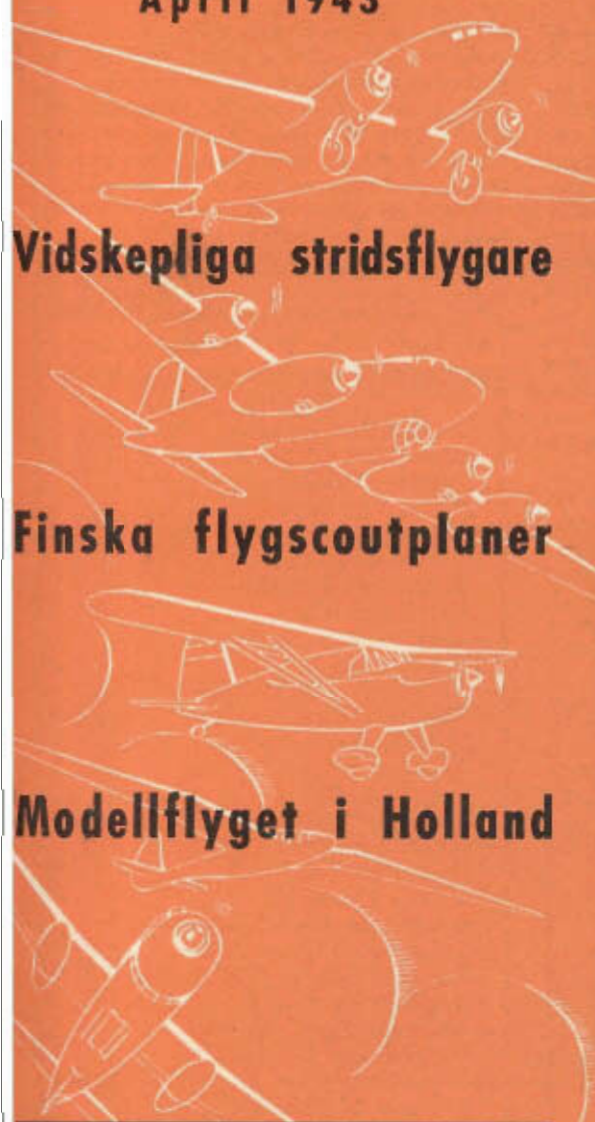




SVENSK flygtidning

ARG. 5 NR 4
April 1943



Vidskepliga stridsflygare

Finska flygscoutplaner

Modellflyget i Holland



Sveriges första gengasflygplan, "Gula Faran", har byggts av Hugo Ericson i Jämtland. Se artikel på sid. 7 →



SVENSK
flygtidning

4/43

MALMÖ

(Flygtidningen)

**Aktuell tidskrift för civil och
militär flygning.**

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

Telefon 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: HARALD MILLGARD.

Redaktionssekreterare: ULF HALLVIG.

synpunkt i remissvaret får betraktas som synnerligen livsviktig för klubbarnas del.

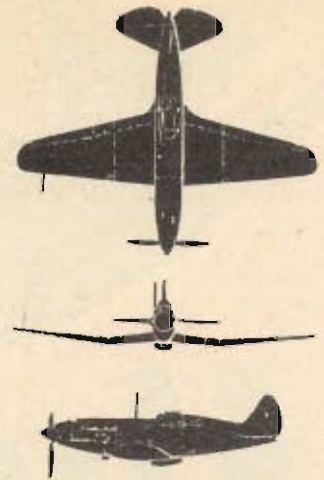
Motorflygklubbarnas representanter framförde sina synpunkter i en särskild skrivelse, som överlämnades till KSAK för benäget beaktande. Man påvisade här i om utredningens förslag skulle godkännas kan resultatet väntas bli att den nuvarande organisationen av motorflyget splittas och att förvärvad flygskicklighet hos aktiva privatflygare äventyras. Man poängterade dessutom att möjligheterna att följa med utvecklingen förspildes. Skrivelsen utmynnade i en hemställan till KSAK att redan nu upptaga förberedelser för den kommande privata motorflygningens organisation i fredstid.

I KSAKs remissvar framfördes vidare den betydelse som gruppchefernas och instruktörernas arbete medfört för det planmässiga genomförandet av en klubbs olika praktiska uppgifter. Då denna kategori enligt utredningens förslag blivit åsidosatt i vad avser åtnjutande av diplompremier föreslogs en reducerad ersättning med i runt tal 60 % av de statspremiebelopp som ordinarie skulle utgå till elever under 21 år.

Beträffande modellflyget poängterades lämpligheten av att ledningen av skolornas modellflygverksamhet lägges i slöjdlära-
nas händer i samråd med närmaste modellflygklubb. Man uttalade även vikten av den medverkan som Skolöverstyrelsen kunde lämna i detta avseende.

Under sammanträdet senare del uttalade flera representanter sina betänkligheter beträffande de ekonomiska möjligheterna för genomförandet av det utvidgade program, som utredningens förslag stipulerade. Man har givetvis möjlighet att reglera utgifterna medelst höjning av kursavgifterna. Faran är dock härvidlag att man genom en dylik åtgärd förlorar mer än vad man söker vinna. Detta blir emellertid en angelägenhet som klubbarna få lösa var för sig. Man förutsätter dock att genom reklam kunna få fram det antal elever som blir erforderligt för ett effektivt utnyttjande av materielen.

Sedan KSAKs förslag till remissvar blivit accepterat förklarade sig representanterna villiga ansluta sig till utredningens förslag. Intresset var stort för den sista frågan på dagordningen, nämligen anmälan från flygklubbarna att bli upptagna som flygklubb av 1 eller 2 klass. Glädjande nog förklarade sig icke mindre än 12 klubbar villiga att upptaga en verksamhet som stod i överensstämmelse med de ford-



Vad är detta för flygplan?

Silhuetten i januarinumret var en Ryan YO-51 "Dragonfly", USA. (Många ha gissat på Fieseler Storch, Tyskland!) Vinnare: 1) Hans Andersson, Helenelund, 2) Åke Andersson, Vänersborg, 3) Arne Ekblom, Härnösand.

Svar på frågan härovan senast den 30 april. Märk kuvertet "Silhuettävling". Pris inbunden årgång 1942 av FT.

ringar som utredningen ställer på en förstaklass klubb. Detta bådär gott för den fortsatta utvecklingen av civilflyget.

Man får hoppas att KSAKs remissvar finner välvilligt beaktande hos statsmakterna och att det grundliga arbete som utredningsmännen nedlagt i sitt utredningsarbete måtte finna förståelse och deras förslag i stort sett godkännas.

För medlemmarna i följande flygklubb-
bar ingår under 1943 prenumeration på
SVENSK FLYGTIDNING i årsavgiften:

Aeroklubben i Skåne
Bjuvs Modellflygklubb
Borlänge-Domnarvets Flygklubb
Eksjö Flygklubb
Eskilstuna Flygklubb
Eslövs Flygklubb
Falköpings Flygklubb
Falu Flygklubb
Gävlebygdens Flygklubb
Hammerdals Flygklubb
Karlsborgs Flygklubb
Karlstads Segelflygklubb
Lidköpings Flygklubb
Linköpings Segelflygklubb
Luleå Flygklubb
Malungs Flygklubb
MFK "Kungsörnen", Hofors
Orsa Flygklubb
Skövde Flygklubb
Stockholms Segelflygklubb
Sundsvalls Flygsällskap
Sunne Modell- & Segelflygklubb
Trollhättans FKs Segelflyggrupp
Varbergs Flygklubb
Vänersborgs Flygklubb
Västerbergslagens Flygklubb, Ludvika
Västerås Flygklubb
Örebro Läns Automobil- & Flygklubb

Följ dessas exempel, klubbprenumerera
för 1943 på SVENSK FLYGTIDNING!

Betald annonsplats

av firma intresserad för
flygets popularisering
och SVENSK FLYG-
TIDNINGs framgång.

PENGAR TILL SEGELFLYGET BEHÖVAS REDAN I ÅR!

Tämligen gott resultat uppnått, men segelflygkampanjen måste intensifieras.

Den insamling som pågår över hela landet till förmån för segelflyget har inbringat ganska stora summor på flera håll. Större bidrag äro: till Skåneinsamlingen 2.000 kr från Svenska Sockerbolaget AB, 1.000 från Kockums Mek. Verkstads AB, 500 kr vardera från boktryckare Edv. Lundgren, Malmö, Märten Perssons Valskvarn och Yllefabriken i Kristianstad, 200 kr vardera från Sydsvenska Dagbladet, Skånska Dagbladet och Scan, 100 kr från Sydsvenska Kliché- och Tryckeri-AB, Malmö; till Hallandsinsamlingen 1.000 kr från AB Malcus Holmqvist, Halmstad; till Jönköpings länsinsamling 3.000 kr från Svenska Tändsticks AB (grundplåt för glidplan benämnt "Solstiekan") och 1.000 kr från Allmänna Brand, Jönköping; till Göteborgsinsamlingen 1.000 kr från SKF samt från Götaverken ett åtagande att gratis utföra vissa reparationsarbeten för c:a 3.000 kr; Gävleborgs länsinsamling 500 kr från Iggesunds Bruk, 200 kr från Sandvikens stadsfullmäktige; Jämtlands länsinsamling 1.000 kr från Indalsälvens Regleringsförening och 1.000 kr från Östersunds Kafé AB; Norrbottens länsinsamling 1.000 kr från Luleå Stadshotell AB.



Länskampanjen i Luleå har anordnat ett bra skyltfönster med bl. a. Luleå Flygklubbs klubborgan SFT.

Inom ett par län, där resultaten ej blivit så goda, visar man nu benägenhet att avsluta kampanjen. Detta bör dock ej ske förrän samtliga möjligheter prövats. Gör t. ex. som Norrbottenskommittén, anordna en flygarbal — i Luleå blev det ett netto på 900 kr! De flesta flygklubbar torde ej få statsanslag och behöva mer än väl allt vad insamlingen kan ge. Dessutom blir det säkert inga statsanslag förrän tidigast under 1944 — även 1943 är ett arbetsår, som inte får gå till spillo i en ofruktbar väntan på statsbidrag.

Trångt om platserna vid flygvapnets verkstadsskola i Västerås

Vid flygvapnets nya verkstadsskola vid Centrala flygverkstaden i Västerås har andra årsklassen nyligen börjat sin fyra-åriga kurs. Av 1.200 sökande uttogos 40 elever, vilka efter sin kurs äro utbildade filare, flygplanmontörer, plåtslagare m. m. Det är vårt lands första lärlingskola för flygmekaniker och specialkunnigt verkstadsfolk, av vilka många sedan få anställning vid flygvapnets verkstäder för att så småningom bli förmän och kanske verk-mästare.

Flygvapnet vill utbilda sina egna meteorologer.

Flygförvaltningen har hos regeringen anhållit att få använda de för ordinarie meteorologer avsedda lönerna till att anställa extra väderleksassistenter vid flottilljerna. Anledningen är att man ej kunnat få kompetenta sökande till de ordinarie meteorologbefattningar, varför man för att avhjälpa denna brist ämnar vidareutbilda väderleksassistenterna för att på detta sätt så småningom kunna erhålla kvalificerade meteorologer.

F 11 blev "flygmästare" i ishockey.

Vid en finalmatch i ishockey på Stadion mellan lag från F 11, Nyköping, och F 8, Barkarby, för en tid sedan vann F 11 med 2—1. Efter matchens slut förrättade chefen för flygvapnet prisutdelningen. Lagledare för F 11-spelarna var kapten Len-nart Bunke. F 11 blev således flygvapen-mästare i ishockey.

Om det gäller flygmotor- eller flygplanbygge, komma överallt
Universalmaskiner med flexibla axlar
till användning!

Motorbygge:
Vaxlar, ventiler, ventiler och väderleksventiler med rörande lösa, släta och slipmaskiner (med ändliga utgångar), ömsom tillåter till att i utgångarna beredd kunna utföra vaxlarbygge eller efterarbete av gånger.

Flygplanbygge:
Boraboring av vaxlar, skivboring av vaxlar till vaxlarbygget av vaxlar, borning av plåt, ömsom byrå och borning av klotterborning.



Maskiner och verktyg till alla typer av flygmaskiner och flygplan. Borning av vaxlar och vaxlarbygge. Borning av plåt och vaxlarbygge. Borning av klotterborning. Borning av plåt, ömsom byrå och borning av klotterborning.

August Rüggeberg • Marienheide (14E) (Rhld.)



NITAR AV ALLA SLAG

av lätt- och tungmetaller
för flygmaskinsindustrien

GHH

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE ABT. SCHWERTE
VORM. LUDW. MÖHLING - SCHWERTE (RUHR)
Representant: Hj. Edwards & Co. AB, Göteborg - Rf11.06.56, 11 55 27

Den nya stationsbyggnaden på Bulltofta flygplats

Byggnaden, som nu är färdig, har visats för svenska och danska flygexperter. Officiell invigning sker i sommar.

Efter ett par års arbete står den nya flygstationsbyggnaden på Bulltofta färdig att tagas i bruk. Den 3 mars visades byggnaden för experter inom svenskt och danskt flyg.

Äntligen har denna flygplats fått en stationsbyggnad som är i klass med svenskt trafikflygs renommé. Visserligen blev byggnaden inte så stor som man från början beräknat, vilket kriget får lastas för, men när världsläget så medger och trafiken ökar kan man lätt göra erforderlig tillbyggnad utan att lokaliteternas disposition försämras.

Genom beslut i april 1941 uppdrogs åt Byggnadsstyrelsen att i samarbete med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Malmö stad för en sammanlagd kostnad av 566.000 kr låta uppföra en stationsbyggnad i huvudsak i överensstämmelse med ett år 1939 upprättat förslag, vilket dock omarbetats av Byggnadsstyrelsen sedan ärendet varit underställt 1940 års civila byggnadsutredning. Byggnadsarbetet igångsattes i augusti 1941 och byggnaden är numera i huvudsak tagen i anspråk.

Den nya byggnaden, vilken icke kunnat utföras enligt 1939 års ursprungliga förslag utan på grund av kostnadshänsyn

Flygresenärerna behöva ej längre se ringaktande på stationsbyggnaden på Bulltofta flygplats — den nya byggnaden är visserligen inte stor men representativ och ändamålsenlig samt med möjligheter till utbyggnad. — På den övre bilden den nya stationsbyggnaden med flygledartornet närmast. Därunder den flotta vänthallen med restaurangen en trappa upp.



måste avsevärt nedskäras synes emellertid fylla kraven under nuvarande trafikförhållanden.

I byggnadens bottenvåning ligger bl. a. väntsalar för avgående och ankommande passagerare, trafikbolagets lokaler samt utrymmen för tull, pass, polis och post, varjämte postkontor för allmänheten samtidigt kunnat anordnas.

I övre våningen ha flygplatschefens rum jämte lokaler för säkerhetstjänstens olika detaljer inrett. En tornbyggnad för platsflygledning har dessutom uppförts på taket med en vidsträckt utsikt över fältet. För allmänheten har i denna våning även beretts utrymme för en mindre restauranglokal. Härutöver märkas kylarsutrymmen för elektrisk central, värme-central, arkiv och förråd samt luftskyddsrum.

Den statliga distriktsförvaltningen har emellertid icke kunnat inrymmas i byggnaden, utan lokaler härför ha, liksom tidigare, beretts

i annan byggnad på flygplatsen. Framför byggnaden ligger en plattform för flygplanens uppställning.

Det är, sade flygplatschefen major Bergman vid visningen den 3 mars, en stor tillfredsställelse för dem som närmast handha flygplatsens förvaltning och drift samt trafiken på densamma att nu efter många års svåra lokalförhållanden kunna flytta in i en byggnad som på ett värdigt sätt representerar landets infartsport från luften söderifrån.

SILA löser trafikflygets konkurrensproblem

I stället för att upptaga konkurrens på kniven om lufrummet på väg till utlandet ha de olika svenska intressena förenats. Det nya bolaget heter SILA (Svensk Internationell Lufttrafik AB). Officiellt heter det att bakom SILA stå ledande företag inom industri, handel och övriga grenar av svenskt näringsliv. Verkställande direktör är P. A. Norlin från ABA. Tillsammans med en av Aerotransports experter, sivilingenjör K. H. Larsson har dir. Norlin otyligen rest till USA för att inleda förberedande underhandlingar om den planerade svenska atlasstrafiken efter kriget.

Innehavare av

mek. och flygcertifikat

önskar anställning inom flygbranschen.
Svar till "Ett år på tekn. skola", d. t. k.

Typ på Bulltofta

Den bärande takkonstruktionen till den nya stationsbyggnaden är en HB-balkkonstruktion. Dessa träbalkkonstruktioner äro brandsäkrare än oskyddade järnkonstruktioner, de äro lätta, prisbilliga och lättmonterade.

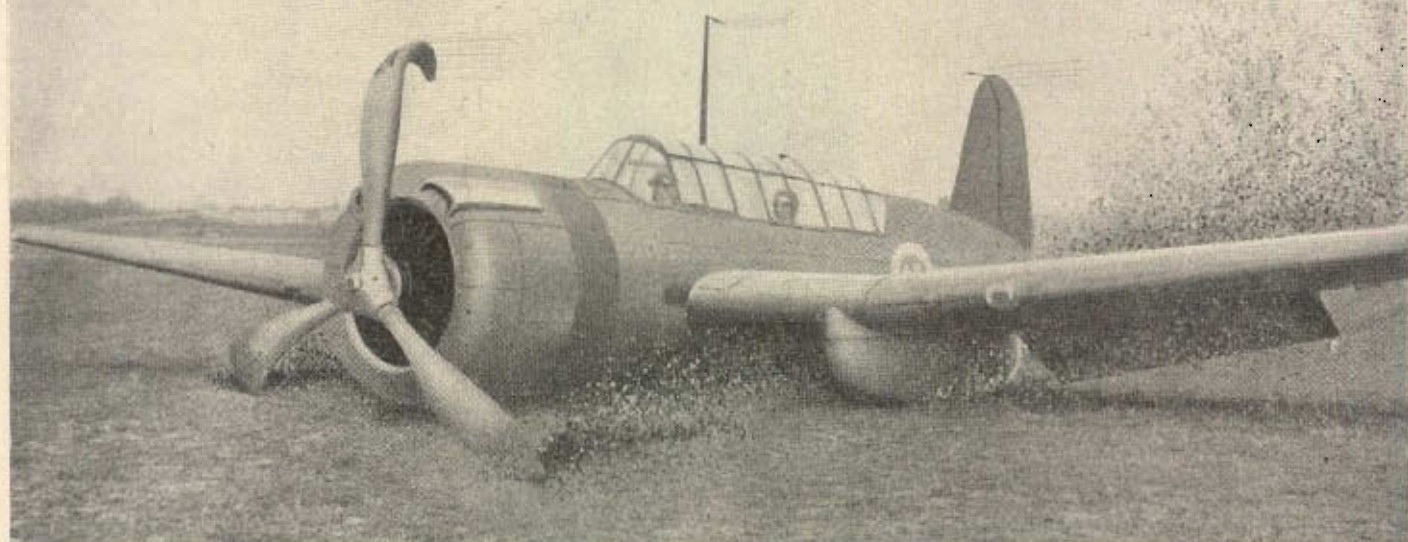


HSB-BORO tillverkar och levererar dessutom hangarportar av HB-system samt monteringsfärdigt vägg- och takmaterial för militära och civila anläggningar (t. ex. Alleberg). Bilden är av Västerås flygklubbs hangar — en synnerligen ekonomisk och vämplig hangar för lokala flygklubbar.

HB-BALKEN
för bärande konstruktioner

HSB-BORO Avd. för HB-BALKAR, Fleminggatan 41, Stockholm. Tel. "HSB", 101.

SÄKRARE NÖDLANDNING — BUKLANDNING



Elden från luftvärn eller fientliga flygplan kan skada ett krigsflygplans nerv- och muskelsystem — till exempel mekanismen för hjulställets in- och utfällning, motorns tändsystem, bränsle- eller smörjsystem.

Har den sinnrika manöveranordningen för hjulstället träffats eller på annat sätt råkat ur funktion, tvingas föraren att landa med infällt hjulställ vid ankomsten

till basflygplatsen — buklandning. Han kan också av olika orsaker behöva landa ute i terrängen, exempelvis vid motorstörning. Han genomför då landningen fullt avsiktligt som buklandning. En landning ute i terrängen innebär nämligen *mindre* risker om den utföres på detta sätt, än om den sker med utfällt hjulställ, ty flygplanet glider endast en kort sträcka och slår i regel icke runt.

De svenskkonstruerade och svenskbyggda flygplan, som Aeroplanbolaget levererar till Flygvapnet tåla väl en buklandnings påfrestningar.

De äro tillverkade med tanke på att ett krigsflygplan icke blott skall vara militärt effektivt utan också erbjuda största möjliga flygsäkerhet.



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKOPING · TROLLHATTAN

SEGELFLYGKLUBBARNA

och det föreslagna STATSUNDERSTÖDET

Några kommentarer till 1942 års flygutrednings betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling.

Av **Civilingenjör Karl Svansson**



Författaren.

Här nedan skall endast beröras segelflygningen inom klubbarna. Utredningen anser att den fortsatta utvecklingen av segelflyget i första hand bör inriktas på sådana åtgärder, som öka möjligheterna för flygvapnet att bland segelflygarna erbjuda ett i möjligaste mån lämpligt urval för sin rekrytering av flygande personal. För att i största möjliga utsträckning tillgodose flygvapnets krav i detta hänseende utgår utredningen från att det per år bör utbildas 200 s. k. D-flygare inom det civila segelflyget. Dessa D-flygare skola under 4 veckor utbildas i instrumentflygning och vissa avancerande manövrer samt i övrigt under denna tid beredas möjlighet till fortsatt segelflygning vid en rikssegelflygskola, som föreslås förlagd till Alleberg. För att ett tillräckligt stort urval av segelflyg- utbildade ynglingar skall stå till buds vid uttagningen av de 200 eleverna till D-utbildningen räknar utredningen med att omkring 400 ynglingar i lämplig ålder årligen måste utbildas till C-diplom. Dessa 400 C-diplomater skola utbildas inom flygklubbarna, och för att komma fram till detta antal anser utredningen att man bör räkna med att behöva utbilda 800 B- och 1.200 A-diplomater per år. Denna glidflygutbildning beräknas fördelad på 30 flygklubbar, under det att segelflygutbildningen koncentreras till de 10 största av dessa 30 klubbar.

En snabb överslagsräkning ger vid handen att flygklubbarna icke utan vidare kunna klara detta program. Av denna anledning föreslår utredningen en viss utbyggnad av flygklubbarna under en treårsperiod. Härvid skola 20 klubbar utbyggas till flygklubbar av andra klass och 10 till flygklubbar av första klass. Den förstnämnda kategorin anses behöva följande materiel: 3 glidflygplan, 1 å 2 övningssegelflygplan, 1 flygplanvagn, 1 vinsch, 1 bogserbil och 2 fallskärmar förutom en del annan materiel såsom transportkärror, barograf och viss stationsutrustning. En förstaklassklubb anses behöva disponera: 1 motorflygplan, 2 å 3 övningssegelflygplan, 3 glidflygplan, 1 högvärdigt segelflygplan, 1 flygplanvagn, 1 vinsch, 1 bogserbil, 4 fallskärmar samt en del övrig materiel enligt ovan.

De glid- och segelflygare, som skola utbildas med tillhjälp av dessa materiella resurser skola vara ynglingar under värnpliktsåldern. I annat fall kunna de ju icke komma till nytta för Flygvapnets rekrytering. Endast dessa c:a 1.200 A-flygare, 800 B-flygare och 400 C-flygare avses skola komma i åtnjutande av de statliga diplompremierna, vilka beräknas uppgå till ett sammanlagt belopp av 168.000 kronor per år. D-utbildningen skall vara kostnadsfri.

Detta kommer sannolikt att inverka menligt på möjligheterna att åtminstone under den närmaste tiden få tillräckligt med folk som lämpar sig för utbildning till flyginstruktörer och bygglärdare, då aspiranter

till sådana befattningar helst böra sökas bland dem som äro över värnpliktsåldern. De som skola utbildas till flyginstruktörer och bygglärdare skola dessutom enligt utredningens förslag själva bestrida sina utgifter för resor, kost och logi. Detta kommer väl i sin tur att innebära att klubbarna få stå för dessa kostnader, om de överhuvudtaget skola få någon utbildad lärarpersonal.

Om man förutsätter att det trots frånvaron av premier för de äldre ändock kommer att förefinnas en viss efterfrågan på glid- och segelflygutbildning bland dessa, kan det ifrågasättas om man icke måste tänka sig att bedriva skolverksamheten i två flyglag parallellt. I så fall synes den beräknade materielen vara i knappaste laget. Under alla omständigheter komma icke startanordningar att räcka till. Även om vinschen konstrueras så att den alljämt går att använda som bogserbil finnes ingen reserv som garanterar att verksamheten kan bedrivas utan avbrott. 2 bilar och 1 vinsch resp. 2 bilar och 2 vinschar torde få betraktas som ett obsolet minimum om A- och B-utbildningen genomföres med bilbogsering. Det är även osäkert om det antal flygplan av olika slag som beräknats kommer att ge tillräcklig garanti mot avbrott på grund av materielbrist. Haverier kunna knappast undvikas. Med hänsyn till dessa förhållanden böra nog klubbarna inrikta sig på att så småningom anskaffa en del materiel förutom den som staten lämnar bidrag till. Utan extra materiel föreligger visserligen möjligheter att starta en flygverksamhet av icke obetydlig omfattning, men det skadar nog icke att redan från början tänka litet på framtiden, framför allt i fråga om den fortsatta flygtränningen inom klubbarna. Det är dock möjligheterna till högre segelflygning som i det långa loppet är avgörande för en segelflygklubbs livskraft.

Vad flygklubbarna framför allt måste tänka på är att se till att fullt användbar övningsplats står till förfogande, icke endast nu utan även i framtiden. De så att säga ordinarie flygfälten, såväl civila som

militära, komma säkerligen icke att kunna utnyttjas av segelflyget i någon större utsträckning efter krigets slut, i varje fall icke i den omfattning som erfordras för en rationellt bedriven flygverksamhet. Det gäller sålunda att utverka kommunernas och privata finansierares medverkan för att skaffa övningsplatser för segelflyget. I all synnerhet för förstaklassklubbarna gäller det att finna något eller några användbara hang, där C- och S-certifikatprov kunna avläggas. Låt er i detta hänseende icke avskräckas, även om hanget eller hangen ligger på några mils avstånd från den ordinarie övningsplatsen. Det är bara att stuva ett plan i transportvagnen, koppla denna efter den som bogserbil användbara vinschbilen och åka ut till det för dagen lämpliga hanget. Några stationära anordningar förutom erforderlig start- och landningsplats behöva knappast finnas vid ett sådant hang.

Som allmän regel gäller att man först skall ha klarat ut de lokala förutsättningarna för verksamheten innan man börjar planera densamma och anskaffa materiel. Därefter bör man klara ut möjligheterna att utbilda funktionärer av olika slag i tillräckligt antal. Försök dessutom att sedan hålla ett litet överskott av flyginstruktörer och bygglärdare. Den dag någon av dessa icke längre kan stå till förfogande är det för sent att börja tänka på att utbilda ersättare.

Och så en annan sak, planera och kalkylera. Ju mera omfattande verksamheten blir desto viktigare är det att detta sker. Utgifterna måste täckas av inkomster, annars kan man lika gärna stänga butiken med detsamma. En del flygklubbar låta eleverna flyga delvis på kredit och fordra som säkerhet fullmakt för klubben att utkvittera eleven framdeles tillkommande diplompremie. Jag vill här varna för ett sådant förfarande. Åtminstone när en klubb blir litet större inträffar det nämligen icke alltför sällan att en elev gör erforderligt antal byggtimmar och påbörjar sin flygutbildning men att han sedan av en eller annan anledning icke avslutar densamma. Då står klubben där med sin tvättade hals och en femtilapp fattigare. Ibland kanske det icke går fullt så illa, men det kan bli besvärligt nog, även om eleven endast gör ett längre avbrott i utbildningen. För att undvika detta bör man alltså utan undantag ta betalt för flygningarna i förskott. Det är lättare för klubben att reglera en skuld till en elev än att indriva en fordran som uppstått på grund av att utbildningen icke gett önskat resultat.

Slutligen skulle jag vilja säga: Visserligen får segelflyget en del pengar om de föreslagna anslagen beviljas, men tro inte att vi därför kunna slå oss till ro och rulla tummarna. Nej tvärtom! Då gäller det att arbeta ännu mera, och varanda en måste hjälpa till för att visa sig förtroendet värdig. Glöm aldrig att segelflyget fordrar arbete, arbete och åter arbete!

Gengasflygplan byggt i Jämtland!

Hugo Ericsons tredje sportplan av egen konstruktion.

I dagarna har den okuvlige flygfantasten Hugo Ericson i Tandsbyn, Jämtland, fått ett nytt sportplan klart. Det är högvingat i motsats till hans tidigare alster — beskrivna i nr 5/1940 av denna tidning. Motorn är en engelsk Scott "Flying Squirrel" på c:a 28 hk. Som drivmedel användes normalt bensin, men även gengas kan tjäna som bränsle. Det lilla kolaggregatet väger omkring 16 kg och tar kol för 15—20 min flygning.

Materialkostnaderna för planet — alltså motorn frånräknad — uppgår till 400—500 kr, och arbetstiden har varit c:a 1.100 timmar. För att få flygas måste emellertid planet genomgå typbesiktning, och sådant kostar mycket pengar, som Ericson ej äger.



På bilderna t. h. "Gula Faran" i Tandsbyn på isen. Det övre fotot visar kontroll av propeller och skevningsroderlinor; det undre planet bakifrån. Därunder "Gula Faran" i översiktsritning. — Ericsons nya flygplan är inte alls så vackert som "Ericson Colibrí", men det kanske är förenligt med goda konstruktionsprinciper att göra så små flygplan högvingade! Vad säga våra flygplan-konstruktörer om detta? Hög- eller lågvingade putterplan?

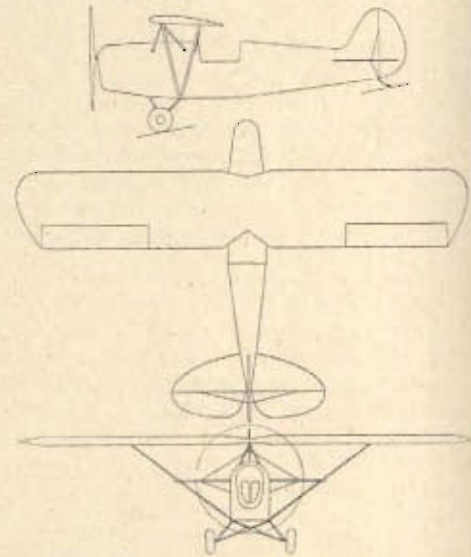


Vem donerar pengar till typbesiktning av "Gula Faran"?

Här om någonstans är det plats för donatorer! Östersunds-Posten anordnade en insamling till Ericson när han hade byggt sitt förra flygplan — kanske detta skulle kunna göras även nu? Red. anser att Sverige bör ta hand om sådana förmågor som Hugo Ericson.

Flygkroppen består av svetsade stålrör och är dukklädd. Rodren äro utförda enligt samma princip. Stabilisatorn är ställbar. Vingen är av trä och fanérklädd. Landningsstället är av vanlig trebenstyp à la Cub. Övriga data: spännvidd 6 m, höjd 1,5 m, längd 4,2 m. Tomvikt 135 kg. Vingyta 5,6 m. Vingbelastningen beräknas till c:a 39 kg/kvm, marschhastigheten till 115 km/tim och maxhastigheten till 130 km/tim.

— Någon flygning i egentlig mening kan det naturligtvis inte bli tal om med ett sådant här flygplan, säger Hugo Ericson vid ett samtal med SVENSK FLYGTIDNING. Vissa lagar och förordningar förbjuder ju med all rätt sådana tilltag, vilket jag tidigare på ett ganska sorgligt sätt blivit varse. Det hela är närmast en hobby. Nöjet ligger i själva byggandet. Min stora önskan är att en gång komma i kontakt med någon likasinnad person som har nödvändiga teoretiska kunskaper och examina för att åstadkomma godkända ritningar och be-



räkningar till ett litet flygplan. Varför inte en motorseglare?

Det kan tilläggas att byggaren kallar sitt flygplan "Gula Faran" dels på grund av färgen, dels av andra orsaker — kanske gengasaggregatet? Det skulle emellertid vara intressant att se Sveriges första gengasflygplan i luften!



Hugo Ericsons förra flygplan "Ericson Colibrí", ett av de elegantaste sportplan som byggts. Med detta plan kvaddade han men gav sig inte utan satte i gång med att bygga ett nytt flygplan till den gamla motorn, vilken i likhet med envisheten går liksom en "röd tråd" genom Ericsons verksamhet på flygområdet. Samma motor har nämligen använts till hans tre flygplan, och det första Ericson sade när han återkom till medvetande efter kvaddningen med Colibrin var: "Är motorn hel?"

JURID

bröms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan

Ju 87 får "make up"

Bland de flygplantyper som under krigets lopp då och då undergått en liten försköning under förfarna konstruktörers händer är den fruktade tyska störtbombaren Junkers Ju 87, vilken för inte så länge sedan dök upp vid östfronten i en ny och vackrare mask.

För att få närmare upplysningar om den nya versionen, Ju 87 D, har SFT vänt sig direkt till Junkersverken i Dessau, som villigt ställt nedanstående bild till förfogande samt givit en del detaljförklaringar.

Ändringarna gälla främst kabinen, som modellerats om ganska kraftigt och fått en elegant strömlinjeutformning, vilket framgår tydligt av bilden. Även kylaren har "stukats" om en smula till det bättre, och efter genomgången avmagringskur visar den upp mycket litet luftmotstånd. Vidare är spinnern grövre och lär välva sig över något slags kraftigt eldvapen. Närmare data om kaliber m. m. äro dock ej tillgängliga. Förutom dessa nya drag har planet försetts med en ny helt inkapslad bombupphängningsanordning på vingens undersida. Luftintaget på högra delen av motorakåpan har flyttats fram och samtidigt förlängts. Damasker ha placerats där land-



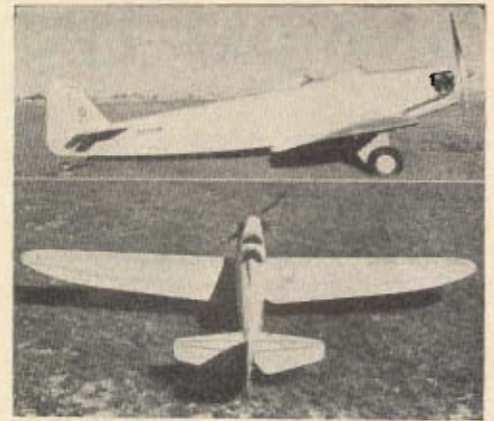
Junkers Ju 87 D.

ningshjulets skyddskåpa skjuter upp i landningsställsbenets inklädnadsplåtar. Slutligen ha skevningsrodrens balanser försetts med större tyngder samt gjorts raka, så att det nu ej längre är nödvändigt för balanstyngderna att vid skevning "krypa upp" i vingen.

Rykten ha även vetat förtälja att Ju 87 prövats med infällbart landningsställ, men detta är knappast någon nyhet då redan för några år sedan dessa försök utfördes men med föga resultat.

Häge.

tiders treliters flygecyllindrar har Mannerstedt kommit till helt ändrade utgångsförutsättningar. Den nya motorkonstruktionen har en kolvhastighet som ligger under 13 m/sek och lagerbelastningar som äro avsevärt mindre än hos nu förekommande flygmotorer. Om man räknar frontytan pr hk blir den endast 0,28 kvm pr 1.000 hk, medan exempelvis Bristolmotorern alltfjämt stannar vid omkring 1,5 kvm pr 1.000 hk.



Mexikanskt skolflygplan: "Teziutlan"

Flygindustrien i Mexico strävar efter att göra sig allt mera oberoende av utlandet såväl i fråga om råmaterial som konstruktioner. Det senaste utslaget av denna strävan är konstruerandet av skol- och sportflygplanet "Teziutlan", närmast avsett för mexikanska militärflyget. Det består nästan uteslutande av inhemskt material, vilket finnes i sådan mängd att även export av planet ställes i utsikt.

Konstruktör är Antonio Sea, som lagt särskild vikt vid att få planet lämpligt för start och landning på små fält i den tunna luften i Mexicos högt liggande terräng — huvudstaden Mexico City ligger på nära 2.500 m höjd över havet. De första exemplaren ha byggts under senor Seas överinscende i den statliga flygplanfabriken i Mexico City och bestå av 95 % inhemskt material, inklusive hjul med ringar samt träpropeller. Den enda del av betydelse som importerats är motorn, en Lycoming på 125 hk. Prototypen framställdes av vanlig fanérkonstruktion, men fortlöpande experiment pågå med plastiskt material.

I stort sett är planets konstruktion ganska konventionell, men mycket ovanlig är stabilisatorns delning i en främre rörlig och inställbar samt en bakre fast del. Det säges vara den bergiga terrängen som nödvändiggjort detta arrangemang.

Data och prestanda: spännvidd 11,7 m, längd 8,8 m, höjd 1,9 m, tomvikt 453 kg, flygvikt 750 kg, bränslemängd 149 liter, teor. flygsträcka 1.250 km, maxhastighet 175 km/tim, marschhastighet 160 km/tim, stighastighet 420 m/min, tjänstetopphöjd 7.000 m, vingyta 15,1 kvm.

Flyg-fanér i björk,

kvalitéerna I, II o. III, 0,4-10 mm.

GEORG HERTÉ

Kaiser-Friedrich-Strasse 24
Berlin-Charlottenburg 1

Telegramadress: Fliegerhölzer Berlin
Telefon: 34 58 41.

Exklusivt sportflygplan: Harlow PC-5 A

Ett av de elegantaste sport- och övningsplan som framkommit i USA under den senaste tiden är Harlow PC-5A, byggt i helmetall, halvskalkonstruktion. De två platserna ha placerats i tandem. Motorn är en Warner "Super Scarab" på 165 hk, med vilken planet får en maxhastighet av c:a 260 km/tim, marschhastighet c:a 230 km/tim, stighastighet 225 m/min, tjänstetopphöjd 5.300 m.

Såväl flygkropp som vinge äro konstruerade som halvskal. Vingprofil NACA 23012. Flapsen äro klyvklaffar, elektriskt manövrerade med max. 45 graders rörlighet. Höjd- och sidstyrtorna äro liksom vingen helt fribärande. Landningsstället infällbart och elektriskt manövrerat. Stjärttjulet är styrbart men icke indragbart. Hamilton Standard constant speedpropeller äro tillhör standardutrustningen liksom även elektrisk starter och Lear Avia-radio.

Data och prestanda:

spännvidd 10,68 m
längd 7,08 m
höjd 2,3 m
vingbelastning 68,7 kg/kvm
effektbelastning 7,5 kg/hk
vingyta 17,2 kvm
tomvikt 920 kg
flygvikt 1.200 kg
bränslemängd 128 liter
teor. flygsträcka 700 km
bränsleförbrukn. marschh. 42,2 l/tim
maxhastighet 262 km/tim
marschhastighet 233 km/tim.

Svensk flygmotor på 2.500 hk

Ritningar till en ny svensk flygmotor på c:a 2.500 hk, med endast 0,7 kvm frontyta och vägande knappa 1.000 kg ha enligt tidningen Motor arbetats av civilingenjör *Folke Mannerstedt*. Motorn har en cylindervolym av 44 liter, uppdelad på icke mindre än 42 cylindrar i sex efter varandra liggande sjucylindriga stjärnor. Dessa stjärnor äro sammanförda i två grupper om vardera tre stjärnor.

Genom att konstruera sin flygmotor med endast 1,04 liters cylindervolym mot forna

Nic Morane:



Luftkrigskrönika



Krigsgudens månad mars inleddes med en av rapporterna att döma stor och betydelsefull seger för de allierades flyg på *Stillahavsfronten*. Landbaserat amerikanskt bombflyg nedkämpade totalt under 4 dagars anfall en japansk sjöstyrka med tillhörande transportfartyg och med där ombordvarande 15.000 man landtrupper. Man avlägsnade därmed — åtminstone tillsvidare — Nippons hot mot Australien. Sedan de "gula dvärgarnas" uppmarsch på den 3.200 km långa bågen Salomonöarna—Timor i början av månaden avslutats, var detta hot överhängande men har nu som sagt lättats.

Flyggeneral *Kenney* underställt tungt USA-bombflyg samt tung jakt av amerikansk och australiensisk nationalitet i samverkan med välskött fjärrflygspaning gick 2—5 mars från landbaser till Nya Guinea till upprepade anfall mot en av flygspaning i god tid inrapporterad japansk konvoj om 3 kryssare, 7 jagare och 12 transportfartyg, varav flera av 10.000-tonsklass. *Kenneys* flyg bestod av 4-motoriga B-17 Fortressbombplan, 2-motoriga B-25 N. A. Mitchell- och A-20 Douglasbombplan samt tungt jaktflyg typ Bristol Beaufighter och Lockheed P-38 Lightning. I *Bismarckshavet*, omkring 300 km utanför Nya Guineas kust påträffades fienden. Sikt-förbättring och påpassligt utnyttjande av denna samt mönstergill planläggning och regelrätt, flygmässigt sett riktigt och effektivt utförande av flyganfallen gav 100 %-ig framgång. Under i genomsnitt 4 anfall per dag, i allt ett 15-tal överflygningar, sänktes den japanska konvojen till sista fartyg och sista man. Något ingripande av allierade sjöstridskrafter förekom ej — icke ens för att plocka upp spillrorna av besättningen ur havet. Händelsen klargör, att operationsduglighet, väl lett, landbaserat bomb- och jaktflyg med utomordentlig verkan och framgång kan verka mot mål till sjöss utan hjälp av fartyg. Man noterar med intresse, att samtliga sänkningar genomfördes *allenast* av bombflyg samt att japanernas lätta jakt fördrevs redan första dagen.

På *Medelhavsfronten* noteras en framgång för italienskt *torpedflyg* i början av månaden. Anfallsresultat: Ett par allierade jagare och transportfartyg sänkta och skadade. I *Svarta havet* och *Ishavet* sänkte tyskt bombflyg under februari 2 kryssare och 1 ubåt samt skadade 2 kryssare och 1 mindre örlogsfartyg.

På den *centraleuropeiska krigsskådeplatsen* skärpas *västmaktsbombanfallen* i ett mot Tyskland. Nattanfall mot Berlin, Hamburg, Nürnberg, München, Stuttgart, Wilhelmshafen, Essen har enligt båda sidornas samstämmiga rapporter vållat svåra skador. Hundratals offer inrapporteras, kyrkor, sjukhus och kulturminnesmärken av oersättligt värde har förstörts. Anfallssidan låter visserligen någon gång militära mål som bangårdar, industrier, mindepåer o. d. figurera i kommunikationerna — som regel är det dock den moraliska verkan på befolkningen, terrorsyftet, som säges vara det väsentliga. Erfarenheten från slaget om England 1940 kunde dock vara av värde att studera i detta sammanhang. Det namnlösa lidande en bomboffensiv "dygnet runt" åsamkar en befolkning torde närmast hårdgöra och sammansvetsa denna — och *ej* som avsetts upplösa densamma. Å tyskt håll synes luftförsvaret ha stärkts, trots de övriga fronternas krav. Nattjaktplanen synas på sistone ha fått större del i autalet nedkämpade motståndare än tidigare. Vid varje natts anfall har i medeltal över 20 tunga bomb-

plan — ofta 4-motoriga — gått förlorade för anfallssidan. I längden en avsevärd åderlätning.

I detta sammanhang har en från officiellt engelskt håll utsänd *förluststatistik från luftkriget* september 1939—oktober 1942 intresse. Axeln skulle enligt denna statistik under nämnda 3-årsperiod ha förlorat 9.000 plan på de tre västra krigsskådeplatserna, över *England*, över *Tyskland* och i *Medelhavsområdet*. Englands motsvarande förluster uppges till 6.000 plan. Av sina 9.000 förlorade plan skulle axeln ha mist 4.000 över *England* mot endast 1.000 där förlorade engelska. Över *Tyskland* uppges 4.000 förlorade engelska plan och 2.000 tyska. I båda fallen finner man, att flygoperationer mot starkt luftförsvarat område är ytterst *kostsamt* för anfallssidan. *Försvarssidan* har där i båda fallen haft de minsta förlusterna. Dess flyg har opererat över eget land. Det har där haft stöd av sin lokalkännettedom, kortare avstånd till baserna, samverkan med eget iv samt ej minst moraliska faktorer. Sak samma under rysk-finska vinterkriget 1939—1940 och de nu pågående striderna på Finlands östfront. Försvarsflyget, *det tappra finska*, hade där mindre förlustprocent än det bolsjevikiska anfallsflyget.

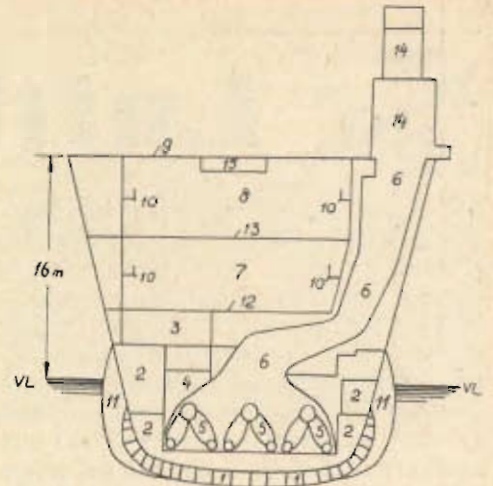
Östfrontens ryska flyg som helhet betraktat har dock ånyo förvånat världen — för vilken gång i ordningen? Det "förintades" i det närmaste sommaren 1941, återupptod vintern 41—42, led ytterst allvarliga förluster sommaren 1942 men återkom icke dess mindre vintern 42—43 med förnyad styrka och tillsynes starkt ökad anfallskraft. Dess senaste tecken till återvunnen hälsa är — förutom otvetydiga operativa resultat — en nyligen genomförd inre konsolidering i form av *central flygvapenledning* och införande av operativa enheter, *flygarméer*, närmast en motsvarighet till de tyska luftflottorna. Myten om den "odugliga" ryska flygpersonalen och de "föråldrade" ryska krigsflugplanen liksom de "otillräckliga" industriella resurserna borde vid detta laget vara mogen för slutlig skrinläggning. Nej, det gäller att se saken i ögonen — ryska flyget är fortfarande *en realitet*, och en högst allvarlig sådan. För småstater som Sverige gäller att snarast klart inse, vad detta betyder, om det värsta skulle inträffa, om muren i öster, den tysk-finska östfronten skulle vackla eller genombrytas. Skall vi tro att *Wall Street* eller *City* offrar något av sitt guld eller ens en bråkdel av sina sentida krigsluftflottor på att där söka dämna i bäcken? Knappast — och så mycket mindre då i ån, om floden en gång börjat strömma västerut. Ehrensvalds ord i Sveabergs granit förtjänar förvisso att i detta sammanhang ånyo läsas och begrundas: "Eftervärd, stå här på egen grund och *lita ej till främmande hjälp*." Då, om ej förr, kommer svenskt flygs eldprov.

Intill dess är det emellertid *Tysklands* "Schwert am Himmel", som sköter vakten i öster. Berlin förklarar, att "tillsvidare" får den engelska fronten bero, Tysklandsflyget behövs i *öster framförallt* och därefter i Nordafrika. Man arbetar enligt egen uppgift på *nya stridsmedel* och *nya vapen*, vilka när stunden är inne skall ge världen svaret på frågan: Vad skall hända i luften de nu kommande för luftkriget gynnsamma månaderna, under april—september 1943?

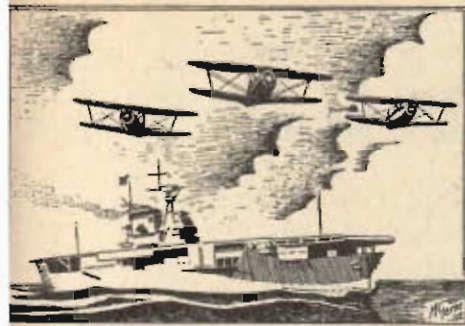
Skall man våga ett bedömande *redan nu* av det möjliga ligger det väl närmast till hands att tro på en återupptagen offensiv i öster i sommar och därefter — *Englands* timme 1944.

Axelmakternas hangarfartyg

— Av MAGNUS GERNE —



Tvårsnitt genom hangarfartyg av "ö"-typ. Teckenförklaring: 1 dubbelbotten. 2 oljetankar. 3 förråd. 4 eldrum. 5 pannor. 6 rökuttag. 7 nedre hangaren. 8 övre hangaren. 9 flygdäck. 10 gallerier. 11 bulges. 12—13 hangardurkarna. 14 skorsten. 15 reservdelar.



När Tyskland 1939 inträdde i kriget ägde landet en i jämförelse med motståndaren tämligen blygsam flotta (England—Frankrikes krigstonnage var 2.508.000 ton och Tysklands 610.000 ton). Endast i fråga om u-båtar kunde die Kriegsmarine visa sig överlägsen de allierade. För att i någon mån rätta till detta förhållande hade Hitler redan ett par år före krigsutbrottet åtit forcera flottbyggena och bl. a. äskat inslag till byggandet av två hangarfartyg. År 1938 löpte det första, "Graf Zeppelin", av stapeln och trädde i tjänst ett och ett halvt år senare. Det är på 19.250 ton med ett 250 m långt flygdäck, vilket har plats för omkring 40 flygplan (Fieseler Fi 167, kombinerat bomb-, torped- och spaningsplan). Hastigheten är 32 knop och bestyckningen kraftigare än hos något annat hangarfartyg: 16 st. 15 cm, 10 st. 10,5 cm och 22 st. 3,7 cm kanoner. Dessutom är fartyget utrustat med två katapulter. Följande år löpte systerfartyget "Peter Strasser" av stapeln. Huruvida denna enhet färdiggjorts är svårt att veta. Båda dessa fartyg ha till synes aldrig kommit till aktiv insats. De ha aldrig figurerat i krigsrapporterna, fotografier av dem ha aldrig publicerats — om man undantar bilder från "Graf Zeppelins" stapelavlöpning vid Deutsche Werke i Kiel.

I och med Italiens inträde i kriget på Tysklands sida i juni 1940 fick axeln flottsegemoni i Medelhavet. Italiens flotta var ytterligen stark, fartygsbeståndet var till första delen modernt och väl lämpat för offensiv krigföring. På grund av kolonierna Nordafrika, Tolvoärna och Sardinien kunde flottan överallt få stöd av landbaserat flyg och var därför ej i större behov av hangarfartyg. Efter den 8:e arméns framgångsrika offensiv i Libyen och efter den allierade invasionen i Franska Nordafrika åg sig emellertid Italien stå inför risken att förlora hela sitt imperium på afrikanskt område och följaktligen även en mängd värdefulla flygbaser. För att flottan således ej alldeles skall bli utan flygskydd var man på sistone börjat bygga om en del äldre linjeångare till hangarfartyg. Så

stod bl. a. i en kommuniké för i år att engelsmännen under en bombraid mot Genua skadat oceanångaren "Roma", som befinner sig i torrdocka, där den skall ändras om så att den från att ha varit fylld av reslystna turister skall gå till sjöss lastad med stridsberedda flygplan.

Den tredje axelmakten, Japan, var ej lika illa rustad i fråga om hangarfartyg som sina allierade. Redan tidigt insåg Japan till fullo denna fartygstyps stora betydelse framför allt vid krigföring på stora hav och då särskilt i Stilla Havet. Målmedvetet byggde man upp en flotta, som i fråga om storlek och styrka var den största näst Englands och Pörenta Staternas. Redan 1922 trädde det första hangarfartyget "Hosho" i tjänst. Det är det första hangarfartyg i världen som från början konstruerats som sådant. Det har ett tonnage på 7.500 ton och kan normalt medföra 20 flygplan. Artilleriet är svagt och omfattar 4 st. 14 cm, 2 st. 7,6 cm kanoner plus ett par luftvärnsskulsprutor. Detta liksom f. ö. alla japanska hangarfartyg är av renodlad "ö"-typ, d. v. s. utan några som helst överbyggnader på däck. Då Japan i enlighet med Washington-traktaten beslutat begränsa sitt slagskeppstonnage, ändrade man en del under byggnad varande slagskepp till hangarfartyg.

Så skedde med "Kaga", vilken skulle ersätta "Amagi", som förstördes vid den stora jordbävningen 1923. "Kaga" trädde i tjänst 1928 och var på 27.000 ton och kunde härbärgera 60—80 flygplan. Artilleriet bestod av 10 st. 20,3 cm, 12 st. 12 cm kanoner och 22 st. luftvärnsskulsprutor, således ett ganska respektingivande försvar. Året förut hade "Amagi" trätt i tjänst, även det ett ombyggt slagskepp. Tonnage och bestyckning var densamma som hos "Kaga" men antalet plan endast 50. Kort härefter sträcktes kölen till ett nytt fartyg, "Ryujo". Det var i samma storleksklass som "Hosho" men kunde ta ombord dubbla antalet flygplan, 40 st., och hade ett i förhållande till sin storlek starkt artilleri: 12 st. 12,7 cm kanoner och 24 luftvärnsskul-

sprutor. "Ryujo" blev färdigt 1933 och visade sig vara synnerligen sjödugligt. Fem år senare trädde två nya enheter "Soryu" och "Koryu" i tjänst. De voro på 10.000 ton och hade ett 210 m långt flygdäck men ägde i övrigt samma data och prestanda som "Ryujo". Då Japan sedan en längre tid tillbaka omgivit sina flottbyggen med sträng sekretess är det svårt att ange antalet i tjänst varande hangarfartyg. Dock ha vissa uppgifter sipprat ut, vilka förtälja förefintligheten av ytterligare tre stora enheter. År 1939 sjösattes således "Zuikaku", på 14.000 ton. Antalet plan var 50 st. och artilleriet bestod bl. a. av 12 st. 12,7 cm kanoner. För att snabbt ytterligare öka antalet av denna värdefulla fartygstyp ombyggdes året därpå två passagerarångare, "Kasigawa" och "Izumo". De äro på 27.000 ton och kunna på sina 220 m långa flygdäck bereda plats för omkring 60 flygplan. Antalet pjäser är obekant. Förutom dessa fartyg vet man att ytterligare två fartyg finnas, "Kitta" och "Yawata" på vardera 18.000 ton. Antalet pjäser och plan är även här obekant.

Sedan krigsutbrottet har Japan hänsynslöst satt in sina hangarfartyg, och förlusterna ha även varit kännbara. Oftast ha amerikanska bombplan och u-båtar varit japanernas banemän och särskilt i slagen vid Korallhavet, Salomon- och Midwayöarna ha förlusterna varit stora. Sålunda ha "Kaga", "Akagi" samt två i det föregående ej nämnda fartyg, "Shokaku" och "Hiryu" med säkerhet sänkts. Dessutom antas följande fartyg ha förintats: "Ryujo", "Soryu" och "Koryu". För att täcka förlusterna ha japanerna satt in till hangarfartyg omändrade handelsfartyg i striderna.

Som en sammanfattning av dessa tre artiklar om stormakternas hangarfartygsflottor kan man säga att hangarfartyget från att ha varit ett experimentvapen tack vare flyg- och fartygsteknikens nya landvinningar utvecklats till ett för sjökrigföringen på världshaven oundgängligt vapen. Det må sedan vara som skydd för konvojer eller som självständigt opererande stridsenheter. Man behöver endast nämna namn sådana som Taranto, Pearl Harbour, Salomon-öarna...

M. G.

A.-B.

FLYGFSFORS GLASBRUK

ORREFORS

ETT AV SMÅLANDS STÖRSTA GLASBRUK

Tillverkar:

Belysningsglas, konserv- och syltglas samt glas för speceriskåp.

INDUSTRIDIAMANTER
CARL RIDDERFELT, Malmö

Autogal
 det äldsta och mest välkända svetspulvret för lättmetall-svetsning.
HYDROGAL
 för hydronalium-svetsning.
ELEKTROGAL
 för elektron-svetsning
 ge alltid bästa resultat med
Griesheim-svetsbrännare
 Närmare upplysningar från:
GRIESOGEN
 GRIESHEIMER AUTOGEN VERKAUFS-G.M.B.H.
 FRANKFURT (MAIN)

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

Oekonom Werkzeuge Th. Vierich
 BITTERFELD - I 4A19

RINGSDORFF
KOLBORSTAR
 för alla GENERATORER
 och HJÄLPMOTORER
 i FLYGPLANET

RINGSDORFF-WERKE K. G. MEHLEM-RHEIN
 REPRESENTANTER: AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM

VI PRESENTERA:



Ture Berg,

verkmästare vid ABA, mekanikerveteran.

Flygning av alla slag är i högsta grad ett resultat av vad engelsmännen kalla "team work". Befälhavaren på ett flygplan måste kunna och kan också obehindrat lita på sina medhjälpare, vilka ha hand om var sin del av det oavslutliga precisionsarbetet, som utgör grunden till en reguljär tur med ett trafikflygplan.

Aerotransport är med rätta känt för sin utomordentliga kär av piloter, men även några av männen bakom dem — mekanikerna — äro mer än väl värda att bli närmare kända av den stora allmänheten. Hos ABA finns en stab av mekaniker som omfattar en samlad erfarenhet på det motortekniska området, förutan vilken en flygverksamhet med ABAs omfattning icke skulle vara möjlig att upprätthålla. Flera av dessa mekaniker ha varit i Aerotransports tjänst ända från början av bolagets verksamhet.

Ture Berg kom för första gången i kontakt med flyget när han fullgjorde sin värnplikt vid Flygkompaniet på Malmslätt 1915—16. Därefter hade han anställning vid Södertäljevärkstäderna och Svenska Lufttrafikbolaget. Åren 1921—23 var han verksam vid Vattenfallsstyrelsens flygtrafik till Porjus, för att när denna märkliga trafik upphörde via Göteborgs Luftroskor och en tids stamanställning vid flottans flyg ställigen år 1925 hamna hos ABA, som han alltsedan dess varit trogen.

Verkmästare Berg har hela tiden haft sin verksamhet förlagd till Stockholm, först till sjöflygplatsen vid Lindarängen och från 1936 — då landflygplatsen på Bromma öppnades för trafik — till verkstäderna därstädes.

Berg var den förste mekaniker som flög över Ålands hav till Finland med en Junkers, och denna sträcka "skete" han sedan flersåldiga gånger. Namora håller han sig emellertid på marken, där hans eminenta skicklighet tex i anspråk på många sätt. En man med hans kunskande är en tillgång för ABA. Hans ansökan om flygvärg i allmänhet och flygplan och motorer i synnerhet är något att fullt förvåna sig på. Det är med män av Bergs typ som ett livskraftigt trafikflyg uppbygges och utvecklas.

B t.

Finland:

Flygmästare Viljo Salminen

Flygmästare Viljo Salminen, fast anställd vid luftstridskrafterna, var bland flygarna den andre i ordningen som erhöll Mannerheimkorset. Han hör redan till de äldste bland förarna i finska flygvapnet men är det oaktagt lika intresserad för flygning som han var år 1924, då han tog förar-examen.

Från sin tjänstgöring i fredstid erinrar sig flygmästare Salminen inte några särskilda händelser som förändrat den jämna takten i arbetet. Knappheten på bränsle hade till följd att man inte flög så ofta. Då skapades emellertid trots allt den grund som gjorde det möjligt att klara vinterkrigets påfrestningar med heder. Efter att en tid ha gjort tjänst i en spaningsdivision blev Salminen kommenderad till en kurs för utbildning på tvåmotoriga plan. Sedan dess har han arbetat i en bombdivision. Under vinterkriget och delvis också under det nu pågående kriget har han gjort sina flesta stridsflygningar med samma personal. Kapten K., flygmästare Salminen och fältväbel L., se där tre män som känna varandras vanor och uppgifter.

Under sina inemot 200 krigsflygningar har flygmästare Salminen fått prova på alla de faror som hota bombflygaren. De riskfyllda bombflygningarna under fientlig luftvärnseld, de långvariga spaningsfärderna över fientligt område under ständigt hot av fientliga jaktplan och fotografieringsflygningarna till själva "gettingboet" — allt är honom lika välbekant. Bland den stora allmänheten väcker sådana prestationer inte ens tillnärmelsevis samma uppmärksamhet som jaktflygarnas luftsegrar, men i staberna förstår man att värdera dem.

Nejderna i Aunus är Salminen välbekanta sedan vinterkriget, Karelska näset känner han lika väl som sina egna hemknutar och Murmanskbanan lika väl som en skolpojke vilken under sina tågresor dag efter dag får läsa namnen på samma stationer.

Under otaliga bombflygningar har Salminen lagt i dagen kallblodighet, förmåga



Viljo Salminen.

KRIGSFLY

att snabbt bedöma olika situationer och ingående kännedom om egenskaperna hos sin maskin. I juni 1941 råkade han en gång i ett mycket farligt läge. Medan han gav eld på ett fientligt järnvägståg, som ångade fram på banan, träffades hans plan av en salva från ett fientligt flerpipigt maskingevär. Några skott trängde genom bränsletanken. Den läckte tom, och den ena motorn stannade. En tung bombmaskin som måste klara sig med en enda motor — det var en situation som prövade på förarens, spanarens och kpskyttens nerver och förmåga av besinning. Hemfärden var påfrestande, och det var som om den aldrig hade tagit slut. Flygmästare Salminens mångåriga erfarenhet sattes på ett hårt prov. Man han klarade sig. Färden från Murmanskbanan över de östkarelska skogarna och myrarna lyckades, och man kom helskinnad tillbaka.

Så var det de ojämna duellerna med de fientliga jaktplanen. Ett par veckor efter ovannämnda spännande upplevelse råkade Salminen två gånger i strid med fientlig jakt. Först angrep ett plan av typen I-153. Fältväbel L. gav eld på det så att pipan på hans ksp glödde av hetta, och av allt att döma fick han också några träffar på det. Tätt ovan trädtopparna manövrerade Salminen så skickligt med sitt plan att skotten från den fientliga maskinen "ströko förbi". Så anföll ett par MIG-jaktplan. Den vilda leken upprepades. De fientliga planen sökte göra vad de kunde, men Salminen lyckades klara sin maskin i kulregnet. Förföljelsen pågick länge och krävde av föraren en oerhörd uthållighet och skicklighet. Också den gången blevo de fientliga jaktplanens våldsamma angrepp utan resultat.

Många äro de fientliga järnvägståg, trängkolonner, fartyg och inkvarteringsområden som fått prova på Salminens förrarskicklighet.

För sina lysande prestationer har flygmästare Salminen jämte många andra utmärkelsetecken erhållit Järnkorset av klass I och II.

Löjtnant Paavo Kahla

Den 8 juni 1938 kom till flygkrigsskolan i Kauhava en 20-årig student från Gamlakarleby, Paavo Kahla. Flygarens kall intresserade honom i hög grad, och redan under sin värnpliktstid önskade han ägna sig åt det. Efter att ha fått ca 15 timmars förarutbildning gick han över till spanarlinjen, där han kände sig som fisken i vattnet. Efter någon tid väckte hans utomordentliga prestationer lärarens uppmärksamhet. Sin reservofficerskurs avslutade han den 24 maj 1939. Efter examen kommenderades han till en spaningsdivision.

Vinterkriget bröt ut. För Kahla liksom för många andra flygare blev den första krigsflygningen den mest spännande. Men spänning saknade inte heller de övriga, inemot 50, flygningar han företog under vinterkriget. Under det nu pågående kriget har han ofta anledning att jämföra flygverksamheten under vinterkriget med den nuvarande. Under det förstnämnda hände

GAR-ESS

det nästan regelbundet att ett enda spaningsplan antastades av flera tiotal fiendliga jaktplan. Så här efteråt förefaller det märkvärdigt hur en framgångsrik verksamhet överhuvudtaget var möjlig under så vidriga omständigheter, men ser man närmare på Kahlas rapporter förstår man bättre hur det gick till. Genom oförvägna störtdykningar klarade sig piloten och



Paavo Kahla.

Kahla ofta från en hel svärm av jaktplan och kom hem med oskattbara spaningsresultat. Likaså kräver flygning i fiendliga luftvärnseld särskild vana både av pilot och spanare. Det var genom högt driven observationsförmåga, vidsträckt erfarenhet, kallblodighet och framför allt god tur, som dåvarande fänriken Kahla och fältväbel P., med vilken han brukade flyga under vinterkriget, lyckades övervinna svårigheterna.

Efter vinterkriget tänkte Kahla bli jägmästare, men studierna avbröts: han blev på nytt inkallad till sin gamla division, också denna gång som spaningsflygare.

Flygspaning, fotografering från luften, eldledningsflygningar, som oftast ledde till fullträffar för det egna artilleriet, och ibland t. o. m. störtbombningar ha följt slag i slag. De fiendliga jaktplanerna äro inte så besvärliga längre, men luftvärnet har i stället gjort sitt bästa. Ofta har det knastrat utäckt i maskinen, och en gång fick Kahla en kula genom påsen, men den stannade mellan denna och vapenrocken utan att göra någon skada. Redan sommaren 1941 kunde Kahla notera hundra stridsflygningar, och när detta läses har han säkert kommit upp till tvåhundra.

Den 12 augusti 1942 upplevde Kahla sin hittills mest spännande flygning, som för övrigt söker sin like på luftfronterna och bäst avspeglar hans kallblodighet, målmedvetenhet och framför allt den goda tur, som en del flygare synes vara begåvade med.

Nämnda dag startade löjtnant Kahla med sin pilot fänrik P. Mannermaa i ett tvåsitsigt spaningsplan. Från en fiendlig bas riktades snart en intensiv luftvärnseld mot planet, och plötsligt märkte Kahla att Mannermaa hade träffats av en dödande kula. Han gjorde ett snabbt överslag av situationen och beslöt sig för att på något sätt ta

sig in i förarhytten. Det starka luftdraget slet av honom glasögon och flygarhuvu. Dessutom fastnade fallskärmen halvöppen både vid kulsprutan och vid kanten av spanarhytten. Slutligen lyckades han sticka in ena benet i förarhytten och få tag i spaken. Planet hade under tiden börjat stiga allt brantare och kunde vilket ögonblick som helst råka i spin. Den halvöppna fallskärmen var emellertid till hinder, och plötsligt satt han stadigt fast utan att längre kunna krypa vare sig bakåt eller framåt. Men han tappade inte modet utan fick fram sin slöa slidkniv och sågade mödosamt av bärremmen på fallskärmen och lyckades på detta sätt göra sig fri. I förarhytten var det emellertid för trångt för två. Innan han på allvar kunde sätta sig vid spakarna måste han, inkilad i ett hörn, göra sig fri från fallskärmsremmarna och flytvästen. Försiktigt sköt han sedan undan fänrik Mannermaas fötter från sidorpedalerna och började för första gången själv manövrera ett stridsplan, samtidigt som det blev hans första flygning ensam. Det fiendliga luftvärnet försökte ständigt fälla planet men utan resultat. Snart blev löjtnant Kahla på det klara med flygriktningen och genomförde t. o. m. en spaning på hemfärden. I den tränga förarhytten var det omöjligt att noggrant justera färdriktning och jämvikt, vilket hade till följd att landningen inte förlöpte riktigt "planerligt". Huvudsaken var i alla fall att han kom helskinnad tillbaka.

P. Virkki.

Tyskland:

Major Hermann Graf

Den tyska krigsmaktens "femte" saldat, som erhållit det högsta utmärkelsetecknet för tapperhet, järukorsets riddarkort med eklöv, svärd och briljanter, är efter Mölders, Galland, Göllob och Marseille major Graf. Han erhöi detta förtjänsttecken med anledning av sin 172. luftseger den 17 september i fjol.

Hermann Graf föddes 1912. I födelsestaden hörde han till ett "gäng" 12-16-åriga pojkar, som i en lada byggde sig ett "segelplan" av ribbor och tidningspapper och drömde om stora framgångar — ända till gästgivare Graf gjorde "spånkeved" av det sällsamma "flygplanet". Den unge Graf lärde sedan till lässmed men slog om och blev förvaltningstjänsteman. Som 20-

(Forts. på sid. 19)



Hermann Graf.

VI PRESENTERA:



Erik Rosenqvist,
redaktör, reservförare, segelflygare.

Av födsel — 1915 — är "Ready" stockholmare men sedan spådt ålder av oehjdad vana västervikare. Från och med februari i år är han emellertid linköpingsbo på grund av en viss klockarkärlek till kombinationen journalistik-flyg. Han har nämligen fått anställning vid SAAB som pressserviceeman och redaktör för bolagets tidskrift "Vingpenor".

I småskoleåldern blev "Ready" Rosenqvist upphov till den första modellflyghausen i Västervik medelst ett från England importerat modellplan. Vid militärövningen gjorde Rosenqvist allt vad han kunde för att komma till flyget — "och tilldelades därför infanteriet", som han själv säger. Då begärde han uppskov ett år. Mellantiden använde han till att jämte några likasinnade starta Västerviks Flygklubb samt med medlemskortet som triumfess skriva till kungens om att få komma till flygskolan. År 1937 ryckte han alltså in på F 3, och 1940 genomgick han grundläggande flygutbildning vid KSAKs centrala flygskola i Eskilstuna samt fick privatflygarterlöfikat. Efter denna skolas upplösning konsoliderades han till flygskolekolan III, vilken han lämnade med ett par silfvervingar i bagaget.

Det som ligger "Ready" närmast om hjärtat är dock segelflyget, som han började ägna sig åt 1938 genom att delta i KSAKs segelflygläger i Sälen. Det blev inga diplom alls däruppe, men 1941 — efter flygskolekolan — åkte Rosenqvist till Alleberg och tog C direkt samt därpå S-certifikat.

En av signaturerna "Readys" köpphästar är Västerviks utveckling till en verklig flygstad med väl trafikerad flygplats som kompensation för de reserande dåliga kommunikationerna. Och en bättre propagandachef var väl knappast någon flygklubb haft än Västerviks Flygklubb i Rosenqvist!

Det är inte endast känslan utan även sunda förnuftet som fått tala när Rosenqvist utbildat sig väl flygare jämte dess redaktörskyrket. Han anser nämligen att framtidens flygande reporter skall göra skillnad för sin benämning genom att själv kunna flyga.

von Wadmal.

Flygtermer på fem språk. XXVIII

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
"tvåstegig" (flottör); med två steg	zweistufig	two-step	à deux redans (m)	con due gradini (m)
tvåtakts flygmotor	Zweitakt-Flugmotor (m)	two-cycle aircraft engine; two-stroke a. c.	moteur (m) d'aviation à deux temps	motore (m) d'aviazione a due tempi
tvåvägsförbindelse (tal-)	Wechselverkehr (m)	two-way communication	intercommunication (f); liaison (f) bilatérale	esercizio (m) duplex
tvärsparnt (kroppen)	Rumpf-Spant (m)	transverse frame of the fuselage	cadre (m) de fuselage	telaio (m) di fusoliera
tvärsabilitet	Querstabilität (f)	lateral stability	stabilité (f) latérale	stabilità (f) laterale
tyg (duk) för flygplan	Flugzeug-Bespannstoff (m)	aircraft fabric	toile (f) d'avions	stoffa (f) per aeroplani
tygklädd	stoffbespannt	fabric covered	entoilé; revêtu de toile	ricoperto di tela; intelato
tygklädsel	Stoffbespannung (f)	fabric cover; f. covering	revêtement (m) en toile	rivestimento (m) in tela
tygklädsel på modeller	Stoffbespannung (f)	fabric covering	revêtement de toile	rivestimento di tela
typ	Muster (n); Typ (m)	type	type (m)	tipo (m)
tylnad (bullerfrihet)	Geräuschlosigkeit (f)	silence	silence (f)	silenziosità (f)
täckt (kabin-) flygplan	geschlossenes Flugzeug (n)	enclosed cabin aeroplane	avion (m) à conduite intérieure	apparecchio (m) a guida interna
täckt förarsits	geschlossener Führersitz (m)	enclosed pilot's cockpit	poste (m) de pilotage fermé	posto (m) di pilotaggio chiuso
"tändningsslag" (kolvens arbetslag)	Verbrennen (n)	firing stroke	course (f) motrice	fase (f) di espansione
tändning	Zündung (f)	ignition	allumage (m)	accensione (f)
tändningsapparat	Zündapparat (m)	ignition device	appareil (m) d'allumage	dispositivo (m) di accensione
tändningsföljd	Zündfolge (f)	firing order	ordre (m) d'allumage	ordine (m) di accensione
tändningsförställning	Zündzeitpunkt-Verstellung (f)	ignition timing	correction (f) d'avance à l'allumage	variazione (f) all'accensione
tändningsgnista	Zündfunke (m)	ignition spark	étincelle (f) d'allumage	scintilla (f) d'accensione

Vidskepelse bland flygare

Kulsprutornas knatter genljuder över hela jordklotet. Stridsflygaren har sex-åtta kulsprutor i sitt plan. Men motståndaren har lika många. Besättningen skyddas på många sätt och i en omfattning som var fullkomligt okänd under förra världskriget: pansarplåt, fallskärmar och självtätande bränsletankar. Det har fienden emellertid också...

Naturligtvis är den bästa strategien avgörande. Men när det gäller vem som skall segra i en luftstrid man mot man spelar även turen en stor roll. Och så börjar man ta sin tillflykt till mascoten som man har med sig. Man fingrar på den hemgjorda kudden, sneglar på dockan som dinglar på instrumentbrädan eller känner efter om damstrumpan på huvudet sitter som den skall under huvan.

Idén med strumpan härstammar från förra kriget. Det är mycket viktigt att det är en vänsterstrumpa. Franska och belgiska flygare under först krigsåret buru dem som halsdukar, medan engelsmännen klippte av dem och satte dem på huvudet. Detta senare bruk upptogs av amerikanerna när de började uppträda på västfronten. Och alla trodde förstas att nu voro de skyddade mot fiendens projektiler...

Som ett bevis för att tron på den magiska strumpan verkligen har följ för sig berättas det att yankeen Guy Kelcey under 23 år aldrig träffats av en fiendlich kula och aldrig skadats trots att han haft många missöden. Men — säger man — så har han också alltid flugit med en av sin hustrus silkesstrumpan på huvudet, så det var klart att han skulle klara sig...

Frederick King, som en tid var flygare i amerikanska marinen, hade dock en helt annan uppfattning om saken. Av den vackraste flickan i Nantes hade han fått en silkesstrumpa, som var så elegant att han inte nådes klippa den i stycken och göra en underhuva av den. I stället virade han



Att fotograferas före en flygning anses ofta vara mycket farligt.

den på belgiskt vis runt halsen och startade på ubåtsjakt. Ödet ville emellertid att hans mascot slet sig lös, försvann med luftströmmen och fastnade i stjärten, där den blockerade ett roder. Eftersom han inte kunde manövrera planet var han tvungen att landa ca 15 km från land i tämligen hög sjö. De höga vågorna lyckades dock icke hindra den ilska flygaren att kravla ut på stjärten, där han mer död än levande men friskt svärande fick fatt i den svekfulla strumpan — och slängde den i vattnet.

En del nya påfund i den här vägen har framkommit under det pågående kriget, och flera av dem kunna spåras tillbaka till de amerikanska National Air Races, som före kriget var den viktigaste flyghändelsen varje år. Här samlades flygare från hela världen, och därför använde nu båda de stridande parternas flygare ofta samma knep för att tillförsäkra sig om ett långt liv och en lycklig utgång av varje luftstrid.

Att låta fotograferas sig framför planet före en flygning betyder detsamma som

själv-mord, det är en fördom från de stora amerikanska flygtävlingarna. Men själva upprinnelsen säges ligga ännu längre tillbaka i tiden. Det var då "flygmaskinen" var något nytt och många flygpionjärer turnerade staterna runt för att ge uppvisningar och flyga passagerare. Tusentals yankees fingo för första gången tillfälle att se ett flygplan. Till en början var det endast de modigaste som vågade flyga med. De försiktigare nöjde sig med att fråga om de inte kunde få fotografera sig framför maskinen.

— Nej, det går inte, svarade flygaren varje gång. Här fotograferas det efter flygningen — inte före. Tack, det blir fem dollar!

En ekonomisk försiktighetsåtgärd alltså...

Sjömännens gamla motvilja att starta en tur på en fredag har gått i arv till en del flygare. Vissa siffror ha också en magisk betydelse för många flygare. Det finns t. ex. en mycket känd förare som absolut nekar att flyga ett plan vars nummer innehåller en nia. Siffran 7 betraktas i en del fall också som olycksbringande — men för vanliga människor är den väl oftast motsatsen! Talet 13 ska vi inte tala om. Det är så förhatligt att t. o. m. en mycket stor flygplanfabrik helt enkelt konsekvent utbyter 13 mot 12A...

Men underligt nog är det i gengäld många som anse 13 som ett lyckotal, bl. a. den världsberömda amerikanska aviatriken och rekordflygerskan Jacqueline Cochran. Första gången hon lyckades placera sig hyggligt i en flygtävling var 1937, och av en händelse hade hon fått startnumret 13, varför hon då bestämde sig för att sedan hålla fast vid 13 som sitt speciella lyckotal.

Det finns så mycket att iakttaga för en vidskeplig flygare. En viss berömd flygande journalist går t. ex. aldrig under en steg på vägen till eller ifrån flygplatsen, och svarta katter avskyr han.

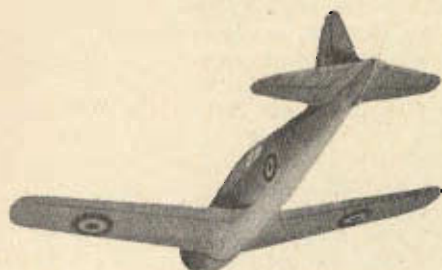


Vilka äro flygplanen?

Här nedan ges tillfälle för luftbevakarna att pröva om de förvärvade kunskaperna sitta kvar. Fundera först ut vilka flygplan som äro avbildade här nedan, anteckna namnen på ett papper nummer för nummer och jämför sedan resultatet med förteckningen på sid. 19. Men tjuvttitta inte utan försök svara rätt utan hjälp!



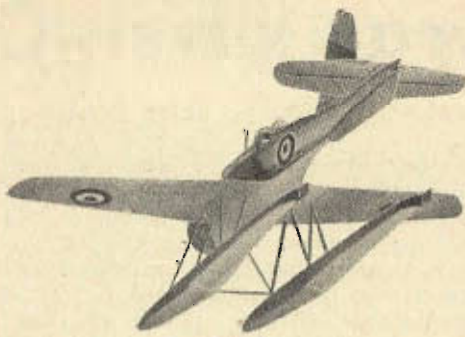
Nr 1.



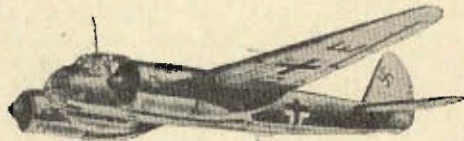
Nr 2.



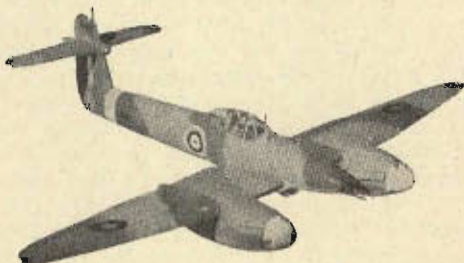
Nr 3.



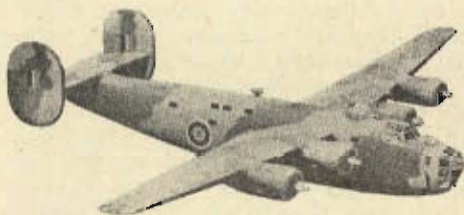
Nr 4.



Nr 5.



Nr 6.



Nr 7.



Nr 8.

Men så finns det alltid sådana som skola leka "kärringen mot strömmen". För Jack Waugh, veteran från förra världskriget, var den svarta katten ett riktigt lyckodjur. Han var ägare till en vacker svart katt, som treget följde honom på många luftstrider. En dag var den emellertid spårlost försvunnen, och Waugh vägrade absolut att flyga förrän den kommit till rätta igen. Det blev gräl, och chefen kallade flygaren en vidskeplig idiot. Medan de munhöggos lutade sig Waugh försiktigt mot Ien-an på sitt plan — då brast fena som skört glas. Den var genomrotten. Vad en flygning hade betytt under sådana omständigheter, det behöver man inte närmare gå in på. Svarta katter äro kanske inte alltid så olycksbringande som man ofta gjort gällande. . . För övrigt ha levande djur av alla möjliga arter och storlekar varit mycket populära som mascots, men på senare tid ha de förbjudits — åtminstone i luften.

En kategori flygare som ofta riskerar livet och där vidskepelsen har god jordmån, det är filmholagens stuntflygare, "dare devils" som de också kallas. En av de mest kända, Dick Grace, vägrade t. ex. att kvadda något flygplan på andra tider än precis kl. 11.45 f. m. Det var hans lyckotid. . .

En vana som börjat bland flygare nere i tropikerna och som sedan utbredd sig även till de kallaste trakter är den högtidliga skoceremonien: innan skorna tagas på vändas sulorna i vädret, varefter de slås mot varandra. Detta är berättigat i tropikerna, där skorpionerna busera, men på nordligare breddgrader är det blott och bart vidskepelse.

Vidskepelsen kommer väl aldrig att dö, varken bland flygarna eller vanligt folk. Den är ju också en liten extra krydda på livet. . .

Flyglitteratur

Aerodynamik I av civiling. Bertil Björkman, utgiven som korrespondenskurs av Hermods.

En av de klaraste och mest fullständiga populära framställningar i detta ämne som red. läst. Den som ej kan tillägna sig goda kunskaper på området genom förmedling av denne skicklige aerodynamiker och pedagog skall vara antingen hottentott eller obotlig swingpjatt. Hela uppläggningsen av de aerodynamiska spörsmålen är avsevärt moderniserad, och det hela fulländas av Sasons, Norelius och Westerbergs utmärkta illustrationer. Avsnittet "Tillämpad aerodynamik" torde kunna läsas med behållning även av gamla flygare. Civilingenjör Björkman, som bekant chef för kundtjänstavdelningen vid SAAB, och Hermods ha heder av den värdefulla och lätt-tillgängliga kursen. *Mil.*

"Upp genom luften" av Gustaf Lindwall, B. Wahlströms Förlag. Pris kr 1: 75.

I somras fingo eleverna på Alleberg nöjet att se en medelålders man under en tid med liv och lust följa utbildningen som åskådare. Det var den kände ungdomsförfattaren Gustaf Lindwall, som därmed gav sig in på ett nytt område. Resultatet föreligger sedan före jul i bokform och är inte alls illa. En pojkes väg från modell- till segelflygare är käckt och förvånande tekniskt riktigt skildrad — åtminstone vad gäller segelflyget. Handlingen tilldrar sig mest på och över Alleberg, och värdet förhöjes av de goda förebilder förf. haft till en del av sina figurer. Bl. a. har den populära instruktören "Bollnäs-Johan" fått stå modell till en praktfull segelflygartyp. — En bra pojkbok!

von Wadmal.

NY FLYGBOK AV OSTEILIUS.

Författaren till "Flyg och Krig", Hans Ostelius, har i dagarna gett ut en ny bok hos Natur och Kultur. Även den handlar naturligtvis om flyg och bär det medryckande namnet "Rymdens Fåglar". Det är med utomordentliga illustrationer försedda beskrivningar av ett sextiotal olika flygplantyper. Priset är endast kr. 3: 25.

PRENUMERERA på

SVENSK flygtidning Helår endast 5:—kr.
Maj-dec. 3: 40kr.

FLYGTIDNINGEN 1942
Inbunden i flott pärm med guldtryck.
Pris endast 6: 50 kr.
Lös pärm med guldtryck för inbindning.
Pris endast 2: 75 kr.

Följande äldre nummer finnas:
Pris 25 öre:
Nr 1, 2, 3, 4, 6, 7 är 1940.
Pris 35 öre:
Nr 12 är 1940. Nr 1, 4-5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 är 1941. Nr 1, 2, 3, 4, 5 är 1942.
Pris 45 öre:
Nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 är 1942.
Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.
Postgiro 147669.
Ombud för lösummerförsäljning antagas!

Hur man erövrar silver-C

II.

Tidsprovet var för mig det lättaste av silver-C-proven. På Allebergs präktiga hang seglar man så länge vinden varar. En normal C-flygare klarar det utan vidare. Men Du, som sitter där uppe och kajkar fram och tillbaka längs hangslutningen, passa på varje liten chans till extra träning, försök att nappa på ev. termikblåsor, lista ut bästa sättet att fånga dem och försök hänga kvar i dem. Den konsten är ganska svår och fordrar att man behärskar "kärran" fullkomligt i branta svängar. Särskilt fordras en säker hand vid hård vind, då termikströmmarna äro sönderblåsta och då branta svängar nära marken äro mycket farliga.

Sällan lyckades jag att genom en hel s. k. termiksväng ligga kvar i uppviden. Medelst korta "slag" i hangtermiken kretsade jag framåt och ut från stupet under oavbruten höjdvinst. Först när jag, utan att komma in bakom hangkanten, kunde göra ett halt varv i termikblåsan, började jag cirkla runt och lyckades i regel få stigning varvet runt. Så var karusellen igång, och Alleberg försvann långt där nere medan molntussarna kom allt närmare.

Finns det ej termik, kan Du ändå träna. Vid all flygning och i all synnerhet vid segelflygning är noggrannhet av största vikt. Lämna aldrig en manöver efter Dig med känslan av att det där var nog kanske inte riktigt! Tänk aldrig: "Hurra vad jag är bra!" Kritiserar Dig själv och vinnlägg Dig om att utföra flygningen så mjuk och ren som möjligt! Busflygning, som man ej behärskar, förstör flygkänslan. Först när Du utför fullkomligt korrekta svängar utan att kulan ramlar omkring i sitt rör och hastighetsmätaren utför krigsdans på skalan, först när Du i en vertikalsväng helt känner var Du ligger i förhållande till markbilden, först då kan Du på allvar hänga kvar i termikvindarna och dra den största nyttan av dem. Träna branta svängar, men gör dem ej brantare än att Du behärskar dem! Öka så småningom vrefter förmågan växer!

Tag vid tidsprovet med Dig en mjuk kudde! En sådan har man stor glädje av sista timmen. Flygkänslan avtar med tilltagande "träsmak". Och glöm för all del ej en tomflaska av något slag! Man blir lätt på dåligt humör med våta byxor.

Efter två misslyckade försök till sträckflygning startade jag en eftermiddag med Olympian. Utsikterna att lyckas med en 5-mils flygning voro små. Himlen var jämnulnen med höga alto-stratos, men un-

der dessa sträckte sig i en gata mot nordost något slags cumulusbildning. Efter urkopplingen av bogserwiren på 450 m höjd försvann Klemmen med Stig, och jag fortsatte på egen hand. Under molnslöjan fann jag en svag men ganska utbredd och stabil uppåtgående luftström. Sakta och säkert klättrade Olympian uppåt. Variometern visade så gott som konstant $\frac{1}{2}$ sekms stigning. Under vida spiraler, vilka jag tänjde ut på läsidan och knappade av på lovartsidan, följde jag med den c:a 30 km/tim starka vinden mot Skövde och befann mig efter 15 min på 900 m höjd. Högre kom jag ej. Jag faktiskt smekte roren för att ej genom någon hård manöver förlora en enda m och lyckades hålla höjden till Skövde, där molngatan slutade. Skulle jag ligga kvar och invänta att denna med vinden skulle driva fram och hjälpa mig över de tre mil som återstodo? Den grå slöjan visade emellertid tecken på att ej bli så värst långvarig på himlavalvet. Ett överslag över Olympians förmåga vid glidflykt sade mig att jag hade en liten chans att nå målet den vägen. Med nosen 180° från Alleberg och bästa möjliga glidhastighet började jag mitt livs mest spännande glidflykt. 200 m hade jag till godo på höjdmätaren genom Allebergsplatans höga läge i förhållande till slätten. Långt i fjärran skyntade samhället Tidån, slutet på den 5-milsradie som utgjorde min färdlinje. Långsamt närmade jag mig målet men siönk obevekligt i lika hög grad. Ända in i det sista var det ovisst om jag skulle nå fram. På 100 m höjd flög jag in över byn. På 50 m höjd låg den bakom mig. Var skulle jag landa? Där! En långsmal nyskuren åker gled mot mig, när jag i en vänstersväng vände planet mot vinden. Olympian tog mark, drygt fem mil från startplatsen.

Vilka tips kan denna flygning ge Dig? Jo, först och främst: håll reda på Din kärras glidtal! Du kan med detta räkna ut hur långt Du från en viss höjd kan glidflyga. Glöm då ej att ta medvinden med i beräkningen! Den kan hjälpa Dig över åtskilliga km. Det kan vara bättre om uppvindarna äro dåliga, att glidflyga och klara de fem milen än att kanske ha god höjd och förlora den på att söka efter obefintliga termikvindar.

Först på 50 m höjd började jag söka efter landningsfält. Detta är aldeles för lågt och ej att rekommendera till andra. I detta

fall tog jag risken, emedan jag hört att Tidån skulle utgöra den precisa 5-milsgränsen. Visserligen gick det denna gången bra, men den där absoluta säkerhetskänslan som man alltid måste ha, vacklade för ett ögonblick innan jag bestämt mig för landningsfält. I detta fall hade jag dock fält överallt, fastän dessa voro för sönderstyckade av diken.

Land om möjligt vid en landsväg! Det underlättar demontering och lastning av flygplanet i transportvagnen.

Efter några tålamodsprövande dagar utan termik rann så upp en morgon med klarblå himmel. Framåt tiotiden började små ulliga cumulusmoln bildas runt horisonten och täckte så småningom hela himlen. Med barografen tickande i sitt fack halades Olympian och jag av vinschen mot skyn. Wiren ringlade vinande mot jorden igen, och Olympian och jag styrde mot hanget.

Efter några minuters "sniff" i hanghöjd för att få en så låg utgångspunkt som möjligt på barogrammet steg jag åter och fann så gott som genast en "blåsa". Den var sönderbläst — vinden hade en styrka av 18 m/sek.

Stigningen blev en smula ojämn i början, men högre upp var vinden stadigare och jag kunde lättare hålla mig kvar i uppviden. Alleberg låg för länge sedan utom räckhåll för glidflykt tillbaka till hanget, då jag plötsligt av någon anledning kom ur blåsan och tappade bort denna. Spännande minuter under förtvivlat letande. Meter efter meter går förlorad då räddningen dyker upp i form av en hög. Tryggt och säkert cirklar denna några hundra meter från mig, och snart har den Olympian och mig som sällskap.

På 900 m höjd hänga molntrasor runt horisonten, och ögonblicket efter är allt ett grått töcken. Jag flyger i moln. Med blicken på instrumenten cirklar jag vidare uppåt. Höjdmätarens nål glider över 1.000 m-strecket. På 1.200 m tyder en blå skiftning över mig i dimman på att jag nått toppen av molnet, och högre kommer jag ej.

Olympian borrar nosen i motvinden. Med 150—160 km/tim susa vi åter mot Alleberg. Termikvindarna under en molngata bär Olympian ända fram till foten av berget, och skidan tar mark på osthanges landningsfält.

Silver-C är erövrat och mitt mål för kursen uppnått.

Jag hoppas att med detta åtminstone något korn kunnat skänkas de blivande silver-C flygarna.

Lyd instruktörers råd och förmaningar, men flyg ändock efter Ditt eget omdöme! Lycka till! *Stig Troive.*

Det bästa brödet

fås från

OHLSONS ÅNGBAGERI

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

NYKÖPING

Pröva

OLOVSSONS BRÖD

Malmabergsgatan 22, Västerås

Butiker: Kungsgatan 5
Saluhallen
Tel. 33798 och 35003

Leverantör till bl. a. F 1, V-ås

DRICK

BRÅVALLA BRYGGERIS

omtyckta

SVAGDRICKA

på 10-, 5-, 3- o.
1-liters flaskor.

Alla slag av läskdrycker.

Ring tel. 24385 och vi hemsända.



Ohlson J:or & Co
Södergatan 17 Malmö

HEDERSGÅVOR
I glas och porslän
Tel. 15168 - 17365

Uppvindar över Mälaren

Svenska segelflygcertifikat

"När en segelflygare går hemma och inte har någon möjlighet att få flyga, då gör han iakttagelser", skriver författaren till nedanstående artikel, silver-C-flygaren "Wettis", Östra Sörmlands Flygklubb, i ett brev till red. Han fortsätter: "Mina observationer kunna vara av intresse för östra Sörmland och Stockholm. Det vore värdefullt om andra klubbar ville komma med liknande upplysningar om segelflygmöjligheter i olika trakter av vårt land."

Måste öar vara så stora som Öland och Gotland för att erbjuda god termik? Ingalunda. Öar i allmänhet uppvärmas ju lättare än det omgivande vattnet, varför kraftiga och pålitliga termikutlösningar uppstå över dessa. I Mälaren finns Ekerö, Adelsö m. fl., och därtill kommer det otal halvöar som den vackra sjön är så rik på. I dessa trakter har segelflygaren de bästa möjligheter, vilket påstående jag grundar på årlånga iakttagelser.



De flesta observationer ha gjorts från Södertälje och visa att termiken brukar börja först norr ut över Mälaren. De "vackert-väders-cumulus", som röja uppvindarna, bildas över Mälarsöarna minst en timme före molnen över den kringliggande trakten. Längre fram på dagen, när termiken är synlig överallt, äro cumulusmolnen över Mälaren betydligt större än de övriga. Detta måste tyda på att uppvindarna där äro kraftigare än annorstädes. När man ser dessa väl utvecklade cumulus får man det intrycket att luften alltid är mer eller mindre labilt lagrad. Så torde även var fallet, ty det är inte alls ovanligt att molnen taga jättelika former (se fotot).

Dessutom kan påpekas att det vid flera tillfällen iakttagits en konstant uppwind över Mörkö. Denna finner man dock endast vid nordliga och sydliga vindar, alltså

när luftmassan rör sig i öns längdriktning. Av detta framgår att luftmassan måste passera över så lång sträcka som möjligt för att hinna bli tillräckligt uppvärmd. Det ser ganska underligt ut att denna molnformation ligger fullkomligt stilla medan de övriga följa med vinden. Denna uppwind är naturligtvis inte något som endast kan sättas i samband med Mörkö utan kan givetvis vid lämplig väderlek även förekomma över andra öar. Om den är kraftig nog att användas av segelflygaren är ännu inte utrett, utan klarhet vinnes väl först vid praktiska prov.

Det är kanske på sin plats att nämna något om kvälls- och nattermiken. Tyvärr kommer ju segelflygaren i kontakt med detta slags termik endast under teoretiska studier och möjligen — så småningom — i samband med hangflygning. Vid en del tillfällen har något som liknar cumulusmoln iakttagits under sommarnätterna, men dessa moln äro så spridda och förekomma så sällan att de säkerligen aldrig kunna användas. Man kan emellertid konstatera att den "vanliga termiken" håller i sig ovanligt länge på eftermiddagarna i dessa trakter. Detta torde dock icke kunna sammanställas med vad man menar med kvällstermik.

Vad kallfronterna beträffar äro dessa alltid söndertrasade när de passera Mälardalen. De uppträda alltså inte som egentliga fronter.

Med hangen i dessa trakter är det dåligt ställt. Visserligen är det inte uteslutet att någon lämplig plats kan uppletas, men sannolikheten får nog betraktas som ganska liten. En annan sak blir det när isen ligger. Då kunna många bergiga stränder användas som hang, men det är långt ifrån behagligt att segelflyga under den kalla årstiden, varför dessa hang troligen sällan komma att användas.

Ehuru liten praktisk erfarenhet vunnits torde man våga påstå att Mälardalen generellt sett lämpar sig för segelflygning. För att erhålla mera påtagliga meteorologiska uppgifter vore det av stort värde om variometer kunde inmonteras i de sportflygplan som användas för lv- och lf-flygningar. Förare av dessa plan borde intresseras att på grundval av systematiska avläsningar av variometern föra anteckningar över härvid gjorda iakttagelser. På så sätt skulle man erhålla ganska ingående kännedom om uppvindarna över dessa trakter och därmed lämna värdefull hjälp åt segelflyget.

"Wettis".

Namn och adress	Certifikatets nr och år för utfärdandet
Andersson, Björn F., Ulvsunda	2 41
Andersson, Tord A. M., Lidköping	32 42
Andersson, Tord J. W., Ulvsunda	56 42
Auc-Pogatschnigg, Alfred R., Västerås	27 42
Barkman, A. Olof G., Stockholm	50 42
Bengtsson, Olof S., Göteborg	37 42
Berglund, E. Torsten, Linköping	16 41
Bergman, Bengt C:son, Ljungbyhed	29 42
Björkeröth, N. Åke, Lidköping	31 42
Björklund, B. Ove R., Jönköping	20 41
Blomberg, Johan, Arbrå	4 41
Blomqvist, Gustaf H., Norrköping	22 41
Boman, John A. A., Hällbybrunn	46 42
Brandel, Robert G. M., Äppelvikén	10 41
Bröms, Lars, Ludvika	23 42
Carlsson, Roland E., Stockholm	21 41
Ekenby, Erik B., Linköping	52 42
Eriksson, A. Harry S., Örebro	52 42
Forslund, P. Walle, Stora Tuna	17 41
Fredin, P. Åke, Grästorp	28 42
Fägerblad, Stig E. E., Västerås	3 41
Gundersen, H. Arne M., Barkarby	5 41
Gunnarsson, Leif H. G., Örebro	40 42
Gustafsson, Sten G., Stockholm	26 42
Gävert, Åke T., Traneberg	1 41
Hedén, O. Arne, Norrköping	12 41
Henricsson, Karl Gunnar, Stockholm	54 42
Hultén, Nils R., Linköping	42 42
Häggström, Bengt P., Stockholm	18 41
Jansson, Karl Ingemar E., Almbý	25 42
Karibom, N. Gunnar R., Göteborg	34 42
Kipp, Heinrich, Norrköping	24 42
Koch, J. Bertil K., Stockholm	35 42
Larsson, O. Sigurd, Aspudden	19 41
Larsson, P. Åke, Stockholm	47 42
Lindelöw, Elde H., Jönköping	9 41
Lindwall, S. O. W., Eskilstuna	30 42
Nilsson, K. Gunnar H., Barkarby	36 42
Nordholm, Fredr., Västerås	7 41
Odelberg, Axel, Östersund	48 42
Olow, Bengt R., Malmö	43 42
Pettersson, Erik A., Västerås	8 41
Pettersson, Oskar S., Stockholm	13 41
Ranch, B. Åke K., Umeå	6 41
Rosenqvist, L. Erik V., Linköping	14 41
Rosenqvist, Karl-Erik, Malmö	53 42
Segersten, R. Ivan, Råsunda	38 42
Smedinger, L. Åke A., Västerås	44 42
Smith, Claes J., Linköping	41 42
Sparre, Clas E., Trollhättan	39 42
Troive, P. Stig N., Västerås	57 43
Tärnlund, K. Gösta, Mösseberg	15 41
Wetterholm, Lars-Erik, Södertälje	49 42
Zetterlund, Sven Erik, Örebro	33 42
Åhblom, Sven W., Ångby	45 42
Åsberg, Sven E., Linköping	55 42
Övgård, Karl-Erik, Söderåkra	11 41

"MOTOR-MANDIN"
 Flygmotorrevideringar
 och tillverkning av
 flygmotordetaljer.
Bröderna Mandins
 Motorverkstäder A.-B.
 Norrköping

Ägare av spillolja
 äga rätt att för eget bruk om-
 raffinera oljorna hos oss.
 Vi äro av Statens Indus-
 trikommision auktoriserade.
 Varje kund garanteras få sin
 egen olja tillbaka. Insänd edra
 oljor för sakkunnig och betryg-
 gande omraffinerings. Vår
 metod är den av experter och
 kunder erkänt rätta.
Norrköpings Oljeraffinaderi
 Flornäsvägen 26 — Ordertelefon 208 61
 NORRKÖPING

Alla slags
Bergsprängningar
Granitarbeten
Skyddsrum m. m.
 utföras av
Albin Högström
 Trozelligat. 30. Tel. 281 29
 NORRKÖPING
 All bergsprängning utföres
 med elektr. luftkompressor.

Rörledningsarbeten
 Vår firma åtnjuter förtroende
 för snabbt och väl utfört arbe-
 te, och vi hålla humana priser.
 Alla slag av installationer för
 värme, vatten och sanitära
 anläggningar. Begär offert!
 Upplysningar kostnadsfritt!
Nyköpings Rörledningsaffär
 Ö. Kyrkog. 21. Tel. 1980. Eft. kont. 2406
 Aukt. rörledningsentreprenör
 för Värme-, Vatten- och Avloppsledn.

Bliv medlem i
SOLIDAR
MALMÖ

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

EN SEGELFLYGSKOLAS EFFEKTIVITET

Vid bedömandet av en segelflygskolas effektivitet måste flera faktorer tagas i beaktande, nämligen:

1. Skolverksamhetens mål och därmed sammanhängande planering.
2. Tillgången på flyg- och startmateriel samt dennas beskaffenhet.
3. De meteorologiska förutsättningarna för segelflygning.

För att en segelflygskola skall nå största möjliga effektivitet är det av vikt att den drives med just det antal elever som möjliggöres av tillgången på materiel och instruktörer, varvid dock samtidigt hänsyn måste tagas till förhandenvarande uppvindsförhållanden, så att helst samtliga elever samtidigt kunna utnyttja upp vinden.

Vid skoldriften måste man givetvis eftersträva att få ned kostnaden per flygtimme till minsta möjliga. Skall utbildningens huvuddel förläggas till hang kan man klara sig med förhållandevis enkla övningsplan. Däremot har det i praktiken visat sig vara dålig ekonomi att termikflyga med aerodynamiskt ogynnsamma segelplan.

Så underligt det än kan låta är det mycket lättare att överbelasta en segelflygskola än en motorflygskola. Orsaken härtill ligger främst däri att såväl hang- som termisk uppwind vanligen är lokalt begränsad, så att den icke på en gång kan utnyttjas mer än av ett mindre antal flygplan. Om exempelvis vid en segelflygskola endast 10 elever av 40 samtidigt kunna utnyttja upp vinden betyder detta i praktiken att endast 1/4 av eleverna utbildas vid ekonomiskt bästa förutsättningar. Låt oss ta ett exempel:

Vid en hangflygskola med ett förhållandevis kort hang råder svag hangvind, som dock är tillräcklig för flygning. På det

Några synpunkter av Ing. R. Abelin

korta hanget kunna emellertid endast 10 Skolan har emellertid en maskinpark på 30 plan. 20 st. av dessa få därvid sysselsättas med vindsch- och flygstarter, varvid i medeltal en flygtid av 10 minuter pr start erhålles. De hangflygande planen nå i medeltal per start 2 timmars flygtid. Med en start per plan nå alltså de 10 "hang-seglarna" 20 timmars flygtid, medan de 20 övriga planen nå 200 min eller 3 timmar 20 min. Härav framgår sålunda att med en startkostnad av 6 kr per start blir i det ena fallet kostnaden per flygtimme 3 kr och i det andra fallet 36 kr. Förhållandet blir precis detsamma om det gäller utnyttjandet av termisk uppwind, varvid dock som regel ett botemedel finnes:

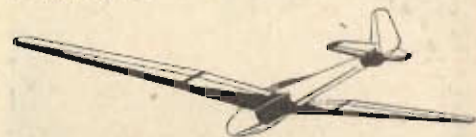
Genom insättande av verkligt högvärdig flygmateriel få eleverna tillfälle att söka uppwind inom ett synnerligen vidsträckt område, varför sålunda icke alla behöva ligga i samma "blåsa".

Vid en hangskola finnes främst möjligheten att använda ett långt hang, och genom insättandet av högvärdiga plan kunna även här termikflygningar utföras beroende av hanget.

Som framgår av ovan sagda blir segelflygskolans effektivitet i hög grad beroende av det flygmateriel som kan insättas för ändamålet i fråga. Det måste också betraktas såsom en absolut nödvändighet att eleverna beredas tillfälle till övning i enklare avancerad flygning, men även övning i instrumentflygning bör ingå i programmet. En effektiv segelflygskola bör därför förfoga även över ett lätt motorflyg-

plan, i vilket även under dåliga väderleksförhållanden instrumentflygning kan övas. En blindflygutrustad Bücker "Student" torde uppfylla alla krav som kunna ställas på ett dylikt plan.

Om flygskolan i fråga avser att förutbilda piloter för militära ändamål är det också av vikt att eleverna få öva sig på tyngre segelflygplan, d. v. s. plan med stor spännvidd och stor massa. Dessa plan ha nämligen i flygegenskapshänseende liknande egenskaper som transportflygplanen, vilka allt mera bli bestämmande för segelflygutvecklingen.



Fria ord: Lagindelning inom segelflyget

Med anledning av sign. Gustans rader om lagindelning vid segelflygklubbarna ber jag få införa följande:

I en av våra större städer bildades en korporationsegelflygklubb, som strax därefter följdes av en ortsklubb. Firmaklubben hade inga resurser att sätta igång ett bygge med utan ägnade sig endast åt teori med föredrag o. dyl. I väntan på klubbkassans tillväxt. Genom tillmötesgående av ortsklubben, som även var moderklubb för omnejden, erhöll firmaklubben tillåtelse att delta i det pågående bygget två dagar i veckan. Det visade sig att bygget dessa kvällar, då endast firmaklubben arbetade, gick avsevärt bättre än övriga kvällar. Detta berodde delvis på att medelåldern i firmaklubben var högre än i ortsklubben men i mycket högre grad på att gruppen så gott som uteslutande blev en enhet trots att medlemmarna i starten voro ganska ytligt bekanta med varandra.

I större samhällen skulle det säkerligen vara av stor betydelse om denna gruppindelning blev införd. För att vidare belysa detta skall jag taga ett exempel till. Firmaklubben erhöll tillstånd av ortsklubben att som grupp få delta i flygutbildningen och råkade härunder ut för en "kvadd". Samtliga i gruppen deltog med liv och lust i reparationsarbetet och fingo planen i flygvärdigt skick på kort tid. Detta berodde helt på gruppkänslan. Det var en prestigesak för gruppen att fortast möjligt laga planet. Inom parentes kan jag nämna att vi hade trevligt när vi byggde. Ingen hade en känsla av tvång. Vi trivdes med varandra. Efter en tid blev gruppen av olika anledningar splittrad, och medlemmarna placerades in i ortsklubbens olika flyglag efter dess principer (antal byggtimmar o. s. v.). Då gruppen på detta sätt splittrades sjönk intresset i hög grad. Det sammanhållande — gemenskapen — försvann.

Jag vill därför ännu en gång framhålla att gruppsystemet är framtidsystemet. Vad säga herrar klubbordförande och gruppchefer?

Vicke.

Järnkonstruktioner
Reparationer
Gjutgods
Allt inom branschen
Humana priser

Nya A/B
Luleå Vary- & Verkstäder
Tel. 1809 LULEÅ Tel. 2191

Norrbollens
Kooperativa
Charkuteriförening
LULEÅ

Norrbottenhushållens egen charkuterifabrik för framställning av högklassiga produkter till låga priser. Tillverkningen sker under betryggande kontroll från K. F:s livsmedelslaboratorium.

Gynna
våra
annonsörer
- de
gynna
flyget



Gävlebygdens Flygklubb.

Ett stort slag för flygintressets höjande i Gävle gjorde Gävlebygdens Flygklubb då den för en tid sedan stod som värd för KSAKs vandringsutställning. Brandstationen blev centrum för flygintresset den veckan. På Fisktorget utanför ställdes klubbens flygmateriel ut till besökande: motorflygplanet VEF-J 12, ett segel- och ett glidflygplan samt en vinschbil. Det andra glidflygplanet, som pojarna också själva byggt, fanns uppsatt i utställningslokalens tak, Brandstationens gymnastiksal.

Utställningen rönt stort intresse från allmänhetens sida, och ungefär 2.500 besökare räknades in under veckan. Sedan klubbens ordförande kapten F. Sjöberg vid invigningshögtidligheten hållit hälsningstalet förrättade landshövding Sandler själva invigningen.

Förutom vandringsutställningens olika avdelningar visade Gävlebygdens Flygklubb en egen monter, där i text beskrevs klubbens ändamål och arbete. Vidare visades en hel del modellplan.



Gävlebygdens Flygklubbs flygplan
SE-ALB.

Utställningen besöktes bl. a. av grupper från skolor i Gävle samt från Hälsinge regemente. Flygledare Gösta Forslund var ciceron. Som utställningens kommissarie fungerade klubbens vice ordförande, brandchefen Sven Rohlén. Det lilla trevliga flygmärket i vitmetall såldes hela utställningstiden och rönt strykande åtgång.

Örebro Läns Automobil- o. Flygklubb

har haft årsmöte. Styrelsen fick följande sammansättning: ordf. major Gustaf Malmros, v. ordf. överlärare Otto E. Andersen, sekr. folkskoll. Nils Bäck, v. sekr. grosshandl. Nils Nykvist, ekonomichef grosshandl. Albin Rapp, v. kassör fabriköf Arvid Gullberg, klubbmästare red. Sture Larsson, samt major Yngve Lögner, kapten Edmar Albert, polismästare Sigurd Beckman, red. Sten Egnell och adv. Törsten Malm.

Under 1942 har permanent sekretariat inrättats och klubben flyttat in i nya lokaler i Stortorget 19. Sekretariatet hålles öppet tisdagar och fredagar kl. 17—21. KSAKs kurser för utbildning av segelflyginstruktörer har under året varit förlagda i Örebro.

Ingemar Jansson har erhållit Luftfartsmyndighetens förordnande som gruppechef.

Herr N. Bäck har av sagt sig uppdraget att vara gruppechef av den anledningen, att detta uppdrag jämte uppdraget som klubbens sekreterare blivit för betungande.

Vid klubbens segelflygskola har under året gjorts 456 starter med segelflygplan och 1.973 starter med glidflygplan. Under samma tid har avlagts 35 godkända prov för A-diplom, 24 för B-diplom, 9 för C-diplom, 4 av klubbens medlemmar äro innehavare av S-certifikat. Klubbens hittills bästa prestation i segelflyg har under 1942 gjorts av klubbens instruktör E. Johansson, som den 24 maj nådde en höjd av 2.200 meter med en flygtid av 2 tim 45 min.

Klubbens motorflygplan har även under år 1942 varit uthyrt till Karlskoga Flygklubb för målflygning.

Eskilstuna Flygklubb.

Vid starten av flygsäsongen 1943 har klubben följande flygmateriel: 1 st. SG-38, 1 st. Grunau 9, 1 st. Grunau Baby II a och 1 st. Grunau Baby II b. Vidare ny vinsch och lina, således i alla avseenden förstklassig utrustning. Barograf har även inköpts, typ Peravia.

Aeroklubben i Skåne.

Segelflygsektionen, som under 1942 fick fram 43 A- och 19 B-diplom samt ett S-certifikat, har börjat verksamheten för i år på Bulltofta. Ny gruppechef efter fanj. Bjurhovd, som av sagt sig, är löjtnant Bruno Kullgren. Han började sin verksamhet med att den 21 mars erövra C-diplom genom en "vågflygning" på 24 min över Bulltofta.

Borlänge-Domnarvets Flygklubb

har av direktör Gösta Åhlén fått motta 10.000 kr att använda till materiel. Därigenom har flygklubben bl. a. blivit i stånd att förvärva den Kranich som KSAK erbjudit klubben att få köpa. En hangar på 14,5 x 20 m skall byggas och kommer att stå färdig till sommaren.

Trollhättans Flygklubb

har anordnat en utställning, som öppnades den 8 mars. En av attraktionerna var en T. W. C. 3-motor, genombruten för instruktionsändamål, som Svenska Flygmotor AB ställt ut.

Västerdalarnas Flygklubb

har haft årsmöte i Dala-Järna. Till styrelse valdes red. Anton Wästhed ordf., köpman Ernst Bössfall sekr., köpman Henry Johansson kassör, Börje Kruse och Sven Halvarsson. Modellflyget har gjort ett gott uppsving inom klubben och vuxit ut till en ungdomsrörelse som lovar gott för framtiden. Minst en kväll i veckan komma modellflygarna att samlas med en instruktör och byggledare, och utprop skall skickas ut till skolorna med inbjudan om del-

Rättviks Flygklubb

(företvarande "Flygklubben Örnarna", Vikarbyn) har hållit årsmöte. Under 1942 har klubbens arbete mest kännetecknats av glidplanbygget. Klubben mottog en byggsats till en SG-38 på vårsidan tack vare ekonomiskt bidrag från stödföreningen "Rättviks Segelflyg". Klubben har under den gångna sommaren drivit rörelsen i Vikarby Folkpark i likhet med föregående säsonger och därmed hjälpt upp finanserna.

Tyfon

vid alarmering

KOCKUMS

Mekaniska Verkstads A/B, Malmö

Vilka äro flygplanen?

Flygplanen på sid. 15 äro: 1) Dornier Do 217, 2) Vultee "Vanguard", 3) Focke-Wulf Fw 200 "Condor", 4) Blackburn "Roc", 5) Junkers Ju 88, 6) Westland "Whirlwind", 7) Consolidated "Liberator", 8) Heinkel He 111.

Major Graf...

(Forts. från sid 13)

årig segelflygare tillhörde han ortsgrupp Engen i "Deutscher Luftsportverband" (DLV), där han snart blev ställföreträdande ledare, affärsledare samt press- och propagandaman. År 1936 började han vid den dåtida Luftgaureserve (provinsens flygreserv) sin utbildning till motorflygare. När Hitler 1937 upplöste DLV och grundade NSFK blev Graf genast en av de aktivaste männen och avancerade snabbt till "Sturmbannführer" inom NSFK.

Så börjar kriget, och Graf utbildas till jaktflygare, vilket gick mycket snabbt på grund av de gedigna kunskaper han förvärvat genom målmedveten segelflygning. Under fälttåget i väster flög han i Mölders eskader, men det varade blott en kort tid, ty major Handrick tog honom med sig till Rumänien för att där utbildas rumänska jaktflygare. Härefter deltog han i aktionen mot Kreta. Men de verkligt stora jaktframgångarna började först vid östfronten, där han blev divisionschef i major Gollobes eskader. Till januari 1942 hade han gjort 220 flygningar mot fienden, fällt 47 fiendepplan och tillfogat motståndaren andra svåra skador, för vilket han i februari samma år belönades med riddarkorsen. Under vintern 1941—42 var han omtyckt ledare av en framgångsrik division. I slutet av april hade han skjutit ned 58 motståndarplan, och hans "skottlista" upptog under de närmaste fem månaderna ungefär 23 nedskjutna ryssar per månad, alltså ej långt ifrån en per dag. I början av maj meddelade tyska krigsrapporten Grafs 70—76 luftseger och redan den 14 maj hans 98—104 seger. Den 14 augusti uppnådde löjtnant Graf sin 120 luftseger.

Senaste gången Grafs namn var synligt i pressen meddelades det att han fällt 202 motståndarplan, d. v. s. lika många som Gollob samt befordrats till major.

Trots de höga utmärkelsetecknen för taperhet och den hårda och påfrestade tjänstgöringen har Graf sitt friska segelflygarhumör kvar och är fortfarande en god kamrat med den segelflygande ungdomen som ligger honom varmt om hjärtat.

W. Liedholm.

Vi rekommendera:

MARKISER
FLAGGOR

T Ä L T M. M.

A. B. P. ERICSSON & Co

STOCKHOLM • GÖTEBORG



Medaljer Plaketter
Kråsnålar
Manschettknappar
Armband Broscher

Flygklubbar erhålla kostnadsfritt
skissförslag till föreningsmärken

SPORRONG & Co.

Kungsgatan 17 Stockholm 7

CHAMPION Tändstift

för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm MALMÖ Göteborg

PRIMA MEJERIPRODUKTER

erhållas alltid från

Centralmejeriet

— M a l m ö —

Förs.-ställen i stadens alla delar.

Tel. 250 10, 287 96.

Carborundum & Aloxite

Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR

Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN

M A L M Ö

M a l m ö

WANGELS

KEMISKA TVÄTT ÄR
KVALITETSARBETE



SEVERSKY PRISAR "SPITFIRE": Den amerikanske flygplankonstruktören Alexander P. de Seversky, som flera gånger kommit med skarp kritik mot USAs militära åtgärder, har nyligen lämnat offentlighet åt ett mindre smickrande omdöme om Förenta Staternas jaktflygplan. Han anser att det vore bläst om flygplanfabrikerna i USA slutade bygga jaktplan av egen konstruktion och i stället ringe in för att framställa den engelska Spitfire på licens. Seversky sade bl. a.: "... Nu är det för sent för USA att hoppas på att under detta krig få fram ett användbart jaktplan av amerikansk konstruktion i större serier. ... År 1939 hade jag tillfälle att flyga en Spitfire, och genast fick jag klart för mig att inget av det som vi kunde producera under de närmaste fyra åren skulle ha chans att bli bättre än denna jaktplantyp. Jag försökte förmå vederbörande i USA att etablera samarbete med engelsmännen och bygga Spitfire som gemensamt engelsk-amerikanskt jaktplan. Man trodde att jag var galen. Amerika spiller sin tid i bemödanden att konstruera ett överlägset jaktplan för sina flygare, medan våra allierade sedan länge förfoga över en bättre typ. Den bittra sanningen är att Amerikas jaktflygplan inte äro värda många styver i jämförelse med Englands och Tysklands." — Följden av Severskys kritik är att hans mening ivrigt bekämpas på ledande håll, och som ett slags halvofficiellt uttalande har det sagts att Grumman "Wildcat" är ett "överlägset jaktplan".

JAPANSKA TRAFIKFLYGNÄTET håller på att utvidgas. Man har nu planer på att inrätta en förbindelse mellan Tokio och Batavia, som skall upprätthållas med flygbåtar på 20-30 ton. Flygtiden på denna 6.000 km långa sträcka beräknas bli ca 24 timmar. Med tanke på den betydelse en sådan linje har skulle tio turer per dag flygas i båda riktningarna.

NYA FLYGPLANTYPER: Consolidated PB2Y-3 "Coronado" (USA) är en fyrmotorig flygbåt, en utvecklingsform av typen PB2Y-1. Motorer Pratt & Whitney Wasp på 1.200 hk med trebladiga propellrar. Spännvidd 34,5 m, längd 24,8 m och höjd 7,7 m. — Bristol 160 A och Bristol 160 B "Bisley" äro två varianter som utvecklats ur "Blenheim". 160 A är ett bomb- och attackplan, medan 160 B är ett speciellt dagbombplan för tropikerna. Motorer äro två Bristol Mercury 30. Spännvidd 17,07 m, längd 13,13 m, höjd 4,88 m och vingyta 43,57 kvm. — Douglas TBD-1 (USA) "Devastator" är ett lägvingat flygplan för hangarfartyg. Indragbart landningsställ. Motor Pratt & Whitney Wasp Junior på 825 hk. Bevärning med två ksp på resp. 7,7 och 12,7 mm samt en 53,3 cm torped. Den senare kan utbytas mot en bomb av samma storlek. Spännvidd 15,24 m, längd 10,81 m, höjd 5,51 m, maxhastighet 360 km/tim på 2.750 m höjd, teor. längsta flygsträcka 1.600 km. — Reggiane Re 2003 (Italien) är en utvecklingsform av jaktplanet Re 2000 "Falco" men tråstetig och avsedd för lågan-grepp. Motor Piaggio P. XI. — Bloch 175 (Frankrike) är ett torpedplan, utvecklat ur bombplanet Bloch 170. Motorer äro två Gnome & Rhone 14 M på vardera 1.050 hk på 4.000 m höjd. — Spier Aircraft Corp. (Jersey City, USA) har konstruerat ett övningsjaktplan, lägvingat, helt av trä med indragbart landningsställ. Motor Lycoming på 350 hk. Spännvidd 7,5 m, marschhastighet 250 km/tim. — Grumman TBF-1 (USA) är ett torpedplan med två motorer. Weight Cyclone på vardera 1.600 hk. Flygvikt 5.450 kg. Maxhastighet 435 km/tim på 2.300 m höjd. Med en marschhastighet av 345 km/tim är teor. längsta flygsträcka 2.250 km. Bevärning två synkroniserade ksp framåt, två ksp i ett kroppstorn och en ksp under kroppen. Torpedens kaliber är 533 mm. — Dagspressen meddelar några detaljer om ett nytt sexmotorigt transportplan som prövats över Medelhavet och i Nordafrika. Det är känt som Messerschmitt 323 och kan bära 130 fullt utrustade soldater. Motorerna äro Gnome Rhone på vardera 800 hk på 3.000 m höjd. Rygnadsstället är billigast möjliga, och planet är närmast ett motorförsatt gildplan. Inga offensiva vapen medföras, men soldaterna kunna skjuta med sina automatvapen genom alla fönster.

Vi rekommendera:

M a l m ö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
M A L M Ö

Skidor,

bindningar

& slavar

i ledande märken.

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar i moder-
niseringar i reparationer

Infordra offert!

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

ELEKTRISKT

ISOLATIONS MATERIAL

Oljeduk, Oljeduksband, Oljepapper,
Presspapp, Glimmer, Bakelit, Mot-
ståndstråd, Mikanit, Bomullsband etc.

Hjalmar Andrén

Magasinsgatan 3 GÖTEBORG

FLYGETS
INKÖPSKÄLLOR

FÄRGER och FERNISSOR

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

OVANSMÖRJOLJA och APPARATER

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

SKRÅDDERIER

ÖSTERSUND: Ol. Olssons Civil- & Militär-
skrädderi, Storgatan 27, Tel. III.

STÄLMÖBLER

MALMÖ: D. S. Stålmöbelfabriken S. Jönss-
son A.-B., Industrigatan 14-18. Tel. 175 72.

WESTLAND "WHIRLWIND" OMBYGGES?
Den tvåmotoriga Whirlwind har enligt "L'Ala
d'Italia" visat sig vara långt mindre vändbar än
som erfordras särskilt av ett jaktplan. I Cana-
da, där typen bygges på licens, har man inställt
dessa bygge. Samma italienska källa berättar
att de flygplan som redan finnas av denna typ
skola omändras till lätta bombplan.

LOCKHEED L-49 "CONSTELLATION" är en
ny produkt från Lockheedfabrikerna i USA. Ty-
pen är en utveckling av L-44 "Excalibur". Fy-
ra motorer Duplex-Cyclone på 2.500 hk. Hastig-
heten enligt spggift ca 550 km/tim. Längsta
flygsträcka 6.400 km.

Tävlingen "SFT 1943"

är nu avslutad. Många av svaren visade gott
omdöme och iderikedom. Vinnare blev signaturen
"Flyg-L.", som alltså har att till red. insända
namnuppgift och adress.

M O D E L L F L Y G

Redigering: Ulf Hallvig + Teckning: Magnus Gerne

Modellflyget i Holland

Av RIGO LINDGREN

Innan vi alltför mycket fördjupa oss i själva huvudämnet, vill jag nämna några ord om den person som kanske mest av alla inom Hollands modellflyg bidragit till dess framgång och utbredande i denna stat. Denna person bär namnet Jan van Hattum. Han började redan efter första kriget att bygga modeller och blev år 1923 medlem i modellflygklubben i Haag. Efter detta år var han delvis tvungen lämna sin hobby för praktisk verksamhet. Efter en tids vistelse i England blev han år 1934 ingenjör vid Koolhovens verkstäder, samtidigt som han åter tog upp modellflyget. Därefter blev han medlem av Kungliga Holländska Flygklubbens modellflygsektion och deltog med intresse och energi i modellflygets organisation. Van Hattum var vid krigets utbrott en betydande personlighet inom det "stora" flyget och dessutom en av Hollands skickligaste modellflygare och de teoretiker.

Modellflyget i Holland började liksom i alla andra länder med enskild verksamhet på olika platser i landet. Det var i stor grad beroende av denna hobbys utveckling inom Tyskland, då holländarna ej konstruerade sina modeller själva utan voro tvungna att importera ritningar från Tyskland. Segelmodellerna hade de flesta anhängarna, och endast få motormodeller byggdes. Omkring 1930 bildade man i de större städerna modellflygklubbar, av vilka den främsta funnos i Haag, Rotterdam och Haarlem. Modellflyget blossade nu upp. Priser uppsattes, rekorderna föllo lätt, och den nya hobbyen började även få fast rot i allmänhetens medvetande. Men denna blomstringstid varade ej länge, och snart kommo motgångarna. De flesta aktiva modellflygarna hade blivit upptagna av praktiska arbeten eller flyttat till andra städer, och klubbarna hade ej sörgt för "återväxten" inom modellflygarnas led, varför man snart befann sig vid samma ståndpunkt som i början.

I tio år (ända till 1934) stod nu modellflyget i Holland nästan stilla. Endast ett fåtal hade tid att syssla med sina modeller. All aktivitet var vilande. I december 1934 gjorde en av KLMs maskiner en uppmärksam färd från Batavia till Amsterdam, och samtidigt hade Tony Fokker anordnat billiga rundturer inom landet. Detta resulterade i att allmänheten snart fick flygintresse. Klubbarna organiserades inom kort i de flesta större städerna. Denna gång tog man lärdom av misstagen från föregående gång (1920-talet). Tack vare van Hattums energiska arbete organiserades klubbarna under Hol-



Holländska modellflygare.

ländska Aero-klubben. Denna tillsatte en speciell styrelse, som översatt fick namnet centrala ungdomskommittén, i vilken van Hattum satt som teknisk chef. Denna kommitté hade till uppgift att kontrollera verksamheten inom klubbarna.

Vid slutet av 1939 funnos omkring 50 klubbar i Holland. Medlemmarna äro indelade i två grupper: juniorer (mellan 12 och 18 år) och seniorer (18—23 år). När en medlem fyllt 23 år blir han endera direkt medlem av Aero-klubben eller också överförd till Société de modél ingénieurs aéronautiques (ung. Modellflygingenjörernas förening). Varje klubb har egen ordförande, sekreterare och skattmästare, och medlemsavgiften är i genomsnitt 2 gulden (omkr. 5 sv. kr). Tävlingar förekomma relativt ofta. Holländska modeller ha även med framgång deltagit i utländska tävlingar, t. ex. om King Peter Cup, King Leopold Cup, i Wakefieldtävlingar o. s. v.

I början stod, som förut nämnts, det holländska modellflyget i starkt beroende av det tyska. En bidragande orsak härtil var även, att handböcker eller ritningar ej funnos på holländska, och då detta språk är mer besläktat med tyskan än med engelskan, så kunde holländarna med

ringa kunskap i tyska språket läsa sådana böcker. De första modellerna voro sådana som Winkler Junior, Stora Winkler, Gentsch, Baby och Strohch. Nu är modellerna konstruerade och byggda helt efter holländska riktlinjer. Segelmodellerna, som byggas av furu och plywood intaga en dominerande ställning. På grund av modellernas storlek, 1—3 m spännvidd, har först på sista tiden vinstartmetoden kommit till användning, antagligen för att eliminera risker för bortflygning. Modellernas prestanda står med all säkerhet på samma nivå som de utländska modellernas.

Motormodellerna, vilka byggas av den importerade balsan, följa de engelska och amerikanska modellernas stilar. Enligt en gjord statistik för år 1940 uppgick antalet motormodeller till endast 30 % av hela antalet inom Hollands gränser. Före 1937 låg denna gren av hobbyen nästan helt nere, endast äldre och mer erfarna modellflygare sysslade därmed. Men efter nämnda år blev fransmannen Fillons Wakefieldmodell fantastiskt populär, och när man ej gjorde en kopia av denna modell använde man dock den s. k. diamondkroppen. Efter detta började motormodellerna få allt fler anhängare.

Bensinmotormodellerna hade år 1940 börjat bli allt mer populära. Modellerna äro för det mesta av amerikanskt ursprung liksom motorerna. En del goda resultat ha redan nåtts, men ännu kan man anse att bensinmodellflyget ligger i "sin vagg". En modellflygare i Utrecht lär ha nått en tid av omkr. 37 min med sin bensinmodell, en amerikansk av typen Red Zephyr, men denna tid är ej noterad som rekord. Skalmodellbygge förekommer endast inom klubbarna med tanke på utställningar o. dyl. Flygning med sådana modeller är mycket sällsynt.

Varje år äger stora tävlingar rum i olika delar av landet. Vinnarna vid dessa tävlingar samlas sedan för att avgöra vem som skall bära namnet holländsk mästare. Förutom olika priser kan man även erövrä diplom eller licenser. Dessa äro fem till antalet, nämligen:

- A (2 flygning på 1 min vardera)
- AB ("förberedande" för B-diplom)
- B (3 flygn. på 2 min vardera)
- BB ("förberedande" för C-diplom)
- C (3 flygn. på 3 min och 1 på 2 min)

Flygningarna för varje diplom skola göras med en och samma modell under loppet av 2 veckor, och samtidigt skall man lämna en detaljerad ritning på modellen ifråga.

Den tekniska organisationen inom det holländska modellflyget går efter följande riktlinjer. En avdelning av styrelsen, kallad den tekniska kommittén (där Hattum sitter som ledare), har till uppgift att arrangera tävlingar, kontrollera rekord och sätta upp nya regler. Varje klubb har en teknisk ledare, som varje månad skall sända in rapporter om antalet byggda modeller, tävlingsresultat eller sända in ritningar på nya modeller i och för granskning till denna kommitté. Styrelsen anordnar varje höst en kurs för blivande instruktörer för nybörjare. Detta arbete sker naturligtvis frivilligt.

Holland har i dag att uppvisa män vilka i god tävlingsanda och icke minst modellflygaranda kämpa om de förmåsta priser för att landsfärger. Sådana män äro Luch, van Asselt, Napjus, de Boer, van Hattum, Balijer och många andra.

Bygg PZL i skala — och flyg den!

Det polska jaktplanet PZL har fångat modellbyggarens intresse till den grad att det snart inte finns några ritningar kvar att sälja på redaktionen. Det är därför bäst att den som vill bygga PZL efter en ritning i naturlig storlek — pris endast 75 öre, rekvideras från SVENSK FLYGTIDNING, Malmö — skyndas på och insänder sin rekvisition. På grund av att det är så få ritningar kvar säljas flera till samma köpare endast under förutsättning att han angiver för vilka ritningarna äro avsedda.

Trimning av PZL:

Man prövar först modellens glidflykt genom att från låg höjd släppa den med en rörelse framåt. Den bör ej kastas utan släppas då man känner att luften bär upp vingarna tillräckligt för att planet skall kunna få flytfart. Visar det sig att det dyker böjes höjdrodret något uppåt. Skulle planet stegra sig eller gå i stall böjes höjdrodret något nedåt. Sidorodret bör ej användas om modellen ej är skev på något sätt.



PZL är en mycket angenäm bekantenskap även som skalmodell.

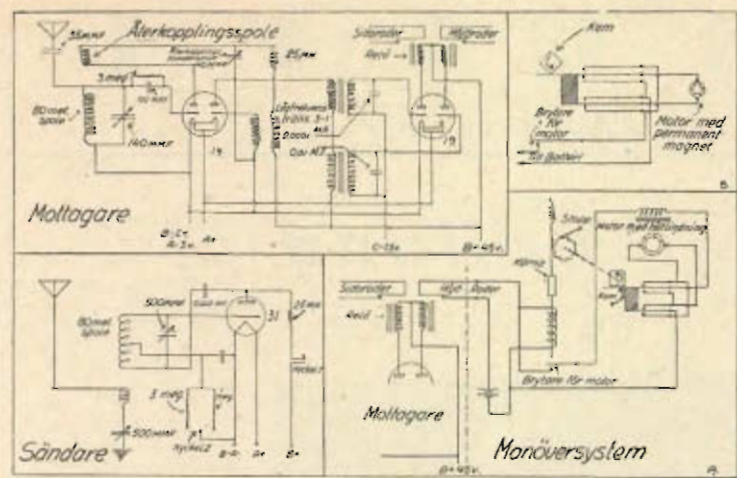
Glidflykten trimmas endast med rodren och då den är god nog uppdrages snodden, som utgöres av en slinga 3,2 x 1 mm, ungefär 50 varv. Modellen släppes, och man iakttaga då om stigen blir brant eller svag. I det första fallet riktas propelleraxeln nedåt med en pallningsstift, så att propellern strävar att dra modellen nedåt. I omvänt fall ges propellern en uppåtriktad pallning. Lagret för propellern bör lämpligast vara 2 st. kopparbrickor, som väl insmörjas med vaselin. Detta kanske verkar underligt men resultatet ha visat att det är det lämpligaste medlet för att få propellern att gå lätt och på samma gång tillräckligt trögt för att på så vis få så lång gångtid som möjligt.

Till läsekretsen

I detta nummer kan man ej undgå att märka en avsevärd minskning av modellflygavdelningens omfång. Detta beror på att mfred på grund av studier under ett par månaders tid ej har tillfälle att själv redigera avdelningen i full omfattning. Men efter denna tid kommer mfred åter att "taga tömmarna" till modellflygets gagn.

I detta sammanhang kan meddelas att tiden för den i förra numret utlysta pristävlingen om bäst byggda modell av Focke-Wulf Fw 190 förlänges till den 30 april.

Radio-styrning av modell-plan



I samarbete med radioamatörer ha amerikanska modellflygare på ett ganska tillfredsställande sätt lyckats lösa radiostyrningens svåra problem. Då det säkerligen kan vara av intresse för SFTs läsare att ta del av de resultat amerikanerna nått ha vi här sammanställt ett system som lämpar sig bra för svenska förhållanden och som kan tillämpas såväl på segel- som bensinmodeller.

Se vi på schemat över sändaren finna vi att den är försedd med två nycklar (eller strömbrytare). Det är med dessa vi från marken skola manövrera modellerna. Det typiska för detta system är just att det är så enkelt att manövrera och således nära nog idealiskt. Med de två nycklarna kunna vi från marken få planet att svänga åt höger och vänster eller höja och sänka sig allt efter vårt eget gottfinnande. Sändaren är endast försedd med ett rör (amerikanskt av typ 31) avsett för batteridrift och den kan således göras transportabel. Genom att kasta om nyckeln nr 2 kunna vi variera galler-motståndet så att sändaren skickar iväg två toner. Dessa använda vi till resp. höjd- och sidoroder. Genom den tid som vi hålla nyckel nr 1 nedtryckt i anodströmmen kunna vi bestämma storleken på rodrens utslag.

Mottagaren, som är placerad ombord på modellen, är utrustad med två dubbelrör (amerikanska av typ 19), vilka göra samma nytta som fyra rör av typ 30. Det vänstra röret på schemat fungerar som detektor och förstärkare, det andra som två slutrör — ett för höjd- och ett för sidoroder. För radioamatören röja de två första stegen inte några intressanta detaljer. Vid slutsteget ligga två lågfrekvenstransformatörer, i serie för att kunna fördela de båda tonerna till resp. reli. Parallellt över sekundärsidan på lågfrekvenstransformatörerna ligga två kondensatorer (en på vardera). Dessa äro till för att stoppa den ton som inte hör till ett visst reli. Kondensatorerna ha nämligen den egenskapen att de inte släppa igenom likströmmar men väl växelströmmar. Varje kondensator släpper emellertid icke igenom alla växelströmmar utan endast de vars frekvens överensstämmer med kondensatorns värde. Ju mindre en kondensator är desto högre måste frekvensen vara och vice versa.

Vill vi att sidorodret skall göra utslag så vi till omkastaren (nyckel nr 2) på sändaren till sidorodrets ton och trycker ned nyckel nr 1. Den antenn som finns på modellplanet mottar då en växelström av mycket hög frekvens, vilken

likriktas i detektorödeln av första röret och förstärkes i andra delen. Signalen går sedan genom primärlindningarna på lågfrekvenstransformatörerna, där de transformeras upp tre gånger. I den undre transformatorn stoppas sidorodrets ton av kondensatorn, som vid denna frekvens verkar som kortslutning. Vid höjdrodrets ton blir förhållandet omvänt. Då stoppas tonen av den översta transformatorns kondensator och fortsätter i den undre transformatorn till höjdrodrets slutrör samt vidare till relet. Relserna, som måste vara mycket känsliga, tillverkar man lämpligast av ett par kasserade hörlurar. För att överföra signalerna till rodren använda vi oss av ett par små elektromotorer, som genom en kraftig nedväxling få överföra sina rörelser till rodren. För att få rodren att skifta rörelseriktning måste man använda en omkopplare enligt ritningen, som kastar om rörelseriktningen hos motorerna. En omkastare för varje motor. När mottagaren får signal, exempelvis till höjdrodret, sluter höjdrodrets reli en strömkrets till en magnetspole. När magnetspolen får signal, exempelvis till höjdrodret, sluter höjdrodrets reli en strömkrets till en magnetspole. När magnetspolen får ström blir den magnetiserad och drar åt sig järnkärnan, vilken i sin rörelse vridet ett 8-tandat hjul en tagg, vilken i sitt nedersta läge sluter strömmen till motorn. På hjulet sitter en fyrkantig kam, som direkt påverkar en omkastare för rörelseriktningen. Då hjulet har åtta tänder och endast vriden en tagg åt gången måste således kammens stä antingen på den ena hörnan eller sidan. Låt oss säga att vi trycka på sändarens nyckel (nr 1). Kammen rör sig då ett åttondels varv och motorn startar och går så länge nyckeln hålles nedtryckt. När vi sedan släppa nyckeln återgår järnkärnan till sitt ursprungliga läge och motorn stannar. Nästa gång vi trycka ned nyckeln går motorn åt motsatt hållet. Eftersom många småmotorer äro försedda med permanent magnet har kopplingschema för en sådan motor även medtagits (fig. B.).

Detta är i korta drag principerna för ett idealiskt radiostyrt modellplan. För den som skall bygga en sådan modell kan tilläggas att man lämpligast lägger gasreglaget i serie med höjdrodret på så sätt att när man lägger planet i höjdläge gasen ökas och vid sänkning minskas.

2122 Sjögren.

Tysk modellflygbok

F. W. Schmitz: "Aerodynamik des Flugmodells", Tragflügel-messungen I. CJE Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin 1942. Pris RM 9.00. 160 sidor, 92 illustrationer samt 5 planscher.

Denna bok är en av de mest uppseendeväckande i den rikhaltiga tyska modellflyglitteraturen. Den omfattar mätningar i vindtunnel av profiler vid de små reynoldska tal som gälla för modellplan. Resultaten avvika betydligt från de vanliga polarer som användas inom flyget och förklara de skillnader som tidigare påträffats mellan modellplan och "riktiga" flygplan.

Då boken förutom rätt stora aerodynamiska kunskaper förutsätter en icke obetydlig kunskap i matematik och fysik (t. ex. studentexamen eller liknande) skall den endast rekommenderas för de speciellt tekniskt intresserade bland modellflygarna. I en särskild artikel skall senare redogöras för dessa resultats betydelse för modellflygarna. PeWe.



Finska organisationsplaner

Det har i Finland visat sig vara ganska svårt att finna rätta formen för att inom scouting syselsätta pojkar i åldern 16-19 år. För att stimulera arbetet för denna åldersgrupp har Finlands Svenska Scoutförbund planerat att uppdelat arbetet i tre grupper, nämligen landscouting (pionjärsouting), högsjöscouting och flygscouting. Att en sådan uppdelning torde vara nödvändig beror på att pojkar vid den åldern oftast ha börjat specialisera sina intressen.

Som gemensamma fordringar för intågning i någon av dessa grupper förordas att vara första-klass scout, att ha fyllt 16 år samt att ha deltagit i det aktiva scoutarbetet.

Flygscouten måste genomgå en provtid (grundkurs) och även undergå läkarundersökning som för flygplanbesättning. Arbetet kan tänkas bestå i att bygga glidplan och lära sig glid- och segelflygning, varvid villkoren bli svårare att uppfylla ju högre i "graderna" scouten kommer. I högsta klassen kunde man tänka sig avläggandet av civilflygarcertifikat enligt FAIs fordringar.

En flygscout skall emellertid inte endast kunna bygga och flyga. Han skall även behärska

marktljinsten vid t. ex. det militära flyget. Förslagsvis har i Finland framförts nedanstående fordringar på en flygscout:

Grundkurs: 1) känna till de enklaste metoderna för att ått en flygplanförelse utvisa vindens riktning om dagen och under natten; 2) följande flygplandelars funktion: vingar, roder, landningsställ, motor och propeller; 3) flygplanens klassificering betr. byggnadsätt och användning; 4) flygplans registreringsbeteckningar och militärflygplanens nationalitetstecken; 5) de första åtgärderna efter haveri; 6) var närmaste civila och militära flygplats ligger; 7) skilja mellan olika flygplantyper.

Tredje klass: 1) teknisk utbildning; 2) flygets historia; 3) elementär aerodynamik; 4) modellplanbygge; 5) trimma samt starta en segelmodell och en gummi-motormodell; 6) meteorologi; 7) skytte; 8) fysisk fostran.

Andra klass: 1) modellplanbygge; 2) materiallära; 3) deltagit minst 20 timmar i byggande och reparerande av glidplan; 4) känna till de vid bygget behövliga verktygen samt deras användning och underhåll; 5) avlägga godkända prov för A-diplom; 6) meteorologi; 7) skytte; 8) terränglära.

Första klass: 1) utvidgat sina kunskaper i glidplanbygge och -reparation genom utfört arbete; 2) kunna leda en patrulls arbete vid glidplanbygge och -reparation; 3) kunna avlägga m. m. ett glidplan; 4) i princip känna till olika motorflygplandelars konstruktion och verknings-sätt; 5) avlägga proven för B-diplom; 6) pionjärbeten utförda i terrängen; 7) skytte; 8) fysisk fostran.

Desutom nämnes kunskaper i radiolära, pejlning, telefoni, telegrafi, underhållstjänst samt hur man fordringsställer ett tillfälligt flygfält. En särskild uniform torde komma att inrättas, troligen blå med båtmössa.

Tävlingar i sommar.
Svenska Mästerskapen i modellflyg 1943 anordnas av Västerås Flygklubb den 8 augusti i Västerås. — Västgötamästerskapen arrangeras i år av Hjo Flygklubb den 29 augusti. — Östgötamästerskapen 1943 anordnas av Norrköpings Automobil- och Flygklubb i maj månad, datum ännu ej närmare bestämd.

"Modelltrunkar" kunna numera rekvireras hos Alstermo Bruks AB, Hohultslätt. Storleken 120 x 30 x 20 cm kostar 14 kr, storleken 132 x 30 x 20 cm 16 kr per styck. Likvid i förskott. Dessa priser gälla vid beställning av minst 10 st. KSAK har emellertid artalat med tillverkaren att samla rekvistionerna att expedieras så snart 10 st. inkommit.

YNGVE NORRVI:

Vintertävling i sommarsol

KSAKs vintertävling i modellflyg, som samtidigt blev Vingarnas traditionella vintertävling, gick söndagen den 21 mars vid Skarpnäck i ett strålände sommarväder. Solen sken från en fullständigt molnri himmel, och lårkorna drillade och flög i kapp med de mer eller mindre (meat mer) vältrimmade färggranna modellerna, och man tänkte med ett stilla vemod på föregående Års vintertävling, då man stod i meterdjup snö på Ulvsundasjöns is och försökte stå emot femton-tjuo minusgrader och diverse andra obehagligheter.

Fjorton klubbar hade hörsammat kallelsen och anmält inte mindre än nittionio deltagare med 170 modeller. S. 2-klassen var bäst representerad med 51 modeller, därefter kom S. 1 med 46 och S. 3 med 29. Motorklasserna var som vanligt i minoritet, men det var i alla fall 43 friska viljor, som lyckats få gummimotorerna att stå pall ännu en gång, fast det blev ju mest knutar förstas i de flesta kärorna.

Arrangörerna försökte sig den här gången på litet nyordning i fråga om uppläggnngen av tävlingarna, och man måste nog säga, att vederbörande är inne på rätt väg, även om det ännu är en bit att gå, innan man funnit den idealka tävlingsformen. Den här gången hade man tagit det — om jag så får kalla det — Florman-Dérantzka systemet till utgångspunkt för en strängare organisation, men man hade byggt ut det i så måtto, att man lagt tävlingen med kvalificerings- och finalomgångar, ett arrangemang, som bör bli obligatoriskt vid alla stortävlingar och om möjligt byggas ut ytterligare. Således blir det kanske nödvändigt, att gallra ännu strängare än vad som nu var fallet, och kanske man också kan våga sig på att föreslå, att tävlingen omfattar två dagar med försöken ena dagen och finalen den följande.

Under alla förhållanden, så blev Vintertävlingen den bästa på mycket länge, både organisatoriskt och resultatmässigt. Ingenjör Bertil Florman tjänstgjorde som tävlingsledare, fabr. Tyko Stark gick tävlingsdomare, ingenjör Dérantz pratade i högtalaren och ingenjör K. Svansson var idealk och lagom hårdhudad startledare med bra plå på de tidsbestämda starterna i finalen. I försöken tillämpades s. k. fri start.

Ett par vindkantringar förorsakade en del tidsödande och irriterande omläggningar av startplats, men sådant rar ju som bekant ingen tävlingsledning i världen på. Enda sättet att klara av en sådan historia torde vara att leta upp ett fält, som är så stort, att det medger förliggandet av startplatsen i centrum och tillåter start i alla riktningar. Men sådana fält är gånas tunnådda. Vidare skulle man kunna anmärka på att högtalarenläggningen inte fungerade till belåtenhet, men det är ju också en sak, som är svår att förutse. Under alla förhållanden bör man försöka gardera sig mot otrevliga avbrott till följd av förflyttningar på så sätt, att förstärkarapparaturen placeras på en bit eller någonting annat flyttbart underlag. Som det nu var hade speakern det inte lätt att informera den rätt stora publiken om vad som kände på tävlingsbanan, och man får förlåta honom, om han kände sig litet undanskuffad, när han tvingades redogöra för tävlingar, som gick av stapeln ett par hundra meter från det ställe, där han var placerad.

Men alla dessa anmärkningar är bara bagateller. I stort sett var tävlingen som sagt den bästa vi sett på många god dag, och får nu bara de tävlande litet bättre plå på sig och lär sig begripa att givna instruktioner är till för att följas och följas omedelbart och i ett sammanhang, så kommer framtidens modellflygtävlingar, anordnade efter det system, som visades vid KSAKs Vintertävling, att bli mycket bra, inte minst är publik synpunkt. Tävlingsmässigt behöver man inte befara någon kvalitetsnedsättning till följd av tvångsstarter och dylikt. Det bevisades fullkomligt den 21 mars 1943. Det är ju framförallt dessa tvångsstarter på bestämda tider, som många modellflygare reagerat så våldsam mot. Det går att genomföra om max vill. Under kvalificeringsomgångarna i Vintertävlingen tillämpades fri start, under finalen tvångs-

start. Tiderna blev om möjligt bättre och kvadningarna färre i finalomgången, vilket torde utgöra bevis nog för att goda modellflygare, d. v. s. sådana, som är värda att få ställa upp i en final, mycket väl kan åläggas tvångsstarter utan att resultaten behöver bli lidande. På mindre tävlingar och framförallt i klubbävlingar, får nybörjare och mindre försigkomna modellflygare skall delges litet tävlingsvana, får man kanske gå fram litet mildare, men klubbarna får inte bortse från vikten av att i tid träna sina medlemmar för strängare fordringar.

Vingarna — värarna — var oartiga nog att lägga beslag på så gott som rubb och stubb av förstaplaceringarna, och det var bara i minsta segelmodellklassen, som landsorten fick en syl i vädret. Men där stack trygge Yngve Ekberg från Karlsborg upp och levererade sensation och batalj med Robert Löwen-Aberg, Vingarna. Ekberg hade serien 123,8 — 354,0 — 51,7, som gav en genomsnittstid av 176,5 sek. Löwen-Abergs serie var jämnare med 154,0 — 195,4 — 146,5, men gav "endast" 165,3 i genomsnittstid. "Löwen" kom emellertid igen i klass S. 2, för övrigt den jämnaste och hårdaste i hela tävlingen, och vann på granna genomsnittstiden 280,2 sek. före Sven Hjelmerus, Linköping, som hade 260,5 och Harold Johansson, Västerås, som fick sluttiden 220,9. "Löwen" serie i denna klass såg ut så här: 343,4 — 180,5 — 316,7.

I största segelmodellklassen segrade Curt Jansson, Vingarna, med 244,2 sek i genomsnittstid, medan klubbkamraterna Ake Larsson "Postis" och Arne Blomgren placerade sig på andra och tredje platserna med resp. 200,2 och 181,8 sek. Även i denna klass var striden mycket jämn och hård, vilket framgår av resultatlistan. "Postis" segrade över Karl-Erik Svensson, Linköpingskadern, i minsta motormodellklassen med 150,9 mot Svenssons 145,0.

I de bägge andra motormodellklasserna utgick veteranen Ake Roggentin som suverän segrare med granna tider, i M. 2 178,1 och i M. 3 215,1, och visade därmed att "gammal fortfarande är äldst".

I lagtävlingen placerade sig Vingarnas lag I främst med en sammanlagd tid av 1.686,6 sek. Det var Ake Roggentin, Robert Löwen-Aberg och Arne Blomgren som fixade den segern och förpassade Linköpingskaderns förstagal med K. E. Svensson, Sven Forsberg och Sven Hjelmerus till andra plats. Linköpingslagets sammanlagda tid blev goda 1.577,5 sek. På tredje plats kom Vingarnas lag II (Bengt Blomgren, Rune Andersson och Curt Jansson) med tiden 1.553,0. Även i lagtävlingen var striden således mycket hård.

Av de deltagande modellerna tilldrog sig nog Arne Blomgrens S. 3:a "Camilla" det största intresset, och det måste sägas att det var en vacker sak med bromsanordning enligt ett fullständigt nytt system och en del andra finesser. I övrigt kan nämnas att de gamla konstruktionserna — och de gamla modellerna — fortfarande tycks vara de pålitligaste. Roxentins gamla kärna sedan 1938 aktade således inte för rovt att lägga sig till med en förstaplacering, och samma historia gällde nog även på en del andra fall. Arne Blomgrens "Camilla" kom alldeles först från verkstaden och var inte fulltrimmad. Allt tyder dock på att ägaren med den modellen kan bli en verkligt förtig motståndare litet längre fram på sommaren när han vågar släppa loss och behåskar sin fina konstruktion bättre.

De bästa resultaten blevo:

Klass S. 1. 1) Yngve Ekberg, Kfk, 176,5, 2) Robert Löwen-Aberg, Vi, 165,3, 3) Rune Andersson, Vi, 154,3, 4) Osvald Eklöf, Efk, 132,3, 5) Bengt Gustaf, Efk, 137,3.

S. 2. 1) Robert Löwen-Aberg, Vi, 280,2, 2) Sven Hjelmerus, Len, 260,5, 3) Harold Johansson, Vfk, 220,9, 4) Sven Andersson, Gsfk, 195,1, 5) Folke Hector, Nfck, 188,1.

S. 3. 1) Curt Jansson, Vi, 244,2, 2) Ake Larsson "Postis", Vi, 200,2, 3) Arne Blomgren, Vi, 181,8, 4) Ingvar Gustafsson, Len, 172,3, 5) Bertil Asklöf, Bfk, 168,6.

M. 1. 1) Ake Larsson "Postis", Vi, 150,9, 2) Karl-Erik Svensson, Len, 145,0, 3) Bengt Leo,

Vfk, 76,2, 4) Osvald Eklöf, Efk, 79,1, 5) Bengt Johansson, Vi, 70,5.

M. 2. 1) Ake Roggentin, Vi, 178,1, 2) Bengt Blomgren, Vi, 139,2, 3) Karl-Erik Landegren, Vfk, 113,4, 4) Sven Hjelmerus, Len, 98,9, 5) Sverker Blom, Vi, 60,2.

M. 3. 1) Ake Roggentin, Vi, 215,1, 2) Sven Forsberg, Len, 126,9, 3) Sverker Blom, Vi, 109,9, 4) Osvald Eklöf, Efk, 98,3, 5) Hans Nathorst-Vestfelt, Bfk, 62,3.

Förkortningar av deltagande klubbar:

Aeroklubben i Göteborg	Gbg
Avesta Flygklubb	Afk
Borås Flygklubb	Bfk
Eskilstuna Flygklubb	Efk
Gävlebygdens Flygklubb	Gfk
Hjo Flygklubb	Hjo
Karlsborgs Flygklubb	Kfk
Linköpingskadern	Len
Modellflygklubben Hobby, Örebro	Hobby
Norra Angermanlands Flygklubb	Nfck
Norrköpings Modell- och Segelflygklubb	Nmfck
Vingarna, Stockholm	Vi
Västerås Flygklubb	Vfk
Östra Sörmlands Flygklubb	Ösfk

Lagtävlan.

- 1) Vingarnas lag I (Ake Roggentin, Robert Löwen-Aberg, Arne Blomgren) 1686,6.
- 2) Linköpingskaderns lag I (K. E. Svensson, Sven Forsberg, Sven Hjelmerus) 1577,5.
- 3) Vingarnas lag II (Bengt Blomgren, Rune Andersson, Curt Jansson) 1553,0.
- 4) Linköpingskaderns lag II 1212,1.
- 5) Västerås Flygklubb 898,9.
- 6) Eskilstuna Flygklubb 788,4.
- 7) Borås Flygklubb 705,2.
- 8) Östra Sörmlands Flygklubb 589,7.
- 9) Västerås Flygklubb II 329,8.
- 10) Vingarnas lag III 239,1.

Samtliga resultat äro angivna i sekunder.

KSAKs VÄVDA KLUBBMARKE

för lägermössor eller overall
Pris endast 1:50 kr.



Flygvapnets flygmärke
gediget och omtyckt, förselt
med kråsnål. Förgyllt.

Pris kr 2:25

Flygarringen

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

Pris kr 4:85

Förg. silver Pris kr 6:25



Manschettknappar

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

FLYGETS BEREDSKAPSMARKE 1943 och 1942

Förgyllt i tvéligt utförande. Märken finnas
för alla flygflottiljer med flottiljens nammer
i upphöjda alffror. Uppgiv vilket flottilj-
märke som önskas. Pris endast kr. 1:50.
Representanter antagas vid varje flygflottilj
för försäljning av beredskapsmärket. Hög
provision!

Ovanstående priser äro incl. omsättnings-
skatt.

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

Ny katalog utkommen!

Order över 5 kr. porto fritt!

AERO-TJÄNST, Malmö



BÜCKER

FLUGZEUGBAU GMBH
RANGSDORF BEI BERLIN

