
Järnvaror
Maskiner
Byggnadsvaror

Bengtsons Elektriska
(Entreprenör för Luleå stads Elektricitetsverk)
Utför:
Elektr. installationer,
Reparationer
Försäljer:
Motorer, Kylskåp,
Elspisar, Elmaterial
Tel. Kontor 2786, anka. verkstad, LULEÅ

A.-B.
Luleå Bokhandel
f. d. Lannges Bokhandel
Stadens enda
bokhandel
Välsorterad
pappershandel
Tel. 2015, 2075

Åke Carlssons
Frisérsalong
STADSHUSET
— LULEÅ —
Rekommenderas!

BESTÄLL EDRA
Dörrar och Fönster
Fönsterglas, Spegelglas
Bilrutor, Ornamentglas
Armerat glas, Butiks-
rutor, Tavelframar m. m.
Ek, Mahogany, Teak
nos
Bröderna Boman
Snickerifabrik och Glasmästeri
Tel. 2216 LULEÅ

Novellpristävlingen:

SLUTET GOTT — ALLTING GOTT!

— Av Bertil Larsson —

Modellflygklubben Albatross' medlemmar arbeta för fullt med sina modeller, som måste vara färdiga och vältrimmade till söndagen, då den stora modellflygtävlingen skall gå av stapeln.

Klubbens ledare Kalle Andersson, alias "Längen", försöker hålla något så när ordning i den källarlokal som grosshandlare Pettersson så välvilligt ställt till modellflygklubbens förfogande. Det är ett enda virrvarr av halvfärdiga modeller, men arbetsglädjen är stor, och innan söndagen skall varenda modell vara fix och färdig. Det garanterar Längen för, ty han känner grabbarna och vet att ha de föresatt sig något så ska de också genomföra det. Den ene han tvivlar på är Nisse. Denne tror att han skall vinna en segelplanklass med sin egen konstruktion "Glida lätt" — av kamraterna kallad "Den puckeryggiga kame-len" beroende på att Nisse inte lyckats så värst bra då det gällt att sammanfoga modellens kropp. Men Nisse bryr sig inte om de andra grabbarnas hän utan jobbar på med en iver som förundrar dem. Nisse brukar minsann inte vara den flitigaste av dem. Men på söndag skall han visa dem vem som är herre på täppan då det gäller segelmodellflyg.

Det är söndag morgon. Modellflygklubben Albatross har samlats på kullen söder om Gammelstad för att trimma sina modeller i den lätta morgonbris.

Nisse har kommit upp på backens krön. Där står han nu och känner efter varifrån vinden kommer. Han höjer armarna och ger sin segelmodell en sakta skjuts ut i luften. Den seglar iväg några tiotal meter, innan den lägger sig på vänstra vingspetsen och går i marken med en duns.

— Så där ja, tänker Nisse, framkantslistan har gått av, och japanpapperet är sönder på flera ställen. Han måste försöka reparera det innan tävlingen börjar, så det gäller att raska på.

Modellflygklubben Höken från Norrvik är redan på platsen, och publiken börjar komma. Nisse jobbar på för fullt, och klockan elva är hans modell flygfärdig igen.

Tävlingen kan ta sin början. Första starten gör Roland Svensson med sin modell Kungsörnen. Rolle släpper iväg sitt plan, som genast stiger till väders och glider omkring på 50 meters höjd, innan det går ned och landar i en rågåker efter 4 minuter 33,5 sekunder.

Publiken applåderar, och näste man, som är medlem av modellflygklubben Höken, gör sig klar för start. Hans modell Cirrus får genast termikanslutning, och hans seger i 75—100 cm-klassen är troligen säkrad. Tiden blev nämligen 15 minuter 7,4 sekunder.

Sedan ytterligare ett par gummimotordrivna plan flugit är man klar att börja tävlingen för segelmodellplan.

Nisse skall starta först med sin omtvistade konstruktion "Glida lätt". Han får hjälp av en klubbkamrat med att draga upp planet i luften. Publiken står stum av beundran och ser hur Nisses plan stiger allt högre och högre mot skyn för att slutligen försvinna ur synhåll efter 20 minuter.

— Jo, jo. Vad var det jag sa? säger Nisse till grabbarna. Jag kommer att vinna i dag. Det råder inget tvivel om den saken.

— Säg inte det, du. Se på den där modellen, säger en av grabbarna. Den har hållit sig uppe i drygt en kvart nu.

— Jaså, säger Nisse och börjar bli orolig. Vem är ägare till den?

— Det är en grabb från Norrvik. Börje Stenberg heter han förresten.

Det dröjer inte länge förrän även detta segelplan försvinner utom synhåll, och modellflygarna börja leta efter de båda bortflugna modellerna i skogarna i närheten. Det finns tidvisare på båda flygplanen — billiga stoppur inmonterade — så att man kan se deras flygtid om man nu hittar dem. Detta slags tidtagning är egentligen bara en tillfällig modenyeck inom klubbarna och tillämpas tillsvidare på prov. Och till slut finner man verkligen Börjes modell, stoppuret står på 30 minuter 17,2 sekunder.

Spänningen stiger. Skall man hitta Nisses plan? Och vem har segrat? Plötsligt kommer en bil framkörande till flygplatsen. Inne i bilen ligger Nisses modell, rätt så illa medfaren. Men vad gör det? Huvudsaken är att man kan få reda på flygtiden.

Men vad nu då? Chauffören har också en passagerare med sig, som han försiktigt lyfter ut ur bilen. Det är en medvetlös man i 35-årsåldern.

— Vad ska det här betyda? undrar polisman Andersson, som lyckligtvis är på platsen.

— Ja, fråga inte mig, säger chauffören. Jag fann honom på en liten biväg en halvmil härifrån. Han låg mitt på vägen med det här flygplanet bredvid sig.

— Jo, det här var en skön historia, säger polisen. Det har tydligen inträffat en olyckshändelse. Flygplanet har troligen

kommit neddimpande från skyn och träffat den stackars mannen i bakhuvudet. Det blev en bra smäll. Det är inte att undra på att han tuppade av. Nu måste vi i alla fall försöka få honom till en läkare så fort som möjligt.

— Jo, jag undrar, skulle jag kunna få tala med polis Andersson ett tag? säger en man, som tränger sig fram genom hopen av nyfikna åskådare.

— Vad är det fråga om då? säger Andersson och går mannen till mötes.

De samtala en stund. Så kommer polisen tillbaka och börjar treva i den medvetlöse mannens fickor.

Publiken står oförstående och undrar vad som menas med detta.

Plötsligt ger polisen till ett utrop, och i handen håller han ett diamanthalsband jämte en del andra smycken.

— Ni hade aldeles rätt, säger polisen till den främmande mannen. Nu har vi honom äntligen fast!

Så vänder sig polismannen till publiken och säger:

— Mina damer och herrar! Denna dag har varit rik på stora händelser, inte bara på modellflygets område. Nej, här har hänt något annat, som inte heller saknar sina poänger. Mina damer och herrar, vem tror ni denne man är? Jo det kan jag upplysa om. Det är den länge efterspanade stortjuven "Durkdrivna Svensson", som nu till sist efter många och långa förföljelser blivit fast. Men det är inte polisens förtjänst, det måste erkännas. Nej, det är den unge mannen Nisse Appelgren, som har äran av det hela. För att inte glömma chaufför Karlsson. Vidare måste jag tacka den skarpsynte man som genast kände igen tjuven. Och så ska jag be att få säga en viktig sak till. För denne förbrytares infångande har utfästs en belöning på 2.500 kronor. Jag tycker att dessa pengar bör delas mellan modellflygaren Appelgren, chauffören, Karlsson och åskådaren... Ja, hur var namnet förresten? Det har jag inte tagit reda på. Jaså, jaha, Nilsson var det ja. Samtidigt ber jag få framföra min lyckönskan till herr Appelgren för hans seger. Jag hörde nyss att ni vunnit med tiden 55 minuter och 6 sekunder. Och så utbringar vi ett fyrfaldigt leve för dem alla tre. De leve! Hurra! Hurra! Hurra! Hurra!

Sedan alla gratulationer äro överstökade utbrister Nisse:

— Hör ni grabbar. Nu har vi ju pengar så att vi kan bygga oss ett klubbhus, som vi så länge drömt om.

— Och jag så att jag kan gifta mig i nästa månad, säger chauffören, och börjar röra om i gengasbyttan. (Han måste genast fara och tala med sin fästmo.)

— Åja. Lugn i stormen. Vi har väl inte så bråttom heller. Vi ska väl ha den här gynnaren med oss, säger polisman Andersson och kommer dragande med "Durkdrivne Svensson", som nu kvicknat till en smula.

Slutet gott. Allting gott. Även för "Durkdrivne Svensson", som får fri kost och fritt husrum för ett par år framåt.



med rätta stilen för våra flygare

Lundbladhs Pälsvauallär

Stortorget 11 HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förläggning

N. G. Johansson

DAMFRISERSALONG

Tel. 133 40 Stottsstadén - Malmö

Allt inom yrket förstklassigt och väl.

Medlem Malmö Coiffeurclub och Svenska Frisörföreningen.

Allt i Trycksaker & Klichéer
från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktieföretaget

Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 216 60 - 219 60



Jönköpings Flygklubb

har hållit årsmöte under ordförandeskap av dr R. Lindqvist. Av årsberättelsen framgår att under år 1941 endast bedrivits modell- och segelflygverksamhet. För att stimulera intresset för glid- och segelflygverksamheten meddelade dr Lindqvist, som avsåg sig att vidare ifrågakomma vid återval som ordförande, att han ställde ett antal stipendier till klubbens förfogande att utdelas till medlemmar som under året förvärvat flygdiplom. Dessa stipendier äro: 8 st. à 35 kr för förvärvat A-diplom, 4 st. à 70 kr för B-diplom samt 2 st. à 125 kr för förvärvat C-diplom. Som villkor för erhållande av stipendium skall gälla: 1) Eleven skall tillhöra Jönköpings Flygklubb och ha inbetalt avgiften för år 1942 senast under augusti månad; 2) Diplomet skall vara erövrat på Jönköpings flygplats eller Alleberg; 3) Eleven skall ha uppträtt klanderfritt under övningarna och visat verkligt intresse för dessa.

Disponent Håkansson avtackade i hjärtliga ordalag den avgående ordföranden för 10 års energiskt arbete för klubben samt överlämnade en minnesgåva.

Den nya styrelsen fick följande sammansättning: ordf. överste R. Årman, v. ordf. disp. E. Håkansson, sekr. ing. R. Egnell, skattmästare dir. Osw. Friberg, övriga: ing. K. Nordlund, Martin Fredén, Carl Stenér, dir.-ass. R. Dyberg, disp. R. Corenius.

Efteråt samlades de närvarande till supé med samkväm, då dr Lindqvist ytterligare hyllades.

Eskilstuna Flygklubb

meddelar att följande erövrat A-diplom vid klubbens glidflygskola: Sigfrid Carlsson, Vallis Tell, Alden Axén, Ragnar och Erik Nord, Bengt Dahlström, Knut Sundin och Åke Ekstedt. B-diplom har erövrats av Sten Holsgård.

Aeroklubben i Skåne

redovisar följande nya diplomnehavare: C har erövrats av Karl-Erik Rosenqvist och Ivan H. Persson, B av Sven-Eric Norrman, Charles Birch och Carl-David Thelander samt A av Tor Bergstrand, Hugo Persson, John-Erik Sjölin, Bengt "Acke" Johansson, Uno Jönsson, Erik G. Svensson, Bror W. Svensson, Hans Nilsson, Sven Truedsson, Stig L. Jönsson, Tore Donald Ohlsson (Landskrona), Harry Hallgren, Stig Hedlund och Bertil H. Björck.

*

Nytt hang upptäckt vid Varberg

Ett nytt hang har påträffats vid Varberg. Det ligger vid en bergskedja som kallas Nackhälle och som sträcker sig från Spannarp socken till Grimeton. Kapten Åhblom har nyligen inspekterat Varbergs Flygklubb och samtidigt gjort ett besök vid hanget. Det är inte omöjligt att det snart blir en provflygning av själve chefsinstruktören...

Varbergs Flygklubb har på senaste tiden aktiviserat sin verksamhet och anordnade därför för en tid sedan en propagandadag på flygfältet på Getterön med uppvisning av glid- och segelplan. Dagen inbringade c:a 1.000 kr i nålförsäljning och kollekt.

*

Bra hang även vid Karlskoga

Karlskoga motorklubbs flygsektions glidflygskola har ånyo startat efter ett uppehåll medan höskörden bärgats på det provisoriskt ordnade flygfält, som ställts till sektionens disposition.

Under uppehållet har man emellertid inte varit sysslöslös inom flygsektionen. Man har passat på att ge glidflygplanet en grundlig översyn. Omkring 1.000 starter gjordes redan i våras med det. Glidflygplanet har nu varit nedmonterat i sin helhet och sedan sammanfogats på nytt.

Det är nu ett tiotal av de elever, som inledde sin flygutbildning på sjön Möckeln i våras, som först skall få sin utbildning

för B-diplomet fullbordad, och därefter kommer en kurs för A-diplomet. Förutom aspiranter på A- och B-diplomen har flygsektionen även ett 15-tal flygare, som vänta på att få börja sin utbildning för C-diplomet. På grund av materialbrist har man emellertid ännu inte lyckats få det av flygsektionen rekviderade segelflygplanet, trots att leveransen var utlovad i slutet av juni månad. Till dess har flygsektionen halvt om halvt erhållit löfte om att få låna ett segelflygplan genom KSAK.

Vid kapten Åhbloms besök nyligen i Karlskoga undersöktes även möjligheterna för ordnandet av hangflyg, och man upptäckte då vid Granbergsdal en plats, som synes vara mycket lämplig för detta.

Allebergsrapport

Kurs C 1 den 28/6—19/7. Antal deltagare 15. Prov för C-diplom har avlagts av: M. Anderson, Borås FK (nr 108), J. Barrén, Stockholms SFK (109), O. Börjeson, Chalmers SFK (110), I. Eklund (111), E. Ersson, Uppsala och Geflebygdens FK (112), L. Gustafson, Jönköpings FK (113), P. Johnson, Stockholms SFK (114), A. Odelberg, Jämtlands FK (115), L. Ohlson, Falköpings FK (116), I. Roos, Umeå FK (117), B. Ståhl, Kalmar FK (118), B. Isakson, Luleå FK (119), L.-E. Lindberg, Luleå FK (120), C. Morberg (121).

Kurs A 2 den 5/7—26/7. Antal deltagare 16. Prov för A-diplom ha avlagts av: F. von Rosen, Ö. Sörmlands FK (nr 697), K. Åhblom, Borås FK (698), F. Isakson, Borlänge-Domnarvets FK (699), B. Kristianson, Sundsvalls FS (700), B. Rosell, Falköpings FK (701), U. Seger, Luleå FK (702), G. Hovgard, Ystads SFK (703), A. Medin, Borås FK (704), I. Östling (705), A. von Rosen, Ö. Sörmlands FK (706), Y. Bilger, Falköpings FK (707), I. Hillman, Kronobergs FK (708).

Prov för B-diplom ha avlagts av: S. Karlsson, Roslagens AFK (315), B. Olson, Kristianstads FK (316), L. Lindgren, Skellefteå MS (317), G. Frick, Hälsingborgs FK (318).

I giftastankar ...

När Ni funderar på att söla ba, bör Ni i eget intresse först göra ett besök hos oss och efterhöra våra goda villkor. Rikhaltigt lager av eleganta och gedigna möbler.

OTTERSTRÖMS
Möbelindustri
ÖSTERSUND

All göra allärer
ulan all annonsera
är som att vinka åt
en llicka i mörkret.
Själv vel man vad
man gör, men ingen
anuan vel del.



Ohlson J:or & Co
Södergatan 17 Malmö

HEDERSGAVOR
i glas och porslin
Tel. 15168 - 17868

Heimer & C:o

Järnvaruaktiebolag

Tel. Växel 71465 MALMÖ

Specialavdelningar för:

Järnvaror
Verktyg
Byggnadsbeslag
Trädgårdsartiklar
Hushålls- och
Restaurangartiklar
Sport - Camping
Jakt och Fiske

Segelflygkort!

Segelflygkort, olika motiv 15 öre
Flygvykort i 4 färger, jaktplå J 9 15 öre
Brevmärken med äldre flygmotiv (28 st olika) 85 öre

Förlag: FLYGTIDNINGEN, Malmö. Postgiro 147660.

LANDETS STORA MATT- och GARDINAFFÄR

Myrstedts Matthörna

KUNGSGATAN 5 • STOCKHOLM

SEGELFLYGARNA om Allebergstävlingarna

(Forts fr. sid. 6.)



Ing. Arne Hedén:

I stort sett bra. Dock fanns det en hel del att anmärka på eller rättare att framställa önskemål om.

2) Vädret gjorde avgjort det sämsta intrycket. Det bästa intrycket gjorde den anda som rådde mellan lagen och de tävlande samt framför allt det sätt varpå stockholmarna skötte sitt deltagande. Så skall andan vara inom lagen!

3) Jag är personligen inte förtjust i att timtal flyga på hang. Det är en art av segelflygning som enligt min åsikt endast skall vara ett medel till att välja ut lämplig tidpunkt för termikflygning.

Omständigheterna gjorde ju att den kombinerade höjd- och tidstävlingen enbart kom att bli en tävling om vem som kunde sitta längst på hanget (och undgå att blåsa ned på otsidan!). De höjder som nu nåddes utgöra ju inga som helst bevis för vad som är möjligt. Under bättre väderleksförhållanden kanske denna tävlingsform är bra, men annars bör tidsmomentet bort! — Det var dessutom ibland väl trångt på hanget...

Tävlingsformerna och poängberäkningen i övrigt bra och kunna bibehållas.

4) Startordningen bör ej avgöras genom lotning, utan detta skall överlämnas åt lagen att själva bestämma. Endast om flera lag anmält start till samma tidpunkt bör lotning möjligen förekomma.

Redan tre flygdagar under en vecka gävo funktionärerna för mycket att göra. Bl. a. togo resultatberäkningarna praktiskt taget all tid för två av funktionärerna. Skall tävlingen kunna genomföras måste således funktionärerna bli åtskilligt flera! Resultaten i sin helhet böra vara klara dagen efter och meddelas genom anslag.

Lagen böra i fortsättningen bestå av 2 förare och 3 medhjälpare, och lagen böra helst medföra verktyg och reservdelar så att de i stort sett kunna klara sig själva.

Tävlingstiden bör utsträckas till 14 dagar för att antalet flygningar skall kunna eliminera tur och otur, och tiden bör absolut inte förläggas till fruntimmersveckan. Föreläggning måste ordnas uppe på berget om alla tillfällen till flygning skoda kunna utnyttjas.

6) En rationellt ordnad segelflygtävling har en mycket stor uppgift att fylla. Bl. a. ger den segelflygarna tillfälle att träffas, att utbyta erfarenheter. Materiel kan provas och diskuteras. Dessutom utgör en tävling något som allmänheten förstår sig på och uppskattar. En tävling är god propagerande!



Ing. Rudolf Abelin:

Vill härmed söka besvara frågorna i möjligaste mån:

1. Försökstävlingarna på Alleberg fann jag synnerligen givande och såsom enda möjligheten att vinna erfarenhet till en senare i större skala upplagd tävling.

2. Mitt bästa intryck var de medtävlan- des stora hjälpsamhet, tack vare vilken min flygsläpstart utan starthjul överhuvudtaget blev möjlig. Att barograferna ej voro gemensamt kalibrerade innan tävlingens början fann jag vara det organisatoriskt största felet.

4) Höjd- och tidsflygtävlingen bör icke föreskriva landning på Alleberg. Lämpligheten att göra sträckflygningen till en hastighetstävling betvivlas, då detta är den svåraste tävlingsform som hittills prövats och som ännu icke användes i utlandet. Enda berättigandet för denna tävlingsform är att den torde komma att tillämpas vid Olympiska segelflygtävlingar. Höjden bör i varje fall alltid poängteras.

5. Vid dåligt väder kan lämpligen mål- landningstävlingen inläggas. Samtliga lag böra få sköta sina marktransporter uteslutande med eget manskap och egna transportvagnar. Detta torde också bli nödvändigt om landning på Alleberg bortfaller vid höjd- och tidstävlingar. Önskvärt vore också att tävlingskostnaderna kunde nedbringas så att även "fattiga klubbar" hade

SVERIGES LÄNGSTA STRÄCK- FLYGNING (Forts. från sid. 17)

linje med därtill hörande inflygning och användning av bromsarna misslyckades det hela kapitalt. I sista sekunden upptäckte jag nämligen att jag hade ett par träd framför och över mig. Att smita under skulle inte gå för utrymmets skull. Instinktivt sköt jag in bromsarna och hisgade Olympjan över trädarna. Lyckades snyga den över med litet luft emellan, men farten var på tok för låg. Jag tryckte lite på andra sidan men fick aldrig upp nosen i någon egentlig utflyktning, utan främre delen av skidan tog i och trycktes in så att nosen sprack. Mest av allt var jag förvånad över att jag knappast kände stöten. Dyster till mods konstaterade jag den skada jag åstadkommit på planet.

Sedan blev det smockfullt med folk. Förra gången ett flygplan landade på denna plats var år 1914, påstod någon, så man

möjlighet deltaga. Om landningen på Alleberg skall bibehållas måste ett snabbare flygplan än Baby användas, då det annars icke kan bli tal om någon höjdtävling. Som bekant finnes den bästa termiken på läsidan av ett hang.

6. Tävlingarna voro säkert den bästa "segelflygkurs" som avhållits i Sverige. Betydelsen av att eliten av landets segelflygare sammanträffa kan ej nog uppskattas. Jag tror samtliga deltagare äro ense i detta fall.



Disp. Gunnar Sundblad:

Jag skall här försöka ge mina synpunkter:

a) Varje lag bör få utrusta sin kärra efter gottfinnande.

b) Varje lag bör ha egna hämningsmöjligheter.

c) Kostnaderna för deltagande bör nedbringas så att alla klubbar kunna vara med.

d) Hangtävlingens tidsmoment bör utgå.

e) Vinschtävlingen behöver vi inte beröra alls.

f) Sträckflygning bör få företagas även till icke utsatt mål, längdtävlan.

g) En tävling där förarna själva peka ut målet före flygningens början bör ingå.

h) Om man kan gå väsentligt längre än till utpekade mål bör denna flygning poängsättas som förutsagd väg till mål samt som icke förutsagd den sträcka som överskjuter.

i) Höjd bör poängteras mycket lågt vid sträckflygning. Däremot bör hastigheten poängsättas.

k) Saknas sträckväder kan man göra bedömningstävlan med måländning på givet klockslag.

kan ju förstå intresset. När de talade om att det var Katrineholm, blev jag faktiskt snopen. Emellertid mottogs jag förfärligt vänligt och bjöds på mat och dryck. En kamrer lät mig fritt husera i hans hem, och polis och landstorm hjälpte mig montera ner planet. När jag fått av mig min överall kände jag mig skäligen enkel, där jag traskade omkring på stan i mina korta skinnbyxor och bara ben.

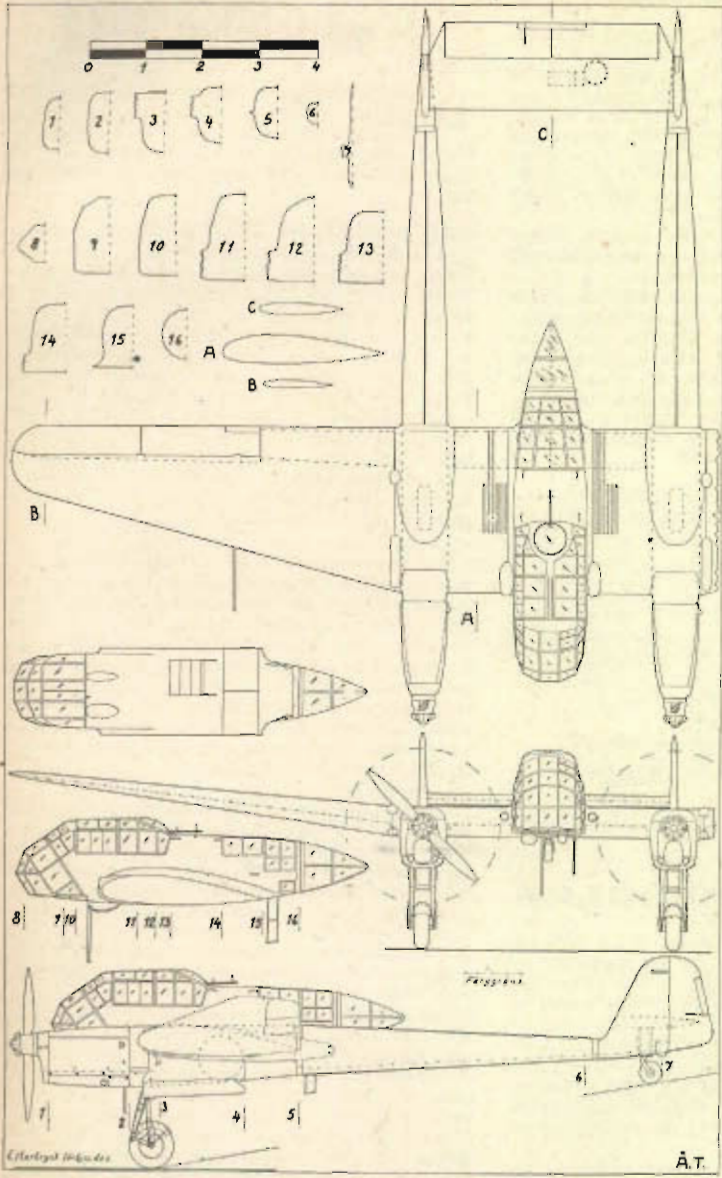
Emellertid kommo så småningom mina kamrater Asberg och Ersson från Alleberg med en bil och transportvagn för att hämta planet och mig. Den hemresan blev en 15 timmars gengaskurs med Ersson som instruktör och oss andra som påskjutare i backarna.

Nu hoppas jag att den vackra fågeln SE-SAK åter är i luften — med någon som kan landa den bättre än jag...

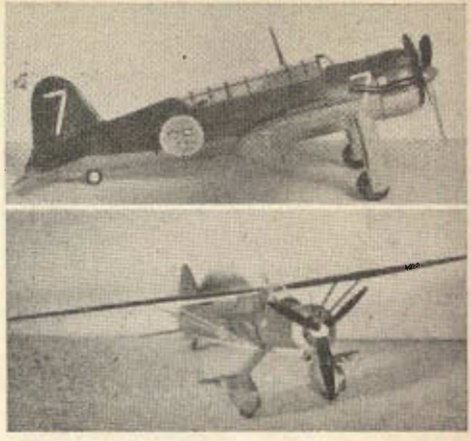
Flygtiden blev 4 tim 30 min (plus 7 min för uppbojseringen) och sträckan 183 km.

Focke-Wulf Fw 189 i replika

En Tollin-ritning



Närspaningsplanet Focke-Wulf 189 är ett modernt tyskt plan med 3-5 mans besättning. Planet kännetecknas genom sin originella utformning — stabilisatorn är monterad mellan de två kroppsbalkarna och ett stycke upp på de två fenorna. Vingen är fribärande, tredelad samt i helmetallkonstruktion. Kroppen — helt byggd i metall — karakteriseras av de glasklädda förars-, kpskytt- och spanarplatserna. Landningsstället fülles bakåt och in i motorgondolerna på hydraulisk väg. Det svängbara sporrhjulet fülles åt sidan in i stabilisatorn. De två luftkylda V-motorerna med 12 hängande cylindrar ha ställbara propellrar. Beväpningen utgöres av två fasta och två rörliga ksp. Spv 18,4, längd 12 m, maxhastighet vid 6000 m 338 km/tim.



Välbyggda skalamodeller

Intresset för skalamodellbygge tycks för närvarande ha blossat upp i ovanligt hög grad, och många äro de som önska bygga modeller av det nuvarande krigets mest aktuella flygplan. Detta intresse för modellbygge ryms dock inte enbart inom de civilas led utan även hos militärerna.

Särskilt gäller då detta flygets mannar, vilka ha ett friskt men krävande arbete och för vilka en stunds modellbygge skänker avspänning efter dagens mödor. På senaste tiden ha vi talrika gånger hört talas om hur man vid de olika förläggningarna samlas till små modellbyggelag och hur man skaffar sig en liten verkstadslokal för att kunna utöva sina hobbies. Inom dessa flygarkretsar försiggår sedan serietillverkning i miniatyr av modellplan och då främst replikamodeller i skala 1:50.

Ett ypperligt exempel på flygets egen modellbyggande personal är korpral Rönnbäck vid F 8. Hans intresse för modellbygge ligger långt tillbaka i tiden, och talrika äro de modellplan som skapats av hans konstförfarna händer. Liksom många andra modellflygexperter samlar han emellertid inte på sina egna modellbyggen, utan dessa pryda numera olika institutioners och affärers lokaler.

Några av korpral Rönnbäcks mera förnämliga skalamodellbyggen äro de som visas härövan. Bilderna visa den berömda engelska Westland Lysander och vårt eget flyg vapens senaste tillskott — den helt svenskkonstruerade bombaren B-17. Båda dessa modeller äro i skala 1:20, en skala som tillåter en ganska rik detaljering, men trots detta häpnar man över den myckenhet detaljer och tillbehör som korpral Rönnbäck föreställt sina modeller med.

Modellerna äro så minutiöst utförda att man knappt saknar en detalj i utrustningen. Här finns både rörliga roder, indragbart landningsställ, fullt skalentligt inredda kabiner m. m.



Modellflyget — problembarnet

är rubriken på det senaste lalägget i diskussionen om modellflygtävlingarnas organisation. Författare är den vid alla större modellflygevenemang ständse närvarande redaktören Yngve Norrvi i Stockholm. Det är bl. a. de båda ingenjörerna Flormans och Déranz' förslag till bättre tävlingsorganisation som sporrat red. Norrvi att framlläga pressens syn på dessa för modellflyget synnerligen riktiga problem. Roten och upphovet till för:s senaste kommentar i detta ämne är en av modellflygarens Börje Starks nyligen publicerad artikel.

Först och främst vänder sig förf. mot Börje Starks påstående att det som fetar för modellflyget skulle vara pengar. Som ett bevis på att detta inte är största bristen pekar förf. på årets svenska välsterskap med KSAK och Gotlands Flygklubb som arrangörer. Dessa startävlingar blevo som bekant allt annat än lysande särskilt vad organisationen beträffar.

Vi tilläta oss citera red. Norrvis intressanta synpunkter:

"Felet — ty att ett fel föreligger kan ingen som var med på S. M. låta till att konstatera — måste ligga någon annanstans. För vår del skulle vi vilja formulera saken så: Det uppenbara felet ligger hos samtliga, inte minst hos de tävlande själva. Man saknar något vid dessa tävlingar, och detta något är säkert ingenting annat än den hänsyn till publiken, som man vid vilka andra tävlingsformer som helst måste iakttaga. Det hjälper inte stort med en

aldrig så glänsande organisation, om inte varje man, såväl tävlande som funktionärer, gör klart för sig sin skyldighet som värd mot publiken — d. v. s. den intresserade allmänhet, som på ett eller annat sätt vill stöjda sporten."

Längre fram i sitt inlägg berör förf. Börje Starks påstående att modellflygarna inte äro några muskelknippen, som ständigt kunna stå under kontroll och vars krafter kunna utlösas på kommando. Nej, i stället skulle, enligt Börje Starks förmenande, kommandotou från tävlingsledningens sida göra modellflygaren nervös och därigenom skulle indrecket kvadreringsprocenten stiga och toppresultatet utelä. Börje Stark menar i stället att det främst är de vackra och långvariga flygningarna som imponera på åskådarna och göra dessa intresserade av modellflyg.

Härpå svarar red. Norrvi följande:

"Det är så sant som det är sagt. Så snart tävlingsledningen vill söka skapa lifet ordning och reda på starter och startföljder, blir modellflygaren nervös. Och toppiderna utelä, kvadreringsprocenten stiger. Modellflygaren vill vara i fred. Han drar sig undan. Han drar sig undan både publik och funktionärer. Tävlingsledare, starter, tidtagare, speaker och ordonnanser (för att nu inte tala om en så pass ovidkommande person som pressmannen) får ge sig ut på frukning av terängen för att om möjligt spärra upp den känslige för att åtminstone i någon mån

kunna fylla sin uppgift. Och den hypersensitiva stjärnan blir om möjligt ännu mer nervös och irriterad. Modellen går i diket och plöckas upp i korv, och publiken har gått miste om den sensation, den zätt och faspetsat sig på.

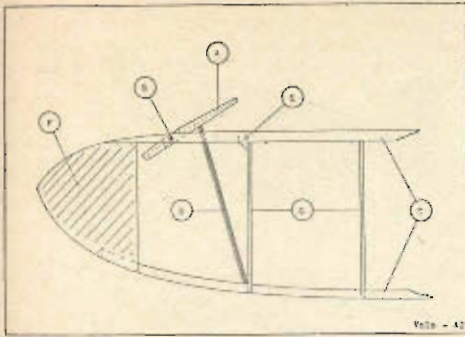
I många fall går det till på det sättet. Underlocknad är inte själv modellflygare, och synpunkterna få väl fördenksfull tas med lämplig reservation; men de äro dock publikens synpunkter i viss mån och som sådana värda att beaktas.

Det finns någonsting som heter tävlingsnerver. Skulle det vara alldeles otänkbart, att även modellflygarna skaffade sig en smula nervkondition — både i eget, publikens, arrangörers, funktionärers och inota sportens intresse? Säkert inte.

Vi kan lätt visst komma överens om, att den där lättriberande stjärnan (dixit visse ett blott-re ord) bör stanna hemma nästa gång en tävling anordnas. Stanna hemma och skaffa sig bättre nervkondition till kommande tävlingar. I all annan sport gäller det för de tävlande att ha kontroll — inte bara över armar och ben utan även över nerverna. Varför då inte också inom modellflyget?"

Till sist föreslår förf. som en första åtgärd: en smula kommandotou och färre nervösa stjärnor. Så långt red. Norrvi. Kvar står att ännu inbet konkret gjorts för att avhjälpa den svaga organisation av modellflygtävlingar som vi hitintills haft i vårt land. Trots att ing. Flormans och ing. Déranz' lagt fram planer för utmärkta organisationer o. s. v. Diskussionen går vidare.

Mfred.



Självstängande ballastlucka för modellplan

Segelmodeller, bensinmodeller och även andra modellplanstyper bruka allt som oftast förses med ett fack för ballasten, som ju är avsedd för utbalansering av modellerna. Dessa fack stänger man alltmant genom att helt enkelt sätta en kork eller en balsabit i hålet. I bästa fall sträcker man sig så långt att man förser facken med små lock av metall. Härigenom uppnås dock ingalunda god utformning. En fin sådan får man emellertid om man anammar nedannämnda konstruktion.

Luckan A är på översidan formad efter flygkroppens linjer och genom en lagring B fäst vid kroppens övre longeronger C. Det är härvidlag att märka att luckans lagring anbragts så att luckans ena sida blivit kortare. Det är vid denna del av luckan man skall trycka helt lätt med ett finger. Då höjer sig motsvarande bit och man kan gripa tag i denna och lätt öppna luckan samt ta bort ballasten eller göra någon annan förändring. Då luckan skall hållas tätt slutet intill kroppens översida anbringas man ett litet gummiband D från kroppens undersida upp till luckans. En liten spärr E hindrar till slut denna sida av luckan att åka in i kroppen. Övriga beteckningar F och G visa respektive nosklossen och spanten.

Denna automatiskt självstängande lucka är inte endast enkel utan ger även en synnerligen god aerodynamisk utformning. Därjämte kan man naturligtvis använda samma metod för andra slags luckor t. ex. kontrolluckor på bensinmodeller och kompassstyrda segelmodellplan.



TOLLIN-ritningar

för replikamodeller i skala 1/40 av
Bell P-39 Airacobra Pris 85 öre
och

Junkers Ju 87 B (Stuka). Pris 95 öre
med utförlig byggbeskrivning och originalfärgprov.

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

ÅKE TOLLIN,

Rudbecksgatan 7, Örebro.

Sänd mig nedanstående franko:

..... st. kr.

..... st. kr.

Namn:

Adress:

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

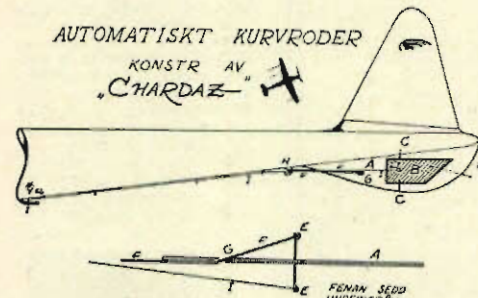
AUTOMATISKT KURVRÖDER

Vi visa här ett förslag till automatiskt kurvrodret av synnerligen enkel konstruktion.

A är underfenan och B är ett rodret, som är vridbart kring en axel C. D är en axel, som går igenom rodret B, och i varje ändra på axeln D går ett gummiband F genom underfenan i hålet G och fästes i en liten krok H på kroppen. Från andra ändan på axeln D går en fin pianotråd I genom ett par små märklar under kroppen fram till startkroken.

K är en knappål, som sticker igenom underfenan in i kurvrodret för att låsa detsamma vid trimningar eller sträckflygningar.

Kurvrodret verkar på följande sätt: Då planet skall högst startas trådes den lilla ögla på pianotråden på startkroken och därefter startlinans ring. Om pianotråden är rätt avpassad skall kurvrodret ställa sig neutralt. Då planet efter högst startet kopplas ur från linan gör rodret utslag genom verkan av gummibandet F. Planet kommer nu att kurva i stora cirklar, och man behöver ej befara bortflygning.



HÖGSTARTPROBLEM

Den kände modellflygexperten Per Weisshaupt har i ett brev till FT framställt en fråga till svenska modellflygare, vilken har fundamentall betydelse. Vi överlämnar ordet åt författaren:

”Orsaken till dessa rader är att jag vill slå ett slag för en standardisering av 100 meters startlina eller rättare sagt en standardisering av starthöjden för segelmodeller så att man får en säkrare bedömningsgrund vid en jämförelse av modellernas prestationer.

En längre lina, t. ex. på 200 meter, som vi till en del använt här i Danmark, bl. a. vid elitproven, är alldeles för lång. Det är relativt svårt att starta med en 200 meters lina. En välflygande modell flyger då alldeles för långt. Från en utgångshöjd av t. ex. 170 meter flyger en modell c:a 7 minuter. Blåser det god vind är modellen utom synhåll långt före landningen. På så sätt blir den lysande 6-minutersregeln alltför illusorisk. Den är däremot bra vid 100 meters lina, med vilken en modell flyger upp till 4 minuter utan termik. Låt oss alltså fasthålla vid de 100 meterna!

Nu kommer emellertid den mest väsentliga punkten: F A I-regeln, som tillåter 200 meter lina vid vinschstart och 100 vid löpstart, är i hög grad orättvis. Med en bra modell och en god vinsch kan man uppnå betydligt större höjd än med en 100 meters lina vid löpstart. Vid blåst kan man uppnå 175 meters höjd! Jag har personligen inte något mot vinschstarten (som t. ex. tyskarna icke hysa någon större förkärlek till), men dess enda fördel (förutom den tillåtna större linlängden) tycks mig vara den att linan efter användning snabbt kan vindas in, vilket ju enligt de svenska tävlingsbestämmelserna är nödvändigt. Den startandes orörlighet är däremot ett betydligt minus.

Då vinschmetoden blivit synnerligen utbredd i Sverige riktar jag följande frågor till de svenska modellflygarna:

- 1) Hur stor utgångshöjd uppnår en god modell i en fin start med en 200 meters lina?
- 2) Hur lång vinschlina är nödvändig för att man skall uppnå samma höjd som med en 100 meters löplina?

Ja, så skriver en dansk modellflygteoretiker. Det är bara att hoppas att de svenska modellflygarna ta sig en funderare över dessa problem och komma med sina synpunkter.

Danska mästerskapen i modellflyg 1942

Dansk Modellflyver Unions sommarläger 1941 på MoIs blev en stor framgång, och som en naturlig följd hölls även i år ett läger för Unionens medlemmar på samma ställe och det rönt en kanske ännu större succé än föregående års.

För första gången hölls i år danmarksmästerskap i de tre segelmodellklasserna. Dessa tävlingar genomfördes utan att några större sensationer inträffade. I den minsta klassen, som omfattar modeller intill 13 kvdm, utgick Henning Gilkaer från Odense Modellflyveklub som segrare. Även i den andra segelmodellklassen, som omfattar modeller mellan 13 och 28 kvdm, blev Henning Gilkaer nummer 1. I den största klassen segrade Hans Lassen från Modellflygklubben Stratus med en genomsnittstid på 1,41,9 min. De danska segelmodellmästarna fingo som segrarbelöningar ett diplom plus 15 kronor. Både Gilkaers och Lassens modeller voro av egen konstruktion.

Vad motormodeller beträffar fick man slå samman de minsta klasserna på grund av lågt deltagarantal, och det var endast i den internationella Wakefieldklassen striden blev het. Segrare blev den kände danske modellskribenten J. H. Thinesen som med sin modell fick en genomsnittstid av 1,19 min. Dessa resultat framstår så mycket bättre som modellen på grund av terrängförhållandena landade c:a 40 meter över startplatsen och således en avsevärd flygtid tyvärr gick förlorad.

Det är intressant att ta del av de förändringar som skett med modellerna under det senaste året. Detta gäller dock främst motormodellerna. Vad segelmodellerna beträffar ha de blivit mycket modernare med bromsklaffar, som de flesta bygga in i vingarna, i synnerhet som det släppts ut i modellmarknaden en tidlösningssapparat som går att montera i vingarna. Tyvärr blev flygningarna vid mästerskapen inte av den längd att man fick se dessa bromsklaffar i funktion. Vad själva modellernas konstruktion beträffar fanns där icke något nytt att notera, men dock kan man lägga märke till att det var många som placerat stabilisatorn högt upp på fenan i stället för under denna och vilande på kroppen. Det skulle vara av fördel vid högst start, sadet det, då stabilisatorn härvid kommer undan virvlarna från vingen. Om detta system är bättre än det vanliga kunde dock inte konstateras vid de danska mästerskapen.

Hos Wakefieldmodellerna hade nästan alla deltagarna tvåbladiga, fällbara propellrar och enbent, infällbart landningsställ. Den mest intressanta modellen hade till konstruktör Peter Christiansen, vilken till tävlingen hade byggt en modell med diamantkropp försedd med enbladig, fällbar propeller. Vingen var försedd med slots. I handstart fick modellen synnerligen fint, men tyvärr gick smodden av vid uppdragningen med drillborr, och modellen spolierades helt och hållet.

1942 års sommarläger med danska mästerskap blev alltså en stor succé, och utan tvivel är det deltagarnas högsta önskan att nästa år återigen kunna vara med i Dansk Modellflyver Unions sommarläger på MoIs.

Jørgen Dommergaard.

Endast 1:35

kostar FLYGTIDNINGEN
fr. o. m. okt. till årets slut.

Sätt in beloppet i dag
på postgiro 147660.

Ombud antagas —
begär ombudsvillkor!

Modellflygnytt



FIBS rikstävling för modellflyg har på nytt genomförts i Kungl. Svenska Aeroklubbens och Folket i Bilds regi. Den 22 dennes gick finalen av stapeln på Ladugårdsgården i Stockholm med ett 50-tal deltagare från skilda delar av landet. Pokalförsvare var den kände modellflygaren Börje Stark, Stockholm, som är innehavare av två inteckningar i FIBS vandringspris. För att bli ständigt ägare av det flotta priset erfordras tre inteckningar. Denna gång fick Starks klubbkamrat Arne Blomgren in en fullträff och hemförde segern med tiden 1,38,5 efter tre mycket jämna och vackra flygningar. Örebroaren Göran Lindholm placerade sig som tvåa på tiden 1,29,5. Som trea i hela tävlingen kom en man ur nybörjarklassen, Anders Lindblom, vars tid inte var så mycket sämre än de "stora grabbarnas". Hans tid blev 1,27,6.

Endast segelmodeller i klass S 1 deltog och de deltagande flygarna voro uppdelade i tvänne kategorier nämligen silverflygare och nybörjare.

Landsorten klarade sig i stort sett mycket bra i striden med Kungl. Huvudstaden. Tyvärr var icke flygvärdet det bästa, ty redan vid tävlingens början mojnade vinden av så att det var svårt att få upp modellerna på önskad höjd.

Den av modellflygarna så efterlängta termen ville icke infinna sig, varför de verkligt goda resultaten även lyste med sin frånvaro. Men å andra sidan sett blev tävlingen därför en relativt god värdeutmätare på modellernas kvalitet och trimning och några direkta s. k. tuffflygningar förekommo icke. Några bortflygningar rapporterades ej heller och antalet kvadningar var minimalt, vilket får tillskrivas gott material hos flygdonen.

Före denna riksfinal har uttagningstävlingar ägt rum runt i landet och deltagarna voro från de mest skilda delar av vårt avlånga land.

Prisutdelningen ägde rum på Orsakullen på Skansen och dessförinnan hade deltagarna fått tillfälle till att bl. a. besöka Tekniska museet, där intendent Althin var värd för de oerhört intresserade grabbarna.

Bland "silverflygarna" kom som trea efter Arne Blomgren och Göran Lindholm Robert Löwen-Aberg från Stockholm med tiden 1,25,0. Och tvåa bland nybörjarna efter Anders Lindblom, Steninge, kom Nils Olmin, Kalmar, med tiden 1,6,6.

Trots att organisationen kanske brast på ett par ställen vill man framföra ett ärligt och djupt tack till FIB och KSAK för denna verkligt sporrande och efterlängta rikstävling som har en oerhörd betydelse ur propagandasynpunkt.

All korrespondens till FLYGTIDNINGENS modellflygredaktör, Ulf Hallvig, skall adresseras under redaktionens adress, då mfrd numera är bosatt i Malmö.

Anton Hansson, den kände jämtlandsflygaren, har under mållflygningar över Gotland upptäckt ett av de modellplan som flugit bort vid de senaste Svenska Mästerskapen. Modellen påträffades 7 km ifrån startplatsen och efter en besvärlig expedition per cykel och terränglöpning kunde man bärga modellen, men tyvärr hade ägarens namnlapp regnat bort. Beräknad flygtid: minst 30 min.

Modellflygklubben Vingarna hade söndagen den 16 augusti en klubbävling där det tävlades om vandringsprisen i segelklasserna samt om de nya priserna i motormodellklasserna. Resultaten blevo goda och de bästa tiderna presterades av Åke Roggentin med 8 min, Rune Andersson 7,11 min, Lennart Segerfelt 5,12,7 min samt Bengt Johansson 3,05,1 min. De tre sistnämnda modeller flögo under tävlingen bort och har ännu inte anträffats.

Eslövs flygklubb anordnar den 20 september en större modellflygtävling till vilken modellflygare från hela Sverige äro inbjudna. Till tävlingen väntas danskt deltagande. Med kännedom om arrangörernas goda organisationsförmåga kan man vänta sig en riktig fullträff och talrik publik trots att tävlingen sammanfaller med den kommunala valdagen.

Under tävlingarna kommer Aeroklubbens i Skåne segelflygsektion att företaga segelflyguppvisning med sektionens Grunau Baby.

KSAK har nu utsänt en förteckning över de svenska rekord som för närvarande gälla. De äro som följer:

Tids-rekord:
Klass M. 1 Ulf Hallvig, Stockholm, 5 min 5,0 sek. M. 2 Bertil Lindell, Stockholm, 33 min 42,9 sek. M. 3 Arne Blomgren, Stockholm, 23 min. 40,0 sek. S. 1 Lennart Sundström, Stockholm, 7 min 16,6 sek. S. 2 H. Johansson, Norrköping, 15 min 8,0 sek. S. 3 Lars-Erik Olsson, Linköping, 11 min 38,4 sek.

Distansrekord:
M. 2 K. E. Svensson, Linköping, 13,300 m. M. 3 Börje Stark, Stockholm, 7,050 m. S. 1 Sigurd Isacson, Linköping, 14,800 m. S. 2 Anders Sjöb, Motala, 17,900 m. S. 3 Sigurd Isacson, Linköping, 13,700 m.

Hastighetsrekord:
Ulf Hallvig, Stockholm, 81,8 km/tim.

Västergötlands Modellflygförbund har hållit sin årliga generalmönstring, distriktsmästerskapstävlingen och årskonferensen. Vård var i år Falköpings Flygklubb och tävlingsplats Alleberg. Tävligen missgynnades i hög grad av vädrets makter, då hård vind och regnväder rådde.

Resultat: M: 1. 1) M. Ögren, Borås, 0,58,0 min (distriktsmästare); 2) P. O. Svantesson, Allingsås. M: 2. 1) Jan Westfelt, Borås, 1,07,4 (distriktsmästare); 2) P. O. Svantesson, Allingsås. S: 1. 1) Jan Westfelt, Borås, 1,48,8 (distriktsmästare); 2) E. Södergård, Hjo. S: 2. 1) Åke Ringh, Skövde, 1,48,7 (distriktsmästare); 2) H. Westfelt, Borås. S: 3. 1) Lars Hedin, Hjo, 2,59,0 (distriktsmästare); 2) P. Almgren, Skövde.

Lag 1) Hjo Flygklubb,
2) Skövde Flygklubb,
3) Allingsås MSFK.

Vid årskonferensen på Stora Hotellet i Falköping höll förb.-ordf. Åke G. Ringh ett inledningsanförande vari han redogjorde för vad förbundet utträttat under sin ettåriga verksamhetstid samt uppdrog riktlinjerna för den kommande verksamheten. Vid de följande valen fick styrelsen en delvis ny sammansättning. Förbundsordf. hade av sagt sig på grund av bristande tid och förbundssek. hade avlyttat från landskapet. Till ny förb.-ordf. valdes enhälligt E. Grunditz, Hjo. Y. ordf. blev köpmann Nils Larsson, Skövde, sek. Jan Westfelt, Borås, och kassör Hans Westfelt, Borås (omvald). Förbundets tack till de avgående styrelseledamöterna framfördes av R. Grunditz. Från ÖMF ingick telegram med "tack för bröderligt samarbete".

Västergötlands Modellflygförbund har vid styrelsesammanträde uppdragit åt Skövde Flygklubb och MEK Terråk, Skövde, att arrangera årets landskapstävling mellan Östergötland och Västergötland. Tävligen kommer att hållas i september.

En sommartävling har arrangerats av Modellflygklubben Termik, Skövde. Trots regnväder blevo resultaten ganska goda. En av de deltagande modellerna råkade under en flygning komma in över staden och landade slutligen i kyrkparkens högsta träd. Ägaren, Folke Almgren, Skövde FK, fick emellertid hjälp av brandkåren, som inför nyfikna skövdebor kunde rädda planet.

Bästa resultat. S: 1. 1) M. Ögren, Borås, 2,10,2 min; S: 2. 1) B. Södergård, Hjo, 2,28,6; S: 3. 1) L. Hedin, Hjo, 4,01,0; M1 + M2. 1) J. Nathorst-Westfelt, Borås, 0,43,1.

1942 Års skånska mästerskapstävlingar i modellflyg går av stapeln den 6 sept. och som arrangör står Bjuvs Modellflygklubb. Vid dessa tävlingar går även starten i den serietävling där Aeroklubben i Skåne uppsett ett vackert vandringspris i gammalt silver. En nyhet för året blir en speciell tävling med bensinmotordrivna modellplan. Man räknar på goda resultat vid denna Sveriges andra tävling med dylika modeller.



Priser

för tävlingar
av alla slag
på flygområdet

Ett eftertraktat pris är flygplaketten

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

KSAKs VÄVDA KLUBBMÄRKE

för lägermössor eller overall
Pris endast 1: 50 kr.



Flygvapnets flygmärke
gediget och omlyckt, försëtt
med krönsnål. Förgylld.

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 flyg-
märket infällt i blå emalj
Pris kr 5: 25 per par

FLYGETS BEREDSKAPSMÄRKE 1942

Förgylld i trevligt utförande. Märken ännas för alla flygflottiljer med flottiljens nummer i uppbyggda siffror. Uppgiv vilket flottilmärke som önskas. Pris endast kr. 1: 50.

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

Övanstående priser äro incl. omsättnings-
skatt.

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

Ny katalog utkommen!

Order över 5 kr. portofritt!

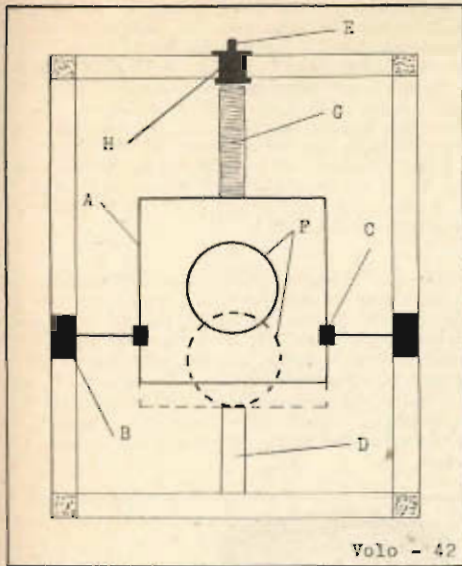
AERO-TJÄNST, Malmö



Gösta Hellström bedömer replikamodeller.

Hobbycirkelns Inköpscentral i Stockholm anordnade för någon tid sedan en tävling, som alla modellflygare kunde deltaga i. Det gällde att förfärdiga en eller flera replikamodeller av flygplan. Tävlingsjuryn bestod av U. Hallvig, G. Hellström samt M. Gerne. Resultat: 1) R. Larsson, Stockholm (B-5). 2) F. Blomdahl, Små. Taberg (Sk 15). 3) L. Cederberg, Gusum (J 20).

ALL I HYGIENISKA ARTIKLAR
SUECIA SJUKVÅRDSMAGASIN
Östergatan 24. Tel. 220 31 - 166 47, Malmö
Förl: Lund. Gröndagen 1. Tel. 1735
Båda varor - Billigaste priset.



Volvo - 42

Segelflygsläp i miniatyr

I utlandet har det på senaste tiden blivit mycket populärt med att låta en bensinmotormodell starta ett litet segelmodellplan i s. k. släpstart. På dylika explosionsmotordrivna modellplan innebär det inte någon större svårighet med vare sig start eller urkoppling. Urkopplingen sker ju lätt på automatisk väg på samma gång som bensinmotorn stoppas av timern.

Emellertid kan man även använda vanliga gummimotordrivna modellplan härtill. Svårigheten ligger vid dessa modeller i anordningen för urkopplingen. En timer är alldeles för tung att montera i en gummimotormodell och man får i stället söka sig andra utvägar. Den här visade metoden har till upphovsman en tysk modellflygare, som fått mycket goda resultat, i synnerhet med en gummimotormodell på över 100 cm spännvidd.

Principen är följande: Som bekant håller sig en gummimotor under uppdragningen mycket hårt spänd, men så snart den gått ut kommer den att hänga ner i kroppen en smula. Det är just på detta faktum som principen är baserad. I kroppen är monterad en ram A, vilken är ledbart fast vid kroppens sidor genom armen B och lagret C. När motorn är utgången tynger den ned ramen som kommer att vila mot ett stöd D. Limmat i kroppens undersida. Följden blir nu att utlösningens anordning E träder i funktion och släpper loss segelmodellen. Vid full uppdragning av gummimotorn F drar en fjäder G upp ramen, och som en följd härav kommer utlösningens anordning, som är lagrad i ett lager H, att skjuta upp och träda i funktion. Vid praktiska försök med denna anordning visade det sig förmånligast att använda sig av en 10 till 15 meter lång startlina av mycket tunt och lätt ämne. Startkroken på segelmodellen kan inte vara fast som man vanligen brukar i 60 graders vinkel mot tyngdpunkten utan lämpligast i segelmodellplanets nos, precis som på ett riktigt segelplan.

Kontursågat trämaterial

till replikamodeller av svenska flygvapnets flygplan samt till i denna tidning införda replika-, skal- och segelmodeller.

Mångårig erfarenhet! Billiga priser!

Snickeriverkstaden

Kungsgatan 84

STOCKHOLM

Modellflyget i Tyskland

- Av PER WEISHAUPT -

Det tyska modellflyget leder sitt ursprung från Lilienthal och andra tyska pionjärer och hade som sport utvecklats redan före första världskriget. Efter detta gick utvecklingen vidare. I början av trettio-talet, då Rhön- och Borkenbergetävlingarna togo sin början och då nationalsocialisterna övertagit makten 1933, fortgick utvecklingen allt snabbare sedan staten insett modellflygets oerhörda värde.

Mål:

Tysk modellflygning är icke som de flesta andra länders enbart en sport, där det gäller att uppnå höga prestationer. Det är icke i sig själv ett mål utan ett medel till ett högre mål, nämligen till att hänföra den tyska ungdomen och geva dem en första teoretisk och praktisk grund. Göring uttalade kort efter övertagandet av makten: "Det tyska folket skall bli ett folk av flygare". För att Tyskland såväl i krig som fred skall kunna intaga en ledande plats i luften, behövs det en ständig ström av duktig och intresserad ungdom för att få flygare, tekniker, ingenjörer, vetenskapsmän och arbetare i flygindustrien.

Därför har man erkänt modellflyget som flygets breda bas. Från modellflygarnas led skall det nödvändiga manskapet komma och på denna grund undervisas nästan alla tyska pojkar i modellflygning, varifrån man går vidare över segelflygning till motorflygning eller till flygets andra områden. Därför har modellflyget — sett från offentlighetens sida — rönt större sympatier än någon annanstans i världen. Förutom den rent tekniskt bildade sidan av modellflyget har man naturligtvis också insett dess allmänt karaktärsdannande betydelse.

Organisation:

Det tyska modellflygets organisatoriska tyngdpunkt ligger i det National-Sozialistisches Flieger-Korps (NSFK) som upprättades 1937 med generallöjtnant Christiansen som ledare, och som omfattar hela den tyska luftsportens och den förmilitära utbildningen. Men modellflygningen sträcker sig vidare och är således obligatorisk i skolorna under de sjätte och sjunde åren. Lärarna måste ha insikt om flyget, och skolorna måste ställa lokaler till förfogande.

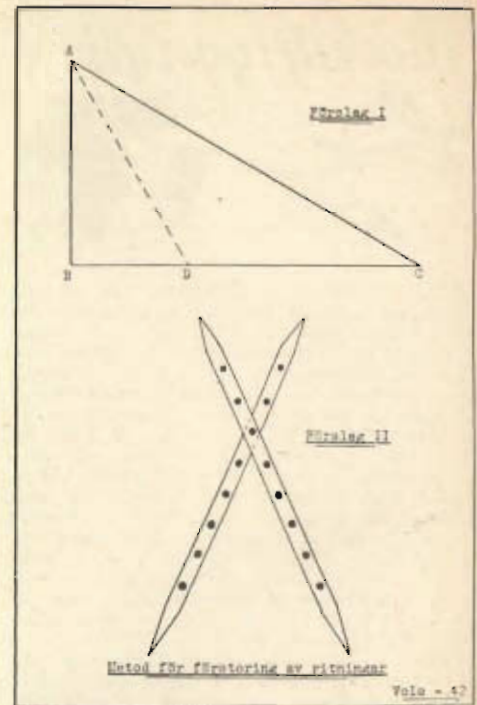
Även de tyska ungdomsorganisationerna äro med. Vid sidan av den allmänna tjänsten i "Deutsches Jungvolk" utbildas pojkarna från tolvårsåldern i modellflygning i samarbete med NSFK. Utbildningen sträcker sig över 2-3 år. Intresserade kunna frivilligt fortsätta i "Flieger Hitler-Jugend", där de få friare uppgifter, under det att de första åren har en för riket i dess helhet likartad utbildning, som fortsättes med segelflygningen.

Till utbildning av lärarkrafter komma modellflyglärarna (minst 20 år) och dessaas medhjälpare (minst 16 år) till kursen på 3 veckor på en av de 5 välinrättade riksmodellflygskolorna, som äro utrustade med modernt undervisningsmaterial, inkl. vindkanaler. Varje kurs omfattar 100 deltagare, och såväl undervisningen som resorna äro gratis.

Modellflygets sportsliga sida:

Varje år anordnas stora rikstävlingar för segelmodeller på Rhön och för motormodeller på Borkenberge samt för inomhusmodeller. I god tid utsändes regler m. m. som för vart år ställa modellflygarna inför nya och intressanta uppgifter. Kraven ökas från år till år, emedan det visat sig att ansträngningarna och resultaten därvid stiga. Endast härigenom kan ett framåtskridande inom modellflyget vara möjligt, anse tyskarna. Helt säkert kan man i andra länder lära en del av detta förhållande — det gäller inte endast att kämpa om att uppnå bästa möjliga tid, den tekniska utvecklingen skall även direkt främjas. De lyckliga som komma med till rikstävlingarna utses vid talrika uttagningsävlingar över hela landet. Premier och andra utmärkelser göra de höga målen värda att eftersträva.

(Forts.)



Volvo - 42

Förstorning av ritningar

Att förstora — och även förminska — ritningar är en uppgift som den modellflygintresserade läsaren ofta ställs inför. Det är emellertid i vanliga fall ett relativt drygt arbete som man i det längsta drar sig för. För att slippa en mängd räknegörningar och ritningsgöromål går man helt enkelt till en fotofirma, som kan göra kopior i alla möjliga format. Men vare sig man nu får ljus- eller fotostatkopior blir det alltid ett dyrt nöje.

Det är dock inte svårt att själv förstora upp eller förminska en modellplanritning, hur liten eller hur stor den än må vara. Vi beskriva här nedan tre olika metoder för förstoring och förminskning av ritningar, och det är vår förhoppning att vi på så sätt löst en hel del viktiga problem för våra läsare på modellålderna.

Förslag I visar hur man förminskar en ritning. Förstoring tillgår på motsatt vis, men då det kan vara av intresse att ta del av en metod för förminskning av ritningar meddelar vi principen även härför.

Rita upp på millimeterpapper en rätvinklig triangel ABC. Om ni vill förminska en ritning t. ex. till 1/3 skala avdelas på linjen B—C 1/3. Drag från denna punkt en linje till A. Varje parallellt med basen tänkt linje blir genom denna linje A—D delad i proportionella, med BDC jämförliga delar. Därmed förstås, att en linje, parallellt med basen alltid blir skalantligt delad. Förstoring sker som nämnts på motsatt sätt. Vid andra skalor uppritas från A till basen BC till för varje del avpassad delningspunkt.

Förslag II visar hur man kan förstora eller förminska med hjälp av en "reduktionspassare" som enkelt kan tillverkas i form av en X-formad anordning. Den förfärdigas lämpligast av ett par smala metallskenor med ett antal hål, vilka genom en smal skruv utgör ledpunkten mellan de bägge skenor. Dessa komma på så vis att likna en dubbel, olika stor passare.

Förslag III går ut på att man inrutar hela ritningen eller, om man vill spara denna, lägger över densamma millimeterutrad celluloid från t. ex. ett kartfodral. Märk ett papper med rutor på liknande sätt fast i den ändrade skala ni önskar ritningen. Drag därefter för fri hand från ruta till ruta upp den nya ritningen.

Dessa metoder äro inte de enda tänkbara. Det ges ett otal andra dylika, men dessa kunna sägas vara de mest enkla på samma gång som de äro mycket effektiva. Vi hoppas att modellbyggaren nästa gång inte drar sig för att förstora en ritning utan i stället med gott mod och med tillhjälp av en av ovanstående metoder griper sig verket an.

SE—EII.

Vi rekommendera:

Malmö
SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57 Östergatan 18
 224 20 M A L M Ö

Lullgevär, lullpistoler & ammunition.

Bofors kvalitetsstål
C. E. Johanssons
precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.
M A L M Ö

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

Värme- o. Sanitära installationer

A. G. Malmström & Co.

Kalkbrottsготan 26

Tel. 50225 LIMHAMN

Carborundum & Aloxite
Slipskivor, skurfstenar & brynen.

VICTOR
Metallsågblad

DUREX
slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN
M A L M Ö

Malmö

WANGELS
KEMISKA TVÄTT ÄR
KVALITETSARBETE



NY MUSKELFLYGTÄVLING I ITALIEN:
"RUNA" (Reale Unione Nazionale Aeronautica) har utlyst en tävling med pris på sammanlagt 160.000 lire i avsikt att gynna en utveckling av muskelflygningen. I denna tävling få endast Italienska medborgare med hem i Italien delta. Villkoren äro att man skall utföra två flygningar med normala väderleksförhållanden, d. v. s. ringa uppvind och utan med- eller motvind. Hela summan är uppdelad i tre delar, och villkoren äro följande: 1) För att få priset på 100.000 lire skola två flygningar på 2 km längd utföras, och vid halva distansen skall en vändpunkt vara uppställd så att landningsplatsen blir lika med startplatsen. Över halva sträckan skall flygas på en höjd av minst 5 m över startplatsen. Starten måste ske utan hjälpmedel (wire o. s. v.), men man får använda en anordning "att samla människans energi". 2) Ett pris på 50.000 lire får föraren på det plan som utan energisamlare flyger 1 km, därav minst 500 m på en höjd av 5 m, dock utan att återvända till startplatsen. 3) Ett pris på 10.000 lire får den som utför flygningen enl. nr 2 med energisamlare. Tävlingen är utan anmälningsavgift, men man måste anmäla planet minst en månad innan flygningarna skola utföras. Dessutom skola ritningar insändas samt startplatsen och tidpunkten angivas. Planet får endast flygas av pilot som innehar motorflygcertifikat eller C-diplom i segelflygning.

FRANSKT SEGELFLYG: Sedan den franske segelflygaren Eric Nessler nyss satt sitt rekord i segelflyg, d. v. s. uppehållit sig 22 tim 28 min i luften lyckades han kort därefter förbättra sitt eget rekord högt avsevärt. Den nya tiden blev 38 tim 21 min. Även detta är franskt rekord. Rekordet har blivit föremål för ingående kommentarer i sitt hemland. Särskilt pekar man på segelflygets stora betydelse för framtiden, och man nämner att intresset för denna sport hittills ej varit tillräckligt stort i Frankrike. Nesslers nya rekord utfördes även denna gång vid Montagne Noire dock inte med samma segelplantyp utan med den schweiziska konstruktionen Spalinger S-18. L'Auto omtalar bl. a. i en artikel att segelflygläget i Montagne Noire är livligt frekventerat och att man gjort stora framsteg. I de stora hangarerna finns för närvarande 23 segelflygplan. Cirka 70 elever erhålla undervisning, och under tiden 1 juni—15 december 1941 har flugits sammanlagt 2.500 tim.

FRANSKA SEGELFLYGPLANET Castel Mauboussin C 302 är ett ensitsigt övningsplan, helt och hållet byggt i trä. Det är ett halv frihållande hövgångat plan. Vingen är trapetsformig med avrundade spetsar. Vingen, nosen och vingspetsarna äro träklädda, medan de övriga delarna äro tygklädda. Den träklädda kroppen har i framkanten ett sexkantigt tvärsnitt. Förarsätet ligger omedelbart framför vingfrankanten. Höjdroden tygklädda.

Data: Spv 14 m, längd 6,2 m, höjd 1,8 m, vingyta 15 kv. m, sjöförhållande 1:12, tomvikt 125 kg, flygvikt 220 kg, vingbelastning 15,7 kg/kvm, snjmachastighet 0,8 m/sek.

NYTT LETTISKT FLYGPLAN: Den lettiska firmen Valt Elektrotehniska Fabrik, som i flera år byggt många trevliga sport- och skolplan, har med sin nya J 17 utvecklat den gamla typen J 12. J 17 är ett lagvingsat monoplan helt byggt i trä. Den tredelade, tvåbalkiga vingen har trapetsform och V-formad ytervinge. Vingen är av trä. Kabinen är kringbyggd med plexiglas. Sitsarna äro i tandem. Landningsstället är fast och frihållande. Planet skall som standard utrustas med en 4-6 cv. motor på en 145 hk. Två bränslebehållare äro inbyggda i vingmittstyckena och rymma vardera 100 liter bränsle. Oljebehållaren är inbyggd omedelbart bakom motorn och rymmer 9 liter.

Data: spv 10,2 m, längd 7,9 m, höjd 2,2 m, vingyta 16,5 kv. m, tomvikt 620 kg, flygvikt 890 kg, vingbelastning 53,9 kg/kvm, max.-hastighet 235 km/tim, landningshastighet 70 km/tim.

Vi rekommendera:

A.-B. Järnkonstruktioner

Hälsingborg Tel. 10636 - 16336

Smides- och Mek. Verkstad

Järnkonstruktioner
Elektrisk Svetsning

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar
nyanläggningar & moderniseringar & reparationer
Infordra offert!

Tel. 17715 Friisgatan 6, Malmö Tel. 75610 växel

Kemikalier - Oljor

Färger - Syror

Bäst och billigast från

A.-B. ALLAN SVENSSON

Malmö Tel. Namnanrop

ETT NYTT ATLANTREKORD har slagits av en besättning, tillhörande brittiska flygets s. k. "Färjkommando". Nämnade besättning, bestående av två kanadensare och två amerikaner, har nyligen överflygitt Atlanten fem gånger under nio dagar — varje gång med maximalt och utan missöde. Sammanlagt har denna besättning avverkat över 500 timmars oceanflygning på de senaste tre månaderna.

AUTOGIRO FÖR POSTTRANSPORT: Franska regeringen har givit flygfabriken SNCA du Sud-Est i uppdrag att konstruera en autogiro som lämpar sig speciellt för luftposttjänst. Därvid skall man utgå från de erfarenheter som redan vunnits hos firmen Liérot & Olivier, innehavare av Cierva-lieénseh. Försökstypen, som får beteckningen SE 700, skall förses antingen med en 200 hk Renault- eller en 300 hk Béarn-motor. Maskinens rotor skall få en radie av 22,5 m, och sammanlagda höjden blir 3,8 m. Man beräknar kunna uppnå en hastighet av 250 km/tim och minfart av 40 km/tim. Flygsträckan blir bli 600-800 km.

CURTISS "WARHAWK", NYTT AMERIKANSKT JAKTPLAN, har nyligen demonstrerats i USA. Det är den första typ av Curtiss serie P-40 som tillverkas av Packard Company. Den betecknas P-40 F och har en Merlin XX-motor på 1.200 hk. Curtiss "Warhawk" är en efterföljare till Tomahawk och Kittyhawk och betydligt snabbare än dessa — en siffra av 610 km/tim uppges. Med sina två höjdpumpare har den också större tepphöjd: 8.000 m. Den är kraftigt bestyckad.

TRÄ SEGRAR ÖVER METALL i övningsflygplan, rapporteras från USA. Krigsdepartementet konstaterar att man genom att använda största möjliga mängd plastiskt material och plywood i övningsplanen sparar massor av aluminium och andra "strategiska" metaller, som skola komma till bruk i stridsplan. En tvåmotorig övningsmaskin med två motorer behöver endast ha 1,6 % av flygvikten i krigsviktiga metaller.



REDO FÖR HÅRDA SLAG

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

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN