



SVENSK flygtidning

ÅRG. 6 NR 4
April 1944



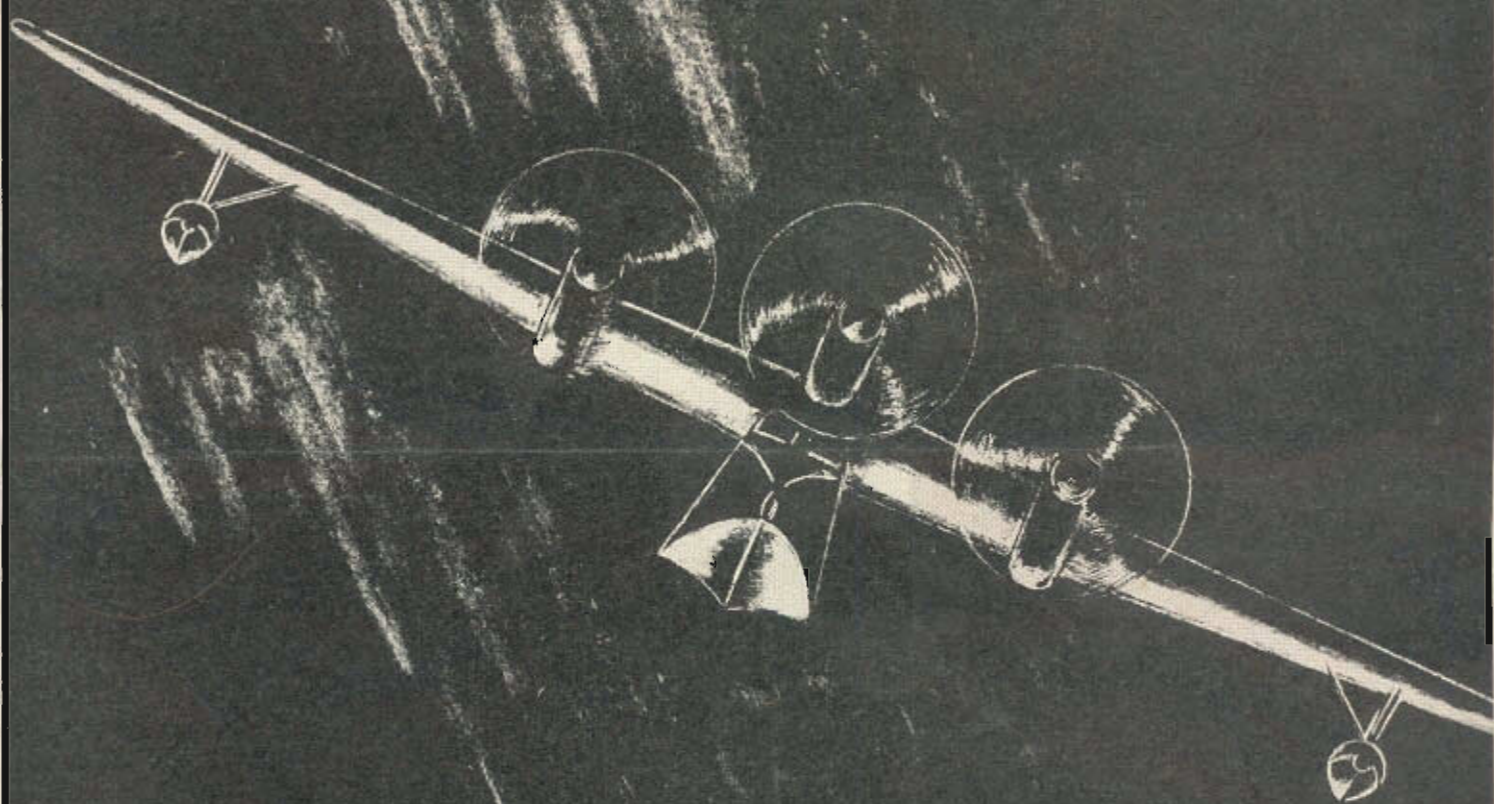
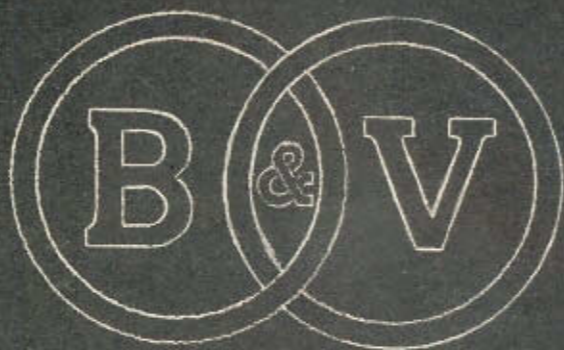
Segelflygarting

Fallskärmshoppare

Modellflygarnytt



En Stuka Ju 87 avtecknar sig som en silhuett mot himlen. Se art. →
om hur Stukan göres startklar.



BLOHM & VOSS

SEGELFLYGET

står inför nya stora uppgifter



1943 medförde en märkbar utveckling av segelflyget här i landet, och vi vänta oss mycket av den nu förestående säsongen. Statsmakternas kraftigt ökade stöd har väl ännu inte hunnit verka i tillräckligt stor utsträckning, men segelflygarna kunna nu känna sig arbeta i medvind och sålunda se fram emot ljusa tider.

Materiellaget förbättras därigenom att innevarande budgetårs anslag på 300.000 kronor för nyanskaffning av materiel nu kan utnyttjas till inköp av segelflygplan, byggsatser till glidflygplan, flygplanvagnar m. m. Enligt tidigare uppgjord fördelningsplan distribueras sedan denna materiel snarast möjligt till de lokala klubbarna mot 30 % av inköpssumman.

Flygmotorbränsle för flygstarter av segelflygplan kommer genom flygvapenchefens tillmötesgående att under säsongen tilldelas klubbarna. Detta ger de civila segelflygarna goda möjligheter till träning i högvärdig segelflygning, varigenom dessa säkerligen kunna hävda sig bättre gentemot sina militära kolleger, då landets segelflygare i slutet av juli i år möter upp till ädel tävlan å Älleberg. Våra segelflygrekord kunna snart nog komma i klass med bästa internationella och varför inte rent av överträffa dessa. Möjligheterna finnas.

Vi få emellertid inte blunda för de svårigheter, som ännu existera, så t. ex. de ekonomiska problem, som en del klubbar ställas inför, då de nu skola punga ut med sin andel för erhållande av materiel med statsbidrag. Här får man som tidigare vädja till privata bistånd.

Och så ha vi instruktörsfrågan, som nu blivit än mera brännande genom de skärpta fordringar, som chefen för flygvapnet utfärdat. De äro höga, men måste så vara, för att vår segelflygutbildning skall bli av "svensk kvalitet", och för att onödiga haverier därigenom skola kunna undvikas.

Den från myndigheternas sida nödvändiga kontrollen av verksamhetens effektiva bedrivande och statsmedlens rätta utnyttjande nödvändiggör en utvidgad korrespondens mellan KSAK och klubbarna. Detta ökar speciellt gruppchefernas arbete, och dessa måste härför på bekostnad av andra personliga intressen offra största delen av sin fritid. Av dem kräves en ej så ringa entusiasm för saken, då deras arbete är oegennyttigt och kanske många gånger t. o. m. kan förefalla otacksamt.

För uppnående av bästa möjliga resultat av våra strävanden kräves ett gott samarbete byggt på ömsesidigt förtroende mellan KSAK och flygklubbarna runt om i landet. För att befrämja detta komma segelflygarna att årligen samlas till ting. Årets segelflygarting äger rum i Stockholm den 1 och 2 april. Deltagarna ges där tillfälle att diskutera aktuella frågor, klarlägga ev. uppkomna missförstånd och utbyta erfarenheter.

Till sist få vi hoppas, att det stöd, som segelflyget fått av staten, och att det arbete, som nedlägges inom klubbarna, skall bli givande och att segelflyget och segelflygarna måtte få "rekordanslutning" 1944.

Stockholm i mars 1944.

För KSAK: J. G. Karlsson.



J. G. Karlsson.
Chefsinstruktör för segelflyget.



AMERIKANSKA NYHETER

Elegant träningsplan och praktiskt ambulansplan

CUB-fabrikerna, som redan före kriget lancerade de populära folkflygplanen, ha återigen dragit uppmärksamheten till sig genom ett par eleganta nyskapelser,

ning. Vingarna äro av monospar-utförande, och även i övrigt är utförandet förstklassigt.

Prestanda:

Längd 6,85 m.
Spännvidd 10,55 m.
Höjd 1,95 m.
Motor Franklin 6 AC 298, 130 hkr.
Maximihastighet över 250 km/tim.
Landningshastighet .. under 85 km/tim.

ETT NYTT AMBULANSPLAN

är den andra nyheten, som lanceras av CUB-koncernen eller — som företaget heter — Piper Aircraft Corporation.

Även ambulansflygplanet är av intressant konstruktion. Det är ett tvåsitsigt, högvingat flygplan, vilket rätt mycket påminner om ett vanligt sportflygplan. Som framgår av namnet, U. S. NAVY AE-7 AMBULANCE, ingår planet i Förenta Staternas flottas flygplanspark.

Patienten förvaras liggande på en bår i flygplanets stjärt, vars överdel kan vikas upp på samma sätt som en kylarhuv av alligator typ för bilar (se bilderna nedan till vänster). Klart är, att därmed mycket "dött" utrymme i planet tillvaratages, varför hela konstruktionen måste betraktas som mycket ekonomisk.

Detta plan kan naturligtvis ej tillgodose alla behov, då det endast har plats för två personer (pilot och patient). Mänskligt att döma torde flersitsiga flygplan ha betydligt större fördelar i krig, då eljest ett mycket stort antal flygplan med betydande markpersonal kräves. När det gäller transport vid olycksfall har denna typ naturligtvis största betydelse, liksom även när det gäller snabbtransport av svårt sjuka från landsortslasarett till större sjukhus, som ha bättre resurser till förfogande vid specialbehandling av svårt sjuka o. s. v.

För svenska förhållanden öppnar detta plan faktiskt helt nya perspektiv. Med den snabba lakt, som flyget kan väntas utveckla efter kriget även i vårt land, kanske det inte dröjer alltför länge, innan varje landsortsläkare med självaktning håller sig med ett eget ambulansplan, liksom man hittills använt bil vid sjukbesök och transporter av sjuka. Redan nu har ambulansflyget kommit att spela en betydande roll i de norrländska ödemarkerna, och det är framförallt i dessa trakter, som det nya "folkam-

bulansplanet" kommer att få sin allra största uppgift.

Kriget har fört den flygtekniska utvecklingen ett jättesteg framåt — en utveckling som på många håll mottagits med blandade känslor. När emellertid en gång freden kommer tillbaka, skola vi säkert alla vara tacksamma för de framsteg, som i tekniskt avseende gjorts. Och då blir det en av flygets viktigaste uppgifter att ta igen den skada, som under kriget vållats mänskligheten, genom att — bl. a. med hjälp av dessa ambulansplan — rädda i stället för att släcka liv!

Ambulansplanets prestanda:

Längd 6,75 m.
Spännvidd 10,625 m.
Höjd 2,05 m.
Motor 100 hkr:s Lycoming-motor.
Maximihastighet 185 km/tim.
Landningshastighet 75 km/tim.
Argus.

TRÄNINGSPLANET

som pryder denna sidas vinjett och gör ett så sällsynt rent intryck med sin utomordentligt genomförda strömlinjeform, är en modern typ, som säkerligen även efter kriget kommer att få stor användning som skol- och sportflygplan.

Detta lågvingade, tvåsitsiga flygplan, som betecknas PIPER PT-1 TRAINER, är alltigenom av mycket förnämlig konstruktion och bl. a. försett med indragbart landningsställ, vilket ju inte precis tillhör vanligheterna, när det gäller skolflygplan. Man har emellertid ansett, att den blivande piloten redan från början skall få tillfälle att vänja sig vid denna hos högvärdiga stridsflygplan alltid förekommande detalj.

Planet är givetvis utrustat med dubbelkommando och dubbel instrumentuppsätt-

AMBULANSPLANET



Bilderna åskådliggör den praktiska placeringen av patienten i planets stjärt.

PRENUMERERA på

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

FLYGTIDNINGEN 1942 eller 1943

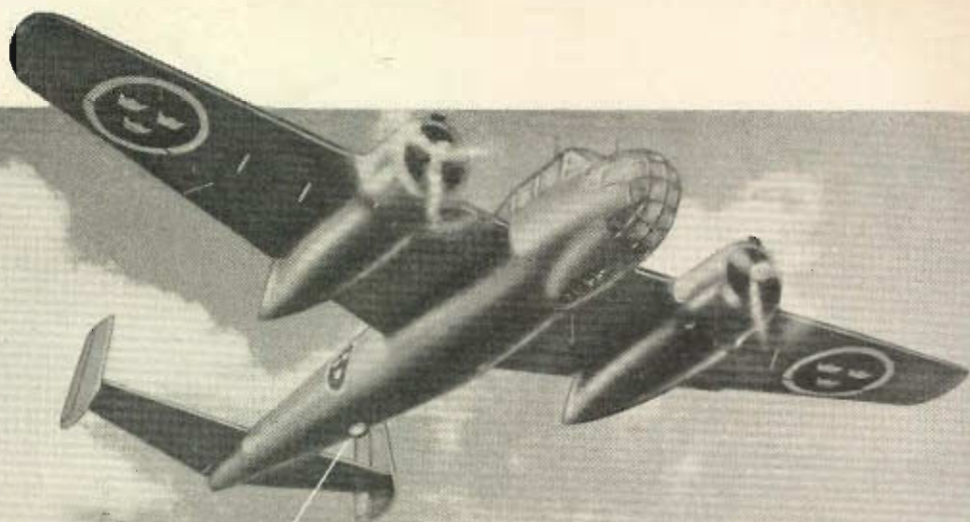
inbunden i flott pärm med guldtryck.
Pris 6: 50 kr.
Arg. 1940 inb. Pris 4: 50 kr.
Arg. 1942 inb. Pris 5: 75 kr.
Ise pärm med guldtryck för inbindning av arg. 1943. Pris 2: 75 kr.

Följande äldre nummer finnas:

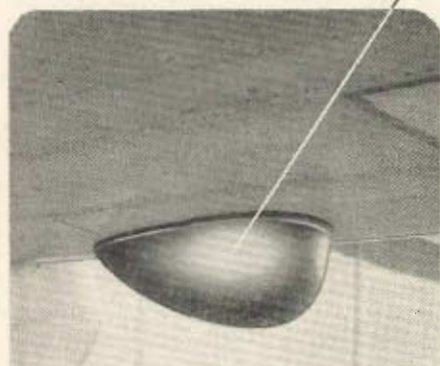
Pris 25 öre:
Nr 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10 år 1940.
Pris 35 öre:
Nr 11, 12 år 1940.
Nr 3, 4-6, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1941.
Nr 1, 2, 3, 4, 5 år 1942.
Pris 45 öre:
Nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1942
och samtliga nummer utkomna år 1943.
Brevmärken med äldre flygmotiv. 28 märken i en karta. Pris 25 öre.
Flygvykort i 4-färgstryck av jaktflygplanet J 9-Republik. Pris 15 öre.
Segelflygkort med historiska inslag (olika motiv). Pris 15 öre.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.
Postgata 147660.

Ombud för lösningsförsäljning antagas!



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 sin stora ring förbrukade omkring 30 hkr genom sitt luftmotstånd. På SAAB:s nya bombplan B 18 infördes en ny typ med ramen i en strömlinjeformad

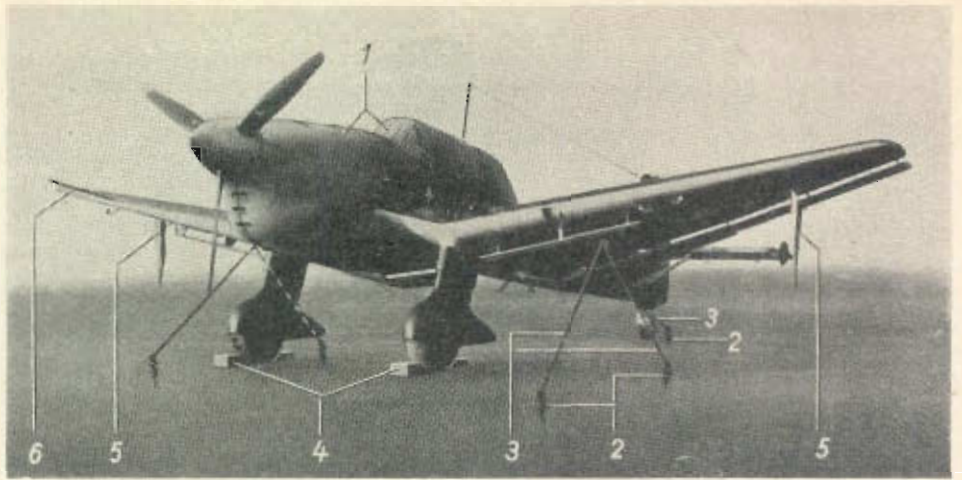
kåpa. Effektförbrukningen sjönk till 3 hkr - en besparing på 90 %.



Hur en STUKA göres startklar

"Maskinen startklar", rapporterar förste mekanikern vid en Stuka Ju 87 till sin förare. Denna korta militäriska rapport har föregåtts av en mängd omsorgsfulla provningar av olika slag. Ofta, ja för det mesta, göra Stukamaskinerna inte bara en utan flera fiendeflygningar om dagen, och före varje flygning anmälas maskinerna startklara, sedan de underkastats en noggrann översyn av den tekniska personalen. I föreliggande lilla översikt kommer läsaren att få en inblick i detta mekanikernas arbete med att göra en Stuka färdig för start.

Det är tidigt på morgonen vid en fältflygplats på östfronten. Ett svagt skimmer vid horisonten förkunnar, att dagen håller på att gry. Stukamaskinerna, som stå uppställda med stora mellanrum vid ena sidan av flygfältet, avteckna sig som silhuetter mot himlen. För den tekniska personalen vid divisionen börjar nu tjänsten. "Doras" mekaniker betraktar sin maskin ett ögonblick. Han måste ge maskinen liv igen. Snart kommer den 1.200 hk starka Jumo 211 att stämma upp sin dånande sång, som han



Förankrad och övertäckt Ju 87.

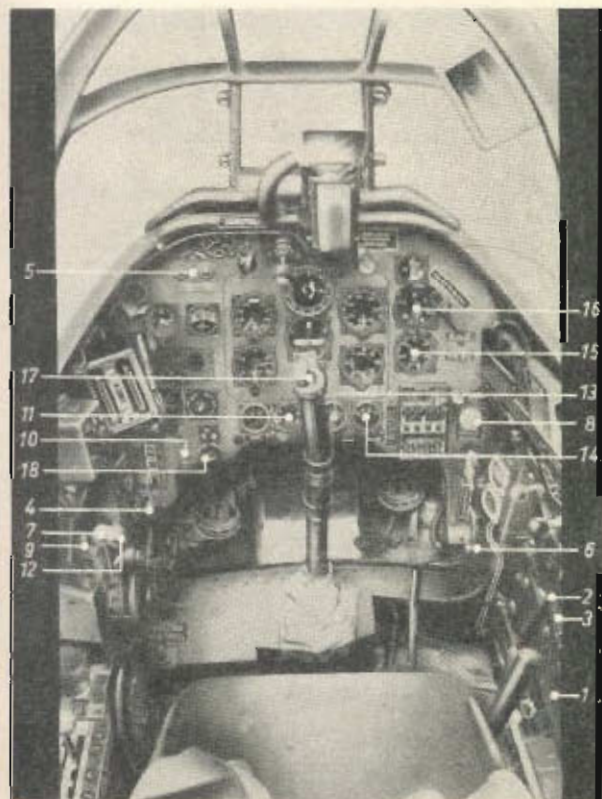
1. Presenningar. 2. Markkankare. 3. Ankarlinor. 4. Bromsklossar. 5. Läsanordning.

äter kommer att lyssna till och höra, om maskinen är klar till start.

Först avlägsnar han skyddshöljet från motorn, taket på förarhytten, komprimeringsmunstycket och luftinsugningsrören, varvid andre mekanikern hjälper till. Förankringen, som skyddar maskinen mot skador under storm, toges därefter bort, och sedan avlägsnas läsanordningen på rodren. Tankning behöver man inte bry sig om, därför att denna företogs i går, omedelbart efter det att "Dora" kom tillbaka från fiendeflygningen. Mekanikern fyller på den lilla behållaren för startbensin och kontrollerar samtidigt med en mätsticka oljemängden i oljetanken. Denna får vara fylld endast till högst tre fjärdedelar, emedan den heta oljan under flygningen skummar och utvidgar sig starkt. Nu övertygar sig mekanikern om att det finns tillräckligt med kylväska i kylaren. Om det behövs, fyller han på tryckolja och bromsolja samt kontrollerar trycket i syrgasbehållarna, som måste vara 140—150 atm. Till slut underkastas hela maskinen en noggrann översyn beträffande beklädningen. Mekanikern konstaterar, att ingenting har lossnat samt att rör och klaffar äro i gott skick. Därefter går han igenom ljusammunitionen, synar gummiringarna på hjulen, kontrollerar att styrinrättningen fungerar samt att rodren göra riktiga utslag. Har mekanikern inte funnit några fel — eller avhjälp smärre sådana — lägger han bromsklossar framför hjulen och stiger upp i förarsitsen.

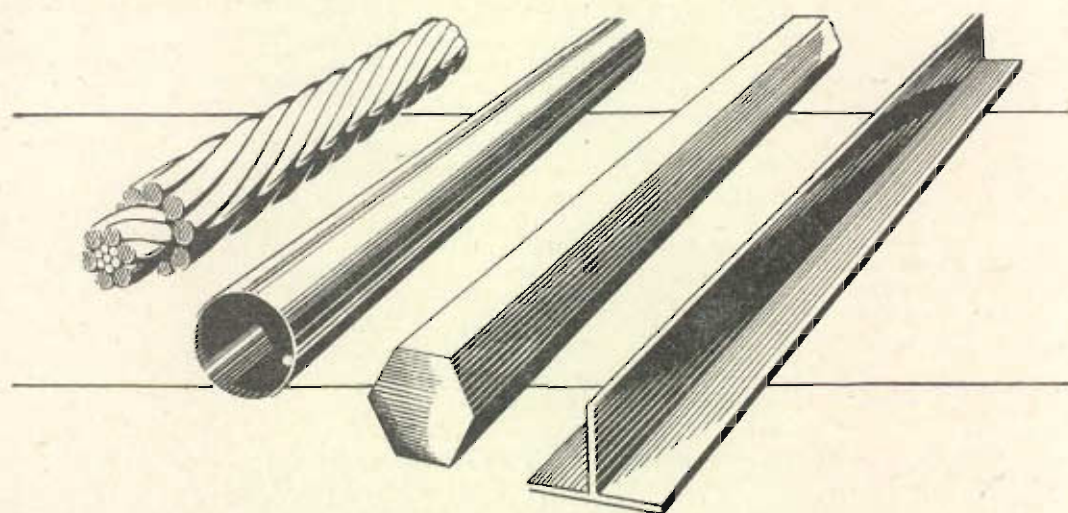
Nu kommer den svåraste delen av startförberedelserna, nämligen en noggrann motor-kontroll. För att kunna starta motorn, vrider mekanikern först på avståndströmbrytaren I, så att det elektriska ledningsnätet i maskinen blir strömförande, därefter på de automatiska strömbrytarna 2 och 3 på kontrolltavlan, vilka koppla på ström till instrumenten och apparaterna. Sedan öppnar han huvudkranen 4, stänger vatten- och smörj-oljekylaren 5 och 6 och ställer

in spaken 7, med vilken den ställbara propellern regleras på start (högt varvtal). Andre mekanikern har under tiden med en vev dragit igång startmaskinen. Förste mekanikern trycker nu med pumpen 8 bensin in i bensinledningarna. När startmaskinen har kommit upp i högsta varvtal, ropar andre mekanikern "klart" och stricker upp högra handen. Förste mekanikern kopplar nu på tändningen 9 och drar i startpådraget 10. Därigenom kopplas startmaskinen, vars svänghjul går med högt varvtal, samman med motorn och sätter i gång. Strax efter det motorn kommit i gång, måste mätaren 11 för smörjoljans tryck iakttagas; den måste nämligen senast efter ca 15 sekunder visa tillräckligt oljetryck. Gör den inte det, måste motorn stoppas, emedan det eljest är fara för varmgång till följd av otillräcklig smörjning. Är oljetrycket tillräckligt, föres gas-spaken 12 så mycket framåt, att motorn snabbt kommer upp i ett varvtal om 1.000 varv i minuten. Mätarna 13 och 14 för smörjolja och kylvatten iakttagas hela tiden. När det från motorn kommande kylvattnet har en temperatur av minst 30°, ökas motorns varvtal långsamt. Genom att ställa om regleringsspaken 7 till propellern övertygar sig mekanikern om att propellern arbetar oklanderligt. För att prova bensinpumparna låter han motorn en kort stund gå enbart på pump I och II, varvid bensintrycket hela tiden måste vara konstant. Till och fränkopplingen av pumparna sker med huvudkranen 4. Nu börjar den egentliga provkörningen. Vatten- och smörjolekyklarna 5 och 6 öppnas, och gas-spaken 12 föres långsamt över till "full gas". Mekanikern iaktar på kompressionsmätaren 15, att kompressionen stiger till 1,4 atm och att varvtalsmätaren visar ungefär 2.400 v/min. Styrspaken 17 måste vara tillbakadragen så långt den går, så att inte maskinen kan tippa framåt. För att kontrollera magneterna köres motorn först på magnet 1 och sedan på magnet 2 (9). Minskningen i varvtal kan hos Jumo 211 uppgå till 100 v/min. En snabb blick på mätaren 11 för oljetrycket, som även anger bensintrycket, visar att trycket är riktigt. Nu för mekanikern gasspaken 12 långsamt tillbaka. Körning för full gas får ske endast kort tid åt gången, så att inte motorn eller flygkroppen tar skada av



Förarhytten i Stukan. Siffrorna hänvisar till texten.

Nu utan licens aluminium och aluminiumlegeringar



Enligt Industrikommissionens meddelande av den 1 mars 1944 får tills vidare aluminium och aluminiumlegeringar fritt försäljas och förbrukas.

En betydande lättnad har härigenom inträtt för de ordinarie förbrukarna av dessa metaller. Medgivandet innebär emellertid även möjligheter, att på ett flertal andra områden avhjälpa rådande materialbrist genom att använda aluminium och aluminiumlegeringar.

Vår mångåriga erfarenhet från tillverkning av dessa produkter står därvid till Edert förfogande. Låt vår Serviceavdelning ta del av Edra materialproblem. Den kan kanske ge Er några värdefulla råd och upplysningar för utnyttjande av den nu rådande licensfriheten.



AB SVENSKA METALLVERKEN

FORSÄLJNINGSCENTRALEN, STOCKHOLM 1

FORSÄLJNINGSKONTOR: GÖTEBORG • MALMÖ • JÖNKÖPING • ESKILSTUNA • SUNDSVALL



Upp till kamp mot

INDISCIPLINÄR FLYGNING!



Här i Sverige är s. k. busflygning dess bättre rätt sållsynt. Där den förekommer, är den likväl ett av de säkraste sätten för vederbörande "utövare" att snabbt och säkert få sluta sin tjänstgöring vid flygvapnet eller sin verksamhet som civilflygare — med eller utan livhanken i behåll. I utlandet med dess massutbildning av flygare till de ständigt växande stormaktsflygvapnen utgör busflygningen ett problem, som man gör allt för att bemästra, ofta med stundom drastiska, men effektiva metoder. Några glimtar av den striden för ett bättre flyg har nått oss, och vi skall här närmare se, hur man exempelvis i Tyskland, England och USA tar busflygaren "vid hornen".

De metodiska tyskarna

I riksmarskalk Görings flyg är man allt annat än belåten med busflygtendenserna. Man har utfärdat en särskild "lagbok för flygare", som preciserar vad sorts flygning, som ej får förekomma. En av den mäktige marskalken själv undertecknad order förbjuder uttryckligen:

a) Att självsvåldigt och utan order avvika från den för beordrat uppdrag utlagda färdlinjen (kursen), exempelvis för att flygledes "uppvakta" släktingar eller dambekanta, med eller utan lågflygning eller landning.

b) övning i "låganfall" utan order, i förening med självsvåld eller vårdslöshet.

c) avancerad flygning under 1.000 m höjd.

d) egenmäktig flygning på lägsta höjd.

e) all annan vårdslös flygning, som äventyrar planet, dess besättning eller andra.

Flygledningen erinrar dessutom sina "pappenheimare" om busflygningens lön genom att ställa de kraftigaste straff i utsikt och genom att redogöra för ett par inträffade fall. Det värsta, som mycket liknar ett par i USA inträffade, gällde en fältväbel X. Gossen hade utan vare sig order eller tillstånd gett sig iväg på flygbesök till släktingar på landet, där det ofrånkomliga "kjolyget" samtidigt skulle vistas. Tösen var emellertid borta men hennes dagars upphov bjöd i stället på en "bier". Vid avfärden krockade X:s Arado med ett körsbärsträd, varvid den snygga kärnan totalt spolerades. En förrådsman, som fått vikariera såsom "mek" utan tillstånd (och kanske utan kompetens) döddes. Riksmarskalken-flygchefen blev självfallet topp tunnor rasande, sågs det, och dekreterade: "Det måste bli slut med busflygningen". Flygaren fick omedelbart sluta och dessutom som extra påbröd 8 års straffarbete. Tilltagets välförtjänta lön!

Engelska flygets "busflygare"

Engelska flygets busflygare, eller som man där kallar dem, "the showing-offers", d. v. s. de där som i osödan vill visa sig på styva linan och "ge uppvisningar" för att "bräcka", få också skäppan full av sin utbildningsledning. Flygvap-

av FLIGHT LIEUTENANT

nets tidning "Royal Air Force Journal" ägnade för en tid sedan en hel del utrymme åt redogörelser för inträffade fall av "indisciplinär flygning" och de därför utmätta straffen. Atskilliga krigsrätter avkunnade dom i mål, där förseelserna bestått t. ex. i, att man gjort dykningar från låg höjd, att man jagat fram i jämnhöjd med hustaken eller att man så när rivit bagageräcken från parkerade bilar tak med sina landningsställ, eller att man på andra sätt sökt efterlikna svalornas på ett annat plan stående flygkonst. I så gott som alla fallen fick vederbörande respass från R. A. F.

Amerikansk "lägsniffare"

Från John Bulls amerikanska frände, USA-flyget, berättas ett särskilt svårt fall, där vederbörande "oförtjänt" klarade livhanken, men knappast mera. Moses Pott, en obotlig "lägsniffare" i flottflyget, flög bra men hade den fördärliga ovanan att han alltid skulle försöka att "skrämma" medtrafikanter, i luften som på jorden.



I bästa fall kanske "busflygningen" slutar så här!

Han älskade att med ett vrål dyka rakt på bilar, hästar och kreatur och fann sin högsta glädje i att se folk köra i diket och bondens "kritter" fly för livet, sågs det. En septembereftermiddag mötte Pott sitt öde.

Kl 13.00 startade han med sin "Hellcat". En knapp halvtimme senare har han lyckats jaga en fårskok i en damm och ett par bönder upp i ett träd. Kort därpå får han se en elegant Packard på en bväg. "Gefundenes Fressen", tänker Pott och sätter genast igång "öljakten". En dykning, två upptagning just över bilaket, fullgas, brantaste stigning och så omedelbart sväng, och en ny dykning mot bilen, denna gång framifrån. Den skrämda bilföraren kör av vägen, genom ett par taggtrådsstängsel och tvårattar sedan i en halmstak — egendomligt nog med bilen följande hel — åtminstone utifrån sett.

Nu är kusten klar, tänker bilföraren, hackar, tar sig upp på vägen igen och fortsätter sin nyss avbrutna färd. Pott ger sig på nytt i kast med sitt favoritnåje och utsätter bilen för en ny serie "låganfall" ända till dess både bilen och planet kommer i närheten av flygbasen.

Efter landning får Pott order att inställa sig hos chefen. Han går, inte utan onda aningar. Så möter han en kamrat, som säger: "Chefen vill tala med dej. Han påstår att du jagat honom, hans fru och dotter av vägen fyra gånger, genom två staket, in i en halmöds, och att hans bils alla fyra däck äro förstörda. Dottern har visst förts till sjukhus efter chocken och frun ringer efter sina advokater just nu, så de så —".

Inne i chefsrummet får Pott en varm, kort men träffande välkomsthälsning. Chefen säger blott: "Pott, du kommer att ta dig bra ut i din nya randiga Sing-Sing-dräkt. Adjö!" Så är Amerikas krigsmakt en flygare fattigare!

En stabsavdelning till motattack

Fallet Pott och andra liknande måste självfallet stoppas på skarpen. Utbildningsledningen hos flottflyget i USA har för den skull givit ut en "antibusflygbroschyr", med drastiska illustrationer i känd amerikansk stil och kallad "Flat-Hatting Sense", d. v. s. "Förnuft i busflygningen". Genom att lägga upp vad man under flygning får och icke får göra, på ett lättfattligt och tankeväckande sätt, vill stabsavdelningen i fråga mana flygeleverna till tukt och ansvar samt stoppa busflygtendenserna hos alltför "publiksugna" ungtuppar. Uttrycket "flat-hatting" tarvar f. ö. sin förklaring. Ursprungligen betyder det "hatt-tillplattning" i bemärkelsen "dumdristig och vårdslös lågflygning". Man säger, att det föddes då ett USA-plans ena hjul under en föräres busflygning längs en stadsgata en söndag plattade till en fotgängares finaste "korkhatt", så att denna antog formen av ett hoptryckt handklaver!

Namnet är onekligen bra. Broschyren gör nytta, påvisar att busflygning är av ondo och bidrar till att förhindra den. Förutom att sådan flygning är indisciplinär och otillåten, är den mängen gång det säkraste sättet att slå ihjäl sig själv eller andra.

Busflygningens andra avsigtsider

Om busflygning är förkastlig i fred, så är den i krigstid närmast brottslig. Varje förkast av flygplan eller flygpersonal betyder där ökade svårigheter att slutföra kriget och ökade krigskostnader. En färdigutbildad flygare kostar f. ö. Onkel Sam omkring 27.000 dollar, eller i runt tal 108.000 kronor. Ett av de vid utbildningen använda skolplanen kostar omkring 50.000 dollar, eller 200.000 "lock" kalla. Om således, säger broschyren, en busflygning (som ofta sker) resulterar i haveri med totalförlust, kostar ett "nöje" flyget och staten över 300.000 kronor, vilket går ut över skattebetalarna och är minst sagt mycket dålig ekonomi. Dessutom — likvärdigt med en flygseger för fienden, utan minsta ansträngning eller kostnad för denne. Och vi förlorar ett plan, en förare, kanske en hel besättning utan att fienden behöver lossa ett skott. (Forts. på sid. 20)



Tysk luft- **25** trafik
Å R

JUNKERS

TRAFIK- FLYGPLAN

PIONJÄRER AV VÄRLDENS LUFTTRAFIK



NÄR DET NUVARANDE KRIGET BÖRJADE,
VORO JUNKERS-TRAFIKFLYGPLAN
I TJÄNST I 23 STATER JORDEN RUNT:

Bevis på det tyska kvalitetsarbetet!



JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.

KRIGSFLYGAR-ESS

Wilhelm Liedholm presenterar i detta nummer den amerikanske "bombningschefen" och en av "den europeiska fästningens" framgångsrikaste försvarare. — I nästa nummer presentera vi RAF-chefen och hans närmaste män.



Walter Oesau.

Tyskland:

Överstelöjtnant Walter Oesau

Meldorf, en liten svärmisk stad i Dithmarschen, Schleswig-Holstein, är hemstad för Walter Oesau — en av de "gamla" bland de unga tyska jaktflygarna. Det är ej så länge sen han sprang omkring på Meldorfs gator med gymnasistmössan på nacken. Och dock! Många betydelsefulla år skiljer de sorglösa barnaåren från nuets händelser. Av skolpojken har blivit en flygare, som nu bär ansvar och förpliktelser, vilka endast brukar komma de bästa och dugligaste till del.

Oesau föddes 1913 i Farnewinkel, Kreis Dithmarschen, och är son till en bankdirektör. Redan som frivillig i arbetstjänsten — sedan han i Meldorf avlagt sin mogenhetsexamen — var det hans största önskan att bli soldat, att bli officer. Och fast besluten att nå detta mål inträdde han 1933 i ett artilleriregemente, varifrån han sedermera överflyttades till Luftwaffe som underofficer. Hans stora förebilder blev Richthofen och Udet och att efterlikna dessa hans högsta önskan. Sin jaktflygutbildning erhöi han av Werner Mölders i Werl, Westfalen.

Aren rann sakta undan och steg för steg närmade han sig målet. Den lyckligaste dagen i den unge soldatens liv var då han som pilot i den ärorika Richthofen-eskadern 1937 befordrades till underlöjtnant. Äntligen låg vägen fri framför honom, han skulle nu få visa vad han dög till.

Som frivillig i "Legion Condor" deltog han i spanska inbördeskriget, och spanienkorset i guld med briljanter, befordran till löjtnant m. m. var den erkänsla han visades för framstående prestation som jaktflygare. Han hade fått sitt verkliga eld-döp!

Nu gällde det emellertid att visa sig värdig en än större uppgift — karegen för festerlandet. Som divisionskapten i en jakteskadern, i förtid befordrad till kapten, erhöi han 1940 järnkorsets riddarkors efter sin 20. luftseger. Några månader se-

nare meddelades att Oesau som flottiljchef nedskjutit 40 fiendliga plan — en prestation som rikskanslern belönade med eklövet av riddarkorset. Med Mölders och Galland i spetsen räknades han nu till detta krigs mest framgångsrika jaktflygare — en ynglings drömmar som gått i uppfyllelse!

Luftseger på luftseger följde och snart hade han nedskjutit sin 80. motståndare. Rikskanslern och riksmarskalk Göring mottog och belönade honom för framstående tapperhet inför fienden — han blev befordrad till major och förlänades eklövet med svärd till järnkorsets riddarkors. År 1941 vann Oesau, som under tiden utnämns till chef för Richthofen-eskadern, sin 100. luftseger. I början på år 1943 befordrades han till överstelöjtnant!

Hur lätt är det inte att skriva: 250 flygningar mot fienden! Tvåhundra femtio gånger mot en hårdnackad fiende, man mot man, flygplan mot flygplan. För att utgå som segrare ur en luftstrid fordras högsta koncentration och anspänning av alla krafter just i det ögonblick då det gäller att slå och förintna motståndaren. Och om ingen seger är möjlig att då kunna föra hem plan och förare i säkerhet! Ty lika avgörande som en seger i och för sig är, lika viktigt är det också att utan förlust återvända till sin egen bas!

"Gelobt sei, was mich hart macht", lo vad vare det som gör mig hård (Nietzsche), är Walter Oesaus valspråk, och dessa den store tänkarens ord står präglade liksom i eldskrift över Oesaus liv och gärning.

W. L.—m.

USA:

James H. Doolittle

Överbefälhavare för de amerikanska luftstridskrafterna i Europa.

"Jimmy" Doolittle föddes 1897 i Alameda i Californien. Sin ungdom tillbragte han dock inte i detta USA:s soliga filmland utan i Alaska.

När på 80-talet guld upptäcktes vid Yukon drog en väldig guldrush fram över Staterna och den nådde även Californien. I slutet av 90-talet gav även James' fader sig iväg norrut. Han slog sig ned i Nome vid Berings sund. År av de svåraste umbärvanden följde. Trots allt arbete ville inte lyckan le mot familjen Doolittle. Unge Doolittle var minst i skolan — han är ännu i dag blott 1,65 lång — och bland hans kamrater gällde blott nävrätten. Som man

lätt kan förstå blev hans ungdom föga lycklig.

Under världskrigets första år studerade han sedan bergsbruk i Californien. USA:s inträde i världskriget gjorde honom till soldat. Han kom först till en signalavdelning, men då den unga amerikanska armén behövde flygare, kommanderades han till flyget. Under kriget blev han löjtnant, och hans huvudsakliga sysselsättning var flyglärorens.

Krigsslutet ställde honom inför nya svårigheter. Han kunde ingenting utom att flyga. Han blev därför konstflygare, övergick i reklamens tjänst och blev "stuntflygare". Efter att ha studerat aerodynamik 1922—1923 återgick han till armén. 1926 fick han i uppdrag att resa till Chile för Curtiss-Wright-bolaget. Avsikten var att söka konkurrera ut de tyska flygbolag, som fått fast fot i Sydamerika. Men framgången uteblev.

1930 lämnade Doolittle armén och fick plats hos Shell Oil Co. Då Roosevelt blivit president, fick han i uppdrag att om lägga bilindustrin till flygplantillverkning. Och därmed började han göra en glänsande karriär. När kriget mot Japan utbröt, var han överstelöjtnant, och den första flygraiden mot Japan, den bekanta trettiominutersraiden mot Tokio, var det Doolittle som ledde och organiserade.

Vid sin flygning till Afrika, där Doolittle skulle övertaga befälet över USA-stridskrafterna, blev han angripen av ett tyskt jaktplan.

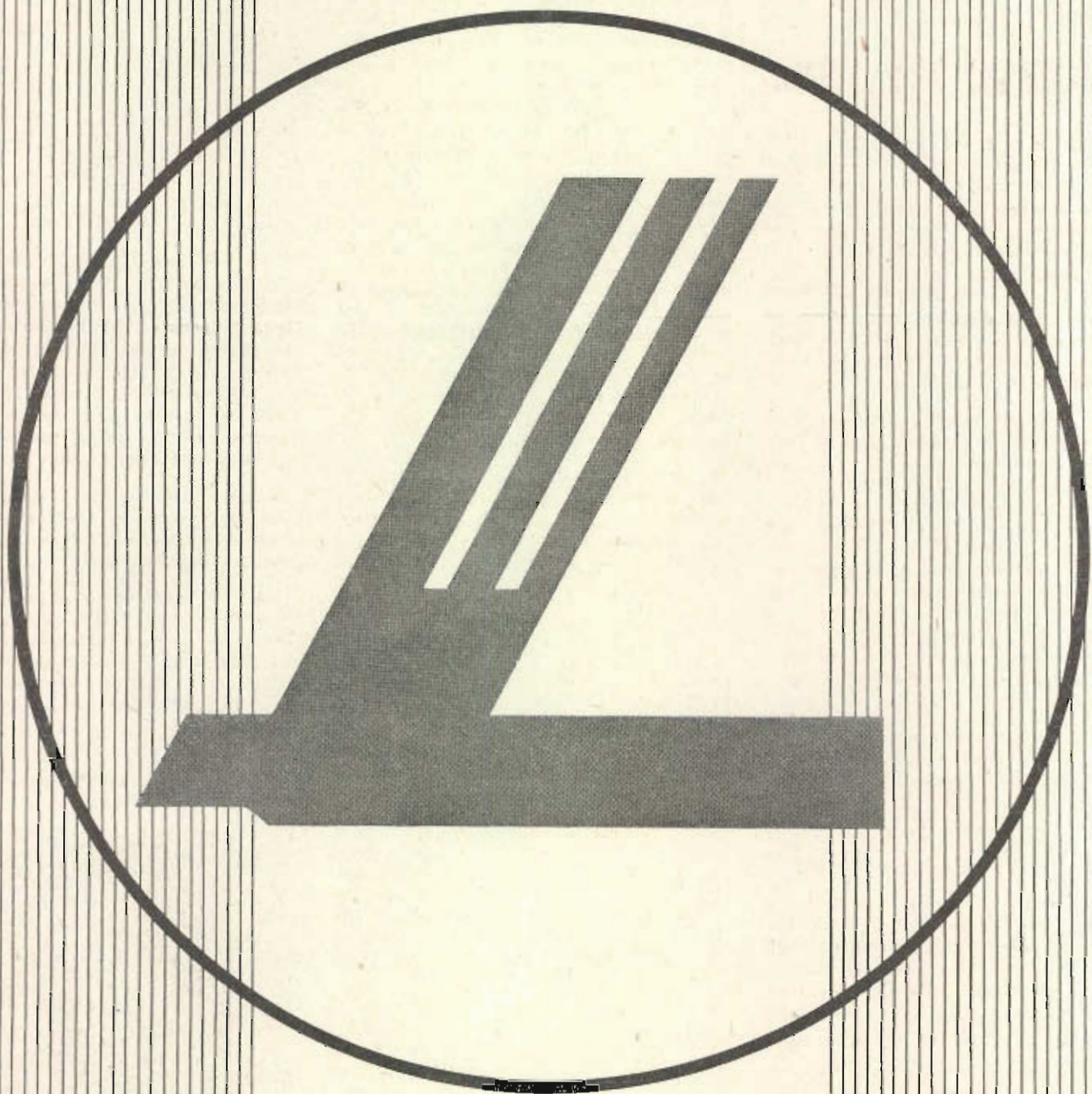
Doolittle färdades i en 4-motorig Flying Fortress. Plötsligt dök ett jaktplan upp. Några korta eldskurar, och föraren blev allvarligt sårad. Då övertog Doolittle själv spaken. Han lät flygplanet störta ned till vattenytan och satte därefter kurs mot den afrikanska kusten, och lyckades trots planets svåra skador nå Algiers flygplats.

James Harald Doolittle hade anlänt för att övertaga kommandot.



James H. Doolittle.

Socke-Wulf



VI PRESENTERA:



Harald Vilén
Svensk modellkonstruktör i tätén.

En dag i slutet av tjugotalet fick Vilén, som redan då var känd som en älskare av fartens tjuvning och gjort många tävlingsbanor osäkra både med bil och motorcykel, ett erbjudande att byta bort sin bil mot ett flygplan, och han var inte sen att avsluta affären. Sedan dess har flygget blivit hans musik.

Viléns första flygplan, som betecknande nog hette "Sesam", öppnade nya vyer för den unge ingenjören. Han fick flyget i blodet och för utomlands för att studera vidare. Allt var frid och fröjd, till han en dag under en tur med sin nya "Miles Hawk" hamnade på taket till en giraffbur, vilket renderade honom en tid i stillhet från det egentliga flyget.

I stället specialiserade sig Vilén nu på modellflygplan, och 1933 startade han i Stockholm försäljning av engelska modellflyggsatser. Som driftig affärsman fick han snart huvudagenturen för den amerikanska Clevelandconcernens modeller för hela Europa, som nu genomkorsades i "Aeronca", det senaste nyförvärvet bland flygplanen.

Under denna tid gjorde Vilén många värdefulla rön, som sedan kommo svenskt modellflyg till del, när han började egen tillverkning av modellflygplan i Sverige. Det gällde att få fram för svenska förhållanden anpassade typer på tävlingsmodeller, och att Vilén lyckats vinna modellflygarnas förtroende, därom vittnar det strålände uppsving hans firma upplevat.

Fortfarande sätter Vilén den verkstad, där han framställer sina modeller, i främsta rummet. Denna har utvidgats och moderniserats, så att den nu är landets främsta i branschen. Just nu går Vilén och längtar efter den dag, då han åter skall kunna få balsaträ och gummi till sina modeller. Hans högsta önskan är att få bidra till att via modellflyget göra det svenska folket till ett flygande folk.

Och till slut skulle Vilén inte heller ha något emot, att folk kunde lära sig skriva namn och adress, så att man kan tyda det — en önskan som säkert alla modellflygfirmer dela med honom.

Focus.

Uthållighetsflygning

— en idrottslig elitprestation

Uthållighetsflygningen har till ändamål att härda föraren för kyttigt väder. Då man i timmar kastats hit och dit av kytt, blir man okänslig för dessa störningar. Uthållighetsflygningen på hang ger på detta sätt utan större kostnader ett icke föraktligt mått av säkerhet och flygerfarenhet. Med denna utrustning ger man sig sedan på större uppgifter med fullt förtroende för flygplanet och för sig själv. På detta sätt utvecklas den framåtanda, som kännetecknar flygaren.

Det dröjer icke länge, förrän den unge Ikarus-ättlingen sitter i ett övningssegelflygplan i den bestämda avsikten att flyga minst fem timmar. Har han tur och vinden står sig så länge, är ett av proven för silver-C klarat. Av de tre proven har uthållighetsflygningen under de sista åren minskat i svårighetsgrad. Även om förbättringen av flygegenskaper och flygplanens prestanda har medfört en avsevärd lättnad för föraren, är det dock till sist främst en personlig prestation, skriver Kurt Schmidt, den överlägsne segraren i flera av kontinentens största segelflygtävlingar, i den nyligen utkomna tredje delen av Segelflyghandboken. I fortsättningen berättar Schmidt, hur det kändes, när han slog världsrekordet i uthållighetsflygning:

Lyckligtvis glömmar man under timmar, att man sitter på stjärten. Enligt mina erfarenheter blir man medveten om denna kroppsdel först efter fyra timmar. Fram till sju timmar åker man sedan fram och tillbaka. Från denna tidpunkt är det ungefär som under ett långdistanslopp, där rörelserna efter ca 3 km börja bli automatiska. Man växlar nu ställning med längre tids mellanrum. Det är därvid mycket "uppfriskande" att sträcka och böja sig inom det område som står till buds. Jag brukade t. o. m. under korta moment spänna loss mig. Ungefär två timmar före den "döda punkten", som jag brukar komma till efter ca 30 timmars flygning, började det åter bli svårt att sitta. Man känner sig lätt inbuktad på ryggsidan. Då finns det bara ett hjälpmedel: "att ta sig själv i håret". Efter ett sömnanfall, som jag med nöd och näppe kunde övervinna och som räckte i ca 40 min. kände jag mig åter frisk och stark. Allt det oangenäma försvann. Tyvärr fick jag genom landningsorder icke fortsätta. Troligtvis hade den andra "döda punkten", som jag förutsatt mig att söka uppnå, inträffat efter ca 45 timmar. Detta överensstämmer nämligen med mina erfarenheter från skidloppning. Det är dock bra att veta, vilka svårigheter man råkar ut för under en längre flygning. Dessa kunna vara antingen "sitt-" eller koncentrationssvårigheter. Dessa gränser för den mänskliga prestationsförmågan torde varje idrottsman vara intresserad av.

Blir man luftsjuk (sjuksjuk) och måste "offra" till Neptunus, är det lämpligt att

före starten stoppa ner några vattentäta påsar i bröstfickan. Förutom att påsarna äro hygieniska, är det dessutom den fördelen, att man har flygplanet någorlunda i sin hand under den tid som magen är "i tjänst". I allmänhet kvarstår efter en stund endast hungerkänsla. Att sjunga och dylikt är också bra för att hålla tillbaka luftsjukan och kan också föra tankarna bort från en mage i revolution, även om sången i början är svår att komma igång med.

Jag har gjort den erfarenheten, att det icke är till nackdel, om man vid flygningar av obestämd längd förser sig med något ätbart, som dock måste vara lätt att komma åt under flygningen. Man skall inte underskatta den uppfriskande verkan som äpplen, pepparmyntpastiller och dylikt ha. Frågan om föda är för övrigt icke av så stor betydelse. Då man flyger, kan man utan svårighet svälta i två dagar. Den bästa provianten är: hårt bröd med honung, frukt, mjölk-karameller eller choklad och som dryck saft eller kaffe.

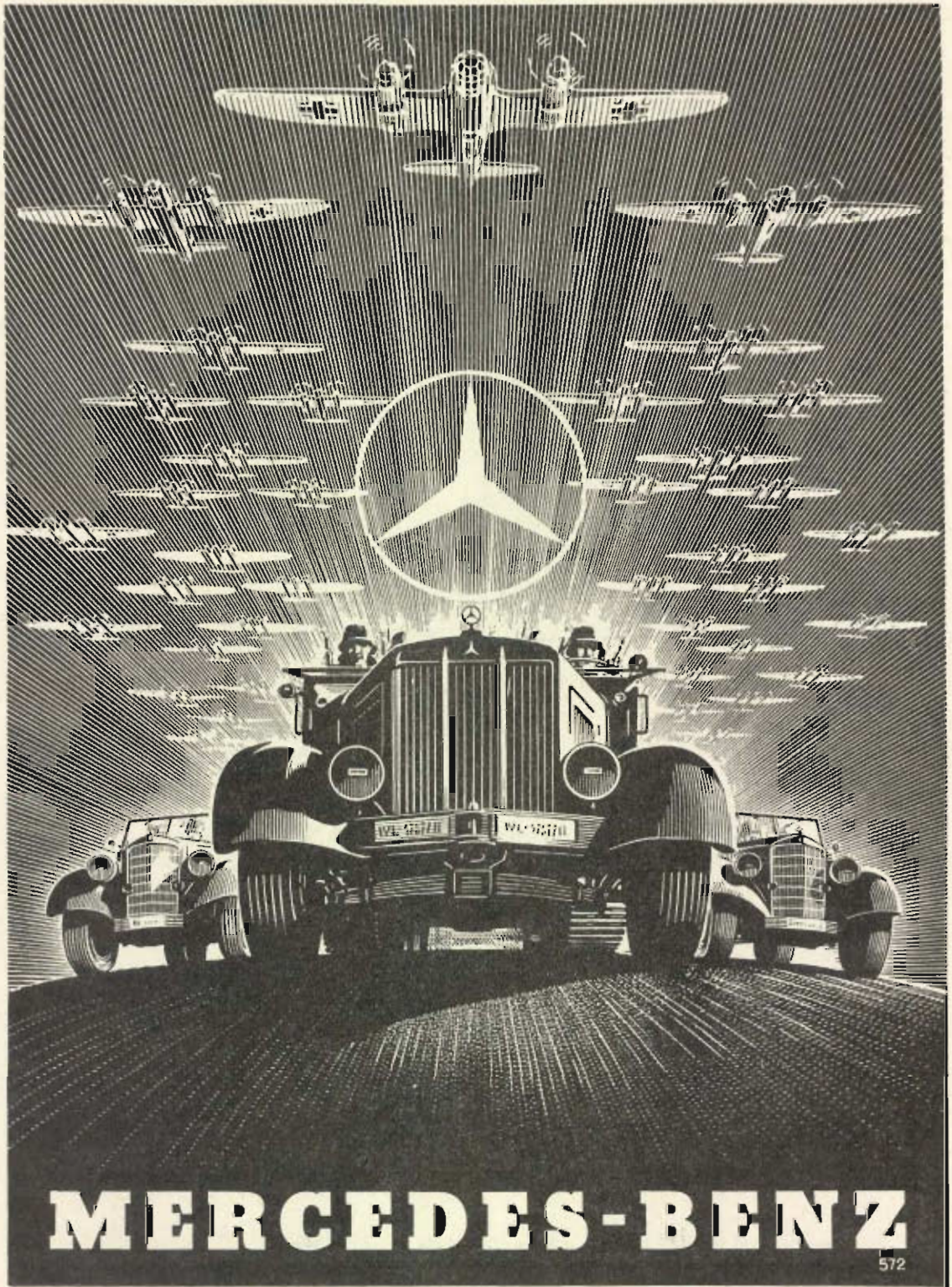
Den värdefulla förbindelsen med marken kan upprätthållas med mycket enkla medel. Under dagen flög jag mycket långsamt så nära hangkanten att mina rop kunde uppfattas. Från marken och till mig användes med framgång en megafon (gamla gramfontratt). Under den mörka natten går emellertid icke denna talförbindelse; man är nämligen glad åt att ha några meters höjreserv i den dåliga sikten.

Under mörker räcker det med att markera hangkanten med några stallyktoer och att utmärka landningsplatsen. Det är dessutom av stort moraliskt värde att från marken få vindriktning och vindstyrka.

Alla uthållighetsflygningar äro olika. Redan vädret formar dem olika. Om man tar den på rätt sätt, blir uthållighetsflygningen aldrig enformig. Det finns tusen saker, som man kan ge akt på i omgivningen och man har för en gångs skull tid att se på dem riktigt. Enligt min erfarenhet har varje uthållighetsflygning lönat sig.



Kurt Schmidt.



MERCEDDES-BENZ



Red. Yngve Nørrvi,

KSAKs populära informationschef, kommenterar haverirapporten för SFT.

Chefsinstruktören, löjtnant J. G. Karlsson, har nu tillsammans med förste instruktören vid segelflyget, Eide Lindelöw, bearbetat 1943 års haverirapporter, som inkommit till KSAK, och i likhet med föregående år tillställt klubbarna ett yttrande. Detta utgör en mycket intressant läsning, och det framhålles också i yttrandet önskvärdheten av att segelflyggruppernas aktiva personal samlas och gemensamt tar del av haverikommentarerna och även de S. M., till vilka hänvisas i förekommande fall.

Haverierna med glid- och segelflygplan visa för 1943 en nedgång jämfört med föregående år, då haverifrekvensen för glidflygplan var 1,6 ‰ och för segelflygplan 5,38 ‰. För år 1943 voro motsvarande siffror 1,2 resp. 5,36 ‰. Samtliga siffror äro beräknade i förhållande till antalet utförda starter. Nedgången är alltså märkbar om också inte sensationell. Om man emellertid tar i betraktande, att av antalet utförda starter betydligt över 90 % voro

Segelflygnytt:

FLICKORNA NÄSTAN LIKA BRA SOM POJKARNA!

elevstarter och att dessutom det övervägande antalet haverier endast hade mycket obetydliga materielskador till följd, måste haverifrekvensen anses låg.

Detta hindrar emellertid inte, att man på allt sätt söker nedbringa antalet haverier ytterligare. Ett led i denna strävan äro de årligen återkommande haverikommentarerna från KSAK. Med hjälp av dessa kunna de ansvariga inom klubbarna göras uppmärksamma på de vanligaste orsakerna till haverierna och samtidigt i förebyggande syfte inriktas på att söka undanröja dessa orsaker.

I yttrandet påpekas bl. a., att en tendens till forcering av utbildningen gjort sig märkbar. Denna tendens har sannolikt uppkommit huvudsakligen för att genom ett lågt antal starter förbilliga utbildningen så mycket som möjligt. Detta torde dock i det långa loppet vara dålig ekonomi, då ju forcerad utbildning måste avspegla sig i ökat antal haverier med dyrbara reparationer som följd.

"I detta sammanhang", säges i yttrandet, "kan övervägas huruvida fordringar för erövrande av ett diplom bör ändras så att ett visst minimiantal starter skall ha utförts för erhållande av varje diplom. Emeller-

tid ha ju inte alla elever samma förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen, varför det i många fall kan visa sig nödvändigt att enligt instruktörens bedömande öka detta antal starter".

I samband med att hangflygning under det sista året blivit vanligare ha haverier därvid inträffat. Dessa ha berott på att oerfarna elever på låg höjd i det längsta sökt ligga kvar på hanget, vilket resulterat i att flygplanen hamnat i skogen.

"Flygning på svärflugna hang är ingen sak för nybörjare."

En ytterligare intressant upplysning är följande. "Elever med motorflygutbildning figurerar fortfarande i stor utsträckning i haverirapporterna, troligen beroende på att instruktören överskattat deras förmåga som segelflygare."

Och slutligen omtalas i yttrandet, att "1943 års haverirapporter utvisa, att kvinnliga elever proportionellt sett råkat ut för haverier i betydligt större utsträckning än deras manliga kolleger".

Om man ville vara riktigt snäll, skulle man ju också kunna formulera saken så, att de manliga eleverna haverera ännu mera sällan än de kvinnliga...

Yngve Nørrvi.

Segelflyginstruktörerna få eget riksförbund

Alltifrån det svenska segelflygets barndom har instruktörerna vid de olika klubbarna fått arbeta sig fram med tillhjälp av till största delen egna vunna erfarenheter. De ha haft ringa möjlighet att draga nytta av den rika fond av erfarenheter, som den svenska instruktörskåren sammanlagt innehar, emedan det har saknats något organ, som kunnat samla och samordna vunna erfarenheter. Men på instruktörerna har dock huvuddelen av ansvaret för utbildningsarbetet vilat.

För att fylla bristen i ovan nämnda avseenden bildades i Stockholm i november 1943 Segelflyginstruktörernas Riksförbund.

Förbundets uppgift kan sägas vara tvåfaldig. Dels skall förbundet verka för ökad samverkan instruktörerna emellan, dels skall det representera instruktörerna gent-

emot KSAK, statliga myndigheter och klubbarna.

Som synes har förbundet fullt upp med viktiga arbetsuppgifter. Men för att kunna fylla dessa uppgifter och för att kunna vara ett representativt organ för Sveriges segelflyginstruktörer fordras som första och mest oavvisliga krav, att samtliga instruktörer utan undantag ansluter sig till förbundet. Och icke endast ansluter sig utan också verksamt deltagar i förbundets arbete.

Vi väntar därför, att varje instruktör anmäler sig till förbundet. Förbundets skattmästare fanjunkare B. B:son Bergman, Försökscentralen, Malmslätt, tager emot alla anmälningar. Anmälnings- och årsavgiften 15 kr. insändes på postgironummer 19 54 35.

ÅRSMÖTE

Segelflyginstruktörernas Riksförbund

kallar till årsmöte lördagen den 1 april 1944 kl. 0900 fm. å KSAK:s lokaler, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Styrelsen hoppas på talrikt besökt möte.

Många viktiga beslut komma att fattas.

Glidflyginstruktör

Glidflyginstruktör, som tillika skall tjänstgöra som gruppchef, godkänd av Chefen för flygvapnet, anställs mot lön under juni—juli—augusti och ev. september innevarande år. Närmare upplysningar lämnas av sekr. F. Florén, tel. 3234, Sundsvall. Skriftligt svar med löneanspråk skall ställas till

SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP
Sundsvall.

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

DEL I-IV ÖVERSÄTTNING IJR
"HANDBUCH DES SEGELFLIEGENS"
DEL V SVENSKT KOMPLEMENT

Granskning av Majoren vid Flygvapnet
C. O. HUGOSSON

Förord av:

Generalsekretären i Kungl. Svenska Aeroklubben
Överste H. ENELL
och Chefsinstruktören för segelflyget inom KSAK
Kapten SVEN ÅHBLOM

Kapten Åhblom skriver bl. a.

"Boken är författad av ett flertal personer, som alla äro aktiva segelflygare och häro till världseliten. Varje kapitel är således författat av en expert, som har praktisk erfarenhet av det han skriver om".

I varje bokhandel eller från förlaget

Pris 2:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö



BÜCKER

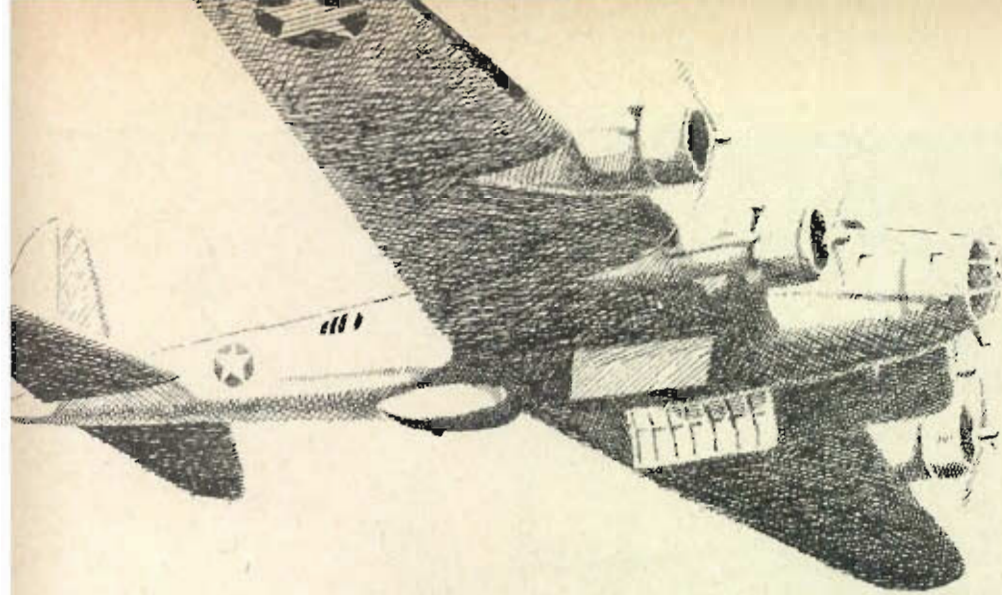
FLUGZEUGBAU GMBH
RANGSDORF BEI BERLIN



Flygande

Nic
om

Luftens



Tanken att för luftkriget skapa en motsvarighet till sjökrigets tunga artillerifartyg, "rang-", "linje-" eller "slagskepp", i form av starkt beväpnade, flermotoriga, tunga flygplan, "populärt" kallade "flygande fästningar", är nästan lika gammal, ja äldre än luftkriget självt. Urgamla kinesiska tryck visar luftstrider mellan eldsprutande drakar. Från såväl medeltiden som nyare tid känner vi ett flertal bildframställningar av vingade viddunder för krigsändamål. I "världskrig 1" 1914—1918 föddes på båda sidorna 3—6-motoriga flygplan, som var klara föregångare till dagens "flygande fästningar".

De allierades "terrorkrig" mot Tyskland har även för Sveriges del gjort de flygande fästningarna till en dagsaktualitet, så tillvida, att av tyskt jaktflyg eller luftvärn skadskjutna Fortressplan — "fästningarnas" typbeteckning är Boeing B-17 eller Flying Fortress — snart sagt dagligen tvingas nödlanda på svensk jord. I en del fall efter ingripande av svenskt jaktflyg, som exempelvis den 6/3 vid Malmö. Antalet "fästningar", som mer eller mindre skadade hamnat i Sverige, är avsevärt. Med anledning härav kan en återblick på detta luftstridsmedels utveckling och en blick framåt ha sitt intresse.

"Fästningarnas" föregångare.

Ryska, tyska, italienska och engelska "jätteplan" från åren 1912—1918 är de förebilder, ur vilka nutidens luftjättar framgått. Ryssen Sikorski inledde serien 1912 med ett 4-motorsplan. 1915 hade detta utvecklats därefter, att ett par "flygavdelningar" 4-motoriga. Sikorski kunde företaga upprepade bombanfall mot mål å östfronten. Samma år tar tyska Gothaer Waggonfabrik upp konkurrensen. De 4-motoriga "Gotha"-biplan födas då, som i förbättrad form under 1917 och 1918 an-

faller London. Förutom hos Gotha bygges nu "Riesenflugzeuge" hos A. E. G., Schuckert, Linke-Hoffman och hos Zeppelinwerken i Staaken. Stor lastförmåga, många motorer och många vapen för försvar var lösen. Man insåg ju redan då, att dessa tunga bombplan på grund av sin avsevärda vikt (över 10 ton), låga hastighet (omkring 120 km) och mindre goda manöveregenskaper skulle få svårt att göra sig gällande mot jakt.

Italien bidrog med en tre- och en fyrmotorig Caponi, triplan av för nutida flygögon närmast fantastisk byggnad — den veritabla galoschhyllan. I England — där man då som nu målmedvetet byggde upp ett operativt, självständigt bombflyg för luftkrig mot tysk industri och hemort — skapades verktyget härför främst av Handley Page-firman. Planet fick namnet "Super Handley Page" och hade 4 st 375 hk Rolls-Roycemotorer. Det hade särskilt konstruerats för anfall mot Berlin. Av olika skäl uteblev anfallet den gången.

Mellankrigstiden.

Krigsflygets utveckling 1914—1918 nyttiggjordes under åren därefter för trafikflyget. Snabbare, bärkraftigare plan, med fördelaktigaste trafikekonomi blev lösen. På båda sidor Atlanten bemödade sig luftfartsbolagen att vinna kampen om trafiken. Tätplatserna i loppet innehades klart av Tyskland och USA, och mellan dessa stod den egentliga konkurrensen, i vad rörde det flygtekniska framstegskridandet.

1929—1930 stod också den kommersiella versionen av krigets "Riesenflugzeug" klar, i form av den 4-motoriga Junkers G 28 för trafikändamål. USA följde i början av 1930-talet efter med några 4-motoriga trafikplan. 1935 såg ett hos Boeing (uttalas Bäing) för USA arméflyg byggt 4-motorsplan dagen. Det var Boeing "typ 299", urtypen till dagens "flygande fästning".

Den första "fästningen" hade 4 luftkylda Hornet-motorer på omkring 700 hk. I början av 1939 var dessa utbytta mot 9-cylindriga Wright Cyclone på 1300 hk. Flygvikten uppgick då till 22 ton, maxihastigheten till 420 km/tim, marschfarten till 340. Planets "plafond" (topphöjd) var 8 km, dess flygsträcka med 1 ton bomber 1.600 km, med 3 ton bomber 800 km. För att skapa den "vägg av eisd och bly" åt alla håll, som skulle motivera det valda namnet "flygande fästning", medfördes 5 de-

fensivvapen, därav 4 st 12,7 mm akan och 1 st 8 mm ksp, den sistnämnda i "bukturn", under kroppen. 12,7 mm-vapnen var anbragta: 1 i nosens främre del, 1 å flygkroppens översida, ungefär i jämnhöjd med vingens bakkant samt 2 i flygkroppens sidor, halvvägs till stabilisatorn, i blåslänkande utbuktningar, som självfallet vållade ett kraftigt extra luftmotstånd.

"Fästningens" första provflygning i USA slutade mindre väl. Det blev totalhaveri. Man gav sig dock ej, utan fortsatte arbetet för typen, som ansågs löva mycket. Den var också ett av de först flygplan som i praktiken omsatte Douhet's teoretiska förslag till ett luftkrigets slagfartyg.

Andra världskrigets tid.

Tyska flygvapnets blixstartade spelöppning, först 1939 mot Polen, sedan 1940 i



Klart

Jämförande tabell i

(sammanställd enligt

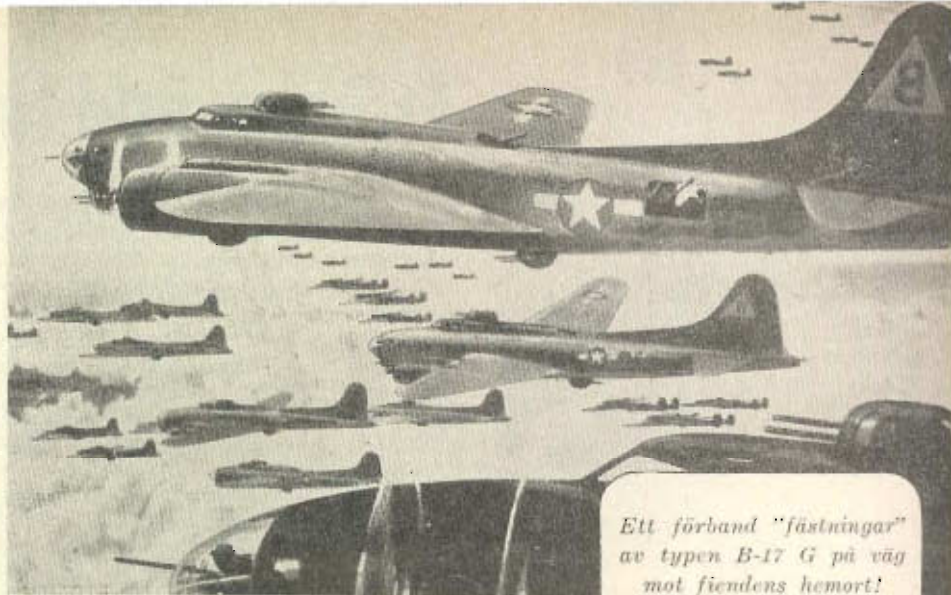
Boeing typ	M Ä T T			
	spännvidd m	längd m	höjd m	vingyta m ²
299 (B-17)	32	21,3	4,3	133
B-17 A (Fortress 0)	32	21,5	4,5	135
B-17 B (Fortress 20)	31,5	22	4,8	140
B-17 C	31,5	22	5,0	135
B-29	43	30,2		162



Italiensk motsvarighet till "fästningarna".

Fästningar

Flägar Fästningsflägar Fästningsflägar



Ett förband "fästningar" av typen B-17 G på väg mot fiendens hemort!

väster, mot Frankrike m. fl. länder, skedde först och främst med hjälp av 1- och 2-motoriga flygplan. Några 4-motorsplan av "fästnings"-karaktär syntes där ej till. Under "slaget om England" var förhållandet praktiskt taget detsamma.

Efter slaget om England 1940—1941, då John Bull bestämt sig för revansch på allvar, kommer amerikanska "flygande fästningar" för första gången till Europa. Onkel Sam levererar nu en ny och med ledning av luftkrigets erfarenheter förbättrad typ, kallad Fortress II (Boeing B-17 E) till England, på basis av "låne- och uthyrnings"-överenskommelsen. Första användandet av dessa plan blir dock ej som man skulle kunnat tro — mot Tyskland, från engelska baser — utan mot Italien, från nordafrikanska baser. Det är först 1942, i samband med den allierade luft-

fensivens mot Tyskland igångsättande för fullt, som Fortress-plan i större mängder sättes in mot mål å tysk mark.

Fortress II provflögs första gången 6/9 1941 och betingade då det nätta priset av omkring 1 1/2 miljon (sv kronor). Motorerna sägas ha varit 1.200, 1.400 eller 1.600 hk Wright Cyclone — uppgifterna växlar. Flygvikten är uppe i 27 ton och maximalhastigheten i 490 km/tim på 6 km höjd. Om bomblasten meddelas också stridiga uppgifter, från 6 till 10 ton. Låt oss välja ett medelvärde, 5 ton på kortare, max 3 ton på längre flygsträckor är möjligt.

Med denna typ kommer "fästningen" upp till stratosfärhöjd — 11—12 km topphöjd — tack vare kompressormatade motorer. Sedan 1942, då USA 8. luftflotta från England och sedan 1944, då dess 15. luftflotta från Italien anfaller Tyskland, är det företrädesvis från stor höjd — över 9 km — och om dagen, i så vitt möjligt klar sikt — som USA-fästningarna avlevererar sin bomblast. På sistone har de också, tack vare "vetenskapliga instrument och metoder", varmed torde böra förstås radiotekniska framsteg, kunnat utföra bombanfall över molnen, utan att direkt se målen för bombfällningen.

Efterföljare och övermän.

Trots de betydande förlusterna, som vid så gott som varje anfall synes drabba Fortress-falangerna, fortsätter amerikanerna på den inslagna vägen. Jättefabriker i USA, bl. a. Boeing, Douglas och Lockheed framställer dagligen nya fästningar på löpande band. Genom den starka defensivbeväpningen — många tunga vapen, på delvis nya platser, bl. a. under "hakan" på planet, söker man stärka det enskilda planet motståndsförmåga. Genom flygning i massformeringar, tätt anslutna, på sistone också med starkast möjliga eskort av med extra tankar utrustade eskortjaktplan, söker man slå sig fram och lyckas understundom. Bomblivnen rullar, men anses ännu ej kraftig nog. Till våren och sommaren 1944 skall därför en ny och kraftigare "fästning" träda i tjänst.

Boeing B-17:s efterföljare heter Boeing B-29. Denna "jätte-fästning" har 4 st 2.000 hk 18-cylindriga Wright Cyclone-motorer och lär komma att få en flygvikt av 55 ton. Därav utgöres vid 1.600 km

flygsträcka (= omkr. 500 km aktionsradie d. v. s. ungefär Stockholm—Malmö) 8 ton av bomber. Med en flygsträcka av 4.800 km (omkr. 1.600 km aktionsradie, eller ungefär Stockholm—Milano) blir bomblasten 2,7 ton. Jättefästningens hastighet uppges till omkring 400 km/tim på bortåt 8 km höjd, om maximalfarten saknas än så länge siffror.

En jämförelse mellan andra data för "fästningen" Boeing B-17 och "jättefästningen" Boeing B-29 görs i vår tabell.

Motmedel mot fästningar.

Tyskarna, som mer än andra fått känna på slagen från luftens artillerifartyg fästningarna har självfallet satt till alla klutar på att finna motmedel. Främst är det jaktflyg av nya och förbättrade typer, snabbare, kraftigare beväpnade, som satts in mot fästningarna och deras eskortjakt. På beväpningsområdet har raketror och raketprojektiler av pressen att döma spelat en framträdande roll, samtidigt som nyare och brisantare sprängmedel kommit till användning som laddning i projektilerna.

Ett annat motmedel, som man då och då skymtat i rapporterna, är insats av likartade, mångmotoriga, tungt beväpnade flygplan, jämbördiga med fästningarna. Måhända får man, innan ännu många månvarv till förrunnit, skåda fullkomliga drabbningar till lufts mellan luftens giganter. För ett land som vårt gäller självfallet, att intet får lämnas oförsökt, när det gäller att finna verk samma motmedel mot en "fästningsoffensiv", därest denna, det Vår Herre förbjude, en dag skulle vedervägas mot mål i Sverige.



Svenska jaktplan tvinga ned en "fästning".



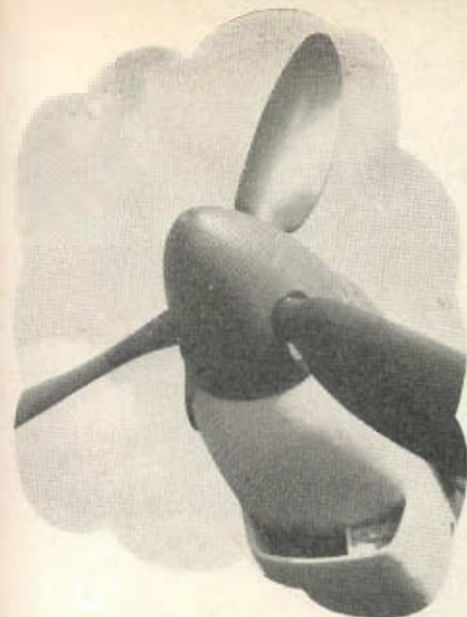
Uttart!

"flygande fästningar"

(Svenska jaktpressuppgifter)

Höjd i m.	Prestanda			Besättningsantal	Beväpning m. m.
	marschhast. km/tim	topphöjd km	Flygsträcka (bomblast) km/ton		
0	270	7,5		7	Förocksfpl
0	300	8	{ 1600/1 1200/2 800/3	7	{ 4 x 13 mm 1 x 8 mm
0	320	12		8	12 x 13 mm
0	340	12		10	13 x 13 mm
0	400	8	{ 1600/8 4800/2,7		20 x 13 (?) mm

Främmande fallskärmshoppare



PRISTÄVLAN

SFT inbjuder sina läsare till pristävlan om vad ovanstående bild föreställer. Svar insändas senast den 10 maj till Svensk Flygtidning, Malmö. Kuvertet märkes "Pristävlan 4".

Som första pris utdelas en inbunden årgång av flygtidningen, medan andra och tredje pristagarna erhålla var sin del av Segelflyghandboken efter eget val.

I nästa nummer kommer vi att återupptaga de populära silhuettpristävlingarna.

Luftman dalade ner på gården till den stora förvaltningsbyggnaden, tryckte bort fyra innerväggar och förvandlade arkitektens stolta nyskapelse till ett genomblåst skelett, där man fritt kunde skåda ut mot de angränsande kvarterens tegelhögar, där det ännu lyste små, blå lågor som häxbloss i dunklet. Fyra kvarter längre bort suckade det dovt nere i skyddsrummen, plåtdörrar flängdes upp och en frän pust släckte stormlyktor och ljusstumpar. I det ögonblicket föll gamla Frau Weber ihop i sin tältstol — husets farmor dog alltså till sist, efter att under tjugosex svåra anfall ha stannat kvar på sin post — hjältemodig som sin man Oberwachmeisteren, som stupade anno 17 på västfronten.

Föraren på det stora Liberatorplanet kände hur det lättade, när det sista "paketet" lossats. Uppgiften var klar, nu återstod det att ta sig hem kortaste eller åtminstone säkraste vägen. Det fanns ingen tid över att titta på spektaklet nedanför. Pojkarna satt på sina platser, bleka, nerkrupna i pälskragarna och med slutna munnar. Femte raiden över detta mål — låt så vara — nattens häxsabbat fascinerade dem fortfarande lika fullständigt, fast jargongen på massen efter lyckad hemkomst var så illu-

Någonstans borta i skogen brakade det och smattrade från en tjäder, som flög upp. Posten borta vid stabstället stod och lyssnade med bakåtböjt huvud och gapande mun. För andra gången denna natt hördes det dova morrandet från flygplan någonstans långt borta.

En tunn mjölkvit morgondimma sipprade långsamt upp mellan träden, lade sig smekande över ångar och ormade sig tätande längs bäckgångar och åar. Landskapets konturer suddades ut i det vita och kallt fuktiga. Jätteplanet, som kom dånande utan herre på femhundra meters höjd sänkte sig snabbt, det hackade våldsamt i motorerna, som kippade efter de sista gallona bensin, till sist var det endast tjetet från det våldsamma luftmotståndet, som bröt tylnaden. En morgontidig gumma öppnade ladugårdens dörr före morgonmjölkningen, hörde brakat från splittrade träd och det obeskrivliga ljud, som uppstår, när många hundra ton banar sig en brutal väg genom ung barrskog, innan stålskelettet vrids ihop, metall slits upp och trä möter aluminium i ett sista förintande famntag. Det lät fruktansvärt, den gamla gumman kippade länge efter andan, hennes hjärta slog ilsamma slag som pipande och jämrande hördes ge-

nom hennes öppna mun. Vad hade hänt... yttersta domen... kriget... Herre Jesus... och hennes Albert som låg vid gränsen se'n en månad tillbaka på bevakning. Gumman lät höra ett förfärat naturljud, innan hon fick fart på benen för att springa till byn. Nu var det bara fjär'sman, som kunde hjälpa...

Novell av

Carl Magnus Björkli

Det drog sakta ihop sig till sammanslagen frukost nere i kompaniets kök. Börjesson hade fått kockgänget på benen, i kokvagnen sjöd det i kaffekittlarna. Posten vid stabstället fick avlösnig, snarkningarna inne i de elva tälten hade fått en annan klangfärg, en ljusare, orolig ton, en föränig av reveljens bistra piptjut. En och annan var redan utanför tälten med halm-boss i ollen, håret i orediga testar och igemurade ögon — en ny dag stod beredd att trampas under trötta, grova infanterifötter.

Just då kom telefonposten springande från gården. Den lille Nilsson sprang, så den öppna vapenrocken stod rakt ut. På huvudet in i stabstället, upphetsade röster, Nilssons gälla och andrutna, kaptenens morgonressliga och yrvakna. De båda kom farande ut, sprängmarsch mot gården, enbuskarna slog mot benen, borta i diket hördes frasen från söndertrampad morgonspödis och ilska svordomar, när kaptenen kände det kalla vattnet fors in i pjäxerna.

Fänrik Andersson på första pluton fick larmet, just när han drömde sin favoritdröm — han flög. Inte riktigt, utan med små elastiska och saliga hopp förflyttade han sig nästan hundratals meter i taget. Ordern till ordonnansen var virrig, och det tog en stund, innan det klarnade i fänrikens skalle. Men när det en gång skett...

Varje man kände stöten, när projektilen träffade, sju tankar möttes, luften i kabinen var fylld av en enda fråga — var tog det? — Öljeröken och häckapdet i en vänstermotor gav svaret. Löjtnant Briggles ansikte hårdnade, han arbetade febrilt med ratt och spakar, reservpiloten skyndade till assistens. Här gällde det krig på liv och död, antingen skulle de ta sig hese eller också till neutralt område.

Börjesson nere i köket sträckte på sig och gäspade. — Fan skulle allt stiga upp klockan två på nätterna för att börja skära aladåh. Om den sabla kapar'n hade nåt vett i skallen, skulle han ha kommanderut ut handräkning för så'va saker. Nu fick man slita hund... sabla kommissarie på det här kompaniet...

Börjesson skar aladåh med en aning valna och frusna fingrar. Värmorgonens kyla trängde igenom den icke precis rena överallten, uniformen, ollen och undertröjorna.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

ELEKTRISK BELYSNING OCH INSTALLATION

MALMÖ: Rigo-Elektra, Kalendegatan 8. Tel. 123 24.

HERREKIPERING

MALMÖ: Thor G. Andersson, Lundavägen 42 B. Tel. 157 87.

JUVELERARE och GULDSMEDER

NORRKÖPING: Isak Mobeck & Söner, Drottninggatan 44. Tel. 209 73.

JÄRN-, KOL-, MASKIN- o. REDSKAFFÄR

NYKÖPING: AB N. A. Svensson, Ö. Stort. 36. Tel.: Svenssons järnhandel.

SJUKVÅRDSARTIKLAR

MALMÖ: Malmö Sjukvårdsaffär, Studentgatan 8. Tel. 144 66.

SNICKERI- och TRÄFÖRÄDLINGSALSTER

MALMÖ: AB Erik Eks Snickerifabrik, Andrélundsvägen 3 A. Tel. 722 50 (växel).

TOILETTARTIKLAR

MALMÖ: A.-B. Averco, Parfymeri, Å. Förstadsgatan 58. Tel. 120 67.

TRÄVARÖR

NORRKÖPING: Hedman & Co. Drivhusvägen 32. Tel. 227 23.

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. 209 57
224 20

Östergatan 18
MALMÖ

Lultgevär, lultpistoler

& ammunition

i ledande märken

— Larm första pluton! Uppställning om tio minuter! Utrustning — gördel — gevär — kg — lätt grk — hjälm — gruppcheferna karta och kompass! Gruppvis avlämning utanför stora förrådet, där skarp ammunition utdelas! Lätt grk vid lilla förrådet hämtar fyra granatlador! Ur varje gevärsgrupp tre man för hämtning och aptering av handgranater till mig vid boden! Repetera — nej för fan — spring — det är bråttom!

Tjugo minuter gick. Det svors som aldrig förr i förråden. Var fanns sprängpatronerna till trettionians? Tre ammunitions-lador för lilla granatkastaren fattades. Rapportkarlen i tredje grupp kunde inte hitta sin gördel och beklagade sig djupt för sin fänrik, som blev blå i ansiktet över denna fatala katastrof i det heliga ögonblick, då han välsignats med det stora uppdraget — att i terrängen Stora Yxnen—Gräsåkers kyrka—Älälven—Fultorget uppspana och infånga ett tiotal främmande fallskärmschoppare!

Trettioåtta man hängde och krängde på de båda lastbilsflaken i den vilda farten mot öster. Med svettiga nävar kramade de vapnen. Gruppcheferna bröt ammunitions-paket, och gördlarna blev dräktiga i händelse av allvar. Handgranaterna såg imponerande och rent av skrämmande ut, där de hängde i gördlarna. Det var gammalt stadgat folk. De flesta skulle snart fylla de trettiofem. Nästan alla var gifta. En sån här sak var inget att skämta med, och det var inte utan att kommunalordföranden

Eriksson, även titulerad 556 Eriksson i andra grupp, sett litet förebrående ut, när fänriken sagt — och nu gubbar tar ni det lugnt. Vrenskas dom, så skjut dom i bena, inte högre än i knähöjd — det kan ta illa.

Den vilda jakten gick flängande längs slingrande små landsvägar, mellan stugor och åkerlappar. Skogen blev allt tätare. Mannarna kände plötsligt, hur något kröp efter ryggen, ända upp i håret, där det kittlade så rafflande skönt. Man mörknade i bleken, och mer än en näve knöts kring en kolv eller en handgranat, medan tankarna kom — tänk om de förskansat sig alla tio och börjar skjuta med automatpistoler och kulsprutor... kommunalordföranden blev torr i gommen, och läpparna skrumpnade medan det skvatt i hjärtraktet... nej nu bövlar ska de få se på att svensken kan slåss...

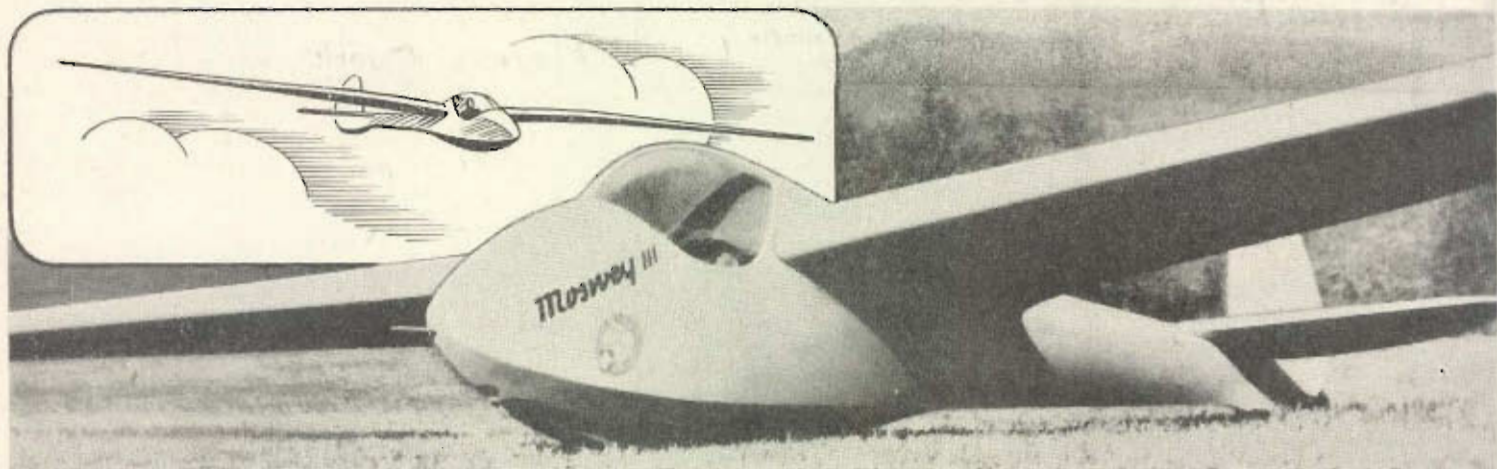
Fänriken satt i förarsätet och läste kartan. Det brusade av tankar genom hjärnan, om och om igen tuggade han på de lämpliga åtgärderna för uppdragets lösande. Spaningspatruller dit, dit, dit, eller kanske det var bättre om... Tänk om pojkarne gick och sköt i rena yran. De var alldeles vilda av skuthunger, det såg han på dem. NEJ NU...!

Men det var bara en fredlig torpare, som stod och viftade. Fänrikens "Walther" åkte ner i hölstret, och han lutade sig ut genom bilfönstret. Ett stilla grin spred sig över bilflakets män, när torparens gnälliga stämman fick fram, vad det var fråga om... Jo, si, det sitter sex tockna där fallskär-

mare i min stuga och dricker kaffe. Dom kom i möres och knacka på och prata nåt obegripligt. Ja tyckte ju det var bäst att ge dom lite varmt. Så om kapten vill titta på dom...

Lieutenant Harold Denver Briggles drack ur sin sista kaffekopp, länsade skorpfatet för säkerhets skull, klappade torparnor på axeln och sade hjärtligt: thank You Ma'm — och tågade i spetsen för de fem ut ur stugan. I god ordning avlämnade han sin lilla trupp till fänrik Andersson. Trettioåtta svenska soldater, som nyss känt krigsblodet svalla, stod tysta och stirrade på de unga amerikanerna i deras bastanta overalls och käcka "sexpencare". De kände sig stå inför en främmande värld, kände sig trötta efter yran nyss. Framför dem stod sex man, som för ett par timmar sedan varit med om att döda många män, kvinnor och barn därneråt. En sjunde låg med brutet ben borta i skogen. Själva skulle de nu bara hämta honom och sedan vända åter till förläggningen, tältens därna värme, tristessen. Fast katten vet, om det inte var bäst så. Om en månad var det muck, och käringen och ungarna väntade.

Nere i den stora staden fullbordade fosforkanistrarna luftminans verk. Under förvaltningsbyggnadens ruiner låg etthundra-femtio människor och stektes långsamt. Kropparna svartnade, drogs ihop, skrumpnade, blev som barns. Trötta jaktpiloter vacklade hålögda och orakade in i sina britsar och somnade. Nattens arbete var slut. Nästa natt väntade.



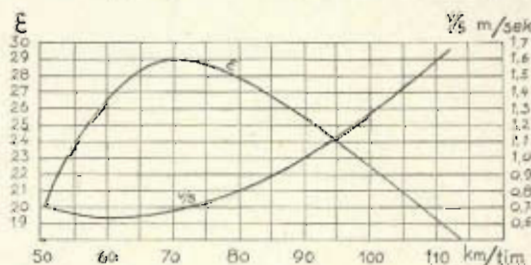
Ett högvärdigt segelflygplan för svenska förhållanden

Moswey III är ett schweiziskt högvärdigt segelflygplan på toppen ifråga om modernit utförande.

Speciellt för flygning i "termikblåsor" är Moswey suverän.

På grund av liten spännvidd och sinnrikt roderutförande är flygplanet mycket värdbart. • Lätt att hangera!

Spännvidd 14 m • Längd 6 m • Höjd 1,05 m • Tomvikt 138 kg • Tillsatsvikt 95 kg • Lägsta sjunkhastighet 0,63 m/sek (60 km/tim) • Bästa glidtal 1:29 (70 km/tim)



Ovanstående hastighetspolar visar Mosweys goda prestanda och den stora säkerhetsmarginalen.

Planet är fullt konstflygdugligt och har en säkerhetsfaktor = 12. •

Utomordentlig sikt samt förnämlig instrumentering: Hastighetsmätare • Klöckhöjdmätare • Dynamisk vario-meter • El. girindikator • Kompass • Längdlningsmätare • Termometer för inner- och yttertemperatur • Klocka • Positionsljus m. m.

WULF & CO. AKTIEBOLAG • VANERSBORG • TEL. 1251

Jag lär mig flyga gratis

Allers har startat segelflygskola med major C. O. Hugosson som ledare. 15 ungdomar få gratis flygutbildning på Alleberg i sommar, fria resor och fritt uppehåll under utbildningen. Intressant kurs varje vecka i Allers.

Ni har chans att bli en av de lyckliga genom att följa den lärorika kursen.

Läs vad sakkunskapen säger om Allers nya initiativ:



H. K. H. prins Gustaf Adolf, ordförande i Kungl. Svenska Aero-klubben:

... Allers »segelflygskola» bör kunna bidra till att del svenska segelflygare tillföres många nya krafter och att kännedomen om segelflygarens principer och förutsättningar spridas i de vidaste kretsar...



P. E. af Uhr, överste, chef för första flygskadeten, ordförande i Kungl. Svenska Aero-klubbens verkställande utskott:

Idén med »Allers segelflygskola» är utmärkt. Major Hugossons fackkunskap kommer genom detta lofvärda initiativ en stor läsokräft till godo...



Harald Enell, överste, generalkonstaterare i Kungl. Svenska Aero-klubben:

Vi i KSAK har all anledning att uppskatta Allers initiativ. Denna propaganda för segelflygare kommer säkerligen att få stor betydelse...



Allers

med Ungdoms-Revy

Indisciplinär flygning . . .

(Forts. från sid. 8)

En av de vanligaste orsakerna till busflygning är självfallet — som förut antydes — det evigt kvinnliga. Om en flygare försöker att imponera på sina dambekanta (eller anhöriga) genom någon sorts idiotisk busflygning, på "hatttillplattningshöjd", är det vanligen bortkastad möda. Flertalet damer förstår sig inte på den sortens flygning eller på avancerad flygning överhuvudtaget. De blir mer imponerade och

belättna om ni startar, håller er på rätt köl och se'n landar utan haveri.

Skälet till lågflygningen är bl. a. att man måste flyga lågt för att vederbörande skall känna igen föraren eller åtminstone se numret på "kärran" och därigenom kunna konstatera, vilken "överdängare" de har nöjet känna och möta just då. Där ligger också huvudskälet till haveri under busflygning. Ett motorstopp på den låga höjden, en felbedömd eller oriktigt utförd manöver får då också i 9 fall av 10 katastrof och "flygarbegravning" till följd. Har man tillräcklig höjd hinner man kanske rätta

till felet, nära marken lyckas det sällan eller aldrig.

Allmänheten har dock mycket svårt att bedöma vad som menas med "farligt låg höjd", vilket bl. a. bevisas av följande episod. En USA-flygelev stod rapporterad efter anmälan från en hotelldirektör och dennes gäster. Den lovande "örnungen" hade roat sig — och som han trodde sin fastmö och blivande svärmoder, båda gäster på ett jättehottell — med att ideligen fara runt detta på lägsta höjd, tätt utefter husväggarna. Motordånet väckte självfallet alla sovande i 28-våningars jättebyggnaden, vilka som bäst hämtade sig efter senaste cocktailparty't.

Hotellvärd och betjäning hoppade högt av fruktan för fönsterrutor, fasadprydnader och vinterträdgård. En del mera ömtåliga miljonärsänkor dånade av förskräckelse. När förhørsledaren frågade den blivande svärmodern, om flygaren enligt hennes åsikt flugit för lågt, svarade hon: "Nej då, visst inte! Han va' aldrig lägre än femte våningen". Reflexionerna göra sig själva.

En annan adept i busflygning får sina bravader beskrivna så här:

"Kort efter starten sågs planet styra bort från flygfältet på lägsta höjd. Vittnena såg, hur det först gjorde en looping och därefter, trots den minimala flyghöjden, något som såg ut som en Immelmanssväng. Bägge rörelserna utfördes under 150 m. Sedan gjorde planet en 180 graders vertikalsväng över en gård, dök och steg därefter ovanligt brant. När farten tog slut vek sig planet, gick i högerspin samt slog i marken där det brann upp."

De efterföljande undersökningarna visade, att flygeleven i fråga kände en dam på gården, och att han redan vid ett par tidigare tillfällen haft liknande "uppvisningar" över platsen, men då utan "busflygningshaveri". Händelsen inskärper hur nödvändigt det är, att icke ge sig på "uppvisningsflygning" av den sorten. Flickan hade säkert föredragit att träffa sin kavalleri i livet, ej som kadaver.

Kraftledningarna o. d. är ett särskilt kapitel, som har krävt många offer i samband med busflygning.

Att minnas vid flygning

Summan av kardemumman är, att det för varje flygare, han må vara elev, nykläckt certifikatinnehavare eller aldrig så erfaren, måste vara en hederssak att aldrig i onödan riskera dyrbar flygmateriel, eget eller andras liv och hälsa eller egendom genom "busflygning" till egen eller andras förlustelse. Gör du det, river du ned vad kamrater i flyget med offer, möda och arbete byggt upp under årtionden, hjälper landets och flygningens fiender — det finns sådana också — samt visar prov på allt annat än flygaregenskaper. Vårt yrke kräver, att risker tas, när uppdrag och läge fordra det. I de fallen får ingen tveka ens för den yttersta insatsen, men att omdömeslöst ge sig in på busflygningens "konststycken", när det icke finns den minsta anledning att taga risker, är att mer eller mindre medvetet kvalificera sig för hedersledamotkap i "hatt-tillplattarklubben", även kallad "flygsabotörernas förening u. p. a."

Flight Lieutenant.



PROPELLERWERK SCHWARZ

Holzflügel

FÜR VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN



KFUM flyger

När KFUM efter ett drygt halvårs förberedelse i augusti 1941 för Svenska scoutrådet framlade förslag att införa flygscoutverksamhet som en parallellgren till sjöscouting omfattades tanken knappast med något större intresse.

KFUM:s Scoutförbund erhöll likväl Rådets uppdrag att på försök driva flygscoutverksamhet i enlighet med de riktlinjer, som kommitterade bl. a. i samråd med KSAK dragit upp. Dessa innebar i stort, att man skulle organisera särskilda flygscoutpatruller och även så småningom hela avdelningar, vilka skulle ägna sig åt flygscouting. En del av klassproven hade utbytts mot nya med ren flygkaraktär, men i övrigt hade man försökt rubba så litet som möjligt av det rent scoutmässiga.

Genom att KFUM:s Scoutförbund omedelbart vid flygscoutings start kunde tillsätta en specialsekreterare att handha arbetet, fick de olika kärnorna nödvändig vägledning och information. Arbetet har också trots de naturliga svårigheterna, som mött i form av inkallelser och annat, kunnat bedrivas med framgång. I höstas hölls i Stockholm den första flygscoutkonferensen, då flygscoutledare från hela landet samlades för att dryfta de erfarenheter man samlat och för att dra upp riktlinjerna för den fortsatta verksamheten. Man kunde härvid utan tvekan konstatera, att de principer, efter vilka man hittills arbetat, visat sig riktiga, och det var endast ifråga om proven vissa mindre ändringar måste vidtagas med hänsyn till de nya klassprov, som då nyligen fastsätts. F. n. bedriver KFUM flygscoutverksamhet på ett tiotal platser med ungefär 75 flygscouter.

Resultatet av de inom KFUM:s Scoutförbund gjorda erfarenheterna av flygscouting har nu framlagts inför Scoutrådet i form av ett förslag till bedrivande av flygscouting i fortsättningen. Förslaget har avgivits först sedan samtliga flygscoutkärer haft tillfälle att ingående granska de ändrade proven. Förslaget torde komma att behandlas av Rådet inom den allra närmaste tiden, och det är sålunda att hoppas att det inte dröjer så länge, förrän vi fått flygscoutverksamheten definitivt erkänd som parallellgren till sjöscouting.

I samband med planläggandet av flygscouting har underhandlingar förts med KSAK i dess egenskap av den av staten förordnade institution, som har att handlägga alla flygfrågor och stimulera flygintresset i vårt land. För att komma i åtnjutande av stipendier eller anslag, som staten utdelar, har det visat sig nödvändigt att verksamheten i någon form anslutes till KSAK, och tills vidare har KSAK ansett den lämpligaste formen härför vara, att varje flygscout registreras direkt till klubben i fråga och härför erlägger en avgift av 1 kr. per år. Denna angelägenhet kan dock med fördel bli föremål för vidare diskussioner för ernående av en möjlighet för scoutförbunden till kollektiv anslutning utan att de därför skall behöva ombildas sig till flygklubbar.

Lars Wickman

Ordf. i KFUM:s flygscoutkommitté

KSAK-demonstration för SS

I samband med en konferens för SS-scouternas distriktschefer i Stockholm den 24-26 mars, där bl. a. flygscoutingen dryftades, hade KSAK inbjudit förbundet och dess representanter till en demonstration på Skarpnäs flygplats den 26 mars. Därvid visades den ordinarie modell- och segelflygverksamheten under sakkunnig ledning med Stockholms Segelflygklubb och modellflygklubben Vingarnas medverkan.

MOSWEY III, beriktigande

Med anledning av vår artikel om det schweiziska segelflygplanet Moswey III i föregående nummer av Svensk Flygtidning, vari antydde, att statsbidrag om 70 % kunde erhållas på detta flygplan, få vi härmed till beriktigande meddela, att beslut om huruvida statsbidrag skall utgå lönna ej fattats av statsmakterna.

För att statsbidrag skall kunna utgå fordras nämligen först en ingående formell prövning av flygplanets lämplighet, möjligheterna för licensbygge etc.

*Flyg-fanér i björk,
kvalitéerna I, II o. III, 0,4-10 mm.*

GEORG HERTÉ

Kaiser-Friedrich-Strasse 24

Berlin-Charlottenburg 1

Telegramadress: Fliegerhölzer Berlin

Telefon: 34 58 41.



UNDERRÄTTELSE

från

LUFFFARTSMYNDIGHETEN

Bestämmelser rörande fria flygningar för viss instruktörspersonal gällande under budgetåret 1943-1944.

Bidrag till fria flygningar kunna erhållas för chefsinstruktör och flyginstruktör vid Kungl. Svenska Aeroklubbens centralorganisation samt för gruppchefer, segelflyglärare, segelflyginstruktörer och glidflyginstruktörer, byggledare och biträdande byggledare vid till Aeroklubben anslutna flygklubbar, vilka åtnjuta statsunderstöd för sin segelflygverksamhet.

Personalen skall, för att kunna berättigas till bidrag, vara aktivt verksam. Ingen åtskillnad göres mellan oavlönad personal och personal som åtnjuter lön eller arvode.

Bidrag utgår i tre klasser:

I. Chefsinstruktör och flyginstruktörer vid Aeroklubbens centralorganisation samt segelflyglärare (högst 200 kr).

II. Gruppchefer och övriga segelflyginstruktörer (högst 150 kr).

III. Glidflyginstruktörer, byggledare och biträdande byggledare (högst 100 kr), allt räknat per år.

Inom ramen av årsbeloppen kan bidrag utgå enligt följande:

Flygning med segelflygplan, flygbogsering per start kr. 10:—.

Flygning med segelflygplan, bil- eller vinschstart, per start kr. 5:—.

Flygning med glidflygplan, bil- eller vinschstart, per start kr. 3:—.

Flygningarna skola utföras inom respektive klubbar och med deras flygmateriel.

Bidrag till fria flygningar för instruktörspersonalen skall sökas av vederbörande klubb.

Aeroklubben sammanför, kontrollerar och avgiver yttrande över inkomna ansökningshandlingar.

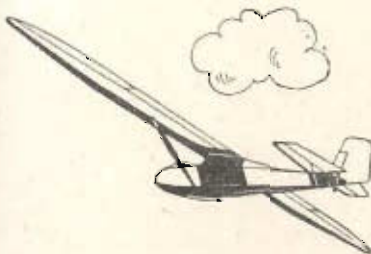
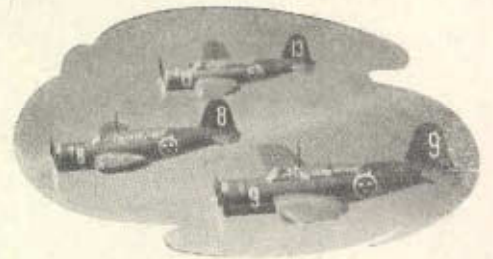
Utbetalning av godkända bidrag till Aeroklubben och flygklubbarna sker genom Väg- och vattenbyggnadstyrelsen.

Bedaktör Ulf Hallvig

är på grund av militärtjänst t. v. befriad från det löpande arbetet med tidningens redigering, varför post till tidningen för tidsbesparande torde sändas direkt till SVENSK FLYGTIDNING — MALMÖ

Betald annonsplats

av firma intresserad för flygets popularisering och SVENSK FLYGTIDNINGs framgång.



Seifert



röntgenanläggningar för

Röntgenkontroll— effektiv kontroll

Sedan röntgenstrålarnas upptäckt har vårt företag ständigt medverkat till röntgenförfarandets utveckling.

Röntgenkontrollen har i dag blivit ett oumbärligt hjälpmedel för teknik och industri.

Våra specialister stå alltid gärna till förfogande för konsultation.

Röntgenfirman

RICH. SEIFERT & C:o
HAMBURG

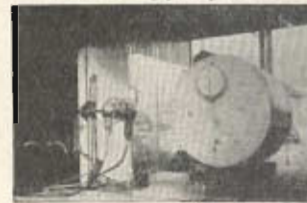
Representant: A-B Bergman & Beving, Stockholm 7



Lagerskålar



Motorgjutgods



Pannundersökningar



Gjutgods-
genomlysning



Svetsfogar



S-slangar

**OCH MEMBRANER
SAMT PACKNINGAR**

för drivmedel, oljor, emulsioner, gaser, »hydraulik» etc.

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

Begär våra utförliga specialprospekt.

Dr. Schnabel & Co., Berlin



I FÖRBIFLYKTEN

Sommarens Allebergs-program

har i dagarna fastställt och kommer att presenteras i en 12-sidig broschyr från KSAK, som väntas ligga klar i början av april. Red. har tagit del av korrektur till programmet, som verkligen ser lockande ut.

Som mest glädjande nyhet måste man beteckna den utökning av kurserna, som möjliggjorts bl. a. genom att Segelflygskolan nu fått utökade resurser både i fråga om byggnader och material. Föreläsningsfrågan ordnats o. s. v. Allt som allt kommer inte mindre än sammanlagt 18 A-, B-, C- och F-kurser att avvecklas under tiden 4/6-26/8, och dessutom kommer liksom förra året en stor segelflygtävling att ordnas i slutet av juli.

Chef för Segelflygskolan förblir den beprövade Stig Flügerblad, som dessutom till sitt förfogande har flertalet av segelflygets mest framskridna instruktörer.

Allt är alltså upplagt för en rekordsommar på Alleberg, ty att det inte kommer att saknas ungdomar, som längta efter att få ta Segelflygskolans alla resurser i anspråk, därom kan vi vara övertygade. Det gäller alltså för alla spekulanter att hålla sig framme i tid!

Alice "Babs" i segelflygfilm

Det svenska segelflyget skall nu förevigas för den vita duken. Det är Svea Film, som uppdragit åt den kände regissören Ivar Johansson att svara för uppgiften. För den kvinnliga huvudrollen har redan Alice "Babs" Nilsson engagerats, som alltså gör en efterlängtat come-back till filmen efter ett par års ihållande konsert-turnerande. Alice Babs är särskilt lämpad för rollen, då hon är den enda svenska filmskådespelerska, som har segelflygcertifikat. Som bekant tog Alice Babs sitt A-diplom redan 1942 och B-diplomet i somras. Manuskriptet, som redan är klart, är skrivet av fru Ella Fallenius och regissör Bertil Edgards och har utformats för att taga vara på segelflygets sportiga och kåka moment. Klimax kommer att utspela sig på Alleberg, de svenska segelflygarnas högberg. Det är meningen att mästerskapstävlingarna i sommar också skola medtagas.

Ledande män i det svenska segelflyget och det "vanliga" flyget äro redan vidtalade och ha ställt sig mycket villvilliga till projektet. Inspelningen kommer att ske i intimt samarbete med Stockholms Segelflygklubb, vilket är en betryggande garanti för att flygbilderna och det flygtekniska kommer att bli riktigt återgivet. Inspelningen påbörjas i maj, och filmen beräknas vara premiärklar till höstsäsongen. Något namn har ännu inte åsatts den första svenska segelflygfilmen, utan ännu så länge går den under arbetsnamnet "Örnungar". Den manliga huvudrollen har ännu inte tillsatts, men underhandlingar pågå med en av den svenska filmens yngre "he-man", vilken är ännu inte tid att avslöja, förrän förhandlingarna äro slutförda.

Hermodis startar tekniskt gymnasium

Hermodis Korrespondensinstitut, som i nu snart femtio år arbetat på att hjälpa fram den svenska ungdom, som vill och kan någonting, har nu till sina många andra kurser även utvidgat sin tekniska avdelning till att omfatta fullständigt tekniskt gymnasium med ingenjörskompetens som examenresultat.

Till en början arbetar man med fyra linjer: en maskinteknik (med kompletteringskurs för värme- och sanitetsteknik), en elektroteknisk, en byggnadsteknik och en kemisk-teknisk linje. Närmare upplysningar om dessa studier får den intresserade i en teknisk "uppslagsbok" på 200 sidor, som gratis erhålles från Hermodis, Slottsgatan 24, Malmö.

Av särskilt intresse för denna tidnings läsare är säkert de rätt omfattande kurser i flygteknik, som redan nu finnas. Kanske dröjer det inte alltför länge, innan vi få en fullständig teknisk linje med flygingenjörsexamen som mål? Hermodis skulle av allt att döma vara rätt instans för genomförande av ett sådant initiativ!



Flyget söker meteorologer

I vår kommer för första gången att antas aspiranter för utbildning till meteorologer vid flygvapnet. Första årskontingenten kommer att omfatta 15 meteorologaspiranter.

För att bli antagen på den nya levnadsbanan fordras att ha avlagt studentexamen på reallinjen samt i fysiskt och psykiskt avseende vara lämplig för flygutbildning som flygspanare. Utbildningstiden är omkring 34 månader och sker vid aspirantskolan på Ljungbyhed, vid flygflottilj och vid meteorologiska anstalten.

Godkända meteorologaspiranter kunna enligt vad flygstaben meddelar påräkna antagning som militärmeteorologer.

Ansökan skall ställas till chefen för flygvapnet före 15 april och inryckning till krigsflygskolan i Ljungbyhed sker i början av juni.

Svensk Underbefälstidning skriver:

Med Segelflyghandboken har vårt lands på senare år allt tårigare segelflygare fått den läro- och uppslagsbok, som de så länge saknat.

Föreliggande handbok torde för de av denna tidnings läsare, som genom att flygvapnet på sistone tagit upp segelflygningen såsom fritids-sysselsättning för markpersonalen, komma att ägna sig åt denna sportgren, vara av största intresse. Också för den som vill berika sitt flygtekniska vetande i allmänhet torde boken vara värdefull. Vi rekommendera densamma på det varmaste.



PRIMA MEJERIPRODUKTER

erhållas alltid från

Centralmejeriet

— MALMÖ —

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

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar : moder-
niseringar : reparationer

INFORDRA OFFERT!

Tel. 17715 Frilsg. 6, Malmö Tel. 756 10 växel



Program

vid KSAKs segelflygartering 1944

Lokaler: Lördagen den 1 april: Borgarskolan, Kungstensgatan 2-4.
Söndagen den 2 april: kl 1000-1230, HSE-salen, Flemminggatan 41, kl 1430-1830, Borgarskolan.

Lördagen den 1 april:

kl 1400

Tinget hälsas av KSAK:s ordförande, H. K. H. Prins Gustaf Adolf. 1943 års silver-C-diplom utdelas. Val av ordförande.

kl. 1415

Tingsprogrammet kommenteras av KSAK:s informationschef Yngve Norrvi.

kl 1425

Chefsinstruktören, löjtnant J. G. Karlsson, lämnar en redogörelse för segelflygverksamheten.

kl 1510

P a u s .

kl 1530-1800

Flygklubbarnas materielfråga behandlas av civilingenjör Karl Svänsson, gruppchef i Stockholms Segelflygklubb. Efter föredraget diskussion.

kl 1900

Subskriberad middag å Hotel Continental. Efter middagen föredrag av ingenjör Rudolf Abelin: Utvecklingstendenser inom segelflyget.

Söndagen den 2 april:

kl 1000

Instruktörs- och elevutbildningen behandlas av I. instruktören för segelflyget, E. Lindelöw, och chefen för Segelflygskolan Alleberg, Stig Flügerblad. Diskussion.

kl 1230

L u n c h p a u s .

kl 1430

Segelflygpropaganda, några synpunkter av KSAK:s informationschef Yngve Norrvi. Diskussion.

kl 1515

P a u s .

kl 1615

Övriga frågor:

a) Enhetliga kurs- och startpriser. Inledare: representanter för Örebro Flygklubb och Gotlands Flygklubb.

b) Synpunkter på instruktörernas fria flygningar samt åldersbestämmelserna för diplompremier. Inledare: representant för Aeroklubben i Skåne.

c) Försäkringsfrågor. Inledare: kapten Bertil Odén, Försäkrings AB Fylgia.

Fri diskussion.

kl 1830

Avslutning.

"ELITO", MALMÖ

Parfymeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel

SJUKVARDSMATERIAL

PARTI och MINUT

Södra Tullgatan 3	Tel. 282 83, 244 05
Föreningsgatan 49	Tel. 119 10
Engelbrektsgatan 1	Tel. 280 61
S. Förstadsgatan 105	Tel. 240 15
Regementsgatan 7	Tel. 109 23
Nobelvägen 75	Tel. 173 12



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

Pris kr. 2: 25



Flygarringen
av kontrollerat silver. Uppgiv invändigt mått (diam. i mm). Pris kr. 4: 85

Förgyllt silver
Pris kr. 6: 25



Manschettknappar
av förgyllt alpacka med flygmärket infällt i blå emalj.

Pris kr. 5: 25 pr par

Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943.

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

Pris endast kr. 1: 50



FLOTTILJMÄRKET

Ett utsökt flott märke utfört i förgylld metall med sköld i blå emalj samt förssett med kråsnål. Pris endast 2: 50 kr. Märket finnes för alla flygflottiljer.

Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

Order över 5 kr. portofritt!

Ovanstående priser äro inkl. omsättningskatt.

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

AERO-TJÄNST, Malmö

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

Motorbygge:

Vaxlar, ventiler, ventiler och vaxlarbearbetning med rörliga blor, skivor och skivdrivningar (med ändliga omväxlingar). Även som tillbehör till flygplanbygge för till exempel skivdrivningar vid skivbygge eller skivbygge av glas.

Flygplanbygge:

Bearbetning av tvärlagar, inboring av axlar till motorlager, inboring av stift, lossning av plåt överstäm flytt och inboring av skivdrivningar.



Maskiner och verktyg till ett och samma skivbygge till exempel skivdrivningar och skivbygge till exempel skivdrivningar till exempel skivdrivningar till exempel skivdrivningar. Vidare om från Jantzen verkstads.

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



**ELEKTRON
HYDRONALIUM
IGEDUR**

*Lättmetall-
legeringar*

**I.G. FARBENINDUSTRIE
AKTIENGESELLSCHAFT**

MOT FRANSKA MAL

har RAF under senaste tiden allt oftare satt in sina Typhoon-bombdivisioner. Typhoonmaskinens ombyggnad till bombplan för låganfall anses i engelska flygkretsar vara en av de viktigaste strategiska händelserna i luftkriget. Planen anfalla sina mål med både bomber och handgranater men äro mycket svåra att träffa för artilleristerna.

DET TYSKA LUFTVAPNETS DAG

firades den 1 mars i hela det stortyska området. Generalfältsmarskalk Milch hade utsänt en proklamation, i vilken framhålltes, att det tyska flyget efter Amerikas inträde i kriget ställdes inför uppgifter, som man ansett omöjliga att bemästra. Det tyska flygvapnet har emellertid utvecklat så kraftigt både kvalitativt och kvantitativt, att man inom en snar framtid hoppas kunna återtaga initiativet. Ett första tecken härpå såg den tyske flygvapensinspektören i den senaste tidens kraftiga anfall mot mål i England, främst London, samt det stegrad motståndet mot allierade bombplan vid dessas inflygningar över det europeiska fastlandet.

USA HAR BYGGT 153.000 FLYGPLAN

på tre år, varav 105.126 varit stridflygplan. Den amerikanska kapaciteten är f. n. enligt samma källa 350 flygplan om dagen.

DET ENGELSKA KUSTFLYGET

har nu sedan krigsutbrottet tillryggalagt sina första hundra miljoner miles, vilket representerar över 100.000 flygningar eller i genomsnitt 2.000 i månaden under hela kriget.



BÄTTRE BOMBER OCH BÄTTRE JAKTPLAN

ha av de allierade satts in i slaget mot det europeiska fastlandet. Medan RAF nu har "kvartersträcker" på inte mindre än 5 ton (s. k. monstrumbomber), rapporterar amerikanska högkvarteret att jaktplan med lång aktionsradie från England nått ända fram till Berlin.

ETT GLIDFLYGLAN AV NY TYP

skall Fordfabrikerna bygga åt det amerikanska arméflyget. Planet, som har beteckningen CG-13 och populärt kallas "pachhästen", kan medföra fem ton. Det lastas genom en stor öppning i planetas nos. Något helt nytt för glidflygplan är stora dörrar på båda sidor av flygkroppen, vilket gör det möjligt för fallskärmsjägarna att komma ur fortare än tidigare. CG-13 är försedd med "automatisk pilot", en apparat som skötes från det bogserande planet och som manövrerar den.

ETT PAPPERSLIKNANDE MATERIAL,

som är lättare än magnesium med en specifik vikt på 1,40 men ändå starkare än någon känd aluminiumlegering, har enligt den amerikanska flygtidskriften Flying upfunnits. Det skall användas att spännas över vingar och flygkropp och behöves härför inte någon speciell ytbehandling, såsom målning eller slipning. Det påstås dessutom vara så starkt, att det inte sprickas av kuler från varken gevär eller luftvärnskanoner.

VID ETT ANFALL MOT FLORENS

ha enligt uppgifter från Rom 11 flygande fästningar nedskjutits av Italienska piloter, tillhörande den nya republikansk-fascistiska krigsmakten.

DEN FÖRSTA NORSKA DIVISIONEN,

som sedan april 1941 varit stationerad på Island, har hittills huvudsakligen varit sysselsatt med konvojtjänst och sammanlagt betjänat inte mindre än 400 konvojer.

I DAG FÖR 25 ÅR SEDAN

Ett aeroplan som bär två ton! Daily News innehöll helt nyligen synnerligen märkliga uppgifter om ett nykonstruerat aeroplan, som lär kunna bära den fantastiska vikten av tvåtusen kilo. Denna nya maskintyp är en flygbåt, som sättes i vattnet liksom ett fartyg och går ner på vattnet eller stiger upp därifrån allt efter förarens önskan. Den väntas under loppet av ett par år fullständigt revolutionera post- och passagerareflygningen. Dess snabbhet är så stor att man med användande av densamma kan intaga sin frukost i London och sin middag exempelvis i Kristiania.

Flygtermer på sex språk. III

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska	Spanska
0086 dieselmotor	Diesel-Motor (m)	Diesel engine	moteur (m) Diesel	motore (m) Diesel	motor (m) Diesel
0087 ångdrivet flygplan	Dampf-Flugzeug (n)	steam-driven aircraft	avion (m) à vapeur	aeroplano (m) a vapore	avión (m) de vapor
0088 reaktionsmotor	Rückstoss-Motor (m)	jet propulsion motor	moteur (m) à réaction	motore (m) a reazione	motor (m) de reacción
0089 raketdrift	Raketen-Vortrieb (m)	rocket propulsion	propulsion (f) par fusées	propulsione (f) a razzo	propulsión (f) por cohetes
0090 raketflygplan	Raketen-Flugzeug (n)	rocket driven aeroplane	avion (m) propulsé par fusées; avion-fusée(m)	aeroplano (m) con propulsione a razzo	avión (m) -cohete
0091 raketflyg	Raketen-Flug (m)	rocket flight	vol (m) à propulsion par fusées	volo (m) a razzo	
0092 muskelkraftflygplan	Muskelkraft-Flugzeug (n)	muscle power plane	avion (m) à puissance musculaire	aeroplano (m) a trazione muscolare	vuelo (m) de propulsión por reacción
0093 samla mänsklig energi	menschliche Energie (f)	to store human energy	enmagasiner l'énergie humaine	immagazzinare energia umana	avión (m) movido a fuerza muscular
0094 muskeflyg	Muskelflug (m)	muscle power flight	vol (m) à muscles	volo (m) muscolare	vuelo (m) muscular
0095 "slagflyg" med muskelkraft	Schwingenumskelflug (m)	flapping flight by man power	vol (m) par battement à force musculaire	volo (m) allibranti	vuelo (m) muscular vibratorio
0096 fågelflyg	Vogelflug (m)	bird flight	vol (m) des oiseaux	volo (m) d'uccello	vuelo (m) de las aves
0097 5. Byggnadssätt	5. Bauweise (f)	5. type of construction	5. genre (m) de construction	5. generale (m) di costruzione	5. género (m) de construcción
0098 träkonstruktion	Holzbauweise (f)	wood construction	construction (f) en bois	costruzione (f) in legno	costrucción (f) de madera
0099 helträkonstruktion	Ganzholz-Bauweise (f)	all-wood construction	construction (f) intégralement en bois	costruzione (f) interamente lignea	costrucción (f) totalmente de madera
0100 metallkonstruktion	Metall-Bauweise (f)	metal construction	construction (f) métallique	costruzione (f) metallica	costrucción (f) metálica
0101 helmetallkonstruktion	Ganzmetall-Bauweise (f)	all-metal construction	construction (f) entièrement métallique	costruzione (f) interamente metallica	costrucción (f) enteramente metálica
0102 blandad konstruktion	Gemischt-Bauweise (f)	mixed construction	construction (f) mixte	costruzione (f) mista	costrucción (f) mixta
0103 träflygplan	Holz-Flugzeug (n)	wooden aircraft	avion (m) en bois	aeroplano (m) in legno	avión (m) de madera
0104 flygplan helt av trä	Ganzholz-Flugzeug (n)	aeroplane of all-wood construction	avion (m) tout en bois	aeroplano (m) interamente in legno	avión (m) enteramente de madera
0105 metallflygplan	Metall-Flugzeug (n)	metal plane	avion (m) métallique	aeroplano (m) metallica	avión (m) metálico
0106 helmetallflygplan	Ganzmetall-Flugzeug (n)	all-metal aircraft	avion (m) intégralement métallique	aeroplano (m) interamente metallico	avión (m) enteramente metálico

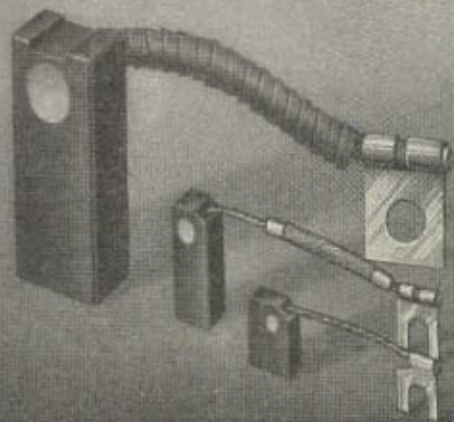
<p>Camoufleringsfärger <i>some specialitet</i></p> <p>Leverantör</p> <p>AB. FÄRGVERKEN</p> <p>Malmö Stockholm Tel. 25818 Tel. 521182</p>	 <p>HEDERSGÅVOR i glas och porslin Tel. 15168 - 14368</p> <p>Ohlson Jor & Co Södergatan 17 Malmö</p>	<p>A/B Ambult</p> <p>Allt för kontoret</p>  <p>MALMÖ</p> <p>Regementsgatan 18 Tel. 792 90, 219 35</p>	<p>Nardstjernen och Ellbe</p> <p>CYKLAR</p> <p>Järnvaror alla slag</p> <p>Ellbergs Järnhandel</p> <p>TEL. NAMNANROP KRISTIANSTAD</p>
---	---	---	---



RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
och HJÄLPMOTORER
I FLYGPLANET



K1-9

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM

ZOELLNER

LACKER OCH FÄRGER
För flygplansproduktionen



ZOELLNER-WERKE

GES. FÜR FARBEN- U. LACK-FABRIKATION M. B. H.

BERLIN



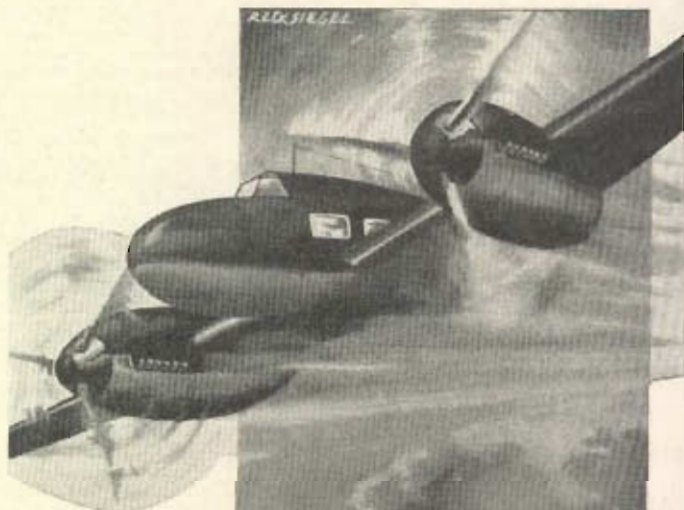
LUFTHANSA

NITAR AV ALLA SLAG

av lätt- och tungmetaller
för flygmaskinsindustrien

GHH

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE ABT. SCHWERTE
VORM. LUDW. MÖHLING · SCHWERTE (RUHR)
Representant: H. Edwards & Co. AB, Göteborg · R11.06.56, 11 55 27



Sumo Erzeugnisse

SUM VERGASER-GESELLSCHAFT

CARL WIRSUM & CO. KOMM.-GES.

Generalagent: Fa. GUNNAR WIKLUND,
Sveavägen 28—30, STOCKHOLM.



Linköpings Flygklubb

Intresset för segelflygning ökade betydligt i Linköping 1943. Detta framgår bl. a. av den årsberättelse Linköpings flygklubbs segelflygsektion framlade vid sitt årsmöte.

Medlemsantalet i sektionen har i medeltal utgjort 155, och antalet starter var 2.423, varav 320 med segelflygplan. Denna siffra, som placerade klubben som fyra i statistiken för landets samtliga klubbar, kunde emellertid ha varit betydligt högre, om man ej haft en hel del besvärigheter med vinsten.

För att verksamheten skall kunna bedrivas i minst samma omfattning som hittills — men helst givetvis intensivare — står en ny bogserbil, ny vinschmotor, en byggsats SG 38 och ett högvärdigt segelflygplan främst på önskelistan. Den gamla hangaren har också länge varit otillräcklig och måste så snart som möjligt ersättas med en ny. Sekretariatets lokalfråga har fått en god lösning i samband med den nya bygglokalen.

Klubben deltog i 1943 års Allebergstävling. Laget, som bestod av kapten Claes Smith och ing. Nils Hultén, placerade sig som nia i den hårda konkurrensen bland femton deltagande lag. 102 medlemmar har deltagit i byggverksamheten, och omfattat 2.752 timmar. Förutom större och mindre reparationer har en SG 38 byggts av en Tempo-skänkt byggsats.

46 A-, 23 B-, 11 C- och 1 silver C-diplom samt 1 segelflygcertifikat har erövrats. Tre glidplan har havererat, däruv två totalt. Genom tillmötesgående av chefen för F 3, överste Beckhammar, har en del av klubbmedlemmarna beretts tillfälle till blindflygträning i Link Trainer.

Sektionens kassa har balanserat på en summa av kr 30.505:—.

I 1944 års styrelse omvaldes ordföranden, ingenjör G. Rotsman. Övriga styrelsemedlemmar blev: v. ordförande kapten C. Smith, kassör ingenjör O. Esping, hr S. Asberg, ingenjör H. Norrbo och hr O. Fredriksson, samtliga omvalda, samt sekreterare redaktör E. Rosenqvist, nyvald. Ersättare blev tandläkare K. G. Palmqvist och ingenjör S. G. Persson. Revisorer inspektör N. Meltzer och ingenjör H. Finnstrand.

Jubileums-KATALOG 10

1934-1944 128 sid. 580 illustr.

Modellplan	Båtar
Modellbåtar	Amatörslöjd
Modelljärnvägar	Leksaker m. m.

Erh. mot insänd. av 25 öre, gärna i frim.

WENTZELS Apelbergsgatan 48
Avd. B 2 STOCKHOLM

Gävlebygdens Flygklubb

höll nyligen sitt årsmöte i närvaro av bl. a. ingenjör G. H. Dérantz från KSAK. Till styrelse valdes: brandchef Sven Rohlén, ordförande, disponent Alb. Selander, vice ordförande, köpman Ivar Grönlund, kassör. Från motorflygsektionen: ingenjör Erik Elritz, tjänsteman Erik Bengters och direktör Leif Delin. Från segelflygsektionen: flygledare Gösta Forslund, klubbens sekreterare, instruktör Curt Gerling och hr T. Karlsson. Från modellsektionen: kontorist Henry Forslund, kontorsbud Börje Wennberg och lagerbiträdet Ingemar Karlsson. Till revisorer valdes civilingenjör T. Ygge och hr Hans Wahlström med droskägare Isidor Larsson och löjtnant H. Nordviat som ersättare.

Av årsberättelsen framgick bl. a., att en flygutställning varit anordnad i Brandstationen i Gävle under tiden 31 januari—7 februari. Klubben har byggt hangar vid Mokorsät samt köpt ett nytt flygplan, en GV-38 från Götaverken, och vidare har modellflyget flyttats till klubblokalen Brynäsgratan 13. Under fjolårets glidflygkurser erövrades 12 A-diplom och 4 B-diplom. Segelflygplanet avverkade ett tiotal starter med en sammanlagd flygtid av 5 tim 30 min. Segelflygsektionens medlemmar har avverkat 420 byggtimmar.

För den kommande sommaren planerar klubben flera glidflygkurser vid Mokorsät. Den första kursen börjar den 5 maj, och den sista slutar den 30 september. Varje kurs varar cirka 14 dagar. Klubben har utgivit en trevlig rekambroschyr för sin glidflygskola.

Bjuvs Modellflygklubb

har haft årsmöte under herr Gunnar Perssons ordförandeskap. Vid mötet, som var besökt av ett 60-tal medlemmar, föredrogs styrelsens och revisorernas berättelse för det gångna årets förvaltning, för vilka full och tacksam ansvarsfrihet beviljades.

Till ordförande för 1944 omvaldes med acklamation Gunnar Persson, medan Karl Blom blev v. ordförande, sekreterare Hans O. Pyk (nyvald) samt skattmästare Ove Meissner (nyvald). Suppleanter blev Bertil Nilsson och Inge Dahlström. Till revisorer valdes Henning Ståhl och Hagvin Persson. Inför riksorganisationen ansvarig klubbledare blev ordf., hr Gunnar Persson.

Beträffande klubbens tävlingsverksamhet fattades ett flertal betydelsefulla beslut. Serietävlingen skall under 1944 anordnas som tidigare med undantag för en ändring i poängtabellerna angående S-1-klassen. Klubbens ordförande meddelade även, att Konservfabriken FINDUS till denna tävling uppsatt ett förmånligt vandringspris, och uttalade klubbens varma tack.

Vidare beslöt mötet att under 1944 starta en två gånger årligen återkommande sektionstävling inom klubben, där förutom den individuella tävlingen även kommer att få uppsättas lag. Övriga tävlingar fick styrelsen i uppdrag att anordna på bästa sätt.

Efter mötesförhandlingarna följde en högtidlig prisutdelning för under 1943 erövrade priser i klubbtävlingar. Således erhöi Ove Meissner för sin seger i serietävlingen (1.071 poäng) första inteckningen i A-B. FINDUS vandringspris. Hederspriser och plaketter tilldelades 2:an och 3:an i samma tävling, Inge Dahlström (812 p.) och Karl Blom med 766 p.). Hederspriser erhöi vidare 4) Stig Andreasson (746 p.), 5) Börje Malmberg (728 p.), 6) Lennart Olsson (671 p.).



Hovjuvelerare

Markströms Guldsmeds A/B

Svartbäcksgatan 6. — Uppsala.

Vi ha största urval i alla prislägen

Egen fabrik

7) Olle Sigurdsson (665 p.), 8) William Hoff (610 p.), 9) Lars Lundahl (591 p.), 10) Ture Johansson (586 p.).

För prestationerna vid SM och svensk-flaska landskampen erhöi Karl Blom inteckning i GePe:s vandringspris för årets bästa enskilda prestation.

Klubbmästerskapsplaketter tilldelades:

Klass S-3. Klubbmästaren Ove Meissner, 2) Henning Ståhl, 3) Karl G. Nilsson.

Klass S-2. Klubbmästaren Börje Malmberg, 2) Inge T. Dahlström, 3) Ove Meissner.

Klass S-1: Klubbmästaren Lennart Olsson, 2) Erik Olsson, 3) Bertil Nilsson.

För segern i en under året avhållen nybörjartävling erhöi G. Dahlvig klubbens hederspris, och 2:an Sven Olsson ett d.o.

Uppmuntringspris till bästa juniorer: Bertil Hellberg och Inge Magnusson.

Mötet avslutades med en förmånlig filmföreläsning, varvid bl. a. märktes en tysk modellflygfilm om byggt teknik, en d:o om ett flertal större svenska modellflygtävlingar, samt den vackra segelflygförmen från riksskolan på Alleberg, "Vinden här oss".

Hur en Stuka...

(Forts. från sid. 6)

de starka vibrationerna. Därefter stänges huvudkranen 4, till vilken en snabbstoppinrättning är kopplad, som ögonblickligen stoppar bensintillförseln till cylindrarna. När motorn stannat, kopplas tändningen 9 från, och klaffarna 5 och 6 till olje- och vattenkylaren stängas, så att kylvattnet och smörjoljan kallna. En tryckning på nästörmbrytaren 18, och det elektriska ledningsnätet är strömlöst. Mekanikern vet nu, att inte blott flygkroppen utan även maskinens hjärta är färdigt för insats. Nu kan han med gott samvete rapportera till föraren: "Ju 87 "Dora" startklar för fiendeflygning!"

Strax innan har vapenmekanikern rapporterat till föraren, att "Doras" vapen äro laddade och bombarna upphängda. I blint förtroende till sin maskin och markpersonalens skicklighet startar föraren strax efteråt för fiendeflygning. En stund senare visa jättelika dammoln för de stridande grenadjärerna, att Stukas infanteriets trognaste hjälpare. Återigen tillfoga fienden förtänta slag. Flygmekanikerna ha då den stolta känslan av att ha fått bidra till att flyganfallet lyckades.



Allt för
BILEN

AB. DAHLBERG's
Maskinaffär

Kaserntorget 9 — GÖTEBORG
Telefon 170620 (Växel)

SKALL NI TRIVAS

köp Edra möbler

hos

Thyssells
Anderslöv

Möbelverkstäder & Möbl.-affär

Tel. 67 & 267

B. Månssons

Glasmästeri-
Inramningsaffär

ö. Förstadsgatan 52

Tel. 2 4 3 9 7

M A L M Ö

Upsala

Lamp- och Lysoljeaffär

Telefon
310 40

Svartbäcksgatan 1 B

UPPSALA

— ny flygstad på frammarsch

Uppsala har alltid haft namn om sig att vara en ungdomens förlovade stad. Det är därför endast helt i sin ordning, att nu också flygintresset vunnit indesteg i den gamla universitetsstaden vid Fyris å.

Sedan Uppsala i fjol blev tilldelad en egen flygflottilj, har intresset för allt som har med flygning att göra brett ut sig med samma snabba takt, som överallt utmärker denna populära sport.

Uppsala Flygklubb kan nu också glädja sig åt att ha fått både sin flygfälts- och instruktörsfråga löst. Arets övningsverksamhet har redan satts igång, och sedan den 7 mars pågår en

flygskola, där de unga segelflygadepterna få den första teoretiska undervisningen. Innan de få ge sig i kast med den egentliga segelflygningen.

Enligt kursplanen blir det till en början A- och B-kurser för nybörjare resp. innehavare av A-diplom, varvid minimiåldern är 15 år. Som kursledare har man lyckats engagera fanjunkare Ake Fredin från F 16, som redan tidigare gjort sig känd och uppskattad som flyglärare i Lidköping och Ljungbyhed. Glidflyginstruktör är montör Erik Ersson, även han en prima kraft.

Enligt vad flygklubbens sekreterare, folkskollärare Sven Lötström meddelar, har man nu äntligen fått drivmedel till startbilen, varför man räknar med att kunna klara av inte mindre än ett 40-tal diplom under sommarens lopp, vilket måste anses vara ett mycket gott resultat, då det ju är fråga om flygskolans första verksamhetsår.

Hela vintern ha flygbitna pojkar faktiskt gått och räknat dagarna till den efterlängta stund, då de skulle få börja flyga. Än så länge föfogar klubben endast över ett glidflygplan av typen "Grunau 9", men man har nu också beställt en byggsats för segelplan av typen "Schulgleiter", varför det kanske inte dröjer länge, innan klubben kan börja med mera avancerad flygning.

Det gäller alltså för alla flygentusiaster i Uppsalatrakten att snarast söka kontakt med klubben. Då flygningarna bedrivs å plats, som på grund av militära skäl icke får anges, uppmanas de intresserade vända sig direkt till flygläraren fanj. Ake Fredin, Hallstengatan 19, Uppsala, tel. 405 41.

Svensk Flygtidnings representant i Uppsala är flygplanmästare E. Estult, Sturegatan 15 B II, vilken förmedlar prenumerationer och annonser till Sveriges populära flygtidskrift. Och här nedan — liksom å föregående sida — finna Uppsalaborna en förteckning över firmor, till vilka de med förtroende kunna vända sig när det gäller de mera timgilla behoven.

Kooperativa Samköpsföreningen

UPSALA

Förening för lägre
levnadskostnader

Livsmedelsbutiker i
alla stadsdelar

BLIV MEDLEM!



Damväskor
Reseffekter
Plånböcker
Portföljer
Portmonnäer
Officerskoppel

Walfr. Anderssons Sadelmakeri A/B

Kungälgsgatan 4, UPSALA Tel. 30641

Uniformsmössor

för

Flyget och Armén

Aug. Ekströms Eftr.

HATT- och HERREKIPERING

Svarbäcksgatan 8

UPPSALA



Välkomna till Uppsala...

och till dess största sportaffär,
då Ni behöver något i

SPORT - FOTO - RADIO

Svarbäcksgatan 10 UPSALA Tel. 30227, 35227

Idrottsmagasinet

Köp fåtöljen

från

Fältskogs Möbelaffär

Järnbragatan 5 Tel. 36370

UPPSALA

Utställningslokal:

Svarbäcksgatan 6

E. M. SÖDERLUND

Ur- & Optik A.-B.

UPPSALA

Telefon 30582

Kungälgsgatan 11

A/B Upsala Färghandel

FÄRG, TAPET & KEMIKALIE-
AFFÄR

Tvålar, Parfymer, Toilett-
artiklar, Förbandsartiklar,
Bomull, Bindor, Gummiduk,
Oljeduk, Vaxtaff, Battist
m. m.

Huvudaffär, kontor & lager:

KUNGÄLGSGATAN 18

Tel. 30456, 32456 (växel).

Filial: Filial:

Sysslomansgatan 3 Kungsgatan 49

Fotocentram

Uppsala

Kungälgsgatan 1

(Tempohuset)

— Tel. 34282 —

Specialaffär i fotovaror

Ateljéer för

Serie och moderna porträtt.

Grupper och brudfoton.

Gerhard Nyholms

Radioaffär

UPPSALA

☛

Kungsgatan 47 A, 1 tr. Tel. 31702

Filial: Sysslomansgatan 8 Tel. 40202

Philips - Telefunken - Service

OTTO CARLSSON

MÖBELAFFÄR

MÖBLER · MATTOR

GARDINER · ARMATUR

Svarbäcksgatan 20 UPSALA

Telefoner: 31634, 35027

A/B Tekniska Magasinet

Svarbäcksgatan 10

UPPSALA

Färger

Tapeter

Toilettartiklar

Aktiebolaget

Melanderska

≡ JÄRNHANDELN ≡

Kungälgsgatan 4

— UPSALA —

Telefon Namnanrop

Widmans

MÖBELAFFÄR

UPPSALA

Kungälgsgatan 12

(Invid Telegrafan)

Tel. 30427.

Modellflygnytt



Apropos Dieselmotorer

Ivan Rogstadius trevliga dieselmotor, som blev omskriven för inte så länge sen i SFT, gav mig anledning att skriva några få ord om en dieselmotor som håller på att allt mer vinna de finska modellflygarnas bevägenhet. Motorn är av schweiziskt ursprung och ett fullständigt underverk i precision. Kolvstången t. ex. är tillverkad på en tusendels mm när. Det är knappast att undra på att motorn ställer sig rätt dyr. I finska mark betingar den hela 2.100, vilket i svenska pengar är ungefär 170 kronor.

Pappa till motorn är mekanikern E. Thalhela hemmahörande i Lausanne. Han, sökte patent på sin motorkonstruktion redan 1927 och sedan dess har han stadigt förbättrat den. Konstruktionen är enkel och motorn ytterst driftsäker.

Den startar redan efter andra eller tredje slaget om blandningen är som den skall vara och motorn i gott skick. Bränsleblandningen är f. ö. en hel liten vetenskap och har ständigt vållat alla dieselmotorägare de största bekymmer. Varför det är mig en glädje att kunna delge SFTs läsare det allra bästa receptet på "soppan": 24 % terpentin, 24 % petroleum, 24 % paraffinolja, 15 % god motorolja och 13 % eter.

Motorns ringa vikt — den väger endast 185 gram — medger att man bygger in den i mycket små modeller även om den är stark nog att kunna dra fram även större sådana. Den för t. ex. iväg med en 140 cms modell med en sådan fart, att ägaren, som ingalunda väntat sig ett så gott resultat, måste sitta efter sin modell i bästa sprinterstil. Modellen var då utrustad med en propeller, konstruerad efter tysken Schmitz metoder — den var 5 cm bred — och hade mycket liten stigning.

Det är verkligen att hoppas, att den kommande freden sätter ned priserna på dessa små tekniska underverk så att de kan köpas även av en modellflygare med ej allt för tjock plånbok.

Här några data:

Cylinderns inre höjd	12 mm
diameter	18 mm
Cylindervolymen	2,04 kubem
Effekt	1/9 hk vid 7.500 v/min
Motorns höjd	100 mm
bredd	50 mm
längd	110 mm

Arne Sirén.

Ny katalog från Hobbycirkelarna

Hobbycirkelarnas nya katalog har nu utkommit. Det är en diger sak — hela 74 sidor — som ger ett koncentrat av allt vad som kan tänkas och önskas när det gäller material och uppslag till olika hobbies.

Modellflyget har erhållit ett icke föraktligt utrymme. Men Hobbycirkelarna nöjer sig inte bara med att räkna upp den långa, imponerande rad av modellflygbyggsatser och ritningar som förs, utan lämnar även utomordentligt intressanta uppgifter om respektive flygplans prestanda m. m. Därtill kommer, att katalogen är förnämligt illustrerad.

Allt som intresserar svensk ungdom av i dag finnes det material och uppslag till i denna ovanligt rikhaltiga katalog.

Katalogen kan rekvideras från Hobbycirkelarna, Box 1057, Stockholm 16.

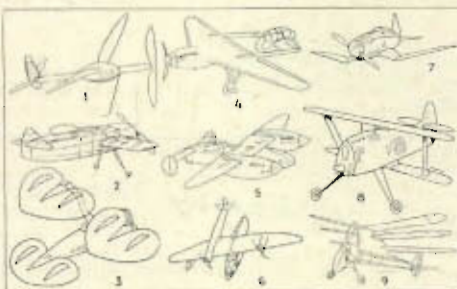


Förste instruktören har all anledning vara nöjd med det resultat, som hans appell om aktivisering av modellflygarna har fått.

Från KSAR:s modellflygverksamhet.

Modellflygarkonferensen den 26 februari hade Msamlat ett 60-tal ombud från hela landet, vilka hälsades välkomna av överste Enell, varpå ing. Dérvant och redaktör Norrvi höll ett par verkligt instruktiva föredrag.

Den 27 februari gick KSAR:s stora vintertävling av stapeln, som vanligt på Skarpnäcksfältet i Vingarnas regi. Inte mindre än 100 tävlande deltog med 170 modeller.



Originellt — mer eller mindre —

Modellflygarna är ett släkte med sinne för det originella — det är ett faktum som man inte med bästa vilja i världen kan bortresonera. Skulle det till äventyrs finnas någon som ställer sig tvivlande behöver han blott kasta en liten blick på ovanstående provkarta över några originella modellplantyper. Första modellen kanske inte är så värdt originell, men är desto mer praktisk. Den flyter som en kroppsmodell men har närmast likhet med en stavkollega. Modell nummer två bjuder på mer av intresse. Den skall föreställa en racermodell — och har som sådan ganska enkla och robusta drag. Tredje modellen är än mer originell, där är det nämligen meningen att modellen skall "flaxa" fram genom luften — med tillhjälp av de rörliga vingarna. Hur det sen skall gå till förtäljer dock inte vår sagesman. En modell, som har vissa drag gemensamma med en del riktiga flygplanpatent där förarplatsen placerats i ett med stabilsatorn visas på skiss fyra. Något i samma stil kommer igen på nästa teckning. Den första enligt vårt tycke verkligt originella — och förnuftigt originella — modellen är väl den osymmetriska motormodellen på sjätte teckningen. Attomde bilden tar oss över till brensinmodeller-nas gebit. Den nionde och sista för ens tanke till gamla goda tider då det fanns både tripel-, quadrupelplan och andra liknande mångvingade apparater, som gjorde luften osäker.



KAP frågar...

Det förslag, som Per Weishaupt framlade i ett av de senaste numren av SFT angående en enhetlig segelmodelltyp, avsedd att användas vid en internationell tävling i stil med Wakefield Cup, var mycket gott. En sådan tävling komme säkerligen att hälsas med största tillfredsställelse av all världens modellflygare. Enligt min åsikt borde det vara Danmark förbehållet att uppätta denna pokal.

Nu är det ju så, att segelmodellflyget är mest utbreddt och utvecklade i de nordiska länderna samt Tyskland. De första åren torde därför bli en ren europeisk uppgörelse, men det är nog ej utan att amerikanarna snart komme att hämta in det försprång vi nu har på detta område.

Jag får därför uppmana de danska modellflygarna att omsätta sin storstilade tanke i praktiken och att snarast börja utarbeta enhetliga bestämmelser för en internationell tävling efter krigets slut.

Och så en liten fråga till Per Weishaupt. Varför så argt på vinschstarten? Det är ju en suverän startmetod och har här i Sverige slagit definitivt igenom. Även de finska modellflygarna har mer och mer börjat taga upp denna startmetod. Och snart blir väl även våra danska kolleger bitna av denna fluga... Jag tror för min del, att Weishaupt får kapitulera när han påstår att löpstarten är fördelaktigare.
KAP.

... och Per Weishaupt svarar.

Signaturen KAPs vänliga mottagande av mitt lilla förslag till en enhetlig segelmodell, svarande mot den förr så populära wakefieldmodellen, gläder mig mycket. Och jag hoppas att — när förhållandena det tillåter — det skall vara möjligt att vända tillbaks till förslaget på ett lite mer konkret vis.

Vad beträffar vinschstarten, så är jag alls inte så "argtint", som KAP gör gällande. Nej, jag finner blott för min del, att de gällande reglerna på ett högst orättfärdigt sätt gynnar vinschstarten framför löpstarten, som ju även den är av ej så ringa värde.

MODELLBYGGARE!

1944 års katalog nu utkommen!



Den nya katalogen — större och mer omfattande än någonsin tidigare — är fylld av trevliga modeller, varav många helt nya, av fartyg och flygplan samt desutom massor av ritningar verktyg, tillbehör m. m. Katalogen erhålles gratis mot 40 öre i frimärken till porto och expedition.

Skriv efter katalogen redan i dag!

Ing. H. VILÉN, Norrlandsg. 18, Stockholm C

Sänd mig Eder nya jättekatalog för 1944.

40 öre i frimärken bifogas till porto och exp.

Namn:

Adress: SFT.

HÄSSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

KOMMUNAL LÄROANSTALT UNDER STATENS INSPEKTION

Nya kurser börja den 2 okt. Statsstipendier upp till 45 kr. pr mån. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt Väg- & Vattenbyggnad med kurser om 2, 3 och 5 terminer. Vägvästarekurs (30 veckor). Värme- och sanitetsteknisk kurs (7½ mån.). Yrkeskurs för el. installatörer: C-kurs börjar 10 aug., B-kurs börjar 10 jan. Nya lokaler med mod. laboratorier. Platsförmedling. Program gratis, då denna tidn. nämnes.

Små levnadskostnader.

Modellflygarglädje

Berättelse för de yngre modellflygarna

(Forts. från föreg. nr)

Den festen var ingen vanlig fest tyckte Lennart, ingen vanlig yttlig glädje, som han känt så många gånger förut. Nej, en innerlig glädje hade han känt, en för honom ny glädjevariant, där Inger spelat första rollen. Dagen därpå tog han itu med klädseln av sitt plan, och han tyckte nästan det var synd att klä över den vackra stommen. Detta, kanske allra trevligaste momentet vid ett modellplans tillkomst, gick undan med fart och redan nästa kväll var allt klart för ytbehandling. Det var en icke alldeles okänd lukt som slog emot fadern vid dennes inträde i lägenheten. Flera gånger förut hade han fått huvudvärk av den starka cellulosalacken, och vid flera tillfällen hade Lennart på faderns kommando fått uppsöka vindsvåningen för ytbehandling av sina modeller. Denna gång lämnade han i alla fall dispens. "Du, Estelle", hörde Lennart honom säga, "vi kör väl inte ut honom den här gången, jag tycker faktiskt att han förtjänar att hållas i lägenheten". "Ja, vi kan ju vandra efteråt, men", tillade hon, "nog har jag haft bra mycket att städa sedan han började med modellflyget. Jag tror faktiskt att modellflygarmammor ha arbetsammare än andra mammor". "Ja, men de slipper att ha sina grabbar som håglösa busfrön ute på stans gator", svarade han, "så jag tror att de i längden får lös för mödan". Och det måste hon trots allt hålla med sin make om.

"Nu är jag färdig", ropade Lennart och kom in från sitt rum. "Lasse och jag skall ut och trimma klockan åtta för då är det ingen vind. Vi skall träffas ute på fältet". Lennart begav sig ut till fältet. Det var en njutning att se alla människor, som vände sig om och tittade. Både unga och gamla lyste upp vid anblicken av den bevingade guden och Lennart kände det som om han tagit en examen. Ute på fältet gick Lasse och trimmade smått genom handstart. Och vid åsynen av sin kamrat började han vifta vilt med armarna. "Du får låna min vinsk", skrek han, "så du kan högstärta med detsamma". Efter några handkast, som smått förrådte modellens fantastiska glidgenskaper, drogs linan ut och Lennart vinschade upp den på sjuttiofem meters höjd. A vilken flygning! Den hade knappast sjunkit något alls, fast den cirklat över hela fältet, och några uppströmmar fanns inte. Lennart följde med för att inte tappa den ur sikte. Och tur hade han. Mitt på en åker landade den utan att skada sig. "Tre och tio", ropade Lasse. "tre minuter är inte dåligt på sjuttiofem meters höjd". Nästa dag tog både Lennart och Lasse permission för att

fortsätta trimma i soligt väder. Lennart hade inte trott på sin chefs tillmötesgående beträffande skälet till denna permission. Men när Lennart antydde att han skulle flyga med det modellplan, vars ritning chefen skadat på ritbrädet för ett par månader sedan beviljade denne utan vidare permissionen.

"Dra inte så högt", vrålade Lasse, som såg sin kamrat vinscha upp sitt nya ak på fantastisk höjd. Men denne lyssnade inte på Lassas stormande förmäningar, utan kopplade ur på cirka etthundrastruttiofem meters höjd. "Där ser du, var det inte det jag sa" — det såg verkligen inte trevligt ut. "Veritas", som modellen döpts till, steg i termiken med en hastighet av ungefär en meter per sekund och det gick rätt fort. "Nu är det ajöss med den, luftbromsarna har inte gått ut", mumlade Lennart, högg cykeln och satte kurs efter "Veritas", som vände sig i behagfulla svängar på ungefär trehundra meters höjd. Och högre steg den.

Det var en deprimerad Lennart, som kom hem den kvällen. Han hade följt "Veritas" till dess han tappat den ur sikte, och hade ej kunnat göra något, inte ens fastställa kursen. Lasse hade knäppt tiden tjugo minuter. Skulle det vara enda lönen för hans långa möda? Nästa arbetsdag var hopplöst lång, ty han var ledsen och hade nästan uppgivit hoppet om att få återse planet igen. Det var vid tvåtiden då plötligt chefen kallade in honom. "Telefon till dig", sade han och Lennart tog förvånad luren. "Hej, hur mår du?" Det var hans pappa, som ringde från projektkontoret. "Mattsson, provflygaren, ringde mig just, han sade, att han följt din modell, när han av en tillfällighet fick se den under en provflygning och att han fastspikat dess position, så du behöver bara gå och hämta den. Vad säger du om det", sade fadern med munter röst. "Va... Vad jag säger", stammade Lennart, "hälsa och tacka löjtnanten på det hjärtligaste".

Den kvällen hade Lennart instruktion på modellflygskolan och han glömde inte — att förmana sina nybörjare att alltid montera luftbromsar på modeller som de kom att bygga i framtiden.

Det började lida mot hösten och Lennart satt ofta på sitt rum och räknade, ty han ville klara sig in på teknik i höst, kosta vad det ville. Någon gång var han ute på fältet med sina klubbkamrater, men arbetet för inträdesprovningarna tog allt mer hans tid i anspråk. Hade naturligtvis valt flyglinjen på skolan, ty han ville inte bara konstruera modellplan Hans högsta öns-

SFTs NORDISKA SAMARBETS RÅD I MODELLFLYG.

Sverige:

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

Danmark:

Jørgen Dommergaard, Johs. Thinesen och Per Weishaupt.

Finland:

Tor Krause och Arne Sirén.

kan var att kunna på samma nivå beträffande duglighet och kunsknad som den tyske segelplankonstruktören, som han träffat på ritkontoret för några månader sedan. Det var inte omöjligt. Med energi klarar man allt, tänkte Lennart, han klarade också inträdesprovningarna tillräckligt bra för att vinna inträde, och han pluggade ordentligt en hel termin, ja ett helt år.

Så blev det åter sommar och Lennart hade nyss fått sitt terminsbetyg. När han kom hem visade han det för sin pappa, som med rynkad panna läste igenom det rad för rad. När han nådde aerodynamik lyste hans ansikte upp, ty där stod det "a", och det var huvudsaken, det tyckte åtminstone Lennart. "Betyget är bra", sade Engelswing, som själv var lärare vid en teknisk skola, "men räkna litet i sommar så att du är i form i höst". "Det skall jag göra pappa", sade Lennart med självskärhet i rösten. En timme senare var han, klädd kortbyxor och tunn skjorta, ute för flygfältet bland sina kamrater. På vägen kalkades hans syster och Inger. De bar en korg mellan sig, troligen innehållande kaffe och smörgåsar. Då steg Lennarts "Veritas" till väders, snabbt och elegant gled den upp i startlinan, kopplade ur och gled sakta och majestätiskt mot vinden. När han såg sin modell drömde han sig in i den framtid då han fullbordat sin egen, stora segelkonstruktion och när han själv vid spakarna skulle glida fram på liknande sätt. Men skolunderbyggnad behövdes. Han hade bara att arbeta till dess han en dag nådde sitt stora mål: att på egna pålitliga vingar sväva fram däruppe.

Ingvar Gustavsson.

SVENSK
flygtidning

SFTs
MODELL-
RITNINGAR

Skalamodell "PZL" — polskt jaktplan.

Konstruktör: Gösta Hellström.

Ritning 31 x 42 cm. Pris 75 öre.

Replikamodell DORNIER DO 217 — tyskt bombplan.

Konstruktör: Ake Tollin.

Ritning 72 x 92 cm. Pris 2: 65.

Replikamodell DRONT — jakt- & spaningsplan.

Konstruktör: Thorsten Brinck.

Ritning 24 x 31 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell TUMMELITEN — övningsjaktflygplan.

Konstruktör: Thorsten Brinck.

Ritning: 19 x 24 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell BRISTOL BULLDOG — jaktplan.

Konstruktör: Thorsten Brinck.

Ritning 27 x 31 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell MITSUBISHI S-60 — japanskt jaktplan.

Konstruktör: Magnus Gerne.

Ritning 28 x 28 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell MORANE SAULNIER-606 — franskt jaktplan.

Konstruktör: Tor Krause.

Ritning 28 x 40 cm. Pris 0: 65.

Motormodell FENIX — förmålig tävlingsmodell i klass M. 1.

Konstruktör: Bertil Lindell.

Ritning: 41 x 71 cm. Pris 1: 65.

UHU-lin. Liten tub. Pris 0: 65 kr.

Vid köp av tre ritningar erhålles en tub UHU-lin gratis!

SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

Postgiro 147660.



Aven en modellflygare kan vara "nyttig".



LÅNGDISTANSFLYGBÅT
DORNIER
DO 26