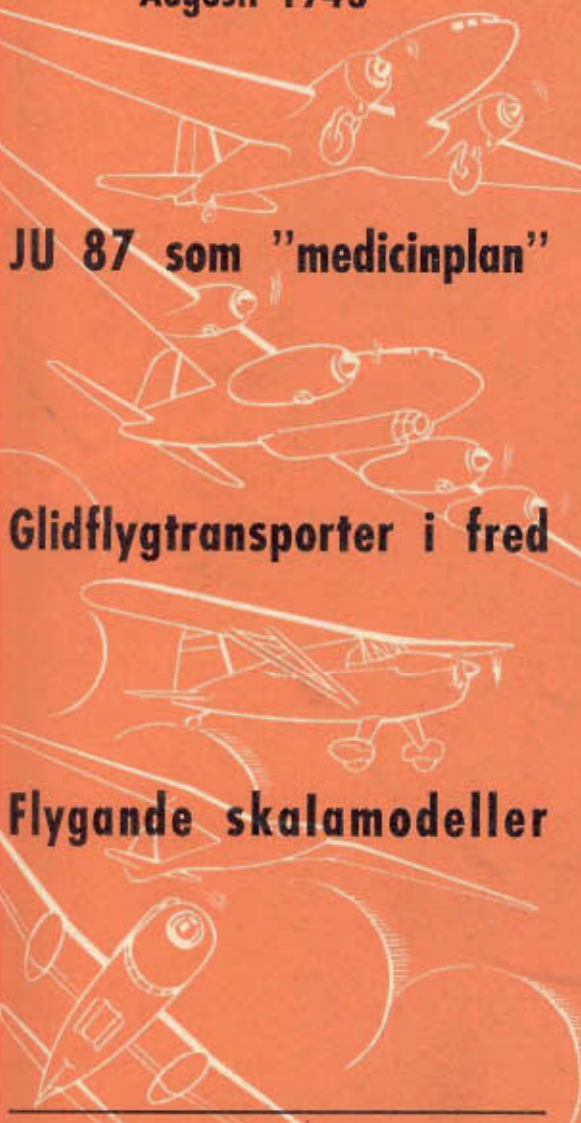




SVENSK flygtidning

ÅRG. 5 NR 8
Augusti 1943



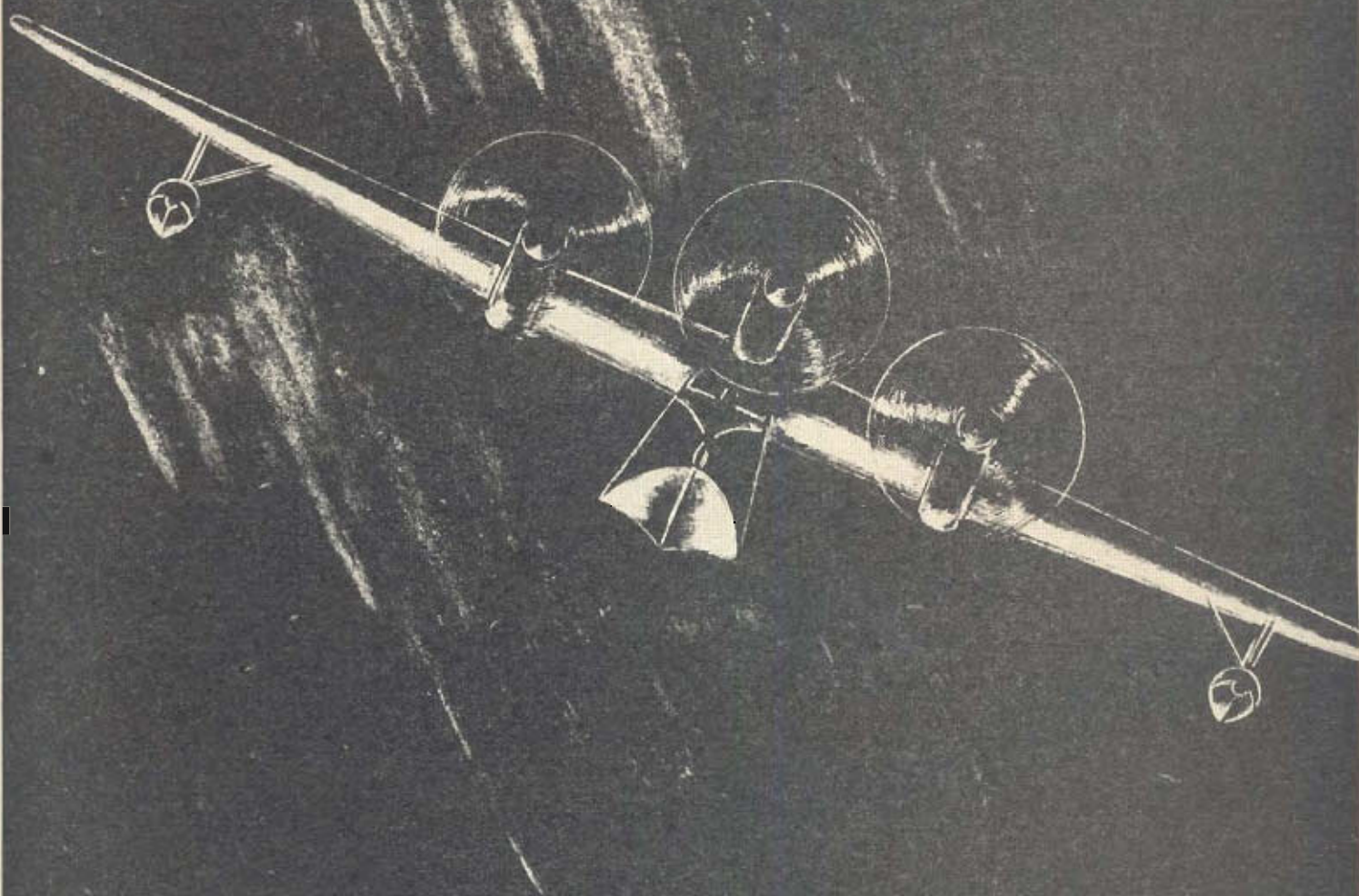
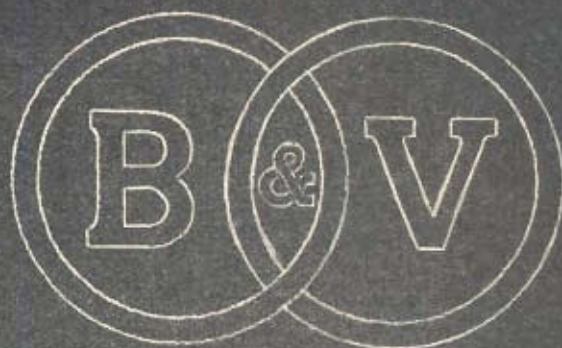
JU 87 som "medicinplan"

Glidflygtransporter i fred

Flygande skalamodeller



Den 18-årige "Sparven" Uno Ruud
t. v. äntrar ett av Svensk Flygtjänsts
målbogseringsplan. Art. på sid. 8. →



BLOHM & VOSS



8/43

MALMÖ

(Flygtidningen)

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

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

Telefon 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: HARALD MILLGÅRD.

Redaktionssekreterare: ULF HALLVIG.

Carl Cederström — ett 25-årsminne

Den 29 juni var det jämnt 25 år sedan flygpionjären baron Carl Cederström omkom vid en flygning Sverige—Finland tillsammans med kapten C. G. Krokstedt.

Flygbaronen är så omskriven även in i senare tid att en utförlig skildring av hans liv och verk kan anses som en överloppsgärning. Det räcker med att konstatera hur rätt Cederström fick då han vägrade låta tvivelarna och belackarna slå ned modet och förtröstan. Det är underbart när människor våga leva och dö för en idé som skall föra mänskligheten framåt. Som kontrast till baron Cederströms framsynta

sinne kan citeras ett uttalande år 1906 av uppfinnaren Simon Newcomb: "Jag anser det så till fullo bevisat som något fysiskt kan bli att inga kända ämnen, kända maskinformor och kända kraftkällor kunna kombineras för att framställa en maskin, som människan kan flyga med". Jämförd med denna negativa självsäkerhet hos en känd tekniker står Cederströms för alla lyckliga eventualiteter öppna sinne såsom en symbol för den gnista som goda gudar givit den framåtsträvande delen av mänskligheten.

Flygningen har hunnit långt på dessa 25 år. Det svenska flyget har följt med och kan efter de senaste årens strävanden sägas ha nått en internationell standard. Men ändock har flygningen i allmänhet endast pressat sig fram ett tuppfjät, och vi ha lång väg kvar till idealet. Det behövs fortfarande mycket av baron Cederströms inställning till problemen för att ej stan-
na i växten!

S. A. Andrée — ett 50-årsminne

Vad som sagts om Cederströms betydelse för luftfarten gäller i lika mån om ballongfararen överingenjör S. A. Andrée, fast han ej använde sig av systemet "tyngre än luften". Hans liv ligger också så långt tillbaka att det ej är särskilt påtagligt för vår generation, men just därför kan det också vara skäl i att ge några glimtar av hans flygningar.

Den 15 juli 1893, för 50 år sedan, gjorde Andrée sin första självständiga ballonguppstigning. Den skedde från Pontonjärbataljonens gård på Kungsholmen. Efter ca 3 ½ tim landade han lyckligt i trakten av Dalarö.

Andrée hade dessförinnan tagit lektioner i ballongföring av norrmannen Cetti och följt med honom på några uppstigningar, men nu förde han själv ballongen. Starten skedde vid halvfyratiden på natten och ägsägs av några morgonpigga intresserade. Uppstigningen gick i allo lyckligt. Sedan blev det flera uppstigningar från Stockholm. I allmänhet gick det bra, men en gång hamnade han på en kobbe i finska skärgården, där han måste ligga över ett dygn innan han observerades från en båt och togs ombord.

Fyra år efter sin första uppstigning startade André från Spetsbergen med sin större ballong "Örnen" för den ödesdigra Nordpolsfärden. Avfärden skedde den 21 juli 1897, och det sista man hörde av expeditionen var en davpost den 13 juli. I augusti 1930 fann den norska ångaren "Bratvaag" lämningarna av Andrée och hans följeslagare Strindberg och Fraenkel på Vitön.



Vad är detta för flygplan?

Luftbevakningsredaktören är utkallad till skogsarbete. Innan han åkte sin väg hemställd han om en förflyttning av silhuetttävlingen till annan plats i tidningen, vilket bifölls. För att fira tilldragelsen infördes därför i detta nr ett vackert foto i stället för en översiktsritning. Då vi ej vilja beröva läsaren spänningen vid fastställandet av typen får han (hon) ej reda på namnet här utan skall i stället först fundera ut flygplanets namn samt sedan slå upp sid. 24, där han (hon) finner en skildring av en spännande flygning med just ett sådant flygplan. — När ibevred:s blåsor i händerna övergått till solida valkar återkomma vi med silhuetttävlingen på annan plats i varje nummer.

För medlemmarna i följande flygklubbar 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 dessas exempel, klubbprenumerera för 1943 på SVENSK FLYGTIDNING!

Som flyggods över gränserna



Ännu håller ABA kontakten över spärrade gränser... Ännu kunna som flygfraktgods onödiga produkter tillföra vår produktionsapparat, vårt trafiksystem och vår beredskap. Dag och natt flyga ABAs orange-gulda plan — upprätthålla våra förbindelser i krig och fred. Tänk på detta, när Ni själv en gång får flyga igen — Flyg med ABA!



ABA

AB AEROTRANSPORT

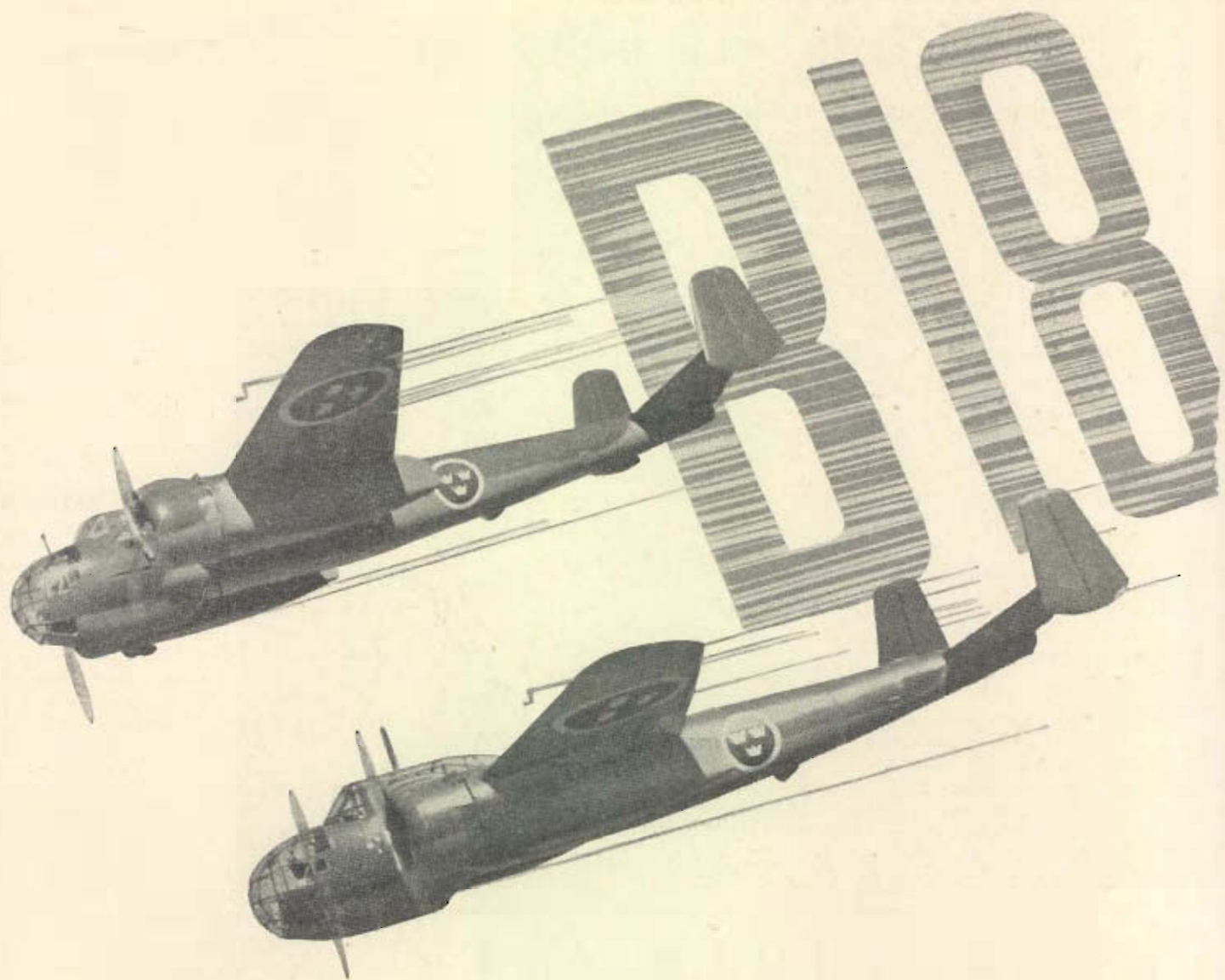
Resultatlista från Ållebergstävlingarna 1943

På grundval av slutgiltiga uppgifter från KSAK har SVENSK FLYGTIDNING uppgjort nedanstående tabell över samtliga resultat vid tävlingarna. Ur tabellen kan utläsas hur de olika lagen och enskilda deltagarna lägo till i konkurrensen vid slutet av varje dags tävling. Som framgår av näst sista

sifferkolumnen ha lagen placerats efter slutresultaten. Betecknande är att av de tre bästa lagen äro två militära och ett civilt, medan de tre sista lagen äro civila — bättre lycka nästa år! Många intressanta detaljer kunna utläsas av tabellen, som är synnerligen överskådlig och givande.

Lag resp. deltagare	Den 25/6		Den 26/6		Den 27/6		Den 28/6		Den 29/6		Den 30/6		Den 1/7		Den 2/7		Den 3/7		Slutresultat		Hederspris skänkt av
	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Poäng	Plac.	Summa poäng	
Kungl. Krigsflygskolan	1	324,8	2	85,8	1	225,0	2	175,8	3	69,7	1	406,0	1	304,0	3	189,0	10	103,9	1	1884,0	AB Aerotransport
Fänrik B. Olow	5	170,7	2	68,8	1	225,0	—	—	—	—	3	196,0	2	206,6	3	189,0	6	91,6	1	1147,7	SAAB samt KSAK:s segelfl.-pokal
Fanj. B. Bergman	7	154,1	12	17,0	—	—	1	175,8	2	69,7	1	210,0	11	97,4	—	—	26	12,3	5	736,3	Nynäs Petroleum
Kungl. Västgöta Flygflottilj	2	245,6	1	170,6	8	174,3	8	91,4	7	36,3	8	145,2	5	171,4	1	210,0	5	158,8	2	1408,6	Nordiska Poolen
Fänrik B. Schlyter	1	225,0	1	170,6	—	—	7	91,4	—	—	8	145,2	3	171,4	1	210,0	4	99,8	2	1113,4	Urmakare Sundstedt
Löjtn. A. Wennerström	20	20,6	—	—	3	174,3	—	—	7	36,3	—	—	—	—	—	13	59,0	21	290,2	—	
Stockholms Segelflygklubb, lag 2	6	176,5	5	59,6	4	155,4	7	103,3	—	—	7	159,2	3	205,0	5	163,5	4	163,8	3	1186,3	NAF samt Luftf.-insp. vandr.pris
Flyginstr. S. Larsson	6	167,1	16	8,5	4	155,4	—	—	—	—	—	12	76,3	4	163,5	3	104,6	6	675,4	Irvin Fallskärms AB	
Civ. ing. A. Gävert	24	9,4	5	51,1	—	—	6	103,3	—	—	7	159,2	8	128,7	—	—	12	59,2	11	510,9	Skånska Ättiksfabriken
Aeroklubben i Göteborg	13	75,5	7	53,0	2	214,3	4	147,4	—	—	5	166,4	9	144,4	2	204,9	13	65,1	4	1071,0	Ryttm. Gyllensvaan
Civ. ing. G. Karlsson	19	23,8	4	53,0	2	214,3	8	81,6	—	—	5	166,4	—	—	2	204,9	16	54,9	3	798,9	Tönseth & Co
Civ. ing. A. Johansson	16	51,7	—	—	—	—	9	65,8	—	—	—	—	6	144,4	—	—	27	10,2	22	272,1	—
Kungl. Göta Flygflottilj	14	75,0	4	60,0	8	121,1	5	126,8	2	81,3	13	60,4	2	251,9	4	173,6	11	103,6	5	1053,7	Evald Pettersson
Löjtn. B. Flodén	15	75,0	11	24,4	6	116,0	4	126,8	6	46,7	13	60,4	1	210,0	12	28,3	20	50,8	4	738,4	Hägglund & Söner
Furir S. Morell	—	—	9	35,6	16	5,1	—	—	8	34,6	—	—	15	41,9	5	145,3	18	52,8	19	315,3	—
Aeroklubben i Skåne	3	186,3	3	71,3	11	40,4	6	109,2	4	67,5	2	215,2	10	108,1	9	62,2	12	95,5	6	955,7	Ulla Hagman
Löjtn. B. Kullgren	3	174,6	10	27,7	—	—	—	—	5	53,4	5	165,4	16	39,6	—	—	16	54,9	10	516,6	Bröderna Kjällström
Ing. I. Persson	23	11,7	6	43,6	12	40,4	5	109,2	10	14,1	15	48,8	13	68,5	9	62,2	24	40,6	16	439,1	—
Stockholms Segelflygklubb, lag 3	7	161,0	—	—	7	136,8	1	200,4	—	—	6	161,3	14	13,4	10	39,2	2	175,0	7	887,1	Aero Materiel
Mekaniker T. Andersson	8	142,1	—	—	8	106,5	12	47,6	—	—	16	42,6	20	13,4	11	39,2	7	87,5	13	478,9	—
Ing. A. Larsson	21	18,9	—	—	13	30,3	2	152,8	—	—	10	118,7	—	—	—	—	7	87,5	17	408,2	—
Kungl. Svea Flygflottilj	4	183,9	10	17,1	5	153,2	9	64,0	1	107,4	9	144,5	12	24,8	—	—	7	132,2	8	827,1	—
Furir A. Gundersen	4	170,7	18	4,3	5	122,9	—	—	1	107,4	—	—	21	8,5	—	—	10	79,4	12	493,2	—
Furir H. Nilsson	22	13,2	14	12,8	13	30,3	10	64,0	—	—	9	144,5	19	16,3	—	—	18	52,8	18	333,9	—
Linköpings Flygklubb	8	153,6	11	13,5	—	—	3	172,0	8	26,6	4	187,5	13	23,2	—	—	1	181,2	9	757,6	—
Löjtn. C. Smith	14	75,5	—	—	—	—	3	148,5	9	25,1	4	187,5	—	—	—	—	1	110,0	9	546,6	Svenska Orion
Ing. N. Hultén	13	78,1	13	13,5	—	—	14	23,5	12	1,5	—	—	18	23,2	—	—	11	71,2	25	211,0	—
Stockholms Segelflygklubb, lag 1	10	107,6	8	44,7	9	115,9	—	—	9	7,4	10	77,9	7	166,4	7	116,5	9	109,8	10	746,2	—
Ing. B. Andersson	18	25,2	7	38,3	9	97,2	—	—	11	7,4	11	77,9	4	166,4	6	116,5	20	50,8	8	579,7	AB Trådlös Telegraf
Ing. B. Wassgren	11	82,4	17	6,4	15	17,9	15	0,8	—	—	—	—	—	—	—	—	13	59,0	27	160,5	—
Kungl. Västmanlands Flygflottilj	9	118,2	9	36,2	10	112,0	11	45,5	6	58,6	12	60,7	11	101,2	11	15,1	3	167,0	11	714,5	—
Fanj. G. Magnusson	9	118,2	8	36,2	7	112,0	13	45,5	4	58,6	18	25,8	10	101,2	13	15,1	2	108,0	7	620,6	FK-Verken
Trafikledare K. E. Nordvall	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	34,9	—	—	—	—	15	59,0	28	93,9	—
Kungl. Skaraborgs Flygflottilj	15	40,8	—	—	6	144,7	—	—	5	59,3	14	53,7	6	171,0	8	81,4	6	144,4	12	695,3	—
Fänrik B. Swensson	17	40,8	—	—	11	60,9	—	—	3	59,3	14	53,7	7	140,1	—	—	5	97,7	15	452,5	—
Fanj. A. Fredin	—	—	—	—	10	83,8	—	—	—	—	—	—	17	30,9	8	81,4	22	46,7	23	242,8	—
Jönköpings Flygklubb	11	92,2	12	10,6	—	—	—	—	—	—	3	203,0	4	173,1	6	152,3	14	54,9	13	686,1	—
Köpm. T. Andersson	10	92,2	15	10,6	—	—	—	—	—	—	2	203,0	14	48,0	7	91,2	27	10,2	14	455,2	—
Ing. R. Abelin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	125,1	10	61,1	23	44,7	24	230,9	—
Karlskoga Motorklubb	12	78,2	—	—	—	—	10	50,1	—	—	11	72,0	8	159,6	12	13,2	8	120,4	14	493,5	—
Ing. T. Palmqvist	12	78,2	—	—	—	—	11	50,1	—	—	12	72,0	—	—	14	13,2	9	83,5	20	297,0	—
Ing. S. Philip	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	159,6	—	—	25	36,9	26	196,5	—
Falköpings Flygklubb	5	181,5	6	58,2	—	—	Utgått	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stud. L. Gustafsson	2	181,5	18	4,3	—	—	Utgått	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stud. L. Ohlson	—	—	3	53,9	—	—	Utgått	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anm.: Lag och lagresultat äro angivna med fet stil, vanlig stil anger individuella deltagare och resultat.



B18, det svenska flygvapnets nya medeltunga bombplan som utmärkes av *snabbhet* och *slagkraft*, är det första flermotoriga flygplan, som helt konstruerats och byggts i Sverige.



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN

Snart 8-faldig jordenruntflygare från Gävle flyger med "Gunder" och lär sångfågel flyga

Alice Babs tog B-diplom vid Gävlebygdens glidflygskola



Om det var någon skeptiker som trodde att Alice Babs skulle nöja sig med A-diplom att ha som "fjäder i hatten", så måste han nu ge med sig och inse att hon är verkligt flygintresserad. Under sitt turnerande nyligen passade hon nämligen på att besöka Gävlebygdens segelflygskola i Dalarna med B-diplomet som mål. A hade hon ju tagit vid Stockholms Segelflygklubb.

Proven avlades söndagen den 18 juli. Regnskurar försökte hindra henne, men skivan klarades ändå genom envishet från instruktören Gösta Forslund och givetvis från Alices också. Hon stretade och hjälpte till att dra planet tillbaka till startplatsen ett tjugotal gånger på dagen. Kl. 19,30 klarades sista provet, och i glädjen

stod Babs på händerna samt gav sin flyglärare en kamratlig omkramning.

Babs hann även med att döpa Gävleklubbens motorplan SE-ALB till "Gunder". Dopet förrättades med Pommac, allsång och fyrfaldiga hurrarop.

Gösta Forslund har nu från krigsutbrottet räknat flugit 1.500 timmar för försvarets räkning. Detta betyder en sträcka motsvarande 7 1/2 gånger jorden runt. Under sin fritid tjänstgör Forslund som instruktör för glidflygarna inom Gävlebygdens Flygklubb.

Forslund, som är en skicklig tecknare, har sänt SFT en teckning, som visar hur han ser på problemet "hur ska jag hinna med allt". Ja, hur hinner han?



Babsans flyglärare Gösta Forslund samt "Gunder".



12,15 satte de kurs mot söder. Termikstyrkan varierade mellan 1/2 och 5 m/sek. Kl. 15,15 landade de på Kronobergs regementes fotbollsplan vid Växjö.

25 mil med Weihe

är visserligen inget rekord längre men dock en mycket god flygning, utförd av Stig Troive från Alleberg till Linderöd i Skåne, ca 3 mil söder om Hässleholm, den 21 juli. Starten företogs vid tolvtiden och landningen kl. 18,40. Han fick alltså ej sträckan för guld-C, som han varit på jakt efter, men då han fick 4.000 m höjd är i alla fall höjdvinsten, 3.000 m, klarad.

Instruktörskursen i Varberg

— Vi är just klara med en segelflyginstruktörskurs för deltagare från hela landet, berättar Karl-Erik Övgård, ledare för Varbergskursen. Nio instruktörer ha utbildats och samtidigt med dem 18 elever till A- eller B-diplom. Övningarna har varit förlagda till Getterön, där instruktörs- och "vanliga" elever haft förläggning i internat. Just därigenom har den rätta segelflygarandan kommit fram. Denna brokiga samling pojkar och "ynglingar" i upp till 40-årsåldern från alla delar av landet har haft tre ljuvliga semesterveckor fyllda av strävsamt men härligt arbete med att inhämta mesta möjliga praktiska och teoretiska kunskaper om segelflyg, och på fritiden har Västerhavet lockat med salta bad och segelturer. Även de flesta teori- och lektionerna har hållits nere bland klipporna i samband med gymnastik och bad — en verklig friluftsskola, som säkert har framtiden för sig. En sånglärare har försökt få eleverna att sjunga. Han har lyckats...

De sista dagarna — kursen har pågått från 1 till 21 juli — har instruktörerna haft en särdeles spännande tävling, en "allkamp", i vilken grenar som bedömningslandningar, simning, orientering och allmän idrott ingår. Segraren i denna tävling kan verkligen betecknas som "all-round".

200:e C-diplomet erövrat

Det 200:e C-diplomet har erövrats, meddelar KSÄK och därmed har ytterligare en milstolpe passerats. Den 200:e C-diplomaten är ingenjören vid Bofors, Karl-Erik Kea-Andersson, som bl. a. är v. ordf. i Karlskoga Motorklubb. A. började sin flygutbildning i Karlskoga i mars förra året och avslade den 14 juni i år prov för C-diplom.



REKORDSOMMAR 1943

Varför finns det inte någon guld-C-flygare i Sverige ännu? Svaret har varit: vi ha hittills inte haft tillräckligt högvärdiga segelflygplan. Att flyga silver-C med Grunau Baby går mycket bra, men sträckan 30 mil för guld-C:et är för lång för detta övningssegelplan. Nu ha vi emellertid fått en Weihe på Alleberg, varför det finns hopp om ett par tre svenska guld-C i sommar.



30 mil med ensitsigt plan.

Det var som sig bör chefen på Alleberg, Stig Fägerblad, som inledde "raden" av flygna 30-milsträckor. Under sista tävlingsdagen på Alleberg kl. 10,30 stack han iväg med Weihe åt söder efter att ha uppnått 2.100 m över hemmaberget. Termiken var skaplig, ca 1—1 1/2 m/sek, uppger hr Fägerblad vid ett telefonsamtal med SFT. Innan han kommit till Ulricehamn fanns det nästan bara enstaka moln, och det blev ett cirklande och hoppande från

moln till moln, men efter att ha passerat nämnda stad var det bättre möjligheter. Mellan Värnamo och Älmhult fanns ej ett enda moln, och färden gick på Guds försyn. Sedan blev det bättre igen, och över Skåne fick han 2.400 m höjd, men söder om Kristianstad var det tuktigt med svag termik ett slag, varpå sista biten blev rena "våjeräkningen". Efter 7 tim 35 min flygning landade han kl. 18 vid Öja mosse invid Ystad. Sträckan var över 30 mil, guld-C-sträckan var klarad och svenska distansrekordet slaget.

— "Weihe" är utmärkt, säger hr Fägerblad, och bör komma till användning i en speciell klass vid nästa års tävlingar på Alleberg. Med det planet kan man flyga triangelbanor, ty Weihe går fint även i motvind och hoppar lätt över väldiga "gap" i terräken. Sätt Weihe i händerna på årets allebergstävlande så kan de flyga långa sträckor!

Över 20 mil med tvåsitsigt plan.

Den 30 juni startade ing. Heinrich Kipp och segelflyginstruktör Johan Blomberg med Norrköpings Flygklubbs Kranich, byggd hos A/B Flygplan. Starten skedde kl. 11,45 med flygsläp, och kl.



**HÅLLER ALLTID
MÅTTET**

JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.

18-årig sparv i björnpäls har snart 1.000 flygtimmar

Mekanikern Uno Ruud vid Svensk Flygtjänsts station på Bulltofta går upp med solen och ner med månen.

Rubriken sätter säkert myror i huvudet på en hel del av läsarna, och därför är det bäst att så fort som möjligt komma med en förklaring: vpl flygföraren och trafikflygaren Allan Abrahamsson vid Svensk Flygtjänst kallar alla yngre mekaniker i bolaget för "sparvar", och även hans egen "mek" Uno Ruud får heta så utom möjligen vid särskilt högtidliga tillfällen. Det där med björnpälsen kan lika gärna betyda fårpäls — d. v. s. i flygöverallen. Och nästan 1.000 flygtimmar betyder c:a 900 flygtimmar.

"Sparven" Uno Ruud träffas ute på Bulltofta strax efter det målbogseringsplanet Tiger Moth SE-ALL landat och kört in till hangaren. Den unge Uno är en grabb som med skäl kan avundas av alla i hans ålder. I vanliga civila kläder ser han ut som vilken käck svensk pojke som helst, och ingen kan av hans uppträdande ana att han redan hunnit med att sitta uppe i luften så många timmar.

Ruud är inte norrmän som den store Birger med de flygande skidorna, men han är i alla fall backhoppare sedan 8 år tillbaka. År 1925 föddes Uno i Stockholm, och i augusti 1941 började han som mekanikerelev hos ABA på Bromma. I mars 1942 fick han ställning vid Svensk Flygtjänst, och nästan omedelbart började han flyga med på målbogseringsuppdrag, först med trafikflygare Gösta Ivarsson som förare. Dessa två lågo en vecka här och var. Det



— Det där gjorde du bra, "Sparven", säger trafikflygare Abrahamsson och klappar Ruud på axeln.

var ett evigt flackande, omväxling fattades inte. De besökte flygplatserna i Hästholmen, Karlsborg, Göteborg, Malmö o. s. v. I Malmö har han varit stationerad längst tiden, varav 5 månader med Ivarsson och resten med Abrahamsson som förare.

— "Sparven" är skötsam och ordentlig, pigg och vaken, säger trafikflygare Abrahamsson om sin mek. Samarbetet i luften är han så van vid att allt går av sig självt. Vi behöver sällan prata med varandra, utan det går som smort ändå. Jag måste säga att det inte är vilken grabb

som helst som får vara med ute så här och flyga. "Sparven" fick chansen för att han redan från början visade sig så lämpad för jobbet. Det torde heller inte vara många i hans ålder som har samlat ihop en sådan flygtid, säger Abrahamsson och klappar Uno på axeln. Bra gjort!

— Vi startar klockan halv sex på morgonen, säger "Sparven" på red:s fråga om han har mycket att göra. Dessförinnan ska Mothen dras ut ur hangaren, varmköras, ses över och "laddas" med mål och wire. Så sticker vi iväg till platsen där bogseringen ska äga rum. Efter passets slut går vi hem och landar. Det blir kanske uppehåll en timme för lunch, tankning, översyn och "laddning". Samma historia upprepas efter lunchen. När man landat på aftonen kan man visserligen ta det lite lugnare, men ofta händer det att det blir nattflygning också. Då ska jag se till att kärran kommer iväg och sedan vänta på den. Det blir 5—6 timmars flygning för det mesta och ofta 8—9 timmar, d. v. s. för min del mest 5—6 timmar. Man sover ovaggad efter en sådan dag! Och så upp igen nästa morgon — upp med solen och ner med månen!

Till sist avslöjar "Sparven" att hans största längtan är att så snart det blir fred få genomgå fullständig motorutbildning och bli specialist på området. Dessutom kommer han naturligtvis att erövra förarcertifikat. Och han lyckas säkert, ty man kan utan vidare påstå att det knappast torde finnas en mera målmedveten yngling än den målbogserande "Sparven" Uno Ruud.

von Wadmal.

Förbjöd sin man flyga — blev själv segelflygerska

Fru Ruth Hemminger, maka till civilingenjören och segelflygaren Lennart Hemminger, berättar här nedan hur det gick till när hon blev flygbiten och i Norrköping tog A-, B- och C-diplom i rask följd:

Mitt segelflygintresse är inte så gammalt. Detta trots den försvarande omständigheten, att jag är uppfödd alldeles invid den plats, där det svenska segelflyget föddes — invid Hammar utanför Ystad, där greve Douglas Hamilton och hans medhjälpare länge förde en ootäcksam kamp mot de svenska "experternas" trängsynthet. Jag förstod givetvis ingenting av detta då utan tyckte också att allsammans var dumt, även om det var vackert att se på.

Först sedan jag blev gift och försökte förbjuda min man att flyga och i synnerhet provflyga, mötte jag mitt första "flygproblem". Han lydde inte alls! I stället lyckades han på något underligt sätt få mig så intresserad att jag anmälde mig som medlem i Norrköpings Modell- och Segelflygklubb.



Fru Hemminger.

Sedan har segelflyget varit riktigt efterhängset mot mig. Bygglokalen placerades "mitt över gatan" och det gick knappast att undvika byggtid. Det visade sig vara riktigt roligt att "klistra flygplan". Byggverksamheten började den 1 februari i år, och innan jag visste ordet av hade jag lyckats skaffa mig 160 byggtimmar. Inte nog med att det var roligt att putsa, fila och måla, det var mycket man fick lä-

ra under byggtiden även genom diskussionerna mellan mer eller mindre flyg- och sakkunniga kamrater. Jag blev nog litet flygbiten då, och det var ingen som försökte hindra mig.

Första A-kursen började den 5 maj, och den 9 i samma månad lyckades jag avlägga proven för A-diplomet. Rutscharna voro gräsliga, ty "Tuppen", en G-9:a, var tillsammans med Kungsängens ojämna yta en kombination som borde tillhört inkvisitionen. De dagarna undrade min man ofta, varför jag satt så litet där hemma! Sedan jag fått lätta var det emellertid underbart roligt. Och Schulgleitern flög verkligen snällt med mig.

Efter A:et blev det endast ett kort uppehåll. Den 16/5 hade jag hamnat i en B-kurs, och den 3/6 hade jag lyckats göra 5 skapliga landningar vid märket. Och så var B-diplomet klart. Nog kändes det litet ängsligt och osäkert ibland precis före starterna, men vår omtyckte lärare "Bollnäs-Johan" ingav lugn och förtröstan och talade om att det inte var något farligt: "Ännu har ingen stannat där uppe hur tokigt de än burit sig åt!"

(Forts. på sid. 25)



LÅNGDISTANSFLYGBÅT
DORNIER
DO 26

Ju 87 som försöksflygplan inom medicinen

Av Överfärläkaren Prof. von DIRINGSHOFEN

För att medicinskt undersöka verkningar av starka centrifugalkrafter inrättades spanarplatsen i ett störtbombplan typ Ju 87 för röntgenundersökning och -fotografering under flygning. För försökspersonen inbyggdes en sits, vars ryggstöd hade en urtagning i mitten för att tillåta röntgenstrålarna att passera igenom. Den undersökandes sits placerades med ryggen mot flygriktningen. Bakom undersökningssitsen inbyggdes i flygkroppen ett röntgenrör från Siemens. Den erforderliga strömmen erhöles från två stora 24 volts batterier, och strömmens spänning ökades i en specialomformare på 600 watt till 220 volt. Denna röntgenanläggning möjliggjorde att man med en exponeringstid av 1 ½ sekund kunde taga tillräckligt tydliga fotografier av lungorna. Genomlysningen var tillräckligt ljus och klar för att göra iakttagelser med röntgenskärn. En flyttbar elektrisk telefonanläggning förband förare, undersökare och försöksperson med varandra.

De belastningar, som centrifugalkraften för var gång åstadkom, uppmättes med en DVL-accelerationsmätare och två Siemens-accelerationsmätare. En maximiaccelerationsmätare kontrollerade resultaten.

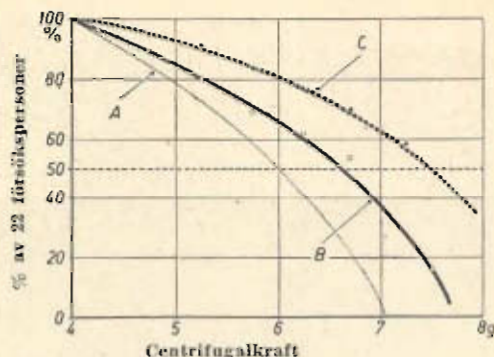
De kortvariga centrifugalbelastningarna om 2 till 4 sekunder erhöles genom att planet rätades upp ur störtdivkning, de mera långvariga om 5 till 10 sekunder däremot

erhöles genom att flyga nedåt i spiraler med åtföljande brant glid- och störtflykt.

Den goda manövreringsförmågan hos Ju 87 gjorde det möjligt att flyga i så trånga spiraler att centrifugalkrafter mellan 7 och 8 g*) voro verksamma i mer än 5 sekunder redan vid en hastighet av 320 km/tim.

Särskilt gynnsamt för genomförandet av röntgenundersökningarna var att planet var anmärkningsvärt fritt från vibrationer och skakningar och detta även vid belastningar över 8 g. Högsta belastning utgjorde 8,5 g under c:a 3 sekunder. Författaren var förare och ledde försöket. Spanaren satt i hopkrupen ställning. Försökspersonen, som satt upprätt, blev medvetlös.

Den genomsnittliga motståndsförmågan mot centrifugalkrafter under de mer än 200 försöksflygningar som utfördes framgår av bild. Enligt denna behöver man inte vänta några som helst störningar i synförmågan under 4 g. Över 6 g utsätts ungefär 50 %, alltså hälften av flygarna, om de sitta upprätta i planet, för störningar i synförmågan av det slag, som kallas grå slöja (dimma för ögonen). Vid 7,5 g försvinner hos 40 % synförmågan helt (svart slöja). Därvid förbli de emellertid för det mesta vid fullt medvetande. Hälften av förarna bli dock medvetlösa efter högst 3 sekunder vid denna belastning. 2 till 3 sekunder efter att centrifugalkraften minskat till under 3 g upphör åter medvetelsheten, om ej belastningen har varat längre än 5 sekunder. Större centrifugalkrafter förekomma knappast i praktiken vid flygning. Genom att intaga hopkrupen ställning blev motståndskraften så stor att centrifugalkraften i varje fall kunde ökas till 7,5 g och alltid med minst 2 g. I enlighet därmed kunna två tredjedelar av alla flygare uthärda 8 g i hopkrupen ställning, sannolikt även 9 g under 3 till 5 sekunder utan störningar i synförmågan, vilket är tillräckligt för krigsmässig flygning med de maskiner, som användas vid fronterna. En ytterligare ökning av motståndsförmågan mot centrifugalkraften kan man ernå genom att flyga i liggande ställning, emedan centrifugalkraften då inte längre verkar i kroppens längdaxel och längs de stora blodkärlen, utan vinkelrätt mot desamma. De hydrostatiska blodtrycksförändringarna och förskjutningarna av blodet i kroppen, som äro orsak till störningarna i synförmåga och medvetande, då man sitter upprätt, minskas därigenom till det minsta möjliga. I liggande ställning, på magen, kunde 10 till 12 g och i ryggläge 15 g uthärdas i 2 minuter utan störningar. Endast andningen försvärades avsevärt. Hos flygare, som sitta upprätta i planet, förorsaka starka centrifugalkrafter att blodet, som har blivit många gånger tyngre, sjunker ner i de under hjärtat belägna blodkärlen och särskilt i benen. Om denna "blodförlust" överskrider en viss gräns avstannar blodtillförseln till hjärtat, som alltså får arbeta tomt.



Gränsen för hur stor centrifugalkraft man i genomsnitt tål, uppmätt på 22 försökspersoner vid 100 flygningar. A = synfallet förmörkas; B = synen upphör att fungera; C = medvetelshet.



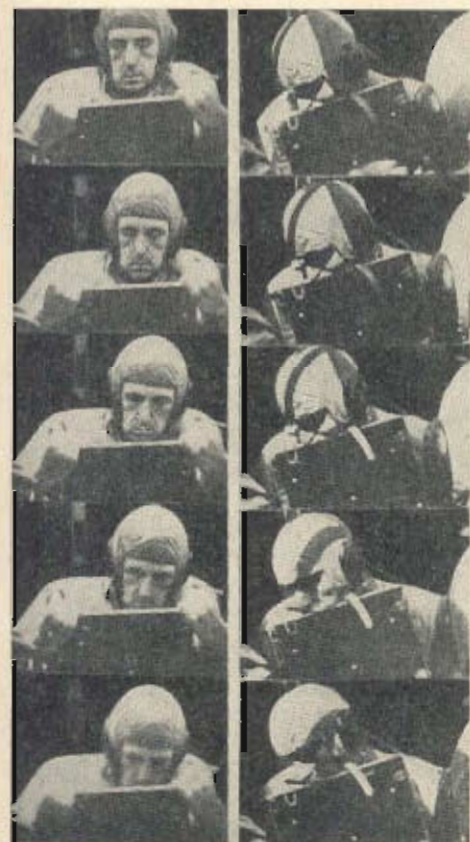
Blodomloppet hos en försöksperson med anlag för kollaps vid överbelastning genom centrifugalkraften, t. v. vid horisontell flygning och t. h. vid en belastning av 6,5 g. (Samtliga illustrationer av förf.)

Genom röntgenfotografering under flygning kunde vi föreviga denna företeelse. På bilderna kan man iakttaga både hur hjärtskuggan förminskas och lungorna bli ljusare, emedan de bli allt blodfattigare vid ökad belastning. Å andra sidan kunde man genom dessa röntgenbilder påvisa att de hos jakt- och stukaflugarna vanliga och hastigt övergående störningarna i synförmågan och medvetandet uppträda även vid normalt blodomlopp. De äro att uppfatta som hydrostatiskt betingade störningar i den lokala blodtillförseln till hjärna och ögon. I dessa fall visar röntgenbilden endast ringa förändringar hos hjärtskuggan, vilket talar för att blodtillförseln ännu är tillräcklig och blodomloppet utan störningar. Störningarna i blodtillförseln till hjärnan och ögats näthinna uppstå därigenom att blodet trots sin genom centrifugalkraften mångdubbelt större tyngd måste lyftas 30 cm upp till hjärnan samt i tillräcklig mängd per tidsenhet pumpas genom hjärnans blodkärl och de med dem i förbindelse stående blodkärlen i ögonen. Vid en centrifugalkraft om mer än 6 g räcker det normala blodtrycket icke mer till, och dessutom kan en allmän stegring av blodtrycket inte heller åstadkomma en utjämning.

De röntgenbilder som togos i Ju 87:an ha väsentligt bidragit till att fördjupa kunskapen om störningarna i synförmåga och medvetande under flygning. De visade även att vid en belastning med en centrifugalkraft upp till 7,5 g under 3 till 5 sekunder endast en ringa procent av flygarerna faller offer för av centrifugalkraften

(Forts. på sid. 25)

*) 1 g är lika med tyngdkraften. Vid 7 g är planets besättning sju gånger så tung, och blodet har samma vikt som flytande järn.



En försöksperson med ringa motståndskraft mot centrifugalkraften blir medvetlös inom 2 sek vid en belastning av 5,5 g.



BÜCKER

FLUGZEUGBAU GMBH
RANGSDORF BEI BERLIN



Nic Morane:



Luftkrigskrönika



Den senaste flygmånaden har som väntat kännetecknats av starkt ökad aktivitet på flygfronterna. Slaget vid Kursk i öster, slaget om Ruhr i väster samt slaget mot Sicilien i söder har därvid främst fångat intresset. Det japanska hotet mot Australien har förminskats, sedan motsidan åvägabragt överlägsenhet i flyg kring Nya Guinea.

Slaget vid Kursk.

Redan den 17 juni ingick tyska meddelanden, omtalande ryska truppkoncentrationer vid Kursk. Den 25/6 rapporterades, att tyskt flyg insattes mot de ryska trupphanhopningarna, vilka angavs vara "sönder-slagna". Fortsatta meddelanden pekade allt tydligare på en rysk uppmarsch till storanfall i huvudriktningen Kursk-Kiev, med stark anhopning av flyg på de öster om linjen Bjelgorod-Orel liggande flygfälten. Ett lyckat ryskt genombrott ända fram till Kiev hade med säkerhet betytt en stor fara, främst för de närmaste delarna av östfronten. Genombrottet skulle även dragit med sig förlust av Kubanbrohuvudet och Ukraina samt måhända även tvingat till tysk reträtt över hela linjen, kanske ända till Odessa-Minsk-Riga.

Den planerade ryska framstötten förekoms dock med eftertryck. Sedan den 5/7 rasar vad man i Moskva plägar benämna "Tyskland sommaroffensiv i öster". I Berlin anges det vara frågan om ett begränsat slag på fronten Bjelgorod-Kursk-Orel. Flyget spelar här som tidigare en huvudroll. Tungt och lätt bombflyg, tungt och lätt jaktflyg samt slagflyg (låg-anfalls- och pansarvärnsflyg) insattes i massor mot truppmålen på slagfälten. Från rysk sida göres gällande, att man i flygtaktiskt hänseende skulle stå inför en nyhet. I tidigare offensiver har tyskarna städse, heter det, satt in sitt flyg mot mål bakom fronterna. Man har anfallit kommunikationer (järnvägar, landsvägar, broar m. m.), industriverk, flygbaser, för-råd m. m. I Kurskslaget åter lägges flygets hela tyngd mot rena frontmål, som trupper, artilleriställningar, stödje-punkter m. m. Mot de ryska pansarmassorna ha tyska "pansarförstörelsflygplan" varit särskilt verksamma.

För den uppmärksamme iakttagaren vill det synas, som om den nämnda tyska bekämpningen av mål på själva slagfältet denna gång föregåtts av kraftigt verkande anfall mot mål i bakre områden. Vi erinrar om de tidiga junianfallen mot stridsvagnsfabrikerna i Gorki m. m. Det sannolikaste är, att man åter har att göra med ett förnyat exempel på flygets mångsidighet, dess möjligheter till successiv kraftsamling och verkan mot först ett målslag, därefter mot nästa o. s. v. I vad mån slaget vid Kursk kan komma att utveckla sig till en verklig sommaroffensiv

i stil med 1941 och 1942 års återstå att se. I skrivande stund pågår kampen med oförminskad intensitet och betydande tyska terrängvinster som resultat. Några vittsyftande mål för detta slag kan tillsvidare dock ej skönjas.

Slaget om Ruhr.

Den angloamerikanska flygoffensiven mot Tysklands industriella centrum, Ruhr's industriområde, fortgår. Köln har ånyo utsatts för en rad "1.000-tonsanfall". Järnvägsstationerna i staden, industristadsdelarna Kalk och Deutz samt Kölnerdomen uppges träffade och svårt skadade. Düsseldorf skall enligt Londonrapporter till 2/3 ligga i ruiner. Bland andra mål i Ruhr nämnes industristaden Krefeld, som den 22/6 utsattes för ett förödande anfall. Förlusterna bland de anfallande bombförbanden har denna månad som under de tidigare varit avsevärda. Den 17/6 förlorades 14 allierade plan, 24/6 92 och 29/6 26. Från Berlin göres gällande, att flygförlustprocenten vid varje anfall överstiger 10 %. Ändock fortsätter anfallen — — —

Enligt London skall Tyskland ha förlorat slaget om Ruhr. En massevakue-ring av civila och massbortflyttning av verkstadsmaskiner, fabriker m. m. skall ha ägt rum, företrädesvis till Schlesien och Ostmark (Österrike). Vad som lämnats kvar i Ruhr har förstörts av engelska bomber, säger den allierade propagandan. Endast framtiden kan ge säkert besked hur härmed förhåller sig. Det sannolikaste är, att betydande skador vållats men att verksamheten i Ruhr's verkstäder och gruvor fortgår, på sina håll dock i starkt reducerad utsträckning. Kontinuerliga 1.000-tonsanfall kunna ej bli helt utan effekt.

Slaget mot Sicilien.

Flygverksamheten vid Medelhavet, där f. n. enligt en uppgift 4.500 allierade plan står emot 1.500 axelplan, har efter Tunisien-slagets slut klart riktats mot Italien. Man anfaller, i klar överensstämmelse med strategiens alla grundregler, den svagaste av axelmakterna, tillika den ur flygsynpunkt närmast till hands liggande. Bombförberedelsen före det första avgörande språnget till Sicilien pågick från början av juni till den 9/7, med toppunkt i intensitet och kraftkoncentration mot Siciliens sydöstra kust den 9—10/7. På morgonen den 10/7 skedde samtidig landstigning från luften och sjön längs en 160 km lång kuststräcka, med stöd av alliansens samlade Medelhavsflyg samt sjöstridskrafter (2.000 örlogs- och transportfartyg m. m.).

Flygets användning i denna operation blev den regelrätt väntade. Från minst ett 10-tal flygbaser i Tunisien, från Malta och Libyen hamrade allierat bombflyg först

sönder axelflygbaserna på Sicilien. Man belade samtidigt och därefter hamnarna vid Messinasundet med ständigt ökade bombmängder, lamslog axelns försvarscentrum, det tysk-italienska stabskvarteret i Taormina och försvårade genom framgångsrik förbindelsebekämpning mot öns genomgående vägar allt framförande av förstärkningar till de hotade kustområdena. Amerikanska fallskärmsjägare och glidplanburet brittiskt infanteri landsattes från luften, norr om försvarsställningarna, innan luftvärnet hann träda i aktion. Fallskärmsvapnet fick västra delen av anfalls-målen på sin lott, glidplantrupperna de östra, där huvudanfallet så gott som samtidigt sattes in. Sedan bomblavinen rullat fram över strandförsvaret och skeppartil-leriet slutat spela "kunde kanadensarna och de andra invasionstrupperna ogenerat promenera iland", heter det i ett åsyna vittnes referat.

Hela företaget är ett nytt skolexempel på betydelsen av starkt flyg. Kan en effektiv motvikt mot de allierades Medelhavsflyg skapas, finnes måhända något hopp för axeln att avvända hotet mot italienska moderlandet. Är det omöjligt skapa en sådan motvikt, faller inom kort hela Sicilien i de allierades hand. Nästa steg i offensiven, hoppet över Messinasundet, blir med flygbasområdet Sicilien i allierad hand till synes enklare och mindre tidskrävande än hoppet från flygbasområdet Tunisien över Siciliensundet.

Det fortsatta "invasionsförloppet" i Europa blir först och främst en kamp om flygbasområden. Den gamla satsen: "Artilleriet erövrar, infanteriet besätter", kan därvid i dessa tider med klart berättigande formuleras: "Flyget erövrar och besätter. De övriga stridskrafterna följer efter". Ty endast med ett starkt flyg följer framgång.

13.7.1943.

*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.

**Har Ni skänkt Ert bidrag
till KSAKs Gimoinsamling?
POSTGIROKONTOT ÄR 193430**



Autogal

det äldsta och mest välkända svetspulvret för lättmetall-svetsning.

HYDROGAL
för hydranialium-svetsning.

ELEKTROGAL
för elektron-svetsning

ge alltid bästa resultat med
Griesheim-svetsbrännare

Närmare upplysningar från:



GRIESOGEN

GRIESHEIMER AUTOGEN VERKAUFS-G.M.B.H.

FRANKFURT (MAIN)

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



Motorbygge!

Vakuum-, ventiler-, ventiler- och vätskeöverföring med roterande Axlar, släpper och släppmaskiner (med ändliga ändringar). Enkel att tillåta för att i överlappande maskin kunna utföra omvandlingar mellan eller efterbearbetning av gjuter.

Flygplanbygge!

Bearbetning av svetsade, skadade, av spår för roterande, utföring av ritar, fästing av plåt, brennare, lysing och bränsle för luftkraftsmotor.

Maskiner och verktyg till ett och samma tillverkningsstadium av maskiner, efter användning och eventuella ändringar och modifieringar. Breda verktyg och utrustningar tillåter maskinell och manuellt utförande. Bilderna är från Jyväskylä verkstads.

August Rüggeberg, Büro Berlin - C.25, Alexanderstr. 25.



S-slangar

**OCH 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.

Bevära våra utförliga specialprospekt.

Dr. Schnabel & Co., Berlin

Flygteknik:**Högvärdiga jaktflygplan**

Av Prof. Dipl.-Ing. KURT TANK

De nutida flygtekniska utvecklingslinjerna i alla väl rustade länder löpa allt tydligare mot samma mål. För ett fåtal år sedan kunde var och en som visste något om flygning särskilja de tyska, engelska, nordamerikanska, franska och ryska trafik-, sport- och även krigsflygplanen samt redogöra för de karakteristiska skilligheterna. De sista åren ha gjort målsättningarna och de tekniska medlen allt mera liknande varandra. Det är i dag otänkbart att nykonstruktioner för samma användningsändamål upvisa t. ex. 20 % skillnad i max.-hastighet och att bombast eller räckvidd, topphöjd eller utrustningsenheter ha så stora skilligheter som förr i världen. Den ena typens överlägsenhet gentemot den andra av samma kategori är numera liten, och där den finns har den framkämpats under mycket större svårigheter och med användande av mycket mer vetenskap och teknik än förr. För några år sedan var man t. ex. tacksam över den framgång som den s. k. NACA-huven utgjorde, vilken nedbringade den således inklädda stjärnmotorns luftmotstånd till c:a 1/6 av den icke inklädda motorns, men i dag blir man glad över att erhålla t. o. m. en bråkdel av en sådan vinst. Det behöver därvid endast erinras om de ansträngningar som sedan länge pågått i ett flertal länders vindtunnlar för att utveckla laminarprofilerna, vilket arbete ytterst långsamt gett praktiska resultat.

Strävan att närma sig det teoretiskt uppnåeliga maximum för bästa motståndsvärde och prestanda som kunna uppnås med nuvarande motorer har skapat begreppet "högvärdiga flygplan", betecknande sådana typer, vilka genom alla tänkbara finesser närma sig optimum. På trafikflygplan, där ekonomien, säkerheten och bekvämligheten starkt inverka, har icke denna tendens framträtt så tydligt. På krigsflygplan för spaning och bombning kan man inte heller direkt fastställa särtecknen på "högvärdiga flygplan", då dessa bestämmas genom ofta ändrade fordringar på räckvidd och lastförmåga och därmed sammanhängande storleksändring av t. ex. själva flygkroppen. Helt annorlunda ställer sig saken när det gäller jaktflygplan.

Jaktplanet skall egentligen inte vara annat än ett vapen- och energibärande samt skyddande omhölje kring en enda soldat, sättande honom i stånd att så snabbt som möjligt — i horisontell och vertikal rikt-



ning — komma en flygande motståndare in på livet. Fordringarna äro alltså: överlägsenhet över varje motståndare vad gäller flygning och beväpning. Fordringarna på högvärdighet äro: största horisontella hastighet på alla höjder, bästa stigförmåga och högsta topphöjd, bästa vändbarhet, oinskränkt möjlighet till störflygning — och flygplanet skall vara det minsta och lättaste som går att framställa.

Konstruktionen av ett högvärdigt jaktplan börjar egentligen med att stryka alla traditionsenligt förekommande bygg- och inredningsdetaljer förutom de oundvikliga för besättning, motor med drivmedel, beväpning samt den nödvändigaste utrustningen, och därefter inskränkas övriga detaljer som absolut icke kunna undvaras, t. ex. flygkroppen, till minsta möjliga dimension och vikt. Fordringarna för flygningen av hållfasthets- och militära skäl samt de för start och landning nödvändiga byggnadsdetaljerna göra emellertid snart av det teoretiskt högvärdiga flygplanet ett relativt tungt jaktplan, vilket vi se som senaste typ på alla fronter.

Stor hastighet har länge varit eftersträvat, men på senare tid har man även börjat fordra optimalvärde för stigförmågan. Vid dagens läge hos tekniken kan detta icke bli uppfyllt enbart genom att använda den större motoreffekten till stegring av hastigheten utan även till ökning av stigförmågan vid den högsta vingbelastning som kan tillåtas ur start- och landnings-synpunkt.

De moderna stridsplanen uppnå tack vare de nuvarande kompressormotorerna topphöjder, vilka måste motsvaras av en ökning av stigförmågan. Taktiken vid luftstrid mellan jaktplan fordrar om möjligt en större höjd än motståndarens före angreppet. Ofta måste jaktplanen föra striden i närheten av topphöjden, varvid avgörandet ligger hos den som förutom bästa stigförmåga har största vändbarhet. Jämte de anordningar som öka motorns höjdefekt måste för själva flygplanet användas en regelrätt "höjdaerodynamik" för att ingående kunna taga hänsyn till det stora inflytandet av vikt, vingbelastning o. s. v. Det är ytterst svårt att i ett enda flygplan på alla höjder förena alla egenskaper som uppfylla fordringarna på hastighet, stigförmåga och topphöjd. Närmast till hands ligande skulle då vara att konstruera två olika flygplan för de olika ändamålen, med olika motorer (el. endast olika kompressorer), olika vingbelastning, spännvidd och propellrar samt sekundärt även med skilljaktig utrustning, varvid det i höjdflygplanet gäller att spara så mycket vikt som möjligt och samtidigt förse det med den omfattande höjdustrutningen (tryckkabin, syrgas etc.).

Det kommer emellertid alltid att bli den väsentligaste uppgiften för den förutseende och väl avvägande flygplankonstruktören, särskilt med tanke på rustningskapplöpningen, att av dessa två olika flygplan genom skicklig kompromiss åstadkomma ett enda flygplan, som i alla avseenden är högvärdigt. Detta är möjligt så länge de skilda ändamålen tillåta kompromiss mellan varandra.

Som bekant utöva mindre viktändringar på nutida snabba jaktplan knappast något märkbart inflytande på den horisontella hastigheten, då flygningen utföres med ringa c_a -värde. Däremot äro stigförmågan och topphöjden mycket känsliga för viktändringar. Vid noggranna beräkningar, och detta genomgående för alla flygplan, framgår det att för varje enprocentig ändring av flygvikten ändras topphöjden med c:a 65 m. 1 % ökning av motoreffekten ökar på c:a 10.000 m höjd topphöjden med endast omkring 43 m. Tillsatsvikten genom anordningar för ökning av topphöjden få alltså icke uppgå till sådana siffror att topphöjdsökningen minskas eller helt och hållet försvinner. Då det antydda beroendet naturligtvis endast gäller för det till sina dimensioner oförändrade flygplanet, måste i allmänhet vid nödvändig ökning av vikten, t. ex. förstärkt beväpning eller bepansring o. s. v., en ökning av vingytan äga rum för att vid en något så när bibehållen vingbelastning kunna eliminera viktökningen.

(Forts. i nästa nr.)

JURID*broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan*



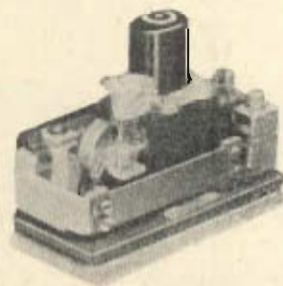
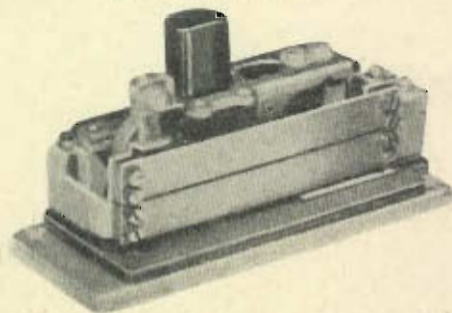
Våra flygplan säkras mot kortslutning genom **US** AUTOMATSÄKRINGAR

Automatsäkringen är en viktig detalj i ett flygplan. Den är flygarens spärrhake mot kortslutning. Samma krav sättes därför på att tillförlitligheten och kvaliteten är av toppklass. Vi leverera automatsäkringar och annan s. k. linjematerial till Flygvapnet. Vi ha vid tillverkningen framkommit med såväl förenklingar som betydelsefulla nykonstruktioner.

Tillverkas i två storlekar:

US 75-125 ampere

US 6-50 ampere



US

UNO SÄRNMARK
GÖTEBORG

NIC MORANE:

GLIDFLYGTRANSPORTER

— en ny epok i världsluftfarten?

"London, 4 juli (TT från Reuter). Officiellt meddelas, att ett fullastat glidflygplan, som bogserats av ett transportplan tillhörande det brittiska flyget, tillryggalagt den 5.600 km långa sträckan över Atlanten på 28 timmar, vilket är nytt rekord. Planet var lastat med vaccin för Ryssland samt radiomateriel."

Så lydde i all sin korthet det första meddelandet om det första "Atlantflygtåget" ankomst till gamla världen. Senare fick man veta, att färden delvis gått genom åskväder, som tvingat ned "tåget" på lägsta höjd, medan detta ännu befann sig över amerikanska landet. Under färden var bogserplanet tidvis skymt av moln, vilket tvingade glidplanföraren till största vaksamhet under flygningen.

Dagspressen har varit snar att kommentera färden — på sina håll talar man redan om "en ny epok i luftfartens historia", "revolution i världslufttrafiken" o. d. Måhända får man också rätt däri. Det troligaste är att glidflyget i sig rymmer rent fantastiska möjligheter till snabb och ekonomisk frakttransport, vida större än de först anade. Vi stå nu blott inför början.

Kriget öppnade ögonen.

Det blev den andra, ännu pågående världskampen som på allvar öppnade världens ögon för glidflygets möjligheter. De i Ryssland före kriget gjorda försöken med glidplanbogsering, enligt uppgift ända upp till 27 på en gång, togs egentligen på allvar blott på ett utomstående håll — i Tyskland. Glidflyget blev från 1940 ett vapen i tysk krigföring, som passade väl in med de övriga nya, dittills mer eller mindre okända, "hemliga" sådana. Med glidflyg kunde specialutbildad elittrupp föras fram

till överraskande kupper, för att i begynnelsen av nya krigsskeden snabbt taga i besittning viktiga nyckelpunkter, exempelvis flygfält, broar och spärrbefästningar. Det räcker att här nämna de från krigsåret 1940 kända namnen Kastrup, Aalborg, Fornebu, Rotterdam-Waalhaven (flygplatser tagna med glidflygets hjälp), Eben-Emael (Belgiens nyckelfästning, d:o d:o), broarna över Meuse (d:o) samt från 1941 — Kreta, ön som togs med flyginvasion, efter massinsats av glidplan.

Senare krigsskeden såg en förändrad glidplananvändning — lufttransporter för underhållstjänst. Tremotoriga Junkers Ju 52 och av dem bogserade glidplan har fört fram väldiga mängder proviant, ammunition, drivmedel, sjukvårdsutrustning, radiomateriel, ersättningsmanskap m. m. till isolerade "öar" i det tyska "igelstältnings"-försvaret 1941—1942, till Stalingradavsnittet, Libyen och Tunisien. Kvantiteterna glidplantransporterad materiel uppges till många 100.000-tal ton. Antalet glidplanledes fram- eller återtransporterade man uppgår till minst lika många soldater.

Axelns militära glidplantransporter fungerade väl, så länge herraväldet i luften klart tillhörde axelmakterna på de berörda fronterna. Sedan november 1942 har detta luftherravälde blivit alltmera sällan framträdande, med kända påföljder. En av dessa blev, att förlustprocenten bland transportplan, glidtransportplan och de "motorassisterade" glidplanen steg snabbt och katastrofalt. Med 25, 50, ja stundom närmare 100-%-iga förluster — som det uppgives från allierat håll — blev en fortsatt luftunderhållstjänst av tyska Nordafrika-armén ogörlig. Nästa gång det militära glidflyget lät tala om sig blev först den 9 juli i år i Ryssland — för framförande av förstärkningar i Kurskslaget.



Glidtransportplan i militär transporttjänst. Engelska Horsa-glidplan, spännvidd 27 m, vingyta 110 km. Lastar 20—25 man. Användes bl. a. för förflyttning av flygdivisionernas tekniska markpersonal vid ombaseringar. Ett glidplan per "motorlok" anges av engelska källor vara bäst, bl. a. med hänsyn till virvelbildningarna i motorplannets "kölvatten".

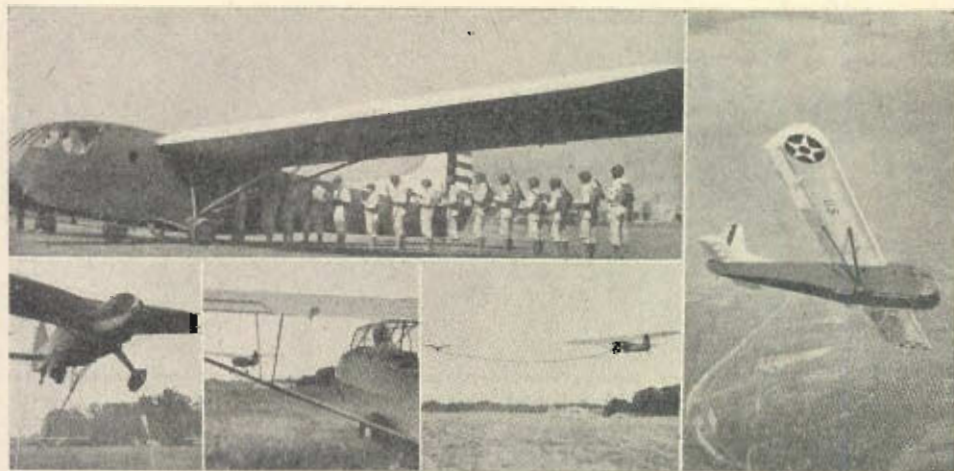


Ett amfibieglidplan, lika användbart på vatten som på land. Amerikanska Bristol LRQ-1, i tjänst sedan början av detta år. Spännvidd 21,95 m. Plats för 12 passagerare.

Trafikflyget tar arvet.

Det första glidflygtågets Atlantfärd pekar dock närmast på glidflygets kommande efterkrigsanvändning i trafikflygets tjänst. Optimisterna drömma därvid måhända om flygtåg med 27 eller fler glidplan på släp efter ett motorplan. De mera realistiskt inställda håller före, att glidflygtåg med 1—2 glidplan efter ett "motorlok" skall bli det normala. Sedan härigenom vinner man ju 2—3-faldig lastförmåga. Frontflygets rön kommer trafikflyget direkt till godo.

Spekulativa hjärnor skall dock alltid sträva att komma vidare fram på utvecklingens väg. Vad man främst vill övervinna är de med tunga glidplantransporter förenade startsvårigheterna. De sammanhör med flygfältens stillräcklighet. För att möjliggöra start på normala flygfält, med högst 1 å 1,5 km startbanor, föreslås start hjälp för glidflygtågets "motorlok" medelst den extraeffekt, som kan erhållas av rakettbaggare eller katapult. En annan metod är den i en italiensk källa presenterade "flygande starten", ordnad i stort sett efter "rapportmännings"- (orderupphämtnings-) systemet. Det stillastående, lastade glidplanet "fiskas upp" från marken av



På bilden överst t. v. embarkering i ett amerikanskt lastglidplan typ Waco CG-4. Spännvidd 25,5 m, lastar 15 man eller en "jeep"-båt. T. h. samma plan i luften. Nedre bildraden visar "uppmetning" av glidplan, beskriven i artikeln.

ett redan i luften varande motorplan. Denna startmetod har bl. a. prövats i USA (se nr 12/1942 av SFT).

Raketstart av glidtag lär särskilt ha praktiserats i Tyskland. Det uppges, att bl. a. flygplan typ Junkers 88 varit utrustade med dylikt startaggregat, bestående av upp till 6 raketror.

Katapultmetoden lanceras från amerikanskt håll. Amerikanerna har varit särskilt kvicka i att ta upp de tyska flygnyheterna och söka föra dem vidare. Deras plan att ordna glidflyg för godstransport, som närmare framgår av bilderna, är i korthet följande:

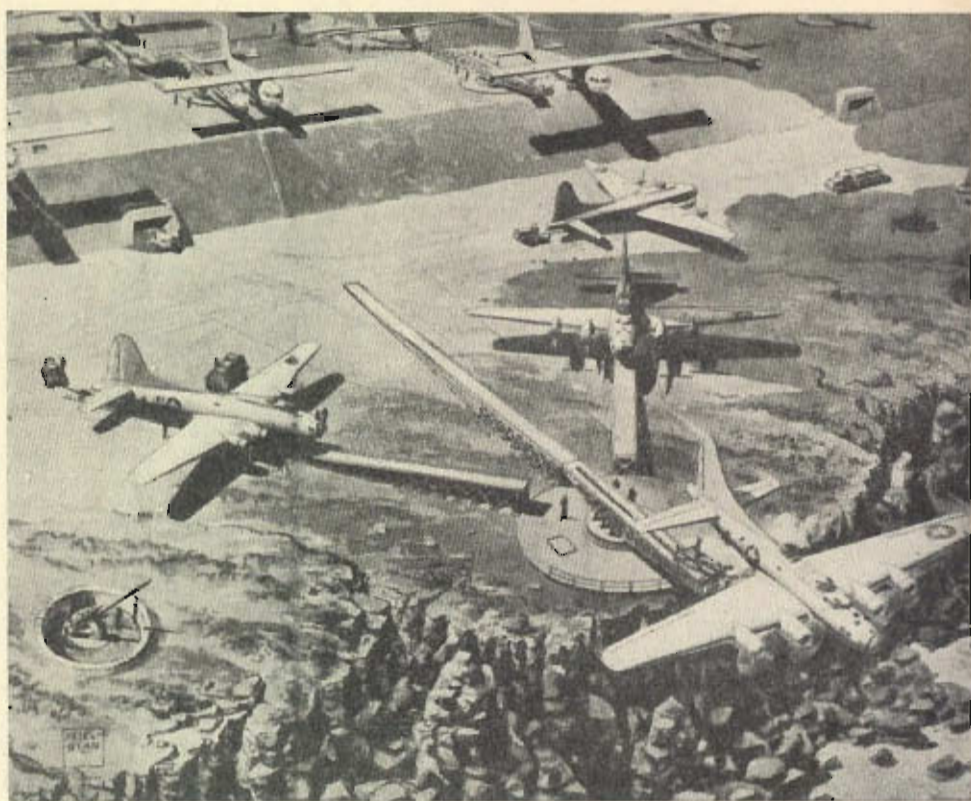
Lastglidplanet skall bestå av 4 snabbt isärtagbara huvuddelar — vinge, lastrum (tillika mittparti i "flygkroppen"), stjärtparti (med vanliga stabiliserings- och roderitor) samt nos (se bild). Alla dessa "element" eller huvuddelar är standardiserade. De passar alla glidplan av denna modell och kan följaktligen förbrukas, utbytas och ersättas efter behag. Det i bågge ändrar öppna "lastrummet" kan från båda ändarna snabbt och effektivt fullastas, varefter lastglidplanet tre övriga huvuddelar anslutas med snabbkopplingar — glidplanet kan börja resan. Förslagsställaren har, som framgår av bild, närmast tänkt sig, att ett 4-motorigt Boeing-plan av typ 17-E skulle svara för start och bogsering av tre lastglidplan. Då även med en starteffekt av 4×2.000 hk, d. v. s. 8.000 hk, det samtidiga startandet av dels motorplanet självt, dels de tre lastglidplanen skulle kräva flygfält av 3—4 km längd — vilket endast i sällsynta undantagsfall kan påräknas — har idéns upphovsman tagit katapultstart för motorplanet och en nedförschuttande startplattform för glidplanen till hjälp för att snabbast möjligt få upp hela glidplantaget i luften.

"Jules Verne-fantasier", säger någon. "Nej", säger experterna. Förslaget är både tänkbart och, vad mer är, redan på god väg att förverkligas. Det är ställt utom varje tvivel, att frågan om ekonomiska varutransporter glidflygledes skall lösas praktiskt under det pågående kriget. I varje fall skall lösningen just genom detta krig få en avgörande, kraftig impuls framåt. Det blir trafikflyget, som här som i många andra fall får ära krigsflygets tekniska rön och framsteg. Vad man emellertid med visst fog kan kritisera i det amerikanska projektet är dels, att motorplanets startriktning visserligen kan anpassas efter vindriktningen, tack vare den svängbara katapulten, men att glidplanen i sin uppställning till start är bundna till en enda startriktning av den lutande startplattformen.

"Flygande start"-projektet.

Principen bygger på det från militärflyget kända "metkrokssystemet", använt för order- och rapporthämtning, främst vid spaningsflygets och de högre stabernas gemensamma "luft-påpassningar". Till vår bild, vilken säger mer än ord, kan läsas följande kompletterande upplysningar:

Det till start uppställda, lastade glidplanet förses i nosen med en inbromsbar ka-



Flygtågens startplats enligt ett amerikanskt förslag: Ett "motorlok" typ Boeing Fortress har just startats med katapult. De första tre lastglidplanen just i färd att lämna startplattformen. Andra "motorlok" och glidplan i avvaktan på att intaga platsen för start.

beltrumma för bogserkabeln. Den sistnämndas främre del upplägges i form av en stor löpknut eller ögla över två 5—7 m höga, snabbt nedfällbara bärstolpar.

Bogserplanet kommer flygande — därav benämningen "flygande" start — på lägsta höjd, 5—7 m över marken. Det är baktill försett med en nedsänkbar krok, som hakar tag i den på stolparna upplagda bogserkabelns ögla, just som kroken passerar mellan bärstolparna. Samtidigt nedfälls stolparna, framåt eller åt sidorna, genom en särskild anordning, för att de ej skall stå i vägen för glidplanets vingar i dettas start. Bogserkabeln börjar avrullas från kabeltrumman. Efter avrullning av lämplig längd — markerad exempelvis med en visare på en skala — verkställer glidplanförraren med ett enda handgrepp en mjuk, successiv inbromsning av kabeltrumman. kabeln sträcker efter hand, glidplanet börjar rulla framåt med allt mer ökande fart.

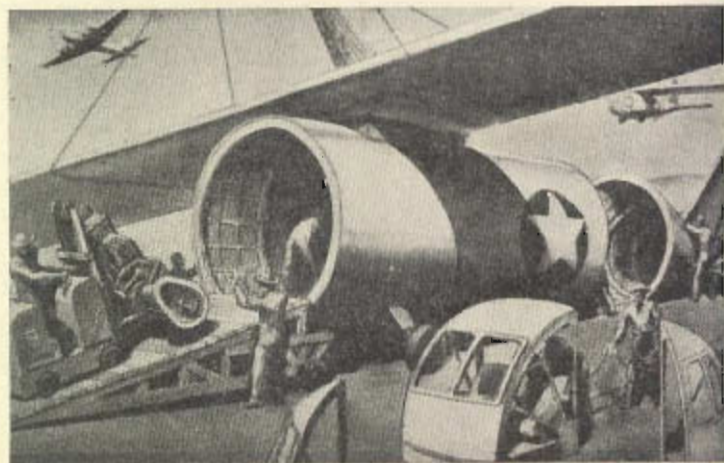
Det lättar sedan vid vanliga spakrörelser för start.

En del tvivlare har ställt sig skeptiska till möjligheterna att få bogserplanet krok att haka fast i kabelöglan och vill på den grunden utdöma systemet. För den som sett och vet med vilken säkerhet och precision våra spaningsflygare "metar" rapporter och order enligt samma metod är det dock svårt dela den nyssnämnda uppfattningen. Ur "påkänningssynpunkt" bör knappast några allvarliga svårigheter kunna möta.

Annat är det med frågan, sedd ur hållfasthets- och accelerationssynpunkter. Ett fullastat transportglidplan av redan nu förekommande militära typer kan ha en tom vikt av omkring 1—3 ton och en tillsats vikt (last) av lika mycket. Skall en massa av låt oss säga 2—6 tons vikt från fullständigt stillastående — låt vara "så småning-

(Forts. på sid. 24)

Glidtransportplan isärtagas efter landning. Umlastningen av den medförda "flygfrakten" har börjat.



"Tigern" som flög till sig en hel flygplanfabrik

Gerhard Fieseler Werke – en enda mans verk

Det finns mycket få fabriker som skapats av en enda man och som sedan varit så beroende av skaparen som Gerhard Fieseler Werke i Kassel, Tyskland. Den berömda konstflygaren har blivit en konstruktör av första rang och har så gott som ensam skapat en av Tysklands största flygfabriker. Därför blir en historik över denna fabrik samtidigt en skildring över dess skapare.

Gerhard Fieseler är son till en boktryckare, och det var meningen att han skulle gå i sin faders fotspår. Men så kom världskriget 1914, och snart finna vi den unge Gerhard som en av de bästa stridsflygarna vid den macedoniska fronten. Hans motståndare kallade honom "Tigern". Vid krigets slut hade han nedkämpat 22 fiendepplan, en icke föraktlig siffra under det första världskriget.

Efter kriget blev Gerhard boktryckare igen. Men det var inte lätt att återgå till ett jordbundet yrke, varför han blev delägare i flygplanfabriken Raab-Katzenstein i Kassel-Bettenhausen och flyglärare på lediga stunder. Nästan varje söndag startade han med sin 120 hk "Schwalbe" för att deltaga i flygdagar och tävlingar. Han specialiserade sig på avancerad flygning och blev oerhört skicklig. Fieseler flög både för att han inte kunde låta bli och för att tjäna pengar och så småningom kunna starta en egen flygfabrik.

Den 1 april 1930 kunde drömmen förverkligas, ty då förvärfvade han Segelflyzeugbau Kassel. Här byggdes åtskilliga segelplan av typerna Kassel 12, 17, 20, 25 och 28, vilka exporterades till alla möjliga länder över hela världen. Fördelen med dessa segelplan var att många delar voro

utbytbara typerna emellan. Fabriken erhöll även flera bygguppdrag av speciellt intresse, däribland Wolf Hirths "Musterle" samt Kronfelds "Wien" och "Austria", den senare med en spännvidd på 30 m.

Men arbetet räckte i alla fall inte till för att fabriken skulle kunna hålla sin ekonomi flytande utan chefens uppvisningsflygningar. "Fieseler har flugit till sig en hel flygplanfabrik", sade hans vänner. Det var kanske inte så många som visste att kampen för tillvaron ibland tycktes Fieseler hopplös och att det behövdes en ovanlig själskraft för att inte ge upp.

Åren 1928—29 byggde Gerhard Fieseler ett flygplan av egen konstruktion för avancerad flygning, ett biplan med 240 hk motor, kallat F 1 "Tigerschwalbe". Men konkurrensen var stark även inom konstflygningen, och det blev nödvändigt att bygga ett ännu bättre flygplan för ändamålet. På sex månader byggdes i de egna verkstäderna ett nytt biplan, beteckning F 2 "Tiger", som fick en 340 hk Polluxmotor. Det var verkligen något att avancera med!

I och med bygget av "Tiger" var fabriken mogen för större uppgifter. Fieseler hade länge funderat på att sätta i gång med serietillverkning av lätta sportplan, och nu satte han sina planer i verket. Först byggdes ett stjärtlöst flygplan av Alexander Lippischs konstruktion. Det fick beteckningen F 3 "Wespe" och hade två Pobjomotorer på vardera 75 hk, en i nosen och en bakom de två tandemplacerade sätarna. Flera försöksexemplar av denna typ byggdes, men då planets flygegenskaper ej motsvarade förväntningarna avbröts experimenten. Under tiden hade ett tvåsitsigt lågvingat sportplan, F 4, blivit klart. Det hade en 35 hk boxermotor, Argus As 16. Denna konstruktion var inte heller tillfredsställande, varför Fieseler omedelbart började på nästa typ, ett lågvingat sportplan med beteckningen F 5. Motorn var en 60 hk Hirth (senare 80 hk). Det öppna tvåsitsiga flygplanet, som hade trävingar och stålörskropp, blev den första tillverkningsuccén för Fieseler, ty från olika håll inkommo beställningar i sådan mängd att den första serien kunde läggas upp.

Nu kunde Fieseler utöka sin fabrik, som började stå på tämligen stadig ekonomisk grund. Genom att öka arbetsstyrkan till 200 man samt med anspänning av alla krafter lyckades han på sju veckor få fram åtta flygplan till den stora tävlingen "Deutschlandflug" i augusti 1933.

Efter de första stora framgångarna i seriebygge av flygplan växte beställningarnas antal. Fi 97 var en fyrsitsig lågvingad typ med kabin som konstruerades för Europa-runt-flygningen 1934. Motor Argus As 17 på 225 hk eller Hirth HM 8 U på 250 hk. Fem exemplar av denna typ flögs i tävlingarna och visade sig vara de bästa deltagande tyska flygplanen. Därmed riktades även utlandets intresse på Gerhard Fieseler Werke, som samma år omvandlades till aktiebolag. Nu hade fa-



Sportplanet Fi 99 "Jungtiger".

briken så gott namn om sig att också militärflyget började beställa flygplan där. Det första stridsplanet från Fieseler blev en störbombare med beteckningen Fi 98. Det var ett biplan i helmetall av mycket robust konstruktion, och motorn var en 650 hk BMW-stjärnmotor.

År 1938 konstruerades det verkligt förnämliga sportplanet Fi 99 "Jungtiger", enmotorigt lågvingat kabinplan med 160 hk Hirth HM 506-motor och två tandemplacerade sitsar.

Den största triumfen hittills för Fieseler var emellertid den över hela världen berömda och kopierade Fi 156 "Storch", som konstruerades 1936. Motor Argus As 10 på 240 hk.

Bland Fieseler's typer kan även nämnas Fi 158, ett ensitsigt tävlingsflygplan med indragbart landningsställ och dubbla sidstyrtor. Motor 160 hk Hirth HM 506 med ställbar propeller.

En av Gerhard Fieseler's kapphästar har alltid varit att försöka få fram ett billigt sportplan, ett folkflygplan. Därför konstruerades strax före det nuvarande kriget den högvingade typen Fi 253 "Spatz" (Sparven) med två sidsitsar och goda flygegenskaper.

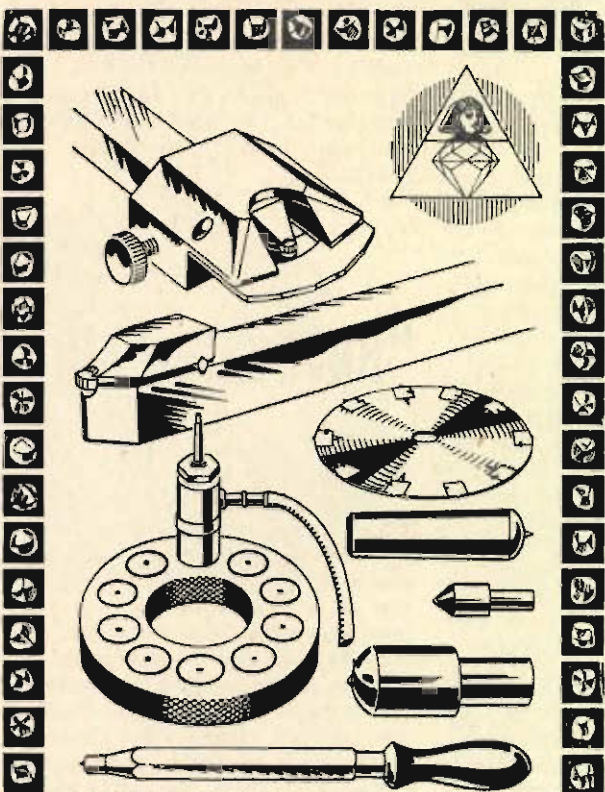
År 1939 släppte Fieseler ut ett biplan Fi 167, allroundtyp för hangarfartyg. Motorn är en Daimler-Benz DB 601 på 1.000 hk.



Fieseler F 5 (överst) samt "folkflygplanet" Fi 253 "Spatz" med 50 hk motor.



Segelflygplanet Kassel 25 och F 1 "Tigerschwalbe" (jämför med vår egen svenska Sk 10).



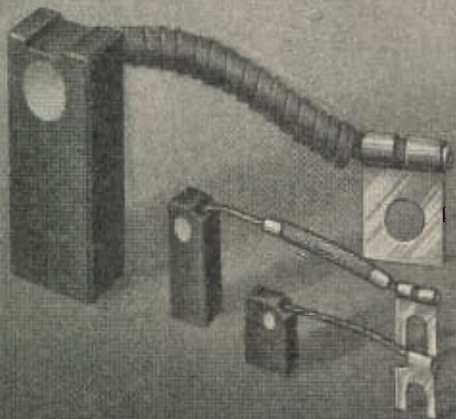
INDUSTRIDIAMANTER
CARL RIDDERFELT, Malmö



RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
 och HJALPMOTORER
 i FLYGPLANET



KL 9

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM

ZOELLNER

LACKER OCH FÄRGER

För flygplansproduktionen



ZOELLNER-WERKE
 GES. FÜR FARBEN- U. LACK-FABRIKATION M. B. H.
BERLIN

Fart Kräver

FK

tändstift!



FK - VERKEN A.-B.
 APELBERGSGATAN 58
 STOCKHOLM



KRIGSFlyGAR-ESS

Finland:

Den 8 september förra året utnämndes major Arvo Maunula till riddare av Mannerheimkorset. I den redogörelse som då delgavs allmänheten hette det bl. a. att major Maunula genom sin egen djärva flygkonst samt genom sitt synnerligen aktiva och ivriga deltagande i flygverksamheten hade sporrat sin division till allt bättre prestationer, då han, oftast med några få maskiner till sitt förfogande, både under anfalls- och försvarsskedet av operationerna hade hållit landstridskrafterna underrättade om fiendens gruppering och rörelser och därigenom på ett ofta avgörande sätt bidragit till de finska truppernas framgång. Dessutom hade hans division på ett framgångsrikt sätt lett artilleriets eld och tagit ett stort antal fotografier från luften, vilket gjort det möjligt att ständigt förse trupperna med goda kartor.

Som den man med järnvilja han är har major Maunula inte nöjt sig med att studera sina underlydandes rapporter, utan han har själv ofta tagit plats i en maskin, flugit över linjerna och gjort noggranna personliga iakttagelser. På detta sätt har han följt med och alltid gjort sig underrättad om situationens utveckling samt om de möjligheter hans division haft att utföra



Major Arvo Maunula.

de uppdrag, som anförtrots den. Häri har han även lyckats efter förväntan och som ett erkännande fått sin höga utmärkelse.

Major Maunula har en hedrande karriär som flygare bakom sig. Efter att ha fullgjort sin värnplikt vid flygvapnet genomgick han kadettskolan åren 1928—29 och kommenderades därefter till Turkinasari sjöflygstation, varifrån han senare förflyttades till Suur-Merijoki. Under vinterkriget tjänstgjorde han som gruppchef i en spaningsdivision som hade sin verksamhet förlagd till Karelska näset. Redan under krigets första dagar fick han sitt elddop, och under vinterkrigets hårda provningar inhämtade han de värdefulla erfarenheter som sedan kommo honom till godo på hans ansvarsfulla post som divisionschef. Då de stora fiendemassorna vältrade in över Finlands gränser, utförde han under synnerligen svåra förhållanden talrika lyckade spaningsflygningar, bl. a. på Summa-avsnittet, utan att låta sig skrämmas av fiendens jaktförband. Hans flygprestationer omfattade även farliga stridsflygningar, under vilka han deltog i markstriderna genom bombfällningar och kpskjutning. Då fiendens flygverksamhet på grund av dåligt väder låg nere under krigets tidigare skede var major Maunula med sina gossar uppe i luften och gav akt på fiendens rörelser. Under de förbittrade striderna vid Summa råkade han en gång i en spännande situation. Då han under spaning över de fientliga jaktplanens flygningar kom in över frontlinjen, mötte hans spaningsplan ett stort fientligt bombförband, som flög betydligt högre och strax tömde sin tunga last. Major Maunula och hans maskin råkade mitt in i bombregnet, men som genom ett under undgick hans maskin att bli träffad.

Divisionschef blev major Maunula under det nu pågående kriget när finska trupper gingo över den gamla gränsen i trakten av Salmis. Han fortsatte ivrigt och oförtruet sitt arbete. Ständigt deltog han i de djärva låganfallen, som riktades mot fiendens marschkolonner eller så var han med om att utföra spaningsflygningar. En gång lyckades han på tu man hand med en av sina underlydande förinta ett helt fientligt kompani, som var på väg till sina ställningar längs en skuggig landsväg. Genom

sitt förebildliga mod uppmuntrade och sporrade han sina underlydande till allt bättre prestationer. I augusti förra året hade hans division redan utfört 1.300 krigsflygningar, vilket resultat, då alla omständigheter tas i beaktande, måste anses vara en även internationellt sett betydande prestation.

P. Virkki.

"Rhönvater" Ursinus 65 år

Den tyske civilingenjören Karl Oskar Ursinus, känd i hela Europa som tysk segelflygpionjär, fyllde för någon tid sedan 65 år. Lika bekant som Ursinus är inom den tyska och utländska luftfarten, lika okänt är hans födelsedatum. Det sägs att han aldrig velat tala om det, och det lär ha varit mycket svårt att få reda på det i rätt tid. Hur mycket Ursinus, huvudredaktör för den 1908 grundade tidskriften "Flugsport", betytt för det tyska segelflyget och även för den övriga världens segelflyg förtäljer hans hedersnamn "Rhönvater". Men långt innan Ursinus började ägna sin krafter åt segelflyget inlade han stora förtjänster om flygtekniken. Här nedan skall utom några viktiga milstolpar i Ursinus liv nämnas det som enligt hans egna uppgifter haft något att betyda för flygningens hela utveckling.

Ursinus fick efter tre års studier inom maskin- och elektrotekniken 1900 anställning som konstruktör av kompressorer hos Borsig. Här efter grundade han i Frankfurt am Main en ingenjörbyrå. Från och med 1906 började han syssla med frågor som rörde flygtekniken, och för att få en bättre inblick i sitt fack företog han flera resor i utlandet. Redan då erkände han flygplanens stora överlägsenhet över luftskeppen, vilka byggde på principen "lätta re än luft". Som redan nämnts grundade Ursinus 1908 tidskriften "Flugsport", och deltog 1909 i ILA. Ej lång tid här efter bildade han i Frankfurt am Main den första flygtekniska föreningen och senare åtskilliga andra i Tyskland. År 1912 grundade han de "tyska modell- och segelflygarnas förbund" och gjorde upp planerna för den första flygningen över land på sträckan Frankfurt am Main—Mannheim. Särskilt intresse visade han för byggandet av sjöflygplan. En broschyr rörande sjöflygplan förelade han på sin tid storamiral Tirpitz. Ursinus var även den som tog initiativet till de stora tävlingarna i Warne-münde, Heiligdamm och på Bodensjön. Vid världskrigets utbrott 1914 led det tyska flygvapnet brist på stridsplan, och då byggde Ursinus på den korta tiden av tre månader det första tvåmotoriga stridsplanet, varefter han 1915 började bygga bomb- och jaktplan vid Gotha. År 1918 blev han fullt medveten om de faror, som hotade det tyska flygvapnet och över huvud taget hela det tyska flygväsendet genom fredsfördraget i Versailles. För att möta denna fara

PRENUMERERA på

SVENSK flygtidning Helår endast 5:— kr.
Sept.-dec. 1:80 kr.

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
och samtliga nummer utkomna år 1943.
Bremärken med äldre flygmotiv. 28 märken i en karta. Pris 35 öre.
Flygvykort i 4-färgstryck av jaktflygplanet J 9-Republik. Pris 15 öre.
Segelflygkort med humoristiska inslag (olika motiv). Pris 15 öre.

FÖR FLYGTEKNIKER.

Kopior i storlek 45 × 33,5 cm av det "Diagram för beräkning av luftens spec. vikt, tätet samt INA-höjden ur barometerstånd och temperatur" som var införd i juniåret.
Pris 1:25 kr.

SFTs MODELLRITNINGAR.

Skalamodell "PZL" — polskt jaktplan.
Konstruktör: Gösta Hellström.
Ritning 31 × 42 cm. Pris 75 öre.
Replikamodell DORNIER DO 217 — tyskt bombplan.
Konstruktör: Åke Tollin.
Ritning 72 × 92 cm. Pris 2:65 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.
Postgiro 147660.

Ombud för lösnummerförsäljning antagas!



"Rhönpappa" Ursinus.

och göra den så litet kännbar som möjligt startade han segelflygrörelsen på Rhön med tävlingar på Wasserkuppe.

Ursinus har ej blott offrat alla sina levnadsår till flygets fromma, utan han har även fått offra två söner. Den äldre Frithjof, störtade vid en provflygning, den yngre, Werner, föll i luftstrid.

Lilienthal-sällskapet för luftfartsforskning förlänade Oskar Ursinus "die Lilienthal-Dankmünze" som erkänsla för framstående förtjänster inom flygtekniken.

W. L.-m.

Till flydda tider...

Då Otto Lilienthal i maj 1848 såg dagens ljus anade man väl knappast att det skulle bli honom förbehållet att utforska de vetenskapliga grundlagarna för glid- och segelflygning.

Lilienthal, som tillsammans med sin broder konstruerade, byggde och provflög glid- och segelplan, kalla vi numera segelflygningens fader. Men kanske inte bara den motorlösa flygningens, måhända även motorflygets. Ty även de senaste vetenskapliga rönen på aerodynamikens område ha nog sin grund i de verk Lilienthal utgav, dels i alliehandade tidskriftsavhandlingar, dels i sin berömda bok "Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst".

Det är därför intressant att läsa vad en dåtida journalist skriver om Lilienthal i nådens år 1893. Sålunda låter det:

"Frågan 'Kan människan flyga?' kommer alltid att ha nyhetens behag. Det är klart att utan 'apparater' är människans flykt otänkbar. Man måste först skaffa sig det fåglarna äga, man måste ha vingar. Herr ingenjören Otto Lilienthal i Berlin har sedan en längre tid studerat fåglarnas s. k. segelflygning. Han har liksom konstruerat apparater, som tillåta människor att fortskaffa sig svävande i luften. Försök som han utfört på Mauthöhe vid Steglitz och senare på den 80 m höga Rhinower Bergen mellan Rathenow och Neu-

stadt a. D. ha lyckats, och från dessa toppar har den oförvågne experimentatorn redan gjort flygningar på upp till 250 m längd.

Han pläderar för ett reguljärt införande av flygsporten, ty efter hans åsikt finnes ingen av de nuvarande sportgrenarna som kan jämföras med den underbara känsla man erfar då man utan ansträngning glider hän genom luften.

Troligen skulle det kunna bli lönande att bygga upp sådana konstgjorda startplatser i närheten av de större städerna. I varje fall finns det nog intet annat medel som i samma grad skulle kunna befördra flygkonsten, ty inom kort tidrymd skulle hundratals unga kraftiga människor skaffa sig liknande, billigt framställda segelapparater för att därmed i ädel tävlan försöka överglänsa varandra i långa flygsträckor. Att man härigenom skulle förbättra byggnads-sättet och konstruktionerna av apparaterna ävensom deras användande, säger sig självt. Som jämförelse kan nämnas velocipedporten förr och nu.

Också andra och kraftigare vingtyper komma naturligtvis att konstrueras. Ty i och med att vanan vid avseglingen från högre höjder uppnåtts står ingenting mer i vägen att med fötterna eller på annat me-

kaniskt sätt försätta de ombyggda vingarna i rörelse och sålunda genom ökad bärkraft mer och mer öka längden av den fria flykten, till en verkligt lång horisontalflygning, låt vara om endast därtill lämplig vind är tillfinnandes.

Från högre höjder får man naturligtvis inte genast företaga avflygningen. Sådant måste läras. Man springer först från mindre höjder, till en början också med något mindre vingar. I annat fall griper vinden oss och kan föra oss upp till högre höjder, och sådant är inte att skämta med. Det kan sluta olycksdigert att söka komma ned därifrån.

Alltså framförallt försiktighet. Inte för stora vingar, i varje fall inte över 8—10 kvm och inte större vindhastighet än 4 m/sek. D. v. s. vad man i dagligt tal kallar lätt bris. Men genom en kraftig ansträngning mot vinden från en höjd av 2—3 m kan man dock uppnå en flygsträcka av 15—20 m. Om man bedriver sådana övningar flitigt blir så småningom skickligheten så stor att man vågar använda sig av vingar med upp till 15 kvm yta och även företaga försöken i starkare vind. Man kan då också uppsöka högre höjder och därigenom segla ut i rymden för att så småningom ta mark." Ellbege.

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGATAN 17, GÖTEBORG. TEL. 13 4882, 13 65 19. INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingenjörskurser

Studietid: 2½ år från folkskola, 2 år med realexamen, 1½ år med studentexamen.

Ingenjörskurser inom: HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, KEMI & KEMISK TEKNOLOGI, MOTOR- & MASKINTEKNIK med VÄRME-, VENTILATIONS- & SANITETSTEKNIK, AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK, ELEKTROTEKNIK (med realexamen o. praktik kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för A-behörighet erhållas).

Kortare kurser: Byggnadsteknik, vägmästarekurs, elektroteknisk och motor- & maskinteknisk diplomkurs, elektrisk installatörskurs (Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för B-behörighet kan erhållas), fackkurser för studenter och likställda. Dessa kurser på 4 månader. Dessutom maskinmästarekurs på 8 månader.

Laboratorier av internationella mått. Begär program.

NYA KURSER BÖRJA DEN 20 AUGUSTI

Expeditionen öppen kl. 9—17, lördagar 9—13, tisdagar och fredagar dessutom kl. 18—18.45.

STHLMSS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR. CENTRUM KUNGSGATAN 32.

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.

Inspektion: Professor E. Alm, Major E. Råberg (f. elevkåren). Ingenjörskurser och verk.-m.b. från folkskola, real- och studentexamen. Fackavd.: Verkteknik, motorteknik, flygteknik, 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 HOLMSTEDT, Civ.-ing. Rektor.

NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

Linnégat. 4 (vid Järntorget), Göteborg. Inspektor Prof. GÖSTA BÖDMAN.

VERKMÄSTAREEXAMEN. Från dagsskolan efter 4 mån. kurs, från aftonskolan efter 8 mån. kurs i Väg- och Husbyggnads-, Motor-, Maskin-, Elektro- samt Värme- och Sanitetstekniska facken. Specialkurser i Svetsning och Radio. Obs. Kemisk-teknisk fackskola.

Elektr. installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll.

Enda tekniska institut i västra Sverige som har ingenjörskurser som överbyggnad på Verkmästareexamen BÅDE i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. Obs. Laboratoriebesök, små klassavd., effektiv undervisning. Låga avgifter. Senaste läsåret 296 elever.

Nya verkmästarekurser börja den 23 aug. Ingenjörskurserna börja den 30 aug. Begär prospekt. Anmäl. mottagas i Institutets exp., Linnégatan 4, varje dag kl. 12—2, 6—8. Lördagar kl. 2—5. Tel. 14 59 39.

VI PRESENTERA:



Bengt R. Olow,

fänrik, silver-C-flygare, segrare på
Älleberg 1943.

Bengt Olow var inte gammal när flygintresset grep honom för alltid. Han var med när pionjären Agne Högstedt startade en livaktig modellflygklubb i Malmö, och 17 år gammal förfärdigade han egenhändigt en hängglidare och gjorde sina första luft hopp. År 1937 finna vi honom vid den tyska segelflygskolan i Grunau, där han tog C samt flög femtimmars och höjden för silver-C:et. Av större segelflygtävlingar hade han före Älleberg endast varit med om den s. k. studentolympiaden 1939 i Wien där han blev femma samt gjorde slutprovet, sträckan, för silver-C.

Vårt segelflyg var på den tiden inte vidare i ropet, varför tillfällena till träning på detta specialområde voro ytterst få. Detta betydde dock inte någon direkt undernäring för Bengt Olovs flygintresse, ty han hade redan förut tagit privatflygarcertifikat vid Aero-klubbens i Skåne flygskola på Bullofta, och det omvittnas lieftigt att han var en av de aktivaste och skickligaste av klubbens många flygare. Samtidigt skötte han sina studier och började så småningom på Tekniska högskolan i Stockholm för att med tiden kunna beträda flygingenjörshanan. Hur många gånger han tillfälligt avvikit från denna läroanstalt för att flyga ett tag, det kan han kanske knappast själv hålla reda på nu. Det var nämligen så att han 1939 genomgick flygcapnets första reservflygskola och sedan gjorde reserv-officerskurs på Ljungbyhed. Där tjänstgör han nu som andre flyglärare och segelflyginstruktör. När tiderna bli normala igen återvänder han emellertid ganska säkert till Tekniska högskolan.

När flygcapnet tog upp segelflyget på sitt program för markpersonalens vederkväelse och nytta var Olow självskriven som instruktör. Samtidigt bet flugan även en annan Bengt, nämligen C:son Bergman, sergeant. De båda Bengtarna blevo instruktörsparehåstar och sedan även förare i F 5:s hejdunderande lag vid Ällebergstävlingarna 1943. Att de f. n. äro vårt lands styvaste "termiknosare" ha de papper på, och att Olow som den äldste segelflygaren går i täten är ju inte mer än rätt.

Admirator.

Rimrad pyttipanna

från Ällebergstävlingarna 1943

Red. har tagit sig friheten att med rim och även någon reson göra en samling anspelningar på personer och händelser under tävlingarna. Förutsättningen för att läsaren skall förstå sammanhanget är att ha följt bl. a. dagspressens ofta utförliga referat eller varit med vid tävlingen! — Verserna föredrogs vid tävlingarnas avslutningsfest på Stora Hotellet i Falköping.

Text: Millgård.

Mel.: Kovan kommer, kovan går...

Skarp som kniven Olow är
som i egg stål har kvar.
Ingen bättre än han bär
silver-C, uppåt far.
Om han väck mustaschen rakat
hade ingen honom makat.
men han tänker väl uppå
även alla flickor små!

Schlyter han vet ingen hut,
långt och fort uppåt far.
Då och då slog Olow ut
fast han få starter har.
Vem som helst kan segelflyga,
om han ej hör till de blyga.
Frickt har Schlyter rusat fram,
han har alls ej någon skam.

Gävert han är åskans bror,
upp han far, upp han far.
Och från Älleberg han snor,
bort han far, bort han far.
När på kartan läses "Landa"
lyder han, jådrar amanda!
Han i lumpen lärt sig pli,
sådant brukar sitta i.

Sjutton år till spak han tog,
yngling var, blir nog karl.
Gustafsson går ej på krog,
kovan spar, kaffe tar.
När han längta' efter kaffe
ropte han: "Nu ved jag skaffe!"
Babyn kved i högsta nöd:
"Hur ska du få tag i bröd?"

Ringar malmöbor ej här,
luften far, luften far.
De av goda maten till,
vikten spar, tyngden har.
Skåning är ej gjord att fara
som en tätting bort åt Skara,
särskilt nu när ringarna
sämre bär än vingarna.

Men till nästa år minsann
bättre pris Malmö tar.
Kullgren vet nog vad han kan,
bort han far, upp han far.
Bruno är en envis sate,
Ivan i hans fotspår knate.
Därför inga risker ta's —
dubbla hjul på bilen dra's!

Karl bom bör få extrapris
för han tungt uppåt far.
Mager är han ej av spis,
men han lugnt uppåt far.
Att han flyga kan och bråka
som en annan spinkig kråka,
är en prestation i stort —
egen klass han flyga bort!

Seglare, som vi nu ser,
upp ni far, upp ni far.
Glöm ej bort att efter er
upp man far, upp man far.
Tala alltså om för alla
hur man mellan moln ska knalla.
Lär nu bort vartenda dugg,
och var ej med lärdom njugg.

(Fort. på sid. 23)

VI PRESENTERA:



Gunnar Karlbom,

civilingenjör, silver-C-flygare, bäste
civilist vid Ällebergstävlingarna 1943.

Det väckte förundran på Älleberg när det ifråga om aktiv segelflygning dittills oskrivna bladet Gunnar Karlbom plötsligt fylldes med skönskrift, uttryckt på normalprosa: när han genom upprepade goda flygningar armbågade sig fram bland tätgubbarna — och molngubbarna. Förklaringen är enkel: han blev förb. och visade hälsingklon. Och dessutom är han en av svenskt segelflygs nestorer, så inte skulle ung-tupparna komma och sätta sig på näsan på honom, inte!

Karl bom föddes i Ljusdal 1912. Skoltiden genomled han i Göteborg, där han så småningom hamnade på Chalmers. De "tofsbemössade" höllo just då på med att bygga ett glidplan "Grüne Post" under ledning av den från Tyskland nyss återvändande ing. Rolf Bergwik. Karl bom blev klubbmästare i Chalmers Segelflygklubb, Sveriges äldsta av denna sort, och ställde till fester för att ordna klubbens ekonomi. Under värnplikten i Karlstad passade han sedan på att ta initiativet till Karlstads Segelflygklubb.

Efter att han flyttat sina penater till Stockholm deltog han 1938 i den berömda Sälenezpeditionen, och fick under 9 dagar 20 sek flygtid, kostnad 480 kr per minut! År 1939 tog han A-diplom i Norrköping, 1940 B på Bromma och samma år C nr 28 i Borlänge. Som resultat av Sälenezpeditionen blev det en allmän upprekning av Stockholms segelflygklubb, som legat i ide ett par år. Karl bom fungerade som sekreterare i den således pånyttfödda klubben, tills ett allt för fläckande arbete lade hinder i vägen. År 1941 flyttade han till Skåne, och samma år kom han på den första D-kursen på Älleberg och flög femtimmarsprovet för silver-C. Följande år tog han på Älleberg segelflygcertifikat nr 34 och under tävlingarna i sommar resterande prov för silver-C.

I början av detta år flyttade Gunnar Karl bom åter till sitt gamla Göteborg och blev där ordförande i Chalmers Segelflygklubb, som nu nyligen ingått som sektion i Aeroklubben i Göteborg. Nu är Karl bom ordförande i segelflygsektionen och ledamot av huvudklubbens styrelse.

Tebrax.



Kapten Florman om fredsflyget.

I ett uttalande för Köpenhamnstidningen Børsen har Aerostrafors verkställe direktör, kapten Carl Florman, betonat att bolaget tillsammans med det nybildade SILA står väl rustat med stor kapitalkraft att gå till efterkrigstidens uppgifter. Även tekniska förberedelser ha träffats. Utbyggna av de svenska flygstationerna har företaget, och nästa år stå flygstationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö fullt färdiga för atlantflyglederna, såväl med hänsyn till startbanor som stationeras dimensioner. På en särskild skola utbildar bolaget militärflygare till trafikflygare. Bolaget har redan utvidgat sin flygarkår med framtida fredsflygning för ögonen.

Rimnad pyttipanna...

(Forts. från sid. 22)

Hugosson har blivit major, upp han far, upp han far. Andock är han allas bror, eller så som en far. När han leder grabbarna, ingen risk för tabbarna. Hugo han vet jämt besked, alla grabbar följer med.

Fägerblad är lugn och tyst, runt han far, sig ej spar. Säger knappt ett enda knyt, men hans tystnad den tar gadden ur varenda kille, även om han vill va' snille. Ingen kan förhåva sig emot Sveriges bästa Stig.

Om nu Östersjön var land inga gränsar det var. Bör helst fyllas i med sand så vår Stig avörord spar. När han nyss till Ystad seglat har mot Schweiz han säkert sneplat. Han väl landat i Genève om ej halvön var så snäv.

Ännu vi en vers väl tål medan vi röst har kvar. Det blir Ahbloms Åreskål, våra gunga stränge karl. Han är segelflygets konung, som ger oss båd' ris och honung. Utan Sven vi stod oss slätt, drick för honom nu en skvätt!

Mille.

— Efter kriget blir det säkerligen en avsevärd flygning med produkter som kunna bära höga fraktkostnader, fortsatte kapten Florman. Till denna flygning kan man ombygga militärtransportplan och räkna med lång avskrivningstid, cirka 15 år, så att driftkostnaderna kunna nedbringas. Däremot tror jag icke att man alltid skall kunna använda utpräglade militärplan till trafikflygning. De militära planen kunna näppligen ombyggas till bruk i persontrafik, i varje fall icke jakt- och bombplan. Men från krigets luftflottor blir det kvar stora mängder materiel för nyskapandet, propellrar, hjul, motorer, vingar o. s. v., och dessa delar representera säkerligen det största värdet av krigsflottorna, när freden kommer, själva planen kunna icke vara till större nytta då.

— Trafikflygningen har, slutade kapten Florman, alla utvecklingsmöjligheter efter kriget, och man kan säkert räkna med att den blir fullt räntabel några år efter fredsslutet, men blott för de internationella ledernas vidkommande. De inhemska lederna få alljämt behov av statsubvention under utvecklingsperioden. Men så småningom skall trafikflygningen komma fram till naturlig balans, så att detta kommunikationsmedel kan stå på egna ben liksom alla andra. Trafikintensitet och kapacitet måste avbalanseras efter efterfrågan, man måste komma fram till att flyga för priser som bära alla driftkostnader.

Landets första civila flygverkstad i Norrtälje.

Björkvallesflyg, eller rättare sagt dotterbolagets Skandinaviska Aero ABs, nya hangar- och verkstadsbyggnad i Norrtälje är nu klar och i drift sedan halvannan månad. Därmed har Sverige först nu fått sin första verkligt civila flygverkstad.

Huvudbyggnaden har en fasadlängd av 65 meter och innehåller hangar och monteringshall med en golvyta av 750 kvm samt specialverkstäder för motorarbeten, svetsning, snickeri m. m. om tillsammans 500 kvm. Hela anläggningen har kostat 325.000 kr och ligger i kanten av Norrtälje flygfält.

— Anläggningen siktar först och främst på freden, säger direktör Ake Forsmark i Björkvallesflyg, men detta hindrar inte att vi redan nu har fullt upp med att göra med översyn och reparationer av både våra egna och andras flygplan. Bolaget har tio egna flygplan och hyr ytterligare fem. Fullt utnyttjad räknar vi med att verkstaden skall hinna med förekommande reparationer och översyn av hela landets civila flygplanpark.

Verkstaden sysselsätter nu 28 man och en kvinna och verkstadschef är civilingenjör E. Bratt.

Kontorsanläggningen är av modernaste slag och innefattar även radiorum med sändare och mottagare för telegraf och telefoni. I övre våningen ligger mäss med kök och soltält. För personalens räkning har man också satt i gång att bygga personalbostäder.

320 ansökningar till flygvapnets lärlingsskola.

Sammanlagt 320 ansökningar ha inkommit från hela landet till flygvapnets lärlingsskola vid centrala flygverkstaden i Västerås, varför det är ordentlig konkurrens — platsantalet är endast 20!

Även förra året var det många, som kände sig kallade, och föreståndaren för lärlingsskolan, civilingenjör Sven Nylander, lade då upp omfattande prov, där icke minst de psykotekniska



Flygvapnets flygmärke
gediget och omtäckt, försatt med kråsnål. Förgyllt.

Pris kr 2: 25

Flygarringen

av kontrollerat silver. Uppgiv invändigt mått (diam. i mm).
Förgyllt silver

Pris kr 4: 85
Pris kr 6: 25



Manschettknappar

av förgyllt alpaka med flygmärket infällt i blå email.

Pris kr 5: 25 per par

Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943.

Förgyllt i trevligt utförande. Märken finnas för alla flygflottiljer med flottiljens nummer i upphöjda siffror. Uppgiv vilket flottilmärke som önskas och vilket årtal det gäller (ex. 1943).

Pris endast kr 1: 50



Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

Order 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

proven äro av stort intresse. Proven ha verkställt vid de olika länsarbetsnämnderna. De psykotekniska proven voro knepigt utpekulerade delvis efter utländskt mönster. De lyckliga 20 som antagas ha nu två års internat och två år med avtalsenlig lön framför sig i lärlingsskolan, vilken automatiskt förbereder för kommande uppgifter i flygets tjänst.

Fänrik målar flottiljehuf.

Officerskåren vid Jämtlands flygflottilj har låtit måla ett porträtt av överste E. Tornberg, vilken i dagarna lämnat chefsposten vid flygflottiljen. Porträttet, som skall pryda officersmässen, har utförts av en av officerskårens egna medlemmar, fänrik Urdin med konstnärsnamnet Lars Krister.

Flygmekanikerutbildning

planeras vid centrala verkstads-skolor och kommunala yrkesskolor. För att förhandla härn med landsting och kommuner har ecklesiastikministern som sakkunnig tillkallat chefen för kanslibyrå i arbetsmarknads-kommissionen, jägmästare C. G. B. Arväs.

"MOTOR-MANDIN" Flygmotorrevideringar och tillverkning av flygmotordetaljer. Bröderna Mandins Motorverkstäder A.-B. Norrköping	Ivan Ryléns Karamellfabrik Trädgårdsgatan 1 NORRKÖPING Telefon 20728 Rekommanderar sina tillverkningar	GUSTAFSSONS GUMMIVERKSTAD A.-B. Slottsgatan 134 NORRKÖPING Telefon 226 81	<i>Betald</i> <i>annonsplats av</i> Stadshotellet i Enköping
--	---	--	---

GLIDFLYGTRANSPORTER...

(Forts. från sid. 17)

om" och via en bogserkabel — bringas upp till samma hastighet som det ovanför snabbt förbiflygande bogserplanet, blir säkert påkänningarna på krok, kabel och infästningar högst avsevärda. De brister ifråga om flygfältsutrymme och därmed följande ökad allsidig användbarhet, som systemet innebär, synes dock väl motivera praktiska försök. Dessa kan ju i så fall först utföras med lätta glidplan som "met-föremål".

Glidtransportflygets speciella fördelar.

Glidtransportplanet medför stor last i förhållande till tomvikten, om man jämför det med motordrivna transportplan. Den ökning av "lokets" bränsleåtgång, som följer med bogsering av 1—2 glidplan, är mindre än den 100—200 % ökade bränsleförbrukning, som skulle uppstå vid användning av ytterligare 1—2 motorflygplan för transport av samma lastmängd, som "glidflygtäget" med sitt enda "lok" medför. En nackdel, som bör observeras, är dock att färdhastigheten nedgår vid glidbogsering.

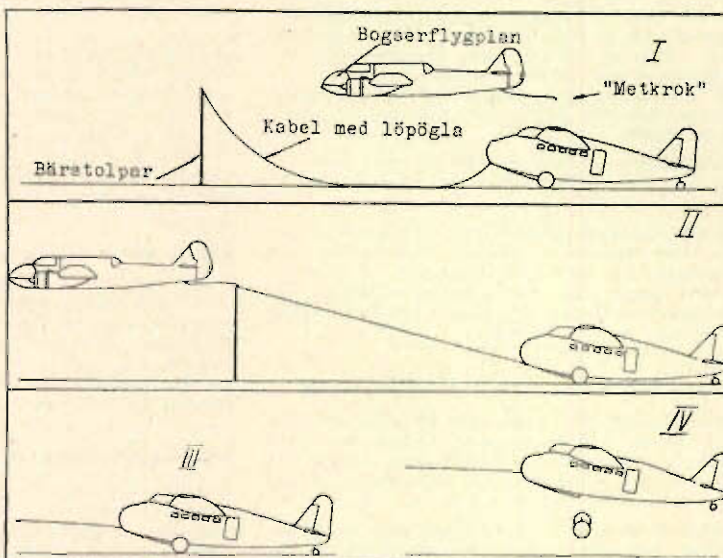
Som ovan framhållits, är glidflygtägets start ett problem, som vid otillräckligt flygfältsutrymme vållar svårigheter och kan kräva särskilda anordningar. Ifråga om landningen ligger dock förhållandena avsevärt bättre till. Lastglidplanen kan löskopplas för landning på bestämmelseor-

ten, även om därvarande fältutrymmen är ytterst begränsade — praktiskt taget vilken öppen yta som helst. Flygtägets "lok", motorplanet, behöver icke alls landa där, om blott bränsle för fortsatt flygning till lämplig "tankstation" eller till utgångspunkten finnes.

Tillverkningskostnaderna för glidtransportflyg är låga. Planen kan byggas huvudsakligen av trä. De kan således, om man vill, betraktas som ett billigt "emballage" för den många gånger dyrbarare lasten. Ett emballage, vars kostnad rentav kan täckas av fraktagifterna. Järnvägar och sjöfart får i glidtransportflyget en betydligt svårare konkurrent än vad det rena motortransportflyget hittills varit.

Summan av kardemumman blir, att man med största säkerhet har att emotse en fortsatt utveckling på glidplantransporternas område. Det är t. o. m. tänkbart, att transporter *segelflygledes*, utan assistans från bogser-"lok" eller inbyggda hjälpmotorer kan bli nästa etapp på utvecklingens väg. Ej minst i betraktande härav är det glädjande, att vårt svenska segelflyg numera fått den utveckling i fråga om bredd, djup och höjd, som fr. o. m. denna sommars Ällebergssvecke och distansfärder kunnat konstateras. Blir det ABA, SILA eller flygvapnet, som bjuder på nästa överraskning i fråga om ett effektivt, svenskt glidtransportflyg?

Flygande glidplanstart: Moment I: Glidplanet står klart till start med bogserkabelns ögla upplagd å bärstolparna. — II: "Metningen" har ögt rum. Kroken har fattat bogserkabelns löpögla. Glidplanet förare klar att bromsa in kabeltrumman. Stolparna fällas ned medelst en särskild anordning. — III: Bogserkabeln rullas ut, glidplanföraren sätter an bromsen efterhand. — IV: Glidplanföraren har låst kabelns bromsanordning och tar åt sig spaken. Glidplanet lättar. Landningsstället löskopplas och faller till marken.



Flygningen fortsattes trots en BORTSKJUTEN MOTOR

Följande lilla skildring, som kommer från den tyska östfronten, är ett exempel på hur beslutsamhet och flygskicklighet kan klara upp en till synes hopplös situation.

Löjtnant H. med sin besättning var på väg ut till fronten med sitt spaningsplan av typ Focke-Wulf Fw 189. Efter en timmes flygning blev planet anfallet av ryska jaktplan, som gjorde sin anflygning med solen i ryggen. Det tyska planet fick svåra träffar i ena motorn och propellern. Motorn började vibrera våldsamt, och innan föraren hunnit kupera skakades den loss och försvann i djupet. Föraren förlorade inte sitt lugn men hade till en början ämnat beordra besättningen att rädda sig med fallskärm. Men när planet trots de stora skadorna fortsatte att flyga tämligen skapligt övergavs denna tanke.

Emellertid gingo de ryska jaktplanen åter till anfall mot den skadade 189:an, som inte kunde göra några undanmanövrer på grund av att föraren var tvungen att undvika varje kurvåge. Till råga på eländet rapporterade kpskytten allt emellanåt laddavbrott. En tur i oturen var att även ryssarna blevo utsatta för upprepade laddavbrott och knappast kunde notera några träffar. När de gjort ett tiotal anflygningar för att söka fälla det tyska planet, uppnåddes frontlinjen. Båda de anfallande jaktplanen försvunno som blixten.

Nu gällde det "bara" att få ner planet på ett hyggligt sätt. I flygriktningen bestämdes ett tämligen skapligt nödlandningsfält, och löjtnant H:s division under rättades per radio om platsens ungefärliga läge. Föraren hade tänkt fälla ut stället först alldeles över marken, men detta lyckades icke på grund av skottskadorna. Landningen skedde med endast högra benet nedfällt. Planet tog mark och lade sig på vänsterringen, varvid ena kroppsbojans undersida och skevningsrodret skadades. Annars gick det bra... Vid divisionen reparerades planet, och en ny motor inmonterades, varpå Fw 189:an efter ett par dagar åter var färdig att träda i tjänst.

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

**Norrbottens
Kooperativa
Charkuterilörening**
LULEÅ

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

R u n t h s E f t r.
Boktryckeri
Bokbinderi



Alla slags

TRYCKSAKER
Snabbt - Korrekt

C. Rehnström
- LULEÅ -
Tel. 2022 ankn. bost.
.. 2330

Järnkonstruktioner
Reparationer
G j u t g o d s
Allt inom branschen
Humana priser

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

Flygtermer på fem språk. XXXII

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
verkstad	Reparatur-Werkstatt (f); Instandsetzungs-Werk- statt (f)	repair shop	atelier (m) de réparation	officina (f) di riparazione
vevarm	Kurbelwange (f)	crank web	bras (m) du vilebrequin	braccio (m) della manovella
vevaxel	Kurbelwelle (f)	crankshaft (main shaft; engine shaft)	vilebrequin (m)	albero (m) a gomito
vevhus	Kurbelgehäuse (n)	crankcase	carter (m)	carter (m); basamento (m)
vevlager; vevaxellager	Kurbellager (n)	crankshaft bearing; main bearing	palier (m) du vilebrequin	cuscinetto (m) dell'albero
vevsläng	Kurbelkröpfung (f)	throw of crankshaft	coude (m) de vilebrequin	gomito (m) di manovella
vevstake	Pleuel (n)	connecting rod; conrod	bielle (f)	biella (f)
vevtapp	Kurbelzapfen (m)	crankpin	maneton (m)	perno (m) di manovella
V-form	V-Stellung (f)	dihedral	dièdre (m) latéral	diedro (m)
V-stötter	V-Streben (f)	V-struts	matière (f) en V	montanti (m) a V
vibrationsdämpare; svängningsdämpare (vevaxels)	Schwingungsdämpfer (m)	vibration damper	amortisseur (m) de vibrations	ammortizzatore (m) delle vibrazioni
vibrationsdämpare (mo- torinstallationen)	Schwingungsdämpfer	vibration damper	amortisseur de vibrations	ammortizzatore delle vibrazioni
vikt	Gewicht (n)	weight	poids (m)	peso (m)
vikt (belastning) per kvm	Belastung (f) je qm	loading per square meter	charge (f) au mètre carré	carico (m) per metro quadrato
viktbesparing	Gewichtersparnis (f)	saving in weight	économie (f) de poids	risparmio (m) di peso
viktminskning	Gewichtsverringering (f)	reduction of weight	réduction (f) de poids	riduzione (f) di peso
viktökning	Gewichtserhöhung (f)	weight increase	augmentation (f) de poids	aumento (m) di peso
vind	Wind (m)	wind	vent (m)	vento (m)
vind av 5 m/sek	Wind von 5 Sekunden- metern	wind of 5 meters per second	vent de 5 mètres-secondes	vento di 5 metri al secondo
vinden blåser	der Wind weht	the wind blows	le vent souffle	il vento spira
vinden slår om, vänder sig	der Wind schlägt um	the wind changes	le vent tourne	il vento cambia

Ju 87 som försöksflygplan

(Forts. från sid. 10)

försäkrad överbelastningskollaps genom att blodet sjunker ned i den nedre kroppshalvan, medan det hos de flesta blott stannar vid kortvariga störningar i blodtillförseln till hjärnan och ögats näthinna. Man kan även visa att vid börjande höjdsjuka på grund av syrebrist en oavbruten belastning med en centrifugalkraft om 3 g under 2 till 3 sekunder räckte för att åstadkomma stark medvetslöshet.

Förutom till dylika flygmedicinska försök användes Ju 87 med röntgenanläggning till flera hundra skolflygningar för försöks- och undervisningsavdelningen inom "Luftwaffes" sjukvårdstjänst, varvid 7,5 g överskreds varje gång. Som flygmedicinskt försöks- och skolplan för centrifugalkraftens verkningar har Ju 87 visat sig vara i alla avseenden utomordentligt. Trots att belastningar ofta förekommo till gränsen för det tillåtna, visade sig aldrig tecken på alltför stor påfrestning av flygplanet. Anmärkningsvärt var den harmoniska avvägningen av styrkrafterna på samtliga roder och de goda flygegenskaperna, vilka underlättade för föraren att programenligt åstadkomma acceleration under bestämd tid och till bestämd storlek.

Förbjöd sin man...

(Forts. från sid. 8)

Så var det tid med C-skolningen. (Jag hade för länge sedan börjat tolerera min mans flygningar.) Min C-kurs började den 20/6. Här övergav mig Johan, och min framtida ev. flygkunnsighet blev nu beroende av ing. Kipps förmåga att dela med sig av sitt rika kunnande. Till att börja med var jag nog lite rädd både för "Kippen" och Babyn men snart var det endast för Babyn. Emellertid lyckades vi också så småningom trivas ganska bra tillsammans, och den 10/7 gav ett strålende termikvader mig mitt C-diplom.

Ja, längre har jag inte hunnit, men så snart jag får tillfälle skall jag försöka göra resterande prov för certifikatet.

Slutligen vill jag nämna att jag är glad för att vi hamnat i Norrköping. På en annan ort hade det inte blivit tillnärmelsevis så goda tillfällen till flygning: 20 sekunder till bygglokalen, 10 minuter till flygfältet, Sveriges bästa klubbflygplan-park (fastän nybörjare märker man att DK i Kranich gör underverk) samt, vad som kanske är det allra viktigaste, landets erfarnaste instruktörer. Och så är andan både på flygfältet och klubbssammankomster sådan, att man trivs och gläds åt att vara med bland kamraterna.

Ruth Hemminger.

Gynna
våra
annonsörer

- de
gynna
flyget

Pröva
OLOVSSONS BRÖD
Malmabergsgatan 22, Västerås

Butiker: Kungsgatan 5
Saluhallen
Tel. 33798 och 35003

Leverantör till bl. a. F 1, V-ås

Bröderna Hedberg
MODELLFABRIK
Skiljebo - VÄSTERÅS
Telefon 332 59

●

Utför alla slag av gjutmodeller.
Snickerier. Inredningar.

Kumlins Konditori
(Inneh. Witalis Gonde)
St. Torget Tel. 75
NYKÖPING

★

Medlem av
Sveriges Konditorförening samt
Tärförmedlingen.

För god ringservice
anlita
GUMMICENTRALEN

V. Trädgårdsgatan 53
NYKÖPING
Tel. 706 ankn. bost.

Det bästa brödet
läs från
OHLSONS ÅNGBAGERI
Huvudaffär:
Ö. Storgatan 7. Tel. 64-191
Ankn. Filial:
Brunnsgatan 34. Tel. 64
Filial:
V. Trädgårdsg. 28. Tel. 1164
NYKÖPING

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

Nyköpings Rörledningsaffär
Ö. Kyrkog. 21. Tel. 1980. ER. kont. 2196
Aukt. rörledningsentreprenör för Värme-, Vatten- och Avloppsledn.

Full fart på Värmlands segelflyg



Värmlands Flygklubb har bildats.

Värmlands flyg har hittills aldrig låtit höra av sig i större sammanhang. Kanske beror det på en viss tröghet och värmländsk grundlighet. Alltjämt, vi tycks nästas slutet på den bekanta långa portgängen med det tröga föret och skymta det livgivande solskenet.

Karlskoga har otvivelaktigt kommit längst, men då denna klubb av geografiska och andra naturliga skäl varit mest orienterad åt Örebro har vi tyvärr ej hört så mycket från "Skogabo" flygklubb.

Sunne Flygklubb, som tidigare mest bedrivit flygverksamheten på is, har arrangerat ett fält utanför köpingen och där byggt om en lada till hangar. Skolverksamheten med en Anfänger pågår. Klubben är i besittning av en vinsk men ej någon bogserbil, då fältet lämpar sig bäst för vinskolinning. Tillsammans med Karlskoga Segelflygklubb har inköpts en Grunau Baby II B. För verksamheten svarar den ej alldeles okände "Kalle" Bäckström och ordf. Einar Eriksson, som tillika är gruppchef. "Kalle" utförde för en del år sedan prestationen att nästan ensam bygga en Anfänger.

Karlskoga Segelflygklubb har efter ett par års stillaliggande börjat en ny era. Detta sammanhänger med att klubben för en tid sedan fått en ny ordförande, ingenjör Yngve Ryne, "mannen, som kan konsten att skaffa donatorer, tygla alltför vilda flygfantaster och med stor skicklighet lotsa en klubb genom irrgångarna".

I höstas tillverkades en SG-38, i vintrens en transportabel hangar och för närvarande är arbetet i full gång med en vinsk. Under vintern avläses 5 A- och ett B-diplom innan skolningen måste avbrytas på grund av islossningen.

Karlskoga Segelflygklubb har fått löfte att i höst få flytta till Karlskoga stads nya flygplats, varigenom fältfrågan får sin slutliga lösning.

Den 19 juni höll Värmlands Flygklubb konstituerande sammanträde. Klubben omfattar redan vid starten ett 160-tal medlemmar. Några förberedelser har gjorts, bl. a. har Värmlands Flygklubb försäkrat sig om finansiellt stöd från större industrier och företag samt privatpersoner. Den nya klubben disponerar redan motorplan. Syftet är att verka för flygets popularisering i Värmland genom att bl. a. bedriva motor-, segel- och modellflygverksamhet.

Ursprungliga initiativtagare till Värmlands Flygklubb var konsul Boo Nyström och ryttmästare Björn Hedenlund. Till styrelse valdes: Ordf. landshövding I. Vinnerström, v. ordf. generalmajor Rappe, sekr. ryttmästare B. Hedenlund, till representanter för motorflyget utsågs konsul B. Nyström och direktör A. Linder, suppleant direktör S. Hiden. För segelflyget valdes ingenjör Y. Ryne och kand. Olle Håkansson, suppleant kamrer G. Murman. För modellflyget valdes ryttmästare Rosenblad och herr H. Falk, suppleant herr E. G. Falk. Övriga styrelsemedlemmar: överste F. Pira, överstelöjtnant E. Björkman, överingenjör G. Vinell, doktor G. Ekman, advokat N. Tyrén, direktör T. Johansson. Revisorer: ombudsman S. Drakenberg och stadskamrer S. Wendt. Arbetsutskott: ordf. överstelöjtnant E. Björkman, sekr. ryttmästare

B. Hedenlund, konsul B. Nyström, direktör T. Geijer och advokat N. Tyrén.

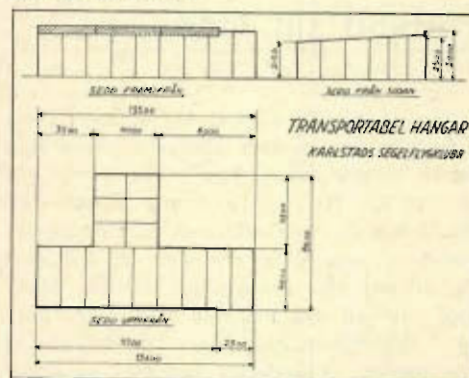
Karlskoga Segelflygklubb har anslutit sig och underhandlingar med Sunne Flygklubb för en liknande aktion pågår. Det torde inte dröja alltför länge innan nya klubbar växer upp i landskapet under storklubbens ledning. En hastig undersökning har givit vid handen att Värmland har ganska goda förutsättningar för segelflygning, en sak, som ytterligare borde stimulera intresset för klubbledning.

Transportabel hangar tillverkas i bygglokalen.

De hangarförslag som tidigare införts i SFT har rört sig om permanenta hangarer. Förslagen som sådana är bra förutsatt att en klubb räknar med att kunna disponera samma flygplats året runt. Det finns emellertid klubbar, som tvingas byta flygplats med årstiderna, d. v. s. fält på sommaren och isar på vintern. Åtminstone är detta än så länge förhållandet för Karlskoga Segelflygklubb, även om klubben räknar med att inom ett år ha permanent flygplats.

Det är med denna bakgrund som hangarkonstruktionen kommit till. Konstruktorer har varit ingenjör Bertil Myrén och klubbens flyginstruktör Olle Håkansson.

Hangaren avser rymma alternativt en monterad SG-38 eller Grunau Baby. När den ena maskinen är uppmonterad förvaras den andra demonterad i hangaren. Vidare finns plats för bogserbil och vinsk. Samtliga hangardelar får rum på ett billast.



Bygget har skett i klubbens bygglokal. Delarna består av sladdörr och taklämningar, längsgående löpare, stolpar, takåsar, frihållande balk samt nödig förstärkning. Som framgår av översiktsritningen har hangaren formen av ett T, dock något osymmetriskt beroende på att ena delen inrymmer garage. En kort beskrivning av de olika delarna kan kanske vara av intresse.

Väggarna består av lämningar tillverkade av 1/4" spåntade bräder, hopsågade med 2" spik. Lämningarna är fästade dels vid stolpar, 2" x 4", och dels vid löpare, 1 1/2" x 4". Sammanfogningen mellan löpare och stolpe sker med bandjärn, som kan skruvas bort. Nedre delen av stolparna samt övre löparen är impregnerade med Cuprinol.

Taket är även gjort av lämningar med 1/4" spåntade bräder. De ligger på åsar av 2" x 5" virke. Åsarna är förbundna med stolparna medelst 1/2" bukt och plattjärn. Taket fästes i den frihållande balken genom att åsarna inmatas i hål i nedre delen av densamma och låses med knop.

Till taktäckning användes Icopal underhållsfria papp, som fasthålls genom påspikade fäkt. Genom att använda fäkt kan pappen tas upp utan att förstöras.

Frihållande balken är 11,20 m lång och 9,50 m hög. Själva stommen består av 2" x 4" virke. På denna stomme är 1/4" bräder diagonalspikade på båda sidor. Balken är gjord i tre delar sammanfogade med plattjärn och 1/2" bukt. Hål för 2" x 5" åsar är upptagna i nedre delen och på ett avstånd av 1,5 m.

Vid uppsättandet monterades hela balken ihop på marken varefter den lyftes upp på sina upplag. Dessa utgörs av 2 st stolpar, 2,50 m höga, och bestående av 2 st hopsågade 2" x 4". På balkens undersida är styrbalkar för dörrlämnarna fastspikade.



Pilotutrustning för sommar och vinter
Material för motor- och segelflyg

Dörrlämnarna

består av 1/4" spåntade bräder. Förutom styrningen på balkens undersida fasthålls lämnarna genom krokarna, som hakas i öglor i en bottensylle, försedd med stopplista.

Dörrlämnarna till hangar- och garageavdelningarna skiljs åt genom ett mellanstycke, gjort i form av en påspikad länna med en 2" x 4" sträva, för uppsträvning av balken.

Förstärkningen

utgöres, förutom av ovannämnda mellanstycke, av en 2" x 5" sträva i andra änden av balken. Krysstagning mellan vissa stolpar inne i hangaren förstärker konstruktionen.

Hangaren är målad med Treepinol impregneringsolja.

Data:

Längd	14 m
Djup	8,50 m
Höjd inkl balk	3,00 m
Fri spännvidd	11,00 m
Dörrhöjd under balk	2,50 m
Garagedörr	2,00 m
Byggtid	c:a 299 timmar + tid för montering c:a 125 timmar (vid senare monteringar torde tiden kunna nedbringas).

Tack vare en lyckad kombination: Ingenjör Yngve Ryne, energisk ordförande, välvilliga donatorer och nitiska klubbmedlemmar har hangarbygget kunnat ske utan någon som helst ekonomisk kännning för klubben. Karlskoga Segelflygklubb tar sig därför friheten att genom Svensk Flygtidning rikta ett ytterligare tack till donatorerna som varit följande:

Orreholms Sägverk, Karlstad, A.-B. Huse & Co, Karlstad, A.-B. Vitalis Jansson, Karlstad, A.-B. Karl Olsson, Karlstad, Kanalsmedjan, Karlstad, fabrikör Frans Elinder, Karlstad, Icopal Takpapp, Treepinol impregneringsmedel, Göteborg, anonym donator.

Vi vill inte påstå att en transportabel hangar är idealen, då man måste tänka på flyttning under sommar och vinterhalvåret och hangaren här för ej kan göras så rymlig som kanske vore önskvärdt. Hangaren blir ett provisorium men ett värdefullt sådant. Emellertid kommer klubben när den flyttar till permanent flygfält att göra om hangaren till fast och i samband härmed utvinna den till behövlig storlek.

För mindre klubbar torde hangaren dock vara förmånlig enär den är relativt billig och lätt att bygga samt kan tillverkas i bygglokalen, det sistnämnda värdefullt om bygget sker vinfäst.

FLYGETS
INKÖPSKÄLLOR

FÄRGER och FERNISSOR

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

MÖBLER

ÖSTERSUND: Otterströms Möbelindustri,
Prästgatan 13. Tel. 838, 458.

Betald annonsplats

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

Vi rekommendera:

Medaljer Plaketter
Kråsnålar
Manschettknappar
Armband Broscher

Flygklubbar erhålla kostnadsfritt
skissförslag till föreningsmärken

SPORRONG & Co.
Kungsgatan 17 Stockholm 7

Bliv medlem i
SOLIDAR
MALMÖ

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

Sundsvalls Flygsällskap

har haft årsmöte. Ordföranden, försäkringsinspektör Ivar Wallerstedt, erinrade först om den stora förlust som Flygsällskapet lidit under året genom källarmästare Oscar F. Knausts bortgång.

Av årsberättelsen för 1942 framgick att Flygsällskapet vid årsskiftet hade 90 medlemmar. Två medlemmar ha genomgått KSAKs modellflyginstruktörskurs. Modellflygavdelningen, som ledes av Per Gustav Svanberg, har med framgång deltagit i tävlingar på ett flertal platser. Segelflygskolan på Alleberg har bevisats av stud. Bo Kristiansson och glidflygskolan i Örnsköldsvik av stud. Olov Herolf, i båda fallen med A-diplom som resultat. På grund av att lämpligt flygfält saknas har någon segelflygverksamhet ej kunnat bedrivas, men det är Flygsällskapets avsikt att då nu snart ett flygfält kommer att stå till förfogande sätta i gång med glid- och segelflygning. Flygsällskapet har under året utfört målflygningar för försvarets räkning, och ledare för dessa har varit sekreteraren.

Styrelsevalet fick följande resultat: ordf. insp. Wallerstedt, v. ordf. kapten Ragnar Westlin (nyvald efter dir. Knaust), sekf. Folke Florén, skattmästare köpman Ivar Biber, materielförvaltare föreståndare Ivar Backström, tävlingskommisarie droskägare Ellis Blomqvist samt konsultativa dir. L. Valentin, bankdir. W. Thureson, civiling. G. Gleerup och ombudsman A. Lignell. Revisorer: försäljare Gust. Norlin och fabrikschef John Johansson.

Bland andra beslut vid årsmötet var att en segelflygsektion skulle bildas inom Flygsällskapet.

Flygklubbstidning i Kariskoga.

Kariskoga Motorklubb flygsektion har utgivit en hektograferad tidning med tryckt omslag för sina medlemmar. Bra idé!



SCHWEIZISKT TRAFIKFLYG: Sedan krigsutbrottet ombesörjes så gott som all trafikflygning i Schweiz av det stora bolaget Swissair, medan de mindre bolagen praktiskt taget ej ha någon verksamhet. Under 1942 flög Swissair i samtrafik med det tyska Lufthansa linjen Zürich—Stuttgart—Berlin, men fr. o. m. början på 1943 flyger det schweiziska bolaget endast delsträckan Zürich—Stuttgart. Swissair arbetar f. n. på att få i gång en linje även till Spanien och Portugal, men stora svårigheter möta detta projekt. Av den nyligen framlagda verksamhetsberättelsen för 1942 framgår att bolaget det året flög en totalsträcka av 492.000 km (203.000 km under 1941), varvid fraktades 16.230 passagerare (3.920), 228.000 kg resgods (71.000), 148.000 kg post (36.000), och 124.000 kg flygfraktgods (44.000), alltså en ökning jämfört med 1941. Under innevarande år kan man emellertid på grund av flygsträckans nedskärning vänta en avsevärd nedgång igen.

KANADENSISKT TRAFIKFLYG: Det kanadensiska järnvägsbolaget Canadian Pacific Railway Co har på senaste tiden utvidgat sina intressen inom landets trafikflyg till den grad att bolaget nu icke endast kontrollerar hela den kanadensiska trafikflygningen utan även kan räknas till de största trafikflygbolagen i världen. Bolaget håller i runt tal 100 flygplan i tjänst, och dessa flyga årligen c:a 8 milj. km.

ENGELSKA "FLYGREDERIER": Sedan det för en tid tillbaka meddelades att engelska rederier voro intresserade av att taga upp flygning på sitt program, ha nu ytterligare rederier i England sökt koncession på flyglinjer efter kriget, bl. a. rederierna Royal Mail Line, Silver Line, Pacific and Orient Line och Stanhope Steamship Co. Sistnämnda rederi såges ha bildat ett dotterbolag med ett startkapital på 20.000 pund, till vars uppgifter det även hör att utbilda den för bolagets flygtrafik behövliga personalen.

NYTT PROJEKT TILL ATLANTFLYGBÅT: Enligt italienska meddelanden lär det franskportugisiska "studiesällskapet" CAPRA vara sysselsatt med en ny konstruktion till en atlantflygbåt, som bygges utan landningsställ och avses uteslutande för katapultstart. Landningen sker på vatten med i horisontalläge låsta propellrar. Som motorer har man tänkt sig fyra vätskekylda Hispano-Suiza 12 Z på 1.500 hk vardera, placerade två och två i tandem samt drivande tvåbladiga propellrar. Till förflyttning på vattnet efter landningen användes en speciell båtmotor med vattenpropeller. Beräknad marschhastighet 520 km/tim på 9.500 m höjd.

SPANIENS FLYG UTBYGGES: I spanska ministerrådet har nyligen framlagts stora utbyggnadsplaner för landets luftfart. Således skall uppsättas en ny flygplanfabrik för tillverkning av såväl bomb- som trafikflygplan. Vidare skall i Alcana vid Madrid inrättas en luftfartskademi, och vid universitetet i Madrid blir det en lärostol för flygmedicin. Dessutom ryktas det om ett större aluminiumverk.

KONSTHARTSTILLVERKNING I SPANIEN: För framställning av plastiskt material har Union Química del Norte nyligen startat en fabrik i Bilbao. Företaget äger tyska licenser för tillverkning av konsthartsmaterial på fenol- och formaldehyd-basis. Den nya fabriken tillmätas i Spanien stor betydelse, då landet därigenom blir oberoende av utlandet i fråga om plastiskt material. Det uppges att kapaciteten är så stor att produkterna även kunna bli föremål för export.

FASTSÄTTNING AV GUMMI VID PLASTISKT MATERIAL: Från USA meddelas att Continental utarbetat en metod för fastsättning av gummi vid konsthartsmaterial så att förbindelsen blir absolut perfekt. Förfarandet består bl. a. i att kautschuksmulor eller -pulver trycks in i den ännu ej härnade konstharten, varefter vanlig klistering kan användas med gott resultat.

Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN. VAPEN. & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
MALMÖ

Lullgevär,

lullpistoler

& ammunition

i ledande märken.

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm

MALMÖ

Göteborg

Malmö

WANGELS

KEMISKA TVÄTT ÄR
KVALITETSARBETE

ELEKTRISKT
ISOLATIONS MATERIAL

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

Hjalmar Andrén
Magasinsgatan 3 GÖTEBORG

RÖRINSTALLATIONER utför
Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar » moder-
niseringar » reparationer
Införda offert!

Tel. 177 15

Frligatan 6, Malmö

Tel. 756 10 växel



AGA-RADIO

Apparater & Service

Bernhard Sent & Son-Malmö

Engelbrektslg. 11. Tel. 243 87. MALMÖ

A/B WABE, Malmö

AHLBANSGATAN 4

TEL. 23 412

... då det gäller radio.

M O D E L L F L Y G

Redigering: Ulf Hallvig + Teckning: Magnus Gerne

Varför inte en flygande skalamodell?



Skalamodellflyget har på senaste tiden fått ett ganska kraftigt uppsving i vårt land, men trots detta står de flygande skalamodellerna i blygsam proportion till de s. k. tävlingsmodellerna. Felet ligger säkerligen i för liten experimentlusta på området och kanske mest därtill, att de flesta modellflygarna anser det nästan förnedrande att komma ut bland "storhajarna" med dessas wakefieldkärnor och bensinmodeller och visa upp en liten blygsam skalamodell — även om den är välflygande. Som naturligt är kan man inte uppnå några mer sensationellt betonade tider med en skalamodell, men om modellflygarna bara ägnade några få timmar åt nya idéer inom skalamodellbygge och dito trimning, ja, då skulle vi snart kunna notera tider på över minuterna. Alltså: Fram för mer skalamodellflyg!

Varför flyger den inte?

De flesta modellbyggare, som någon gång försökt sig på en skalamodell, har i allmänhet gett upp redan efter de allra första flygförsöken och betecknat det hela som "tämmligen hopplöst" eller sagt så så: "Åh, kom inte och säg mej att en skalamodell kan flyga!" Men var ligger då felet? Svaret på frågan är närmare till hands än man skulle kunna tro. Se bara här:

- 1) Bristande kunnsighet? — Kan hända.
- 2) En alltför bristfällig byggsats? — Mycket möjligt.
- 3) Fel beträffande typval? — Till 80 %.
- 4) Bristande tålmod? — Säkert!

Som vi ser beror framgången inom skalamodellflyget till största delen på bristande tålmod och fel beträffande typvalet. Givetvis är även modellens konstruktion till stor del utslagsgivande. Man behöver väl ej nämna, att precision utgör huvudvillkoret för att en skalamodell över huvudtaget skall kunna uppföra sig nägorlunda korrekt i luften. De flesta i marknaden förekommande byggsatserna är avsedda att stå som prydnad och för att göra dem flygande tarvas åtskilliga ändringar i konstruktionshänseende. Ritar man ej sin modell själv har den intresserade modellbyggsen alltid en chans att få någon ritning till en flygande skalamodell i SET's modellpalat. Sådana ritningar kommer även att presenteras inom den närmaste tiden... I kommande artikel skall vi för övrigt redogöra för de mer tekniska och teoretiska problemen inom skalamodellflyget.

Vilken typ ska jag välja?

Under det nu pågående kriget har många välformade typer sett dagens ljus, men blivande

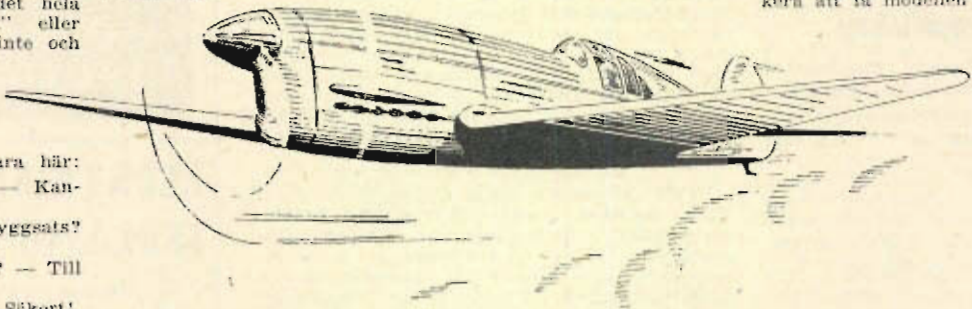


Akacobraan är "snygg" i luften.

Av Rigo Lindgren

Intresset för skalamodellflyg griper omkring sig allt mer inom modellflygkretsar och SFT har därför beslutat börja en läsvärd serie om detta slags modeller — med tonvikten lagd på ordet "flygande". Här nedan följer det första avsnittet i denna serie, skriven av en specialist på området.

och även redan aktiva skalamodellflygare varnas för att ta itu med sådana, såvida de inte besitter en stor portion tålmod och en icke föraktlig kunskap i trimning. Dessa plan är byggda för höga hastigheter och på grund av den noggrant genomförda strömlinjeformen, blir modellerna allt för komplicerade och tunga för att kunna flyga väl. I allmänhet bör man ta som regel att ej flyga med skalamodeller under 75—80 cm spännvidd. Trevligast är att bygga alla sina modeller i en enhetlig skala (förslagsvis 1:10). Nybörjaren på området väljer givetvis en högvingsad, s. k. kupemodell, då en sådan är lätttrimmad och även välflygande. Sådana typer är t. ex. Stinson "Reliant", Fairchild 22 och 24 (vars landningsställ lämpar sig



Caudron C. 714 "Cyclone" — en typisk välflygande skalamodell.

utmärkt till att göra fjädrande). Piper Cub och sist men inte minst Fieseler Storch, vars stora vingyta bidrar till att göra modellen långsam och lätttrimmad. En annan modelltyp som visat goda flygegenskaper är Aeronca K på vilken ritning skall lämnas i något kommande nummer.

Flerparten modellflygare är av den åsikten, att lågvingsade modeller är önskanliga att flyga med, även om det gäller mer "vanliga" sådana. Givetvis kan de inte uppvisa lika goda flygegenskaper som vanliga högvingsade, men vad stabiliteten beträffar är lågvingsade modeller fullt jämförbara med andra, dock under förutsättning att de är rätt trimmade. Rätt trimmad kan en lågvingsad modell nå goda flygresultat. Man bör naturligtvis från början välja en modell med relativt stor vingyta samt bygga den ganska stor (ung. i skala 1:10). Modeller, som klipper sig särskilt för flygning är t. ex. Bell "Akacobra" (dröjligt landningsställ), Bäcker "Student" (t. h. under rubriken), vars stora vingyta på ett effektivt sätt akacobraar propellerens vridningsmoment. Miles "Magister", Klein K1 25 och 35, den belgiska "Topsy" m. fl. Däremot är sådana typer som Heinkel He 113, Focke-Wulf Fw 191, Messerschmitt Me 109, "Spitfire", Hawker "Hurricane", Republic "Guardaerian" eller Curtiss F-40 ej att rekommendera då de har alltför liten vingyta. För att kunna flyga dem måste man göra dem så enkla att de förbara stå utseende totalt. Men vill man absolut välja någon av de sistnämnda krigsplanerna, bör man ta en målvingsad typ eller på något sätt söka eliminera propellerens vridkraft. Sådana modeller är t. ex. den svenska B-17 eller den amerikanska Brewster

340. En modell av jaktplanet Lockheed P-38 "Lightning" har stora möjligheter att flyga då de båda propellerna uppta varandras vridningsmoment och modellen dessutom är försedd med trehjuligt landningsställ, som skyddar propellerna vid hårda landningar.



Skalamodell med dieselmotor idealt!

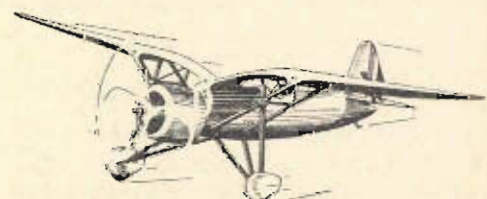
Största stötestenen ligger utan tvivel i motorfrågan. Den sedvanliga gummitorn är hos de flesta ett minne blott och de som ännu av en händelse har några stumpar kvar, kan ej skyta med att de är av bästa kvalitet. Den förmåligaste lösningen på problemet är den att anskaffa en bensinmotor eller allra helst en liten dieselmotor och förse modellen med en sådan, varigenom modellen ju vinner än mer i skalaenlighet. Vad byggnadsmaterialet beträffar bör man använda balsa i den utsträckning detta är möjligt och därutöver lind el. dyllt. Använder man tyngre material måste man reducera dimensionerna till ett minimum för att ej riskera att få modellen för tung.

Speciellt i utlandet har skalaenligt bensinmodellflyg kommit på modet och vunnit många entusiastiska anhängare. Hittills har man dock kanske mestadels använt sig av de vanliga små explosionsmotorerna men då dessa som bekant kan vara ganska nyckfulla av sig och dessutom tillsammans med spolar, batterier och timer är tunga har flygtiderna inte alltid blivit precis lyckade... Men när nu flera dieselmotorer av olika konstruktioner börjat dyka upp både här hemma och i utlandet kommer säkerligen nya banor att brytas med sådana diesel-skalamodeller. I förra numret av SFT fanns ju ett förstahandsrapportage från trimningsflygningarna med Sveriges första dieseldrivna modell. Den gången var det visserligen ingen skalamodell, men säkerligen kommer det inte att dröja länge förrän vi även får ta del av den första svenska diesel-skalamodellen. Vem bygger den förresten?

Raderna här ovan är närmast avsedda att tjänstgöra som en kort handledning för blivande skalamodellflygare. I ett kommande nummer skall vi gå närmare in på de olika detaljerna, både vad själva konstruktionen och bygget beträffar, varför de som är intresserade uppmärksamma att vara med från första stund.

Vi får även uppmärksamma alla dem som redan länge varit sysselsatta med skalamodellflyg att sända in bra fotos, beskrivningar och gärna även ritningar på sina byggen. På så sätt kan modellbyggarna få stödet utbytet av denna synnerligen intressanta och beaktansvärda modellkategori.

R. L.



Läcker — men svår...

NYTT OSYMMETRISKT MODELLBYGGE

— Blohm & Voss BV 141 i skala —

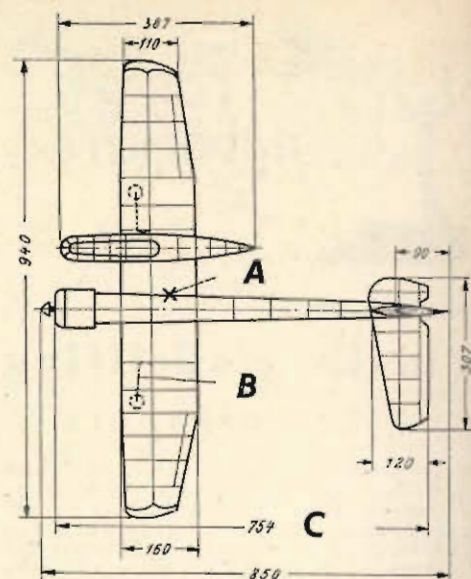
I förra numret visade vi en osymmetrisk segelmodell, byggd av en tysk modellflygare, som i tidskriften "MODELLFLUG" lagt fram sina erfarenheter av detta bygge. Det tycks inte bara vara osymmetriskt segelflyg som är på modet bland våra tyska modellflygkolleger! Den tyska modelltidningen innehöll nämligen även en teckning på en skalamodell över den relativt färska Blohm & Voss-produkten "BV 141", konstruerad och byggd av Gunther Griesler, som här nedan får berätta om sitt vackra bygge:

"Mitt särskilda intresse för modellflyg rör sig sedan år tillbaka kring skalamodellbygge och det var därför inte att undra på att jag, när "BV 141" dök upp, började kasta glupska blickar på detta lockande byte. Jag sökte konstruera modellen så lik originalet som möjligt och använde mig då av de planskisser som publicerats över den osymmetriska konstruktionen. Jag stötte genast på en massa problem, bl. a. var tyngdpunkten borde ligga, vilken vingprofil som vore bäst, vilka anfallsvinklar jag skulle välja, andra viktiga frågor ej att förglömma.

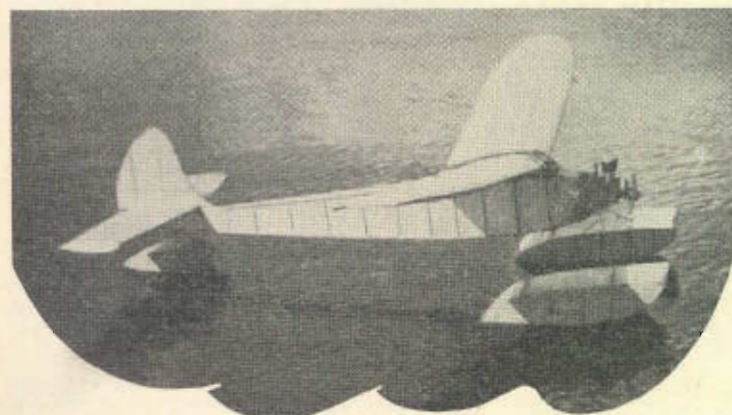
På teckningen härnvid återges min skalamodell. Tyngdpunkten ligger i vingens mitt på 2/3 av vingkordan från framkanten räknat. För att lättare kunna trimma modellen försåg jag den med rörliga skevingsroder. Den trebladiga propellern, vars diameter är 230 mm, gav jag en negativ inställning av 2°. Då jag önskade få min modell så naturtrogen som möjligt försåg jag den med fällbart landningsställ och använde mig därvid av det system som utarbetats av Schelhassse.

Trimningen av modellen beredde mig inga svårigheter. Modellen flög med ett mycket bra glidtal, och redan vid första starten fick den en god flygtid. Tyvärr har det varit mig omöjligt att nå några tider över minuten med min modell men jag är fullt övertygad om att "BV 141", något förstord och utrustad med en diesel- eller bensinmotor, inte skall stå andra modeller efter i flygförnåga".

I övrigt är att nämna att det inte torde dröja allt för länge innan den första svenska osymmetriska modellen ser dagens ljus. Det har redan visat sig att flera modellflygande läsare



blivit intresserade och börjat konstruera och bygga liknande modeller. Vi får säkerligen all anledning återkomma härtill längre fram.



Vid Dansk Modellflyver Unions senaste årsmöte här förleden beslöt man att alla bensinmodeller skulle försäkras och att varje klubb som hade bensinmodellflyg på sitt program skulle utse en flygledare, vilken inför Unionen skulle vara ansvarig för att reglerna efterföljdes. Man får väl anta att dessa förhållningsregler uteslutande tar sikte på framtiden då det för tillfället endast finns ungefär 15-20 bensinmodeller i Danmark.

När kriget en gång är över kommer helt säkert bensinmodellernas antal att stiga snabbt. Före krigsutbrottet då man kunde köpa hur mycket balsa och gummisnodd som helst tänkte bara några få förutseende modellflygare på bensinmodeller, vilka dock var en smula för dyra att bygga och flyga samt satte kunskapen på hårda prov.

Men nu finns varken balsa eller gummisnodd längre och därför har många trots allt börjat slå sig på bensinmodellflyg. Mest intressant är att många med gott resultat byggt sina egna motorer. Därpå finns det utmärkta exempel på-

JØRGEN DOMMERGAARD:

TOFFELFÖRSEDDA BENSINMODELLER

— framtidens modellflyg

- Danmarks största bensinmodell flyger än -

de i Danmark och Sverige. Självfallet krävs en noggrann tillverkning av de enskilda delarna men trots de stränga kraven har de flesta som givit sig i lag med en bensinmotor lyckats med sin uppgift. Tysken Feldgiebels bok "Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau" har varit en god hjälp för många. Denna bok innehåller teckningar och utförliga bygganvisningar till två motorer på resp. 1/2 och 1/3 hk av mycket bra konstruktion.

Hur det är med lämpliga flygplatser för bensinmodeller i Sverige vet jag tyvärr inte, men i Danmark finns det i varje fall ytterst få ställen som lämpar sig till bensinmodellflygning. Det är av denna anledning som man börjat experimentera med sjömodeller.

Som läsaren kanske kommer ihåg införde SFT för ungefär 1 1/2 år sen en artikel om en dansk sjöbensinmodell, byggd av Chr. Zøynler från Rungsted modellflygklubb. Artikeln redogjorde för de teorier som låg till grund för modellens konstruktion. Sen dess har vi flugit en hel del med modellen och den har visat sig uppfylla alla de fördringar vi ställt på den.

Ser man på bilden av modellen förundrar man sig enkeltigen över den form som "tofflarna" gi-

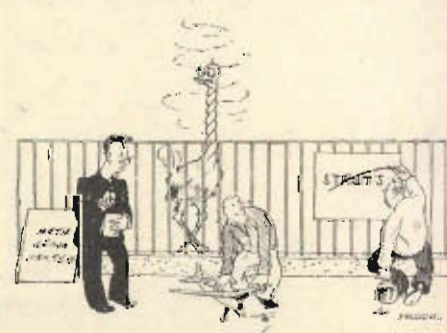
vits. De liknar minsann inte den vanliga typen och har också byggts efter helt andra grundprinciper. De två främre flottörernas avstånd långt från varandra och framtili på modellen svarar för att landningen blir säker. Tack vare de två steg som flottören försatts med startar den tunga modellen helt lätt. Aktertoffeln är droppformad och även den försedd med ett steg. Detta visade sig nödvändigt emedan den del av flottören som låg under vatten hade profilform och verkade därefter. Hela flottören trycktes ner under vattenytan och modellen kunde därför inte fås att läta. Landningsstället är också ganska lågt varigenom propellerspetsarna ligger bara 8-10 cm över vattenytan vid starten. Motorn — en 15 kbcw Feldgiebel — är inbyggd i den främre delen av den 4-kantiga av fura byggda kroppen. Bakom motorn ligger tändspole och batteri. Tändspolen är gjord av en gammal Ford-induktor som väger så mycket som 300 gram, men ger en stor och kraftig gnista. Tändern är en vanlig pneumatisk tidutlösare som kan ställas in efter behag. Vingen är uppbyggd av furulister och kryssstänger och har en vingyta av 84 kvdm men väger ändå blott 500 gram.

Största svårigheten ligger nog i att starta modellen från följekäften. Motorn sättes igång i båten där bensinen och startbatteriet förvaras (Forts. på sid. 31)

Glada glimtar ur modellflygvärlden

"MODELLFLUG"

Det är Tysklands ledande modellflygtidskrift, som redigeras av den tyske modellflygexperten Ernst Winkler, känd för svenska modellflygare genom bl. a. en serie utmärkta handböcker och modellkonstruktioner. I dagarna har sista träffats mellan "MODELLFLUG" och SFT om utbyte av nyhetsmaterial till gagn för modellflygets utveckling i resp. Ränder.





SIGURD ISACSON:

Finskt modellflyg — en folksport

Denna nybörjarmodell är ett typiskt utslag för framåtandan i öster. Jag har upprepade gånger varit i tillfälle att se, hur små ekonomiska möjligheter den finska modellflygungdomen har, och lika många gånger har jag förundrat mig över, hur man i Finlands Luftvärnsförbund elegant övervunnit denna nackdel, ja t. o. m. vänt den till fördel. ESA är ett gott exempel!

Den finske modellflygchefen, flyglöjtnant Poppius, sände mig nyligen ritningen. Modellen blev för kort tid sedan antagen som typmodell i den elementära finska undervisningen, och jag har tyvärr ej sett den flyga. Den har emellertid vid provflygningarna gjort ett antal flygningar på 1-1½ min efter löpstart med 50 m lina. ESA har även den för finnarerna synnerligen tilltalande egenskapen att vara "termikhungrig".

Material och dimensioner:

Det mest utmärkande i modellens konstruktion är användandet av papp till stabilisator, fena och vingören. Det bör vara tunn kartong, så-

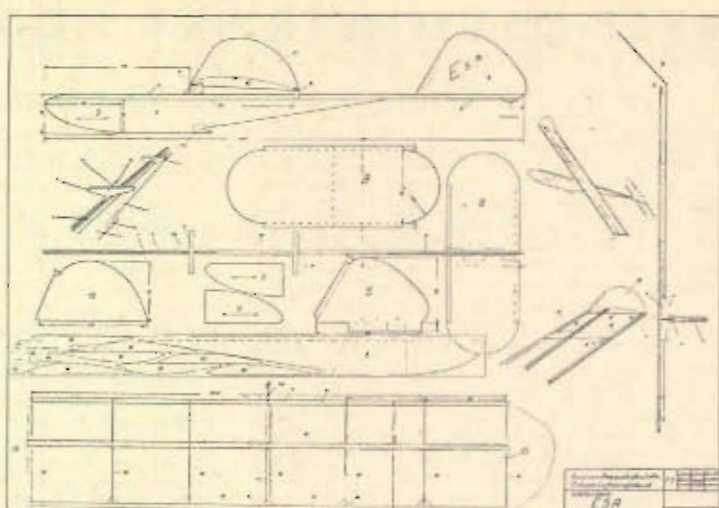
dan som i färdkartong. Som synes på ritningen är kanterna böjda som uppstapning. En ytterligare förstärkning av stabilisatorn med tunn list är önskvärd. Fenan vikas under kroppsstaven till en bård för stabilisatorn.

En annan beaktansvärd detalj är vingkonstruktionen. Den består av tre ribbor, sammanbundna av spryglar, och vingen kläs endast på översidan. Detta för-sämrar inte flygegenskaperna, enär profilen då blir gynnsammare än om den vore helt inklädd. Modellen har nämligen ett lågt Reynoldstal, men flyger p. g. a. profilen på den överkritiska sidan ändå, emedan de kritiska värdena blivit betydligt mindre.

Flygkroppen är utförd i ett plywoodstycke, på ömse sidor om vilket limmas fururibbor. Nosen har tyngts och förstärkts med 2 st tjocka plywoodstycken. Startkroken som utsågas i kroppen har även förstärkts med 2 st plywoodstycken.

Vingen skall tydligen fasthållas med gummismoddar runt kroppen. Trimning kan ske i längdled medelst modellerna i nosen och i sidled antingen genom böjning av fenan eller snedställning av vingen.

Finnarna uppger en byggtid av 4 tim för en van modellflygare och 8 tim för en absolut nybörjare. Han gör den alltså på två kvällar!



ESA flyger som en tävlingsmodell och kostar 1 krona i tillverkning!

ESA är ett mycket gott tips för svenska modellflyginstruktörer. Den har vissa principiella likheter med Börje Starks "KSAK-1", men den avgjort stora fördelen är, att nybörjaren här lär sig göra en verklig modell med klädd vinge, uppbyggd på spryglar och lister. Denna första konfrontation med den konventionella, klädda vingkonstruktionen är synnerligen fördelaktig.

Material:

Detaljerna 1, 4a, 4b, 10 och 14 är av 1 mm plywood. (Detaljernas placering på materialet är angiven.)
2 är av 3 mm plywood.
5, 9 och 15 är av tunn kartong.
6, 7 och 8 är av furu.
3, 11, 12 och 13 är av 3 x 5 mm furu.
S. I.

Toffelförsedda ...

(Forts. från sid. 29)

och när den så har fått gå varm ett tag kopplas startbatteriet ifrån av en medhjälpare som sitter i förstäven på båten. Timern kopplas till och modellen släpps iväg. Allt låter ju ganska enkelt men i verkligheten är det riktigt "nervpirrande".

Startsträckan är ungefär 15 meter men är självfallet beroende på vinden och vågorna. Modellen stiger i en högerkurva och går rakt fram under glidflykten, som brukar vara minst två gånger motortiden.

Modellen är för övrigt mycket känslig för roderutslag vilket beror på att lateralcentrum ligger långt bak. Denna nackdel uppvägs av den fördel som ligger i att modellen efter landningen vänder nosen upp mot vinden och blir lig-gande lugnt till den hämtas. Trots det stora motstånd som flottörerna gör är sjunkhastighe-ten hos modellen blott 0,7 m/sek. Vingbelastningen är 28 gram/kvdm — inte heller det nå-gon särskilt hög siffra.

Det "bevingade" Gärdet

För någon tid sen gjorde vi huvudsta'n den äran och tog då bl. a. en hastig titt på gamla mångomtalade Gärdet. Litet mindre hade det onekligen blivit, kanske något mer taggtråds-behängt, men trots allt var det dock samma ide-aliska kläppaplatz för modellflyggrabbbar. Och sådana stötte vi förresten genast på. ... Som be-kant har ju "Vingarna" återupptagit sina tis-dagsträffar! Man letar sig så där vid pass 7 eller 8 ut till fältet i följe med någon ny eller

Det har klart visat sig att modellen mycket väl tål att jämföras med de bästa landmodeller vad flygegenskaperna beträffar. Kunde dessa få rader inspirera en och annan till försök med sjöbensinmodeller då tror jag att mycket redan är nått. Inom modellflyget gäller det ju att ideligen komma med något nytt, ty blott där-igenom når man fullt utbyte av denna sunda sport.
J. D.

reparerad modell, utbyter erfarenheter och skaf-far sig goda tips för nya byggen.

Då vi på länge inte hört något från "Vingarna" sökte vi kontakt med klubbens energiske sekreterare "Hasse" Schmiterlöw och frågade hur det stod till med klubbverksamheten. Det var tydligen bara väl över hela linjen även om militärinsatserna bland styrelsemedlemmarna vållar ett visst avbräck!

Innan vi slet oss från Gärdet och "Vingarna" tog vi ett högtidligt löfte av "Hasse" Schmiter-löw, som lovade att klubben då och då skulle återkomma till SFT med litet klubbnyheter och annat. ... Så nu hoppas vi snart höra från klub-bens P-man.

Har Ni skänkt Ert bidrag

till KSAKs Gimoinssamling?

POSTGIROKONTOT ÄR 193430

Modellflygare, bygg "Kondor"!

Nu är den här! — Den efterlängtdade S:t tvåan, en tävlingsmodell med ovanligt goda flygegenskaper. "KONDOR" är konstruerad enligt de modernaste principer och erfarenheter. Spännvidd 150 cm.

BYGGSATS TILL KONDOR:

Inneh. lister, flak, tryckta spryglar å ply-wood, diplompapper m. m., allt av först-klassigt och noga utvalt material. Arbets-beskr. och ritn. i full skala medföljer.

Pris pr byggsats kr. 10:50.

SVEN E. TRUEDSSON

Modellflygindustri

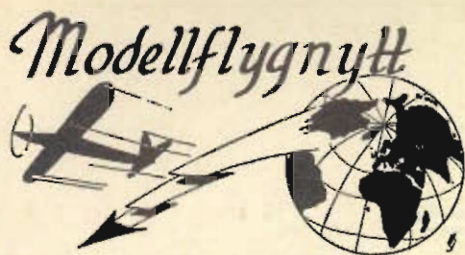
MALMÖ

Sänd mot postförskott plus porto

... st. Byggsats "KONDOR"

Namn

Adress



KSAK och VÄSTERÅS FLYGKLUBB anordnar som förut nämnts SM i modellflygning på Johannisbergs flygfält utanför Västerås lördagen den 7 och söndagen den 8 augusti 1943.

Tävlingarna indelas i tre perioder:

1. perioden lördagen kl. 14-16
2. " " " " 16-18
3. " " söndagen " 13-15.

Tävlingsledare blir fabriksör E. Landegren och prisutdelningen förrättas på tävlingsplatsen söndagen den 8 augusti omedelbart efter tävlingarnas slut.

Modellerna indelas i tre grupper samt åtta klasser:

- Grupp M motormodeller
 .. S segelmodeller
 .. X bensinmodeller.

Klassindelning:

- Klass M.1 0-70 cm spv., svenska regler
 .. M.2 70-100 " " intern. "
 .. M.3 100-150 " " " "
 .. S.1 0-100 " " svenska "
 .. S.2 100-150 " " intern. "
 .. S.3 150-250 " " " "
 .. X.1 vingyta intill 20 kvdm, max. cyl-volym 5 khcm
 .. X.2 vingyta 20-80 kvdm, max cyl-volym 15 khcm, total vikt max. 2.000 gram.

För båda klasserna i grupp X gäller max. vingbelastning 50 gr/kvdm. Totala ytan av horisontella hjulpylor får ej överstiga 33 % av de egentliga härlanens yta. Motorn skall vara en förbränningsmotor.

I grupp X gäller vid tidsflygning följande bestämmelser:

Markstart.

Varje modell får göra 3 starter. Om modell ej lyfter eller havererar på startbanan får omstart göras 3 gånger i varje omgång.

Max. motortid per start 45 sek. Motortiden räknas från det ögonblick den startande släpper modellen. Överskrids denna tid, minskas den uppnådda flygtiden med 3 sek för varje överskriden sek.

Tävlande i grupp X skall egenhändigt ha byggt sin modell med undantag av motor, propeller, tidsinställning och landningshjul.

Rätt till deltagande i SM äga samtliga till KSAK anslutna modellflygare som innehar modellflygmärke i silver eller guld.

Efter 2. periodens slut överlämnas all flygmaterial till tävlingskommittén. Modellerna återlämnas en timme före 3. periodens början.

TRADITIONSENLIGT HÖLL DANSK MODELFLYVER UNION under pingsthelgen stora modelltävlingar, detta år i Roskilde. År tävlingarna en tradition så är värdet det i än högre grad. Så långt tillbaka man kan minnas har det alltid rätt hårt blåsväder vid varje pingstävling och detta år var inget undantag. Detsamma var detta som många deltagare mötte upp med nya fina konstruktioner. Flertalet voro dock så föruftiga att de läto bli att starta (kanske mest p. g. a. materialbristen). Segelmodellerna högst startades med 100 m lina men bästa tiden blev blott 3 1/2 min. Motormodellerna utgick denna gång. Många av kärorna kvaddades totalt och en hel del av deltagarna hade inte tillräcklig rutin i att starta sina segelmodeller. Det visade sig nämligen, att de modeller som fick riktig behandling kunde flyga fint trots det stormfyllda väder.

J. D.

LIMHAMNS MODELFLYGKLUBB har nyligen hållit årsmöte, men då flertalet styrelsemedlemmar och även en del andra medlemmar ligger inkallade i militärtjänst har ej mötet kunnat utlysas på ordinarie tid utan näst framflyttas. Trots det avbrott i klubbarbetet som dessa inkallelser självfallet betytt kan klubben se tillbaka på ett gott verksamhetsår. I KSAKs märkestävling förra året kom klubben på tredje plats före "arvfunden", nämligen Eslövs MFK.

Varje månad har man hållit trimningstävlingar till vilka samtliga modellflygare i Malmö inbjudits. Klubben har även anordnat uttagningstävling för malmödistriktet i Förs rikstävling varvid en medlem kvalificerade sig till finaltävlingen i Stockholm. Förutom deltagande i SM på Gotland har klubben stått för anordnandet av malmömästerskapen varvid de egna medlemmarna belade flertalet av de bästa platserna. Även klubbmästarna är nu korade och de är som följer: Klass M.1 L. Andersson, M.2 L. Andersson, S.1 Uno Jönsson, S.2 Terje Larsson, S.3 Hugo Malmqvist. Vid årsmötet meddelade några medlemmar att de hade för avsikt övergå till Aeroklubben i Skåne. Flertalet av dem bo nämligen i själva Malmö och har således närmare till nämnda klubb. De återstående medlemmarna beslöt att tills vidare tillsätta en interimstyrelse. Till ordförande valdes L. Andersson, sekreterare blev Margareta Qvist och kassör H. Malmqvist. Styrelsen har uppgjort ett arbetsprogram vilket bl. a. upptar en byggkurs, som hålles varje fredagskväll och som fått livlig anslutning. Dessa kvällar tjänstgör äldre och mer erfarna medlemmar som byggleddare. Längre fram kommer även trimningsövningar att hållas och prov för modellflygmärkena avläggas.

Kontakt.

KRONOBERGS FLYGKLUBB har nu fått igång modellflygverksamheten på allvar. Det ivriga byggandet under vintermånaderna har övergått i ett lika intensivt trimmande... De hittills bästa tiderna nåddes den 2 maj av Ulf Lindblom vid prov för guldmärket. Värdet var gynnsamt och bidrog naturligtvis till de goda flygtiderna. I första starten blev tiden 3.54,2. Vid nästa flygning fick modellen känning av en termikblåsa på låg höjd, varför man kunde vädra sensation. Och den uteblev heller inte. Efter en tid på 12.17,4 min avbröts tidstagningen emedan planet försvarv på ungefär 600 m höjd. Byggherren såg slaget förlorat, men just som han ämnade ge sig av hem, dök en person upp med den nyss bortflugna M.3-an, som helt oskadd hade landat på en gårdsplan. Snart var karran på nytt i väg mot de högre luftlagren, denna gång för att ej återvända. Tiden blev 12.37,2 min och därmed hade klubben ännu en guldflygare. Klubbens modellflygkurs på Växjö ungdomsgård har nu kommit så långt att man kunnat börja med trimningsflygningar. Flyg- och byggtimmarna är förlagda till söndagar och måndagar. Grabbarna får lära sig samtliga startsätt, men i första hand vinschstart. Två bronsmärken har bititills erövrats.

E. H.

OMDELBART EFTER ÖSTGÖTAMÄSTERSKAPEN höll ÖMF sin årligen återkommande konferens. Ordf. var Kerstin Ödlund, som uppläste en skrivelse från Sigurd Isacson. Så följde en redogörelse för verksamheten inom de anslutna klubbarna. LENS verksamhet har åter kommit igång ordentligt. Norrköpings modellflygare har genom en sammanslagning av klubbarna fått en vida bättre ekonomi än förut. Klubben i Mjölby har däremot nedlagt sin verksamhet. I Vadstena finns fortfarande många modellflyggrabbar under det motalaborna mest ägna sig åt segelflyget. Boxholms MFK har både pengar och lokal, men saknar tyvärr en verkligt energisk ledare. En sådan hoppas man dock snart finna. Sven Ekfeldt, den nye ledaren för modellflyget i Norrköping, inledde en intressant diskussion om modellflygets förhållande till segelflyget. Man var fullt enig om att modellflyget borde vara jämbördigt med glidplansflyget och att åldern för påbörjande av segelflygtävlings borde börjas till 17 år. Den nuvarande förbundsstyrelsen skall kvarstå tills i höst då en utredning av verksamheten skall äga rum under Sigurd Isaacsons kraftfulla ledning. Sakerligen kommer Östergötland att då åter kunna bita ifrån sig...

KAP.

FINLANDS LUFTVÄRNSFÖRBUND har givit ut ritningar till två segelmodeller i klass S.3. Den första modellen, som publicerades för någon tid sedan, heter "Meteor 10 B" och är konstruerad av J. Jernvall. Modellen har nått många bra tider och utmärker sig för en ovanlig och intressant konstruktion. "Meteor" har bl. a. isärtagbara vingar med G5 580 som vingprofil. Närmare data: spv. 2.120 mm, längd 1.400 mm, vikt 600 gram, vingyta 37,6 kvdm. Den andra modellen, "Viiri", kom ut helt nyligen och är en förbättrad upplaga av den schweiziska modellen "Shell 2". "Viiri" är en enkel men stabil byggnad och har vid provflygningar i Helsingfors visat goda flygegenskaper.

Engå.



EN
MODELL-
FLYGARE
BERÄTTAR...

Ulf Larsson, Örebro:

"Först som sist vill jag tala om att jag varit intresserad av allt slags flyg sen många år tillbaka, men då i främsta rummet bygge av replikamodeller. De senaste åren har dock modellbygget fått träda tillbaka för segelflyget. I vintras tog jag förresten mitt B-diplom.

Men för att återgå till modellbygget så kanske jag skall berätta lite om min Fw. 190, med vilken jag fick första pris i SFTs pristävling här förliden. Modellen är helt byggd av furu. Vingarna är gjorda i en del och insatta i kroppen. Sammaledes med stabilisatorn. Som strömlinjeformad har jag använt plastiskt trä, vilket torkar mycket fort och är lättarbetat. Luckorna för landningsstället är av 1 mm fanér. Stället är dock ej uppfällbart. Ej heller rodrarna är rörliga, men ligger i alla fall fria från vingarna på så vis att jag limmat ett par tunna träskivor mellan roder och vinge för att få "luft emellan". Huvet är av celluloid, gjord i två delar och hoplimmad med acetone och sedan spikad fast vid kroppen med ett flertal små, avklippta knäppnålar. Detta för att få fram likheten med nitskallar. Andra nitskarvar på kropp och vingar är markerade med tusch. Färgen för övrigt är vanlig cykellack. Och sen är det inte mycket att säga om själva bygget.

På ungefär samma sätt har jag tillverkat ett otal andra plan av olika storlek. Flygvapnets gamla Fokker, Miles Magister, Boeing Fighter, Fairey Battle, Caudron racer och Monosporen för att nämna några. Den minsta modell jag gjort är det tyska segelplanet Relher. Spännvidden är endast 7 cm! På senare tid har jag blivit speciellt intresserad av autogiros och även gjort en modell av en sådan."

TOLLIN-ritningar

för replikamodeller i skala 1/40 av



Focke-Wulf Fw 189

Pris kr. 1:05

Bell P-39 Airacobra

Pris 85 öre

Junkers Ju 87 B (Stuka)

Pris 95 öre

Hawker Hurricane II C

Pris 90 öre.

med utförlig byggbeskrivning och originalfärgprov.

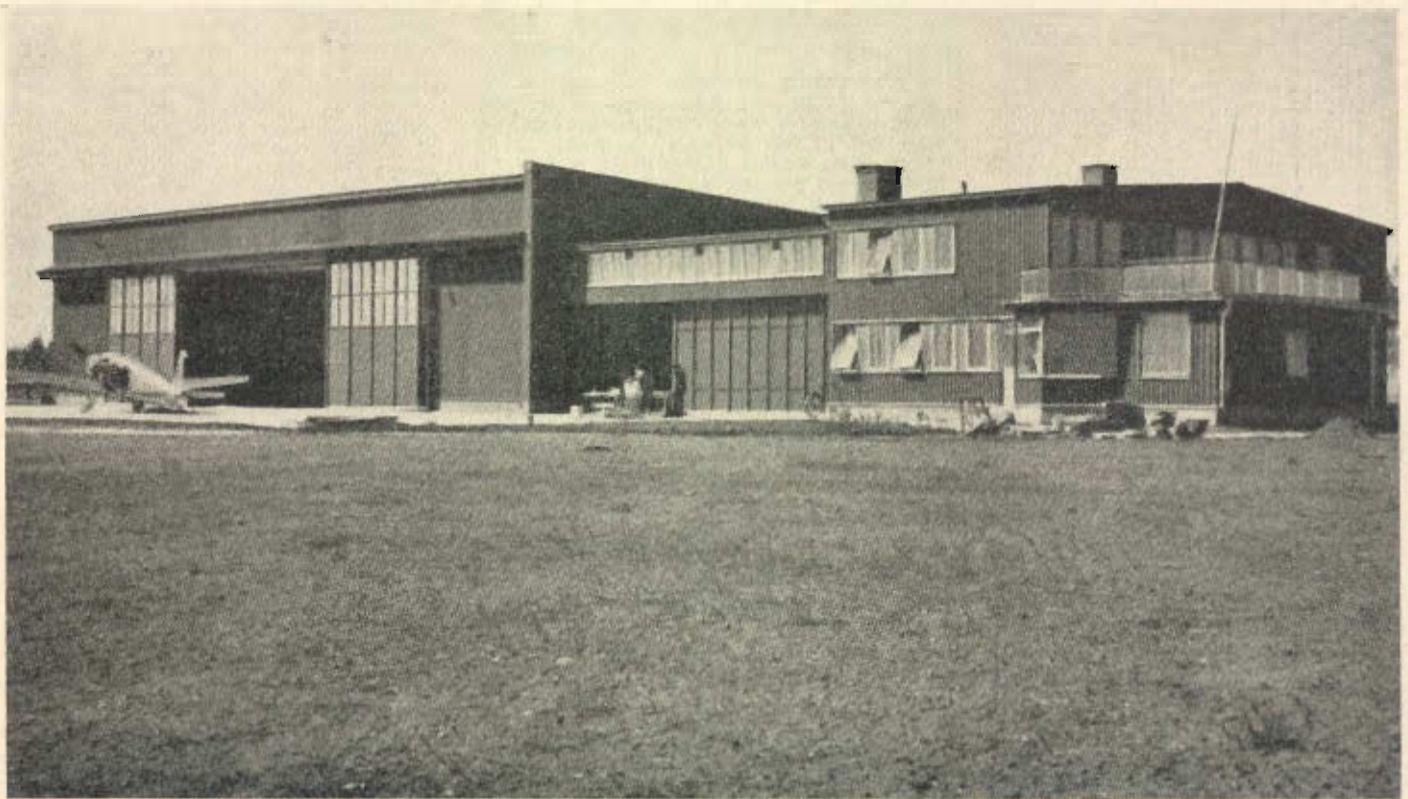
Focke-Wulf Fw 190

Pris 90 öre.

AKE TOLLIN,
Rudbecksgatan 7, Örebro

Sänd mig nedanstående:

..... st. kr.
 st. kr.
 Namn:
 Adress:
 Levereras mot postförskott el. portofritt vid förskottslikvid på postgiro 27 60 77. Leverans även mot frimärken.



FULLSTÄNDIG FLYGPLANSERVICE

SKANDINAVISKA AERO AKTIEBOLAGET

NORRTÄLJE

TELEFON: VÄXEL
1052, 1053, 1054

TELEGRAM: SCANAER
POSTGIRO: 56467