

45 ÖRE

X

# SVENSK flygtidning

ÅRG. 5 NR 7

Juli 1943

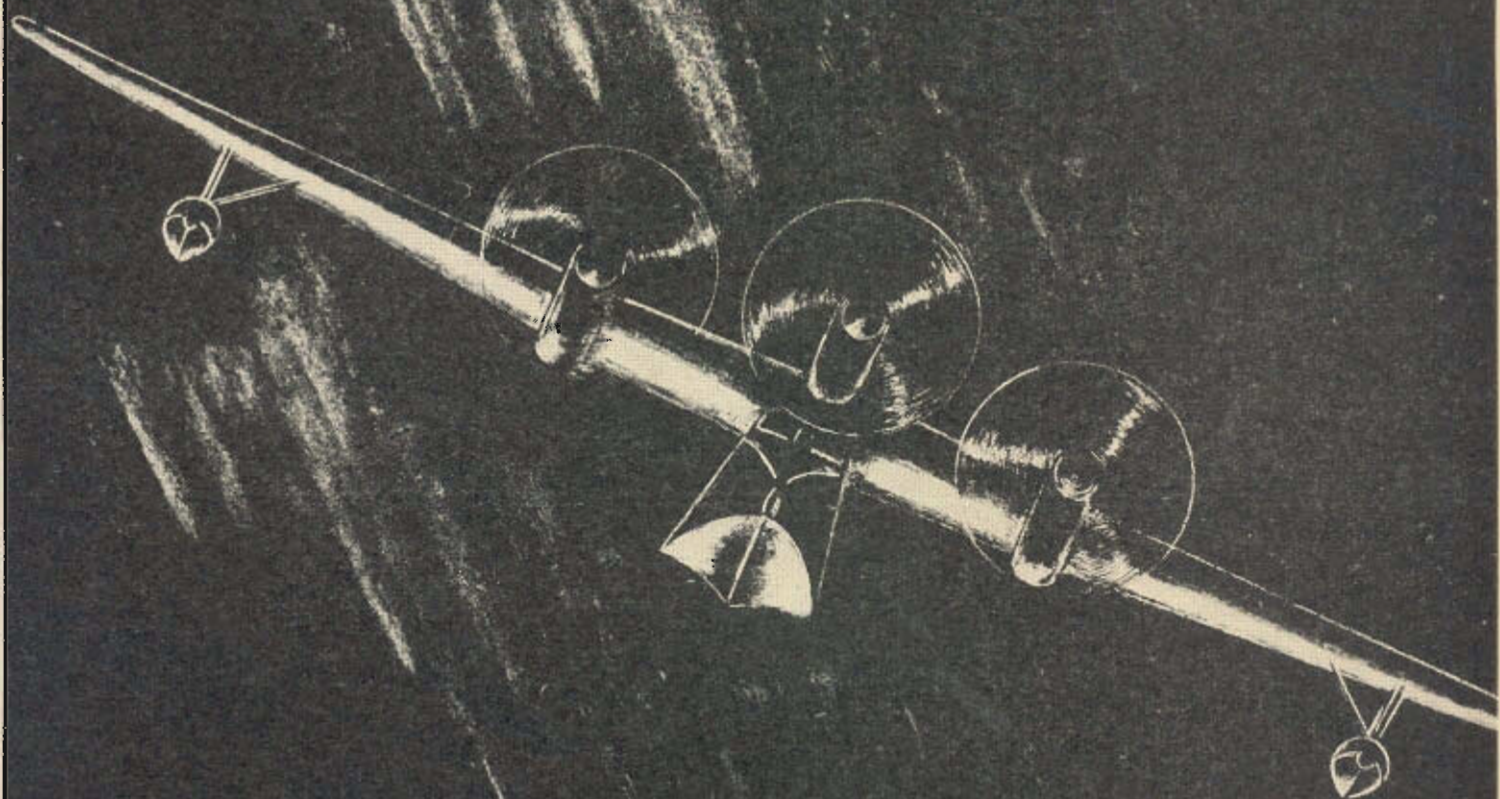
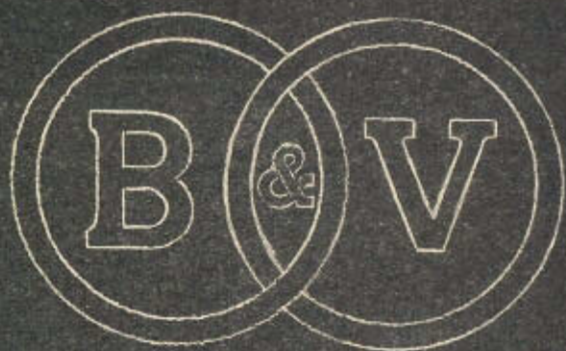
Italiens flygvapen

Allebergstävlingen

Rekordsegelflygningar

ett italienskt spaningsflygplan  
Cameo Ro 43 taget ombord på  
ett krigsfartyg. — Se artikeln om  
Italiens flygvapen på sid. 6—8.





**BLOHM & VOSS**

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

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

Telefon 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: HARALD MILLGÅRD.

Redaktionssekreterare: ULF HALLVIG.

## Ett "högvärdigt" svenskt segelflyg

När detta läses äro segelflygtävlingarna på Alleberg i det närmaste avslutade. Aldrig förr i svenskt segelflygs historia ha så många flygplan och förare samlats på ett ställe. Man kan förmoda att tävlingarna ge många värdefulla erfarenheter. De bli verkligen något att bygga den kommande segelflygverksamheten på.

Enbart glädjande är att flygvapnet sänt så många lag till tävlingen. Att flygvapnet segelflyger så aktivt är en garanti för att denna sport inte är någon tillfällig modenyck. Även efter krigets slut kunna vi vänta att segelflyget skall fortleva och utvecklas.

Ett svaghetstecken måste det emellertid anses vara att så många yrkesflygare finnas med på listan över deltagarna. Visserligen måste ju även de få segelflyga, men det bör inte bli någon vana för kommande tävlingar att i så stor utsträckning förlita sig på militärflygare i de civila flygklubbarnas lag. Den nuvarande situationen är ju den att det finns för få "högvärdiga" segelflygare, vilket i sin tur visar att klubbarna hittills haft för mycket att göra med den elementära utbildningen och att man tyvärr ej kunnat ägna erforderlig tid till termik- och åskfrontsflygning m. m. i den högre skolan. Bidragande orsak härtill är att klubbarna i allmänhet ej haft råd att anskaffa transportvagnar o. d. — samt naturligtvis den begränsade möjligheten till sträckflygningar på grund av krigsförhållandena.

Delvis kunna dessa barnsjukdomar botas redan i sommar. Ett fullständigt botande är nödvändigt och Sverige skall få ett "högvärdigt" segelflyg med tillbörlig bredd.

## SILA startar med 12 milj. kr.

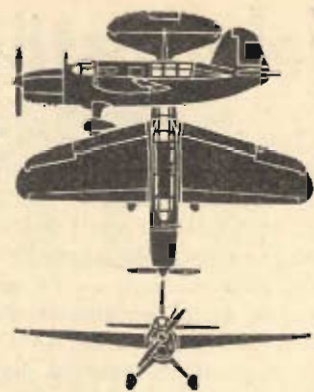
Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) har nyligen haft konstituerande bolagsstämma i handelskamarhuset i Stockholm. Aktier ha tecknats och redan inbetalats till ett belopp av 12 milj. kr, vilket sålunda blir det nya bolagets startkapital. Vid stämman närvaro ett stort antal representanter för aktietecknarna, uppgående till ett 70-tal, bland vilka märkas många av landets ledande företag på skilda områden av näringslivet.

Som ordförande vid stämman fungerade direktör Torsten Hérnod. Sedan definitivt beslut fattats om bolagets bildande och bolagsordning antagits, valdes styrelse och revisorer. Styrelseledamöter blevo direktör Karl Rudolf Bokman, Göteborg, generalkonsul Gunnar Carlsson, Hovås, disponent Nils Danielsen, Hällekis, direktör Thorsten Ericson, Västerås, kapten Carl Florman, kammarherre Rolf von Heidenstam, direktörerna Hérnod och Emanuel Högberg, generalkonsul Axel Ax:son Johnson, konsul Axel Jonsson, Göteborg, grosshandlare Rob. Ljunglöf, direktör Per Norlin, direktör Gustaf Söderlund, bankdirektör Marcus Wallenberg j:r, samt förste kanslissekreterare Åke Wirseen, Djursholm, och till suppleanter för dem utsågs disponent Sigbjörn Holgersson, Ockelbo, överingenjör Karl Lignell, disponent Ejnar Rodling, Falun, direktör Ragnar Wahrgren, Linköping, och direktör Erik Wijk, Göteborg. Till revisorer valdes auktoriserade revisorer Seth Svensson och Lars Ture Bohlin.

Efter stämmans slut höll den nyvalda styrelsen konstituerande sammanträde. Därvid valdes till ordförande i styrelsen direktör Hérnod och till vice ordförande bankdirektör Marcus Wallenberg j:r. Vidare utsågs till SILAs verkställande direktör nuvarande direktörsassistenten i Aero-transport Per A. Norlin, vilken nu frånträder sin befattning i ABA. Hr Norlin befinner sig sedan någon tid i Förenta staterna för att underhandla bl. a. om inköp av flygplan för SILAs räkning. Styrelsen beslöt vidare godkänna ett tidigare villkorligt träffat avtal mellan ABA och det då under bildning varande SILA, innehållande en närmare reglering av det intima samarbete mellan de bägge företagen, som är avsett att upprätthållas i framtiden.

### Första anhalten på norra flyglinjen.

Det nya flygfältet i Timrå har nu fått sitt officiella namn, som blir Sundsvall-Härnösands flygplats. Till flygplatschef



### Vad är detta för flygplan?

Silhouetten i majnumret var en *Fairey Fulmar*, England. Vinnare i tävlingen blevo: 1) *Friv. 336 Nygren*, Fältpost 70965, 2) *Birche Pihl Rasmussen*, Hillerød, Danmark, 3) *Stig Bodinson*, Gävle. Intresset för denna tävlingsform är fortfarande enormt, vilket visar att svenskarna äro på sin vakt mot "överflygande" utlänningar och samtidigt vilja veta vilka dessa eventuella besökare kunna vara.

Svar på ovanstående fråga mottagas senast den 31 juli. Märk kuvertet "*Silhuett-tävling*".

Red. ber i detta sammanhang få påpeka att luftbevakningsavdelningen fr. o. m. nästa nummer åter kommer att svälla ut till normal storlek.

är stadskamrer E. Schön i Sundsvall förordnad. Flygfältet har byggts med tanke på den civila flygtrafik som planeras på Norrland.

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 FKs Segelflygsektion  
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 dessa exempel, klubbprenumerera  
för 1943 på SVENSK FLYGTIDNING!

# STHLMIS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR. CENTRUM KUNGSGATAN 32.

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.

Inspektion: Professor E. Alm, Major E. Råberg (f. elevkåren). Ingenjör- och verk.-utb. från folkskola, real- och studentexamen. Fackavd.: Verkstadstekn., motortekn., flygtekn., värme och san., elektrostarkström, radio och svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier. Avg.-lindr. för obem. Prospekt sändes. Anmäl i tid. Upprop 20 aug. Expeditionstid 19-19. Telefon 23 37 05.

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

# Allebergstävlingar av internationell klass

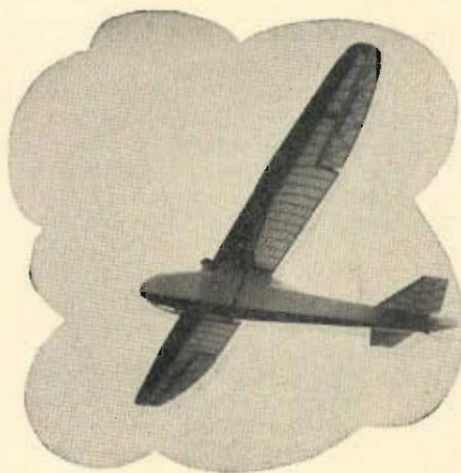
Äntligen kan svenskt segelflyg nämnas på samma dag som andra länders segelflyg! Mandomspövet utgöres av årets tävlingar på Alleberg. Sådana resultat som uppnåtts i år trodde man i fjol kanske ej skulle vara möjliga. Toppens bredd har varit överraskande stor. Ett glädjande faktum för flygklubbarnas civila deltagare är att även dessa kunnat hävda sig i den ytterst hårda konkurrensen. — På grund av att största delen av tävlingarna utkämpas efter detta nummers tryckning har tyvärr ej ett fullständigt reportage kunnat införas, med de tre första tävlingsdagarnas förlopp och resultat få vara en smakbit, som red. hoppas är tillfyllest för läsarna, vilka givetvis vilja ha sin tidning i rätt tid varje månad!

Det ösregnade på Allebergstävlingarnas första dag, midsommardagen, som således blev en trist dag för de kampsugna segelflygarna från allt Sveriges land.

Första tävlingsdagen, den 25 juni. Väderleksrapporten var lovande, och sträckflygning med höjdtävling till Jönköping utlystes. Stor glädje i lägret. Kl. 9.30 gavs tillåtelse till start, men man väntade därmed på grund av att termiken dröjde. Vid elvatiden voro dock många plan i luften, uppbojserade av motorflygplan till 400 m höjd över startplatsen. Åtta flygare lyckades ta sig fram till Jönköping, och de flesta av dem avslutade triumffärden med pricklandning på märke, som medförde 25 poäng extra. Ingen försökte sig på att flyga tillbaka till Alleberg. De åtta som landade i Jönköping voro: 1) fänrik Björn Schlyter, F 6, 220 poäng, 2) L. Gustafsson, Falköpings Flygklubb, 185,5, 3) löjtnant Bruno Kullgren, Aeroklubben i Skåne, 174,6, 4) furir Arne Gundersen, F 8, 170,7, 5) fänrik Bengt Olow, F 5, 170,7, 6) S. Larsson, Stockholms Segelflygklubb, 167,1, 7) sergeant Bengt Bergman, F 5, 154,1, 8) T. Andersson, Stockholms Segelflygklubb, 142,1.

Fänrik Schlyter snöt kamraterna på många och dyrbara poäng genom att under flygningen nå dagens högsta höjd 2.800 m. Hans höjdvinst efter urkopplingen uppgick till 2.075 m och tillsammans med pricklandning och långdistansflygning nådde han således 220 poäng. Närmaste man på listan, teknolog L. Gustafsson, Falköping, hade 125 poäng för distans och pricklandning, men eftersom hans höjdvinst endast utgjorde 1.175 m kom han inte upp till mer än 181,5 poäng.

Andra tävlingsdagen, lördagen den 26 juni. Ledningen kunde på basis av de mycket gynnsamma väderleksprognoserna på morgonen bestämma sig för en kombinerad mål- och höjdflygning med målet förlagt till Färingeflygplats strax norr om Ljungby i Småland, en distans på 140 km — alltså nära 9 mil längre än fredagens sträcka. Termikmolnen runt om Allebergskalotten började snabbt växa, och



santliga plan lågo startklara med segelbitna förare. Men det dröjde innan någon gav sig i väg upp. Man jämförde nämligen väderlekssituationen med fredagens, då termiken inte satte in förrän ett bra stycke efter klockan 12 och trodde sig ha räknat ut att det var förmånligast att ligga stilla i väntan på de verkligt bärande uppvindarna. Men den gången bedrog man sig och det ganska grundligt. Väderlekssituationen försämrades nämligen mycket snabbt till följd av att en kall luftmassa helt överraskande trängde in över området och lade sig under ett varmare skikt, vilket hade till följd att termiken hade mycket svårt att komma i gång. I de flesta fall övergick man till att söka samla höjdpöäng och sedan gå tillbaka till startplatsen för att inte onödigtvis förhala tiden med återtransporter från utelandningar och kanske gå miste om en plötsligt inträffande förbättring i vädret. Några förare lyckades nå sträckor på 2—3 mil, däribland fänrik Olow. Fänrik Schlyter visade emellertid hög klass även under lördagen. Fram på lördagseftermiddagen rapporterades det att han landat vid Fryele kyrka norr om Värnamo omkring 11 mil från startplatsen, ett anmärkningsvärt gott resultat i det rådande vädret.

Resultat av lördagens tävling: Lagtävling: 1) Västgöta flygflottilj 170,6 poäng, 2) Flygkrigsskolan 85,8, 3) Aeroklubben i Skåne 71,3, 4) Göta flygflottilj 60, 5)

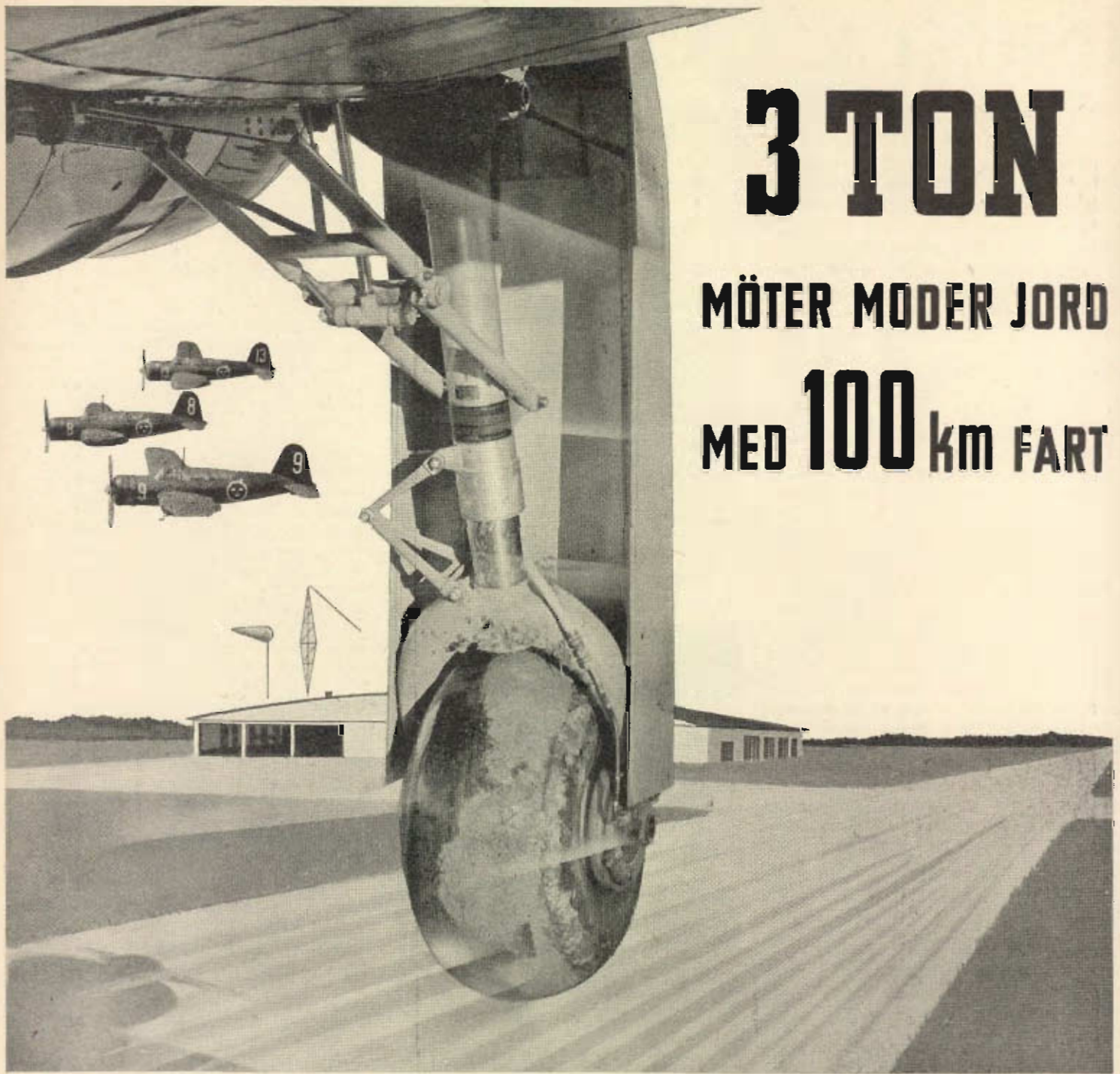
Stockholms Segelflygklubb lag II 59,6, 6) Falköpings Flygklubb 58,2, 7) Aeroklubben i Göteborg 53, 8) Stockholms Segelflygklubb lag I 44,7, 9) Västmanlands flygflottilj 36,2, 10) Svea flygflottilj 17,1 poäng.

Sammanlagt resultat efter lördagens tävling: lagtävling: 1) Västgöta flygflottilj 416,2, 2) Flygkrigsskolan 410,6, 3) Aeroklubben i Skåne 257,6, 4) Falköpings Flygklubb 239,7, 5) Stockholms Segelflygklubb lag II 236,1, 6) Svea flygflottilj 201,0, 7) Linköpings Flygklubb 167,1, 8) Stockholms Segelflygklubb lag III 161,0, 9) Västmanlands flygflottilj 154,4, 10) Stockholms Segelflygklubb lag I 152,3.

Individuella tävlingen: 1) fänrik B. Schlyter, Västgöta flygflottilj, 395,6, 2) fänrik B. Olow, F 5, 239,5, 3) löjtnant B. Kullgren, Aeroklubben i Skåne, 202,3, 4) L. Gustafsson, Falköpings Flygklubb, 185,8, 5) S. Larsson, Stockholms Segelflygklubb, 175,6, 6) furir A. Gundersen, Svea flygflottilj, 175,0, 7) sergeant B. Bergman, Flygkrigsskolan, 171,1, 8) fanjunkare G. Magnusson, Västmanlands flygflottilj, 154,4, 9) T. Andersson, Stockholms Segelflygklubb, 142,1, 10) T. Andersson, Jönköpings Flygklubb, 102,8 poäng.

Tredje dagen, söndagen den 27 juni. Målflygning till Färingeflygplats igen. I tävlingen ingick som vanligt även höjdflygningsmoment. Vädret var ganska bra på morgonen och blev idealiskt på eftermiddagen. Två av förarna, ingenjör Gunnar Karlbom, Aeroklubben i Göteborg, och fänrik Olow, Flygkrigsskolan, nådde fram till målet. Distansen är 134 km, vilket betyder nytt svenskt rekord i sträcksegelflygning. Det tillerkändes ingenjör Karlbom, som anlände först till målet. Han hade över målplatsen en höjd på cirka 1.800 m och borde med de gynnsamma förhållanden som rådde ha kunnat fortsätta ytterligare en avsevärd sträcka.

Löjtnant A. Wennerström, som flyger för Västgöta flygflottilj, nådde en punkt endast 7 km från målet. Han hade en högsta höjd av 1.600 m. Denna goda prestation räckte dock ej till att försvara den förstaplacering, som Västgöta flygflottilj genom fänrik Schlyters goda flygning på lördagen skaffade sig. Enligt de preliminära rapporterna ledde nu Flygkrigsskolan med något tjugotal poäng före Västgöta flygflottilj. Flygkrigsskolan tog därmed ledningen för andra gången i Allebergstävlingarna. Individuellt leder nu fänrik Olow före fänrik Schlyter. Flyginstruktör S. Larsson, Stockholms Segelflygklubb, gjorde under söndagen även han en förnämlig prestation genom att flyga en sträcka av 115 km.



# 3 TON

MÖTER MODER JORD

MED 100 km FART

När ett lätt bombplan landar, skall hjulstället absorbera landningsstöten, ge mjuk fjädring under rullningen och bromsa upp hela flygplanet. Detta skall ske vid varje landning, många gånger dagligen under flygplanets hela livstid. Ändock, måste hjulstället ha mycket låg vikt, så att flygplanets last av bomber och bensen kan göras så stor som möjligt. Dessutom måste hjulstället vara infällbart, så att det gör minsta möjliga luftmotstånd under flygning.

## LANDNINGSTÖTEN

kan motsvara den stöt som uppstår, då en medelstor personbil med 25 km fart kör rakt emot en solid stenmur. Stöten måste dessutom absorberas av hjulstället, så att flygplanet ej studsar upp i luften igen.

## FJÄDRINGEN OCH BROMSNINGEN

äro jämförliga med påkänningarna på en stor lastbil, som med full last köres med 100 km fart och bromsas till stopp - allt på gräsmark, ty flygfälten äro endast i undantagsfall permanentbelagda.

*skapar svenska vingar*

**SVENSKA AEROPLAN AB**  
LINKÖPING · TROLLHATTAN

# REGIA AERONAUTICA

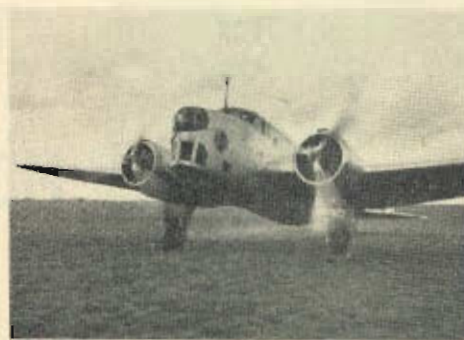
— Av Wilhelm Liedholm —

Det italienska Regia Aeronauticas — Kungl. Flygvapnets — 20-årsdag inföll i en tid av hårdaste prövningar. I nedanstående artikel vilja vi giva en så fullständig bild som möjligt av italienska flygvapnet. Därför taga vi även med organisationen för Italiens besittningar i Afrika, vilka under det nu pågående kriget som bekant råkat byta ägare — för alltid eller kanske endast för tillfället?

Då Mussolini den 28 oktober 1922 övertog makten fann han summa 76 militärplan, vilket var allt som återstod av det en gång till 1.500 flygplan uppgående flygvapnet. De regeringar som styrde Italien åren 1919—22 hade enligt Mussolini med uppsåt bokstavligen förövat sabotage på flygvapnet. Till och med sportflyget hade förbjudits. Mussolini, vilken trots polisförbud och strängaste bevakning i ett uselt plan sökte upp d'Annunzio, den världsberömda landsmannen och diktaren, som med sina friskaror då belägrade Fiume, hade redan i förväg insett betydelsen av ett starkt flygvapen för en stats militära makt och handlade därefter. Mer än alla andra militära prestationer är därför det italienska flygvapnets utveckling Il Duces personliga verk, vilket han som passionerad aktiv flygare — redan den 12 januari 1937 avlade han proven för militärflygcertifikat — själv tillhör och är intimt förbunden med.

Redan tre månader efter övertagandet av makten lade Mussolini grundstenen till det nya italienska flygvapnet, vilket redan från början organiserades som självständig försvarsgren. Den 24 juni 1923 upprättades ett kommissariat för flygväsendet som Mussolini personligen övertog. Den 28 mars samma år grundades genom en kunglig lag flygvapnet och fick egna uniformer, egna gradbeteckningar och egna märken. I oktober bildades generalstaben, i november grundades den fascistiska luftfartsskademierna, från vilken nästan samtliga flygvapnets aktiva piloter gått ut. Redan vid festligheterna på första årsdagen av det fascistiska maktövertagandet flög en eskader på 300 plan över Rom och förkunnade att Italien åter ägde ett flygvapen. Den 30 augusti 1925 omvandlades luftfartskommissariatet till luftfartsministerium. Förste luftfartsminister var Mussolini själv, vilken några år senare överlämnade ministeriet till Balbo och sedan övertog det igen och själv förvaltar det.

De viktigaste etapperna i uppbyggnadsarbetet kännetecknas av införandet av obligatorisk rekrytering till flygvapnet i stället för de tidigare frivilliga anmälningarna genom inrättandet av ett "Inftråd" såsom ministrernas högsta rådgivande organ 1938, genom den fullständiga omgestaltningen av flygvapen- och territorialorganisationen 1937 och genom uppsättandet av flera stora eskadrar (luftens armékårer)



Italienska bombflygplan: Fiat BR 20 (överst), Breda Ba 88 och Piaggio P 108.

1938. Så står i dag det italienska flygvapnet med flera tusen plan och över 10.000 piloter. Anslagen till Regia Aeronautica höjdes 1939—40 från 905 miljoner lire till 2.165 miljoner lire.

För utbyggningen uppställdes 1925 ett program, som till 1939 möjliggjorde uppställandet av 19 luftregementen med i runt tal 2.000 flygplan jämte ett ballong- och luftförsvarsregemente. Rent siffermässigt genomfördes programmet endast till ungefär hälften. Däremot har det under en begränsad tidrymd upprätt ett fullständigt organisatorisk enhetlighet inom flygvapnet och dess personal samt att bygga ut försöks-, anskaffnings- och utbildningsväsendet. Med andra ord: grunden lades för en kvalitativt och kvantitativt högtstående luftflotta.

Med utnyttjande av erfarenheterna genomförde luftfartsminister Balbo den 12 november 1930 en ny organisationsplan. Enligt denna plan delades flygvapnet i två stora grupper, nämligen moderlandets luftstridskrafter, vilka underställdes luftfartsministeriet, och koloniernas luftstridskrafter,

lydande under kolonialministeriet. Då kolonierna hade att själva sörja för sin luftförsvarsorganisation, minskades moderlandets kostnader för luftstridskrafterna.

Hemmatriidskrafterna bestodo av flygvapnet, den tekniska kåren, flygförvaltningskåren och skolorna. Markorganisationen omfattade generalstaben, fyra kommandostaber på halvön (luftzoner) och en kommandostab vardera på öarna Sicilien och Sardinien. Flygvapnet bestod av den självständiga luftflottan, arméluftstridskrafterna och marinluftstridskrafterna.

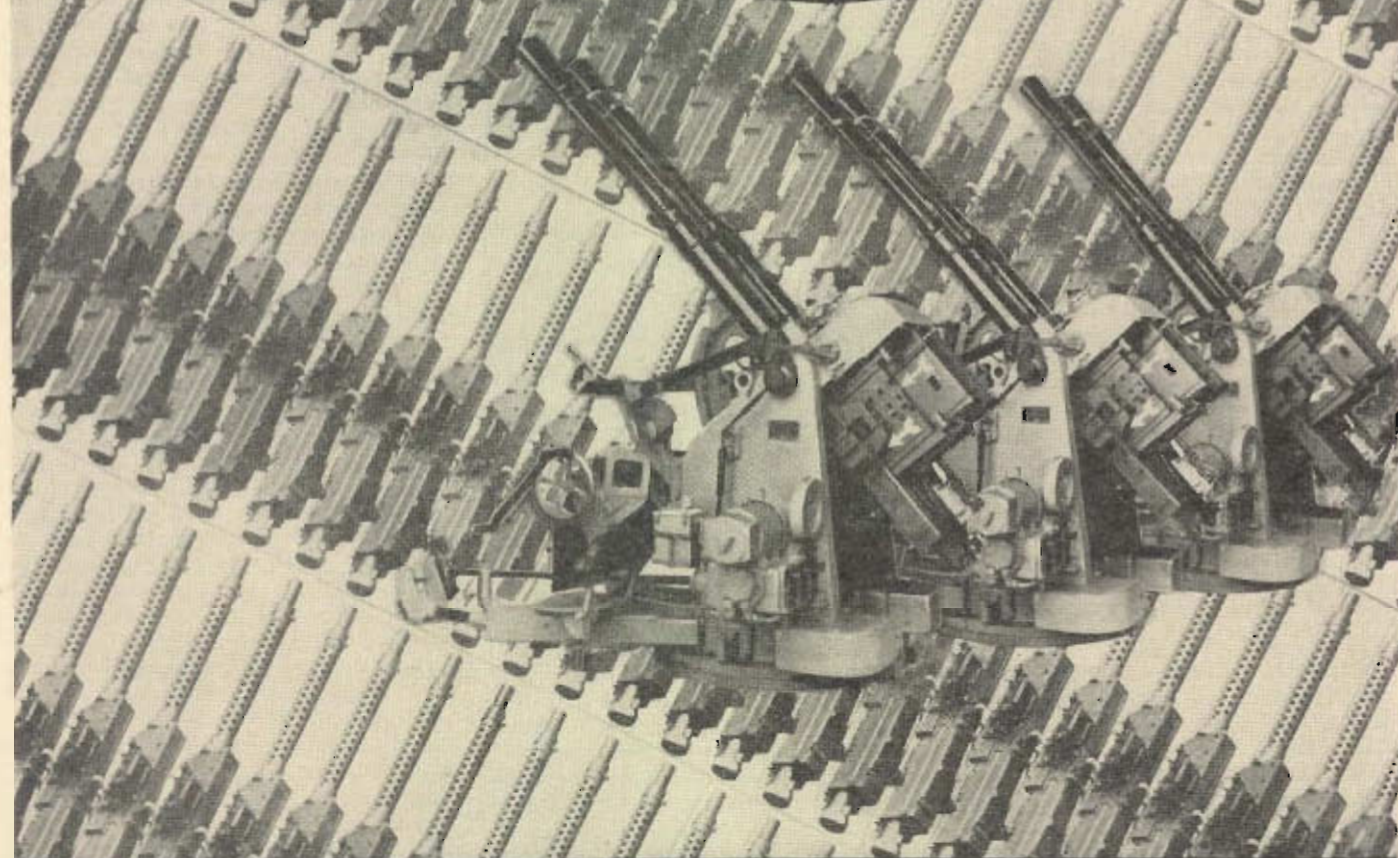
Handla, handla raskt och handla fullständigt var den lösen Mussolini gav sitt vapen. Så kunde prestationerna ej låta vänta på sig. Efter föregående enskilda hastighets- och långdistansflygningar flögo 1928 sextioen Savoia S 55 i formering under Balbos ledning en 3.000-kilometersflygning runt västra Medelhavet och gävo därmed ett bevis för det italienska flygvapnets tekniska utveckling och dess piloters höga utbildningsnivå. År 1929 upprepade Balbo denna flygning med trettiofem Savoia S 55 och utsträckte den ända till Odessa. Dyliga resultat uppmuntrade till vidare dåd. December 1930 lyckades Balbo med elva Savoia S 55 hydroplan flyga till Brasilien, och sommaren 1933 företogs den stora eskaderflygningen med tjugofyra Savoia-flygbåtar (S 55 X) över Nordatlanten till Azorerna och åter till Rom, vilken sträcka hitintills flugits endast av enstaka flygplan.

Under de följande åren stod understatssekreteraren general Valle såsom ledare för det åter av Mussolini ledda flygvapnet. Han lyckades ytterligare höja personalens prestationsförmåga. Om dessa resultat vittna talrika världsrekord, till vilka kunna räknas flygningen med tre Savoia-bombplan S 79 till Sydamerika, utförd av eskadern "Gröna Mössen" under överste Biseos befäl och med Il Duces son Bruno som förare på ett av planen. Hit kan även räknas den av Frankrike arrangerade racerflygtävlingen Istern—Damaskus—Paris, vilken vanns av Italien.

Organisationen av det operativa flygvapnet slog redan från början in på en ny väg genom att helt och hållet skilja markorganisationen från de flygande enheterna. Detta höjde vapnets rörlighet vid operativa och taktiska insatser. I vilken utsträckning "luftkrigets Clausewitz", den 1930 avlidne general Douhet, avdlig fader till ett självständigt flygvapen, utövade inflytande på denna organisationsform får lämnas därhän. Det är Il Duces förtjänst att denna grundläggande och på den tiden revolutionerande planen förverkligats. Denna plan befriade vapnet från stelhet och återgav det den snabbhet och rörlighet som utgör dess egentliga väsen.

Ehuru Douhet-doktrinen i allmänhet be-tecknas som överdriven och ensidig har den dock haft stort inflytande på alla stormak- (Forts. på sid. 8)

# BREDA



LUFTVÄRN OCH KULSPRUTOR FÖR FLYGPLANSBEVÄPNING  
MILITÄR- OCH CIVILFLYGPLAN

SOCIETA ITALIANA ERNESTO BREDA · MILANO · via Bordoni 9

## Regia Aeronautica . . .

(Forts. från sid. 6)

ter. Den är tillskuren särskilt för Italiens strategiska situation, om också Douhet tillskriver densamma allmängiltighet — något som bevisas av det senaste årets luftkrigföring. Italien var en av de första staterna som tillvaratogo resultaten av denna lära. Huvudvikten vid Italiens militära rustningar lades på flygvapnet, emedan man genom detta ville utjämna underlägsenheten till lands och sjöss. I Dodekanes (Tolvoärna) har Italien under senare tid byggt ut ön Leros till en stark flygstödjepunkt, från vilken Cypern, Ankara, Istanbul och även Alexandria och övre Egypten kunna nås med flyg. För övrigt kan Italien icke följdriktigt utnyttja sin luftdoktrin gentemot England, då det engelska moderlandet med sina kraftkällor ligger utanför Medelhavet och Italiens räckvidd. Italien kan alltså endast angripa viktiga engelska utposter men icke centrum. Däremot kan England genom fjärrblockad träffa Italiens livskällor.

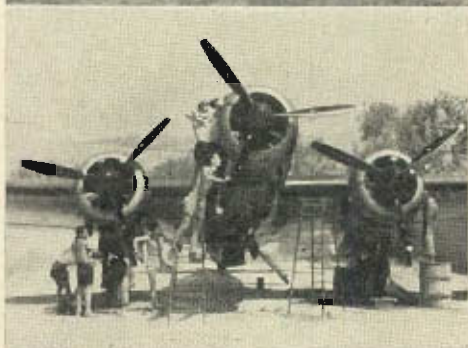
I Italien sätter man stort förtroende till flygvapnets kvalitet och verkningsförmåga. Men det finnes säkert tungt vägande och säkert även berättigade invändningar emot en överskattning av luftdoktrinen. Man förebrår Douhet att han underskattat såväl inflytande av de atmosfäriska förutsättningarna som ock det i snabb utveckling stadda markförsvaret.

En ytterligare milstolpe i det italienska flygvapnets utveckling utgör dekretet av den 22 februari 1937. Detta bestämde en utökning av de hittillsvarande förbanden till 93, men deras siffermässiga styrka fastställdes ej i detalj. De redan bestående autonoma grupperna (15 tilldelade hären och 4 marinen) bli även för framtiden bestående men skola utbyggas. De på grund av imperiets uppkomst inträdande nya behoven blevo särskilt tillgodosedda genom upprättandet av ett eget överkommando för Östafrika och genom en nyindelning av hela riket i distriktskommandon: fyra fastlandskommandon, ett för vardera Sicilien, Sardinien, de egeiska öarna och Libyen. Tyngdpunkten hos fastlandsluftflottan skall även framdeles vara förlagd till norra Italien, något som fördelningen av de fyra områdeskommandona visar, av vilka tre ligga i Norditalien: Milano, Turin och Bologna, medan det fjärde, Neapel, omfattar hela Syd- och Mellanitalien ända till norr om Rom. Ytterligare punkter på uppbyggnadsprogrammet äro: upprättandet av nya flygplatser och tekniska anläggningar (1937 voro redan 20.000 arbetare sysselsatta), uppbyggnad av flygskolor, förnyande och utvidgning av flygplanparken till en tredubbling av offensivkraften (1937 funnos 3.000 plan tillgängliga), stegring av hastigheten, vilken hos de lätta och medeltunga bombarna redan säges överstiga 500 km/tim.

En av de viktigaste uppgifterna är att flygindustrin gjorts oberoende av utlandet beträffande råmaterial. Under det att tidigare 23 % av materialet i flygplanindustrin måste hämtas från utlandet, kunde denna procentsats under de senaste åren avsevärt nedbringas genom att det erfor-

derliga träet vanns ur egna bestånd. De i flygarstaden Guidonia företagna försöken ledde till det resultatet att Italien i dag är i stånd att täcka flygvapnets behov av bensin i det egna landet. Medan det tidigare arbetades med utländsk trotyl på sprängämnesområdet, förfogar flygvapnet i dag även över ett i landet framställt sprängämne.

Den under abessinska kriget och sanktionerna mot Italien genomförda industriella mobiliseringen är ännu i kraft. Flygindustriens autarki är nästan uppnådd, och



Italienska flygplantyper: jaktplanen *Regiane Re 2001* (överst) och *Macchi C 202* samt bombplanet *Savoia Marchetti S 79*.

den kommer troligen helt och hållet att nås, ty Italiens naturtillgångar säges tillfredsställa flygindustriens alla krav.

Regia Aeronautica, i vilket samtliga italienska luftstridskrafter, stödjepunkter, skolor, olika centraler och såväl moderlandets som koloniernas flygvapen ingå, omfattar efter en i kraft trädande nyorganisation:

generalstaben,  
4 luftzonkommandon på fastlandet,  
1 överkommando i Östafrika,  
4 luftkommandon för Sicilien (Palermo), Sardinien (Terranova), Libyen, Egeiska havet och italienska Östafrika.

Regia Aeronautica indelas i:

1. *Luftflottan* (armata aerea), som består av 93 flottiljer (gruppo) med ett olika antal divisioner (squadriglia); flottiljerna

sammanfattas i regementen (stormo), brigader (brigata aerea) och divisioner (divisione aerea) — dessa större förband torde endast i undantagsfall uppträda samlade i luften. På dessa enheter falla samtliga krigshandlingar inklusive luftförsvaret av de under Italiens överhöghet förut stående områdena samt nyförvärvade sådana.

2. *Luftstridskrafter till samarbete med landhären* (aviazione per l'esercito). Dessa bestå av 15 spaningsflottiljer, vilka sammanlagt bilda 5 regementen (stormo).  
3. *I flottans flyg* (aviazione per la marina) ingå 4 flottiljer (commando), vilka bestå av ett ej fastställt antal sjöspaningsplan samt de som medförs ombord på krigsfartygen.

4. *Det koloniala polisflyget* (aviazione di presidio coloniale): här rör det sig om flygande enheter, vilka äro tilldelade de enskilda kolonialområdena och uteslutande tjäna polisväsendet såväl i krig som i fred.

Armata aerea är i sin helhet underställt luftfartsministeriet. De flygande förbanden (2—4) lyda under luftfartsministeriet i tekniska och utrustningsfrågor men stå i övrigt under härens, marinens resp. kolonialregeringarnas kommando. Inspektionen av land- och sjöluftstridskrafterna med undantag av Libyen, vars flygförband äro underställda moderlandets flygvapen, utövas av flygvapnets generaler.

De italienska luftstridskrafternas personalbestånd bildas genom nedanstående:

- a) Det egentliga flygvapnet: flygande förband (ledning, organisation och taktisk insats); den tekniska servisen (organisation och markpersonalens verksamhet); specialmanskaper (mekaniker, montörer, radiotelegrafister, elektriker, fotografer och bilförare).
- b) Flygingenjörkåren: ingenjörer och tekniker (övervakning av byggen, förarbeten och beväpning, handhavande av stationära och transportabla flygplatsanläggningar).
- c) Luftkommisariatet: förvaltning (inspektion, ekonomiska och förvaltningsfrågor).
- d) Sanitetskåren.

Sedan 1938 sammanfattas några luftdivisioner i stora eskadror (2—3 luftdivisioner eller luftbrigader och ett varierande antal divisioner för strategisk spaning). År 1939 fanns det fyra av dessa för angrepp bestämda "luftens armékarer" (squadre aeree), vilka var och en räknade 400 stridsplan. För att bevara deras mobila karaktär och ständigt hålla dem stridsberedda äro de befriade från varje belastning av frågor som rör markorganisationen, personalrekryteringen och materialförsörjningen. Härför svara de olika luftzonkommandona. Squadre aerees kommando står direkt under flygvapnets överkommando resp. "flygvapnets generalstab för utbildning och insats".

Det aktiva och passiva luftförsvaret står självständigt vid sidan om flygvapnet. Det ligger i den fascistiska milisens händer, vilken uppställt en stark specialtrupp för luftförsvaret. Det passiva luftskyddet förses av den "nationella luftskyddsunionen". Anskaffning av lv-artilleri och därtill hörande ammunition för industriföretag har underlättats av staten, medan motsvarande milisavdelningar kunnat bildas för att betjäna industriens luftskyddsmateriel.



# FIAT

TORINO (ITALIA)



## Flight Lieutenant:

# Vi går fienden in på livet!

## Jaktflygkonstens tillämpning vid strid JAKTPLAN MOT BOMBPLAN

II.

I förra numret började vi en studie av jaktflygkonstens tillämpning vid strid jaktplan mot bombplan. Här nedan fortsätter vår medarbetare sin artikel med behandling av den viktiga frågan, från vilket håll (vilken riktning) inflygning till anfall bör ske. Svaret är: Vid klart väder i riktning från solen; vid mulen himmel från fiendens eget håll, den sida varåt han har sina huvudkrafter och varåt uppmärksamheten följaktligen är minst. Slutligen ges några tips för bombplanens utveckling, sådan "Flight Lieutenant" ser denna.

### Varifrån bör inflygning ske?

Det håll (den riktning), varifrån inflygning till verksamt eldavstånd skall ske, beror helt på förhållandena i varje fall. För att kunna komma till bestämda slutsatser härutinnan kan man lämpligen skärskåda ett par noga preciserade fall.

Vi kan exempelvis anta, att en luftstrid äger rum någonstans över en gräns mellan ett jaktplan tillhörande en makt A och ett bombplan tillhörande en annan makt B (se bild 3). Jaktflygaren får se bombplanet en bit på andra sidan gränsen, på väg hem till basen i B efter fullgjort bombuppdrag över A. Hur skall A:s jaktflygare då "lägga upp" sin inflygning till anfall?

Till en början kan vi då anta att sikten är god, att klart solsken råder samt att solen står över A:s land. Inflygningen bör

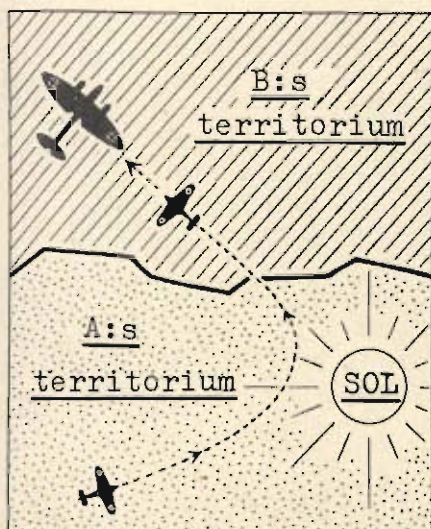


Bild 3: Hur jaktplanet gör sin inflygning till anfall i klart väder och sol — med solen i ryggen.

i detta fall göras uppifrån och "från solen" (se bilden). Det är nämligen ett förstahandsvillkor för framgångsrik luftstrid i stark sol att lägga upp inflygningen i riktning från solen samt att göra "försvarsmanövrerna", de må gälla bombplan eller jaktplan, så att fienden nödgas vända blicken mot solen. Och mot det starka solskenet är det sedan så gott som omöjligt att se ett flygplan. Själva anfallet kan

I detta första fall stiger A-jaktplanet först och dyker sedan i förhållandevis flack glidvinkel från solen rakt ner mot B-bombplanet. Under denna inflygning lägger han sig ej helt bakom B-planets stjärt utan räknar med att han skall hinna avge en så kraftig eldskur, att bombplanet skall "fällas" i första anfallet.

Misslyckas han härmed gör han en sväng samt anfaller andra gången rakt bakifrån. Därmed är vi dock inne på stridens fortsättning, vi har lämnat vårt egentliga ämne för denna uppsats, inflygningens taktik och lämnar därför frågan om anfallets fortsatta förlopp åsido.

### Inflygning i mulet väder.

Vi kan nu betrakta exakt samma fall, men med en skillnad — att vädret har ändrat sig. I stället för blå himmel och strålende klart solsken bjuder väderguden på helmulet. Gör jaktflygaren i detta fall sin inflygning till anfall från samma håll som sist har han så gott som ingen möjlighet vid inflygning i riktning från solen i regel utföras med mycket goda utsikter till överraskning.

alls att åstadkomma överraskning. B-bombplanets besättning skall med största sannolikhet, ja, med säkerhet upptäcka jaktplanet, som kommer från fiendesidan av gränsen och som nu, i detta fall, ej genom solen skyddas för upptäckt. Att bombplanbesättningen får korn på jaktplanet beror härvid främst på, att den självfallet håller skarpaste utkik åt A-sidan till, när man flyger bort från A:s territorium efter där slutfört uppdrag.

Hur skall A:s jaktflygare då bära sin åt? Ja, vi kan exempelvis anta att han stiger kraftigt och flyger bort från bombplanet så långt han kan utan att förlora detta ur sikte. Därefter gör han en rundligt tilltagen sväng in över B:s land samt verkställer sin inflygning till anfall ej från A-lands- utan från B-landshället. I det fallet skaffar han sig ganska goda utsikter till överraskande slutföra sin första inflygning.

Båda de krigförandes flygpersonal är självfallet utbildad för och inställd på att

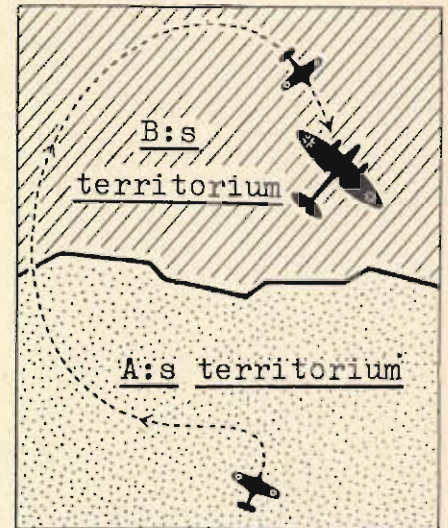


Bild 4: När det är mulet lägger jaktplanet upp sitt anfall mot bombplanet efter exempelvis denna modell. At "egen sida" håller bombplanet oftast sämre utkik än åt fienden till.

hålla god utkik åt alla håll. Det faktum att ett flygplans ena sida är vänd åt fienden skulle egentligen ej få inverka på "utkikens" (målspaningens) allsidighet och effektivitet. Förvisso inpräntar man detta ideligen under utbildningen. Icke dess mindre blir det likafullt omöjligt att i ett flygplan i praktiken genomföra en sådan "allsidig" bevakning av luftområdet. Man kan inte komma ifrån den mänskliga naturens svaghet, ej ens när det gäller krigsflygare.

Flygplanbesättningarna vet nämligen att motsidans huvudkrafter finns i en viss riktning. Ingenting på jorden skall då kunna förmå dem att hålla lika skarp utkik åt ett annat håll. Följaktligen måste det alltid bli en viss eftergift på vaksamheten åt "egen" sida.

Jaktplanet gör alltså sin sväng långt in över B-land, går så långt ditåt det kan utan att förlora sitt tilltänkta offer ur sikte och "flyger in" till anfall enligt bild 4, snett framifrån, just bakom bombplanets främre beväpningsriktfält. Utsikterna att åstadkomma överraskning i detta fall är ganska goda. Jaktplanet drar också nytta av sin överlägsenhet i hastighet just för det ändamål, denna hastighet avsetts, nämligen för att få eldöverlägsenhet i stridens utgångsskede.

Vi har i det föregående sett exempel på två fall av luftstrid, i vilka de deltagande flygplanen börjar kampen i exakt samma lägen. Ändock måste "inflygningen" till eldöppnande göras från nästan rakt motsatta håll. Sedan anfallsriktningen bestämts, har jaktplanet blott att med utnyttjande av sin överlägsenhet i hastighet och frontal eldkraft flyga fienden rätt in på livet utan att nämnvärt bekymra sig om det fientliga bombplanets kulsprutor. Jakt-

(Forts. på sid. 12)



LÅNGDISTANSFLYGBÅT  
DORNIER  
DO 26

## Vi går fienden . . .

(Forts. från sid. 10)

planet skall då i 99 fall av 100 lyckas i sitt anfall. (Här måste i sanningens intresse framhållas, att bombplanens defensiva beväpning ökat i kraft, antal och kaliber på senaste år genom multippel-automatkanon-beväpningens allmänna införande, varför chansen för jaktplanen att lyckas numera blivit något mindre. — Ref. anm.) Möjligheter och sätt att skapa överraskning bör dock alltid studeras och utnyttjas. Dels har man att ta hänsyn till antalet av varje krigförande insatta plan, dels måste jaktflygaren alltid eftersträva att "fälla" sitt byte utan att själv bli nedskjuten, eller åtminstone utan att få sitt eget plan skottskadat.

Händelserna på jaktfronterna 1914—1918 är en sann källa till inspiration för alla en senare tids jaktflygare. *Immelmann, Boelcke, von Richthofen, Ball och Guynemer* m. fl. gav där ett lysande föredöme för samtid och eftervärld. De tvekade aldrig en sekund att flyga fienden in på livet, närhelst det gavs en chans. Men det vore ett misstag tro, att de underlät att begagna sig av sådana taktiska knep och finter, som hjälper till att vinna seger.

Om det finns några utsikter till att fiendeplanet skall slippa undan, bekymrar sig jaktflygaren inte så mycket om att överraska utan gör sin inflygning till anfall rakaste och snabbaste väg. När läget åter är sådant, att "bytet" ej kan hinna undkomma gör jaktflygaren rätt i att så långt möjligt är skapa och utnyttja överraskningsmoment.

En sak i det föregående kan kanske tyckas oklar. Hur hänger det ihop i fall 2 ovan, när himlen var mulen och intet solsken fanns, att jaktföraren kunde se bombplanet utan att bombplanets besättning såg jaktplanet? Svaret blir, att jaktflygaren visst inte kan vara säker på att han nalkas osedd. Men då bombplanet är betydligt större än jaktplanet kan det vanligen upptäckas på längre avstånd av en person med normal syn. Följden härav blir, att om jaktflygaren flyger bort från bombplanet så långt, att han nätt och jämnt ännu ser det, finns det ojämförligt mycket större chanser för att bombplanbesättningen skall ha förlorat honom ur sikte redan långt dessförinnan.

### Flygplanens fortsatta utveckling.

Som avslutning på försöket att klarlägga jaktinflygningens konst ger F. L. några tips om flygplanutvecklingens fortsatta förlopp, som delvis bestyrkts av verklighe-

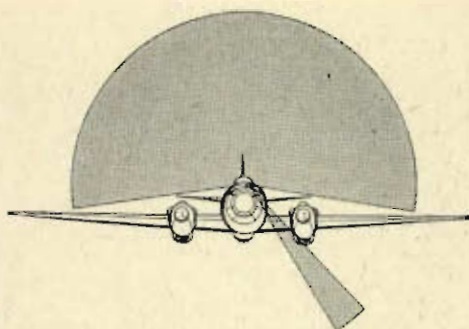


Bild 5: Flygförarens synfält uppåt och snett nedåt i ett tungt bombplan typ Heinkel 111.

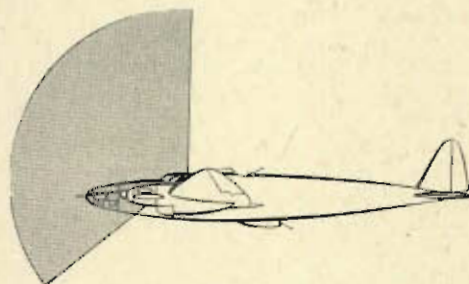


Bild 6: Flygförarens synfält framåt i en Heinkel 111.

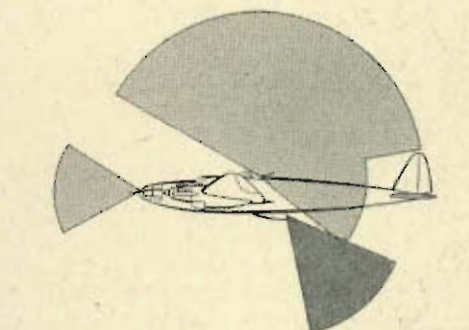


Bild 7: Riktigt fält för rörlig (defensiv) beväpning på tyska bombplanet Heinkel He 111. Obs. att senare typer av bombplan hos båda de krigförande har större antal vapen och flera "torn". Stjærtorn, två buktorn samt två ryggtorn är numera vanligt. De eldbestrukna områdena blir då större.

ten, men i andra fall motsagts av denna. Först och främst gör han då gällande, att det stora, extratunga bombplanet varit ett misstag. Bombplan bör, säger F. L., göras så små och så snabba som överhuvudtaget är möjligt. Deras eldvapenbeväpning kan aldrig skydda dem. Man kan bygga bombplan med 8 motorer, spacka dem med vapen-

åt alla håll och likafullt snabbt förlora dem i strid mot jakt, av de skäl som framgår av bilddiagram 2 i förra numret (de relativa styrkeförhållandena i vad rör eldkraft, skydd, effektiv målyta). Ju större och tyngre bombplanet bygges, dess snabbare skall det gå förlorat och dess större och kostsammare blir haveri- och stridsförlusterna. Alla försök att bygga "världens största" bombplan är därför på förhand dömda att misslyckas. De förbiser luftstridens art, dess logiska uppbyggnad från grunden.

Hur skall framtidens bombplan då se ut? Jo, säger F. L., oaktat att varje bombplan nödvändigt måste bli långsammare än ett jaktplan med samma motoreffekt, måste det dock kunna flyga i det närmaste lika snabbt som jaktplanet. Viss beväpning med eldvapen måste det nya bombplanet också ha, dessa vapen är dock mer att betrakta som ett moraliskt stöd för besättningen än som någon verklig förbättring i stridshänsende. En flygskytts lott i ett bombplan är föga avundsvärd. När han reser sig för att med sina 2—4 vapen söka träffa den anfallande jaktflygarens "hjässa" innan dennes 8—12 kulsprutor (eller 6 akan) hinna träffa flygskytten själv, behövs det både mod och optimism.

Studium av inflygningstaktiken vid jaktanfall mot bombplan måste ständigt fortgå. Mer än annan flygtaktik belyser den nämligen värdet hos de olika flygplanslagen. Detta studium skall visa, säger F. L., att de extratunga bombplanen spelat ut sin roll, de är "omoderna". Vad som behövs för dagbombanfall utan jakteskort är lätta och överlägset snabba, 1—2-mans bombplan. (Ex.-vis typ *D. H. Mosquito*. — Ref. anm.) Detta studium visar också, att jakteskort med tunga jaktplan icke kan "klara upp" ingripande lokalförsvarsjakt av lätt jaktplantyp. Att bygga extratungt bombflyg och sedan förse detta med eskortjakt är följaktligen blott att krängla till frågans rätta lösning, slutar F. L. sin intressanta utredning.

Ref. mening är att det ännu är för tidigt att helt utdöma de extratunga, flermotoriga bombplanen. *Stirling, Lancaster* och *Fortress*, för att blott nämna några exempel, har länge betytt och skall förvisso länge än betyda mycket för luftkrigets fortsatta förlopp. Vid sidan av dessa tunga bombplan har snabba "dagbombplan" av den "lätta" typ F. L. förordar med all säkerhet också stor betydelse. Det ständiga målet för båda huvudtypernas konstruktionsutveckling hägrar icke dess mindre alltjämt:

"Starkare än de snabba, snabbare än de starka".

Nic Morane.

# JURID

broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan



# Luftkrigskrönika



Den gångna luftkrigs månaden har på alla fronter karakteriserats av *upp-laddning* och *kraftsamling*. I nya världen smides planer och sammannittas flygplan. Flygmotorer i ständigt ökad mängd lämnar fabriernas löpande band. Nya, förbättrade flygplanvapen och effektivare bombtyper ser dagen. De masstillverkas i ständigt stigande antal. Västmaktsalliansens ledande (utom ryssarna) samlas till konferenser på amerikansk botten. Om krigsplanerna för den närmaste tiden och om fredsplanerna för en ny och lyckligare värld i fredens timme mäter telegram och presskommunikéer. Som bekant talas det sällan så mycket sanning som under ett krig —

Skall man tro Washingtonmeddelandena från slutet av maj är emellertid den stora *luftkrigsplanens huvudpunkter* följande:

a) Engelskt och amerikanskt flyg skall i samverkan anfälla Japan.

b) Engelskt flyg skall från östra Indien bana väg för Kinas undsättning — möjliggöra *Burmatrafikens* återupptagande.

c) Engelskt och amerikanskt flyg skall västerifrån sönder slå *Tysklands* industri och hemort, för att därmed förta möjligheterna till tysk offensiv i öster och indirekt öppna väg för en rysk offensiv mot Europas centrala delar, "randstatsbarriären" vid Östersjön ej att förglömma.

d) Engelskt och amerikanskt flyg skall söderifrån återställa Medelhavets karaktär av färdväg för Englands handel — genom att i första hand med flyganfall åstadkomma *Italiens* sammanbrott.

Kärnpunkten i programmet är dock en förklaring av Churchill, att man främst skall försöka åstadkomma axelns fall genom flyggrepp mot *Tysklands industriområden*. Detta "experiment" är väl värt att försökas, heter det.

Motsidan torde fullt inse lägets allvar. Man har därifrån också låtit förstå, att man på alla sätt är beredd att möta det eller de invasionsförsök i Europa, som kan väntas efter den nu pågående "eldförberedelsen" med alliansflyg. Samtidigt har man satt till alla klutar, för att med det egna försvarsflygets hjälp — jakten — i möjligaste mån avvisa bombhärjningarna från det ögonblick dessa inledes.

*Kungstanken* i lägen för flygets användning, att nedkämpa motsidans flyg genom egen bomboffensiv mot fiendeflygets baser och "kläckningscentraler", d. v. s. flygplatser och fabriker, synes f. n. släppt. Man kan f. ö. konstatera, att med den förskjutning av tysk slagkraft i flyg österut som skett, någon bekämpning av alliansens "underhållsbassänger" i väster, exempelvis på de brittiska öarna, t. v. ej är möjlig. Att bekämpa nya världens flygfabriker och flygutbildningscentra från Centraleuropa är på grund av flygdistanterna uteslutet. Möjligheterna till luftkrigföring från en kontinent till en annan gavs på sin tid framträdande plats i Onkel Sams propaganda, när det gällde att driva USA ut i kriget. I dag har talet därom tystnat.

De faktiska *flyghändelserna* av vikt under den gångna månaden är främst framflyttandet med flygets hjälp av alliansens flygbassystem till Pantellaria och Pelagiska öarna i Siciliensundet. Sedan den starkt utbyggda, med flera flygfält försedda italienska medelhavsbasen ön Pantellaria i 28 dygn utsatts för så gott som ständigt pågående successiva bombanfall från 100-tals, tidvis 1.000-tals flygplan av alla storleksordningar, främst extratungt, 4-motorigt bombflyg, sedan alla anläggningar på marken förstörts och sedan total vattenbrist rått i flera dygn nödgades besättningen efter tapper kamp kapitulera — *enbart* i följd av flyganfallen. Det på Sicilien och i Syditalien baserade axelflyget *räckte ej till* att förhindra utgången. Av vikt att minnas i detta sammanhang är: *Pantellaria* (liksom Kreta 1941) *togs med flyg*.

Övriga öar i Siciliensundet, *Lampedusa*, *Linosa* m. fl., föll kort efter Pantellarias fall. I flygmånadens elfte timme är Pantellaria och Lampedusa åter föremål för flygbombanfall. Axelflyget i söder har fått förstärkning. Om tillräcklig eller icke det är frågan.

*Afrikaflyget* hamrade under tiden för Pantellaria och tillika därefter oavslutligt mot Sicilien, Sardinien, Calabrien samt de italienska kust- och industristäderna. Flygmarskalk Tedder söker bl. a. Janslä kommunikationer och industrier genom att bomba *kraftverken*. Lyckas han sätta dessa ur spel, skulle bl. a. järnvägstrafiken till Syditalien upphöra och aluminiumleveranserna till flygindustrier omöjliggöras. De hamnar, som särskilt bearbetas, är Siciliens Palermo, Messina och Catania, Calabriens Reggio, Mellanitaliens Neapel och Civitavecchio (invid Rom) samt i norr Genoa och Spezia. Vid sistnämnda plats, en av de viktigaste örlogsbaserna, skadade bombträffar svårt 3 *slagskepp* av Littorio-klassen och 1 *tung kryssare*. Ett flertal ångare sänktes. Dessa förluster, i samband med de som tidigare förorsakats Italien av anglo-amerikanska *flyget* väger tungt i nuvarande läge.

*Englandsbaserat* bombflyg, främst extratunga *Lancaster*, *Stirling* och *Fortress* samt typersnabba *Mosquito* fullföljer sin del av programmet. I periferin stödes de av *Spitfire*, *Typhoon*- och *Beaufighter*-jakt. Ett kraftigt slag utdelades den 17/5, då Porjus- och Älfkarlebydammarnas tyska motsvarigheter, "dalspärarna" över *Möhne*- och *Eder*-dalarna minsprängdes av specialutrustat och specialutbildat *Lancaster*-flyg. Påföljd av de därmed framkallade "Döda-falls"-katastroferna (översvämningarna), enligt *London* 4.000 döda, Ruhr- och Fulda-Weser-industrierna till större delen lamslagna genom kraftbrist. Påföljd enligt *Berlin* omkring 300 tyskar och 400 krigsfångar dödade samt materialskador, vilka snart nog avhjälpes. Att skadorna blivit betydande framgår av flygfotografier. Bland övriga mål för engelskt bombflyg under månaden nämnes staden *Wuppertal* (f. d. städerna Elberfeld och Bar-

men) med enligt *London* 2.800 döda, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Jena (Zeiss optik), Kiel, Emden, Wilhelmshafen, Köln m. fl. betydelsefulla centra, industriorter och hamnar m. m. Bombmängd per företag ofta 1.000 och 1.500 ton bomber av tyngsta typ — förutom brandbomber m. m. Enligt *London* har engelska bombkåren med Onkel Jonatans benägna *medverkan* under månaden passerat siffran 100.000 ton i *Tyskland* fällda bomber, mot "väl utspanade mål". De till synes oskyldiga "flygbladsträderna" i första krigsvinternätterna har fyllt sitt ändamål — *spaning* och *utbildning för nattbombanfall*.

Läget i öster är fortfarande oklart. Båda sidorna rapporterar uppmarscher av trupper och massanhopningar av flyg bakom motsidans alla fronter. Tyskland uppger sig äga en östfront "på hjul", som efter behag kan rulla i önskad riktning. Från tysk håll har verksamma 1.000-tons bombanfall företagits, bl. a. 5/6 och 6/6 mot ryska *pansarvapnets* och motortransporternas viktigaste bas, de jättelika Molotovverken, Rysslands största stridsvagns- och bilfabriker vid *Gorki* (f. d. Nisjnij Novgorod, 400 km ONO Moskva). Mot Kursk och Saratov (vid nedre Volga) har andra kraftiga anfall skett. Båda sidorna uppger, att *strider om luftherraväldet* ständigt pågår. Förebud till offensiv eller endast strategisk defensiv, det är frågan?

*Fjärran Östern* kom under månaden mera i skuggan. Avvisade engelska framstötter mot Burma, den japanske marinchefen *Yamamotos* död i luftstrid samt en till synes med *otillräckligt flyg* stödd japansk offensiv i Kina är de viktigaste händelserna. Dessutom bör nämnas, att ön *Attu* (viktig flygbas i Aleuterna) erövrats av Roosevelts trupper.

Från *Australien* kommer en larmsignal: Statsminister Curtin proklamerar med skärpa, att alliansen *ingalunda* har något obesträtt luftherravälde i sydvästra Stilla havet, snarare tvärtom. Man skall visst inte inbilla sig, säger C., att den engelsk-amerikanska flygsegern vid Bismarcksöarna i början av mars föranleddes av numerär eller ens kvalitativ överlägsenhet. Den orsakades närmast av ledningens *rätta användning* av de till förfogande stående, likafullt otillräckliga krafterna. Japan "behärskar" fortfarande luftrummet norr om Australien, dess flygplan och flygare är fortfarande alltför talrika, i högklass och toppform. Vad Australien behöver för att icke dela andra öars lott är *flyg, flyg* och *åter flyg*. Flera flygplan, bättre flygplan, kraftigare väpnade flygplan. Flygare, navigatörer, bombfällare och personal till flygets baser i högst avsevärt ökade mängder.

Australiens öde är f. ö. sammanhängande med "punkt a" i alliansens här inledningsvis anförda krigsplan: Engelskt-amerikanskt *anfäll på Japan* i första hand. Man synes ha blivit nödsakad ändra ordningsföljden i flygoperationerna i vad rör denna punkt.

# Messerschmitt Me 109 F

## jämförd med föregångaren Me 109 E

Uppgifter om Messerschmitt Me 109 F, Luftwaffes mest använda jaktplan, ha blivit tillgängliga först på senaste tiden trots att planet varit i elden under mer än halvannat år.

Me 109 F är avsett för eskort av bombare samt för medeltung jakt. Detta flygplan är liksom de föregående Me-jaktplanen en utvecklingsform av Messerschmitt "Taifun". De första utkastet gjordes redan 1934 och ha sedan undan för undan utvecklats och förbättrats.

Sina traditioner från fredsårens flygtävlingar har Me 109 bevarat. I det nu pågående krigets stora slag har Me 109 motsvarat de förväntningar som Luftwaffe ställt på flygplanet.

### Kropp och vingar.

Me 109 F är ett fribärande, lågvingat helmetallflygplan. Kroppen är byggd i halvskalkkonstruktion, d. v. s. sammansatt av två kroppshalvor.

Vingarna äro enbalkiga. Vingformen har modifierats. Spetsarna äro på 109 F rundade med endast mindre förändringar av spännvidd och yta.

Vingklaffarna äro vid starten nedfällda 20°, vilket förorsakar kort startsträcka och god stigning. Klaffarnas spännvidd och yta är mindre hos 109 F än på 109 E. Varje klaff är delad i en övre och en undre klaffdel. Den förra består i sin tur av två delar, vilka äro i stånd till samtida rörelser nedåt eller motsatta rörelser (verkande som "kylarklaff", då kylarluften passerar ut där). Den förra rörelsen äger rum när den översta klaffen är nere. Den senare rörelsen står under kontroll av en termostat placerad mellan kylvätsketanken och kylaren. Den mycket enkla och effektiva klafflägesvisaren är även värd att lägga märke till. Linjer äro målade på klaffarna med 10 graders mellanrum. Start- och landningslägen angives genom olikfärgade linjer.

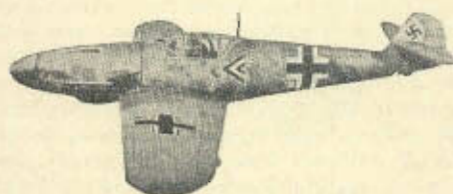
Spaken är fördelaktigt placerad. Den ställbara stabilisatorn och klaffarna manövreras genom två lätt intill varandra sittande rattar.

Motorns instrument äro ytterst enkla, beroende på den höga graden av motorns självreglering. Kompressorn manövreras hydrauliskt. Kylar- och oljetemperatur regleras genom en termostat. Bromsarna äro mycket kraftiga och manövreras hydrauliskt genom pedaler. Instrumenten äro väl grupperade med flyginstrumenten till vänster och motorinstrumenten till höger. Huven fälles upp på höger sida. I nödfall kan den helt frigöras tillsammans med radiomasten.

Sikten är god bl. a. på grund av den inverterade motorn. Huven har skottsäkert glas. Utrustningen omfattar även radioanläggning.

Skevningsrodrens spännvidd har på Me 109 F reducerats men djupet ökats, varvid ytan blivit ungefär densamma som på föregångaren. Skevningsrodren kunna justeras och ha statiska balanser.

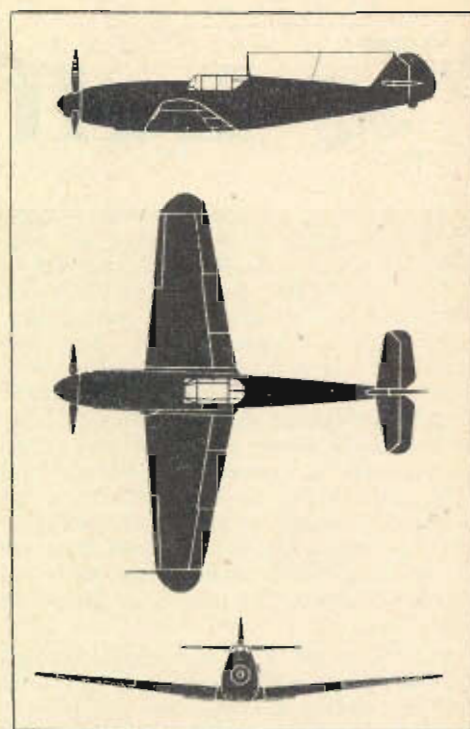
Stjärtstyrtorna äro helt fribärande. Skillnaden mellan höjdrodren på typerna 109 E och 109 F är att på den förra den statiska balansvikten är omsluten av roderarmens beklädnad, medan på den senare typen balansvikten är skruvad till roderarmens spets och lätt kan tagas av. Höjdrodrets yta har reducerats från 0,75 kvm till 0,70 kvm. Stabilisatorn kan omställas från kabinen.



Rodren äro mycket känsliga även vid låga hastigheter. Vid överstegring varnas föraren av vibrationer i skevningsrodren, såges det.

### Motor.

Me 109 E har en Daimler-Benz DB 601A, men i Me 109 F har installerats en DB 601N. Huvudskillnaden mellan de två motorerna är att kamtopparna på A-typen äro konkava men på N-typen plana, vari-



genom kompressionsförhållandet höjts från 6,9 till 7,9. Den nyare motortypen har 1.085 hk mot den förras 985 hk. Luftintaget har fått större effektivitet på Me 109 F.

Vätskekyllarna ha placerats under vingens tätt intill vingroten. Olje- och vätskekyllarnas klaffar manövreras termostatiskt men kunna även öppnas och stängas av föraren.

Bränslemängden är c:a 370 liter, d. v. s. lika mycket som på Me 109 E. Me 109 F kan även medföra en extra bränslebehållare, som kan frigöras under flygning.

Landningsstället är konstruerat enligt ett Messerschmittpatent som enbensstall. Benen äro infällbara liksom sporrhjulet. Om den hydrauliska manövreringen vid beskjutning e. d. skulle sättas ur funktion kan ut- och infällning ske mekaniskt. Landningsstället sitter tämligen långt framför tyngdpunkten, varför kraftig bromsning kan göras efter landningen utan att stjärten lyftes.

Propellern är av constant-speed-typ, men omställning kan även göras av föraren. Propellerns diameter har reducerats från 3,11 m (Me 109 E) till 2,96, varjämte propellerkåpan fått större diameter och samtidigt blivit längre.

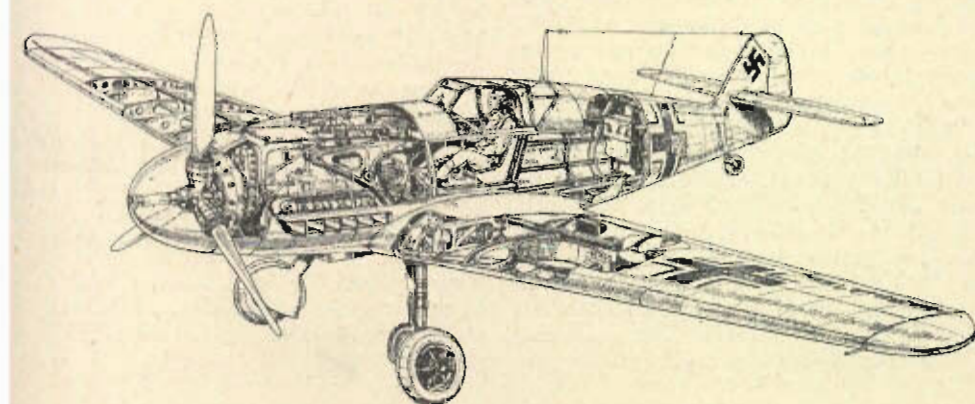
Beväpningen varierar beroende på avsedda stridsuppgifter. Den vanligaste kombinationen torde vara en automatkanon och 2 eller 4 ksp av tämligen grov kaliber. Planet kan även medföra lätt eller medeltung bomb, vilken placeras under kroppen.

### Data och prestanda:

spännvidd . . . . .	9,97 m
längd . . . . .	9,00 m
vingyta . . . . .	16,07 kvm
vingbelastning . . . . .	172,3 kg/kvm.

Maxhastigheten uppges till c:a 597 km/tim på 6.000 m höjd och topphöjden till omkring 11.500 meter.

W. Liedholm.



Samtliga illustrationer på denna sida förstås Me 109 F.



**BÜCKER**

FLUGZEUGBAU GMBH  
RANGSDORF BEI BERLIN



# VI PRESENTERA:



Per A. Norlin,

verkställande direktör i Svensk Interkontinental Luftrafik AB (SILA).

En av de aktuella personerna inom svenskt flyg just nu är direktör P. A. Norlin. Det nya flygbolaget SILA har i honom fått en utomordentlig kapacitet.

P. A. Norlin är stockholmspojke och föddes 1905. Studentexamen tog han 1924 vid Östra Real. Därpå följde studier vid handelshögskolan 1924-25. När de förberedande arbetena för Aero-transports trafik började deltog Norlin med liv och lust, och följden blev att han fick anställning i bolaget vid dess grundande 1924.

Först tjänstgjorde Norlin på ABAs huvudkontor i Stockholm för att sedan under åren 1925 och 1926 fungera som bolagets representant i Amsterdam. År 1927 återvände han till huvudkontoret som direktörsassistent. Sedan dess har han "gått från klarhet till klarhet". I AB Aerotransport var han styrelsesuppleant åren 1931-35, och sedan 1931 har han varit styrelseledamot i ABAs dotterbolag AB Flygmateriel. Han var ledamot av utställningskommittén och arbetsutskottet för internationella luftfartsutställningarna i Stockholm 1931 och 1936. Naturligtvis är det trafikflyget som ligger direktör Norlin närmast om hjärtat. Han är ledamot i två av Air Traffic Associations ständiga kommittéer, och när en nordisk förhandlingskommitté 1940 besökte USA för att konferera om en flyglinje mellan USA och Sverige var Norlin kommitténs ordförande.

Att direktör Norlin är en ovanligt älskande kraft inom svenskt flyg förstår man när han för en tid sedan utsågs till verkställande direktör i det väldiga nybildade flygbolaget SILA. När detta skrivs befinner han sig i USA för att bl. a. inköpa flygplan för SILA. Hans goda prestanser framgår även av det stora antal utmärkelser som kommit honom till del: riddartecknet av Finslands Vita Ros I kl., riddartecknet av nederländska Oranien-Nassau-Orden, Tyska Örnens Ordens förtjänst Kors III kl., ungerska sännesmedaljen, KSAKs silvermedalj och förtjänstplakett, Svenska Luftfartsförbundets förtjänstmedalj i guld samt riddartecknet av Vasorden.

X—O.

## Bengt-Olows höjdflygning den 5 juni:

Termiken hade tidigare under dagen varit dålig. Himlen var delvis täckt av höga moln, och stundom var det helmuget. Omkring kl. 14.00 observerade jag ett åskmoln över Röstånga som var just sådant att ett gammalt segelflygarhjärta började klappa fortare. Det hade en härligt mörkblå färg undertill och tornade upp sig högt mot himlen.

Jag beslöt mig för att göra ett försök och startade med en Grunau Baby kl. 14.00 medelst flygbogsering. Urkoppling skedde kl. 14.25 på 650 m höjd strax sydväst om Sorrödsjöarna. Stigningen var jämn och bra med 2 m/sek, och i snäva cirklar bar det stadigt uppåt mot molnbasen, som låg på 1.500 m höjd.

Fortsatte in i molnet med instrumentens hjälp. Stighastigheten ökade till 2,5 m/sek. Uppvinden var jämn och tilltog i styrka med ökande höjd. På 2.000 m höjd var stigningen 3 m/sek och på 2.500 m 7-8 m/sek, fortfarande jämn och bra. Innan jag passerade 3.000 m-strecket gick variometern upp till 12 m/sek, och där stannade visaren under resten av stigningen. En aktningvärd stighastighet om man betänker att den senaste versionen av det engelska jaktplanet Spitfire stiger med 10 m/sek på 5.000 m höjd. På omkring 3.000 m höjd började flygplanet bli nedisat, och strax under 4.000 m kom jag in i en synnerligen kraftig hagelskur. Denna tilltog i häftighet så jag befarade att flygplanet skulle skadas av hagel. Planet började bli kraftigt nedisat — isen låg centimetertjock på vingarnas framkanter — och till råga på allt började instrumenten krångla på grund av nedisning. Det var bäst att lämna uppvindsområdet trots att planet fortfarande steg med 12 m/sek. Klockan var då 14.38 — jag hade således använt 13-14 min för stigningen. För att om möjligt komma tillbaka till startplatsen gick jag rakt ut på sydostlig kurs. Vinden var sydostlig, och jag hade sålunda under stigningen drivit i nordvästlig riktning. För att bli av med isbeläggningen på flygplanet drog jag ut bromsarna för att snabbare komma ner i varmare luftlager. På 3.000 m höjd kom jag ur ur molnet strax norr om Klippan.

Sedan är det inte mycket mer att berätta om flygningen än att jag landade kl. 15.10 i Ljungbyhed efter 55 min flygning. Och så naturligtvis att barografen inte fungerat som den skulle. Lyckligtvis hade den dock ritat starten, toppunkten och landningen.

Toppöjden blev omkring 4.200 m, vilket ger en höjd av c:a 3.550 m över urkopplingspunkten, och därmed hade jag lyckats klara mitt höjdsprov för guld-C. Sträckprovet — ja, det är en annan historia...

Bengt Olow.

## Ake Gävert's höjdflygning den 13 juni:

På pingstdagen startade jag med en Baby från Bromma, iklädd sommarkläder med skinnrock men utan huv. Vinschlinan kopplades ur på 200 m höjd under ett kraftigt åskmoln. Tvärs över Bromma sträckte sig en svart molngata och åskan mullrade. Stigningen var till en början 1 m/sek,

# Segelflyge

Nu verkar det som om svenskt segelstadiet — "glidflygstadiet". Termiken börjat utnyttja åskflygningen. Färrfärdsdag och civiling. Ake Gävert's föne sett utomordentliga. Dessa t flygningar, t. ex. Stig Troives utåblads höjdflygning till 3.300 m höjdsärskilt av flygvapnets segelflygare. segelflygningar att vi äntligen ha fått

men över 1.000 m höjd ökade den till 1-2 m. Jag sögs in i molnen och började blindflyga. Över 2.000 m slog variometern i botten — alltså över 5 m/sek stigning. På barogrammet såg jag sedan att stigningen varit 6 m/sek.

Själva flygningen var ansträngande. Snöbyarna omväxlade med hagelskurar, och det blixtrade runt omkring planet, ofta mycket nära. Hastighetsmätaren och girindikatorn fröso ihop, och isen låg centimetertjock på vingframkanterna. Vindrutan var också överisad så jag inte kunde se ett dugg. När jag nått topphöjden blev det för kallt för att fortsätta. Jag hade flugit i moln hela tiden och visste inte alls var jag befann mig. Kylan var stark, c:a 10 grader under noll, skulle jag tro. Händerna stelnade kring spaken, och jag bestämde mig för att gå ner genast.

Det var dock lättare sagt än gjort att komma ner. Stigningen tog c:a 35 min, men uppvinden var så stark att jag hade all möda i världen att tvinga planet nedåt. Ur molnet kom jag inte förrän på 2.000 m höjd, och då befann jag mig en bra bit norr om Ulriksdal. Där tryckte jag och landade i en havreåker alldeles invid Uppsalavägen, ganska frusen men glad eftersom jag hade på känn att min höjd var nytt rekord.

Den uppnådda höjden var enligt meteorologiska anstaltens kalibrering och korrigering senare 4.790 m. Urkopplingen hade skett på 195 m höjd. Höjdvinsten var således 4.570 m.

Nu efteråt vill jag allvarligt varna alla oerfarna segelflygare att ge sig in i moln. Det är ingen barnlek att blindflyga i moln, och behärskar man inte blindflygningen så är det absolut livsfarligt att ge sig i kast med sådana stora uppgifter, särskilt om man vet att det är åskmoln. Man skall ha papper på att man kan molnflyga in-



Övningssegelplanet Grunau B ganska friskt, har i sanna Ake Gävert som de militära st På bilden Bengt Olow



# i uppvind

erkligen kommit över det elementära haft förut, men nu ha svenskar även ett Olovs flygning på Kristi himmels- på pingstdagen äro även internation- par" ha även åtföljts av andra goda flygning på pingstdagen, Stig Fäger- pingsten samt flera sträckflygningar som allt visa försommarens svenska kurs: mot "högvärdig" segelflygning!

nan man försöker själv, annars kan det bli svåra olyckor, något som svenskt segel- flyg inte är betjänt av.

Ake Gävert.

## Stig Troives uthållighetsflygning den 13—14 juni:

Troive startade kl. 16.46 på pingstdagen över västhanget. Det var mycket lång- träkigt att sitta timme efter timme och kajka fram och tillbaka på ett så kort hang som Alle- bergs, omkring en kilometer, på 100—200 m höjd. Vid mid- natt mojnade vinden, och Troive började förlora hoppet att slå rekord. Efter en halv- timme friskade det dock i.

Sömnlusten är uthållighets- flygarens vär- ste fiende. Just som solen gick upp blev Stig Troive oerhört söm- nig. Någon mat hade han inte heller att förströ sig med. Men hur det var så för- svann sömnlust- en, och först

kl. 6.46 på annandagens morgon landade han. Flygaren hade dock tänkt hålla ut hela dagen men måste bryta denna föresats på grund av sendrag i ena benet.

## Fanj. Gösta Magnussons sträckflygning Västerås-Norrälje den 15 juni:

Det blåste en stark och byig västlig vind. Kl. 13.00 skedde starten med en Baby. Urkoppling på 900 m över Västerås. När jag nått 1.050 m höjd beslöt jag "hop- pa" till ett litet men kraftigt upptor- nat cumulusmoln åt nordost. Planet sjönk emellertid oroväckande under mitt "hopp", ända ner till 550 m, då jag plöts- ligt fick en stigning på 3—4 m/sek. Kur- vade brant, och på 5 min hade jag nått 1.200 m höjd och närmade mig Enköping från NV. Över pepparkaksstaden låg ett stort cumulusmoln, och jag styrde rakt SO för att nå det. Från 650 m höjd under molnet steg jag till 1.650 m.

Det fanns två cumulusgator, dels den jag låg i (eller snarare över), dels en nå- got sydligare, som syntes kunna bära mig mot Stockholm. Beslöt "hoppa" över till den sydligare gatan, ty jag kunde ju vara generös med den goda höjd jag hade. Men väl på väg studerade jag närmare molnen. Jag var på väg ut över den vackra Mäla- ren sydost om Enköping. Cumulusmolnen sågo ut att "magra" d. v. s. de voro under upplösning. Därför vände jag snabbt och kopplade på min gamla termikgata bort mot Upplandsslätten. Destinationsorten Stockholm kunde strykas. Mitt försök hade kostat 700 m höjdförlust. En timme hade jag seglat sedan urkopplingen, och den flugna sträckan var ca 5 mil. Ekolns blå bölja låg framför mig, och nu gällde det att med säker marginal bedöma: kunde jag från 1.000 m höjd och utan chans till termikhjälp nå motsatta stranden. Ja, det skulle säkert gå. När jag nått andra stranden hade jag dalat ner till 350 m höjd. Vinden ökade till så där en 10—12 m/sek. Hade så gott som klart för mig att landa i Alsike, då jag åter fick tag i en blåsa och lyftes till 750 m höjd.

Den starka vinden och de många land- ningsmöjligheterna på Upplandsslätten loc- kade mig nu in på en ny taktik i studie- syfte. Hittills hade jag kurvat fram un- der molnen men började nu i stället i den hårda byiga vinden rakflyga i medvind. Under en kvart flög jag i och ur en massa svaga blåsor och förlorade endast 350 m. Ett skogsområde med mindre landningsmöj- ligheter satte dock stopp för vidare fram- fart på detta sätt, och jag tog åter till kurvandet. En blåsa lyfte mig till 600 m höjd. Befann mig snart över Rimbo och hade Norrtälje inom synhåll. Någon termik fanns tydligen inte längre, utan mol- nen började upplösas, varför jag efter några minuters letande landade på Ekeby gårds ägor.

Höjd- och distansproven för silver-C voro klara, och en flygning som sent skall glömmas var till ända.

Gösta Magnusson.

Då och då meddelas om nya sträckflyg- ningar. Just när detta skall skrivas läser red. i dagspressen att Erik Ersson, Upp- sala, den 21 juni flugit Alleberg—Marie- stad, en sträcka av 6 mil. Det blir säkert många sexmilsflygningar från Alleberg i sommar.

Intet ont som inte har något gott med sig. Kriget har påskyndat segelflygets ut- veckling i Sverige, och i lugn och ro få vi fortsätta att bygga upp det, medan andra folk ha mera överhängande saker att syss- la med runt omkring oss. När kriget är slut komma svenskarna att kunna taga upp den fredliga kampen på segelflygets väd- jebanor. Det skall bli underbart att resa till Norge, Danmark och Finland med segel- plan för att mäta våra krafter med broderfolkens bästa segelflygare. Möj- ligen ha vi ytterligare en sommar förutom denna att förbereda oss på. Till våren 1945 måste således alla större svenska flyg- klubbar ha skaffat sig transportvagnar — bygg dem gärna själva! Även mycket an- nat måste förberedas. Den norska ter- rängen kommer att erbjuda de ovana svens- karna stora svårigheter, varför det är på tiden att vi börja använda våra fjäll för segelflygningar.

## VI PRESENTERA:



Ivar Andersson,

yrkeslärare, sekr. i Aeroklubben i Skå- ne, 55-årig glidflygare.

Segelflyget hör ungdomen till, säger man allmänt. Men sporten har i alla fall stor nytta av äldre, entusiastiska män, som veta hur ett företag skall uppläggas för att få framgång. I de flesta av landets flygklubbar finnas sådana stöttepelare, men oftast äro de inte aktiva segelflygare utan ha gått med av rent ideellt, teoretiskt intresse.

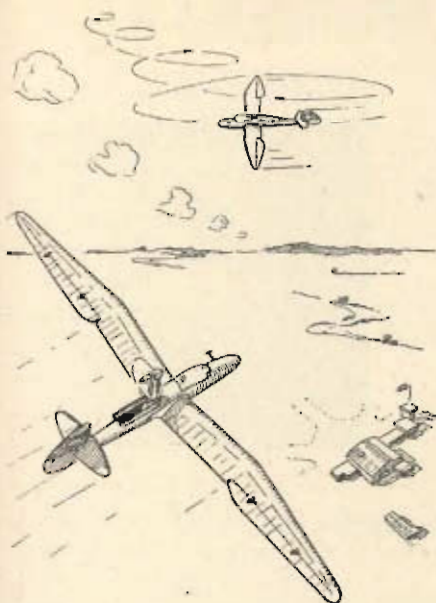
Yrkeslärare Ivar Andersson, sekre- rare i Aeroklubben i Skåne och segel- flygsektionens "tomte", anser emellertid att man själv bör utöva sporten för att förstå den till alla delar och veta var initiativet och energien skall sättas in för att bära frukt. Han satte sig där- för förra sommaren i ett glidflygplan och började rutscha. Det smakade få- gel, tyckte Ivar, och då denne strängt upptagne man nu i sommar lyckades få några lediga stunder satte han genast i gång med glidflygningen på allvar. Framgången har inte låtit vänta på sig. För en tid sedan tog han sitt A-diplom, och instruktören sade att Ivars land- ningar är något av det mest perfekta man kan se. Kom sedan och såg att inte den mogna mannaåldern har något med glid- och segelflyg att göra! Den 55-årige glidflygaren Ivar Andersson är ett bevis på denna sports allmängil- tighet.

Det spår som Ivar Andersson satt i det skånska segelflyget har dock inte så mycket med hans egen flygutbildning att göra som fastmer hans oerhörda energi då det gäller att undanröja hinder och bredds vägen för segelflyg- sektionens verksamhet. Det är inte små- saker han utträttat. Ivar känner alla och har en ovanlig övertalningsförmö- ga, parat med ett klart intellekt och överskådlig framställningskonst. "Ivar ordnar allt!" har nästan blivit ett slag- ord.

Att Ivar Andersson hinner med allt är för de flesta en gåta, då han begä- rats med en mängd förtroendeuppdrag bl. a. i det kommande livet, som skulle räcka väl till att fylla en vanlig män- niskas liv. Men huvudsaken för segel- flyget är ju att Ivar Andersson hin- ner med vad han föresatt sig.

SE-MIL.

# MOTORSEGLARENS FRAMTID



**GÖSTA ÄHLÉN**, direktör, segelflygmecenat, Stockholm:

Jag är mycket intresserad för att typen motorseglare blir prövad, då den säkerligen skulle erbjuda stora möjligheter till en både billig och härlig semesterflygning för segelflygare.

**SÖLVE SKERFVING**, direktör för A/B Flygplan, segelflygare:

Tanken är ju inte ny men lika lockande för det. Att konstruera en? Tulipanaros. Jag har sett både Edmund Schneiders och Wolf Hirths tålmodiga försök i den vägen. Uppgiften är inte lätt. Men om det en gång kommer en bra konstruktion, blir det en stor sak. Då skulle jag ha lust att bygga den.

**RUDOLF ABELIN**, ingenjör, segelflygare, A/B Flygindustri:

Om jag tror på motorseglaren? På den frågan kan jag svara både ja och nej! Om man med motorseglare menar ett plan som i första hand skall vara ett segelplan men med förmåga att utan en hel klubbs benägna bistånd taga sig upp till lämplig utgångshöjd, då svarar jag ja! Avser man däremot ett plan, i huvudsak utformat å la segelplan men avsett att med motorhjälp företaga sträck- och reseflygningar,

Är "bastardtypen" motorseglaren berättigad eller ej? Den diskussionen slutar ej på allvar förrän man lyckats konstruera en bra typ till skapligt pris — eller så fått svart på vitt på att motorseglaren är en misslyckad kombination. Red. anser emellertid att motorseglaren har framtiden för sig och hoppas snart få se en fulländad och folklig typ under svenska cumulusmoln. Med denna förhoppning införes här slutskörden av inlägg i diskussionen om motorseglaren.

då svarar jag nej! I det senare fallet lönar det sig nämligen bestämt bättre att bygga ett lätt (riktigt) motorflygplan.

Vad jag alltså önskar av en "motorseglare" är att den har förmåga att själv stiga till c:a 1.000 m på hygglig tid (ej över 12 min) och — detta är viktigt — att planet från start till landning kan betjänas av en man: föraren! Får man alltså syn på alla tiders "blomkålshuvud" skall man inte behöva ringa "stan-runt" för att få starthjälp, utan man skall kunna gå direkt ut till hangaren, rulla ut kärran, sätta sig i och trycka på en knapp! Givetvis skall man kunna avbryta "starthjälp" på vilken höjd man önskar. För att bli effektiv måste motorseglaren kunna flygas inom ett vidsträckt hastighetsområde även såsom segelplan.

**WALLE FORSLUND**, segelflyginstruktör, luftvärnsflygare, Borlänge:

Vad skall man kunna ha för åsikter om en flygplantyp som man inte sett, mycket mindre prövad? Om man antar att flygplantyper med prestanda som den i SFT beskrivna tyska C 10 blir tillgängliga till överkomligt pris och dessa få flygas på S-certifikat, ja, då tror jag att det blir fart på flygningen. Men nog tror jag att det blir mest "motorflyg". En verkligt flygbiten person kan nog knappt hålla sig nere en söndag utan termik om han till förfogande har en sådan kärra som det i alla fall går att flyga med. Förresten, om man segelflyger på sträcka och har chansen att motorflyga tillbaka (då har man ju nästan alltid motvind) så gör man det naturligtvis. Det blir också billigare än all annan återtransport. Det är nog därför bäst se sig för och få en särdeles slitstark motor i motorseglaren, för den kommer nog att tagas i bruk mer än flygplankonstruktören någonsin menat. Motorseglaren är i varje fall livligt efterlängtd, ty den ger den verkliga segelflygsentusiasterna mångdubbelt fler tillfällen till segelflygning än nu är fallet.

**FRED NORDHOLM**, ingenjör, segelflygare, Västerås:

Om motorseglaren kommer att få någon framtid? Helt säkert, om man kan få fram en motorseglare med tillräckligt goda prestanda. Som minimivärden kan sättas: glidtal 1: 20—22, sjunkhastighet 0,9—1 m, lättflugen, samma hållfasthetsvärden som för vanliga segelflygplan. Vid utfärd motor och full gas bör stighastigheten vara minst 1,5 m/sek. Priset bör inte vara högre än för Kranich.

Om ovanstående villkor kunna uppfyllas anser jag att ett stort behov av motorseglare föreligger, huvudsakligen avsedda som träningsmaskiner för silver-C-aspiranter.

Motorseglarens fördelar äro:

- 1) Kostnaderna för återtransport vid sträckflygning bortfalla nästan helt.
- 2) Tidsförlusterna genom väntan på hämtningssmannskap, nedmontering, hemtransport, uppmontering och ev. provflygning bortfalla.
- 3) Två eller flera sträckflygningar kunna utföras med samma plan på samma dag.
- 4) Flygklubbar som sakna motorflygplan och hang kunna ge sina medlemmar träning i termikflygning.
- 5) De dryga kostnaderna för flygstart bortfalla.
- 6) Sämre väder kan utnyttjas för träning i sträckflygning utan risk för uteländning.

Motorseglarens nackdelar äro:

- 1) Kostnader i samband med översyn på motorn.
- 2) Den ökade anskaffningskostnaden.
- 3) Dyrare reparationskostnader vid haveri.
- 4) Risken att motorn ej startar när man behöver den.
- 5) Tjusningen vid segelflygning bortfaller delvis.
- 6) Träningen som en uteländning ger bortfaller.

Motorseglarens fördelar synas överväga, varför den hälsas välkommen, men det återstår att se om prestandavillkoren kunna uppfyllas.

**INGEMAR JANSSON**, gruppchef, Örebro Läns Automobil- & Flygklubb:

Det är inte tu tal om att motorseglaren är en bra kombination mellan motor- och segelflygplan. Med den slipper man ifrån en massa folk till hjälp vid starten och kan sticka iväg ensam — åtminstone från ett normalt flygfält. Men det är så lätt att fantisera. Vi måste få hit ett sådant plan också och inte bara se det på bild. Motorseglaren bör nog helst ha elektrisk start. Om jag hade en sådan kärra så vore den första långturen jag skulle göra att flyga från Örebro till Alleberg och hälsa på.

A.-B.

## FLYGGSFORS GLASBRUK

ORREFORS

ETT AV SMÅLANDS STÖRSTA GLASBRUK

Tillverkar:

Belysningsglas, konserv- och syltglas samt glas för speckeriskåp.

**INDUSTRIDIAMANTER**  
**CARL RIDDERFELT, Malmö**

# Byggsatsförsäkring —

en ny form av kaskoförsäkring  
 för glid- och segelplan



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

Försäkringen är bra att ha då planen kvaddas och lämpar sig särskilt väl för klubbar, som själva ombesörja sina reparationer.

Skriv eller ring till Fylgia så lämna vi önskade upplysningar i alla försäkringsfrågor.

**Fart Kräver**  
**FK**  
**tändstift!**

**FK - VERKEN A.-B.**  
 APELBERGSGATAN 58  
 STOCKHOLM



FÖRSÄKRINGS A.-B.  
**FYLGIA**  
 STOCKHOLM 7

# Flygtermer på fem språk. XXXI

(Av Lothar Ahvens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
varv (motorn)	Umdrehung (f)	revolution; turn	tour (m)	giro (m)
varv per minut; varv/min; v/min	Umdrehungen in der Mi- nute; Umdr./Min.	revolutions per minute; "revs" per minute; r. p. m.; RPM	lours/minute; t/m	giri al minuto; giri/min
varvräknare; tachometer	Drehzahlmesser (m)	revolution indicator; rev. counter	compte-tours (m); tachy- mètre (m)	contagiri (m); tachimetro
vattencirkulation	Wasserumlauf (m)	water circulation	circulation (f) d'eau	circolazione (f) dell'acqua
vattendroppe	Wassertropfen (m)	water drop	goutte (f) d'eau	gocciolino (m) d'acqua
vattenkylare	Wasserkühler (m)	water radiator	radiateur (m) d'eau	radiatore (m) acqua
vattenkyld	wassergekühlt	water cooled	refroidi par l'eau	refreddato ad acqua
vattenmotstånd	Wasserwiderstand (m)	water resistance	résistance (f) hydro- dynamique	resistenza (f) idrodinamica
vattenpump	Wasserpumpe (f)	water pump	pompe (f) à eau	pompa (f) d'acqua
vattenroder	Wasser-Ruder (n)	water rudder	gouvernail (m) marin	timone (m) d'acqua
vattenrör	Wasserrohr (n)	water pipe	tube (m) d'eau	tubo (m) di circolazione dell'acqua
vattentät avdelning; -t skott	wasserdichtes Abteil (n), Schott (n)	watertight compartment	compartment (m) étanche	compartimento (m) stagno
vattenånga	Wasserdampf (m)	water vapour	vapeur (f) d'eau	vapore (m) d'acqua
ventil	Ventil (n)	valve	soupape (f)	valvola (f)
ventiljäder	Ventilfeder (f)	valve spring	ressort (m) de soupape	molla (f) della valvola
ventiljustering	Ventileinstellung (f)	valve adjustment	rattrapage (m) de jeu des soupapes	registrazione (f) delle valvole
ventilspel	Spiel (m) der Ventile	tappet clearance	jeu (m) des soupapes	giuoco (m) delle valvole
ventilstyrning	Ventilführung (f)	valve guide	guide (f) de soupape	guida (f) della valvola
ventilsäte	Ventilsitz (m)	valve seat	siège (m) de soupape	sede (f) della valvola
verkningsgrad (pro- pellernas)	Schraubenleistung (f)	efficiency of the airscrew	rendement (m) de l'hélice	rendimento (m) dell'elica

## KRIGSFLYGAR-ESS

### Finland:

#### Fänrik Lauri Nissinen.

Den sjätte i ordningen bland riddarna av Mannerheimkorset inom finska flyget och samtidigt den yngste — 24 år gammal — är fänrik Lauri Nissinen. Till en början var han nummer ett bland de finska jaktflygarna, men senare gingo andra förbi honom. Detta hade sina särskilda orsaker, Nissinen tillbragte nämligen då sin tid på skolbänken.

Först genomgick han officersskolan och blev fänrik. Så var han återigen med om några nappatag med fienden, ökade sitt konto av nedskjutna flygplan, hamnade åter på skolbänken och klarade på kort tid med goda betyg sjätte klassens skolkurs. Sedan uppenbarade han sig på nytt vid sin flygdivision och var verksam där ända tills lantkrigsskolan började sin verksamhet. Där inhämtar han som bäst ytterligare kunskaper för att bli aktiv officer. Som den energiske och framåtsträvande flygare han är har han tagit tillfället i akt att i stället för att öka sitt konto av nedskjutna fiendeplan med tanke på framtiden skaffa sig andra meriter. Det är att hoppas att han ännu under detta krig hinner ta in den tid han tillbragt bort från fronten.

Det var en tillfällighet som gjorde att fänrik Nissinen blev flygare. År 1936 inträdde han som frivillig i flygvapnet för att göra sin värnplikt. I Sordavala hade han tillfälle att på nära håll stifta bekantskap med flygarnas dagliga verksamhet och blev själv flygbiten. Han beslöt söka sig in vid förarkurserna. Men detta var lättare sagt än gjort. Två gånger måste han lämna in sin ansökan innan vägen stod öppen till flygkrigsskolan. Också där hade han i början svårigheter att övervinna. Det tog tid för honom att lära sig konsten att landa med sin maskin, men han övade sig energiskt under god ledning, och till slut gick



även detta lätt och ledigt. Efter avslutad kurs kommenderades han till en jaktdivision.

Vinterkrigets svårigheter klarade Nissinen med glans. Han deltog i talrika häftiga luftstrider och sköt ner fyra fiendliga bombplan. Under det nuvarande kriget har han gång på gång hedrat sig, men en del av hans segrar har krävt hans insats helt och fullt. I närheten av Kexholms flygfält måste han rakt framifrån beskjuta ett fiendligt plan av typen I-153. Det fiendliga planet fick in 15 träffar på hans maskin, och fem skott träffade motorn. Skotten från hans ksp voro emellertid ännu mer träffsäkra och det dröjde inte länge förrän motståndaren damp ner i en skogsdunge. I det stora luftslaget ovanför Rautjärvi var Nissinen i tillfälle att beskjuta ett Rata-jaktplan på så nära håll att det exploderade i luften, och då kastades bitarna därav omkring och skadade ena vingen på hans

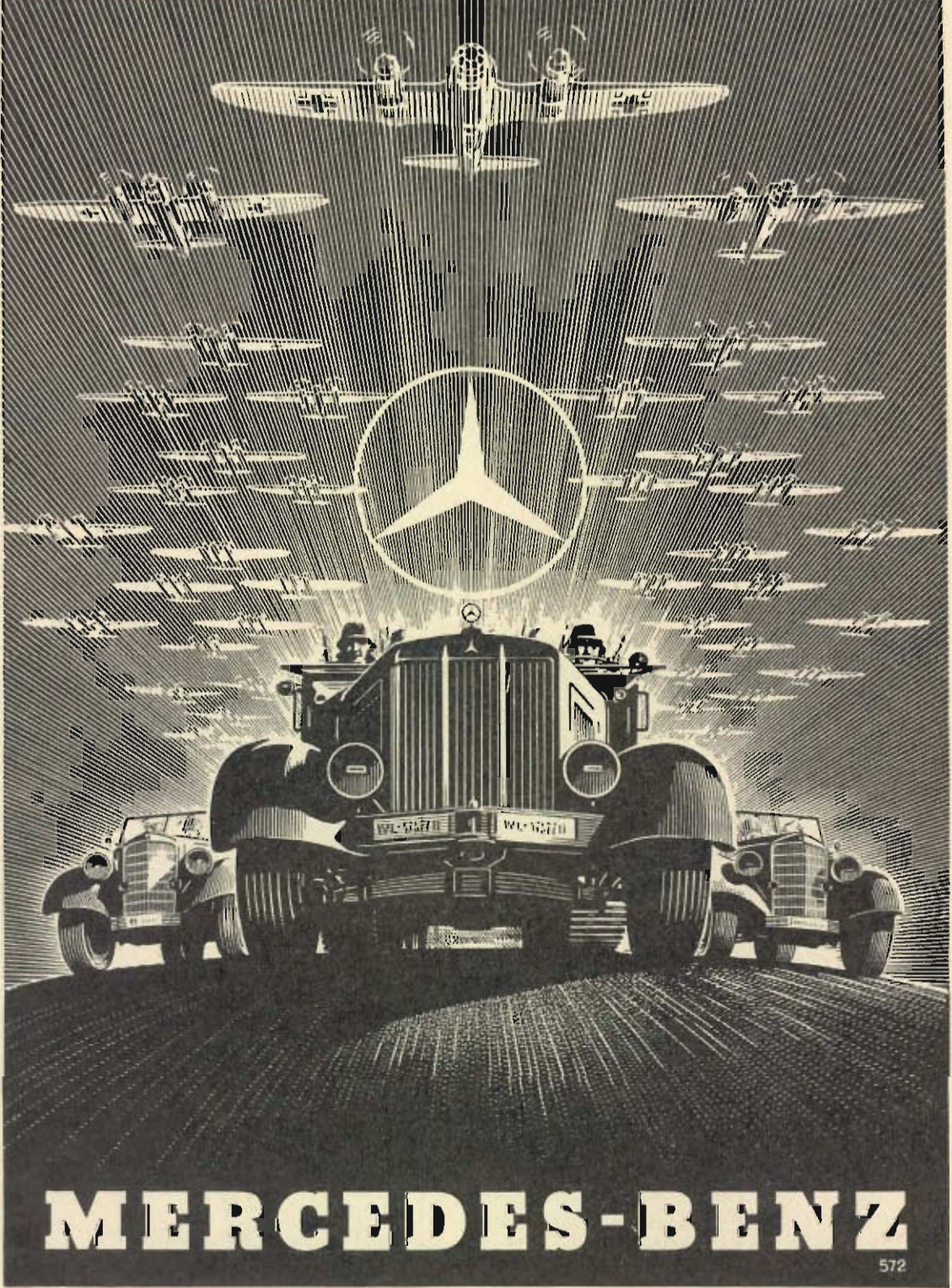
maskin. Dessutom fick han oljan i ansiktet. Vingskjuten försökte han därefter bege sig hemåt men märkte att tre fiendliga jaktplan förföljde honom. Ryssarna lägo väl till med sin kulspruteeld, kabinen på hans plan blev som ett säll, och det knastrade otäckt överallt kring maskinen. Med svårighet lyckades han manövrera det sönderskjutna planet och styrde samtidigt kurs mot den täta röken från en skogsbrand. Denna blev hans räddning. Efter att ha blindflugit en stund lyckades han ta sig tillbaka till flygbasen.

I närheten av Leningrad råkade fänrik Nissinen tillsammans med flygmästare Jutilainen i en strid, under vilken han ansatte icke mindre än 25 fiendliga plan som sökte skydd bakom den ryska luftvärnselden. Efter en stunds strid begåvo sig de båda kamraterna på hemväg. Under tio minuter fingo de utföra de konstigaste manövrer för att undgå fiendens eld, men till slut klarade de sig helskinnade igenom.

Sin hetaste dust hade fänrik Nissinen strax innan han hamnade på skolbänken. En liten finsk formation stötte på tre ryska Hurricane-plan och upptog striden med dem. I detsamma uppenbarade sig ur molnen tolv andra Hurricanes. Nu voro finnarna illa ute. Nedifrån dammade luftvärnet på, och ovanför sig hade de en numerärt överlägsen fiendestycka. Fänrik Nissinen fick tre fiendeplan på halsen. Efter en stunds akrobatik lyckades han lösgöra sig från alla tre, styrde in i en molnbank och kom åter ut från den för att ta sig en titt på situationen. Ett av Hurricaneplanen råkade då inom lämpligt skottfält och blev nedskjutet. Det föll ner tätt invid ett fiendligt flygfält. Också Nissinens kamrater redde sig bra med sina motståndare.

Sammanlagt har fänrik Nissinen skjutit ner 24 ½ fiendeplan. I tre luftstrider har hans egen maskin blivit skjuten till ett säll, men alltid har han själv klarat sig helskinnad. En gång under en häftig strid lyckades ett fiendeplan få in några skott rakt från sidan, och efteråt kunde man konstaterat att en kula genomborrat munstycket på syrgasmasken.

P. Virkki.



**MERCEDES-BENZ**

572

# "Stridsäpplet" uppätet!

Diskussionen om huruvida en segelflygare skall eller icke skall ändra hastigheten i kurvning i vind avslutas med nedanstående inlägg, som få utgöra svaret på det uppställda problemet.

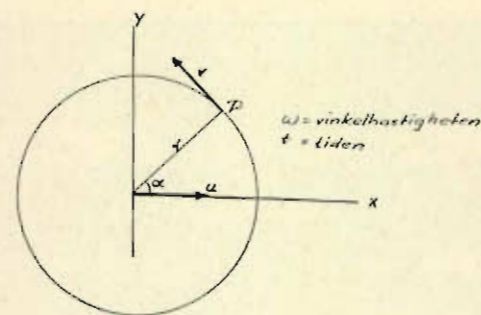
Man skall givetvis icke ändra hastigheten vid kurvning. Hastigheten därvid bestäms ju uteslutande av planets aerodynamiska prestanda, vingbelastningen och lutningsvinkeln i kurvan. Hastigheten i kurvan bör vara  $1/\sqrt{\cos \alpha}$  gånger hastigheten för minsta sjunkhastighet.

Man vet ju av erfarenhet att så fort man avviker från denna hastighet ökar sjunkhastigheten, och redan därför finnas inga skäl till ändring av hastigheten i kurvning. Detta gäller givetvis endast om vindhastighetsgradienten  $\frac{dv}{dy} = 0$ , d. v. s. att icke

dynamisk segelflygning är möjlig, vilket dock faller utom ramen för diskussionen.

Planet rör sig icke i ett jordfast koordinatsystem utan i ett system vars koordinater äro rätliniga funktioner av tiden och vindhastigheten. Man märker ju också att utöver centripetalaccelerationen inga tillsatsaccelerationer uppträda. Hade sådana uppträtt skulle man nog känt dem. Ett exempel:

En Baby kurvar med c:a 55 km/tim. Antag att vindhastigheten är densamma och sätt kurvradien till 30 m. Om verkligen en sådan acceleration som den disku-



terade skulle uppträda så skulle den i detta fall uppgå till inte mindre än 0,5 g, vilket betyder att man för varje varv skulle bli klämd i ömsom magremmar och ömsom rygg med bortåt 35 kg. Det blir man inte.

Betr. frågans matematiska behandling visas här en enkel lösning (beteckningar enl. figuren):

$$\begin{cases} v = \omega \cdot r \\ \alpha = \omega \cdot t \\ x = u \cdot t + r \cdot \cos \omega t \\ y = r \cdot \sin \omega t \end{cases}$$

Segelplanet's koordinater kunna skrivas i vektorform som funktion av tiden t:

$$P = [u \cdot t + r \cdot \cos \omega t, r \cdot \sin \omega t]$$

Hastigheten ( $v + u$ ) är ortens tidsderivata:

$$W = \frac{dP}{dt} = [u - r \cdot \omega \sin \omega t, r \cdot \omega \cos \omega t]$$

Accelerationen är hastighetens tidsderivata):

$$a = \frac{dW}{dt} = \frac{d^2P}{dt^2} = [-r \cdot \omega^2 \cos \omega t, -r \cdot \omega^2 \sin \omega t] = -r \cdot \omega^2 [\cos \omega t, \sin \omega t]$$

Accelerationens storlek eller absolutvärde:  $|a| = r \cdot \omega^2 =$  centripetalaccelerationen.

Den beror alltså uteslutande på radien och vinkelhastigheten och är oberoende av ifrågavarande falls vindhastighet u.

Balbo.

★

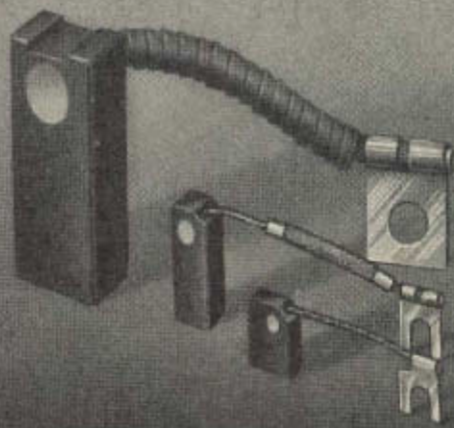
Det framgår tydligt av diskussionen om "stridsäpplet", att det finns många, som inte känner till Einsteins speciella relativitetsteori, vilken handlar om relativiteten hos en speciell art av rörelse, nämligen den likformiga, rätliniga rörelsen. Denna relativitetsteori säger: "Alla naturföreteelser förlöpa på samma sätt inom tvenne system, som röra sig sinsemellan likformigt och rätlinigt". Varje realstudent borde känna till detta, enär teorien, visserligen kortfattat, behandlas i Moll-Rudberg: Lärobok i fysik för högre läroanstalter, del V, Dynamik. Sälunda sägs i § 78 c: "Man kan icke genom några som helst fysiska mätningar avgöra, om en kropp befinner sig i vila eller icke. Men just därför är det icke heller nödvändigt att känna den



RINGSDORFF

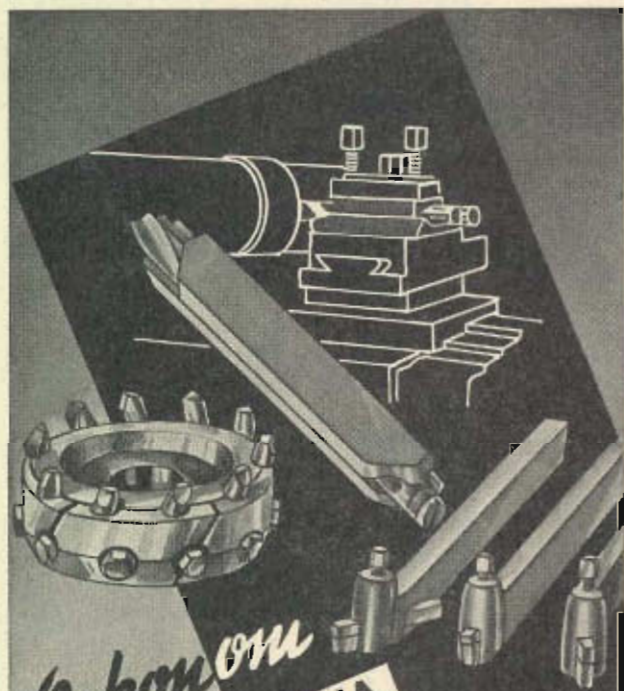
## KOLBORSTAR

för alla GENERATORER  
och HJALPMOTORER  
I FLYGPLANET



Kk 9

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM



**Dekonon**  
HOGEFFEKTIVA  
SVARVERKTYG

FRÅSHUVUD  
STÅLHÅLLARE FÖR UT-  
O. INVÄNDIG SVARVNING



Werkzeuge Th. Vierich

BITTERFELD - I

absoluta rörelsen. För att studera mekanikens lagar kan en person lika väl utföra sina experiment inne i en rörlig järnvägs-vagn (som rör sig med konstant hastighet i rätlinig bana) som på marken vid sidan av spåret. De lagar han finner äro i båda fallen desamma".

Max Born har i sin bok "Vår rastlösa värld" (P. A. Norstedt & Söners Förlag, Stockholm, 1938) på sidan 82 formulerat den speciella relativitetsteorien sålunda: "Mekaniska processer, d. v. s. alla rörelser, som försiggå i ett rum (koordinatsystem), som rör sig med oföränderlig hastighet i en rät linje, ske på samma sätt, som de skulle göra i ett rum i vila".

Tillämpas relativitetsteorien på vårt exempel är det uppenbart, att flygplanets rörelser i förhållande till luften ske på samma sätt, som de skulle göra, om luften vore i vila. Detta gäller alltså i såväl horisontell som vertikal led. Eftersom luften hela tiden rör sig endast i horisontell led, och flygplanet gör svängarna på konstant höjd i förhållande till luften, om man bortser från den normala sjunkhastigheten, befinner sig flygplanet under svängarna även på konstant höjd över marken. Motvind och medvind inverka sålunda inte alls på flygplanets läge i höjddled utan har endast betydelse i fråga om flygplanets hastighet relativt marken.

Pro Primos fråga, hur det går med rörelseenergin  $\frac{1}{2} \cdot Mv^2$  hos planet, då hastigheten varierar, behöver inte något svar, enär hastigheten *icke* varierar utan är konstant. En förutsättning var nämligen, att hastigheten relativt luften är konstant, och enligt relativitetsteorien sker ju rörelsen i

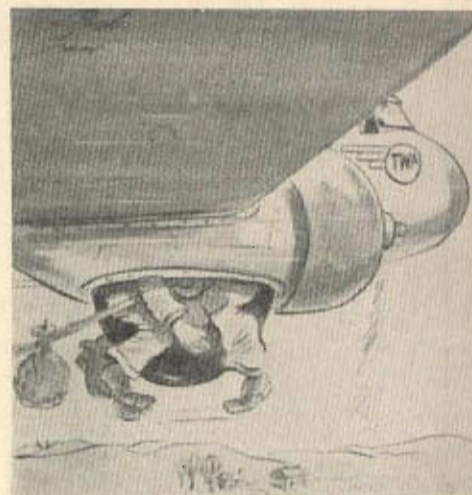
## SEGELFLYGGET — föryngringsmedlet

— Ska vi över huvud taget låtsas om att jag fyller 50 år, så ska det vara om jag kan göra reklam för segelflyget, det verkliga föryngringsmedlet, säger annonsbyråchefen direktör *Sten Scholander* i en intervju. Trots att han den 17 juni gick över halvsekelsgränsen har han i dagarna tagit sitt A-diplom på Skarpnäcksfältet.

— Det trevliga med denna sportgren är kamratskapet, betonar den gamle KSSS-styrelseledamoten och isyachtviceordföranden. Alla äro vi du med varandra från första stund, tonåringar och gubbar, och alla måste hjälpa varann om man skall kunna komma till väders. Självt har jag hållit till därute på mornarna några timmar före kontorsdags, och får jag tid ska jag ta B- och kanske även C-diplomet. Motorflygningen får däremot vara för mig, när det blir fred. Visst har man haft nytta av vanlig segling, men speciellt isyachtmanövreringen, när man ska lära sig segelflygningen. Omvänt är dock förhållandet också det att segelflyget har mycket att lära en rorsman, såväl en kappseglare som långfärdare. En härlig om ock lätt svindlande känsla var det när man lyfte första gången, slutade den segerrike ESS-rorsmannen. Självt trodde jag att jag varit minst tio me-

det rörliga rummet (= luften) på samma sätt, som om rummet (= luften) vore i vila.

*Per Hops.*



— Hör du, när vi kommer till Wichita så stiger vi väl av och sträcker på benen ett slag?

ter uppe i stratosfären, men instruktören förklarade att det var en futtig halvmeter! Men nu är man uppe i de 40 och känner sig som en fågel.

— Även på andra segelflygplatser i vårt land hålla lika mogna män som dir. Scholander till. I Malmö har nyligen den 55-åriga yrkesläraren *Ivar Andersson* tagit sitt A-diplom, och den 41-åriga direktör *Knut Holmberg* är på väg mot B i likhet med flera i ungefär samma åldersklass. Om de förut varit på väg att bli gamla i sinnet så har glid- och segelflyget åter gjort dem till tonåringar.

**S-slansgar**  
**OGH MEMBRANER**  
**SAMT PACKNINGAR**  
för drivmedel, oljor, emulsioner, gaser, »hydraulik» etc.

ha under årtal visat sig motsvara praktikens alla krav. Kriget har ytterligare bestyrkt S-märkets osedvanligt höga kvalitet.

Begär våra utförliga specialprospekt.

**Dr. Schnabel & Co., Berlin**



## I FÖRBIFLYKTEN

Ny ordförande i Aerotransport.

Aerotransport fick för en tid sedan ny ordförande efter generaldirektör Granholm, som på grund av åldersskäl undanbett sig återval. Den nye ordföranden är chefredaktören och riksdagsmannen Frans Severin. Styrelsen utgöres i övrigt av byråchefen A. Wirseen, Stockholm, vice ordförande, kapten Carl Florman, riksdagsman Johan Nilsson, Malmö, direktör W. Wehje, Stockholm, och direktör Emanuel Högberg, dito, omvalda, samt direktör M. Wallenberg jr., Stockholm, nyvald. Till styrelseaupplyst nyvaldes direktör P. A. Norlin, Stockholm.

ABA hade under 1942 en inkomst av persontrafiken å 4.18 milj. (2,9), godstrafiken 0.85 milj. (0,33) och posttrafiken 1.25 milj. (0,5). Övriga trafikinkomster uppgingo till 0.86 milj. (0,32). Totalt gav trafikörelsen 7,13 milj. (4,34), varmot stod driftkostnader å 5,36 milj. (3,99). Skatteutgifterna uppgingo till 0,09 (—), och överskottet blev därefter 2,41 milj. (1,05). Härav ha till avskrivningar använts 2,27 milj. (0,91), varefter redovisas en nettovinst å 139.000 kr eller samma belopp som föregående år.

Till bolagsstämmans förfogande stå liksom i fjol 0,41 milj. Styrelsen föreslår att till reservfonden i likhet med i fjol avsättas 13.888 kr samt att till aktieägarna för vart och ett av åren 1940 och 1941 utdelas 4 proc. vartill åtgår 0,25 milj. I fjol utdelades också 4 proc., då avseende år 1939. I ny räkning balanseras 0,14 milj.

Bolaget har under året låtit uppföra en ny verkstads- och hangarbyggnad på Bromma flygplats. För erhållande av erforderlig tomt härför har ett tomträttsavtal på 60 år träffats med Stockholms stad. Denna byggnad är i bolagets balans upptagen till 2,45 milj. Posten Flygplan är nu nere i ett bokföringsvärde av 0,12 milj.

Skänskt segelflygpropaganda.

På Kristi himmelfärdsdag den 3 juni anordnade Segelflygets Skånekommitté i samarbete med Aeroklubben i Skåne en stor flygdag på Näsbyfältet i Kristianstad. Initiativet hade ta-

gits av landshövding Rodhe, som ansett att kristianstadsborna borde lära sig hur glid- och segelflygning går till.

Det var ett stort företag Aeroklubben i Skåne givit sig in på för att kunna genomföra detta "korståg" från Malmö till Kristianstad. Ett tiotal klubbmedlemmar deltog i uppvisningarna med ett glidplan, två segelplan, en vinschbil och en motorykel. Det ena segelplanet flyghogserades till Kristianstad, medan resten av materien fraktades i en transportvagn och en lastbil.

Uppvisningarna gävo publiken en överskådlig bild av utbildningens gång. Först gjorde instruktören Karl-Erik Rosenqvist med glidplanet rutsch, hopp och flygning för A-diplomet, varpå han övergick till svängar i olika grader och "tog B". Sedan var det gruppechefen löjtnant Kullgrens tur att med SE-SBF visa hur man lär sig flyga Baby. Hela tiden underrättades publiken om vad som skedde — och hur detta skedde — av spekeren fanj. Bjurhovd, som skötte sin krävande uppgift på ett förmåligt sätt. Allt gick väl i lås tack vare perfekt organisation och väl utförd flygning.

Höjdpunkten på uppvisningarna var när den andra Babyn SE-SBF prela på avsedd tid anlande i flygsläp efter Svensk Flygtjänsts Moth och kopplade loss på c:a 1.000 m höjd över Näsbyfältet. Föraren, instruktören ing. Ivan Persson, tippade på c:a 700 m påståligt med vingarna, vilket var tecken till löjtnant Kullgren att vinststarta med SE-SBF till högsta höjd och ansluta sig till SBZ. Det blev en utomordentligt vacker uppvisning i roteflygning, som framkallade applåder från de 7.000 för-tjusta åskådarna.

Så vitt referenten vet är det första gången en segelflygdag med sådant program ägt rum i Sverige. Det pedagogiska värdet av en demonstration av skolningens gång är odiskutabelt. Men även i övrigt — som allmän segelflygpropaganda — var flygdagen i Kristianstad en succé för skånska förhållanden.

Sträckflygning Ljungbyhed—Veinge

Den 11 juni flög sergeant S. Thunér från Ljungbyhed till Veinge (norr om Laholm) med en Grunau Baby. Sträckan var c:a 58 km.

21.000 kronor till Gimo-barnen

KSAKs insamling till förmån för hemmet i Gimo för stupade finska ilygares barn har till den 31 maj inbringat 20.940 kr, varav på KSAKs direkt anslutna medlemmar kommer 10.295. Genom de lokala flygklubbarnas insamlingsverksamhet har inkommit 6.804 kr och från flygvapnets personal 3.840 kr.

Insamlingen fortgår, och bidrag mottagas tackesamt på insamlingens postgirokonto 193430. Adressera: Kungl. Svenska Aeroklubben, Barnhemsinsamlingen, Stockholm.

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

FÖR FLYGTEKNIKER.

Kopior i storlek 45 × 33,5 cm av det "Diagram för beräkning av luftens spec. vikt, täthet samt INA-höjden ur barometerstånd och temperatur" i juni-numret av denna tidning kunna erhållas efter rekvisition från SVENSK FLYGTIDNING, Malmö. Pris kr 1:25 per styck.

Årets AB-stipendiater

De tio stipendier å 200 kr, som i år liksom tidigare ställts till förfogande av Aftonbladet och som äro avsedda för segelflygutbildning vid Alleberg, ha i år tilldelats Jönköpings Flygklubb (Göte Karlsson), Östra Sörmlands Flygklubb (Erik Olsson), Eslövs Flygklubb (Ingvar Möller), Västerås Flygklubb (A. Aue-Pogatschnigg), Vänersborgs Flygklubb (Kurt Gustavsson), Norra Angermanlands Flygklubb (Valter Lindén), Eskilstuna Flygklubb (Göte Eriksson) och Stockholms Segelflygklubb (Edgar Carlsson, Tage Löf och Lars Martin).

Ny försäkringsform för segelflyget.

Numera kan för glid- och segelflygplan erhållas en kaskoförsäkring, en s. k. "byggsatsförsäkring", för vilken försäkringssumman endast omfattar planet materialkostnad. Då försäkringssumman härigenom blir betydligt lägre än om även arbetskostnaden medräknas, sjunker premien i motsvarande grad, och klubbarna få härigenom möjlighet att till en billig premie försäkra sina plan.

De flygklubbar som äro intresserade av denna nya försäkringsform kunna vända sig till närmaste Fyigiaoombud, som står till tjänst med närmare upplysningar.

**BO BRA**  
och billigt

**HOTELL GÄSTIS**  
Enköping

Tel. 752

**Harry Lagerström**

Ur- & Optisk affär  
Guldsmedsaffär

Stora Torget, Enköping

**Olof Thulin & Son**

Enköping

SPECERIAFFÄRER  
MANUFAKTURAFFÄR

*Betald*  
annonsplats av

**Stadshotellet**  
i  
**Enköping**

**STÖRST och BÄST**  
när det gäller Tekniska artiklar  
Sjukvårds- och Förbandsartiklar  
Kameror o. Fotografiska artiklar  
Framkallning o. Kopiering

**JALA**

Färg- och Droghandel  
Luleå Tel. 2229

**Norrhottens**  
**Kooperativa**  
**Charkuterilörening**  
LULEÅ

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

**Runths Eftr.**

**Boktryckeri**  
**Bokbinderi**

C. Rehnström  
- LULEÅ -  
Tel. 2022 anka. bost.  
.. 2380

Alla slags

**TRYCKSAKER**  
Snabbt - Korrekt

**Järkonstruktioner**  
**Reparationer**  
**Gjutgods**  
**Allt inom branschen**  
**Humana priser**

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



# VARBERGS FLYGKLUBB — en historik

Det råder optimism i Varbergs Flygklubb. I många herrans år har klubben slitit och släpat, medlemmarna ha arbetat och offrat både tid och pengar och motigheterna ha varit många. Men nu ser det ut att ordna sig. I sommar skall det flygas en hel del.

Under de första bekymmersamma åren blev det inte mycket flygning av. Men så småningom köpte man för c:a 1.200 kr en gammal Zögling, som togs upp till en av sjöarna i Horred cirka 4,5 mil från Varberg. Där skulle det flygas på söndagarna och när det fanns is. Det flögs också mycket riktigt ett par söndagar, och under mellantiden parkerades planet på en holme ute i sjön. Men så en dag kom regn och storm. Isen blev blå och tunn och varken bar eller brast. Och där stodo flygklubbmedlemmarna på Horredsöjns strand och tittade med långa näsor ut till sitt plan utom räckhåll på holmen.

Nå, man tog nya tag. Sommaren kom, planet bärgades efter en massa besvärigheter och bärbärgerades på en bondgård en halvmil söder om Varberg. Flygplats hade man inte heller. I sitt bryderi beslöto man sig för att flyga på en sandstrand — tillräckligt lång men inte mer än

en 30 meter bred ytterligare en halvmil söder om staden. Söndagarna gävo de energiska flygentusiasterna full sysselsättning. Först skulle man dra ut den nedmonterade Zöglingen ur ladan, lasta den på en bil och köra den till stranden. Och sedan skulle man montera upp planet om vinden kom i sådan riktning att man verkligen kunde flyga — och det var inte ofta. Och inte sällan hande det — som väl varje segelflygare erfarit — att vinden enligt lagen om alltings övernaturliga jäklighet vände sig så fort man fått planet uppmonterat. Och då var det bara att montera ned planet igen, köra det till bondgården, ställa in det och hoppas på bättre tur nästa söndag.

Men äntligen kom flygfältet på Getterön till. Nu skulle det flygas, trodde man, och man körde in planet till flygfältet och monterade upp det. Någon byggnad att ställa det i fanns ju inte, utan den gamla Zöglingen, som upplevt så många öden och uthärdigt ruggiga vinterdagar på en öde holme, fick finna sig i att stå ute. Några flygningar blev det, men sedan gav Zöglingen upp andan och återföll i sina ursprungliga beståndsdelar av spryglar och fanérbitar.

Klubben tappade inte humöret för det. Kriget kom visserligen i samma veva och lade hinder för vidare flygverksamhet, men styrelsemedlemmarna arbetade vidare för att skaffa någonting att flyga med. Sommaren 1942 inleddes samarbete med Borås Flygklubb, som ställde sin nybyggda SG-38 till Varbergsklubbens förfogande mot att Boråsklubbens medlemmar skulle få utbildning och tillfälle att flyga i Varberg (som inom parentes sagt är hela Borås badkar). Genom välvilligt tillmötesgående från en godsägare fick man disponera ett farahus utanför flygfältet, där Greta-planet tillbringade sina lediga stunder, vilka inte voro många. Det flögs mycket i fjol.

Under vintern satte Varbergs Flygklubb i gång med en riktig spurt. Klubben hade fått en byggsats till en SG-38, vilken man började göra i ordning i en lokal, som ställts till förfogande först av tidningen Vestkusten och sedan av cykel fabriken Monark. Samtidigt genomgick det gamla planet en grundlig renovering. De byggande klubbmedlemmarna, som tyvärr inte voro så många, togo sin uppgift med största allvar. Vardagen ledig stund offrades, och ibland höll man på till långt ut på nätterna. Mer än en gång var klockan både 4 och 5 innan siste man lämnade arbetsplatsen för att unna sig några timmars sömn innan dagens ordinarie jobb började. Nu står det nya planet färdigt och har när detta läses redan tagits i bruk.

Men under tiden de byggande höllo på med detta sysslade de äldre medlemmarna med andra, inte mindre viktiga uppgifter. En av klubbmedlemmarna, civilingenjör Gunnar Victorin ritade en hangar med valvbågekonstruktion, en utomordentligt stabil konstruktion. Byggnadskostnaderna beräknades till 16.000 kr, som det nu gällde att skaffa. Klubben lyckades få ett anslag av Varbergs stad till ändamålet. Stadens bidrag uppgick till 6.000 kr, och staden ställde sig sedan som borgen på ett lån på lika stort belopp. För att finansiera bygget upp tog klubben vidare ett banklån på 4.000 kr med ett antal klubbmedlemmar som borgen. Hangaren står i dagarna färdig och beredd att ta emot 6-7 plan.

Men det räcker inte med hangar, glidplan och hegserbil. Klubben ville också ha vinsch och segelplan. En av klubbmedlemmarna anskaffade en lämplig bil och på denna byggdes en vinsch, konstruerad av ing. Alf Svenson, Lidköping. Vinschen är nu färdig och kan anses som en av de bästa i landet.

Vad slutligen segelplanet angår har Varbergs Flygklubb erhållit statsbidrag till en Baby. Tyvärr har leveransen blivit fördröjd, och ännu vet man inte när man får planet. Men när den dagen kommer, då skall det segelflygas på det hang, som man tror sig ha funnit någon mil öster om staden och som snart skall provflygas.

Undra på att det råder optimism i Varbergs Flygklubb. Man har genom stora offer nått ett resultat — man har materiel att flyga med, bil och vinsch, hang och hangar. Det är inte utan att det känns som en belöning att KSAG beslutat förlägga sommarens instruktörskurser till Varberg, där man får den idealiska kombinationen segelflyg och salta bad.

**Flytidens krav**

Skaffa Er ett schweiziskt precisionur från ASU. Beställ på nedanstående kupong den klocka Ni tycker bäst om. Ni får prova den gratis 18 dagar. Förmånl. betal.-villkor. Skriv idag!

**ASU MARIN**  
Nr 7042. Det 100%-iga herruret! Vattentätt, stötsäkert och antimagn. — helt i rostf. ädelstål. Utsökt eleg. kraftigt svängd boett, som låter uret ligga som gjutet på handleden. Vattenbeständig läderrem. Ett manligt önskeur. Pris kr. 103:—, Mån. bet. kr. 10:—.

**HELVETIA**  
Nr 3190. Vattensäkert, stötsäkert och antimagnetiskt herrarmbandsur i det moderna materialet rostfritt ädelstål. Naturligast. Stor sekundvisare för tidtag. Världsm. HELVETIA borgar för osvikt. prec. och betyder, att Ni får glädje av denna utmärkte klocka i många, många år. Pris kr. 96:—, Mån.-bet. kr. 9:—.

**KRONOGRAF.**  
Nr 1241. 17 rubiners schweizisk kronograf av hög kvalitet. Tidtagare, hastighetsmätare, avståndsmätare och normalur. Eleg. facetterad chromboett med bakboett av rostfritt ädelstål. Med kronografen äger Ni nyckelinstrumentet f. en mängd civila och militära iakttagelser. Noggrann beskrivn. på det intressanta universalet medföljer. Pris kr. 130:—, Mån.-bet. kr. 10:—.

**A.B. SVENSKA URDEPOTEN**  
BILLAG. MALMÖ, STOCKHOLM, GÖTEBORG, HALSINGBORG

Denna kupong insändes till  
**A.B. SVENSKA URDEPOTEN**, Stortorget 3, Malmö  
Sänd omgående ... st. ut nr ... å kr. ....  
att betalas med kr. .... pr. månad tills full likvid erlagts. Utfaller uret ej till full belåtenhet, äger jag rätt återända det inom 14 dagar mot återändring av inbetalt belopp jämte returporto. Garanti lämnas för fektur i två år, för armbandsur i ett år. Vid konstantlikvid 10 % rabatt. OBS! Ur kunna tyvärr ej expedieras till tillfällig uppehållsort utan att fast hemortsadress uppgives.

Namn o. titel: .....

Bostadsadress: .....

Postadress: ..... SFT 7/43

**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 år 1940.  
Pris 35 öre:  
Nr 12 år 1940. Nr 4-5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1941. Nr 1, 2, 3, 4, 5 år 1942.  
Pris 45 öre:  
Nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1942.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.  
Postgiro 147660.

Ombud för lösnummerförsäljning antagas!

Flygvapnets flygmärke gediget och omtyckt, förssett med krånanål. Förgyllt.  
Pris kr 2: 25

Flygarringen av kontrollerat silver. Uppgiv invändigt mått (diam. 1 mm).  
Förgyllt silver  
Pris kr 4: 85  
Pris kr 6: 25

Manschettknappar av förgylld alpaka med flygmärket infällt i blå emalj.  
Pris kr 5: 25 per par

Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943. Förgyllt i trevligt utförande. Märken finnas för alla flygflootiljer med flootiljens nummer i upphöjda siffror. Uppgiv vilket flootiljmärke som önskas och vilket årtal det gäller (ex. 1943).  
Pris endast kr 1: 50

Representanter antagas vid varje flygflootilj. Hög provision!

Örder över 5 kr portofritt!

Ovanstående priser äro inkl. omsättnings-skatt.

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

**AERO-TJÄNST, Malmö**

# Lokalpatrioter uppbygga STOR FLYGKLUBB I SANDVIKEN

I det sjudande industrisambandet Sandviken jäser flygintresset, och när red. för en tid sedan besökte orten var det med en känsla av tillförsäkt för Sandvikens Flygklubb del som det konstaterades att i denna klubb arbeta alla mot ett gemensamt mål — ingen slöar och tänker att "det där får gruppechefen göra".

Det är inte många unga flygklubbar som lyckats skapa sig en så god ekonomisk grund som Sandvikens Flygklubb. De största industrierna på platsen, Sandvikens Jernverks AB, See Fabriks AB, Djupdals AB, Sandvikens Diasousgas AB och AB Svensk Rakklinga, ha nämligen ingått som stödjande medlemmar i klubben. Detta har gjort att klubben kunnat utvidga sin aktiva verksamhet till att även omfatta segelflyg. Man har sålunda från AB Flygindustri i Halmstad inköpt och erhållit en byggsats till glidflygplanet SG-38, och byggverksamheten har ingångsatts i klubbens egen bygglokal, som disponent K. F. Göransson och Sandvikens Jernverk tidigare ställt till förfogande.

Alltsedan den för svenska förhållanden utomordentliga flygutställningen i Sandviken hösten 1941 har klubben förutom modellflyg huvudsakligen varit sysselsatt med planering för framtida flygverksamhet. Det är sålunda glädjande konstatera hur detta arbete nu börjat bära frukt, och man må härvid särskilt lägga märke till den förstående inställning från ovannämnda industriers sida, som möjliggjort det första stora steget. Man hyser numera ingen oro vare sig av ekonomiska skäl, ur teknisk personalsynpunkt eller intressesynpunkt. Enbart medlemskapet av sandviksindustrierna torde vara fullgod garanti, och lägger man därtill att dessa industrier var för sig erbjuder klubben räntefria lån på mycket fördelaktiga villkor — lånen skola amorteras med en årlig summa motsvarande av resp. industri erlagd årsavgift — må man förstå att den ekonomiska grunden för närvarande kan anses stabil. Klubbens ekonomiskost är dessutom i ständigt verksamhet för att ytterligare förbättra den ekonomiska ställningen. Vidare räknar man med ett gott understöd från den för närvarande pågående länsinsamlingen för segelflyg, och givetvis hyser man en förhoppning att så småningom bli ihågkommen av statsmakterna.

Bevärande klubbens tekniska personal finnas såväl en av KSAK godkänd gruppechef som

två bygglidare. I styrelsen sitter vidare motorflygutbildad och allmänt tekniskt skolad personal, varav åtminstone en ur den förra och en ur den senare kategorier under sommarens lopp beräknas erhålla KSAKs godkännande såsom glidflyginstruktörer.

I detta samband kan även erinras om att den ledande delen av modellflygpersonalen har c:a 10 års erfarenheter bakom sig. Ortsbornas intresse för flyget har varit i ständigt stigande alltsedan den ovan omtalade flygutställningen hösten 1941. Detta torde få betecknas som ett säkert tecken på att sandviksborna äro eller hålla på att bli flygbitna.

— Klubbmedlemmarna är till största delen anställda vid industrierna, säger ordföranden och gruppechefen, civilingenjören och flygingenjören i reserven C. G. Hård af Segerstad, vid en liten intervju. Det är ingenjörer, tjänstemän, arbetare av alla kategorier och skolgungdom. Betecknande är att samtliga ingenjörer på min avdelning är medlemmar i klubben.

— Vi håller på att samla ihop ytterligare medlem, men redan har vi så vi kan köpa vinst och bygga hangar, säger kassören, ing. John-Erik Magnusson. Propagandan intensifieras för att öka medlemsantalet. Det blir minsann en stor klubb med tiden!

— Stora planer föreligger på ett flygfält, omtalar klubbens flygfältspecialist, ing. Håkan Flodman, fänrik i flygvapnets reserv och ordf. i motorflygsektionen. Fältet kan bli 1.000 x 1.000 meter och ligger i omedelbar anslutning till Storsjön — en kombinerad land- och sjöflygplats således. Hangarbygge så snart möjligheterna föreligger.

— Modellflyget blir underlag för hela klubbens verksamhet, säger ordf. i modellflygsektionen, martinsmältare Albert Nilsson, när red. träffar honom efter en tapping av en martinugn. Nu har vi börjat komma i gång, och även i skolorna är intresset livligt — en klass beställdes t. ex. 10 byggsatser nyligen.

— Skiften vid verket gör det svårt att sköta sina klubbgörömmål, utbrister bygglidaren och materielförvaltaren Bertil Nygren, kantskärare i kallvalsverket och utbildad flygskytt vid flygvapnet. Men man får göra så gott man kan. Vi har en finfin bygglokal, och bygget är i full gång. En sak som jag lagt märke till är att det måste vara minst två bygglidare för att klara av bygget på ett effektivt sätt.

## FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

### FÄRGER och FERNISSOR

MALMÖ: A. W. Carlssons Färghandel, Lundavägen 40. Tel. 265 69.

### STÅLMÖBLER

MALMÖ: D. S. Stålmöbelfabriken S. Jönsson A.-B., Industrigatan 14-15. Tel. 175 72.

*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.

### AKTIEBOLAGET

## RADIOSPECIALISTEN

Friisgatan 6. Malmö. Tel. 167 23

Disponent Nils Gille vid See Fabriks AB framhåller en sida hos sandviksborna som sannolikt kommer att verka stärkande i klubbarbetet:

— Jag tyckte det var underligt att Sandvikens Flygklubb inte sökte samarbeta med Gävleklubben. Förklaringen fick jag vid ett samtal lite senare — "sandviksborna vill inte åka till Gävle för att flyga, ska dom flyga måste det göras här på platsen".

Om en sådan lokalpatriotism användes rätt kan den öka intensiteten betydligt!

### Pröva

## OLOVSSONS BRÖD

Malmabergsgatan 22, Västerås

Butiker: Kungsgatan 5  
Saluhallen  
Tel. 33798 och 35003

Leverantör till bl. a. F 1, V-ås

All göra allärer  
utan all annonsera  
är som all vinka ål  
en flicka i mörkrel.  
Självt vel man vad  
man gör, men ingen  
annan vel del.

### Minnesgåvor

Idrottspriser

J. Anderssons

Guldmedsaffär

Östra Förstadsgatan 50  
MALMÖ



HEDERSGÅVOR  
i glas och porslin  
Tel. 15108 - 17368

Ohlson J:or & Co  
Södergatan 17 Malmö

### Ägare av spillolja

äga rätt att för eget bruk omraffinera oljorna hos oss.

Vi äro av Statens Industrikommission auktoriserade. Varje kund garanteras få sin egen olja tillbaka. Insänd edra oljor för sakkunnig och betryggande omraffinering. Vår metod är den av experter och kunder erkänt rätta.

Norrköpings Oljeraffinaderi  
Floravägen 20 — Ordertelefon 20861  
NORRKÖPING

### Allo slags

Bergsprängningar  
Granitarbeten  
Skyddsrum m. m.  
utföras av

Albin Högström

Trozelligat. 30. Tel. 281 29  
NORRKÖPING

All bergsprängning utföres  
med elektr. luftkompressor.

### DRICK

BRÅVALLA BRYGGERIS

omtyckta

SVAGDRICKA

på 10-, 5-, 3- o.  
1-liters flaskor.

Alla slag av läskdrycker.

Ring tel. 24385 och vi hemsända.

### Det bästa brödet

fås från

OHLSONS ÅNGBAGERI

Huvudofför:  
O. Storgatan 7. Tel. 64-191

Ank. Filial:  
Brunnsgatan 34. Tel. 64

Filial:  
V. Trädgårdsg. 28. Tel. 1164

NYKÖPING

## Vi rekommendera:



Medaljer Plaketter  
Krånålar  
Manschettknappar  
Armband Broscher

Flygklubbar erhålla kostnadsfritt  
skissförslag till föreningsmärken

**SPORRONG & Co.**  
Kungsgatan 17 Stockholm 7



## RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,  
Avloppsledningar

nyanläggningar • moder-  
niseringar • reparationer

Införda offert!

Tel. 17715 Frilsgatan 6, Malmö Tel. 75610 växel

## PRIMA MEJERIPRODUKTER

erhållas alltid från

## Centralmejeriet

— Malmö —

Förs-ställen i stadens alla delar.  
Tel. 250 10, 287 96.



## HANDMALADE

klubb- och föreningsstandar göres på  
beställning. Vålgjort arbete garanteras.

Fra ROOS KONST,

Amiralsgatan 1. MALMÖ. Tel. 105 05.

## PRENUMERERA på

SVENSK Helår endast 5:— kr.  
flygtidning aug.-dec. 2: 20 kr.

Har Ni skänkt Ert bidrag  
till KSAKs Gimoinssamling?

POSTGIROKONTOT ÄR 193430



TRAFIKFLYGBOLAGEN I USA hålla på att utbygga sina linjer med tanke på freden. Pan Am har fått en treårig koncession på en linje mellan New Orleans och Guatemala med en mellanlandning i Mexico. American Export Airlines skall flyga en linje New Orleans—Panama. Den senare sträckan har en längd av ca 3.000 km. medan den förra (till Guatemala) endast är 1.600 km lång. United Airlines, som har sitt säte i Chicago, hyser f. n. intresse för en förbindelse med Sydamerika. Det uppgives att Southern Air Lines i Chicago efter krigets slut ämnar upprätta en linje från Chicago över Alaska, Kamenskoje, Nikolajewsk, Wladiwostok, Shanghai och Saigon till Singapore.

SEGELFLYGET I FRANKRIKE gjorde under 1942 stora framsteg, vilket framgår av en fransk rapport från generalkommissariatet för den franska sporten. Den sammanlagda flygtiden var 4.508 timmar mot 2.443 timmar under 1941. Antalet erövrade diplom under 1942 var 466 B- (212 under 1941) och 218 C- (189) samt 15 silver-C (7). Under året byggdes sammanlagt 262 flygplan, av vilka 20 voro prototyper. Två flygprestationer gjordes, nämligen en uttållighetsflygning av Nessler på 36 tim 35 min samt en höjdflygning till 3.200 m av Deeroe och Foucauld med ett tvåsitsigt segelplan. — Det ökade flygintresset har även medfört att antalet aktiva modellflygare ökat från 1.600 under 1941 till 7.258 under 1942.

FINSKA JAKTFLYGET har under detta krig hittills följt 884 ryska flygplan, medan luftvärnet skjutit ned 492, meddelas från Helsingfors. Under vinterkriget fölldes 595 plan, varför totalsumman under de båda krigen uppgår till 1.971.

KVINNLIGA STRIDSFLYGARE förekomma även i Rumänien, enligt vad som framgår av en i Tyskland publicerad bild. Där ser man hur en av de skickligaste och mest erfarna rumänska stridsflygerkorna, Irina Burnaja, dekorerats med en tapperhetsmedalj tillsammans med tyska officerare.

USA:s TRANSPORTFLYG FAR EUROPAAVDELNING: En europeisk avdelning av den amerikanska arméns transportflyg har upprättats i Storbritannien, meddelas från London. Den nya organisationen skall användas gemensamt av det brittiska och amerikanska transportflyget för att möta det ökade behovet av flygplan för viktiga laster över Atlanten. Enligt planen skola ett antal gemensamma baser och slutstationer skapas för att spara på materielen och sörja för att de amerikanska plan som sändas från fabriker i Amerika anlända i en oavbruten ström och i sådant tillstånd att de kunna användas omedelbart. Amerika har sänt ytterligare en stor mängd jakt- och bombplan samt krigsmateriel till Storbritannien. Man räknar i år med kraftig ökning av det antal flygplan som avgå från världens största flygfält på Labrador och andra flygstationer.

JAKTFLYGARNAS KLAGA ÖVER TANDVÄRK. De amerikanska jaktplanpiloterna ha under den senaste tiden, enligt vad som uppges, allt oftare plågats av tandvärk, vars orsak man hittills inte kunnat förklara.

I ett meddelande från krigsdepartementet förklaras, att jaktflygarna efter hemkomsten från flygstriderna klaga över starka smärtor i både över- och underkäken. Militärläkarna, som f. n. sysselsätta sig med denna hittills så gåtfulla förreteelse, förklara, att de ännu inte fått någon hållpunkt beträffande smärtornas ursprung.

Med stöd av tidigare erfarenheter håller man det dock för möjligt, att det antingen rör sig om en nervös förreteelse eller också om smärtor, vilka orsakas av plötslig tryckväxling och därmed förbundna verkningar under de i hög fart utförda luftstriderna. Då jaktflygarnas besvär under den senaste tiden tilltagit, och då smärtorna sägas vara utomordentligt häftiga kommer detta mystiska sjukdomssymptom nu att undersökas med alla största noggrannhet.

## Vi rekommendera:

Malmö

## SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57 Östergatan 18  
224 20 MALMÖ

Lullgevär,  
lullpistoler  
& ammunition  
i ledande märken.

## CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

\*

Aktieföretaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm MALMÖ Göteborg



Uniformsellekter  
Föreningsmärken  
Medaljer  
Plaketter

## Lagerströms Fabriks A/B

LILLA ESSINGEN

FORDRA OFFERT. BEGÅR KATALOG.

## ELEKTRISKT ISOLATIONSMATERIAL

Oljeduk, Oljeduksband, Oljepapper,  
Presspannpapp, Glimmer, Bakelit, Mot-  
ståndstråd, Mikauit, Bomullsband etc.

**Hjalmar Andrén**  
Magasinsgatan 3 GÖTEBORG

## C. E. Johanssons precisionsverktyg

Lager i Malmö:

**Oscar Holmén & Co.**  
MALMÖ

Ombud för södra Sverige

Malmö

**WANGELS**

KEMISKA TVÄTT ÄR  
KVALITETSARBETE

# M O D E L L F L Y G

Redigering: Ulf Hallvig ♦ Teckning: Magnus Gerne

## FÖRSTA HELSVENSKA DIESELMODELLEN

byggd av Gösta Hellström

I dagarna har den första helsvenska dieselmodellen varit till väders på Skarpnäcksfältet invid Stockholm. SFT lämnar här nedan ett förstahandsreportage från det celebra tillfället.

dieselmotor. Sagt och gjort. De båda hobbyisterna slog sina kloka huvuden ihop. Hellström stod för fackkunskapen på modellflygområdet och Rogstadius för sakkunskapen på motorgebiet. Man hade alltså att vänta stora saker...

Det tog lång tid att förfärdiga motorn. Det var många hinder man måste övervinna, men trots att Rogstadius tidtals låg inkallad i militärtjänst började den lilla plantan skjuta i höjden och slog som sagt var för kort tid sedan ut i full blom. Tyvärr var det inte så många som fick se den blomma för fullt, de båda konstruktörerna gav sig nämligen en söndag i hemlighet ut för att trimma...

Under de första flygningarna använde de sig av den gamla amerikanska metoden för trimning av bensinmodeller. De fäste helt enkelt en 60 m lång hamplina vid modellen för att den inte skulle flyga för långt. För att det skulle bli flygning av, det var de till fullo övertygade om! Trots tyngden som linan förorsakade och luftmotståndet hos densamma flög kärnan rätt bra. Tyngdpunkten hade emellertid Hellström ännu inte fått exakt bestämd varför han blev tvungen linda en massa smodd om bakre delen av kroppen och fästa en 6 mm borrh i slingorna för att få modellen att väga jämnt.

Vid de första hoppen kunde man inte undvika att kvadda en hel massa propeller. Gång på gång slets nämligen bitar ur dem bort vid mindre lyckade landningar och till slut hade man kommit så långt att modellen flög med en



I. Rogstadius (t. h.) ser över motorn.

snurra, som var avtrubbad till ungefär 5 cm radie, men den flög bra ändå... Den lyckades starta från marken efter en rätt kort startsträcka — något ganska anastående.

Den första söndagen återstod ej mer att göra än att reparera modellen, förse den med nya trimningstyngder och slutligen förstärka nospartiet. Och så bar det på nytt iväg ut för trimning och denna gång nådde man resultat som man knappast kunnat drömma om. Förankringslinan slopades och modellen startades med litet blandning i tanken. De första starterna blev inte så lyckade men sen fick man modellen att låta och den flög då i branta spiraler till ungefär 20 m höjd. Glidflykten var dock dålig, emedan dieseln kommit i stall. Vid nästa start flyttades trimningstyngden fram och då blev det flygning av! Efter en rullsträcka på knappa 1,5 m blev kärnan fri från marken, tog luften mjukt och steg i en mycket brant spiral till c:a 75 m höjd under 30 sek motortid, varefter glidflykten började. Och vilken glidflykt! Modellen drog sig mer och mer utanför fältet och efter en stund var den utanför fältet och långt över en stor skog. Det blev med ens fart på Hellström och Rogstadius, de satte snurr på cykelhjulen och gick ut för att spana. När de kommit in i skogen höll de kontakt med varandra genom visselsignaler och efter ungefär en halvtimmes sökande kröntes deras möda med framgång. En flygare kom cyklande och frågade ifall de letade efter ett modellplan, som han just hittat. Att glädjens vågor gingo höga behöver man väl knappast nämna...

Vi återgår på denna sida några bilder som visar den lilla dieselmodellen och dess båda konstruktörer. Och på samma gång kan vi meddela att utförlig ritning och beskrivning på denna första helsvenska dieselmodell kommer att införas i något av de närmaste numren av SFT.



Klart för start.

Gösta Hellström med sin dieselmodell.

Stora ting har på senaste tiden timat inom svenskt modellflyg. Den första helsvenska dieselmodellen fick nämligen för någon tid sen lufta på sig en smula över skarpnäcksfältets termikbemängda rymd. Det var något av en sensation när ett par unga stockholmska modellflygentusiaster cyklade ut till Skarpnäck för att "testa" en splitt ny dieselmodell — den första i sitt slag. Kunde man tala om epok inom vårt unga modellflyg skulle förvisso ett sådant ord passa bra i detta sammanhang!

Idén att bygga en liten modell utrustad med en dieselmotor kom inte till av en slump. Den föddes för ganska länge sen och slog rot i den kände stockholmske modellbyggaren och uppskattade SFT-medarbetaren Gösta Hellström. Den låg och grodde en lång tid, men trots riklig näring ville den inte skjuta upp. En del utkast till själva modellen gjordes visserligen, men det stora kruset var och förbiev den lilla dieselmotorn. Hur skulle man skaffa en sådan? En och annan diesel hade letat sig in i vårt land, men självfallet gått åt som smör och nya stod inte att få.

Motgångar är till för att övervinnas och glad i lågen började Gösta Hellström i alla fall att bygga sin modell — en liten käck och trevlig modell i minsta klassen. Den har alla de kännetecken som är så typiska för en hellströmmodell. Den är en smula orginell till utformningen, har vackra former och är så där oerhört pedantiskt byggd att man inte finner ord nog för sin beundran.

Så småningom fick Hellström lön för mödan. Han fick via mfred upp kontakten med en annan modellhobbyist — en expert på allt vad modellmotorer heter och en segerrik vinnare vid talrika utställningar i modellbygge. Han hette Ivan Rogstadius och hade även han sedan någon tid umgåtts med planer på att göra en helsvensk

## Glada glimtar ur modellflygvärlden

### HALLVIG REDIVIVUS

Som tydligt framgår av modellflygavdelningen i detta nummer har modellflygredaktören Ulf Hallvig åter fattat tyglarna efter att framgångsrikt fullbordat sina studier. Visserligen har han även under mellanperioden i mån av tid haft ett flinger med i spelet, men härnästefter få läsarna i full utsträckning ta del av Hallvigs omfattande kunskaper på området. Modellflygavdelningen kommer att bli bättre och bättre.

Mille.



# Alla tiders Tollinritning

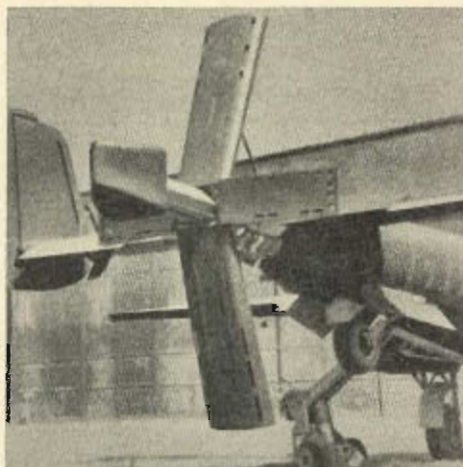


En ny Tollinritning är alltid något av sensation för en labiten replikamodellentusiast. Att hans modellritningar är efterfrägnade visar strömmen av brev till red. med förfrågningar om när nästa Tollinteckning är att vänta. Och här kommer den, kanske bättre än någonsin och lika aktuell som vanligt. Ake Tollin behövde denna gång knappast välja, vilken modell han skulle rita. Dornier Do 217 så klart, den suveräna och omdiskuterade tyska bombaren. Planet med den nya effektiva bromskonstruktionen, som bl. a. ingående beskrivs här nedan och på vilken ett par närbilder ges.

Ännu en glad nyhet är det, att ritning i full skala till denna tjuusiga modell kan fås från SFTs redaktion till en så ringa kostnad som kronor 2:65. Det är ingen liten ritning det är frågan om. Den mäter sina modiga 72 x 92 centimeter och är således mer än väl värd sitt ringa pris. Skalan är 1:25 och det blir alltså en pampig modell.

## DORNIER DO 217

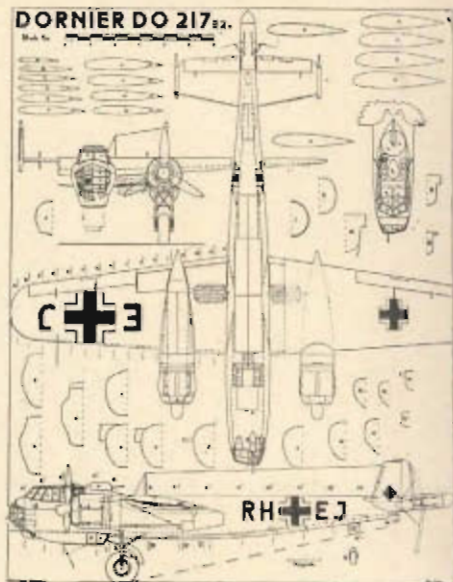
är kanske ett av de mest sensationella och effektiva störtbombplanen av idag. Vår specialist på replikamodeller — Ake Tollin — presenterar här en suverän ritning över den tyska bombaren.



Närbild av störtbromsen.

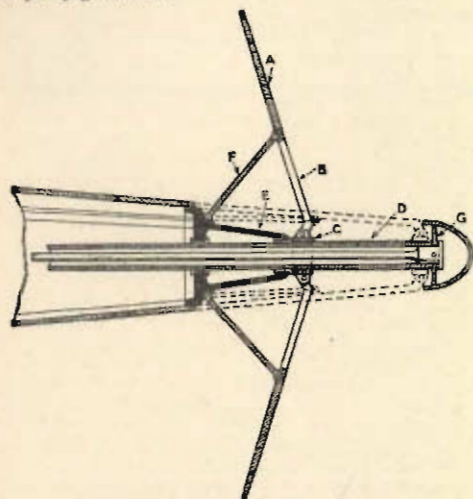
Störtbromsen är den mest intressanta detaljen på planet och har kallats världens bästa i sitt slag. Den består av en serie "flaps", som monterats i cirkel. Varje enskild "flap" består av en bromsytta A och ett par stänger B. Dessas innersta del är förbunden med en mutterliknande anordning C, skruvad till ett gängat rör D, det sistnämnda monterat i ett par lager i det bakre stödet E. Nästan mitt på är flapsen för- enade genom stöttan F, som är ledbart förankrad vid det främre stödet. Man kan lägga märke till att stängerna B är försedda med en lämpligt utformad yta för att kunna tjänstgöra som effektiva bromsar och även fullgöra sin uppgift som vanliga flaps. Vridning av röret D genom en liten elektrisk motor framkallar en rörelse framåt eller bakåt av muttern C, som antingen skjuter fram eller tillbaka flapsen A.

Återstår att nämna att red. gärna tar emot fotos och beskrivningar på lyckade byggen ef-



Replikaritning på DO 217.

ter denna utmärkta Tollin-ritning. Och skulle det visa sig att intresset blir stort, kan det till och med hända att red. beslutar sig för att utdela några lämpliga priser. Så det är bara att sätta igång med det högaktuella replikabygget. Lycka till!



Schematisk skiss av "bromsen".



# OSYMMETRISKA SEGELMODELLER

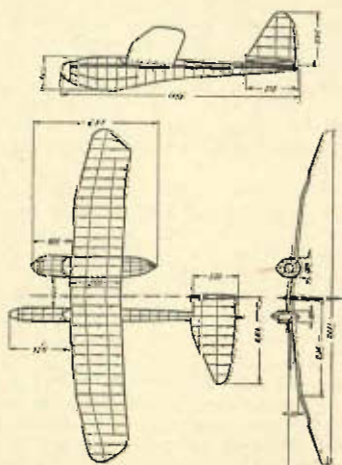
Osymmetriska flygplan är visserligen numera inte några direkta sensationer, men tilldrar sig ändå herrars flygtekniska särskilda intresse. För ej så länge sedan gjorde ju t. ex. den tyska Blohm & Voss-konstruktionen "BV 141" sin entré och väckte berättigad uppmärksamhet från sakkunnigt flygarhåll. Det ser onekligen ut som om detta intresse skulle smittat av sig inom modellflyget. För man döma av meddelanden från våra tyska modellflygvänner så är osymmetriska modellplan nämligen senaste nytt i modellflygväg.

För någon tid sen fick vi i händerna ett utmärkt nummer av den tyska modellflygtidskriften "MODELLFLUG", i vilket vi återfann vidstående översiktsritning på en tysk osymmetrisk segelmodell. Med benägen tillstånd återger vi såväl ritningen som den text som åtföljde teckningen. Måhända detta kan sporra våra egna modellflygare till liknande experiment, för såvitt det inte redan finns de som slagit sig på detta slags modeller. Det behöver väl förrästen inte påpekas, att vi gärna öppnar våra spalter för intressanta inlägg i denna fråga.

Konstruktören till den här avbildade modellen heter Johann Lehnert, som här nedan får berättas om sitt första osymmetriska modellbygge:

"När jag för ungefär ett år sedan fick se de första bilderna och de första kommentarerna till den nya "BV 141" fattade jag omedelbart det beslutet, att jag i anslutning till det riktiga pla-

är  
"sista skriket"



Johann Lehnerts segelmodell.

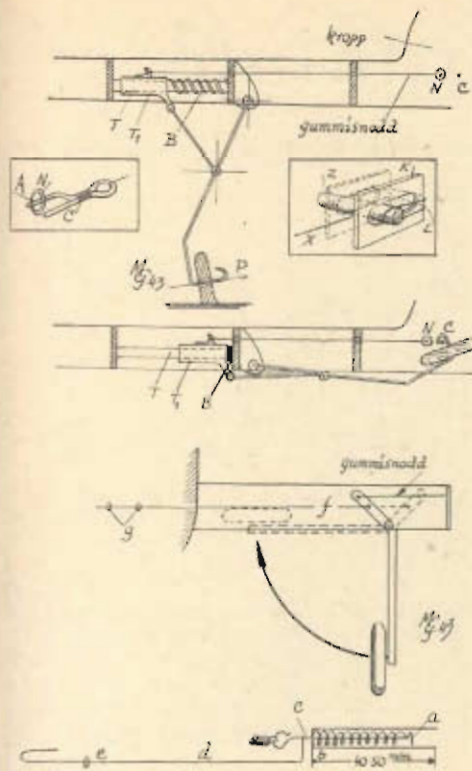
net skulle utveckla en osymmetrisk modell. Då jag tyckte att det skulle bli för vägsamt att genast slå mig på en motormodell, valde jag i stället att pröva mina krafter på en segelmodell. Jag slog i mig all tänkbar litteratur i detta ämne och så grep jag med friskt mod verket an.

Till skillnad från "BV 141" byggde jag bara fenan i ett stycke med kroppen utan monterade den en bit ut på den svampade högra stabilisatorhalvan, som ritningen tydligt visar. Jag ville nämligen ha fenan så placerad, att den kom att ligga i modellens vingaxel. Ty under denna första jag även, vid vingens underkant, högstarktöknen för att kunna starta modellen i högstart, liksom vid vanliga segelmodeller. Då jag inte hade lust att "kvadda" min modell vid den första intrimningen, gjorde jag båda vinghalvorna och även stjärtpartiet loss-tagbara.

Och så hade jag då äntligen efter ungefär en månads arbete min första osymmetriska segelmodell färdig. De inledande startförsöken förklopte tillfredsställande och genom långvariga trimningsflygningar lyckades jag slutligen få modellen att efter handstart flyga en lång sträcka rakt fram. Efter första högstarten flög dock modellen i en halvcirkel och kom tillbaka till utgångspunkten. Hittills har jag med modellen uppnått flygtider på upp till 3 1/4 minut och det trots relativt dåliga väderleksförhållanden. Sjunkhastigheten hos modellen ligger vid c:a 0,50 m/s."

# FÄLLBARA LANDNINGSTÄLL

— Ett par bra konstruktioner —



Fällbara landningsställ och andra rörliga och skalenliga detaljer är kanske det som är mest svårt att göra till replika- och skalmodeller. Men på samma gång är det detaljerna som verkligen skänker modellen dess naturtroga utseende. Förutsatt självfallet att de äro väl utförda och pryder sin plats. Totalintrycket kan då bli strålande.

Man ser ganska ofta i och för sig sinnrika mekanismer, men vilka på ett eller annat sätt är misslyckade. För att bidra med några bra metoder för fällbara landningsställ inför vi vidstående skisser, som visar hur ett par utländska modellflygare klarat av bitfen. Den översta teckningen visar ett förslag från en holländsk modellbyggare och tarvar knappast någon närmare beskrivning. De olika bokstäverna på ritningen betecknar:

T	.....	Lageraxel
B	.....	Mässingsrör
A	.....	Fjäder
N	.....	Tråd
C	.....	Ring
X	.....	Lötning
Z	.....	Tråd
K	.....	Trätapp
L	.....	Plywoodlagring
	.....	Gummisnodd

Den undre skissen återger en dansk konstruktion för infällbart landningsställ. Den fungerar på följande sätt: Bak i kroppen fästes ett aluminiumrör med ca 5-7 mm inre diam. Godstjockleken är ca 1/4 mm och röret tillslutet blott i ena änden. I den finns ett hål genom vilket ett stycke aluminium e löper. Till aluminiumkroken är fastgjord en svag fjädertråd som går genom ett litet öga e, vilket sitter fast i ett spant i kroppen och slutar i en krok. På skissen överst ser man tråden f, som löper från det ena landningsbenet till det andra, genom två ögon g i kroppen, mellan vilka avståndet är ca 5 mm. Tråden skall vara spänd när landningsstället är uppfällt, på så sätt att kroken d kan trycka på tråden, när motorn bara har 50 varv kvar innan den löpt ut. När motorn gått ut, trycker fjädern gummikroken e tillbaka och då d sitter fast monterad på c trycker den tillbaka tråden, som står i förbindelse med landningsstället, vilket därvid fallas ut.

Den enda svagheten med den sistnämnda konstruktionen är den, att modellen måste startas från hand med infällt hjulställ. Några markstarter kan det således ej bli tal om. Och då den största tjuvingen ligger just i att se en skalmodell starta från marken, fälla in stället och efter fullbordad flygning låta hjulen åka ut igen och gå in för landning, är den trots allt långt från idealet. Vem av läsarna konstruerar förresten ideallandningsstället för replika- och skalmodeller?

Den enda svagheten med den sistnämnda konstruktionen är den, att modellen måste startas från hand med infällt hjulställ. Några markstarter kan det således ej bli tal om. Och då den största tjuvingen ligger just i att se en skalmodell starta från marken, fälla in stället och efter fullbordad flygning låta hjulen åka ut igen och gå in för landning, är den trots allt långt från idealet. Vem av läsarna konstruerar förresten ideallandningsstället för replika- och skalmodeller?

Sigurd Isacson presenterar:

## Elliläs fruktade wakefieldmodell

— Tre år gammal modell i toppklass —

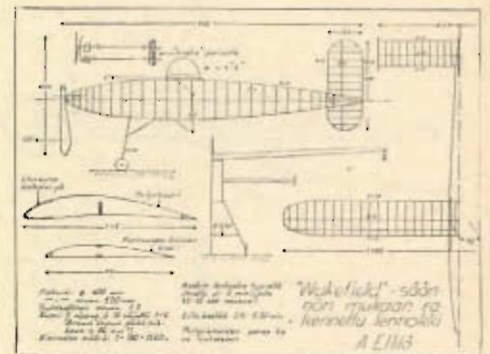
NÄR vi svenskar 1939 mötte oss med Finlands modellflygare var favoriten i wakefieldklassen Aarne Ellilä — den s. k. "Sjörövarn". Då lyckades han blott tillkämpa sig 3:dje plats med sin utsökt granna wakefield, men man kunde lätt förstå redan då, vad den med ytterligare trimning skulle åstadkomma.

På Alleberg hölls 1941 en nationell tävling som ersättning för den på grund av Finlands inträde i världskriget inhiberade "Nordiska tävlingen". Här vann Ellilä överlägset med samma modell. I somras fyllde den gamla "knarren" 3 år, och detta firades med en förkrossande seger över det svenska laget. "Ellilä-Wakefield" gjorde ca 3 min 10 sek. i genomsnitt mellan kl 8-10 på kvällen! Vi svenskar stod och såg, hur den klättrade lugnt men snabbt. Höjden var imponerande och glidet något av det perfektaste man sett.

Vidstående ritning, som jag fått av Ellilä genom Luftvärnsförbundet, ger en god föreställning om modellens renhet. Särskilt två saker är av intresse, nämligen "kraxen" och bärplanprofilerna. Äran av den första tillkommer herr stockholmare i Vingarna, från vilka finnarna lärt sig kraftöverföringen i aktern. Vingprofilen visar, att Aarne redan 1939 visste mer om modellplanens aerodynamik än kanske någon svensk. Den är starkt välvd, relativt tunn och mycket spetsig. Det senare utmärker även stabilisatorprofilen. Jag försäkrar, att detta är den främsta orsaken till att vi blivit slagna av denne finne.

Förutom tydliga mått finns en del data på finska, som jag nedan översätter.

Propeller	.....	diameter 400 mm
	.....	stigning 520 mm
	.....	stigningsförh. 1:1,3



Elliläs wakefieldmodell.

Motorgummi	.....	2 motorer, vardera 16 str. 1 x 6 mm "Brown" (sektionsarea 2 x 86 mm <sup>2</sup> )
Uppsvridning i varv	.....	2 x 780 = 1.560 varv
Unggefärlig flygtid	.....	3 min (varav 45-55 sek stigtid)
Glidtid	.....	2,15-2,30 min.

S. I.

SVENSK  
flygtidning

SFTs  
MODELL-  
RITNINGAR

Skalamodell "PZL" — polskt jaktplan.

Konstruktör: Gösta Hellström.

Ritning 31 x 42 cm. Pris 75 öre.

Replikamodell DORNIER DO 217 — tyskt bombplan.

Konstruktör: Åke Toftin.

Ritning 72 x 92 cm. Pris 2: 65.

SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

Postgiro 147660.

## Östgötamästerskapen 1943

1943 års Östgötamästerskap, de femte i ordningen, höllös annandag pingst på Norrköpings flygfält. Värdet var tyvärr ej det allra bästa. När tävlingen inleddes kom en väldig bogelskur och drev in de tävlande och funktionärerna i hangaren. På bogelskuren följde självfallet en häftig vind, som höll i sig under hela tävlingen och iaverkade menligt på resultaten.

Ende startande i M.1 var K. E. Svensson, LEN, vilken gjorde en lyckad första start. Sen grep han till en sämre kärna och fick med den inte så goda tid.

M.2 såg bland deltagarna bl. a. K. E. Svensson och R. Hjelmerus, LEN. Svenssons modell var bättre trimmad och även i denna klass tog han hem mästartecknet.

Flest deltagare hade klass S.1 som sig bör och konkurrensen blev hård. Mästerskapsförvararen R. Hjelmerus hade otur, råkade ut för en massa kvaddningar och fick således ingen chans att försvara sin titel. Segern bärgades i stället hem av E. Hedman, en av LENs yngre modellflygare. Tvåa kom S. Molin, F3.

A. Fagerström, Boxholms MFK, segrade i S.2 med en modell av typ "Gamen 6", ganska välbyggd och bra trimmad. Som andre man kom Kerstin Ödlund, LEN, enda kvinnliga deltagare.

I S.3 triumferade K. G. Iverskog, LEN, med en omöndrad A. M. 9. Det var Iverskogs första tävling och debuten blev således lyckad. Förutom disp. Mörks vandringspris fick han även ett ex. av "Modellflyvesport" och ett av "HOB-EYBOKEN". Bättre pris torde inte en nybörjare kunna få.

E. Hellborg, NFK, placerade sig på andra plats, men slog sönder sin "Strolch" i sista starten.

Resultat (medeltid av 3 flygningar):

Klass M.1:	1) K. E. Svensson, LEN, 0,44,9 min.
Klass M.2:	1) K. E. Svensson, LEN, 0,56 min.
	2) R. Hjelmerus, LEN, 0,41 min.
Klass S.1:	1) E. Hedman, LEN, 1,21,2 min.
	2) S. Molin, F3, 0,45,5 min.
Klass S.2:	1) A. Fagerström, Boxholm MFK, 1,33,6 min.
	2) Kerstin Ödlund, LEN, 1,05,7 min.
Klass S.3:	1) K. G. Iverskog, LEN, 1,38,3 min.
	2) E. Hellborg, NFK, 0,41,5 min.

Efter prisutdelningen följde ÖMFs konferens på vilken den viktigaste frågan var modellflygets ställning till segelflyget. KAP.

# Läsekretsen konstruerar: ELEKTRISK TIDUTLÖSNINGSMEKANISM

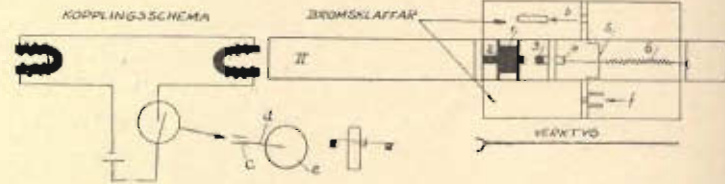
Från en av våra modellflygande läsare ha vi mottagit en intressant beskrivning över en elektrisk tidutlösningmekanism, använd för bromsklaffar på en stor segelmodell. Upphovsmannen till konstruktionen heter Nils Akerman och bor i Västerås. Han skriver ungefär följande:

"Jag har monterat denna tidutlösning för bromsklaffar i en modell av segelplanet DFS-Olympia. Modellen är en tävlingsmodell med 172 cm spännvidd — således en jättemodell i största segelmodellklassen. Den är byggd med delad vinge för att underlätta transporten och själva bygget. Ledningarna som gå genom vinghalvorna och kroppen förbindas sinsemellan med tryckknappar. Det batteri som är nödvändigt för att mekanismen skall träda i funktion är på 1,7 volt. Spolarna till en elektromagnet äro lindade med 10 m 0,15 mm emaljerad koppartråd.

Apparaten verkar på följande sätt. Först slår man på strömmen, varefter den undre klaffen tillslutes så att bromshaken (5) kommer i spå-

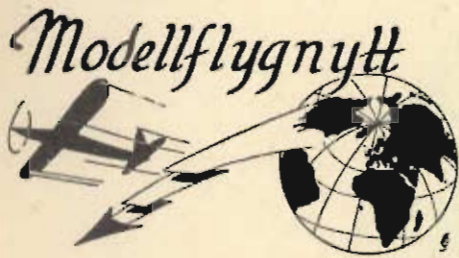
## Intressant konstruktion för större SEGELMODELLER

Nr	Beskrivning	Materialet
1	Spole	Koppartråd 0,15 mm
2	KARNA	JÄRN
3	PLATTA	JÄRN
4	BROSKNING	MASSIVT
5	BROMSHAKA	MASSIVT
6	FJÄDER	MASSIVT



ret f. Därpå sluter man även den övre klaffen och verktiget (angivet på ritningen) nedföres i spåret h och vrides ett fjädradels varv. Sedan föres plattan (3) mot magneten varvid bromshaken skjutes in i hålen a. (Som brytare användes en klocka c.) Då strömmen är sluten ligga kontaktblecken e mot varandra (de kunna göras av tunn fjädrande kopparplåt). När klaf-

farna äro infällda inställes klockan, och då den förlängda minutvisaren d trycker ned det ena kontaktblecket brytes strömmen varvid fjädern (6) drar ut bromshaken. Fjädrbelastningen på klaffarna är ej större än att man kan använda sidan som gångjärn. Vikten av hela denna tidutlösning inklusive batteri och klocka är ungefär 50 g."



**AEROKLUBBEN I FINLAND** har inbjudit 4 svenska modellflygare att delta i ett internationellt modellflygläger i Jämsilä under tiden 20—25 juli. KSAK har beslutat att om möjligt skicka över ett svenskt lag, men vilka som skola sändas är ännu inte definitivt avgjort. Tävlingsklasserna äro preliminärt följande:

### Gummimotormodeller:

**Klass A** — spännvidd under 70 cm, kropps-  
L x L

sektion —, vingbelastning minst 10 g/kvdm,  
100

annars enligt FAI.

**Klass B** — enligt FAI.

**Klass Wakefield** — enligt 1939 års bestämmelser.

IFall ett otillräckligt antal deltagare i någon av ovanstående klasser anmäler sig kommer flera klasser att sammanslås.

De viktigaste tävlingarna avgöras med

### Segelmodeller:

**Klass A** — spännvidd under 100 cm, vingbe-  
lastning minst 10 g/kvdm, fri kroppssektion.

**Klass B** — spännvidd 100—150 cm, vingbe-  
lastning minst 12 1/2 g/kvdm

eller  
spännvidd 150—350 cm, vingbelastning minst  
15 g/kvdm, kroppssektionen är i båda fallen fri.

**Klass FAI** — enligt FAI-bestämmelserna,  
spv 70—350 cm, 15 g/kvdm, kroppssektion  
L x L

100

För segelmodellerna anordnas skilda tävling-  
ar för hand- och högststart.

Vid högststart är tillåtet 100 m löplina eller 150 m med utväxling eller 200 m med vinsch.

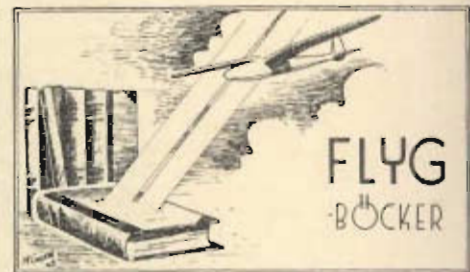
I alla tävlingarna förutom med wakefieldmodellerna avgör bästa uppnådda tid.

Ytterligare föranstalts, ifall minst 3 deltagare anmälas, tävlingar med modeller, försedda med förbränningsmotorer, a) begränsad motortid (45 sek), b) begränsad bränslemängd, 5 kben.

**ANDRA OMGANGEN I TÄVLINGEN** om bäst byggda repikamodell efter Ake Tollins ritning på Focke-Wulf Fw 150 gav till resultat, att Alf Larsson, Örebro, utgick som överlägsen segrare. I något av de närmaste numren kommer vi att publicera ett par fotos på hans modell. Intresset var stort även i andra omgången, och vi lovar att snart återkomma med liknande tävlingar.

**DANSK MODELFLYVE UNION** ämnar slå ett stort slag för danskt modellflyg. Med stöd av Aeronautisk Selskab och Berlingske Tidende skall man arrangera en kurs i byggteknik under ledning av DMUs ordförande, kommunallärare Knud Flønsted Jensen. Efter skriftlig ansökan kommer 50 deltagare att uttjas av en särskild jury. Dessa utvalda skall undervisas av olika modellflyginstruktörer delvis i teoretisk men främst i praktisk modellflygning. Varje deltagare får under kursen bygga en välflygande segelmodell med 75 cm spv. Kursen pågår under tiden 1—29 maj och en hel del premier har utsatts av bl. a. Berlingske Tidende att utdelas vid den modelltävling som kommer att avsluta byggkursen.

**EN AV DANSKT MODELFLYGS** stora stöt-  
tepelare, direktör Bendt Rom, fyllde den 29 april jämnt 50 år. Redan 1909 väcktes hans intresse för modellflyg i det han vid en modellflygutställning, som arrangerats av Det Danske Selskabs Skole, upprådde en distans på 17 m med en liten motormodell — på den tiden något av rekord. Sedan dess har han varit alla danska modellflygares "Lord Wakefield", och som sådan har han utträttat mycket gott för danskt modellflyg. Det var därför inte utan anledning han på sin 50-årsdag blev föremål för modellflygarnas hyllning. — Även vi svenskar saluterar 50-åringen!



## DEN KOM ÄNDÅ!

Så har den i alla fall kommit — modellflyg-  
boken — som en läsare i förra numret gick ut med ljus och lycka att spåna efter. Och **HOBBY-BOKEN** heter den, redigeras av Len-nart Sundström — Wingström — och är just en sån där bok som varje verkligt modellflygintresserad grabb och flicka absolut måste skaffa sig. Den vmlar av finfina ritningar på alla möjliga slags modeller, här och där glimtar det till en bra teoretisk artikel och en mängd andra läs-värda ting. Boken har skulle man kunna säga två sidor, men den andra sidan är dock minst lika god som den första. Vi syftar på andra avdelningen av boken, som redigeras av den kände modellbåtexpertern, arkitekt G. A. Lundell i Sveriges Flotta. Mer behöver knappast sägas om denna bok, som trots att den är kanske den första i sitt slag här i landet, dock är — alla tiders. Boken betingar ett pris av fyra och en halv riksdaler och kan fås hos de flesta bokhandlare. mfred.



Lagar allt som gått itu  
Det flytande verktiget

### LIMMAR ALLT

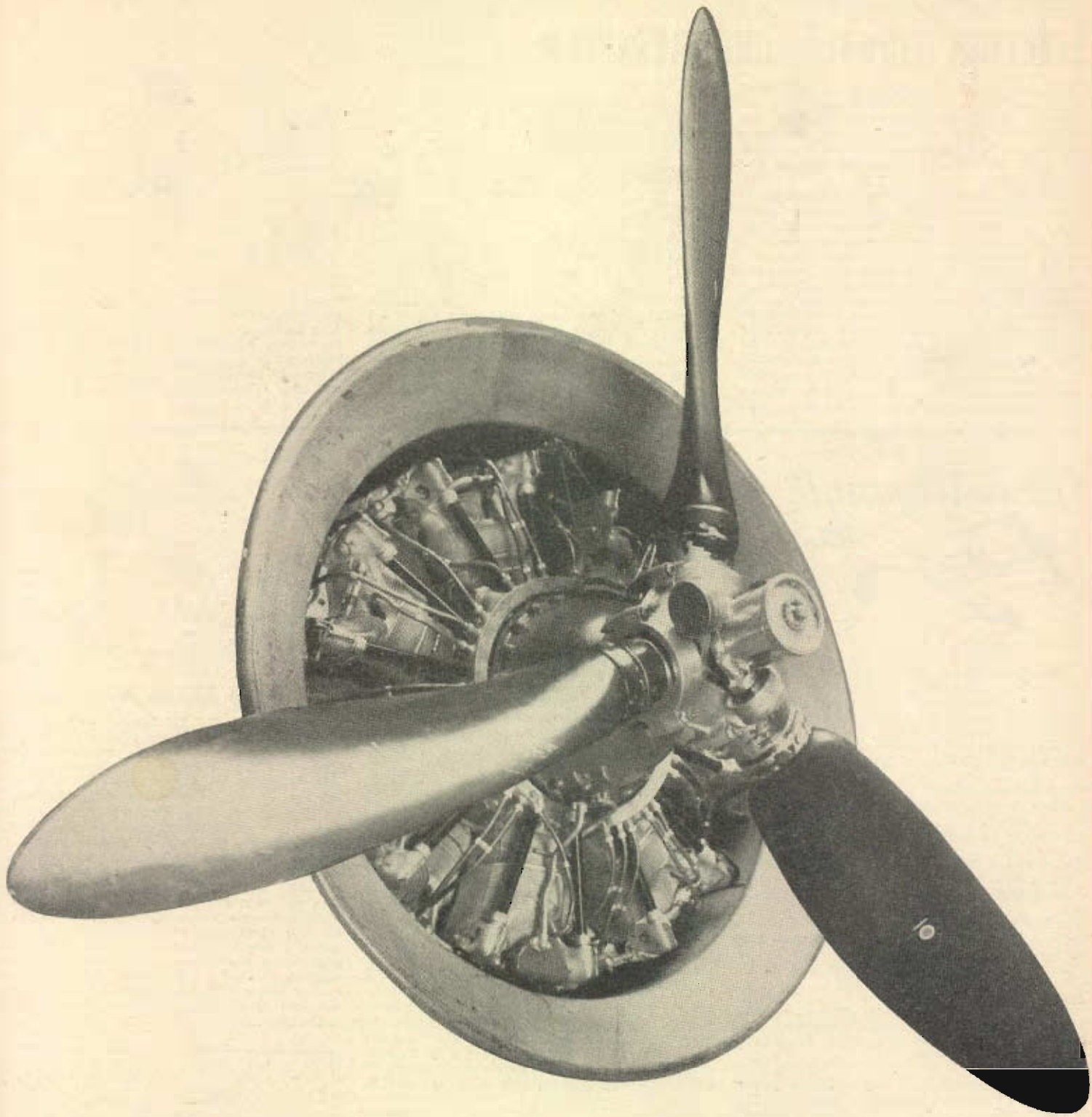
Bästa lim för hållbar  
limning.

Om UHU-LIM mot förmodan ej finnes å  
Eder ort, sänd oss kr. 1: 85 i frimärken el.  
pr postgiro 54445, så lev. vi omg. en stor  
tub om c:a 60 gr.

CROSS & Co. A. B., Vasagatan 15 17, Stockholm. Tel. 210820

## Har Du något på hjärtat...

Har Du något som är av intresse för modell-  
flyget i dess helhet, något som Du inte förstår  
eller något som Du vill diskutera, har Du byggt  
någon bra modell, har Du hittat på någon liten  
praktisk fins, har Du något uppdrag att kom-  
ma med eller något annat i modellflygväg —  
sänd in det till SFTS modellflygavdelning. Där-  
igenom blir Du själv medarbetare i Nordens  
främsta modellflygtidning och samtidigt gör Du  
en verkligt positiv insats för vårt modellflyg.  
Du är alltid välkommen med bidrag vare sig  
små eller stora.



**SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET • TROLLHÄTTAN**