



SVENSK flygtidning

Sveriges populära flygtidskrift

ÅRG. 6 NR 11

November 1944

MALMÖ:

Stad med flygsinne?

Kar de MUMMA:

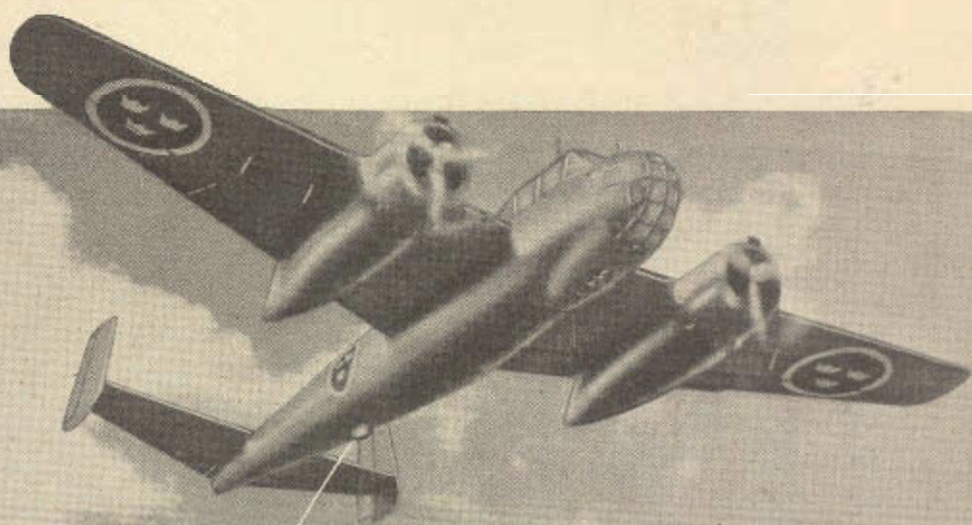
Om jag vore flygminister

YANKEE:

"Inside information"

"TRE SÖNER" kommande film
om svenska provflygare med
Georg Fant i huvudrollen.

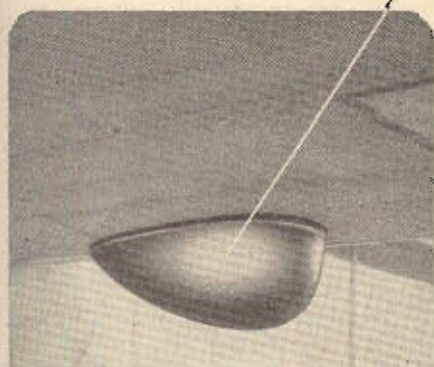




MOT HÖGRE FART

Kraven på flygplanens prestationsförmåga stiger ständigt. Farten är en av de viktigaste faktorerna. Under lika betingelser segrar alltid det snabbare flygplanet. Motoreffekten är emellertid inte obegränsad. Det

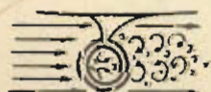
gäller för konstruktören att hushålla med hästkrafterna, så att de räcka till att ge flygplanet största möjliga fart. Varje detalj, som utsättes för luftmotstånd måste formas så, att den stjälar ett minimum av effekt.



PEJLRAMEN

på ett flygplan måste vara placerad utanför flygkroppens metallskal. Den äldre typen med sex stora ring förbrukade omkring 30 hk genom sitt luftmotstånd. På SAAB:s nya bombplan B18 infördes en ny typ med ramen i en strömlinjeformad

kåpa. Effektförbrukningen sjönk till 3 hk — en besparing på 90 %.



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN



Sveriges populära flygtidskrift

FREDSFLYGGET

— hinner Sverige med?

I november hålles i USA den stora internationella luftfartskonferensen, där efterkrigsvärldens flygtrafik skall regleras ingående. Sverige har inbjudits och tackat ja. Delegationerna ha rest över med alltför få positiva saker att lägga fram på det gröna bordet som bevis på att Sverige utnyttjat sina fredsår till att rusta sig för den flygålder som stundar — detta trots att varnande röster höjdes i tid mot låtgåandan på detta område.

Författaren Hans Ostelius höll i oktober ett kåseri inför Malmö Reklamförening i vilket han framlade en del beaktansvärda synpunkter på Sveriges fredsflygberedskap. Svenska folket saknar i skrämmande hög grad "air-mind", inte ens ungdomen i vårt land är flygsinnad på rätt sätt, trots att den i rätt hög grad blivit flygbiten. Exempel från andra stater visar däremot hur slipstenen skall dras för att göra en nation slag- och konkurrenskraftig på flygets område. Herr Ostelius nämnde att fem miljoner människor begagnat sig av trafikflyget i USA år 1940, att den ryska organisationen för skapande av ett nationellt flygintresse, Oossoaviachim, har 20 miljoner medlemmar, att tiotusentals skolor i Amerika har flygkunskap på schemat. Tysklands starka luftmakt i början av kriget, innan de förenade nationernas rustningspotential erövrade luftherraväldet, bottnade i statens starka understöd åt den tyska ungdomens modell- och segelflygintresse.

Och i Sverige? Ungdomens flygintresse har på sistone visserligen stimulerats med något tiotusentals kronor i anslag till modellflyget. Segelflyget har fått några hundratusental — en försvinnande liten summa i jämförelse med det segelflygintresse som bryter fram hos svensk ungdom och dess värde vid skapandet av ett nationellt flygsinne. Vad hjälper dock dessa små åtgärder? Det är ett oerhört arbetsfält som här väntar de ledande.

Grunden för Sveriges insats på den internationella flygkonkurrensens område är alltså mycket svag. Flygmedvetandet hos de breda lagren saknas nästan helt — återväxten är klen och statsmakternas intresse för att hjälpa upp saken är ej tillräckligt stort.

Det mest beklagliga i detta fall är dock att vi fortfarande saknar de stora flygfält och flyghamnar som oundgängligen behövs för att vårt land skall kunna kopplas in i den internationella luftfarten efter kriget. Delegationen till USA-kongressen reser med en massa frågetecken i portföljen. Var skall det stora Atlantflygfältet utanför Stockholm slutgiltigt placeras, när tas det första spadtaget där, hur länge tänker kommitterade och riksdag idissla saken? Minst två år tar det att göra anläggningarna trafikdugliga — men redan i september nästa år står New Yorks jätteanläggning klar i Idlewild!

Svensk organisationsförmåga och tekniskt kunnande är av den klass att vi utan svårighet kan hävda oss i den internationella flygkonkurrensen. Flygvapnet och de civila bolagen har under kriget visat framfötterna trots stora svårigheter. Framsynta privata initiativtagare saknas icke. Men mot sig har de utredningars och kommittéers sega förhalande, riksdagens oförmåga att fatta snabba beslut, dess senila och kompakta motvilja att ge den svenska flygintresserade ungdomen de handtag som behövs för att den skall kunna utbilda sig vidare och bilda stommen till ett morgondagens flygsinnade svenska folk som skulle kunna hävda en plats bland världens främsta flygnationer.

Vi behöver krafttag och snabba beslut. Flygplatsfrågan måste snarast lösas. Modellflyg och segelflyg behöver anslag till sin verksamhet. Skolorna bör ta upp flygvetande på sin läroplan. Press, film och radio bör understödjas i sin strävan att allt mera låta svenska folket genomsyras av förståelse och kunskap om flyget.

Medan vi väntar på detta fortgår de förenade nationernas snabba organiserande av ett världsomspännande flyg. Hinner vi svenskar vara med på ett hörn? I så fall måste vi sätta i gång arbetet i dag!

Glädjande tecken på att en god jordmån finns hos svenska folket kan dock rapporteras. SVENSK FLYGTIDNING har mött många sådana under sitt arbete med att sprida flygsinne till alla samhällsklasser. Det finns möjligheter för ett snabbt svenskt flyguppsving — om det tillvaratas av dem som makten haver!

Om jag vore flygminister...



Det börjar att på allvar dra ihop sig till en svensk hausse i flygning. Flygbolag startas litet varstans, nya flyglinjer planeras, det glunkas till och med om att flygplansutredningen kommer att fatta ett beslut innan det blir alldeles förent. En massa olika problem dyker emellertid upp när det gäller att fredoordna svensk flygtrafik och samordna den med den inerkontinentala. Frågan är helt enkelt om vi inte skulle behöva en ny ministerpost här i landet — en särskild flygminister. Inför detta perspektiv har SVENSK FLYGTIDNING vänt sig till en rad kända svenska män och kvinnor och frågat vad de skulle göra om de plötsligt hamnade på flygministertaburetten. Här följer nu en del av svaren. I vårt stora julnummer kommer en rad andra kända svenskar att biktas sina mer eller mindre högtflygande idéer såvitt svenskt flyg.

Professorkan Gunhild Tegen, känt namn i akademiska och radikala kretsar, har skrivit en rad för svensk publik kända och uppskattade böcker, av vilka den mest bekanta torde vara "Slavar", en het kärleksroman. Efter sin jordenrunt-resa för två år sedan utgav hon en bok om denna och det var under den som Gunhild Tegen också fick material till ett uttalande för SVENSK FLYGTIDNING om sina tankar inför flygministerproblemet.

Om jag vore flygminister — för vilket ämbeten bevarer fosterlandet — skulle jag amarbetas med Amerika och Sovjet och ätta i gång med en jordenrunt-route för billigt pris. I resans förmåner skulle ingå långa uppehåll på alla de platser där flyget hade sina stationer, t. ex. Moskva, Bajkal, Vladivostok, Tokio, Honolulu, San Francisco, Chicago och New York. På så lätt skulle man kunna utnyttja resan för att lära känna världen och dess invånare. Över Atlanten skulle det finnas riklig tillgång på billiga flyglägenheter. Sjöresor är tråkiga och tidsödande, dem skulle jag om minister göra allt för att eliminera.

Tolv timmar mellan New York och Irland kan man uthärda — men inte tolv dagar! När jag flög den vägen tog det nitton timmar — men det är nu två år sedan, och jag antar att flyget inte stått stilla i luften!

Som vanlig passagerare skulle jag önska oss här i Sverige samma förtjusande service som kom oss till del från American Airways på min lilla tripp. Klockan tre på natten samlades vi i Lufthuset mitt i New York och fördes sedan av vänliga varelser ut till flygfältet, genomgick alla pass- och tullprocedurer som en fest och serverades kaffe och annat gott innan vi steg ombord på hydroplanet. På planet hade vi en liten rar stewardess som lagade mat åt oss och bäddade kojerna, när det led mot liggdags. I Foynes, Irland, var man uppe i arla morgonstunden och hade frukost i ordning och bästa morgonhumör. Ännu ser jag med milt välbefogad på den trevliga lilla väska jag fick som minne av flygbolaget — men det var kanske därför att planet gjorde sin "maiden flight" den gången.

Folk frågar ofta: — Hur var det att flyga över Atlanten? Var ni inte orolig.

Jag måste svara: — Jag har sällan haft en så underbar känsla av absolut trygghet som den gången när jag seglade genom lufthavet över Atlanten. Lugnt och stadigt gick planet fram, inga gropar, inga girar, bara det lugna dån från motorerna, som man snart knappast märkte. Och långt därnere det blå havet med nästan osynliga vågor — också det såg så tryggt och lugnande ut. Och när de vita molnen kom svävande och bredde ut sin matta under oss eller när molnbankarna i öster skimrade gråblå mot kvällen, det gav en stämning av saga och dröm och en lyckoförnimelse, som jag aldrig skall glömma.

Som synes passar jag inte till flygminister. Men jag hälsar den rätte med stora förhoppningar, när han kommer.

Gunhild Tegen.

Om K. de M. vore flygminister.

Om jag vore flygminister skulle jag, sedan ett återupplivat Nationernas Förbund avskaffat alla krig för all framtid, låta bygga om alla bomb- och jaktplan för privat bruk, och sedan skulle jag ta den bästa maskinen och flyga till Paris med min hustru och lilla Charlotte. Parkeringsplatser i Stockholm skulle kunna ordnas på Enskilda Bankens tak, nära till Strand och Kasten Hof. Som pilot för min egen luft-

droska skulle jag engagera Calle Florman, och sedan skulle jag få Wigforss att dra av 25.000 kr. om året på min deklaration — för alla kostnader i samband med luftfärderna. Därefter skulle jag göra Svensk Flygtidning till regeringsorgan.

Och så en sak till, jag skulle i extra konselj driva igenom att en gata på Ladugårdsgräde i Sthlm uppkallades efter Carl Cederström, Sveriges förste flygare. Det är SKANDAL att den saken inte redan är ordnad. På den plats på Gärdet, där Carl Cederström gjorde sina djärva uppstigningar, finnas flera gator, vilka av otgrundlig anledning heta Storskärsgatan, Rindögatan, Kallskärsgatan, Furusundsgatan etc.

Vad har Furusund med Gärdet att göra? Låt oss få Carl Cederström-gatan. Det är väl det minsta man kan göra för att hedra minnet av denne pionjär, som offrade sitt liv för svenskt flyg.

Vårt land är FUTTIGT, skall så bli.

*Kar de Mamma
(Flygminister.)*

Krönikören Tango i Aftontidningen, redaktör Gunnar Östbye har på sitt regeringsprogram bl. a. flygande teaterbåtar, Walley som hägerhand på kansliet, gratisflyg för brudpar, särskilda starkmaskiner och börjar sin regeringsförklaring som så:

— Jag tackar allra ödmjukast, men det kom så plötsligt, sa fliktan som fick ett äktenskapsanbud och blev kysst i samma veva. Och min utnämning till flygminister kom även så plötsligt, att jag inte riktigt hunnit sätta mej in i vad den innebär, men jag får väl följa samma regel som den skånske infanterikaptenen, som hux flux blev utnämnd till bankdirektör och tillfrågades hur han skulle klara den saken.

— Ingen konst alls, det gäller bara att skaffa sej en bra fanjunkare!

Tangos fortsatta regeringsförklaring återfinnes i vårt julnummer där också en rad andra svenskar av båda könen, bemärkta inom olika områden kommer att delge SVENSK FLYGTIDNINGs läsekrets sina synpunkter på en flygministers göranden och låtanden i dagens Sverige.

HÄSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

Kommunal läroanstalt under statens inspektion.

Nya kurser börja den 10 jan. Statsstipendier upp till 45 kr. pr mån. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- och vattenbyggnad. Vägmästarekurs. Yrkeskurs för el. installatörer (B-kurs). — Nya lokaler med moderna laboratorier. Platsförmedling. Anmälan före 15 nov. Program gratis, då denna tidning nämnes.

LÅGA AVGIFTER

SMÅ LEVNADSKOSTNADER

Miss inte SVENSK FLYGTIDNINGs



Stora julnummer!

Utkommer den 10 december och blir julmånadens schlagert i tidskriftsbranschen!

SAAB 18 PÅ VITA DUKEN!

Vår utsände på besök hos Nordfilms inspelningar i Linköping

Vad vet folk i allmänhet om en provflygare? Av de amerikanska filmerna ha de flesta fått den uppfattningen, att det är en s. k. hårdkokt herre, som knäcker flygplan, kvinnor och whisky-buteljer med samma frejdiga mod och leker med döden på ett raljant och underhållande manér. I och med att den svenska flygindustrin skjutit fart har vi också i Sverige fått ett provflygarskrå, som dock avviker högst betydligt från den amerikanska filmupplagan och väl knappast har annat gemensamt med denna än det glada humöret och modet. Dagens svenske provflygare är en samvetsgrann och metodisk herre med gedigna tekniska kunskaper och ett tungt ansvar på sig.

Den svenska filmen har också uppmärksammat provflygarproblemet och Nordfilm har gett sig i kast med uppgiften att skildra det på film i "Tre söner" som f. n. är under inspelning. Det blir SAAB i Linköping som delvis svarar för miljön, i det att både hjältinnan och hjälten i filmen, Britta Holmberg och Georg Fant spelar kontorist resp. provflygare, anställda på bolaget ifråga. Ett större sällskap skådespelare och tekniker har därför också legat ute på fabriken en tid för att ta en del bilder.

SAAB 18 utgör ju ett tacksamt fotogeniskt objekt och är också livligt i skottlinjen, när SVENSK FLYGTIDNINGENS medarbetare kommer ut till fabriken. Det är ganska gott filmväder, trots att det är långt lidet på höslan, och den fabriksnya bombaren, som ännu är omålåd, krämar sig glänsande i solskenet, medan den kände Lapplandsregissören Rolf Husberg och arkitekt Spjuth, dirigerar skådespelarna och de av fabriken anställda, som utgör statist- och staffagepersonal. Filmen blir så till vida extra rafflande som man i motsats till i tidigare svenska filmer även filmar interiörer etc. från flygplan i luften, och efter-

som det är den kände flygfotografen Olle Nordemar, som står bakom kameran, kan man ju vänta sig en hel del starka saker.

Man får alltså hoppas, att filmen kommer att göra SAABs provflygare all heder. Sju man och en kvinna står bakom provflygavdelningen på fabriken och nestor bland dem är den bekante flygaren kapten Claes J. Smith, som vid detta laget har uppåt 4.500 flygtimmar bakom sig. Han är inte mer än 30 år, men hans flygerfarenhet är ganska diger. Han var den förste, som provflög en svenskbyggd B-3, fast han egentligen är jaktflygutbildad från början. Inte mindre än 85 olika flygplantyper har han flugit vid detta laget, och det räcker ju en bra bit. Han har silver-C i segelflygning, Stockholms-Tidningens flygarmedalj och stipendium för bragder i gamet. Givetvis har han gedigna tekniska kunskaper — har studerat vid Tekniska Högskolan bl. a. och jobbat för SAAB sedan 1939.

En av kapten Smiths egna elever är också provflygare, nämligen Anders Helgstrand. Han har teknisk examen, har arbetat på Flygförvaltningen och är jaktutbildad på F 8. Dessutom har han hunnit med att vara flyglärare både på Ljungbyhed och vid flygreservskolan. Den tredje musketören i SAABs provflygargång är Olle Hagermark, västmanlänning, utbildad på tung bomb vid F 1 och flyglärare vid flygreservskolan på sin tid. Han är ett år äldre än Helgstrand, d. v. s. hela 27 år. På provflygavdelningen finns det dessutom fyra andra ingenjörer plus en ung dam, fru Jungnell, som svarar för att expeditionsgöromålen också går i flygande fart.

Och provflygarens liv f. ö.? SAABs presschef, "Ready" Rosenqvist, kan berätta, att det är ambitiöst och ansvarsökande folk. Redan när ett nytt plan börjar projekteras på konstruktionsavdelningen är de med och följer sedan utvecklingen ända tills planet står framför hangaren färdigt att provflygas. Med sitt anteckningsblock på benet, med specialinstrument fastspända och alla detaljer i huvudet går han sedan upp för att via radion till provavdelningen nere på marken rapportera



Flygrapporten skrives ut.

varje liten skiftning som kan vara av vikt att veta för att bedöma det nya planet. Det hela brukar avlöpa bra — men det räcker inte med det. Åter och återigen måste nya prov göras, innan fabriken kan vara fullt säker på att det nya planet är färdigt för leverans. Varpå provflygaren får sätta sig i nya plan igen och börja om på nytt.

SAAB tillverkar f. n. ett nytt flygplan för svenska flygvapnet och det har givetvis gett provflygarna mycket arbete. Resultatet av deras flit får svenska folket i sinom tid stifta bekantskap med i form av ett nytt och högst slagkraftigt tillskott i vår inhemska stridsplansproduktion.

Den svenske provflygaren är kanske inte fullt så romantisk som folk vill inbilla sig. Vi får trösta oss med att han är desto pålitligare och noggrannare — och lika fullt en förbaskat trevlig garçon. Nordfilm har alltså slöff att hämta på SAAB, när det åtar sig att för första gången levandegöra en svensk provflygares liv på vita duken. *Shrapnel.*



SAAB-18 bildar en effektiv bakgrund när skådespelarna får en sista instruktion innan kameran går...



S. M. A
CARBORUNDUM - PASTA

För effektiv ventilslipning
i praktiska förpackningar.

SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ

Tel. 233 45 - 237 33

AIR MAIL

TOMORROW'S MAIL TODAY

AMERICAN AIRLINES INC.

Vad man talar om

I AMERIKAS FLYGVÄRLD

USA tillverkar reaktionsmotorer

Från General Electric Company erfares, att man nu serietillverkar motorer för reaktionsdrivna flygplan. Provingarna ha givit överraskande resultat. Före starten behöva motorerna ej värmas och man kommer upp i full effekt redan efter en halv minut. Under flygning slungas inga gnistor ut ur avgasrören och flygplanet är därför svårt att iakttä i mörker. Genom att tändningen sker utan avbrott undviker man radiostörningar och vinner större driftsäkerhet på stora höjder. Motorn består av en enda enhet med endast en rörlig del, varför den är lätt att sköta och översynen går mycket snabbt.

Helikopters byggas

i stor skala. Nash-Kelvinator Corporation har för det amerikanska arméflygets räkning börjat serietillverka en helikopter, som nyligen provflugits med utmärkt resultat i Detroit. I ett uttalande säger företagets ledare, George Mason, att en hel del förenklingar ha gjorts i fråga om manöverorganen sedan de första ritningarnas tillkomst. Helikoptern har fått beteckningen R-6 och är försedd med en enda rotor. Konstruktionen är i huvudsak densamma som hos den första helikoptern som byggdes i USA av Sikorskyfabrikerna. Maximihastigheten överstiger 160 km/tim, och planet kan ta bränsle för fem timmars flygning. Det kan stiga till 1.200 meter på fem minuter.

Hur skall framtidsplanet se ut?

Bellanca-fabrikerna ha frågat ett par tusen läsare av flygtidskrifter om hur de anse att det idealiska privatflygplanet bör se ut. Resultatet av denna rundfråga har blivit, att flertalet vilja ha ett lågvingat plan med trehjuligt landningsställ, på vilket man också kan montera flottörer. Planet bör rymma fyra personer och kosta

mellan 1.500 och 3.000 dollars. Det bör vara byggt helt av metall och ha en luftkyld motor, som ger det en högsta hastighet av mellan 225 och 280 km/tim och en marschfart av mellan 200 och 240 km/tim. Planet bör kunna rymma bensin för minst 800 km flygning.

Curtiss Wright Corporation

har börjat serietillverka sina nya ställbara propellrar. I motsats till äldre typer kunna bladen på dessa ställas så att de få negativ vinkel, och prov med fyrmotoriga flygplan ha visat att man genom att ställa om endast två av propellrarna kan få samma bromsverkan som med vanliga hjulbromsar.

Lockheed C-69 Constellation

Lockheed Aircraft Corp. har nyligen offentliggjort några siffror angående Constellation, vilka torde vara av intresse för läsarna. Tomvikt 25.000 kg, max.-hast. med full last 546 km/tim, tjänstetopphöjd med fyra motorer och full last: 7.500 m, med 3 motorer: 6.100 m och 2 motorer: över 2.050 m. Startsträcka 490 m.

Sikorsky Aircraft Division,

som särskilt sysslar med att utveckla helikopters, meddelar att Michael Gluhareff utsetts till chefskonstruktör och Serge Gluhareff till teknisk rådgivare.

Vetenskaplig passform

Det amerikanska arméflyget har funnit att det inte kan nöja sig med den grad av passform, som räcker i det dagliga livet. Ett par flygglasögon eller en syrgasmask måste passa perfekt, och en flygdräkt får inte vara för liten eller för stor.

Man har därför vid Wright-flygfältet i Dayton låtit några vetenskapsmän undersöka tusentals flygkadetter. På grundval av det samlade materialet har man sedan gjort modeller av de huvudformer och kroppsbyggnader, som man ansett som typiska. Intressant nog har det visat sig att den speciellt utvalda flygpersonalen i stor utsträckning har en kroppsbyggnad, som avviker från måtten för de genomsnittliga civila.

Man har nu fastställt inte mindre än sju typiska huvudformer, och efter dessa har man utformat hjälmar, gas- och syrgasmasker, mössor och flygglasögon.

Man har också gjort dockor i naturlig storlek med de mått, som visat sig som typiska. Det kanske kan vara värt att nämna att en normal flygkadett bör ha en längd av 1,76 m och en vikt av 70 kg.

Det är inte bara den personliga flygutrustningen, som har fått revideras efter undersökningarna. Man har också fått bygga om de flesta av flygplanens kulsprutetorn för att ge bättre utrymme och för att få fram en lämpligare placering av instrument och reglage.

Jättevindtunnel i Kalifornien

San Francisco Chronicle skriver i en serie artiklar om de jättelika flyglaboratorierna vid Moffet Field, där bl. a. några av världens snabbaste jaktplan ha utexperimenterats. Anstalten har världens största vindtunnel, som kan taga emot plan med en spännvidd av upp till 57 meter.

Bland värdefulla detaljer som kommit från dessa laboratorier märkas en självstabiliserande styranordning för störtbomplan och en anordning för förhindrande av isbildning. Denna anordning har fått stor användning i det amerikanska flyget.

Kaiser planerar massproduktion av ny helikopter

Den amerikanske mångsysslaren Henry Kaiser har i dagarna inköpt patenträtten till en ny helikoptertyp.

Den nya helikoptern har konstruerats av 19-årige Stanley Hiller, och denne är nu anställd av Mr. Kaiser för att göra färdigt ritningarna för massfabrikation vid Kaiser Cargoes Inc.

Helikoptern är försedd med två propellrar i horisontalplanet som rotera åt var sitt håll, varigenom stjärtpropeller inte behövs. Mr. Kaiser har själv provflugit det nya planet, och han kunde göra det efter endast fem minuters instruktioner.

Ungt Hiller befriades helt nyligen från militärtjänsten i flottan för att kunna utarbeta sin nya modell. Han kommer från Beverly i Kalifornien.

Yankee.

DELÄGARE I FLYGFÖRETAG.

För utökning av verksamheten söker välkänt och inarbetat företag inom flygbranschen en flygförare- eller flygtekniskt utbildad huvuddelägare, som samtidigt erhåller anställning i företaget. 25.000 kr. insats erfordras. Endast framåtsträvande, energisk och affärsbegåvad (gärna under utbildning varande yngre) person kan ifrågakomma. Svar till "Ledande i branschen med stora framtidsmöjligheter", Gumælius Anonsbyrå, Malmö.



SVENSK FLYGTJÄNST A-B
ARSENALSGAT. 4, STOCKHOLM
Tel. växel 23 48 95

Ångmaskindrivna flygplan

Den moderna förbränningsmotorn kan endast arbeta med ett tämligen ringa medeltryck, vilket ej överstiger 5—6 kg/kvcm. Av denna anledning måste konstruktörerna bygga motorer med avsevärda cylinderdata, eller stort antal cylindrar, vilka kan bli orsak till avsevärda störningar.

Användandet av ånga tillåter, ja, faktiskt tvingar konstruktörerna att nyttja högt tryck. "Effekten förändrar sig allt efter trycket, vilket inte vet av några andra gränser än motordelarnas praktiska motståndsförmåga". Detta medger, att vi kan antaga att en ångmaskin, som arbetar under medelmåttigt tryck på 100 kg/kvcm vid samma effekt som motsvarande förbränningsmotor, endast är 1/20 så stor som den senare... Denna motors lätthet kan man under dessa omständigheter ej uppskatta tillräckligt, men vi skall senare se, att en ångmaskin, som arbetar under ett högt tryck, kan bestå av delar, vilka kan väga ungefär 80—100 g/hk. Den termiska verkningsgraden hos en sådan maskin, d. v. s. dess förbrukning, kan konkurrera med den modernaste förbränningsmotorn.

Som bekant finns det ångmaskinsdrivna lastbilar, vilka uppvisar en förbrukning av ånga på 3,6 kg/hk. Detta motsvarar en bränsleförbrukning av 130—140 g/hk i timmen, vilket inte ens den mest fullkomliga förbränningsmotorn kunnat nå, då till och med dieselmotorn fordrar 170 g/hk i timmen. Till denna fördel kommer dessutom den minskade brandfaran, användandet av råolja, den tysta motorgången, okänsligheten för flyghöjd och temperaturskillnader och slutligen den lätta starten av motorn. Här nedan skall vi kasta en snabb blick på ångmaskinens tre viktigaste delar.

Generatoren:

Atlantflygplanen av i morgon kommer att korsa hela jordklotet. De minsta av dessa plan kommer att vara utrustade med flera propellrar, till vilka behövs ungefär 10.000—15.000 hk. Härav följer att varje timme måste ca 40.000 l vatten omvandlas till ånga vid tryck av 100—120 kg/kvcm.

Härtill kan man använda den nästan klassiska ångpannan med rörknippen. Redan användandet av rostfritt specialstål fordrar, att man gör hela anläggningen så liten som möjligt. Man behöver inte vara rädd för att stenar skall bildas i pannan, eftersom vattnet kondenseras och dessutom destillerat vatten kan användas.

En sådan anläggning kan bestå av en eller flera ångpannor, liksom hos skepp med ringa, medelmåttigt eller tungt tonnage. Denna ångpanna, som f. ö. ej kan explodera, innehåller en ringa vattenmängd, vars kretslopp automatiskt underhålls och förstärkes. För en anläggning på 10.000 hk räcker det med 500—600 l vatten.

Beroende på tryck och temperatur är kylningen lätt. De vanliga regleringsar-

I franska flygtidskriften "L'Aérophile" behandlar den berömda flygkonstruktören Gabriel Voisin problemet om ångmaskindrivna flygplan. Efter en kort historisk återblick på de försök, som gjorts av Henson, Stringfellow, Seguin, Giffard, Temple, Forlanini, Phillipps, Maxim, Ader och många andra, skriver Voisin om de nuvarande möjligheterna till ångmaskindrivna flygplan bl. a. följande.

ordningarna kunna användas och arbeta med osviklig säkerhet. Vikten på en sådan ångpanna kan hållas tämligen låg.

Från vissa områden inom industrien vet vi, att det finns ångpannor, som lätt kan omvandla 100 kg vatten i timmen till ånga för varje upphettad kvadratmeter. Våra maskiner förbruka 3—4 kg ånga i timmen, varför man kan använda sig av en panna med en värmeyta på 50—60 kvm. För tryck på 150 kg/kvcm uppvisar ett stålror på 5 × 7 mm tiofaldig säkerhet. Detta stålror väger 150 gram och har en värmeyta på 2 kvdm för varje meter. Ett rörknippe med 60 kvm värmeyta, vilken utan

av

Gabriel Voisin

svårighet kan ge 10.000 hk vid normal gång och 15.000—18.000 hk för kortvarig gång, kommer att uppvisa en sammanlagd längd på 6.000 m om man använder rör med en yttre diameter på 7 mm och en inre på 5 mm. Dess totala vikt kommer att ligga vid 960 kg. Eldstad, pumpar o. s. v. komma att fördubbla denna vikt.

Maskinerna:

De moderna jätteflygplanen är mestadels flermotoriga, varvid varje motor driver en propeller. Detta allmänna utförande har många nackdelar. Den huvudsakligaste beror på det stora luftmotstånd varje särskild motor erbjuder, varigenom flygplanens aerodynamiska utformning försämrats. Som vi redan sett arbetar förbränningsmotorn på hög höjd med endast 5 kg/kvcm tryck, varför man måste ha antingen mycket stora cylindrar, eller ett större antal mindre sidana ifall man önskar uppnå hög effekt.

Ett flygplan på 10.000 hk borde utrustas med fyra motorer på 2.500 hk. Sådana finns redan... Antingen äro de 18 cyl. dubbelradiga stjärnmotorer eller 42 cyl., vid vilken senare typ cylindrarna äro anordnade i sex sjustjärniga rader. Under det att första utförandet ger motorn en diameter på 1.600 mm är den senare endast 1.000 mm. Vi har här valt stjärnmotorn då den är den mest tillförlitliga, enklaste och mest fulländade av alla motortyper.

42 cylindrar erfordra 84 tändstift och för ett 4-motorigt flygplan skulle det gå åt 336 tändstift. Vidare 336 ventiler o. s. v. Visserligen ha i detta hänseende på senare tid skett stora förökningar, men ändå tager översynen av 336 tändstift lång tid i anspråk.

De moderna flygplanen flyger lekande lätt 500 km/tim. Vid denna hastighet erbjuder en motorgondol med 1.600 eller blott 1.000 mm diameter ett avsevärt luftmotstånd, vilket är svårt att förena med god aerodynamisk utformning. För att häva dessa svårigheter, komma de framtida planen att flyga på 10.000 m höjd eller däröver. Men höjden är förbränningsmotorns fiende numro 1. Som bekant avtar atmosfärens tryck snabbt med tilltagande höjd, varför förbränningsmotorerna måste vara utrustade med kompressorer.

Ångmaskinen känns inte vid någon minskning i trycket. En 2.500 hk förbränningsmotor kommer, om den ersättes med en ångpanna, som är i stånd att leverera ånga med ett tryck på 100 kg/kcm, att utveckla den tjugofaldiga effekten, d. v. s. 40.000 hk. Vår ång(maskins)motor på 2.500 hk kunde alltså bli full verklighet med 2, 4 eller 6 liggande cylindrar. Ångmaskinens säkerhet är allom bekant. Den arbetar helt utan några stötar. En sådan ångmaskin om 2.400 hk inklusive ångledningarna kan byggas med en vikt av 500 kg. Ändamålsenligare skulle kanske ändå en ångturbin vara.

Kondensatorn:

Vi har redan sett, att en väl genomtänkt ångmaskinskonstruktion, förbrukar 4 kg ånga i timmen. Vår tänkta ångmaskin skulle följaktligen förbruka — ifall den är på 10.000 hk — 40.000 l vatten i timmen, ifall vattnet ej kondenseras. En kondensator gör det möjligt att åter använda den förbrukade vattenmängden genom kondensation av ångan. En sådan kondensator är mycket enkel. För att driva motorn räcker det med ett vattenförråd på 600 liter, vilket skulle svara för 50 timmars oavlåten gång.

Sammanfattning:

Flygplanen av i morgon måste förses med motorer på 10.000 hk. Deras hastighet kommer uppenbarligen att ligga vid 500 kg/tim och flygningarna att gå på stor höjd. Under dessa omständigheter syns ångmaskinen vara särskilt väl användbar. För en anläggning på 10.000 hk blir sammanlagda vikten 5.100 kg, varav 2.000 kommer på ångpannorna, lika mycket på alla maskinella detaljer, 500 kg på kondensatorn och 600 kg på vattnet. Denna totala vikt motsvarar en effektivvikt på 0,5 kg/hk. Bränsleförbrukningen pr timme hos en 10.000 hk motoranläggning skulle kräva 2.000 kg bensin — med ånga endast 1.800 kg. Den aerodynamiska utformningen hos ett ångmaskinsdrivet flygplan kan man ej jämföra med det plan, som drivs av en förbränningsmotor — så mycket förmånligare är den förras formgivning.



EK ELLER DK

Inlägg i en aktuell fråga
av Ingeniör Rudolf Abelin

VID GLID- OCH SEGELFLYGSKOLNINGEN?

En fråga, som ständigt återkommit i segelflygdiskussionerna, är: "Varför företages glid- och segelflygutbildningen i huvudsak med ensitsigt plan?" Frågan är kanske inte så lätt att behandla, men jag skall dock försöka att härneda ge ett tillfredsställande svar.

För det första torde det från början kunna fastställas, att det går att utbilda elever både i E K (enkelkommando) och D K (dubbelkommando), vilket bevisas av glidflyget resp. motorflyget. (Detta framhålls emedan många anse den ena metoden alldeles förkastlig, medan andra återigen anse precis detsamma om den motsatta metoden.) Om det nu går att utbilda elever på båda sätten, hur kommer det sig då, att man inom segelflyget så gott som utslutande håller sig till E K-utbildningen? Svaret blir, hur löjligt det än kan låta: emedan flygaren är för konservativ och därför ej vill frångå gamla traditioner! Här måste vi för ett ögonblick gå tillbaka till segelflygets historia.

Efter glid- och segelflygets pånyttfödelse år 1919 blev det snart en typisk tävlingsport. Konstruktörer och piloter strävade från början efter att nå bästa möjliga flygprestationer. Då det fanns gott om skickliga f. d. stridsflygare, och då planen i allmänhet, tack vare de ytterst låga vingbelastningarna, voro ofarliga att flyga, fanns det ju ingen anledning att främst anlägga utbildningssynpunkt och göra planen tvåsitsiga. Det fanns emellertid också ett annat, starkt vägande skäl mot tvåsitsaren. Den skulle nämligen blivit för tung, varigenom dels prestanda försämrats, dels starterna försämrats, om ej rent av omöjliggjorts.

Man hade nämligen på den tiden, liksom några år senare, när man på allvar tog upp frågan om massutbildning på glidflygplan, gummirepet och handkraften såsom enda startkälla. Detta gjorde, att man från början helt enkelt var hänvisad till utbildning i ensitsiga plan. "Ja, men om sedan inte tyskarna gått in för D K-utbildning" säger nu "E K-fanaten", "så är det säkert ingenting att ha!" Na, pass Mal auf, den inställningen duger inte, dels emedan man då alltid vore hänvisad att följa efter andra — och dels emedan tyskarna faktiskt ha gått in för D K-skolningen, fastän på ett annat stadium än det vi här närmast syfta på! På en segelflygskola som exempelvis Grunau, där man vid mitt senaste besök, sommaren 1941, hade tillgång till ej mindre än 12 st. tvåsitsiga segelflygplan, kan man ju knappast tala om att man tagit avstånd från D K-skolningen.

Nu är emellertid det tyska segelflyget ej något särskilt lämpligt jämförelseobjekt, emedan våra svenska klubbar ej ha råd att hålla sig med vardera en Goevier och en Kranich och vår enda centrala segelflyg-

skola varken har råd eller plats för något halvdussin av vardera typen! Om vi alltså inom vårt förhållandevis fattiga segelflyg skola upptaga D K-skolningen, äro vi tydligen hänvisade till att gå våra egna vägar.

Därför fordras först och främst ett lämpligt tvåsitsigt plan, varvid ordet lämpligt också betyder, att det skall vara billigt! Sedan gäller det att fastställa, om planet i huvudsak skall vara utformat såsom ett glid- eller som ett segelflygplan. Här väger två faktorer mot varandra, nämligen anskaffningskostnaden och kostnaden per flygtimme. Som regel betyder ju goda prestanda god flygekonomi, men tyvärr



De första lärospånen...

förenar sig sällan låga tillverkningskostnader med goda prestanda. Frågan blir alltså i första hand av ekonomisk art. Ett tvåsitsigt glidflygplan skulle vid serietillverkning sannolikt kunna tillverkas för mellan 6.000 och 8.000 kr, eller kanske billigare, medan ett tvåsitsigt, robust övningssegelplan med tillräckligt goda prestanda sannolikt skulle kosta bortåt det dubbla. Konstruktionsarbetet på den senare typen torde dessutom bli så pass dyrbart, att man måste räkna med att det behöves slås ut på minst 50 plan. Alltså inte precis några upplyftande siffror, när man är van att få tillverka "ända upp till fyra plan i taget" för civila beställare. Typkommittén har emellertid förordat ett tvåsitsigt övningssegelplan av side-by-side typ, och man måste ju hålla med om, att denna typ är betydligt trevligare än ett plan med stötor och stag, vilket ju alltid bidrager till att ge intryck av "skatbo".

Idén med ett tvåsitsigt glidplan skulle vara, att lärare följde med redan från början, tills eleven behärskade start och landning samt rakflygning och kurvflygning så bra, att man utan risk för materielen kunde släppa honom att öva vidare och avlägga prov på ensitsigt glidplan (SG-38). Under de första flygningarna skulle eleven flyga utan huv, varigenom flygförhållande-

na skulle bli liknande Schulgleiterns. Sedan A- och B-proven avlagts, skulle eleven få flyga vidare i D K med huv, varigenom flygförhållandena skulle närma sig övningssegelplanets. Om tillgång funnes till hang, kunde man t. o. m. göra de första hangsegelflygningarna i D K, varefter C-prov och certifikat finge göras med ensitsigt plan. Ja, så långt är allting väl med D K-glidaren, men när man kommer till nästa steg i segelflygutvecklingen, d. v. s. termikflygningen, hur går det då? Då är D K-glidaren definitivt ur leken! Det går nämligen inte att öva termiksvängar med ett plan, som både i prestanda och flygegenskaper avviker så markant från en normal "termiksegelare".

Därmed torde nog tyvärr D K-glidaren få betraktas såsom "avsägad", ty vårt segelflyg har icke råd med både den och en tvåsitsig "termiktrainer", och haveristatiken visar ju klart, att D K-skolningen främst behöves mellan B och C. Men nog hade den kunnat rädda åtskilliga instruktörshjärtan från att gå upp i halsgropen. (Instruktörer vid små fält tillrådes i stället införa returflyg, för återförande av hjärtat till "djupläge".)

Beträffande den tyska D K-skolningen bör särskilt framhållas, att denna insattes först efter det segelflygcertifikatet klass I erövrats. (Klass I gäller för ensitsigt, klass II för tvåsitsigt och klass III för flersitsigt segelflygplan.) Den avser inte blott att ge eleven tillräcklig färdighet för att han utan risk skall kunna starta och landa med ett högvärdigt segelplan, utan han får också flyga E K med något tvåsitsigt plan. När han utfört minst 20 "Alleinstarts" med tvåsitsare, alla i förening med mållandning, och har en flygtid av minst 20 timmars E K, överföres hans certifikat till klass II, vilket berättigar till medförande av en passagerare.

Som tidigare framhållits ha vi i Sverige funnit, att lejonparten av alla haverier inträffar under omskolningen från B till C. Det är alltså där vi måste sätta in stöten för säkrare och effektivare skolning: Skolning i dubbelkommando! Det skall alltså på detta stadium i en följd läggas in ett flertal starter i D K, lämpligen så många, att eleven med säkerhet bedömes kunna klara det tvåsitsiga skolplanet ensam. Avsikten är alltså icke att på detta stadium endast visa eleven, hur flygningen skall gå till, såsom man gör exempelvis i Tyskland, utan han skall direkt skolas i D K. Även de första flygbogserstarterna liksom de första hang- och termikflygningarna böra utföras i D K. Om flygtiderna ej bliva alltför korta, torde 10 starter väl räcka för omskolningen. Sedan blir C-flygningen inte något äventyr, och kanske blir den heller icke någon fullt så stor upplevelse som "forna tiders" C-flygningar. Huvudsaken är emellertid, att eleven lär sig fly-

(Forts. å sid. 29)

Per Weishaupt:



DANSK SVÆVEFLYVNING

gaar fremad — trods alt!

Svæveflyvningen har i 4 ½ Aar paa Grund af Forholdene været næsten lammet i Danmark; ved Besættelsen blev saavel Svæve- som Motorflyvning forbudt, men senere er der givet Dispensation til meget begrænset Svæveflyvning Øst for Storebælt. Og dog har dansk Svæveflyvning netop i disse Aar udviklet sig paa imponerende Vis, ikke ved høje Enkeltpræstationer, men ved et Arbejde i Bredden. Klubberne har arbejdet støt, faaet mange nye Medlemmer og bygget nye Planer, nye Spil. Det maa fastslaaes, at Materiellets Kvaliteter gaaet godt frem de sidste Aar, selv om det naturligtvis komplicerer Spillene, at de maa drives med Generator- eller Flaskegas.

Ligesom de to foregaaende Aar har Dansk Svæveflyver Union i Aar arrangeret en Træningslejr, hovedsagligt beregnet for Klubberne i Jylland og paa Fyn, hvor der ikke maa flyves. Klubberne her har dog ikke ligget helt stille, saaledes har Odenseklubben gentagne Gange fløjet i Slagelse, og Aarhusklubben holdt Sommerlejr paa Falster. De to foregaaende Aar afholdt Unionen sin Lejr i Bjergsted paa Nordvestsjælland; men der var iaar en saa overvældende Tilstrømning, at der slet ikke vilde blive Plads nok her.

Derfor flyttedes Lejren til Bøtø paa Syd-falster. Her er der ganske vist ingen Hang som i Bjergsted, men det har man heller ikke Brug for til den Begyndertræning, som det her drejer sig om. Yderligere har Bøtøterrænet den Fordel, at her er meget mere Plads. Desuden er indkvarteringsforholdene meget bedre end de primitive Forhold i Bjergsted. Ved den fortræffelige Bøtø Strand har "Dansk Folkeferie" nemlig indrettet en Ferieby med smaa 4-Mands Huse samt en stor Restaurant.

Dyrt at dyrke Svæveflyvning i Danmark.

Der deltog iaar 215 Svæveflyveelever, omtrent dobbelt saa mange som sidste Aar, men mange tilmeldte maatte man desværre sige Nej til. Saa stor er Interessen til Trods for, at det ikke er nogen billig Sag at være Svæveflyver i Danmark: Lejrgebyr 40 Kr, Leje af 1/4 Hus i 14 Dage 20 Kr, Mad 77 Kr, Startgebyr 10 Kr, ialt 147 Kr. Hertil kommer Diplomgebyr, Rejsekostninger samt Klubbkontingent for et Aar, og saa er man let oppe paa ca 250 Kr for Lejrens ca 20 Starter. Hvis man saa regner, at en Mand paa C-Holdet faar ca 40 min Flyvetid, saa ser man, hvor dyr en Sport Svæveflyvningen er: 375 Kr i Timen!! Men

trods disse astronomiske Tal, som vi — forhaabentlig — vil ryste paa Hovedet af om et Par Aar, saa er Tilstrømningen all-saa enorm. Den danske Ungdom vil i Luften, koste hvad det vil.

Tiden udnyttes.

Flyvemæssigt kan man jo ikke skrive meget om saadan en Lejr; der var et Par Termikflyvninger à ½ Time, som ikke maatte overskrides, da Tiden ikke tillod det, og med en tilladt Højde paa 200 m kan det jo ikke blive til Storflyvninger. For at udnytte Tiden mest muligt, var man delt i to Holdgrupper: Den første fløj fra Kl 13 til 20 og videre næste Dag fra 6 til 13, hvorpaa den holdt fri et Døgn, i hvilket saa

Startantal og Diplomer ved Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr.

	Start	A	B	C
1942 Bjergsted	815	10	7	13
1943 Bjergsted	2.537	46	18	22
1944 Bøtø	5.353	104	56	27

den anden Gruppe af Hold fløj. Det var i hver Gruppe 3 Hold, der trænede til "A", 1 "B"-Hold og et "C"-Hold. I de første 14 Dage var Vejret desværre saa daarligt, at 40 % af den planlagte Flyvetid faldt bort, men ved energisk Arbejde naaedes Resultatet dog. De, der deltog i de næste 14 Dage var derimod meget heldige og havde straalende Vejr hver Dag. Som Følge heraf naaede de 65 % flere Starter.

Navne.

Lejren leledes som sædvanligt af Oberstinde Førslev samt af Unionens Chefinstruktør, Løjtnant Bergh fra Zoneredningskorpset. Sidstnævnte var desuden Leder af det første danske Kursus for Flyveledere. Til at reparere de smaa Havarier, der jo af og til indtræder, havde den gæstfrie Gaardmand, der ogsaa stillede Markerne til Raadighed, givet Plads til et Værkstad, hvis Leder var Aeroplansnedker Hultmann, som ikke uden Grund var en af Lejrens populæreste Skikkelser. Arbejdet gaar trods alt noget bedre, naar det ledes af en erfaren Fagmand. Desværre er her ikke Plads til at nævne alle de utrættelige Flyveledere, paa hvem det uddannelsesmæssige Ansvar hvilede — men lad os ikke glemme, at de var i Marken hver Dag fra 6 Morgen til 20 Aften!!

Materiel.

Flyvemateriellet var de samme Skoleglidere og Babies som sidste Aar — og bedre Materiel finder man næppe — samt for de faa udvalgte med Overland-C (nu officielt betitlet Svæveflyvecertifikat) Danmarks eneste Rekordplan, en Olympia. Blandt Spillene bemærkedes en vis Fremgang, men naar Tiderne bliver bedre, kan der trænge til en Del Fornyelse paa dette Felt.

Tal.

Aarets Resultat fremgaar af vedføjede Kurver, hvor man ser de sidste 3 Aars Lejre sammenlignet med sidste Fredslejr. Danmark har nu snart 500 Glideflyvere med "A"-Diplom, af hvilke omtrent Halvdelen allerede er naaet til "C"-Diplomet. Naar man tager Indbyggerantallene i Betragtning og ser paa de Forhold, man i Danmark har haft at flyve under sammenlignet med de svenske Forhold, saa kan vi danskere nok være vore Resultater bekendt. Endnu er det relativt faa, der har Svæveflyvecertifikat — i Bøtø bestod iøvrigt yderligere 14 Prøverne — og rigtige Svæveplaner til udvidet Svæveflyvning er der stærk Mangel paa; men naar vi atter kan udfolde os frit, er der ingen Tvivl om,

(Forts. sid. 29)





Pärtyyli Virkki

SVENSK FLYGTIDNING
Finlandskorrespondent

Finland har ordet:

Ingenjör Sigurd Isaacsons ledare i SVENSK FLYGTIDNING:s septembernummer om nödvändigheten av nordiskt samarbete på modellflygets område efter kriget har väckt allmän anklang inte bara i Sverige, där man tog upp hans appell på modellflygkonferensen i Stockholm den 14—15 oktober, utan också i våra grannländer, inte minst i Finland, där en rad kända modellflygexperter skrivit till SVENSK FLYGTIDNING och utvecklat sina synpunkter. Tiden är inne för ett nordiskt samarbete på modellflygets område — därom är alla parter ense och att det fordras krafttag för att åstadkomma enhetlig organisation och samordning är obestriddigt. Våra vänner från vårt östra grannland vänta mycket av Sverige och ha här ordet:

I SFT:s septembernummer uttalar ing. Sigurd Isaacson sin åsikt om det nordiska modellflygsamarbetet. Men hänsyn till hans många resor i Finland och hans kännedom om finska förhållanden för övrigt, gläder det oss att konstatera, att hans förslag äro "fullträffar".

Liknande angelägenheter har redan flera gånger diskuterats inom landets modellflygarkretsar, men självklart är, att man ej under rådande krigstillstånd haft tid vare sig att tala eller skriva därom. Det har ju funnits så mycket annat att tänka på. Då nu SVENSK FLYGTIDNING tagit upp frågan, är det skäl att ytterligare lyfta den.

För min del instämmer jag fullkomligt med ing. Isaacsons många förslag. Utan att ännu gå in på detaljer, är jag av den åsikten, att vis-à-vis läget, lämpar sig just Sverige bäst som centralland. När sedan en gång den nordiska modellflygkommittén sammanträder, kommer den att ha fullt upp med arbete. Det vore därför skäl att man i varje land i god tid skulle diskutera sina egna förslag.

Något nytt till ing. Isaacsons skrivelse?

En nordisk konstruktionstävling för att åstadkomma för landskamp lämpliga modellplan, landslagen större samt minst venne tävlingsklasser, en nordisk modellflygordförteckning, ett mera sammanhängande underrättelseväsen. Naturligtvis ordnar allt detta penningmedel, men dessa kunde fås t. ex. genom att i varje land älja modellflygfrimärken. Sålunda kunde man spara på centralorganisationens nedel.

Jag är övertygad om att ing. Isaacsons "fullträff" ger ett gott resultat.

Pärtyyli Virkki.

Paavo G. Waris:

Verkst. direktör för SIPL. Generalsekretär för AKF.

Herr Redaktör!

Jag har med stor tillfredsställelse läst ingenjör Sigurd Isaacsons artikel i nr 9/44 av Eder värda tidskrift. De idéer, han kommer fram med, äro icke nya inom ledningen av KSAK, Finlands Luftvärnsförbund (SIPL) och Aeroklubben i Finland (AKF), utan ha preliminärt ventilerats under rådsläpningar vi haft tillsammans. Konkreta beslut o. s. v. ha bara kommit att "ligga

på hyllan", i främsta rummet förorsakade av det pågående kriget. Men jag tillstår gärna, att det hade ej varit nödvändigt. Jag är fullkomligt ense med ing. Isaacson om att civilflyget i de nordiska länderna (modell-, segel- och motorflyget) kommer enbart att vinna genom godkännandet av gemensamma tävlingsregler m. m.

Trots att kriget ännu härjar i Finlands norra delar, börja vi här att "rusta för freden", som vi så länge ha längtat efter. För SIPL betyder det, att vi nu kunna rikta vårt arbete enbart till kvalitativt utvecklande av det finska modell- och segelflyget. I denna vår strävan behöva vi ovillkorligen ett nordiskt samarbete, och vi våga tro, att de andra nordiska länderna tänka på samma sätt. Vi ha ingen orsak att ytterligare bida tiden, utan måste göra slag i saken. KSAK är säkert den lämpligaste organisationen, som skall taga initiativet. Jag ville bara föreslå, att segelflyget togs med i programmet genast från början.

Sverige kallar! När?

Den kände modellplankonstruktören och -byggaren, modellflyglagerförvaltaren i Finlands Luftvärnsförbund Veijo Putkonen:



Sigurd Isaacson har i sin artikel i SFT uttalat tankar, som redan länge sysselsatt oss alla nordbor.

I Finland har man på flera håll diskuterat dem, och undertecknad har kommit till följande slutsats beträffande de ärenden, vilka borde tagas upp vid det nordiska modellflygparlamentets sammanträde:

- 1) Samma modellflygregler borde antagas för alla nordiska länder.
- 2) Likaså samma tävlingsregler.
- 3) En speciell, noga specificerad regel borde utses, en segel-, en gummi- och en förbränningsmotorplantyp, som skulle användas i landskamp.
- 4) En nordisk landskamp främst mellan ovanstående specialtyper borde anordnas, men eventuellt kunde även andra klasstävlingar komma ifråga.

NORDISKT

5) Ett poängberäkningssystem i landskamp vore önskvärt.

Mera detaljerade förslag äro här ej skäl att göra, utan var och en i Finland må bilda sin mening om saken och skriva därom i SIPL:s TIEDOITUKSIA-tidskrift, där vi säkert skola reservera plats för dylika skrivelser.

Landskampsmannen, finske modellflygmästaren fänrik Arne Ellilä:



Just nu, då freden står för dörren, motsvara Sigurd Isaacsons tankar fullkomligt våra egna. Alla, som deltagit i internationella tävlingar, ha gjort samma iakttagelser. Något borde företagas, för att få samarbetet länderna emellan intimare och för att underlätta anordnandet av tävlingarna.

Otvivelaktigt är det nu den rätta tidpunkten för omorganisering och modernisering av modellflygverksamheten så, att den i det närmaste motsvarar de fredstida kraven. På denna grund baserar sig allt fortsatt byggande. Såsom Isaacson i sin skrivelse nämner, bör Sverige på grund av sitt centrala läge och de bästa ekonomiska förutsättningarna i denna angelägenhet fungera som initiativtagare. Vi vänta blott på initiativet, men varje finne önskar dock, att den rätta tidpunkten skulle väljas, att vårt lands inre förhållanden måtte iakttagas, däribland närmast våra soldaters hemförlovning. Detta för att vi manstarkt skola kunna delta i dessa moderniseringsarbeten.

Den praktiska delen ordnas visst bäst genom underhandlingar, som föras oförbehållsamt och förtroendefullt. Om blott alla parter en smula ville pruta på sina regler och bestämmelser, kunde man säkert nå ett gott resultat.

Vi ha ju sedan gammalt god erfarenhet av interventionellt, närmast nordiskt samarbete. Varje finsk modellbyggare tager emot dessa Isaacsons tankar med nöje. Vi emotse alltså följderna och hoppas på det bästa.

SAMARBETE BEHÖVS NU



"Pope" alias löjtnant Lennart Poppius, chefsinstruktören för det finska modellflyget.



Sigurd Isacson, vars upprop i SVENSK FLYGTIDNING vunnit stark anklang i Norden.

Konkreta förslag...

Samarbetet inom det svensk-finska modellflyget har varit ett faktum, allt sedan Sven Wentzel 1937 på SIPL:s inbjudan deltog i Kauhavätävlingen och då lärde bort en oändlig massa ifråga om gummimotormodeller. Detta besök är en milstolpe inom finskt modellflyg.

Därpå, under tvenne fredssomrar, äro besöken i Sverige till tävling om Nordiska Modellflygpokalen och svarsvisiterna till modellflyglägren i Jämsjörvi synnerligen fruktbärande. Med ett kort avbrott 1940 och delvis även 1941 har samarbetet på tävlingsbanan återupptagits och fördjupats samt kompletterats med utbyte av uppsatser m. m. i de olika ländernas fackorgan.

Tävlingsbesöken med åtföljande svarsvisiter äro höjdpunkter inom det finska modellflyget. Två gånger ha vi dessutom på svensk botten tävlat med danskar och norrmän — beklagligtvis ha vi aldrig varit i tillfälle få se dem hos oss. Men exempelvis med det danska modellflyget har SIPL under det senaste året haft ett rikligt och fruktbärande utbyte per korrespondens, ett utbyte, som lovar mycket, när tiderna tillåter en närmare kontakt.

Sigurd Isacson's förslag om ett officiellt organiserat nordiskt samarbete — t. v. inom modellflyget — måste anses för synnerligen välkommet. Det är en massa med ärenden, vilkas gynnsamma lösning på gemensam grund skulle föra modellflyget framåt, utan att fara för initiativdödande "likriktning" skulle behöva uppstå. Speciellt gäller detta klassindelningen och tävlings-, senare även rekordbestämmelser, vid vilka en samnordisk, välhävdat ståndpunkt kan få en stor betydelse. Världsklassrekordbestämmelserna lida, enligt nuvarande nordisk uppfattning, av beklagliga brister. En gemensam aktion skulle säkerligen kunna få förändringar till stånd.

I den rent tekniska, respektive teknisktvetenskapliga modellflygforskningen skulle det organiserade samarbetet kunna ge mycket redan genom att fördela forskningsuppgifterna på rätta händer och delgiva resultaten åt medlemmarna enligt det av Isacson skisserade förslaget. Det skulle säkerligen ej dröja alltför länge, förrän vi skulle få se t. ex. avancerad flygning, kanske flygtävling med fjärrstyrda modeller, internationella eller i varje fall inter-nordiska inomhustävlingar och annat liknande.

Likaså skulle modellflygets undervisningsproblem, instruktörsutbildningen, modellflygarnas klassifiering — överhuvudtaget närapå alla modellflygfrågor profitera av ett organiserat samarbete. Därtill kommer, att en lyckad, välarbetad "nordisk modellflygfront" mycket snart kan få sina efterföljare inom segelflyget och kanske även motorflyget — kort sagt, Sigurd Isacson's förslag kan komma att få de mest vittgående följder ifråga om Fenno-Skandiens civilflyg, när normala, fredliga förhållanden återkomma. Men trots denna reservation finns det väl ingenting som hindrar, att det nordiska modellflyget sätter i gång. Svårigheter kommer alltid att finnas, men de kunna ej hindra en fruktbärande verksamhet, om andan inom den "Nordiska Modellflygkommissionen" är den rätta.

Utan att ha varit i tillfälle att rådgöra vare sig med de aktiva modellflygarna i Finland eller de styrande inom finskt civilflyg — SIPL:s ledning — i frågan skulle jag för dess lösning föreslå följande skeden:

1. En utredning, behandlande behoven, kommande uppgifter och förutsättningar med förslag till en organisation för ett permanent nordiskt modellflygsamarbete.

Denna utredning torde kunna fås klar till våren 1945. Den kan utföras per korrespondens, varvid det är klart, att de av varje land utsedda delegaterna var i sin stad grundligt undersöker sakens nuvarande läge.

2. En kongress av beslutföra representanter för de nationella organisationerna för ungdomsflygverksamheten (KSAK, SIPL m. fl.) som förutom riktlinjerna helst även fastslår verksamhetsprogrammet med startbudget för den kommande gemensamma institutionen, här kallad "Nordiska Modellflygkommissionen".

3. "Modellflygkommissionen" påbörjar sin verksamhet.

Jag skulle närmast tänka mig denna som en permanent institution med fast anställd "expert-sekreterare" (vem betalar löner och andra kostnader med nuvarande valutabestämmelser?) och erforderliga andra funktionärer. Med tiden torde "kommissionen" bli en rätt stor och kanske även dyrbar apparat, men det hjälper ej. Å andra sidan har den genom sin publikationsverksamhet, eventuella registreringsportier etc. möjlighet att betala sina kostnader. Detta bara som en liten anmärkning — någon utredning skall detta icke vara.

Lennart Poppius.

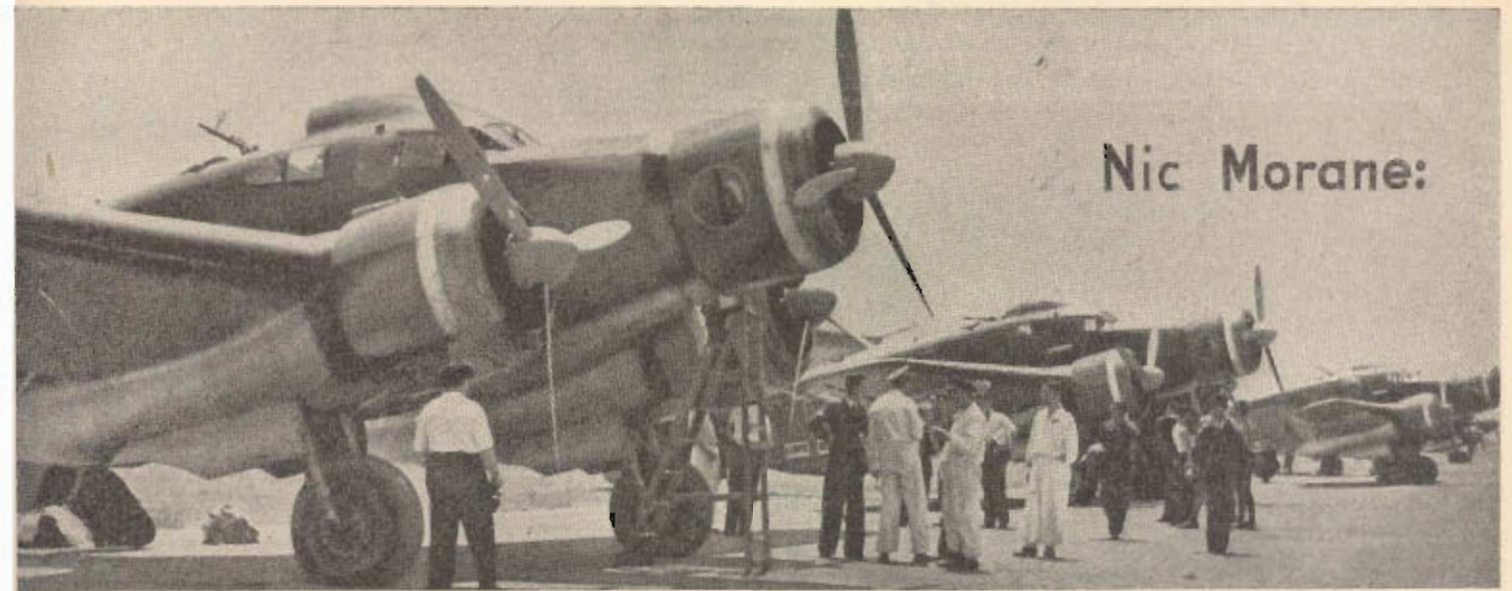
Arne Sirén, tillhör vårt nordiska modellflygråd, korrespondent till SFT.



Med glädje läsa vi finska modellflygare, att frågan om ett enat nordiskt modellflyg har tagits upp på nytt av SVENSK FLYGTIDNING. Idén är ingalunda ny, men tidigare har saken strandat kanske mest på grund av att tiden ännu icke varit mogen

(Forts. å sid. 31)

Nic Morane:



MOTORFLYG FÖR ALLA

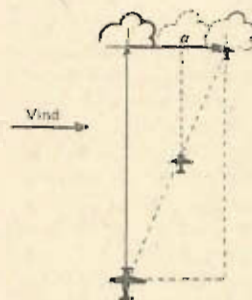
VI.

V i har nu gått igenom ett flertal av de för flygning nödvändiga grundfaktorerna men skall nu uppehålla oss en stund vid ett par till av dem, vid vinden och vädret, något som för flygning har minst samma betydelse som för sjöfarten. Förr hindrade kanske väder och vind all flygning, nu har de på sin höjd en viss inverkan, i gynnsam eller ogynnsam riktning. Låt oss då först studera vindinflytandet ett slag!

Propellerns dragkraft ger vårt flygplan dess rörelse och hastighet framåt, samt det för dess höjande över jorden nödvändiga luftmotståndet (bärkraft m. m.). Härtill gör vinden varken till eller ifrån — ändringar i vindens styrka och riktning, "kytt" o. d. har andra verkningar.

Som en jämförelse härtill kan vi tänka oss järnvägståget, där man även i tågets snabba fart framåt ogenerat kan förflytta sig både i längd- och tvärriktningen. I förhållande till resenären är tåget, även i full gång, "stillastående". Omsatt på flyget blir den genom vinden i rörelse satta luftmassan ett "tåg", det i luftströmmen sig fritt rörande flygplanet kan liknas vid "tågresenären".

För flygaren kan den av vinden orsakade förflyttningen av luftmassan orsaka svårigheter i vissa lägen, då denna luftens rörelse icke kan ses! Den kan endast konstateras genom iakttagande av planetets förhållande till och mer eller mindre snabba förflyttning över en mark- eller vattenyta. För den oinvigde lekmannen är det kanske också just på grund av luftströmmingens osynlighet svårt att fatta förloppet. Den rörelseriktning och den hastighet planet får, blir en summa av dess egen hastighet och av vindens. En friballong eller ett moln t. ex. följer båda helt viljelöst vindens rörelser genom luften — som en kork i ett vattendrag. Ett flygplan gör det



Både molnet och flygplanet "drives" med luftströmmen. På ett och samma tidsmoment har båda en "avdrift" = a.

Bild 1. Exempel på avdrift hos moln och flygplan.

också, i viss mån, men i av motorkraften och förarens vilja och roderörelser bestämd omfattning och riktning. Se bild 1.

En till styrka och riktning likformig vind är hur märkvärdigt det än låter ingen "kraft", som verkar på planet. Vinden ändrar intet i betingelserna för själva flygandet. Men vinden påverkar flygplanet läge över jordytan och orsakar därmed en ändrad färdriktning, den s. k. avdriften uppstår. Vidare påverkar vinden planetens hastighet över marken, färdhastigheten. Medvind ökar, motvind minskar denna hastighet.

Luftnavigationen, en för den praktiska flygningen högst nödvändig vetenskap och färdighet, baserar också i stor utsträckning sina beräkningar på uppgifter om vindstyrka och vindriktning på olika flyghöjder. Den s. k. vindtriangeln är grundläggande för hastighets- och kurs- (färdvinkel-)beräkningar före och under flygning.

Är vindfaktorerna kända kan flygaren göra sina navigerings- och distansflygning-

ar med hjälp av klocka, hastighetsmätare och kompass. Han har blott att lägga till, respektive dra ifrån en av vinden betingad upptagningsvinkel, samt att dessutom korrigera med hänsyn till missvisningen. Kartans och kompassens nordriktning är nämligen icke ett och detsamma, det skiljer en del härvidlag, som varje flygare vet. Våra bilder 2—3 ger ett par exempel på vindinflytande, avdrift och vindtriangel vid luftnavigering.

Lägesbestämningen eller orienteringen vid distansflygning över land sker vid klar sikt främst med kartans hjälp. Man jämför den bild, som kartan ger av terrängen längs färdvägen med vad man i verkligheten ser från flygplanet och kan därigenom bestämma dettas läge.

Under navigeringsflygning och vid alla beräkningar för dessa har man ofta anledning att pyssla med olika former av hastighetsomräkning. Några enkla överslagsformler för dessa beräkningar kan därvid vara till god hjälp. Här följer nu några exempel å omräkning av hastighet i m/sek (sekundmeter) till km/tim och vice versa, med användning av enkel multiplikation och subtraktion, respektive division och addition:

M/sek till km/tim:

$$\begin{aligned} \text{m/sek} \cdot 4 - 10\% &= \text{km/tim} \\ 10 \text{ m/sek} \cdot 4 - 10\% &= 36 \text{ km/tim} \end{aligned}$$

Km/tim till m/sek (överslagsvis):

$$\begin{aligned} \text{km/tim} : 4 + 10\% &= \text{m/sek} \\ 36 \text{ km/tim} : 4 + 10\% &= 9,9 \text{ m/sek.} \end{aligned}$$

Vädret och flygningen.

Inhämtande av väderleksunder rättelser — prognos — är en oundgänglig förutsättning för varje distans-

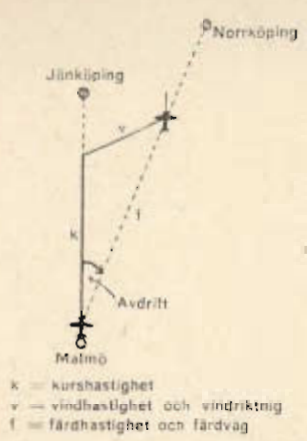


Bild 2. Exempel på vindtriangel och färdväg.

flygning. Det är "vädergodorna", "profeterna" eller "vädergudarna" — namnen är många — som i detta hänseende står flygaren till tjänst med sin spådomskonst. De spår dock icke fritt hur som helst utan baserar sina förutsägelser på sina väderlekskartor, vilka ständigt hållas tip-top och à-jour med stöd av "obsar", observationer av väderleken inom hela landet och om möjligt en god bit utanför. Kartan ger så att säga i varje stund en ögonblicksbild av väderläget vid en viss tidpunkt. De flera gånger dagligen, på olika platser gjorda observationerna vidarebefordras till vädercentraler och "kunder" per radio eller teleprinter.



Bild 3. Sambandet mellan olika kursvinklar m. m.

Flygaren får tack vare "väderkartan" en viss uppfattning om de pågående och kommande rörelser hos luftmassorna, som bestämmer vädrets närmaste förändringar. Under själva flygningen ser han vidare molnens och siktens växlingar och kan med stöd av prognosen för färden och egna iakttagelser handla efter omständigheterna.

Under flygning i moln gäller det att se upp på planetens termometer för yterluftens temperatur. Den luft, som passerar planet, uppvärms till följd av tryck och friktion. Ju snabbare planet flyger, desto mer uppvärms luften. Mellan fryspunkten och minus 20 grader Celsius riskerar man vid flygning i moln isbildning.

Orsakerna till isbildning är i korthet följande. Molnen består av myriader mikroskopiskt små vattendroppar. Dessa kan hålla sig flytande ännu vid en lufttemperatur av ned till 20 grader minus. Utsättes de för stöt — som t. ex. när ett flygplan rusar fram i molnet — övergår vattenet strax till is, som samlar sig på vingens, stabilisatorns och fenans framkanter. När isbildning uppstår på propellern, blir dess dragförmåga nedsatt. Isen är en flygarens

fiende nummer ett, den förändrar vingars och roders profil och gör därmed det skadliga luftmotståndet större och bärcraften mindre. En massa osäkerhetsmoment införes genom isbildningen i flygningen. Vår bild nr 4 säger redan den en hel del.

Flygteknikerna har försökt många medel mot isbildning. Ett exempel härpå är de med tryckluft uppblåsta, "pulserande" vingframkanterna (Goodrichs system), som bryter loss den redan bildade isen. En annan modell är påstrykning av isskyddspasta eller påsprutning av iskyddsvätska, det sista använt särskilt för propellarna. Ett ytterligare, särskilt under kriget använt sätt är den ursprungligen tyska, senare även av anglo-amerikanerna använda metoden, att leda in varmluft (avgaser) i särskilda, i vingframkanter m. m. anbragta varmluftsrör, vilken metod skall hålla flygplanet yttre "skal" så varmt, att

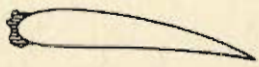


Bild 4. Isbildning på vingens framkant.

is ej kan bildas mot detsamma. Den kanske säkraste metoden att undgå isbildningens faror är dock att rådfråga meteorologen-väderguden före start samt att undvika de områden eller flyghöjder, där denne spår isbildningsrisk, eller där man med ledning av egna iakttagelser av moln och temperatur bedömer att dylik risk föreligger.

När man bestämt sig att flyga i klar sikt skall man hålla sig på minst 100 meters avstånd från moln, såvida man inte med hänsyn till egen och andra, i molnen eventuellt "blindflygande" plans säkerhet anser det klokast att hålla sig ännu längre bort från molnfarbröderna, även molngubbarna kallade.

Instrumentflygning.

Flygning utan sikt, d. v. s. i moln eller mörker och utan att se horisonten är numera möjlig med instrumentens hjälp. Den kallas med anledning härav "instrumentflygning" eller populärt "blindflygning". För många äldre flygare har inlärandet av instrumentflygningens konst helt enkelt betydtt att så gott som börja om från början. På en del moderna flygskolor börjar man däremot med blindflygning på ett tidigt stadium. Det gäller vid detta slags flygning att helt "slå bort" sin känsel för planetens läge i luften och i stället helt rätta sin manövrering efter instrumentens utslag.

Blindflyginstrumenten är tre:

Girindikatorn, som visar planetens rörelse kring sin höjdaxel i lodplanet (kursavvikelse, sväng),

kulan (sidlutningsmätare — inbyggd i girindikatorn), som visar planetens lägesförändringar i sidled (lutning i sidled) i förhållande till längdaxeln,

stighastighetsmätaren, även kallad kallad variometern, som tilli-

ka med avläsning på hastighetsmätaren gör det möjligt att bestämma planetens läge i förhållande till tväraxeln (stigning, planflykt eller glidflykt).

När flygföraren kommit så långt i instrumentflygningens konst, att han kan utföra sina manövrer efter instrumentens utslag — reflexmässigt och omedvetet — på samma sätt som han vid flygning i klar sikt reflexmässigt och omedvetet styr efter "känslan", då är han användbar även för annat än ren manuell manövrering av sitt plan. Han måste ju under flygningen kunna se, observera och räkna tider, distanser och vinklar. Med stöd av pejlingar skall han bestämma lägen, hastigheter och bäringar. Navigeringen i höjd, bredd och längd blir vid sidan av själva flygandet en huvuduppgift.

Ett fartyg navigerar fram i ett enda plan, beläget på havets yta. Närmar fartyget sig ett grund väjer det undan åt sidan — fortfarande dock i havsytans plan. Ett flygplan däremot väjer för lufthavets grund — höjder och bergskedjor — genom att antingen styra åt sidan eller genom att stiga till högre höjd och därigenom "klara sig" över grundet.

Som sista exempel på instrument- (blind-)flygningens värde och användning kan vi till slut anföra "instrument"- eller "blindlandning" utan att se flygplatsen eller dess yta, en manöver som kan sägas utgöra det sista provet på fulländning i flygandets konst.

Girindikatorn är f. ö. särskilt värdefull vid flygning utan sikt som kontroll på kompassens utslag, därest denna till följd av byigt väder skulle börja svänga eller t. o. m. "snurra".

På stora, moderna plan finns det i regeln en automatisk "kursstyrning", som sköter sidorodret åt föraren. På andra är bekvämligheten driven ännu längre. Den "automatiska piloten", även gyrostyrningen eller automatstyrningen kallad sköter där alla roder, sedan apparaten ställts in på viss kurs, stigning eller för sväng. Men alla dylika automatiska moderniteter är av noll och intet värde, därest inte flygaren dels helt förstår konsten att ställa in och begagna sig av dem — och dels kan när som helst koppla bort dem för att själv sköta flygandet, om oförutsedda omständigheter, strid i luften eller ev. landnings företagande gör detta nödvändigt.

Här får vi kanske av utrymmesskal sätta punkt för denna gång. I nästa nummer återkommer vi med en kort översikt av den förut utlovade redogörelsen för några under flygning vanliga manövrer.

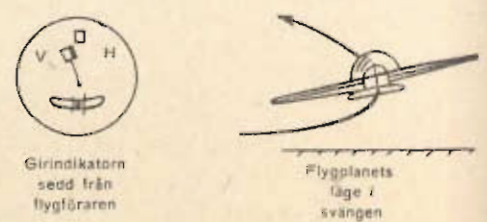


Bild 5. Exempel på instrumentutslag i vänstersväng.

Malmö - flygstad med förutseende



Överste Knuth Zachrisson,
chef för Skånska Flygflottiljen.

— Vi kan aldrig få för mycket jaktflyg här i landet —, konstaterar överste Knut Zachrisson, chefen för Kungl. Skånska Flygflottiljen i Malmö vid ett samtal med SVENSK FLYGTIDNING. F 10:s chef bör ju veta vad han talar om. I över ett års tid har flottiljen fått finna sig en hård och påfrestande beredskap och vid åtskilliga tillfällen har endast den ytterligaste snabbhet och beslutsamhet från flottiljens folk kunnat avvärja hotande intermezzon. Om den gångna tiden har varit hård så har den också varit lärorik och de erfarenheter som gjorts kommer givetvis hela svenska flygvapnet till godo.

I fyra år har F 10 nu varit gäst hos Malmö stad. — Trivselen har varit utmärkt —, förklarar chefen, — om nu arbetsförhållandena också inte varit idealiska. Med folket kringspritt på sex olika ställen med rätt lång väg upp till stationen och trånga och provisoriska utrymmen ute vid Bulltofta blir det givetvis en del extra påfrestningar. Tiden har emellertid varit enbart fylld med positiva minnen. Med berättigad stolthet kan flygflottiljen påpeka att staden inte haft annat än gott att säga om dess pojkar — inga klagomål har inkommit till chefen över dem. Att pojkarna emellertid trivts att bo ute i staden är självklart, kasernlivets avigsidor har de sluppit undan och fritiden ha de kunnat disponera på varjehandad sätt.

Den gångna sommaren har dock varit så pass hektisk att den inte kommer att glömmas i första taget av F 10. Kontakten med krigets brutala verklighet har varit nästan daglig och ofta hårdhänt nog. Den militära beredskaps- och larmapparaten har prövats grundligt och befunnits hålla måttet. Att den många många gånger tagit hårt på krafterna kan nog inte förnekas. Beträffande våra egna jaktplans konkurrensduglighet med de utländska planen påpekar överste Zachrisson endast att J 20:s beväpning kunde vara tyngre och effektivare. När man jämför den med exempelvis det amerikanska Mustangplanets blir ju jämförelsen inte till vår fördel, fast J 20 å andra sidan har vissa manöveregenskaper som gör den till en god motståndare.

På tal om framtiden hoppas flottiljefen att F 10 skall komma att trivas bra

Malmö stad har alltid kunnat skryta med sina ledare — de har varit berömvärdt framsynta i många avseenden — inte minst när det gäller flyget. Det är också därför Malmö kan uppvisa en idealisk flygplats alldeles in på knutarna — och vilken annan stad kan det?

Detta hindrar emellertid inte att den begynnande flygaldern medfört en rad nya problem. F 10 har haft det trångt och besvärligt därute under krigsåren men skall nu snart flytta. Flygfältet har visat sig vara för litet för de moderna jättemaskinerna och sportflygarna går omkring och bekymrar sig för framtiden — skall de knuffas undan av fredens stora Malmötrafik och bli utan flygfält? SVENSK FLYGTIDNING har inför den nya fasen i Malmös historia som flygförnyelse stad vänt sig till några av det skånska flygets förgrundsmän för att höra deras syn på problemet. Av allt att döma ser de dock ganska ljus på Malmös flygframtid.

även i Ängelholm, i varje fall kommer ju de nya lokaliteterna att medföra en lättad i arbetsbördan. Den varmaste förhoppningen är ju att vi skall få nya och hög-effektiva jaktplan och därom har översten inga tvivel. Överste Zachrisson hör inte till dem som är pessimistiska om flygets framtid.

Utän tvivel kommer flygets styrka att bibehållas och utökas — förklarar han — under förutsättning givetvis att inga internationella bestämmelser eller inflytanden kommer att dirigera de enskilda nationernas rustningar och dispositioner i luften.

God mat —
trivsamt miljö i

RESTAURANGERNA

DROTTNINGTORGET 10

SÖDERGATAN 5

TENNISSTADION

BERGSGATAN 20

PILGARDEN



SOLIDAR

MALMÖ



Flygplatschefen B. Bergman,
Bulltofta flygplats.

Den fråga, som ligger mig närmast om hjärtat, är givetvis Bulltoftas framtid. Som ju torde vara bekant för envar, som är intresserad av detta spörsmål och följt med i dagspressen, är flygplatsens storlek otillräcklig för att kunna taga emot flygplan av de typer, som med största säkerhet kunna förväntas trafikera flygplatsen, så snart "stilleståndsförhållanden" åter inträda och Malmö ej vill förlora sin tidigare position i avseende å den såväl inländska som utländska flygtrafiken. Med flygplatsens nuvarande utbyggnad ha flygplan med en flygvikt av upp till 15 ton kunnat trafikera densamma. Vi ställas nu inför den frågan att kunna mottaga flygplan med åtminstone den dubbla flygvikten. Härför är det absolut nödvändigt dels att flygplatsen utvidgas för att härigenom skapa längre start- och landningssträckor, dels att flygplatsen samtidigt förses med permanentbelagda start- och landningsbanor.

Det senaste årets erfarenheter från landningar och starter av ett stort antal amerikanska bombplan med flygegenskaper och flygvikter i viss mån motsvarande dem, som i en snar framtid kan räknas med i europeisk flygtrafik, ha ju även på ett rent praktiskt sätt givit ett tydligt belägg för att flygplatsen är för liten. Att ifrågasätta flygplan efter reparation över huvud taget kunnat starta för överförande till andra platser inom landet, är helt beroende på att flygplanen därvid varit utan last och minimitankade samt att fördelaktiga vindriktningsförhållanden varit rådande och fältytan icke varit uppblött.

Som bekant pågår för närvarande en omfattande utredning inom Luftfartsmyndigheten beträffande möjligheterna till fältets utvidgning i östlig riktning, varvid det visat sig möjligt att utbygga tvenne omkring 2.500 m långa banor. Givetvis är fältets utbyggnad en mycket dyrbar sak, som måste föranleda noggrann prövning och intimt samarbete mellan de härav berörda parterna, staten och Malmö stad. Ärendet är för närvarande hänskjutet till 1944 års flygplatsutredning.

I samband med en utbyggnad av flygplatsen är även frågan aktuell beträffande bl. a. stationsbyggnadens utvidgning, för att densamma skall kunna uppfylla kraven på en ökad trafik. Även i detta hänseende är en omfattande planläggning slutförd.

För närvarande pågå på flygplatsen vissa arbeten, avseende en utökning och omläggning av uppställningsplattformarna m. m., vilka arbeten utföras av Skånska Cementgjuteriet, och för vilket ändamål ett större anslag nyligen anvisats. Detta tecken tyder emellertid på att flygplatsen i alla händelser icke är bortglömd!

Jag vill slutligen påpeka det utomordentligt fördelaktiga läge flygplatsen innehar beträffande avståndet till stadens centrum. Det är nämligen av mycket stor betydelse, särskilt å relativt korta flygsträckor på upp till tre timmars flygtid, att det icke uppstår någon "spilltid", vilket blir fallet, om flygplatsen ligger långt från stadscentrum.

— Jag känner skåningarna, säger överste Nygren, när SFTs utsände besöker honom på krigsflygskolan i Ljungbyhed. Det är villiga och bra människor, som det är lätt att komma överens med. Skåningen i gemen har också det rätta flygsinnet, ett betyg som man måhända dock inte kan ge alla i ledande ställning.

Jag anser det sålunda vara rätt förvånansvärt, att inte höga vederbörande i Malmö ha tänkt på att ordna någonting för sina sportflygare och för framtiden.

I Stockholm t. ex. ha ju segelflygarna Skarpnäck, som även är lämpat för motorsportflygning. I Malmö däremot måste segelflyget f. n. hålla till på Bulltofta, och där är det ändå endast vissa timmar på dygnet, som man får ägna sig åt glidflyg- och segelflygverksamhet. Och så snart något så när normala förhållanden inträffa, kommer Bulltofta säkert att så helt tas i anspråk för den kommersiella trafiken, att flygledningen inte längre kan tillåta ens den begränsade form av segelflygning, som f. n. pågår. Och för motorsportflygarna blir det naturligtvis lika svårt.

Då tycker jag, att det är på tiden, att stadens fäder verkligen gör någonting för sportflyget. Vad vi f. n. behöver är inget mer eller mindre än en sportflygplats!

Malmö har ju i många avseenden visat sig vara en föregångsstad. Knappt har staden nu fått sin jättstora teater färdig, förrän man börjat diskutera anskaffandet av ett verkligt idrottsstadion, värdigt Gunder Hägg och de allsvenska serievinnarna. Så långt är allt gott och väl, men vad vi också behöver, det är en sportflygplats för framtidens alla sportflygare.

Det är inte bara segelflyget, som kommer att svälla ut i omfång, så snart kriget är slut. I ännu högre grad gäller detta säkert det civila motorflyget. Jag är övertygad om att många affärsmän kommer att



Överste Nygren,
chef för Krigsflygskolan och
ordf. i Aeroklubben i Skåne.

anskaffa egna flygplan, för vilka det ännu saknas lämplig flygplats. Likaså behöver säkert de mindre flygbolagen för sina taxi-flygningar en flygplats, där de får litet mer lugn och ro än på Bulltofta, när den europeiska trafiken kommer igång på allvar.

Denna sportflygplats, som är mitt angelägnaste önskemål för Malmös vidkommande, bör omedelbart börja förberedas. Själva platsen sökes lämpligen i samarbete mellan Aeroklubben i Skåne och Malmö stads fäder. Dessutom bör man samråda med chefen för F 10 och distriktsledningen för Luftfartsmyndigheten, d. v. s. närmast major B. Bergman.

Huvudsaken är, att det blir sakkunnigt folk, d. v. s. helst inte landshövdingar och ämbetsmän utan verkligt kompetent folk, som har direkt kontakt med flygverksamheten. Som lämpliga representanter i en sportflygplatskommitté skulle jag vilja se folk från Aeroklubben, Flygvapnet, Väg och Vatten samt Malmö stadsfullmäktige (helst stadsingenjören eller annan verkligt lämplig person och i spetsen för dessa någon särskilt driftig människa, en dugande kraft som gick in för att snabbt lösa denna livsviktiga fråga.

Malmö stad måste här liksom i fråga om Bulltoftas utvidgning visa sig förutseende. Nu för tiden får man inte glömma bort flygets betydelse! Det är en inte endast militär utan också civil faktor av största betydelse!

Så långt överste Nygren. Det är en person, som vet, vad han talar om. SVENSK FLYGTIDNING vill för sin del tillfullo instämma i kravet på en sportflygplats för Malmö. Det är inte endast alla skånska segelflygare och sportflygare in spe, som längta efter denna sportflygplats. Även alla de utlänningar, som efter fredens åter-

komst vill hålla kontakten med Sverige, behöver detta sportflygfält. Tänk om sportflygarna från Europas alla härjade länder kunde fira fredens ankomst genom en weekend-tur till Malmö nya sportflygplats, varifrån de åkte direkt till Stadsteatern på lördagskvällen för att söndag kväll återvända till sina resp. länder efter att under söndagen ha njutit av den myckna goda skånska maten och tittat på Gunder Hägg och Malmö FF på det nya Idrottsstadion!

Med anledning av överste Nygrens yttrande har SVENSK FLYGTIDNING vänt sig till stadsfullmäktiges ordförande i Malmö direktör Emil Olsson, med en förfrågan hur det ligger till med sportflygarnas framtidssutsikter i Malmö.

— Jo, vi har nog tänkt på den sidan av saken också, — förklarar Malmö stadsfullmäktiges ordförande, direktör Emil Olsson. Vi håller just nu på att diskutera frågan om Bulltoftas utbyggnad och staden är givetvis med på denna om staten bidrar till kostnaderna. Staden kommer att göra allt för att släppa till den mark som behövs. Det är vår varma förhoppning att arbetet skall komma till stånd och att staten vill hjälpa till med de 10—12 miljoner som erfordras.

— Nå, sportflygarna och flygklubbarnas möjligheter att få ett hörn för sig själva? Klubbarnas flygutbildning kan ju helt lamslås om de skall hänvisas att passa på under de få och korta stunderna som det är något så när rent i luften från andra och större plan?

— Den flygarkategorien är inte alls bortglömd i våra kalkyler —, förklarar dir. Olsson. — Givetvis måste frågan lösas på något sätt och vi har ventilerat hur det skall ske, vi kan på sakens nuvarande ståndpunkt bara säga att sportflygarna skall ha en flygplats, antingen det blir en del av den nuvarande eller den måste ordnas på ett annat sätt.

Det visar sig alltså att Malmö även denna gång tänker framåt utan att behöva påståtningar. Vi får alltså hoppas att sportflygplatsens problem får en gynnsam lösning. Det är inte bara de svenska flygklubbarnas motorflygare, segelflygare och modellflygare som hoppas på det, det gör också alla de utländska sportflygare som i framtiden givetvis kommer att besöka Malmö under sina turer. Den reguljära flygtrafiken blir inte ensam om luft- rummet över Sveriges tredje stad — och sportflygarkärens Europa runt vill också vara med utan risk att få det allt för trångt. Varpå vi nu alltså får se tiden an och hoppas på det bästa.



MOTORAMI

AB. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
MALMÖ



KONTORSMÖBLER
SKRIVMASKINER
RÄKNEMASKINER
VERSTADSSERVICE

MASKINAFFÄREN

ECKERSTRÖM & SAMJELSON

Adelgat. 1, MALMÖ Telef.: 240 98, 241 21, 257 16

Mianesgåvor
Idrottspriser

J. Anderssons
Guldsmedsaffär

Östra Förstadsgatan 50
MALMÖ



Vi starta på vår semesterresa. Några timmars flygning med Clippern för oss vart vi vill ... till indianlandet Klippiga Bergen eller det romantiska Söderhavet...

V i stå i dag i en brytningsperiod i många avseenden. Ständiga diskussioner och inlägg med råd och synpunkter — mer eller mindre användbara — inna vi varje dag i tidningarnas spalter. Problemen äro många och svårlösta.

En av de stora frågorna inför freden är: skall sjöfarten kunna upprätthålla sin dominerande ställning även i framtiden? Det vill säga så formuleras frågan inom sjöfartskretsar, och svaret blir naturligtvis i de flesta fall jakande. Inom luftfartskretsar ställer man sig emellertid något annorlunda till frågan, ja, det finns t. o. m. de, om vilja formulera frågan sålunda: hur inge skall sjöfarten överhuvudtaget kunna jada konkurrens med flyget? Rena utlassningen alltså!

Det sanna svaret torde finnas att söka ågonstans halvvägs mellan dessa radikala synpunkter. Ett samarbete och en arbetsfördelning torde vara den mest efterstränsvärda lösningen — och den naturliga. Tyngre och skrymmande varor fraktsas självklart bäst sjöledes. Samma är förhållandet, där tiden ej spelar någon roll.

Emellertid kommer vår egen sjöfart att bli tvungen upptaga konkurrens ej blott med flyget utan även med andra länders handelsflottor. Enda möjligheten till framgångsrik konkurrens ligger här i att skaffa övgärdiga och ultramoderna tonnageresur-

ser. Trots ubåts- och minkrig kommer nämligen med största sannolikhet ett betydande tonnageöverskott att göra sig gällande genast efter krigets upphörande. Vi ha ju erfarenhet från förra världskriget, då världstonnaget i juni 1919 var väsentligt större än i juni 1914.

Vid inställandet av fientligheterna 1918 beslöt man sig för att skrota ned de kvantitativt mäktiga luftflottorna, och någon konkurrens med sjöfarten kunde det den gången överhuvudtaget ej bli tal om från flygets sida. I dag har emellertid tekniken nått så långt, att transporter kunna ske luftledes både snabbt och säkert. En oerhörd mängd tekniska framsteg ha gjorts på båda de krigförande sidorna, och dessa finesser komma efter kriget att ställas i fredsflygets tjänst. På båda sidor har man fått fram verkliga jätteflygplan, och ännu väldigare projekt ligga på ritborden hos konstruktörerna. Ett tidens tecken är väl exempelvis, att den berömda amerikanske skeppsbyggaren m. m. Henry Kaiser låtit kombinera sina varv med en stort upplagd avdelning för flyg, vilken som bekant bär namnet Fleetwings.

Över Atlanten pågick åren närmast före kriget en synnerligen asmärkningsvärd trafik, där flyg och flotta faktiskt samarbetade. Deutsche Luft Hansa upprätthöll nämligen en linje från Lissabon via Azorerna till New York. I Sydatlanten utlade samma bolag såsom flygstöddepunkter tre fartyg, nämligen "Ostmark", "Schwabenland" och "Westfalen". Flygningarna företogs med 4-motoriga, flottörförsedda plan av typ Blohm & Voss Ha 139. Besättningen utgjordes av fyra man.

Även amerikanare och engelsmän ägnade uppmärksamhet åt Atlantflygningarna. Så insattes t. ex. det berömda paret Maya-Mercury. Detta måste emellertid betecknas som ett rent experiment.

Då möjlighet till tankning på flytande mellanstationer finnes, kan den betalade lasten ökas med närmare 40 %. En mängd olika frågor inom luftfarten vänta emeller-

el
SJÖF

Svenskt perspektiv p

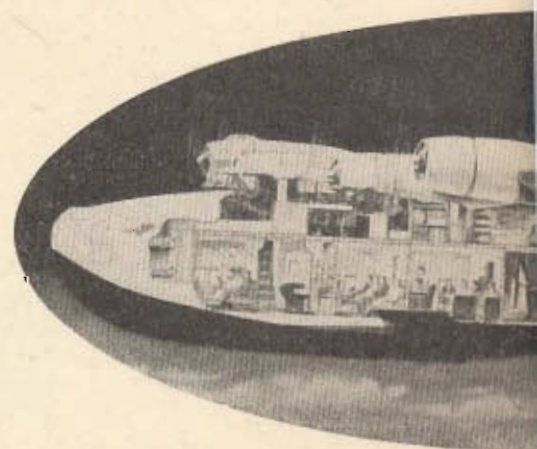
tid ännu på sin slutgiltiga lösning. Så t. ex. diskuteras med största iver typfrågorna. Skall landflygplan insättas även över oceanerna? Eller skall man ha sjöflygplan och i så fall flottörförsedda flygplan eller flygbåtar? Än "Flygande vingar", helikopters och autogiros då?

För närvarande har amerikanska flygets transportkommando en linje New York—Miami—Natal—Ascension—Accra, på vilken man insatt fyrmotoriga Douglas C—54. Den lilla ön Ascension, som upptäcktes av en portugisisk sjöfarare på Kristi Himmelsfärdsdag (Ascension betyder "uppstigning") år 1501, får nu spela samma roll som Deutsche Lufthansas flytande mellanlandningsstationer, vilka nämnts tidigare. Ön mäter 11 km i längd och 8 i bredd samt ligger halvvägs mellan Sydamerika och Afrika.

Amerikanarna hade emellertid redan tidigare insatt sina Clippers på linjer över både Atlanten och Stilla Havet (exempelvis Bermuda Clipper och Yankee Clipper). Dessa plan torde vara synnerligen konkurrens-



Yankee Clipper har just startat för en Europatripp.



Så här ser en av Pan American Airways passagerare och kan flyga non-stop över gerarnas trivse

NYA ART?

Ett framtidsspörsmål

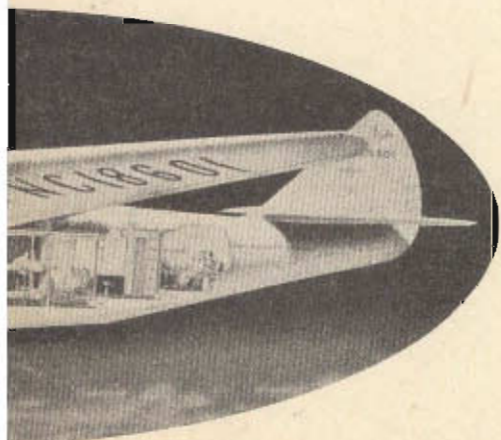
kraftiga. Sedan dess har en enastående utveckling ägt rum.

Då det gäller rena lastflygplan, kan man väl knappast undgå att nämna den tyska Messerschmitt "Gigant".

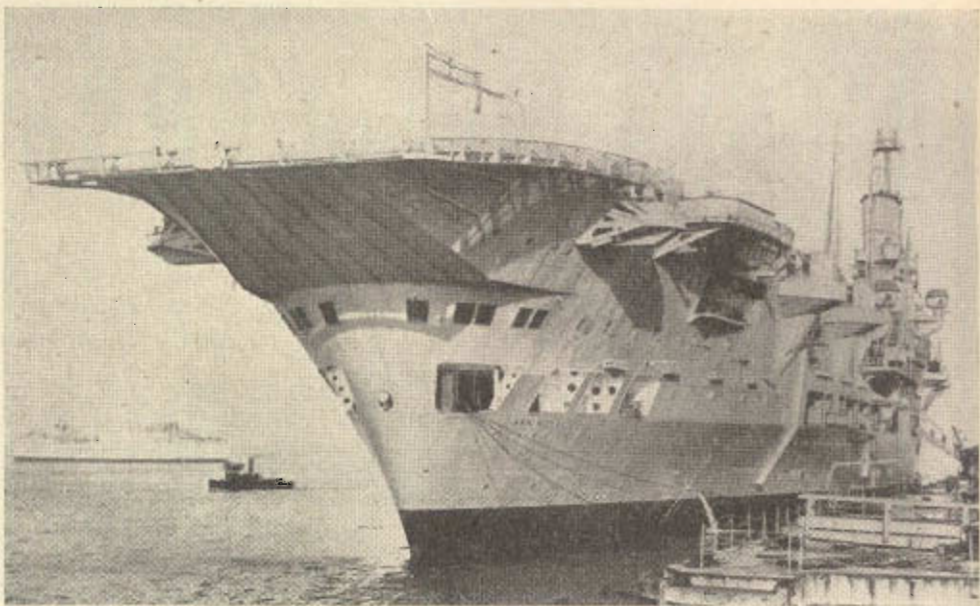
Många andra detaljfrågor skulle kunna tagas upp till behandling här, men av utrymmesskäl förbigå vi dem. Skulle någon av våra flygentusiaster eller någon sjöfartsintresserad vilja göra sitt inlägg, är han välkommen.

En sak kan man dock med säkerhet säga: flyget är för närvarande stätt i en oerhört snabb utveckling, ojämförligt mycket snabbare än sjöfarten. Dagligen se nya uppfinningar dagens ljus, dagligen göras nya upptäckter, och ständigt finner flyget nya verksamhetsfält.

Nyligen ha exempelvis flera nya linjer öppnats inom riket — och detta trots kriget! Den ena, den så kallade riksflyglinjen, leder från Malmö i söder till Luleå i norr och den andra förbinder Gotland med fastlandet. Betecknande är, att denna sistnämnda linje öppnats på begäran av gaterna själva.



pers ut inuti. Den har plats för 72
anten. Ombord finnes allt för passa-
bekvämlighet.



Hangarfartyg och flyg samarbeta briljant. Vår bild visar hangarfartyget Ark Royal, som sänkts av tyskarna i Medelhavet.

Ett synnerligen anmärkningsvärt uttalande gjordes f. ö. i en intervju av konsul Harry Trapp, chef för Hallandsbolaget i Göteborg. På en fråga om framtidsplanerna svarade han: Varje sjöfartsman planerar ju för framtiden. Det gör vi inom Hallandsbolaget också. Kriget har kostat oss en hel del tonnage, som vi snarast måste ersätta. Och vad speciellt trafiken på Danmark beträffar, är det meningen att komplettera den med en flyglinje.

Från Åland kommer ett liknande budskap. Där regerar A-B Ålandsflyg, som bland sina huvudaktionärer räknar ett flertal skeppsredare på Åland. Flygbolaget bildades ett par år före kriget och inköpte ett flygplan från Kanada. Planet utnyttjades främst för ambulansflygningar, men därjämte förekom ock i begränsad omfattning passagerarflygningar. Vid krigsutbrottet blev planet rekviderat av försvarsmakten, varför bolaget just nu är utan flygplan. Stora framtidsplaner vänta emellertid på att förverkligas...

Men hur kommer priserna att ställa sig för godsbefordran genom luften? Ja, enligt de ledande flygplanproducenterna i Amerika kommer frakten att bli ungefär 76 öre per tonkilometer och man hoppas kunna sänka ända till 35 öre per tonkilometer!

Stratosfärflyget har ej berörts tidigare i denna artikel. Måhända borde även några ord sägas om det. Detta öppnar ju oanade perspektiv. Under flygning i stratosfären har flygaren alltid strålände solsken på dagen och gnistrande stjärnhimmel på natten. Skyar förekomma ej och alltså ej heller regn. En stor fara finnes emellertid och det är luften med höjden avtagande syrehalt och täthet. Till en viss grad kan man emellertid skydda sig mot denna fara genom användande av syremask och tryckkabin. I en tryckkabin kan man alltid hålla konstant lufttryck. Ifråga om motorerna uppkomma dock svårösta pro-

blem. Det bästa vore nog om man kunde övergå till raketdrift under stratosfärflygning.

I USA har man försökt gå en medelväg genom att bygga flermotoriga trafikplan för flygning på höjder mellan 6.000 och 7.000 meter. Den mest kända torde vara Boeing 307 Stratoliner, som kan medföra 33 passagerare.

Planet's maximihastighet på normal flyghöjd är 390 km/tim. Stiger man till 10.000 m uppnår man en hastighetsökning på inte mindre än 34 %. I praktiken betyder detta att flygningen från atlantkusten till Stillahavskusten — en sträcka på 4.200 km — som tidigare tog 20 1/2 timmar i anspråk — nu blott tager 14 timmar. Men — utvecklingen går vidare. Hur lång tid kommer det att taga om några år? Ja, det överlåta vi åt läsaren att fundera på.

Som redan berörts i början av artikeln torde problemets bästa lösning ligga i samarbete mellan luftfart och sjöfart. Ett dylikt samarbete kommer rätt genomfört att i förtroendefull samverkan med svensk industri och handel göra Sverige till en stormakt på världsmarknaden. Det kommer ock att gagna alla parter och — "Made in Sweden" skall över hela världen liksom före kriget borga för kvaliteten.

Stenkil.



Svenskt tankfartyg i ledtrafik.

FRANSKA ÖRNAR I USA AF



I Amerika pågår för närvarande utbildning av franska soldater i stort antal. Naturligtvis bereder språket dem stora svårigheter. Värst torde dock de ha som nu utbildas till flygare i 51:sta arméflygkårens utbildningsläger i Tusculoosa, Alabama.

Fotsoldaten eller pansarsoldaten kan söka sig fram på måfå genom språkens och dialekternas mångfald. Missförstånd kunna rättas till om han inte genast skulle förstå de anvisningar han får. Flygaren däremot måste uppfatta rätt genast. Han får ej göra några misstag. Ett misstag från hans sida betyder kanske döden...

Innan den unge fransmannen anländer till flygskolan långt nere i de södra staterna, får han undergå vissa förberedelser. Mrs Marguerite Taliaferro, fransk lärarinna vid högskolan i Alabama, och Mrs Gerrie Thielens, författarinna, vilka båda ha tillbringat sin barndom i Frankrike, ha haft full sysselsättning med att lära de amerikanska instruktörerna franska. De båda damerna fingo göra översättningar av textböcker, speciella och allmänna flygtermer samt vissa språkarbeten för flygkåren direkt. Alla instruktörer måste deltaga i franska snabbkurser. Franskalande officerare och civil personal skickades till skolan.

Flygspiranterna anlände så småningom, brynts av Nordafrikas sol, ivriga att få hjälpa till att befria sitt land, angelägna att få lära varenda detalj om de amerikanska flygplanen, som de skulle flyga. Instruktörernas värdade skolfranska visade sig nästan genast vara värdelös. De hade varit vana att fritt använda amerikansk slang och dialekt med dess saftiga och expressiva uttryck. Utan dessa kunde de ej

heller lära bort någonting. De kunde inte översätta dem — och det var kanske enbart en vinst för eleverna...

Problemet löstes på så sätt att Mrs Taliaferro och Mrs Thielens kallades tillbaka till skolan. Nu fingo de båda damerna fullt upp av arbete i "flyg-gamet". Vid starterna fingo de översätta de sista instruktionerna — flyglärares "sista duvning".

"Relax" blev "dendez-vous" och "don't tighten up" lät förmedlat av en kvinnlig stämma "ne vous crispez pas". Den typiska amerikanska frasen "get on the ball" (gör det korrekt) blev på parisidiom "maniez-vous les pinceaux". Efter flygningarna väntade lärarna för att ge kritik, påpeka aspiranternas svaga punkter och ge råd.

Signaler, som givas med armar och händer äro lika i alla länder och ha samma betydelse. Därför har man numera i Tusculoosaskolan gått in för att använda dylika även i luften. Därigenom kan man undvika en hel mängd missförstånd.

En instruktör, som tappade koncepterna, då han inte kunde göra sig förstådd, uttalade på tyska sin uppfattning om fransmännen i allmänhet och hans elev i synnerhet. Eleven skrattade och svarade blyxtsnabbt — också på tyska. Båda kunde tyska och därmed slutade svårigheterna för deras del. En annan instruktör upptäckte att både han och hans elev kunde tala italienska.

Alla aspiranterna ha fått genomgå tre undersökningar i Nordafrika, innan de skickades till Amerika. De unga flygarna, av vilka de flesta äro i 20-årsåldern, äro så intresserade att en del läsa engelska extra på sin fritid. De gripa varje ord, som läraren uttalar även om de ej begripa innebör-

den emedan de på detta sätt önska visa sin uppskattning av instruktörens ansträngningar.

När flygspiranterna ha klarat av kursen på Tusculoosa få de fortsätta sin utbildning på Gunter Field och slutligen på Craig Field, vilka båda ligga i Alabama.

Denna franska flygungdom vet att den inte står ensam i kampen, även om deras vänner och anhöriga äro långt borta. De följa Marseljens eldande maning: Allons, enfants de la patrie... *Le bisc.*

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

BRANDREDSKAP

GÖTEBORG: Svenska Total AB, Nederlaget, Skeppsbron 3, tel. 11 44 22.

FOTOGRAFER

ÖSTERSUND: Lingsells Foto, Prästgatan 24, Tel. ateljén 531, fotomagasin 3531.

HATTAR och MÖSSOR

GÖTEBORG: A. Ohlssons Mössfabrik, Torggatan 9, tel. 13 75 73.

HERREKIPERING

MALMÖ: Thor G. Andersson, Lundavägen 42 B. Tel. 157 37.

ÖSTERSUND: AB J. O. Westvall, Prästgatan 37, tel. 1952.

JUVELERARE och GULDSEDER

ÖSTERSUND: Larssons Guldsmedsaffär, Kyrkgat. 45. (Intill Röda Kvarn), tel. 2427.

JÄRNHANDLARE

ÖSTERSUND: Sten Bergholms Järnhandel AB, vid Gustaf III:s torg, tel. 1618, 2646.

MOTORCYKLAR och RESERVDELAR

GÖTEBORG: Motorfirma Malte Blom AB, Odinsplatsen 2, tel. 15 64 37, 15 64 43, 15 64 47.

MOTORDELAR och -TILLBEHÖR

GÖTEBORG: Motorfirman Halger Duell, Friggat. 10, tel. 15 24 13, 15 24 14, 15 24 15.

MUSIKINSTRUMENT o. TILLBEHÖR

ÖSTERSUND: J. Erikssons Musikhandel, Prästgatan 28, tel. 157.

OLJERENINGSVERK o. APPARATER

MALMÖ: Oljeraffinaderi-AB Zonas, Industrihamnen, tel. 738 00 (växel).

PARFYMERIER

MALMÖ: AB Äverco, Skeppsbron 5, tel. 260 79. Filialer: 120 67, 764 80, 780 65.

RADIOMATERIEL och APPARATER

GÖTEBORG: Radioverkstaden Central, 5, Hamngatan 36, tel. 13 75 10.

SKODON

GÖTEBORG: O. E. Carlssons Skomakeri, Viktor Rydbergsgatan 40, tel. 16 74 56.

ÖSTERSUND: AB Burman & Co., Prästgatan 36, tel. 116, 1297.

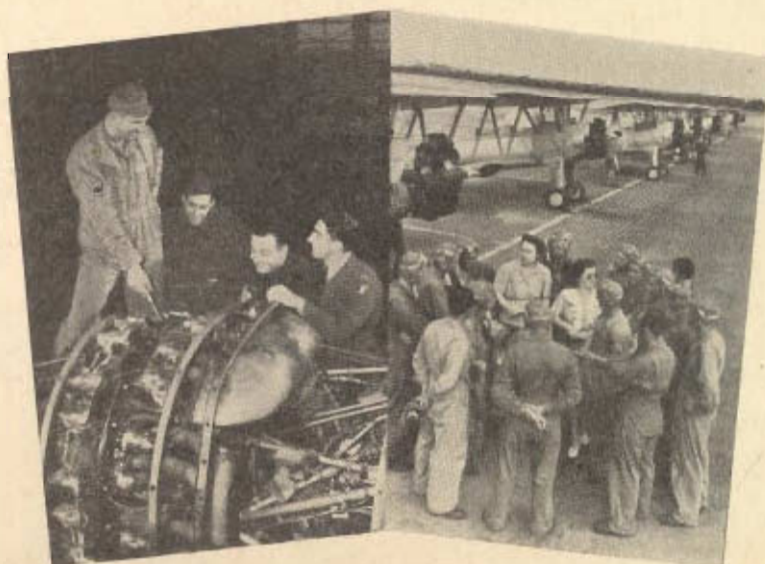
ÖSTERSUND: AB Skokompaniet, Prästgatan 32, (Hotell Stansårds bus), tel. 1293.

TRÄ- och BYGGNADSMATERIEL

NYKÖPING: AB Nilsson & Ericsson, Hamngat. Tel.: Namnanr.: Nilsson & Ericsson.

URMAKARE

GÖTEBORG: Gösta Hansson, Vallgatan 1, tel. 13 46 02.



Tre franska flygspiranter med sina franska be-
teckningar på uniformerna undersöka en B-26
Marauder-motor. En fransktalande officer för-
klarar vad motorns delar heter på franska och
amerikanska.

Mrs Marguerite Taliaferro och Mrs Gerrie Thie-
lens ge flygarna en sista duvning före starten.

Det ligger i LUFTEN

Dir. Tor Eliasson i Svensk Flygtjänst kommer snart att åka över till USA, berättar han vid samtal med SVENSK FLYGTIDNING. Han ämnar där studera civilflygets organisation för att sedan omsätta lärdomarna i praktiken här hemma när freden kommer. Bolaget ligger alltså i startgroparna för att hastigt kunna placera sig i den flygrush som kommer att uppstå.

1.660 passagerare hann Norrlandsflyget med under den månad det varit verksamt. Det stoppades därför att det inte fanns någon belysning på Skeppsholmens flygplats. Sja! Norrlänningarna anser att om de håller större delen av Sverige med elektrisk kraft från sina vattendrag så borde det ha blivit några kilowatt över till Riksflyglinjen också. De vill nämligen till varje pris behålla sin flyglinje. Belysningsfrågan har nu ordnats tack vare ett anslag på 200.000 så att trafiken återupptas antagligen redan i februari nästa år. "Kolonien Norrland" behöver den flyglinjen — och hoppas att Kungl. Järnvägsstyrelsen i nåder välsignar biljettprisernas sänkning. Det blir i alla fall många kvar som åker tåg!

Första steget i rätt riktning när det gäller att sänka priset på flygbiljetter har nu tagits av ABA, som sänkt Visbybiljetten till 45 kronor för enkel och 81 för tur och retur. Tur och returrabattens återupplivande är ett första fredstecken — den försvann när kriget kom. Små fredsduvor är också välkomna och ABA fortsätter säkert i samma stil så fort sig göra låter.

Den internationella luftfartskonferensen kommer att gå av stapeln i Chicago i november. Även Sverige har fått inbjudan och givetvis tackat ja. Den internationella konventionen om luftfartsorganisationen torde bli den intressantaste programpunkten. En följd av konferensen är att vi snarast måste besluta om Atlantflygfältets plats och sätta i gång med arbetena för att visa att Sverige verkligen kommer att bli något att räkna med i detta avseende.

Den svenska delegationen står under ordförandeskap av envoyén Ragnar Kullien. Till övriga delegater har K. M.:t vidare utsett luftfartsinspektören Ångström, byrådirektör G. A. Hultman samt

dir. Per Norlin. Tekniska experter äro radioingenjör T. E. Övergaard och civilingenjör K. H. Larsson. Till ombudens sekreterare har utsetts byråsekreterare G. Smedman.

Hans Ostelius har inför Malmö Reklamförening avslöjat att Moder Svea är för tung ännu för att bära vingar. Och vi som trott att hr Ostelius vid detta laget med sin tungas eleganta ekvilibristik lockas den gamla damen upp i luftiga rayonger och fått henne att bli lätt på foten... Något måste göras för att få svenska folket "air-minded", inte ens ungdomen har ju flygsinne, klagade han vidare och rekommenderade en organisation efter ryskt mönster. Hur vore det med hr Ostelius som flygminister?

Tio stora passagerarplan har beställts i Amerika för de blivande svenska interkontinentala flyglinjerna, meddelar dir. P. A. Norlin i SILA. Det blir fyrmotoriga plan med 350 km/tim som marschhastighet och plats för 44 sittande eller 22 liggande passagerare.

SILA har beställt plats på världens största flygfält — Idlewild — utanför New York. Fältet kostar 100 milj. dollars och blir provisoriskt färdigt i september 1945. Startbanorna blir till att börja med 3.000 meter långa. 900 plan om dagen väntas bli trafikfrekvens.

Vi är världens största flygmakt och ämnar så förbli — förklarar amerikanerna. All diskussion om invecklade planer beträffande den internationella flygtrafiken blir därför av akademisk natur — förklaras på officiellt håll utan respekt för "akademiska" diskussioner. Det är tidskriften Fortune som lagt korten på borden i en cynisk artikel men den lovar dock frikostigt att USA skall "medverka till att upprätta internationella tekniska termer och att följa dem".

Nödortförlig allmänbildning om olika länders krigsflyg kan man nu skaffa sig genom att studera "Slutskedets krigsflyg" som ges ut på Bonniers av herrar Ramm-Eriksson och L. Sundström. Häftet är värt sitt pris — 3:75 — för den krigs-

flygintresserade, särskilt i dessa dagar när man snart sagt i alla trakter av Sverige riskerar få visiter av utländska krigsplan av olika typer.

Innan nästa nummer av SVENSK FLYGTIDNING kommer ut skall vi alla hoppas att staten klämt till och bestämt var Atlantflygfältet skall ligga. Utanför Stockholm vid Lilla Mellösa kan man få startbanor på sex kilometers längd och på utmärkt grund. Byggnadschefen, överdirektören i luftskyddsinspektionen, Gunnar Jonsson, har bara att sätta i gång — om myndigheterna nu samsas...

Den förste allierade flygare som mötte ett tyskt reaktionsjaktplan var en f. d. svensk flyglöjtnant, Christierson, på sin tid sorgligt ryktbar för sitt försök att "läna" ett svenskt militärplan och sticka över till England för att erbjuda de allierade sina tjänster. Det försöket misslyckades men över kom han till sist. Han "kom över" sitt möte med reaktionsplanet också fast det nog var en stark upplevelse.

Löjtnant Josephine Baker, som en gång i världen lade kontinentens och Stockholms maskulina hjärtan för sitt dansande stjärtparti har befunnits vara lottan i fria franska flyget och har med sin sång lätt bekymren för de Gaulles styrkor. Enligt pressen skall hon nu på turné för att sjunga nya visor av den man som en gång komponerade J'attendrai... jag skall vänta... Hur vore det med Zarah Leander som flyglotta, sjungande för flygplatsutredningen... jag står i regnet... och väntar...

Inför år 1945 sätter SVENSK FLYGTIDNING till alla klutar för att bli en hela svenska folkets flygtidning. Ingen har i dessa tider råd att undvara en aktuell och lättläst flygtidning. För en femma om året ger SVENSK FLYGTIDNING tolv injektioner flygsinne och flygvetande. Med hjälp av våra ombud och övriga vänner landet runt skall vi nå vårt mål — SVENSK FLYGTIDNING — en folkflygtidning!

Så här i propellerströmmen må vi också berätta om de fem svenska flygarna som kände behov av kvinnligt umgänge och annonserade. De skröt bl. a. med att de skjutit ner fem flygande fästningar. 225 unga sköna damer svarade — och frågade efter adresserna till de flygande fästningarnas besättningar!

Mr. Magnus

Putsa flygrutan med



AB. NORDSTRÖM & SJÖGREN
Malmö Tel. namnanrop

B. Månssons

Glasmästeri-
Inramningsaffär

Ö. Förstadsgatan 52
Tel. 24397
M A L M Ö

Camoufleringsfärger

som specialitet

Leverantör

A/B FÄRGVERKEN

Malmö Stockholm
Tel. 25818 Tel. 521182

GUMMI-
STÄMPLAR
METALL-
STÄMPLAR
FINMEK.
ARBETEN



Nya Stämpelfabriken

St. Nygatan 32
MALMÖ Tel. 240 04, 154 54

FLYGSTADEN UPPSALA

går framåt med storm



Erik Ersson
"salt" segelfly-
gare och in-
struktör i Upp-
sala Flygklubb.

SVENSK FLYGTIDNING har redan många gånger haft tillfälle att sysselsätta sig med Uppsalas möjligheter som flygcentrum i framtiden. Redan när F 16 kom till den gamla lärdomsstaden vid Fyris, vaknade flygsinnet hos största delen av Uppsalabefolkningen, som lever i takt med tidens fart. Sedan i våras också Flygkadetskolan — F 20 — med major Grels Naeslund i spetsen drog in i den gamla lärdomsstaden, började hjärtana klappa allt raskare för

flyget i synnerhet hos stadens ungdomar — inte minst flickorna.

Då det gällt att samla upp intresset bland ungdomen har den civila flygklubben emellertid hittills haft vissa svårigheter att brottas med, framförallt av ekonomisk art. Nu har emellertid även den detaljen bragts ur världen. Klubbens ordförande, direktör M. Edlund, har nämligen på sin senaste födelsedag skänkt en större summa — flera härliga långschalar — som skall

användas till inköp av segelflygmateriel i långa banor, enligt vad instruktör Ersson berättar för SVENSK FLYGTIDNING.

Vi få säkert snart anledning återkomma till den framåtgående flygstaden vid Fyris älv.

Ulf Ramm-Ericson — Lenaart Sundström

Sluskskedets krigsflyg

Pris 3:75 Inb. 5:50

Arvid Svenssons
Bokhandel AB.

Sysslomansg. 17 Tel. 34706



HEMTREVNAD

bliver resultatet med kvalitets-
inredning från

Upsala Möblerings AB.

Svartbäcksgatan 11
Upsala

Vid behov av

**skriv- och
räknemaskiner
kontorsmöbler**

vänd Eder med förtroende till oss.

HÖG KVALITET — VÅR LÖSEN

ÅTVIDABERGS FÖRSÄLNINGSS
KONTOR

Utställning: Ö. Ågatan 27
UPSALA Tel. 30716

K Ö P

ELU EXTRA LYX-kaffe

från

Sveriges modernaste kafferosteri

AKTIEBOL. ERIC LINDVALL
ELUROSTERIET

Stockholm Uppsala Gävle

A/B Axel Pettersson & Son

Bok- &
Pappershandel



Vaksalagatan 14 Drottninggatan 6
Tel. 30512 UPSALA Tel. 38596

G. Albert Sjulander A/B
Färghandel

Färger, Tapeter & Kemikalier

UPSALA

Svartbäcksgat. 16. Tel. 32840
Järnbrogat. 50. Tel. 37280

G å N i

till

Radioaffären

Gerhard Nyholm

Sysslomansgatan 8 Tel. 40202

M. Charlotte Svenssons

HANDSK- & PARFYMHANDEL

Grundad 1884

Handskar

Parfym

Toilette-artiklar

Drottninggat. 4 UPPSALA Tel. 30511

Flygare!

gör Edra inköp hos

Sko-City

Drottninggatan 1

Upsala

E. M. SÖDERLUND

Ur- & Optik A.-B.

UPSALA

Telefon 30582

Kungsängsgatan 11



Beväpning för flygmaskin

Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon
Bührle & Co.
Zürich / Schweiz

Det finns en Bergs-tång för
de flesta ändamål.
Finns i närmaste järnhandel.

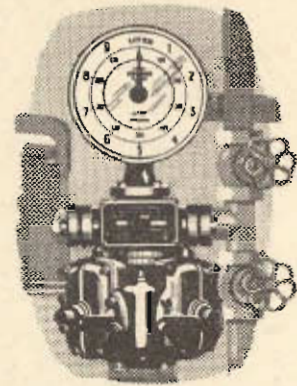
"God gång"
hos varje tång

E.A. BERG



E. A. BERGS FABRIKS AB ESKILSTUNA

För bensin, olja m. fl. vätskor



LJUNGMAN'S
mätapparater

A. B. J. C. LJUNGMAN · MALMÖ · STOCKHOLM

"MOTOR-MANDIN"



Några av våra
tillverkningar.



Vi tillverka alla slag
av flygmotordetaljer.

Specialitet: Flygmotor-
revideringar. Leveran-
törer till Flygvapnet
och civila flygföretag.



BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB
NORRKÖPING



Fjäder
-PROBLEM?

Låt oss lösa dem

Aktiebolaget

Svenska Spiralfabriken

Fridhemsgatan 43

Stockholm

GÖTEBORGSFLYGET

håller dörren öppen mot stora världen

Den dag, då Källe och Ada kan packa sina pinaler i en trunk och ta taxifyget i polismästare Fontells och disponent Renchs regi till Atlantflygfältet några mil utanför Göteborg för att därifrån genom Aero-Lloyds försorg forslas till London och se en ligamatch eller med SILA göra en senestertripp till det förlovade landet på andra sidan Atlanten — den dagen har flygäldern kommit till Götet och till hela vårt land.

Men allt tar sin tid. Det har inte minst flygets pionjärer i Aeroklubben i Göteborg fått erfara. Eftersom vi i vår förra Göteborgskronika — som slog mycket väl ut i teskeläget och som vi därför hoppas kunna återkomma med rätt ofta — behandlade planerna på atlantflyghamnen och andra storprojekt, är det inte mer än rätt, att i denna gång rikta strålkastaren mot de dogt arbetande krafterna i stadens flygdubb.

Styrelsen består, som sig bör i denna jämfartens gamla högberg, av Götets upper ten" med skeppsredare och direktörer i långa rader.

Det direkta arbetet utföres i de tre sektionerna, som var för sig arbeta under sunniga och intresserade ledare. I speten för motorflyget står direktör Gösta Frænckel och kapten T. Wage, två goda amn inom svenskt flyg. Klubben har sedan i våras ett eget motorflygplan, en Clemm 25, med vilken målflygningar utöras för luftvärnet. Framför allt avser man dock att ge alla motorflygutbildade medlemmar tillfälle att förnya sina certifikat — i väntan på de tider, då motorportflyget på allvar kan sätta igång.

Segelflyget har sedan gammalt omhulats i Göteborgstrakten — ända sedan den id, då Douglas Hamilton gjorde Torslanterrängen osäker med sin "flygskola". Länge var det Chalmers flygklubb, som var rivande inom stadens segelflyg. Numera är denna klubb uppgått som underavdelning i stora klubben. Bas för segelflygsektionen är, sedan Karlbon återbördats till huvudstaden, civilingenjör Anders Jo-

hansson, som kan berätta om god aktivitet bland segelflygarna. Vid årets ällebergs-tävlingar deltog klubben med två lag, varav paret Pelle Norrby—Owe Börjesson klarade sig särskilt bra.

Under sommaren har dagskolning bedrivits på Torslanda under ledning av heltidsanställd vikingen Ståhlfors, som hittills lockat fram ett 50-tal diplom. Ännu mer hade det säkert blivit, om inte 6 veckor hade åtgått till KSAKs centrala glidflyginstruktörskurser på Torslanda, där Ståhlfors var assistent åt försteinstruktören Eide Lindelöw.

Inte mindre än tre SG-byggsatser äro under arbete. Två Schulgleiter håller klubben själv på med, medan den tredje bygges av yrkesskolan som övningsobjekt, ett lovvärt exempel, som även borde mana övriga yrkesskolor i landet till efterföljd.

Kommer härtill, att modellflygsektionen inom klubben skött sig så bra, att Göteborg kan ståta med det största antalet elitflygare inom landet, så förstår var och en, att allt är upplagt för en storoffensiv från Aeroklubbens sida i kampen om Göteborgs ungdom. Synd bara, att inte stadens alla rika gubbar upptäckt, vilken oerhörd tillgång, som ligger i det arbete för flygets framtid, som bedrivs framförallt av modell- och segelflygsektionerna. Den stora länsinsamlingen gav t. ex. inte mer än 5.000 kronor i avkastning åt klubben — en summa, som borde vara minimibidrag från de hundra största företagen i rikets andra stad!

Med eller utan ekonomiskt understöd kommer segel- och modellflyget dock att vinna kampen om ungdomen även i Källes

och Adas stad, i synnerhet sedan SVENSK FLYGTIDNING nu också satt in en offensiv på Västkusten, säger Owe Börjesson, en av klubbens förnämliga instruktörer, som offerar all sin fritid för denna sak.

Ty flyget, det är framtidens musik, och ungdomen, den hör framtiden till.

Källe.

Aeroklubben i Göteborg på Säve-besök.

Aeroklubben i Göteborg hade av chefen för F9 överste M. Bång beretts tillfälle att söndagen den 8 oktober bese anläggningarna på Säve. I bussar anträdde ett hundratal medlemmar färden ut till Göta Flygflottiljs förläggning, där överste Bång på sitt vanliga kärnfulla sätt hälsade klubben välkommen. Först demonstrerades flottiljens olika flygplanstyper, varefter ett par jaktplan gingo upp och visade vad de dögo till. I högtalare beskrevs i korta ordalag de olika manövrer, som utfördes. Alla flygfilmer till trots imponerades åskådarna ordentligt, och när planen med 650 km/tim döko fram ur molnen ner mot fältet, tyckte nog lite var: "Vi kan allt bygga flygplan vi också!" Vidare voro F 9:s segelflygare uppe och demonstrerade sina färdigheter, härunder anlände Aeroklubbens eget segelflygplan på besök. I hast anordnades en tävling mellan planen. Det gällde att efter uppbogsring till 500 meter segelflyga och efter 500 sek pricklanda vid ett utlagt märke. För tidig eller för sen landning prickbelastades liksom avståndet från märket. Gästerna voro ofina nog att vinna. Nu vidtog rundvandring runt anläggningarna. Särskilt imponerade de goda lösningarna av de inre kommunikationsproblemen med lokaltelefoner, högtalare etc. En modern industrianläggning kunde inte ordnat det bättre. Efter rundturen intogs en gemensam ärtmiddag, vilken blev en stor succé. Det var många av gästerna som suckade: "Varför får jag aldrig så goda ärtor hemma!" Direktör Oswald Arnulf-Olsson framförde därefter klubbens tack för en i allo lyckad dag.

SVENSK FLYGTIDNINGSS - GÖTEBORGSKONTOR - COLUMBIAHUSET, SURBRUNNSGATAN 6

Exp.-tid 9—13. Tel. 11 36 16. Postgiro 48344
Chef: Bengt Gawne (bost. tel. 16 42 21)

Förmedlar annonser och prenumerationer.

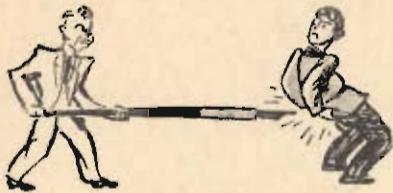
PÅLAR

TRÄVAROR

Trävaruaktiebolaget

G. A. PERSSON, Göteborg

KONTAKT med LÄSEKRETSEN



Detta är det näst sista numret av SFT för år 1944. Sista numret blir ett extra påkostat julnummer, som utkommer omkring den 10 december, där Ni kommer att finna saker som är läsvärda, aktuella och uppiggande.

Vi vill inte avge några storordiga Bragelöften för nästa år — men en sak lovar vi dock på SFT:s redaktion. Tidningen skall bli bättre, piggare, innehållsrikare än någonsin och läsarna kommer att få mångdubbel valuta för sina pengar. SVENSK FLYGTIDNING skall bli en hela svenska folkets flygtidning, lättfattlig, saklig, objektiv och neutral. Tidningen som varje månad avger en stimulerande flyg rapport, avpassad för varje smakriktning!

För att kunna hålla detta löfte erfordras emellertid inte bara vår ärliga vilja utan också något annat — samarbete från läsekretsens sida! Låt oss få veta vad Ni har att anmärka på — vad Ni vill ha mera av — mindre av, vad Ni vill ha som vi ännu inte ger Er. Skriv till vår Kontaktspal, enkelt och flärdfritt, vi kommer att bli tacksamma för denna hjälp att göra tidningen bättre. Naturligtvis få Ni komma med beröm också — fattas bara annat. Huvudsaken är att vi knyter sambandet hårdare mellan läsare och tidningen, att vi alla hjälps åt för flygets popularisering. Här återge vi några uttalanden:

Vi tycka om SFT...

.... Svensk Flygtidning, som hastigt utvecklats sig till en pigg och populärt redigerad flygtidning....

(Hallands-Posten)

.... det är en heder för Svensk Flygtidning att den åtagit sig att utge en segelflyghandbok på svenska....

(“Flyv”, Danmark)

.... med synnerlig glädje har jag kunnat konstatera att SFT är landets utan tvekan bästa flygtidning....

(Red. Långmark i Modell-teknik)

.... i ett annat rum finns radio och tidskrifter som kan intressera en ung man i 15-20 års-

Flygets Münchhausen



är ännu inte utnämnd har vi konstaterat — trots att det minsann dras historier på mässor, i klubbar och mellan skäl och vägg som skulle kunna förläna mer än en berättare den hederstiteln. Som redan gamle Hamlet anmärkte på sin tid så finns det en hel del mellan himmel och jord och somt av det bör bevaras åt eftervärlden.

SVENSK FLYGTIDNING önskar samla och bevara de bästa, dräpligaste, lögnaktigaste och eller kanske man skall säga "lindrigt sanna" flyghistorierna — korta och långa. Vi inbjuder alltså alla våra läsare att delta i vår stora Münchhauseniad och vi garantera trevliga och stronga priser för de bästa historierna. Var inte

rädd för att ställa upp — parollen skall vara: behåll inte er bit för Er själv — skicka den till SVENSK FLYGTIDNING! Var inte blyga — det finns en outtömlig källa att ösa ur och det gör ingenting om historien är lika gammal som historien om Ikaros med vingvaxet som smälte när han var uppe i solofären någonstans. Vem skryter och berättar värst? Blir det en militärflygare, en civilflygare eller kanske en vanlig enkel markvandrare? Vilken flottilj eller klubb avgår med lagsegern?

Tävlingen kommer att pågå ett bra tag framåt men vi vill gärna ha en utvald bukett historier till vårt lyxiga julnummer som kommer att bli extra starkt. Skicka alltså in Edra svar med det snaraste till SVENSK FLYGTIDNING, Malmö. Har Ni en god vän som kan bra flyghistorier så locka ur honom dem eller visa honom detta nummer och dela vinsten! Märk kuverten "Flyg-Münchhausen".

Vi strävar alla efter flygets popularisering — hjälp till med de goda skämfen och strålande poängerna!

Lösning till flygplanidentifieringstävlan i nr 9 av SFT:

- 1 Heinkel He 177
- 2 Handley Page Halifax III
- 3 Junkers Ju 290

aldern — Allers till Svensk Flygtidning....
(Sv. Morg. Bl. om Sundbybergs ungdomsgård)

.... Svensk Flygtidning är bra — synd bara att vi inte får den mer än en gång i månaden...

Teknolog K. J. Nilsson, Sthlm

.... Jag har börjat känna att det där omskrivna flygsinnet spirar också hos mig. Det beror naturligtvis på att jag varje månad läser SFT som vi ha här på kaféet.

O. A., servitris i Göteborg

.... Det stundar en tid då varje människa på ett eller annat sätt kommer att ha kontakt med flyget. Då krävs det flygsinne hos alla — SFT har här en stor uppgift att tylla — att sprida kunskap och intresse för flyg hos hela vårt folk....

Sten Bergman, Borås

4 Focke Wulf Fw 200k
5 Heinkel He 177.

Tävlingen "Vår kikare" blev en enastående framgång och juryn fick ett ganska krävande arbete. Resultatet blev att priser tillföll John Vestergård, Alborggade 21, Århus, Danmark, Lennart Wahlqvist, Espehögsgatan 22, Ängelholm samt Ebbe Johnson, Stortorp 1586, Södertörns Vst. Priser utgörs av SEGELFLYGHANDBOKEN samt 2 inbundna årgångar av SFT, vilka komma att översändas omedelbart till pristagarna.

Vårt puzzle har likaledes blivit mycket populärt och allt tyder på att det åter kommer att bli arbetsamt för juryn.

Skulle f. ö. någon bland läsekretsen ha något förslag till en ny och originell tävling är han givetvis välkommen med sitt förslag. Sätt i gång och gnugga geniknölarna. Även det bästa tävlingsförslaget belönas. En sak till: glöm inte bort att berätta någon god flyghistoria för oss! Mera därom på Münchhausen-spalten.



SPORTARTIKLAR
— stor sortering —

AB. FRÄNKEL & HEDENBERG
N. Hamng. 26-28 Göteborg

KUNGS-radio

utgör en topprestation av svenskt kvalitetsarbete. Se, hör o. köp därför Kungs-Radio!

BRÖDERNA ANDERSSONS

Velociped- och Radiofabrik
Kungsgat. 16-18, Göteborg

Göteborgs enda radiofabrik samt Skandinavien's största och förmåsta specialaffär i radiobranschen.

Maskiner
och verktyg

Eskestuna-Boden

Tel.: samlarrop.

Torggat. 23, GÖTEBORG.



A/B CARL LARSSONS
Mek. Verkstad

GÖTEBORG — VAXEL 22 22 80

Västsvenskens stora specialanläggning inom motorrenoveringsbranschen.

Flyg-Nytt

FRÅN VÄRLDENS ALLA HÖRN



TRE TUSENDELS TUM

är den nya amerikanska pappersort som utgör en del av en revolutionerande beklädnad av flygplan i framtiden. Det nya materialet är slätt, gör inget luftmotstånd och behöver ingen speciell ytbehandling. Det tål vid hårda påfrestningar, fräts inte av saltvatten och splittas inte av projektiler. De tunna pappersarkens sammanpressas till önskad tjocklek och sågas sedan som vanligt trä eller fanér. Hela "pappersflygplan" kommer i framtiden att produceras av det nya materialet, rapporterar tidskriften Flying.

TVÅVÅNINGARS FYGIBUSSAR

blir de flygande superfästningarnas direkta efterträdare i de amerikanska fabriksfabrikerna. Boeing-verken har redan konstruerat flygfjätten ifråga. Planet blir indelat i två våningar med trappa emellan, fyrmotorigt och för övrigt i stort sett av samma vikt och utförande som bombplanet typ B-29.

K. L. M. JUBILERAR

men har föga trafik i gång just nu. Det välkända holländska bolaget fyller 25 år i dagarna och har på den tiden hunnit med att bli ett av världens största flygföretag. I framtidsplanerna ingår bl. a. att starta en linje Amsterdam—Curacao. Mest känd torde dess linje Amsterdam—Batavia vara. Dess öppnande var på sin tid något av en sensation då sträckan är 14.000 km.

VATTEN I CYLINDRARNAS

ökar jaktplanens effekt har man konstaterat i USA. Under några få minuter pressar man in vatten i motorernas cylindrar och åstadkommer därigenom ökad hastighet och stigningsförmåga. Motorerna slits emellertid hårt. Bl. a. Thunderboltplanet har anordningar av detta slag.

RYSKA NATTJAKTPLAN

är en av nyheterna på luftkrigets område. Tidigare hade man inga nattjaktplan i ryska luftvapnet men man har nu skaffat ett nytt plan JAK-9 som bl. a. rapporterats i verksamhet över Östpreussen.

SEXBLADIG PROPELLER

är numera ingen ovanlighet sedan flygmotorerna kommit upp i det respektingivande krafttalet av 2.000 hkr och därutöver. Sexbladiga propellrar torde komma att användas bl. a. till de amerikanska Allison-motorerna. Den nya Spitfiren Mark XIV har fem propellrar och en 2.000 hästars Griffmotor.

SEGELFLYG I STRATOSFÄREN

är ingen omöjlighet konstaterar den tyske segelflygmeteorologen, professor Georgii. Vågbildning förekommer över höga bergskedjor ända upp i stratosfären, molnbildning som orsakats av sådan har iakttagits på 25.000 meters höjd. Hittills är höjrekordet för vågsegelflygning 11.400 meter.

LUFTRAFIKEN I SPANIEN

har nu åter kommit i gång på allvar sedan den stoppats ett tag på grund av de allierades inskränkning av oljeexporten till landet. Det statliga flygtrafikbolaget Iberia har nyligen in-satt en tvåmotorig amerikansk Douglas C-47 Skytrain (DC-3) på linjen Madrid—Barcelona. Planet hamnade på grund av felflygning i Spanien under invasionen i Västafrika hösten 1942 och inköptes av spanska staten.

212 TRAFIKPLAN

i inlandstrafiken lär USA för närvarande förfoga över. 1942 fanns det 350 men krigsmaktens behov föranledde en rad beslag.

TRAFIKFLYGET I KANADA

har fått en spark framåt i det att ett nytt bolag bildats med 18 miljoner kronor i aktiekapital. Bolaget skall upprätta en del mindre flygstationer med hotell, etc. för att underlätta den kommande civiltrafiken. Bolagets aktieägare tillhör kanadensiska flygvapnet.

KÄND FLYGFÖRFATTARE DÖD.

Antoine de Saint Exupéry, den kände franske flygofficeren har störtat under en spaningsflygning över Sydfrankrike. Han var känd för svensk publik genom sina romaner "Nattflygning", "Mellan två världar" och "Spaning mot Arras".

BAZOOKA PÅ JAKTPLAN.

Det amerikanska jaktplanet Republic P-47 Thunderbolt har enligt engelska uppgifter utrustats med tre raketkanoner. Det torde vara pjäser av samma typ som pansarvärnsgeväret som populärt kallats "bazookan".

KURIRPLANEN BERLIN—TOKIO

låter på nytt tala om sig i skilda sammanhang. Det skulle röra sig om sexmotoriga Junkerplan (Ju 390) eller om en fyrmotorig Messerschmitt Me 264.

KVINNA SOM FLYGÖVERSTE.

Den ryska översten i flygvapnet Poteljeva, har nyligen omnämnts i rapporterna för sin hedrande insats. Hon är för övrigt en av Rysslands bästa stridsflygare.

CEYLON—AUSTRALIENTRAFIKEN

pågår för fullt. Sträckan är 3.500 kilometer och trafikerades ursprungligen med en tvåmotorig flygbåt Consolidated PBV Catalina men denne ersattes efter en tid med större flygplan av typen Sunderland. Över 100 turer har företagits över Indiska Oceanen utan att något intermezzo inträffat. Planet medför tre passagerare och 500 kg post.

BLACKPOOL BLIR NAMNET.

Det planerade storflygfältet utanför London har fått en stark konkurrens. Staden Blackpool norr om Liverpool planerar nämligen ett jätteflygfält för den internationella trafiken. I planerna ingår också en flyghamn av stora mått och avsikten är att den skall stå i underjordisk förbindelse med flygfältet. Kostnaderna uppses stiga till 10.000.000 pund.

DOUGLAS' HIMLABUSS

blir i översättning namnet på Douglasverkens planerade nya trafikplan. "Douglas Skybus" kommer att bli en moderniserad form av DC-5:an. Last- och passagerarehytter är skilda åt av en skjutbar mellanvägg. Vid transport av enbart passagerare kan planet ta 24 sådana. Två 700-hästars motorer skall leverera kraften till denna moderna Elie-vagn.

Flygtermer på sex språk. VI

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska	Spanska
0131 sportflygplan	Sport-Flugzeug (n)	Sports plane	avion (m) de sport	aeroplano (m) da sport	avión (m) deportivo
0132 öppet sportflygplan	offenes Sportflugzeug (n)	open sports plane	avion (m) de sport à postes découverts	con fusoliera aperta biposto (m) del tipo aperto	avión (m) deportivo con carlingas abiertas
0133 öppet tvåsitsigt flygplan	offener Zweisitzer (n)	open two-seater	biplace (m) avec sieges ouverts	apparecchio (m) a guida interna	biplaza (m) abierto
0134 täckt flygplan (kabin)	geschlossenes Flugzeug (n)	enclosed cabin aeroplane	avion (m) à conduite intérieure	aeroplano (m) aerobatico	avión (m) conducción interior
015 flygplå för konstflygning	Kunstflugzeug (n)	aeroplane for aerobatics	avion (m) d'aerobatie	acrobatico	avión (m) de acrobacia
0136 för avancerad flygning	kunstflugtauglich	aerobatic	calculé au coefficient acrobatique	adatto per ogni sorta di acrobazia	apto para acrobacia
0137 för högre avancerad flygning	voll kunstflugtauglich	fully aerobatic	apte à toutes acrobaties	aeroplano (m) privato	apto para todo genero de acrobacias
0138 privatflygplan	Privat-Flugzeug (n)	private plane	avion (m) privé	acropalano (m) da turismo	avión (m) privado
0139 rese- el. taxiplan	Reise-Flugzeug (n); Touristik-Flugzeug (n)	touring aircraft	avion de tourisme		avión (m) de turismo
0140 sport- och reseflygplan	Sport- und Reise-Flugzeug (n)	sporting and touring plane	avion (m) de sport et de tourisme	aeroplano (m) per sport e turismo	avión (m) deportivo y de turismo
0141 flygplan med kabin	Kabinen-Flugzeug (n)	cabin plane	avion (m) à cabine	aeroplano (m) a cabina	avión (m) de cabina
0142 monoplan med kabin	Kabinen-Eindecker (m)	cabin monoplane	monoplan à cabine	monoplano (m) a cabina	avión (m) monoplano de cabina
0143 biplan med kabin	Kabinen-Zweidecker (m)	cabin biplane	biplan (m) à cabine	biplano (m) a cabina	biplano (m) cabina
0144 lyxplan	fliegende Limousine (f)	limousine of the air	limousine (f) aérienne	limosina (f) aerea	coche (m) aéreo
0145 flygplan för nöjeskryssning	Luft yacht (f)	air yacht	yacht (m) de l'air	yacht (m) aereo	yate (m) aéreo
0146 folkflygplan	Volks-Flugzeug (n)	popular plane	avion (m) populaire; avion (m) pour tous	aeroplano (m) economico; aeroplano da tutti	avión (m) popular; avión (m) barato
0147 "Flygande Loppan"	Himmelslaus (f)	sky louse	"Pou (m) du Ciel" avion (m) "fool-proof"	"Pulce (m) del Cielo"	"Piojo (m) del Cielo" avión (m) fool-proof

Är segelflygning en exklusiv sport?

— Jag tror obetingat på segelflygets framtid som en genomgripande folkrörelse och på dess ovärderliga insats för vår ungdoms moraliska fostran — förklarar yrkeslärare Ivar Andersson i Malmö vid en intervju för SVENSK FLYGTIDNING. Segelflygningen är ingen exklusiv sport som många ännu vill hävda, utan en sport som allt mera trängt ut på bredden. Jo, kanske exklusiv så till vida som att den fordrar en sund själ i en sund kropp och att den materiel som användes ännu så länge är ganska dyr — tyvärr.

Herr Andersson som, förutom att han tack vare sitt lärarekall vid Yrkeskolorna känner ungdomen och dess problem väl, också tillhör "stadens fäder", d. v. s. stadsfullmäktige, är en sann flygentusiast som trängt djupt in i hithörande problem. — Man får icke underskatta segelflygningens stora fostrande betydelse för ungdomen — betonar han — men samtidigt utgör den också en värdefull folkrörelse på demokratisk grund vilket framgår tydligt av våra medlemsmatriklar där arbetaren står sida vid sida med disponenten.

Försvarspolitiskt sett är det ju lätt att inse segelflygningens värde för landet, som i dessa tider behöver en flygsinnad kader av ungdomar, som vid behov kan komma flygvapnet till godo. Under vinterkriget i Finland var det den finska segelflygningens som fick ingripa för att förstärka det finska flygvapnet som också hävdade sig väl trots sin underlägsenhet i materiel och storlek. Inför freden med dess kommersiella flyguppsving är ungdomen med flygsinne lika nödvändig, fortsätter herr Andersson vidare. Han på-

Det har på sina håll diskuterats om segelflygningen är en sport som har framtiden för sig och kan nå ut på bredden i vårt land. Från en del håll har man hört påståenden att segelflygningen skulle vara en exklusiv sport — alltför dyrbar och "märkvärdig" för att svensk ungdom i någon större utsträckning skulle kunna gå in för den.

— Detta prat är mycket felaktigt — anser en expert på området, nämligen yrkeslärare Ivar Andersson i Malmö, till vilken SVENSK FLYGTIDNING vänt sig för att få ett utlåtande i saken från en person som vet vad han talar om. Herr Andersson, sekreterare i Aeroklubben i Skåne, något av dess "tomte" och allt i allo och själv entusiastisk segelflygare och ungdomskännare bestrider energiskt segelflygningens "exklusiva" eller klassbetonade karaktär. SVENSK FLYGTIDNING instämmer i hans förhoppning att segelflygning skall bli morgondagens sport för all svensk ungdom.



Ivar Andersson.

pekar i detta sammanhang hur ett hastigt växande flygentresse i vårt land kan bli underlaget till en svensk flygindustris avväntning och sålunda bidra till lösning av vissa nationalekonomiska problem.

När kriget en gång är över och olika känders segelflygare åter får mötas i fredlig kamp får man hoppas att detta kommer att bidra till ett intensifierat internationellt samarbete på detta och andra områden varigenom Croutidens fröjd kan stärkas.

— Är det någonting särskilt som ligger en gammal segelflygentusiast om hjärtat?

— Äjo, vi hoppas ju alla att staten skall bli litet frikostigare med anslag till segelflyget och framför allt skulle det vara oss angeläget att man på nytt toge upp eller bläste nytt liv i de länsinsamlingar för segelflyget som lancerades för något år sedan. I detta sammanhang kan man aldrig nog understryka att KSAK behöver allt stöd det kan få i sina strävanden att få segelflygningen att bli en nationalsport. Klubbarna måste ha möjlighet till kontinuerlig verksamhet utan avbrott så att ej standarden sjunker och utbildningsarbetet förryckes.

En annan sak som ligger herr Andersson varmt om hjärtat beträffande segelflygklubbarnas verksamhet, är uppmuntran åt alla dem som av ren idealism och brinnande intresse offerar det mesta av sin fritid för segelflyget. Det finns befattningar inom klubbarna som kräver mycken tid och arbete, såsom materialförvaltare, men även de kamerala sysslorna etc., utan att deras innehavare får åtnjuta någon uppmuntran i form av exempelvis fria flygningar. Detta är ett minus — uppmuntran behövs på detta såväl som på alla andra områden.

Till sist erinrar herr Andersson om att en rörelse av en så fostrande, stärkande och enande karaktär som segelflygrörelsen, är värd allt tänkbart stöd och intresse från alla som har möjlighet att stödja. Segelflyget måste bli en svensk folkrörelse — då slipper vi allt dalt om ungdomens fritidsproblem och nöjen och då blir också samhället betydligt sundare och bättre. — SFT instämmer på det livligaste.

"ELITO", MALMÖ

Parfumeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel

SJUKVARDSMATERIAL

PARTI och MINUT

Södra Tullgatan 3	Tel. 232 83, 244 05
Föreningsgatan 49	Tel. 119 10
Engelbrektsgränd 1	Tel. 280 61
S. Förstadsgatan 105	Tel. 240 15
Regementsgatan 7	Tel. 109 23
Nobelvägen 75	Tel. 173 12

Ring 16723
RADIO SPECIALISTEN
FRIISGATAN 6 · MALMÖ

Köhler's
Leckning
velusch
klicheer
Stora Nygatan 54, malmö
Tel. 16734
10842

ELLBERGS

ADELGATAN 2
MALMÖ

Specialaffär för

RESERVOIRPENNOR

REPARATIONER UTFÖRAS
Å EGEN VERKSTAD

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN. & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
MALMÖ

Luftgevär, luftpistoler

& ammunition

i ledande märken

A/IB Ambult

Malmö Tel. 792 90, 239 35

Allt för kontoret



MALMÖ



Från klubbarna

SEGELFLYGSÄSONGEN

är nu förbi, men fortfarande äro några klubbar i farten med skolning av nya adepter till segelflygarnas Ikarus-gång. I början av oktober insändes alla rapporten till KSAK, där "Gidde" Karlsson nu är flitigt sysselsatt med sammanställandet av säsongens resultat, sedan han under sensommaren besökt så gott som samtliga klubbar på en kombinerad inspektions- och instruktionsresa.

I fråga om antalet diplom torde Stockholms segelflygklubb ligga bäst till, tätt följd av Alleberg, Norrköping, Aeroklubbarna i Malmö och Göteborg samt Gävlebygdens flygklubb, som under Gösta Forslunds säkra ledning genomfört sommarens kanske mest uppskattade segelflyg-utbildning i fältläger vid Mohed utanför Söderhamn.



Major C. O. Hugosson

har en ansträngande sommar helt i segelflygets tecken bakom sig. Han har varit tävlingsledare på Alleberg, speaker vid flygdagar och statist under inspelningen av Örnungar. Sin största framgång torde han dock ha skördat genom färdigställandet av SEGELFLYGHANDBOKEN. Detta verk har fått de ampliaste lovord och av en enig svensk kritik karaktäriserats som flyglitteraturens best-seller. Men så är det också världens skickligaste och mest kompetenta segelflygare, som utgöra SEGELFLYGHANDBOKENS författare, och Major C. O. Hugosson har svarat för den omsorgsfulla granskningen av den svenska upplagan på SVENSK FLYGTIDNINGSLAG.

Karlskoga Flygklubb

har tydligen tagit intryck av Bofors, ty vi ha fått många bevis på att det är gott krut i klubben. Arets segelflygdag är kanske det hittills synbaraste beviset på den saken.

Eller vad sägs om att i Karlskoga samlas ihop 5-6.000 intresserade åskådare. Men så var ock-

DENNA SIDA STAR ÖPPEN FÖR ALLA

till KSAK anslutna klubbar, som prenumerera på SVENSK FLYGTIDNING, d. v. s. praktiskt taget landets samtliga eliklubbar. Det är en prestigesak för klubbreferenterna att denna sida blir trevligast i tidningen!



Löjtnant Wennerström och Karlskoga stadsfullmäktiges ordförande (t. h.)

så organisationen perfekt och kan tjäna som mönster för alla flygdagar under nästa år. Veckan före den stora dagen bombarderades samhället med flygblad från luften, och under själva uppvisningarna voro ett tiotal segelflygplan i elden. Organisationschef var kapten B. Linneman-Janassen med säker assistens av ing. Kea-Andersson och Carl Silfversparre (som nyligen tagit C-diplomet i en ålder av 56 år. Heders!).

Chefinstruktör "Gidde" Karlsson fick 5.000 hjärtan att hoppa upp i halsen på åskådarna genom sin djärva konstflygning med "Fi-ettan", medan löjtnant Wennerström för att demonstrera segelflygets ofarlighet tog hand om stadsfullmäktiges ordförande, av vilkens soliga leende att döma (se bilden!) vår svenska höjdrekorddästare tycks ha bjudit på en Kranich-tur till sjunde himmeln. Det bör vara värt minst 10.000 kronor i kommunalt anslag till flygklubben!

Ännu ett gott bevis på det starka flygtresset är det vill att bygglidare Henning Johansson inom klubben placerat ett 50-tal exemplar av SEGELFLYGHANDBOKEN.



Uniformsellekter
Föreningsmärken
Medaljer
Plaketter

Lagerströms Fabriks A/B

LILLA ESSINGEN

FORDRA OFFERT.

BEGÄR KATALOG.

Lidköpings Flygklubb

Lidköpings Flygklubb och F 7:s segelflygare gjorde en lyckad uppvisning på Sätenäs den 15 oktober. Major Wennerström hälsade först å F 7:s och sedan å Lidköpings Flygklubbs vägnar gästerna välkomna samtidigt som han uttalade sin glädje över att få visa flottiljen. Han poängterade också att det bästa sättet att öka svenska folkets flygsinne är att låta det göra bekantskap med segelflyget. Flygklubbens sekreterare verkmästare Helge Jansson hälsade å Lidköpings Flygklubbs vägnar gästerna välkomna varefter uppvisningarna kunde börja. Först demonstrerades samtliga flygplan på marken. En hel div. B-17 fanns uppställd och dessa demonstrerades under sakkunnig ledning. De kunde även provsittas, en sak som sent kommer att glömmas av många flygintresserade pojkar. Så började flyguppvisningarna med demonstration av skolningen fram till B-diplom, och att det inte var något fel på förarnas skicklighet kunde man konstatera på bedömningslandningarna. Så började klubbens GV-38 och två Mothar att rulla fram till startplatsen för att övertaga vinstens arbete. Det blev bl. a. formationsflygning av F 7:s ena Grunau Baby och Lidköpings Flygklubbs nyförvärvade Baby samt därefter av F 7:s två Kranich. Som sammanlänkade följdes flygplanen Åt och då de båda Kranich i medvind och med hög hastighet på låg höjd rusade förbi publiken för att därefter ånyo stiga och efter en brant sväng göra en perfekt pricklandning var det nästan så att åskådarna tappade andan av förvåning. Det var fänrik Engsell och furir Berglin som stod för denna förnämliga prestation. Så kom kanske dagens mest efterlängta programpunkt, d. v. s. tills fru Fortuna utsett sina sex gunstlingar, nämligen en lottodragning om sex passagerarflygningar i Kranich. Det var sedan sex begelstrade herrar som på det mest övertygande sätt berättade om segelflygningens tjuning. Åskådarna voro samlade kring en radiobil, s. k. transportabel markradiostation, där kunde åskådarna även få höra förbindelsen med en flygare i luften, nämligen då löjtnant Olin gjorde sin vackra och djärva uppvisning med en B-17. Löjtnant Olin kommenterade själv vad som hände i luften. Det torde vara något nytt för åskådarna att genom en högtalaranläggning få höra en flygare tala under flygning. Halle och Hunneberga flygklubb deltog med den vackra Moswey som bogserades av nyförvärvet en Klemm 35 B. Under en rundvandring på flottiljen paraderade segelflygplanen över flygfältet i perfekta formationer. Vädret hade varit det bästa tänkbara men nu började regndropparna falla och det blev nästan signalen till att nu är det tid att gå till matskapets matsal för att äta middag som bestod av kallops och till efterrätt äppelkaka med vaniljsås samt kaffe. Den måltiden var det ingen som klagade på. Red. Yngve Norrvi som under uppvisningarna varit en utmärkt speaker tackade för maten och poängterade även vikten av att det finns flygklubbar. Han uppmanade deltagarna att på allt sätt stödja flygklubben och förklarade också att KSAKs blickar äro rik-

Resande till

Karlskoga intaga sina måltider
i den nya

Konsumrestaurangen

Allt i

Byggnadsbranschen

Aktiebolaget Bjelkes

KARLSKOGA

Tel. 325 65 (växel)

- SKÖLOR -

BILREPARATÖRSKURSER

2-4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börjar den 13 november 1944 och 8 januari 1945.

SVETSNINGSKURSER

3-veckorskurser i gas- eller elektrisk svetsning samt 8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik börja den 13 november 1944 och 8 januari 1945.

HANDELSKURSER

om 5 månader i praktisk kontorsutbildning börjar den 30 januari 1945. Prospekt och upplysningar mot 2 porten, då tidningens namn anges.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelngatan 9, SKÖVDE

Tel. SKövde 1249

tade på klubbens frammarsch samt att Lidköpings Flygklubb tillhör en av de 30 flygklubbar som anses vara värd statsbidrag. Därmed var dagens besök på Sätenäs slut och de flygbitna och belåtna gästerna återvände hem.

I detta sammanhang kanske litet skall sägas om flygflottiljen och Lidköpings Flygklubb.

Trots att flottiljen ligger litet isolerad trivs personalen på Sätenäs, men så har också överste Ramström gjort mycket för sina mannar. Trivsamma mässar, en bra idrottsplats, Gyllene Vingen med restaurang, hotell och biograf gör fritiden angenäm, och så naturligtvis segelflyget som överste Ramström livligt understödjer. Översten kan säkerligen vara mycket stolt över sin villordnade och välsköta flottilj. Det råder f. ö. ett mycket gott samarbete mellan de militära och civila segelflygklubbarna på Sätenäs. Lidköpings Flygklubb är därför mycket tacksam över att få vistas på Sätenäs med alla de förmåner det innebär. Trots detta är dock klubben i ett mycket stort behov av en flygplats närmare Lidköping och givetvis helst in på stadens knutar, varför man får hoppas att stadens fäder får samma framsynthet som man nu börjar visa på en del andra platser i landet, så att mark för ett flygfält reserveras i tid.

Klubben har f. ö. mycket stora framtidsplaner då ett stort överflöd på elever finnes. Tyvärr finnes det alltid ett men och det är att det behövs materiel och åter materiel. Det torde icke finnas många flygklubbar i landet som har så god tillgång till elever och de som makten hava och bl. a. fördela statsbidragen borde rikta sina blickar mot Lidköpings Flygklubb. En SG-38 och en Baby måste omedelbart anskaffas om skolverksamheten skall kunna hållas i gång utan större avbrott för haverier o. d. Klubben planerar f. ö. något alldeles nytt inom segelflyget nämligen att varje år uppsätta en flygar-grupp av enbart modellflygare som vid rekryteringen ej får vara över 16 år och därtill måste vara duktiga modellflygare. Vi skola återkomma med närmare detaljer om utbildningsplanen som bl. a. har en trevlig allkamp på programmet.

T. Andersson.



Halle-Hunnebergs Flygklubb

har efter sammanslagningen av ett flertal klubbar kring Halle- och Hunnebergen på Västgöta-bygden ryckt upp i telen bland storklubbarna. Men så är det också ett elitgärde drivande krafter i klubbens ledning med tungvikten förlagd till SAAB:s och Flygmotors anläggningar vid Trollhättan. I sommar har klubben deltagit i den stora Vänersborgsutställningen med egen monter — utställningens flottaste — där segelflygets alla finesser Askådliggjordes elegant och lättfattligt. Mest publik drog den Moswey III, som dir. Wulf ställt till förfogande.

Det är emellertid inte endast denna klubb, som utnyttjat sommarens utställningar för sin propaganda. Även Västerbergslagens Flygklubb har visat framfötterna, och det skedde på Dala-Expo i Ludvika. För att ge åskådarna en så sympatisk bild av flyget som möjligt hade man gått i författning om utdelande av SVENSK FLYGTIDNING till alla intresserade besökare.

Västerås flygklubb

har en livaktig segelflygsektion, som därför också slukar en hel del pengar. För att bättra på finanserna ordnade klubben för en tid sedan ett lotteri, där ett femtiotal priser utdelades. Inte mindre än 45 av de lyckliga vinnarna omsatte sina vinster i prenumeration på SVENSK FLYGTIDNING, vilket vittnar gott om den popularitet, som tidningen åtnjuter även i gurkstaden.

Aeroklubben i Skåne

håller allmänt sammanträde på hotell Kramer, lördagen den 4 november kl. 18.30, varvid bl. a. förslag till stadgeändring kommer att behandlas, varför samtliga medlemmar torde möta upp.

För att ytterligare stimulera intresset kan meddelas att det efter sammanträdet blir gäsupsupé och uppträdande av vissångerskan Jonnye Larsson och kabaretsångaren Henning Hult.

KSAA:s årsmöte

äger rum den 25 november 1944 med början kl. 10.00 i KSAA:s lokaler, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.



Det hände före kriget att en landsfiskal i mörkaste Småland lyckades hejda en bilist som utmärkt sig i ovanligt hög grad som "fartdäre". Konversationen utspann sig som följer:

Bilisten: — Men snälla landsfiskalen — jag körde då inte alls för fort.

— Nej, men ni flög för lågt!

*

Högt siktande.

— Jag säger då det, att Elsa är verkligen en kvinna, som siktar högt! Först var hon förlovad med en jordbrukare, sen gifte hon sig med en flygare, och nu har hon skilt sig och skall gifta sig med en astronom!

En vit man kom till det allra mörkaste Afrika för att sprida kulturens välsignelser och underverk bland infödingarna. Ett flygplan passerar en dag över byn varvid den vite mannen entusiastiskt utbrister till hövdingen:

— O, se den store vite mannens underbara maskinfågel!

Hövdingen till sina hustrur: — Ah, bwana menar den där Douglas DC 3:an där uppe!

TILL SALU

En Gipsy III motor, nyöversedd. Anbud till

A.-B. FLYGLEVERANSER

Arsenalsgatan 4, Stockholm, tel. 201141

Hänt i dagens Uppsala.

Den något glade Uppsalastudenten möter på sin väg från Gillet en guldsmed herre och framstöter:

— Hick, vahicketmästarn, får jag en bill!

— Ah, vet hut, jag är major vid flyget!

— Hupp, förlåt, får — hick — ja' ett bombplan då!

Farmor har flygsinne

berättar "ing" i St. T.:

Flygfänrik B. skulle en gång i den gamla tiden göra en liten tripp över hemstaden med sin 70-åriga men mycket vitala farmor. Före starten spänner han för alla eventualiteters skull på henne en fallskärm och instruerar henne hur den skall fungera, om det skulle bli nödvändigt för dem att lämna maskinen uppe i luften.

När de kommit upp på ett par hundra meters höjd vänder han sig om och ropar:

— Är det inte härligt?

Gumman uppfattar inte orden i det öronbedövande motorbullret men reser sig kvickt och ropar helt lugnt tillbaka:

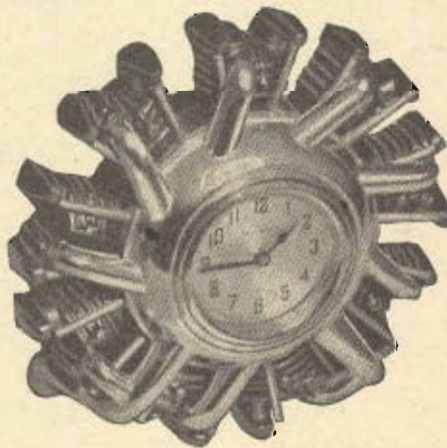
— Ska vi hoppa nu?

Betald annonsplats

av firma intresserad för flygets popularisering och SVENSK FLYGTIDNINGs framgång.

Nu är det tid igen att börja tänka på julklapparna.

Den lämpligaste presenten till den flygintresserade är någon av AERO-TJÄNSTs populära artiklar, exempelvis flygmotorklockan, vilken blivit en strålande succé. Den pryder sin plats i hemmet, på mässen eller i klubbrummet. Skriv i dag efter vår nya katalog med massor av julklappstips, sändes gratis mot porto.



Flygmotorklocka nr 145.

Pris kr. 25:75.

AERO-TJÄNST-MALMÖ

En flygflottilj växer fram

SVENSK FLYGTIDNING har alltsedan tidningens start med största intresse följt flygvapnets utveckling. Genom alla våra medarbetare inom vapnet ha vi sökt hålla våra läsare å jour med händelserna, och ständigt gått i bräsch för ett starkare flygvapen såsom garantien för vårt lands fred och frihet — såväl nu som efter freden.

Mycket har under de gångna åren av lättförklarliga skäl måst omges med en sådan sekretess, att vi icke kunnat beröra allt, som varit av värde för att ännu bättre skapa förståelse för flygvapnets problem. Nu är tiden emellertid mogen att lyfta något på slöjan, och vi komma därför i fortsättningen att bjuda våra läsare många värdefulla interiörskildringar från flygvapnets verksamhet.

Början gjordes med föregående nummers reportage från den stora flygmanövern, som realistiskt åskådliggjorde för allt Sveriges folk, vilken betydelse flygvapnet har och vilka uppgifter det ställts inför. Denna gång göra vi ånyo ett besök vid den nyuppsatta Kungl. Hallands Flygflottilj i Halmstad (F 14).



Från byggnationen vid F 14.

Överstelöjtnant *Christian Nilsson*, som t. v. residerar i en stor bondgård i Vapnö, Sveriges kanske trevligaste förläggningssort, tar emot SVENSK FLYGTIDNINGs utsände på det gemytliga och sympatiska sätt, som redan gjort honom så avgadad bland sina mannar. Tidigare har han redan för vår tidning uttalat sig om de första problem, som mötte den nya flottiljen vid inflyttningen i somras. Nu har arbetet framskridit åtskilligt mycket längre, och flottiljchefen kan därför med berättigad stolthet peka på vad som redan gjorts och berätta om flottiljens upporganisering.

Liksom övriga bombflottiljer skall F 14 bestå av stab och fyra divisioner. Redan i somras började flottiljstabens personal sitt arbete, och till sitt förfogande hade den då nödig handräkningspersonal. Parallellt härmed pågingo arbetena på byggnadernas färdigställande, och detta arbete kommer att pågå ännu något år. Vid detta laget är flottiljstabens uppsatt och arbetsduglig, och turen har nu kommit till den första av divisionerna, som skall bli en mark- eller specialdivision. Här utbildas de första värnpliktiga flygsoldaterna och volontärerna.

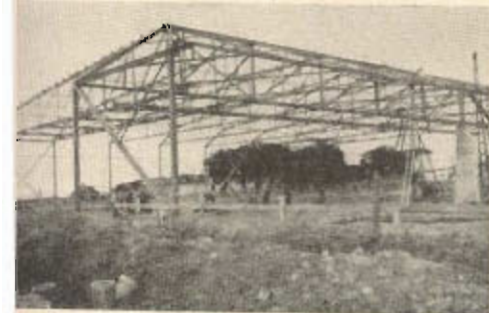
Värnpliktstjänstgöringen vid flygvapnet omfattar ett år. Genom uppdelning av de värnpliktiga med förskjutning av inryckningen för halva styrkan är ständigt halva kontingenten färdigutbildad.

Specialdivisionen, som vid F 14 uppsättes först, har hand om skolorna — rekryt-skolan, vicekorpralskolan etc. Denna division har även den allmänna flygtränningen om hand. Härtill kommer att en hel del personal från andra flottiljer måste om-skolas för flottiljens bombplan.

Samtidigt med specialdivisionen träder avdelning VI inom flottiljstabens i funktion, som har hand om flygplanens vård, verkstaden o. s. v. Flottiljverkstaden kan närmast liknas vid ett civilt affärsdrivande verk inom flottiljen.

Än så länge har F 14-flottiljen endast skjortan på kroppen, men den har börjat klä sig, och snart står den fullt klar, beredd att fylla sin uppgift. Innan man har kommit så långt skall emellertid tre flygdivisioner uppsättas i etapper.

Vi få anledning återkomma till *Christian Nilsson* och hans flottilj!



Första hangaren, som nu håller på att växa upp.



Vaktstugan med "El Alamein-tornet".

Flygare!

Vid behov av sportartiklar vänd Eder till länets största sportaffär

Lambert Jepsson
— Sportaffär —

Stora Torv, Halmstad. Tel. 3323

GOLVBELÄGGNINGAR

EK- och BOKPARKETT.
MASSAGOLV. GOLVETTER.
MARMOR, TRÄULLIT
GOLVSLIPNING och BONING.

Byrit Aktiebolag

Halmstad. Tel. 4618

Med största omsorg tillverka vi

Pressade och svejsade
— massartiklar —

Efterhör vid behov våra priser och leveranstider.

ORIGOVERKEN, Halmstad

Tel. 235 — 4235

Flygare!

Prova Affes
goda Kaffe

AFFES Speceri- och Kaffefärr

vid Norra stationen, Halmstad
Tel. 1395

Alltid säkrat

lager på

Elektr. Armatur

i alla

prislågen

ELEKTRA
GOSTA PÅHLSSON AB.
Halmstad
Klammordningsgatan 13

Tel. 100

Öfver allt

elektr. arbete

snabbt, korrekt

och till moderata priser.

Vänd Eder till

SAGERS BOKHANDEL

när det gäller:

Kontorsmateriel -- Reservoarpennor
Teknisk litteratur -- Skönlitteratur
Läsecirklar

Tel. 51

Storgatan 19, Halmstad

Tel. 451

S. Aromsson

Etabl. 1878. Tel. 141, 1041
HALMSTAD

KÖPER:

Järn- & metallskrot,
All slags lump,
Textilavfall,
Tagel, Ull, Nöt-
hår, Tomlat.

SÄLJER:

Metaller för
metallgjuterier,
Råvaror för
textilindustrin,
Tomsäckar,
Svindhår m. m.

(Forts. från sid. 9)

at der vil blive gjort et stort Arbejde for at indhente det Forspring, som mange andre Lande har naaet. I den Forbindelse er det værd at nævne, at Militæret, som efter Besættelsen og indtil 29. August 1943 maatte indskrænke sin Flyvevirksomhed til begrænset Svæveflyvning, ogsaa i disse Aar har faaet et positivt Syn paa Svæveflyvningens Værdi, hvilket tydeligt fremgaar af en interessant Artikel, som Chefen for Hærens Flyveskole, Kaptajn T. A. Poulsen fornylig skrev i "Propel", der er Organ for Flyvertroppernes Soldaterforening. — Saa snart Restriktionerne hæves, antages det ogsaa, at Unionen vil uphøre med at uddanne Begyndere og overlade dette til Klubberne, for saa til Gengæld at arrangere Lejre for Viderekomne samt Konkurrencer. At Danmarks Svæveflyvere med Længsel ser frem til den Dag, er det vist egentlig overflødig at nævne!

Per Weishaupt.



EK ELLER DK (Forts. från sid. 8)

ga rent och säkert. På ett senare stadium får han, ävenledes i D K, lära branta svängar samt den enklare avancerade flygningen. Spinn och vikningar bör han däremot ha fått öva redan under sina första D K-flygningar.

Hur skall då det ideala, tvåsitsiga övningssegelplanet se ut, och hur skall det vara konstruerat? Till att börja med kan man nog fastställa, att det skall vara ett högvingat eller medelhögvingat monoplan med sitsarna side-by-side eller stafflade. Vidare bör det vara försett med ett kraftigt landningshjul, strax framför tyngdpunkten. Med hänsyn till både prestanda och flygegenskaper bör profilkombinationen

vara liknande den å högvärdiga segelplan förekommande, varigenom också en anständig hastighetspolar erhålles.

Beträffande själva byggnadsättet är det svårare att draga några bestämda riktlinjer. Förutom säkerhetsfordringarna torde tillverkningskostnaden komma i främsta rummet. En träkonstruktion torde därvid ställa sig gynnsammare än en semi-metall konstruktion, och då ju flygläraren får betraktas som den bästa stötdämparen, behöver kroppen inte nödvändigtvis göras i stål-rör. Servicebarheten blir dock givetvis bättre på ett plan med stålörskropp. Då en tvåsitsare förhållandevis sällan insättes på sträckflygningar, bör icke alltför stora krav sättas på snabbmontering. Snabbkopplingar äro alltid dyra både att kon-

struera och tillverka och fordra därtill god övervakning. På det hela taget måste konstruktionen göras enkel, och utan för mycket finesser, då priset annars icke torde gå att hålla nere.

Till slut vill jag framhålla såsom min uppfattning, att D K-skolningen måste fram, om vårt segelflyg skall kunna nå en verkligt hög standard. Vi få därigenom också på köpet en skara verkligt vältränade segelflygare — lärarna — som genom sin ständiga flygträning komma att bli det det elitgarde, vilket i framtiden kan representera oss i de stora internationella segelflygtävlingarna. Sverige måste hålla minst samma ställning inom den internationella segelflygsporten, som vi nu hålla i den allmänna idrotten!

Arlén & Frummerin

rekommenderar en förstklassig sortering i

JÄRNVAROR —
BOSÄTTNINGSARTIKLAR
JAKT- & FISKREDSKAP

Stortorget HALMSTAD
Tel. 246 - 376 - 3346



Hovfoto
Hallbergs
Eftfr.

är ateljén för flygare!

Storgatan 33 Tel. 627
HALMSTAD

Markförflyttning

sker snabbast
och bäst med

“Taxi”
Östersund

A. Berlings

Glasmästeri
Halmstad

utför allt arbete
inom branschen

Tel. 862



Allt för
BILEN

AB. DAHLBERG's
Maskinaffär

Kaserntorget 9 — GÖTEBORG
Telefon 170620 (Växel)

Firma
A. F. Thornberg
— Färghandel —



Tel. 477 Stortorget Tel. 577
Filial Brogatan 46 Tel. 1677

Tid är pengar — — —

Spara tid, arbete och tvättmedelskuponger genom att använda pappersdukar, -handdukar, -servietter, hushållsruddar m. m.

PAPPERSBOLAGET
Brogatan 13 — HALMSTAD
Tel. 3420 gruppar.

Grundat



År 1872

LIV-HAFNIA
STOCKHOLM

OMBUD ANTAGAS



Modellflyg för Rädda barnen

En modellflygkonferens med deltagare från ett 20-tal av de större modellflygklubbarna i landet pågick den 14-15 oktober i KSAKs lokaler i Stockholm. Konferensen behandlade viktigare spörsmål inom modellflyget såsom tävlingsbestämmelser etc.

Före konferensens början sammanträdde KSAKs modellflygkommitté, varvid bl. a. diskuterades slopandet av de nu gällande bestämmelserna om 3 tävlingsstarter och vidare om införandet av s. k. fri linlängd för segelmodeller. Kommittén beslöt anordna försökstävlingar med tillämpning av vissa modifieringar i bestämmelserna.

Konferensförhandlingarna inleddes med en diskussion om aktiveringsåtgärder för registreringen av modellflygare. Därpå diskuterades rent tekniska frågor, varvid det var en allmän önskan att en standardisering av modellmaterialen skulle åstadkommas. Denna skulle inte endast omfatta lister utan även lacker, lim o. s. v.

För att effektivisera rapportsystemet beslöt man att rapporterna skall sändas in kvartalsvis. Den klubb, som inte sänder in de rapporter som är nödvändiga skall tillrättvisas genom att inte få kvartalsransonen av material.

Aven det nordiska samarbetet inom modellflyget diskuterades och man framhöll det lämpliga i att Sverige tog initiativet till åtgärder att få fram enhetliga modellflygbestämmelser för de nordiska länderna.

Konferensen uttalade sig oförbehållsamt för de riktlinjer, som modellflygkommittén dragit upp. Till inval i KSAKs modellflygkommitté föreslogos: sekreterare O. Husell, ingenjör S. Isacson, redaktör L. Sundström och hr T. Larsson.

På förslag av hr Andersson i Överum beslöt man vidare att uppmåna klubbarna att tillverka modeller och leksaker till förmån för Rädda barnen.

1910 års modellflygare

är kanske inte så kända i dag, men sådana fanns i alla händelser i England bl. a. På den tiden flog man i Storbritannien bara med motormodeller av skilda slag. Urverk, Ångmaskiner, komprimerad luft och diverse andra drivmedel försöktes. Man blev i alla fall så småningom tvungen ta till gummisnodden som allena saliggörande medel. Det blev innerstängarna i den tidens bilar som skars ut i långa strimler — men gummit var inte av den kvaliteten att det passade så särdeles bra, då gummit var för elastiskt. Propelleraxlarna gjordes av cykelekrar och den som hade tumme med fruntimmer kunde i bästa fall skaffa små tryckknappar som sedan begagnades till att minska friktionen mellan flygkropp och propeller.

Avesta Modellflygindustri

startade i maj månad efter flera månaders noggrant förarbete. I den första katalogen tog man till sig vidare bara med de allra viktigaste artiklarna för modellflyget. Så småningom utökades rörelsen och i juli månad utkom firmans första byggsats S: 1 LUDDE, som blivit väl mottagen av modellflygarna. I höst månad man också på att ställa i ordning en nybörjarmodell samtidigt som firmans givetvis utökar tillverkningen av större modeller.

Firmans tillverkar numera egna lister och spyglar med för sögummet specialtillverkade maskiner. Varje modellflygare som alltså vänder sig till Avesta Modellflygindustri när det gäller att beställa lister, spyglar och dylikt i specialutförande.

Rekordförsökställning för modellflyg.

För uppnående av bästa möjliga flygtid bör "gummi-motorn" i ett modellflygplan väga 1/3 av totalvikten, enligt vad en tysk tekniker räknat ut.

Utsökt tävlingsmodell.

En utomordentlig tävlingsmodell har visats för modellred. Den bär namnet "Bantam" och kännetecknas främst av en ganska bred vinge, är ytterst termikkänslig samt har ett utomordentligt gott glidtal. Ett annat plus är att den är lätt både att bygga och trimma. Modellen försäljes av Sven E. Truedsson, Modellflygindustri, Malmö 9.

Limhamns Modellflygklubb

har tillgång till en rymlig bygglokal, en slöjd-sal, och har nu över 100 medlemmar. För hösten har man startat en livaktig byggeverksamhet enligt nedanstående schema. Söndagarnas flygningar äger rum ute vid Sibbarp, Knutstorp.

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag
Nybörjar-grupp 1	Nybörjar-grupp 2	Elitklassen	Tävlingsklassen
Fredag	Lördag	Söndag	
Klass 2	Elitklassen	Flygning	

Byggnaden börjar för samtliga kurser klockan 18.30 och pågår till klockan 21.00.

Inom nybörjargruppen skall byggas "Vargen", "Flugan" eller någon annan modell som godkänts av klubbstyrelsen.

Inom grupp 2 skall byggas "Tigern", "Pinnocchio" eller den förminskade "Babyn". Deltagarna i denna klass skall ha erövat järnmärket.

Inom tävlingsklassen får deltagarna själva välja de modeller de önska bygga. Om möjligt bör emellertid deltagarna inrikta sig på att försöka öka klubbens modeller i klass S II och S III genom att bygga modeller som t. ex. "Condor", "Ikarus", "Pluto" eller "Monsau". Deltagarna uppmånas att innan de inköper någon byggsats rådgöra med bygglidarna. Deltagarna i denna klass skola ha erövat bronsmärket.

Medlemmarna som tillhöra elitklassen skola ha erövat minst silvermärket. Var och en av deltagarna i denna klass bygger utan speciell över-syn och modellvalet är även här fritt.

Modellflygklubben Falken, Mörrum.

Den 21 mars i år bildades Mörrums Modellflygklubb Falken. Till klubbledare och kassör valdes den 15-årige modellflygaren Bertil Johnson, sekreterare blev fröken Ingrid Peterson. Klubben inregistrerades i KSAK den 3 maj och tilldelades beteckningen K-13. Som klubblokal får ett rum i Mörrums missionshus disponeras.

Eftersom Falken som många andra klubbar fick byggsatserna till "Vargen" endast ett par dagar före Rikstävlingen kunde den inte deltaga. Den 20 augusti arrangerades dock klubbmästerskap och där segrade Sven Ohlson, på andra plats kom Sven Gunnar Johansson. SFT hade ställt ett par värdefulla priser till förfogande: klubben har för övrigt gått in för klubbprenumerat på denna tidning.

Konkurrensen om ungdomens intressen är stor i Mörrum men man hoppas på att kunna öka medlemsantalet under 1945. Bl. a. planeras en utställning och ett propagandamöte.

Kända modellflygare blir ingenjörer.

En för SFTs läsekrets välbekant modell- och segelflygexpert, dansken Per Weishaupt, har nyligen avlagt en glänsande flygingenjörsexamen. Han har tillsammans med sin danske kollega inom modellflygbranschen, Sven Wiel Bang, legat i Mittweida, Weimar och Konstanz och studerat flygteknik. Bådas examen blev strålande och de har nu återvänt till Danmark för att vara beredda att göra sin insats, när freden kommer och med den lugnare förhållanden.

I Danmark

diskuterar man allt intensivare tillsättandet av en fast anställd modellflyginstruktör. Dessutom väntar man livligt på statsanslag till modellflygarna. När det blir står skrivet i stjärnorna — tills vidare har man i varje fall gjort upp ett digert PM för den förste modellflyginstruktörens arbete när han nu kommer.

Instruktörskurser i Stockholm.

För att ytterligare stimulera intresset och ge de flygbitna stockholmarna tillfälle att pröva sina anlag som modellflygare, har KSAK i samarbete med Idrotts- och friluftsstyrelsen och folkskoleledningen nu beslutat arrangera nya kostnadsfria kurser för utbildning av ungdomsledare till modellflyginstruktörer.

Kurserna, som börjar fredagen den 29 oktober är huvudsakligen avsedda för ledare inom skolornas fritidsavdelning, men andra ungdomsledare är lika välkomna. De båda planerade kurserna beräknas pågå måndagar-torsdagar och tisdagar-fredagar. Anmälan kan göras per telefon 23 23 69 (KSAK) till ingenjör Dérantz, som även står till tjänst med alla upplysningar.

Praktisk pinsett

behöver varje modellbyggare och en billig sådan tillverkar man helt enkelt genom att ta en stadig stoppnål, sticka ner dess spets i ett trähandtag och bita av halva ögat med en tång, varigenom man får ett litet bra och billigt verktyg.



Häng med!
Läs Modellteknik

Säljes överallt. Lösnummer 1:— kr.
Alla trivs med Modellteknik

PRENUMERERA på

SVENSK flygtidning Helår endast 5:— kr.

FLYGTIDNINGEN 1942 eller 1943 inbunden i flott pärn med gultryck. Pris 6:50 kr.

Lös pärn med gultryck för inbunden av årg. 1943. Pris 2:75 kr.

Följande äldre nummer finnas:

Pris 25 öre:

Nr 1, 2, 3, 4, 7, 8 År 1940.

Pris 35 öre:

Nr 11, 12 År 1940.

Nr 6, 7, 9, 10, 11 År 1941.

Nr 3, 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.

Brevmärken med äldre flygmotiv. 25 märken i en karta. Pris 35 öre.

Flygvkort i 4-färgstryk av jaktflygplanet J 9-Republic. Pris 15 öre.

Segelflygkort med humoristiska inslag (olika motiv). Pris 15 öre.

Ombud antagas!

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.
Postgiro 147660.

Malmömästerskapstävling i Barsebäck i stark blåst.

Den traditionsenliga tävlingen om malmömästerskapet i modellflyg hade i år förlagts till Barsebäck. Trots kraftiga ansträngningar hade Limhamns Modellflygklubb, som arrangerade tävlingen, ej lyckats finna något fält i Malmö omedelbara omgivelningar för denna tävling. Man vände sig därför till greve Hamilton i Barsebäck med en förfrågan om möjligheten att få avhålla tävlingarna därstädes. Klubben erhöi omedelbart greve Hamiltons tillstånd varjämte man även fick lov att begagna en s. k. ödegård för inkvartering före tävlingen.

Den stora dagen stekte solen oerhört redan i aria morgonstunden. Till samtligas stora missräkning började det emellertid att blåsa — som vanligt när det gäller en modellflygtävling i Skåne, känner man sig frestad att säga. Till råga på olyckan visade det sig också att vinden var synnerligen ojämn och groppig.

I den groppiga vinden blevo modellerna mycket svårstartade och antalet kvaddningar stort. Termiken blåste totalt bort. Den bästa tiden i första omgången noterades av Anders Håkansson från Aeroklubben i Skåne, som i klass S 1 noterade 1 min 53 sek och resultatet stod sig tävlingen igenom som dagens bästa tid.

För medlemmarna från Limhamns Modellflygklubb var tävlingen avgörande för klubbmästerskapet. Klubben hade två kvinnliga deltagare med i tävlingen, som visade goda tecken. Ingrid Hansen drog sig sålunda inte ens för att slå sina klubbkamrater i klass S 1, där hon sålunda fick klubbmästerskapstecknet. I samma klass noterade Karin Svensson 1 min 13,9 sek, en av tävlingens bästa tider, i första starten. Tyvärr flög hennes modell bort och kunde trots flera timmars sökande ej återfinnas.

Resultatet blev överlag så att de minsta och enklaste modellerna fick de bästa tiderna under det att de mera rutinerade tävlingssyflarna med sina betydligt mera invecklade modeller hamnade längre ned på resultatlistan. "Bäste man på plan" blev Anders Håkansson som vann såväl motormodell- som minsta segelmodellklassen och dessutom blev 2:e man i klass S 2.

De nykorade mästarerna blevo:

- I Malmömästerskapstävlingen
- Klass G: Anders Håkansson, Aeroklubben i Skåne.
- Klass S 1: D:o.
- Klass S 2: Ulf Gröhn, Limhamns Modellflygklubb.
- Klass S 3: Jan Palmqvist, Aeroklubben i Skåne.

I Limhamns Modellflygklubbs klubbmästerskapstävling

- Klass G: John Hansson.
- Klass S 1: Ingrid Hansen.
- Klass S 2: Ulf Gröhn.
- Klass S 3: John Hansson.

Kontakt.

Aktivt på Göteborgsfronten.

Göteborgs modellflygklubb är synnerligen aktiv under ledning av slöjdlärare Georg Lind, som till sitt förfogande också har kand. Börje Börjeson, antagligen en av Sveriges skickligaste modellkonstruktörer och upphovsman till flera nya vingprofiler.

Modellflygarnas lokal ligger på Köpmangatan 28 och förutom att man givetvis arbetar varje kväll så finns det en del som till och med arbetar där på middagsrasterna. Klubben har ju gått starkt framåt och har det största antalet elitflygare i landet. Upplysningar om inträde i klubben etc. lämnas på telefon 14 89 90.

Gawne.

SFT* NORDISKA SAMARBETS RÅD I MODELLFLYG.

Sverige:

Lars Andersson, Sigurd Isacson, Terje Larsson, Rigo Lindgren och Åke Tollin.

Danmark:

Jørgen Dommergaard, Johs. Thinesen och Per Weishaupt.

Finland:

Tor Krause och Arne Sirén.

mission. SFT har glädjande nog tagit det första steget i den riktningen, men vi måste nu gå ännu längre! Rådet kunde bestå av 3 medlemmar från varje land, och dessa representanter skulle väljas varje år på nytt. Detta råds uppgift skulle således vara att övervaka de uppställda reglerna och besluta om eventuella ändringar eller uppställa nya sådana. Rådet vore m. a. o. styrelsen i ett nordiskt modellflygarförbund med egna tävlings-, rekord- och märkestagningsregler. Nordiska mästerskap om nordiska pokaler skulle utlysas, föredrag och utställningar hållas o. s. v.

Beträffande de rena bygg- och flygningsreglerna kommer nog en hel del meningsskiljaktigheter att infinna sig, vilket dock är oundvikligt. Kom emellertid ihåg, att vi inte skall börja gräla på varandra i onödan utan ge efter så mycket som möjligt. Den allvarliga tiden kräver icke bara av oss modellflygare utan av alla nordbor, att vi håller ihop. Det vore synnerligen glädjande, om också vi kunde dra vårt strå till stacken.

Danskarna upptar konkurrensen.

Danskarna ha besyflits för att ej följa med sin tid då det gäller modellflyg. Sedan man sett Dansk Modellflyver Unions senaste modell "Simplex", måste man emellertid ändra åsikt. Denna modell är nämligen konstruerad enligt allra senaste rön på modellflygets område och har dessutom ett synnerligen förnämligt utseende. Vi återkomma....

Ny enhetsmodell inom KSAK.

Enligt meddelande har "Sunnanvind", konstruerad av ing. Sigurd Isacson, antagits som KSAKs tredje enhetsmodell och skall byggnas efter "Vargen" och "Tigern".

Dieselmotorerna går framåt.

Nya typer av Dieselmotorer för modellflyg dyker ideligen upp i marknaden utomlands. I Danmark har Andersen-Dieseln slagit igenom på allvar. Andersen & Jeppesen har konstruerat en ny modellmotor, som utvecklar 0,1 till 1,5 hkr. Den byggdes in i en segelflygmodell som vid sin provtur steg 600 meter i minuten! Motorn tillverkas nu i serie och väger endast 200 gram. En blandning av olja, fotogen och eter begagnas t. v. som drivmedel.

Modellflygnytt från Norge.

Modellflygintresserad ungdom i Oslo har egen händigt byggt dieselmotorer till sina modellplan — se där en nyhet som väl de svenska modellplansbyggarna knappast skulle ha trott. När all motor- och segelflygning förbjöds efter det 9 april 1940 blev det endast modellflygarna som kunde arbeta ostörda, i varje fall så länge de hade material. Av brist på gummisnoddar blev det segelflygmodeller som kom mest i ropet. Den grenen hade tidigare inte varit så populär men fick nu ett hastigt uppsving. Så småningom började man emellertid att intressera sig för bensinmodeller och i våras hade man i Oslo säkert åstadkommit ett 20-tal. Dessutom har det byggts två Dieselmotorer. En ung verkstadsarbetare har åstadkommit den nya typen av Dieselmotorer som är betydligt mindre än den svenska. Den har bl. a. drivit en Zippermodell på 120 cm utan svårighet. Att intresset för bensinmotorer bland Oslos modellbyggare är stort kunde man se av att vissa söndagar ändras upp till ett dusin modeller var i luften på ett gäng utanför staden. Det finns alltså gott grej i norsk flygarungdom inför fredens väntande arbete.

Bjarne A.-.

NORDISKT SAMARBETE

SIRÉN (Forts. från sid. 11)

för så stora omvälvningar. Det är svårt att säga, om vi skall lyckas bättre denna gång, andra ännu viktigare problem skjuter oss kanhända åt sidan, men eftersom intresset är väckt också på högre håll, åtminstone här i Finland, så har vi nog hopp att kunna realisera våra planer. Emellertid tjänar det icke mycket till, om bara en liten del av den nordiska modellflygfronten tar itu med uppgiften, nej, *alla skall vara med.*

Men för att kännedomen härom skall nå varje nordisk modellflygare, behövs det propaganda — och mycket sådan. Denna skötes lämpligast av en egen tidning, som givetvis måste vara fyrspråkig. Till en början kunde de olika ländernas föreningar underrätta pyramidens modellflygande bas genom sina resp. tidskrifter, vilka mig veterligen existerar.

Och så behöver vi ett råd eller en kom-

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

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

Världens främsta verk i sitt slag av HIRTH - HUGOSSON - ÖVGÅRD
 Modellflygets förste instruktör
 G. H. DÉRANTZ, KSAK, skriver:

"Tillåt mig först och främst att gratulera till handboken. Det är skönt att veta, att den nu finns komplett, och jag tror, att den kan bli en best seller, åtminstone i våra kretsar. Jag var nere på Älleberg i går, och bokverket diskuterades flitigt. Särskilt fäste man sig vid, att boken innehåller så mycket aktuella nyheter."

I varje bokhandel eller från förlaget
 — Samliga fem delar nu utkomna —
 Del. 1-4 pris 2: 50 kr pr del. Del 5 pris 3: 50 kr
 Verket inb. i gediget blött klädband pris 13: 50 kr

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

av HIRTH - HUGOSSON - ÖVGÅRD

har blivit en verklig succés!

En samstämmig nordisk opinion prisar verket
som flyglitteraturens bestseller

Danmark:

Chefredaktören för FLYV, kapten John Foltmann, Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab:

Här i Danmark ha vi hälsat SEGELFLYGHANDBOKEN med förtjusning. Den har blivit en länk i den kedja, som binder samman de nordiska brödratalken. Att läsa svenska erbjuder ju en dansk ännu större svårighet; att läsa SEGELFLYGHANDBOKEN är en ren njutning för en flygintresserad.

Finland:

Chefen för finska luftstridskrafterna, general Lundqvist, skriver bl. a.:

Varen övertygade om, att jag och mina officerare med intresse har tagit del av böckernas innehåll och därvid konstaterat, huru långt man i Sverige kommit på segelflygningens område.

Sverige:

Generalsekreteraren i Kungliga Svenska Aeroklubben, överste Harald Enell:

Det svenska segelflyget, som just lämnat navisstadiet, kan ur SEGELFLYGHANDBOKEN finna svar på många av de problem, vilka det själv skulle hava tagit mycket tid och möda att bemastrera, ävensom råd och ledning beträffande den framtida utvecklingen.

Otalliga äro de bevis, som lämnats på SEGELFLYGHANDBOKENS stora värde, varför man gott kan påstå, att verket *måste* finnas i varje flygintresserads bokhylla. Samtliga delar kunna köpas i närmaste bokhandel, genom Pressbyrån eller direkt från SVENSK FLYGTIDNINGS FÖRLAG, Sallerupsvägen 26, Malmö. Tel. 74666.

Delarna I—IV kosta kr. 2:50 per del

Del V, SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKEN, kr. 3:50

Hela verket inbundet i gediget klotband, blått och guld, kr. 13:50

Insätt beloppet på SVENSK FLYGTIDNINGS postgiro 147660 och angiv vilka delar som önskas. Förlaget översänder böckerna porto- och emballagefritt.

OMBUD ANTAGAS FÖR SEGELFLYGHANDBOKEN!