



SVENSK flygtidning

ÅRG. 6 NR 8
Augusti 1944

Motorflyg:

Efterkrigsplanerna

Segelflyg:

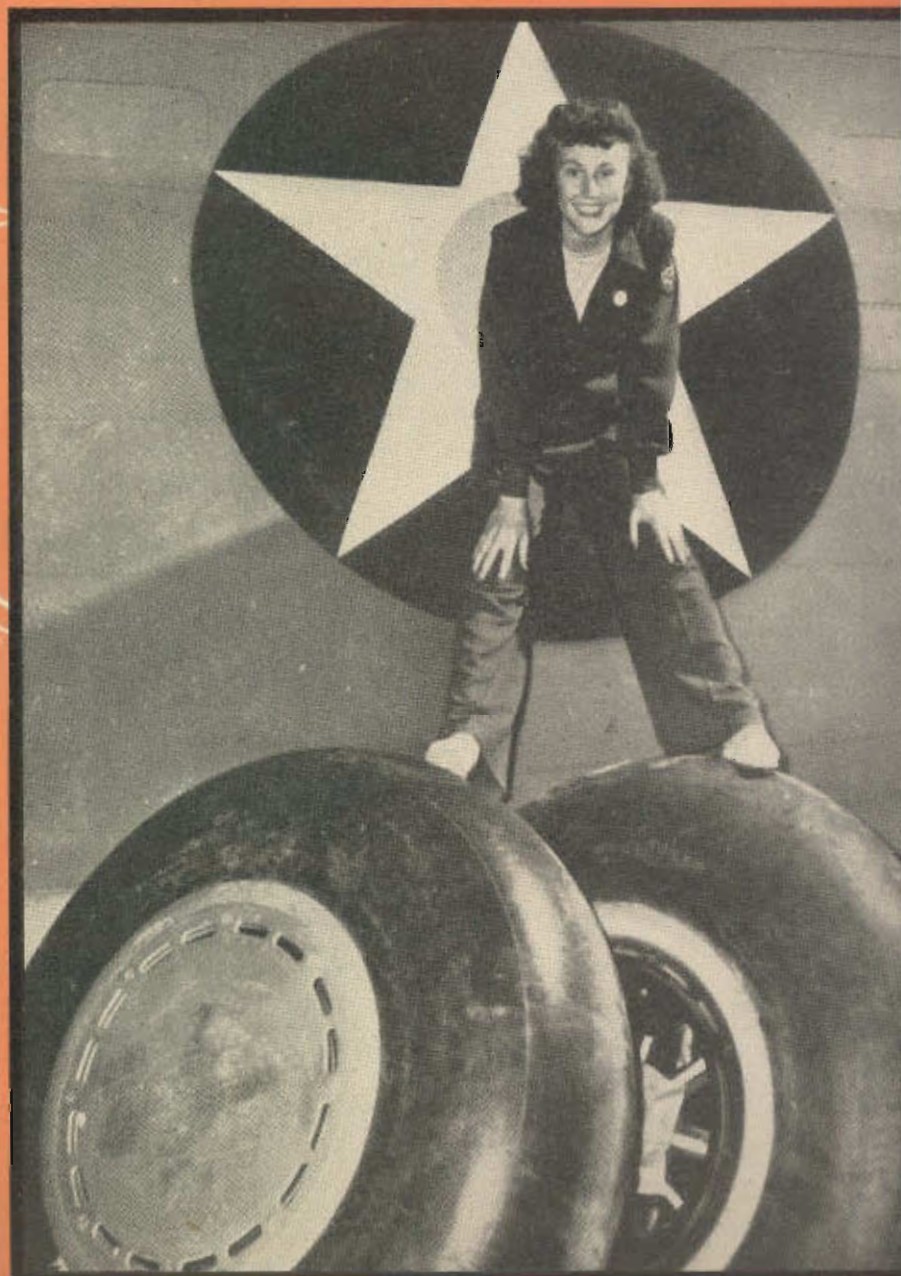
Ållebergstävlingarna

Modellflyg:

Jämijärvi-kampen

"KEEP SMILING!"

lycker denna unga rustningsarbeterska från →
en fabrik för "flygande fästningar".



Vätskekyllning ger



Det nya bombplanet SAAB 18B har vätskekylda motorer. Det ligger nära till hands att tro att den omfattande vätskekyllaren skulle förorsaka en stor ökning av luftmotståndet. I själva verket har den vätskekylda motorn ett betydligt lägre motstånd än den luftkylda. På en luftkyld motorinstallation pressas nämligen den uppvärmda kyl Luft ut under kylklaffarna runt motor-kåpan, åstadkommer virvelbildningar omkring hela motorgondolen och stör strömningen på vingens översida.

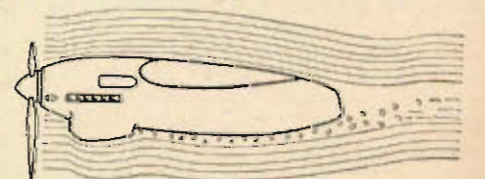
På en vätskekyld motor är kyl Luftströmmen koncentrerad till kylarutloppet på gondolens undersida. Strömningen längs gondolens sidor och - framför allt - på vingens över-

sida, där lyftkraften är störst, förblir därigenom ostörd. Detta innebär minskat luftmotstånd och ökad lyftkraft, vilka tillsammans åstadkommer en betydande effektbesparing.



Luftkyld motor

Den uppvärmda kyl Luft, som strömmar ut genom den ringformiga öppningen bakom motorn, stör strömningen över hela motorgondolen och vingens översida.



Vätskekyld motor

Den uppvärmda Luft från vätskekyllaren sveper endast över motorgondolens undersida.

ÅLLEBERG



EN AV DE MÅNGA SÄGNERNA KRING ALLEBERG, som berättats från far till son i otaliga släktled, förtäljer om en samling ryttare, som dväljas i bergets inre för att en gång, när vårt land och vår världsdel hotas av främmande inkräktare, träda fram och ställa sig i spetsen för den befrielsehär, som skall rädda oss i farans stund.

Att just Allebergs ryttare skulle få denna hedersuppgift framstår helt klart, om man betänker, vilka traditioner denna trakt har. Redan för över 4.000 år sedan levde och verkade människor här, ja, arkeologerna hävda, att falköpingsbygden då var lika tätbebyggd som i våra dagar. Det är framför allt de talrikt förekommande gånggrifterna och hällkistorna, som tyda därpå. Flera av dem äro lika gamla som Egyptens pyramider. På slätten kring Alleberg, Falan kallad, finnas över 250 gånggrifter. Inom detta lilla område finnas alltså flera gravar av denna typ än inom hela det övriga Sverige — och förresten hela Europa. Detta om något bevisar, att vi ha att göra med en gammal kulturbygd. Flera vetenskapsmän hävda t. o. m., att Allebergstrakten är Sveriges äldsta kulturbygd.

Under långliga tider gick också de svenska konungarnas Eriks-gata förbi Alleberg, i vars närhet Åtrastigen och Ridstigen möttes. Heta strider av största betydelse för vårt land ha ofta rasat här. Under 1200-talet var bygden skådeplats för strider mellan Erikska och Sverkska ätterna, och mer än hundra år senare besegrade drottning Margareta konung Albrecht av Mecklenburg i dessa trakter.

Alleberg är alltså på det intimaste förknippat med Sveriges stolta och ärorika historia. För den skull få vi emellertid inte låta oss nöja med att "trona på minnen från fornstora da'r" — vi måste själva med ödmjukhet inför uppgiften fylla vår plats i den ändlösa kedja av generationer, som från grå hedenhös skall fortsättas in i framtiden, långt längre än vår tanke når.

Dessa tankar kommer över en, när man vistas uppe på Alleberg tillsammans med de svenska segelflygarnas elit — och bland alla de unga entusiaster, som sträva efter att en gång få räknas dit.

Det var säkert ett ovanligt lyckat drag av KSAK att förlägga sin segelflygskola just till Alleberg. Här ha de härliga flygmöjligheterna på ett utomordentligt sätt ingått en förening med traditionen från vår historia.

Att också vårt lands alla segelflygentusiaster tillfullo börja inse värdet av denna högberg bevisas väl redan av det faktum, att antalet sökande till årets kurser varit fem gånger så stort som de lediga platserna. De utmärkta flygprestationer, som under innevarande sommar uppnåtts här uppe, tala också sitt tydliga språk om kvaliteten på Alleberg och dess instruktörer.

Överhuvudtaget börjar det svenska segelflyget komma upp i internationell klass; därom bära inte minst årets stora allebergstävlingar vittne. Här drabbade den verkliga eliten av landets segelflygare samman för att mäta sina krafter i ädel kamp. Årets tävlingar äro dubbelt värdefulla, emedan i år för första gången på Alleberg de olympiska reglerna följas. Redan på Berlinolympiaden 1936 blev det bestämt, att segelflyget skulle debutera som olympisk tävlingsgren på Helsingforsolympiaden 1940. All världens segelflygare gladda sig häröver. Men så kom det ryska överfallet på Finland...

Sedan dess ha allt flera länder dragits med i den stora krigsdansen. Även segelflyget har tagits i det totala krigets tjänst. Segelflygarna ha på båda sidorna gjort stora insatser i pliktuppfyllelse mot sina respektive fädernesland. Många märkliga bedrifter från Eben-Emael till den nu pågående invasionen vittna därom.

Åter befinna vi oss i ett olympiaår. Medan våra segelflygkamrater jorden runt förblöda i den stora striden, ha Sveriges segelflygare den oskattbara förmånen att i fredlig kamp få

mötas till olympisk lek. Detta förpliktar.

Kanske är just segelflygarna på Alleberg de ryttare, varom sägnen talar, i moderniserad form. I så fall skall det bli segelflygets uppgift att rycka upp vårt svenska folk och i spetsen för det låta försoningens olympiska fackla lysa över en sargad värld. Låt oss alla arbeta på den dag, då segelflygare — tillsammans med representanter för alla andra idrottsgrenar — från världens alla länder och folk åter få mötas till fredlig olympisk kamp, gärna hos oss i Sverige!



"Gulldiplomaten" Stig Fägerblad,

som tillsammans med Övgård och de andra instruktörerna svarar för utbildningen på Alleberg, delar här med sig av sin stora erfarenhet på segelflygets område.



FRAMTIDSFLYGET DRAR VIDARE

— Världens framtid ligger i luften! —

Jim Mc Even, f. d. Oxfordstudent, nu "Flight-Lieutenant" (kapten) i engelska flygets kustflygkår och innehavare av "flygförtjänstkorset" (DFC), relaterar här sin åsikt om flygets betydelse för vår generation.

När den tid kommer, då jag får berätta för mina barnbarn om mitt deltagande i det stora kriget på 40-talet, blir det nog svårt att trissa upp sig själv till någon sorts hjälte. Vad skall man säga om flyguppdrag, som räcker i 12 eller 16 timmar utan att något händer — utom att det är en bra nog lång tid att sitta stilla i en och samma ställning och titta ut över vattnet?

Vi sju, som är besättning på B-24:"N", kan ofta inte med säkerhet säga att vi lyckats sänka den ubåt, vi varit på jakt efter — om det inte blir några överlevande som marinledningen kan fiska upp och låta förhöra.

B-24:an "N" är den 21 flygplantypen jag flugit. Bland de övriga finns de flesta av de typer mina landsmän flyger — Lysander, den långnästa Blenheim Mark IV, jaktflygplanet Spitfire och den snabba Mosquito.

Min besättning bär i sanning syn för sägen att flygning nu för tiden är ett internationellt jobb. Den har kommit till vår bas här på Island från världens alla hörn, för att stanna här ett år, och får 14 dagars permission hem till England var 4. månad.

Min andre förare David K. är egentligen skotte men född i Texas, USA. Han har växt upp i England. Navigatören

Billy B. kommer från Kent. Förste flygsignalisten tillika flygskytten Ned H. är född i Alaska, 650 km öster om Fairbanks. Han kom hit via kanadensiska flyget. Andre flygsignalisten Harold D. är från Leeds hemma i England. Vår färdmek, Patrick F. är irländare.

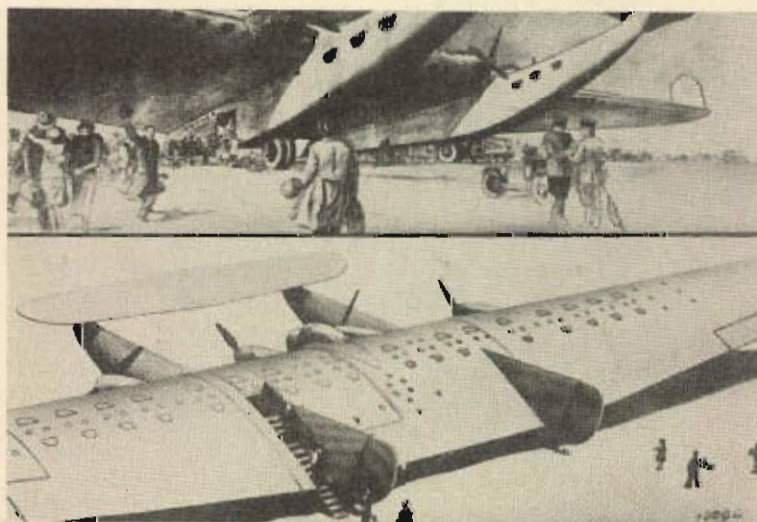
Själv har jag vuxit upp i Nairobi i Kenya, Östafrika, och även haft ett ci-

vilt jobb där. Efter skoltiden sändes jag till Oxford och som många av mina universitetskamrater hade jag aldrig tänkt bli flygare. Men en dag fick vi höra, att 100 av studenterna kunde få lära sig flyga av lärare från flygvapnet, och då var saken självfallet klar. Ingen uniform hade vi, och någon lön fick vi heller inte. Så'n lyx förekom inte på den tiden!

Våra plan för tio år se'n — det var 1934 — skulle nu ta sig underliga ut, t. o. m. i en skämttecknares skissbok. Antagligen har ni aldrig hört talas om *Avro 504 K*, eller om *Avro Tutor*, *Gloster Gauntlet* och *Oxford*. Och lika fullt hjälpte de planen till med att bygga upp luftmakten av i dag.

Av

Flight-Lieutenant



Går utvecklingen mot "den flygande vingen"?

Så tror i varje fall den konstruktör, som skisserat ovanstående framtidsprojekt — *Junkers J 1000*. I detta plan ha såväl passagerare som last sin plats i själva vingen.

När kriget kom erinrade jag mig mina flygningar under studentåren och bad om tillstånd att lämna min plats ute i Nairobi för att ånyo fara till England och där gå in vid flygvapnet. Och efter en repetitionskurs fann mig kriget snart flygande över ett halvt dussin krigsskådeplatser av vikt: Egypten, Irak Libyen, Norge och sist nu över Atlanten.

Att flyga en B-24 är ett rätt så behagligt jobb. Kärnan har en massa finesser, som gör själva flygningen lättare för föraren. Vore det ej så skulle vi inte kunna hålla på så länge som vi gör. Se'n vi lagt schäsen på kursen och kopplat in "George", vår automatiska Sperry gyrostyrning, kan vi "sjunka ihop" och t. o. m. ta en rök. Vi får förstås

(Forts. å sid. 30)



PÅ POST FÖR SVERIGE

är endast det bästa gott nog

Vår försvarskraft är grundad på kvalitet för att kunna utveckla full effektivitet, när så erfordras. Vi se med lugn framtiden an. Vårt flygvapen är liksom försvarsmakten i övrigt utrustad med det yppersta som står att få. Se blott på vårt nya svenska bombplan SAAB 18 B, utrustat med två st. Daimler-

Benz 605 B på vardera 1.550 hkr. Det är den starkaste flygmotor, som hittills inbyggts i ett svenskt flygplan.

Inte endast "när freden kommer" utan just nu — mitt under brinnande krig — främjar alltså detta tyska kvalitetsmärke vårt svenska flygvapens uppbyggnad.

MERCEDES-BENZ

Ledstjärnan för kvalitetsprestationer till sjöss — på land — i luften!

(Annons fr. Daimler-Benz)





MOTORFLYG FÖR ALLA

Tredje avsnittet å Nic Moranes artikelserie

Att lära sig flyga är ungdomens mål världen runt. "Lär att flyga!" lyder också den lockande titeln på den sammanfattande "flygkatekes" — en orientering om flygningens och då särskilt motorflygningens grunddrag, som under medverkan av tyska flygministeriet och med förord av dess utbildningsavdelnings chef, general Köhl, vunnit stor spridning i sitt hemland. Det behändiga katekesartade lilla häftet inrymmer i stort sett trenne huvuddelar:

- a) Grunderna om flygare och flygning.
- b) Flygningens grundformer.
- c) Elementär teknik (flygmateriellära).

Trots att "katekesen" sålunda ompänner ett rikt område, inrymmer den i trots av sitt behändiga fickformat flertalet fakta av betydelse och intresse, något som väl förtjänar att noteras. I många avseenden överensstämmer "Lär att flyga!" med motsvarande svenska regler och bestämmelser — flygningens trafikföreskrifter t. ex. är ju internationella. Luftens bröd-raskap, som vi flygare världen runt trots kriget med skäl kallar oss, bygger också kunskapen om lufthavet och om flygning på en utbildning, som även den med fog kan kallas universell, likartad som den är i alla land.

I dag börjar vi med första avsnittet, grunderna om flygare och om flygning så som så dan. Något fullständigt återgivande av den utförliga, grundliga tyska texten kan av utrymmesskäl ej ske i Svensk Flygtidning; vi får inskränka oss till det väsentliga i flygarnas luftkatekes.

Att bli flygare.

Grunderna om flygare och om flygning bör varje medborgare känna till — oberoende av om han (eller hon) ännu ej "hunnit" eller "orkat" bli flygsinnad. Varje flyglärare och hela den stora skaran uppväxande ungdom, som längtar till flygets värld, är självfallet väl orienterad. Vägen till flygcertifikatet, flygutbildningens elementära grunder och flygplanens, särskilt skolflygplanens beskaffenhet måste var och en, som vill följa med sin tid, känna till. Att kunna flyga är snart lika viktigt som att kunna gå, cykla, köra bil — ja, som att överhuvudtaget andas. Kort sagt — *att flyga är att leva!*

Flygelev kan i Tyskland var och en bli, som anmäler sig därtill, och som enligt sina överordnades mening fyller de fastställda kraven i fysiska, psysiska och lämplighetshänseenden. Flygbefäl, läkare och psykologer har hand om gallringen. Fullgod hälsa, ett sunt omdöme och förmåga att fatta snabba beslut är grundvillkor för att komma i fråga.

I längden kan endast en frisk och sund kropp klara de påkänningar, som flygning, och särskilt då militär-flygning, utsätter sin utövare för. Det gäller främst

att kunna tåla de med snabba höjdlägesförändringar följande snabba olikheterna i lufttryck och temperatur, vidare de accelerationskrafter, som uppstå exempelvis vid upptagning ur dykning (störtflykt) och i tvära svängar. De mänskliga sinnena hos flygaren måste kunna arbeta mycket snabbare än på marken, ty flygplanens hastighet, flygsäkerheten, plötsligt inträffande siktförsämringar, fiendens uppträdande, vapnets hanterande m. m., allt detta och mera därtill kräver de snabbaste beslut inom begränsad tid.

Endast en i allo frisk och sund själ kan fatta rätt beslut i varje läge. Det gäller att förstå och rätt fatta sammanhanget mellan orsak och verkan samt att handla rätt med hänsyn därtill. Vanliga skolämnen, t. ex. räkning (matematik), fysik, skrivning, modersmålet och geografi är nödvändiga som underbyggnad. På dem bygger flygskolans lärare vidare.

Om någon icke skulle fylla de högställda kraven på flygeleven i fysiska, psysiska eller kunskapshänseenden, behöver han ej vara sämre karl för det. Naturen delar ut sina gåvor olika. Det behövs duktigt folk i många andra befattningar också. Den som antas till flygelev skall emellertid veta, att han blivit uttagen ej minst som följd av och tack vare flygpionjärernas

arbete och offer samt de nu på flyg- och marktjänstens områden arbetandes uppoffrande och krävande tjänst. Det gäller att visa sig värdig förtroendet!

Ty förutom *hälsa* och *omdöme* behövs det också god *karaktär*, *disciplin* och *ordning*. Utom dessa är allt kunnande värdelöst. Order och uppgifter, som flygeleven — senare den fulljädrade flygaren — får i sin tjänst, har precis samma inebörd som de, vilka en armésoldat, en sjöman eller en firmaanställd får i sin. Orderna måste åtlydas, i det helas gemensamma intresse, till hela flygväsendets gagn. Även då flygeleven släppes i väg på egen hand.

Flygaren skall också känna *ansvar* för sitt plan och för sin besättning. Då det gäller att övervinna svårigheter av mångahanda slag, som väder och terräng m. m. kan upprepa, måste man begagna sitt förnuft. Flygaren skall visa självdisciplin, så att han aldrig lätt-sinnigt i onödan riskerar sitt flygplan, det honom anförtrodda, värdefulla vapnet och färdmedlet.

Gäller det åter strid, vare sig med fienden eller *om uppgiften så kräver*, med vädret, gäller det att kunna sätta in allt, att visa prov på mod, skicklighet och järnhård vilja. Flygelevens hela utbildning går också ut på att bibringa honom kunskap och förmåga häri.

Det är också en glädje för varje sund ungdom, att visa sig värdig dessa självklara fordringar samt att därvid begagna och vidareutveckla sina naturliga anlag och färdigheter. När han omsider klarat sina praktiska och teoretiska prov, får han sitt yttre tecken på sin nya egenskap av *flygare* det vingade flygmärket. Privat-, trafikflygar- och krigsflygardiplomen måste hållas giltiga genom ständig övning.

Flygförarna har också möjligheten att göra sig gällande längre fram i livet. Det finns möjligheter exempelvis i trafikflyget, hos luftfartsmyndigheterna, i flygsäkerhetstjänsten, i den för flygets många behov arbetande industrien m. m.

Flygutbildningens gång.

Flygelevens utbildning på flygskolan ledes av skolans chef. Under denne handhas "skolningen" närmast av flyglärare och av lärare i särskilda ämnen — bl. a. luftnavigation, "teknik" (flygplan- och motorlära) och väderlekslära.

I ämnet luftnavigation får eleven lära sig grunderna för att med sitt flygplan ta sig fram långa distanser. Grunderna härför är geografi och kartlära, kompasskunskap, pejltjänst samt förmåga att uppgöra navigatniska skisser, diagram och beräkningar. Men först när det inlärda omsättes i praktiken, under flygning, får det sitt fulla värde. Kunskaperna måste ständigt finnas där, så att flygaren när som helst kan "ta fram dem" och dessutom har god tid och plats att tänka på sin flygning och sitt flygplan.

I ämnet "teknik" får flygeleven kunskap om sitt plans konstruktion och om gränserna för vad det presterar och tål, så att han icke begär det omöjliga av "schäsen". Eleven får då bl. a. lära sig alla spakar, manöveranordningar och instrument hos de olika typerna.

Bästa utbytet ger dock de därefter följande praktiska övningarna under flyglärarens ledning. Här grundlägges flygskickligheten, i förarplats, på och över flygfältet.

Elevens första flyglärare är mycket mer än en sträng och fordrande lärare. Han blir tillika elevens verkliga "flygar pappa" och goda kamrat. Som sådan delar han med sig i rikaste mått av sina flygarkunskaper, sin skicklighet och rika erfarenhet samt ger dessutom flygeleven genom sitt goda föredöme ett levande exempel

på, hur den färdiga flygaren skall vara och är, när han är som bäst.

Eleven får sin första bekantskap med flygningen genom "luftdopet", den första turen i dk (dubbelkommando), såvida han icke förut är utbildad segelflygare och alltså redan känner till en hel del. Ytterligare några flygningar följer kanske för att få *luftvana*, klarhet om "hur det känns" att sitta i flygplan och så börjar lektionerna. Det gäller därvid från början att *trivas*, ingen får sitta och "spänna sig", allt skall gå löst, ledigt och naturligt till.

När eleven börjar känna sig så, lös, ledig och hemvan i planet, lär han snart också att *se* och *iakttaga*, det viktigaste för hans fortsatta bana som förare. Hans öga skall snabbt kunna uppfatta vad som händer och sker, vad som rör sig omkring honom, i luften och på marken. Hans blick och tanke får dock icke haka sig fast vid *en* sak, han måste fostras till att se upp på allt som händer, och främst på att ge akt på sitt plan och på sin flygning.

Eleven styr planet med hänsyn till "nosens" läge vid horisonten, först medvetet och avsiktligt, sedan helt omedvetet, automatiskt. Han lär att starta, landa, att köra på marken och att följa ordningsreglerna för flygtjänsten.

En vacker dag kliver läraren under ett flygpass ur planet på marken. Den stora dagen för första ensamflygningen är därmed inne. Lärare och kamrater glädjas gemensamt åt, att en ny flygare nu börjar bli "färdig". I fortsättningen följer dock en period, då eleven genom upprepad kritik och kontroll putsas, avhyvlas och lär vidare — enligt den gamla regeln "ingen födes mästare", om det också finns flygelever som tror det.

Snart klaras det första A-certifikatet, eleven får lära pricklandningar och avancerad flygning och skall kunna behärska sitt plan i alla lägen och rörelser. Senare får han övergå till snabbare, tyngre och större plan.

Kunskaper i väderlekstjänst och luftnavigation omsätts praktiskt i distansflygningar kors och tvärs. Flygaren får lära sig radionavigering, pejling, samt — i flersitsiga plan — att fördela uppgifterna under flygning på planets besättning.

Instrumentflygning lägger ledningen numera in på ett tidigt stadium. Kunskap och vana häri är en förutsättning för säker flygning i mörker och under "dåligt väder". Utbildningen avslutas med "instrumentlandning" vid låg molnhöjd och nedsatt sikt, å själva flygfältet.

När den tyske militäre flygeleven slutat flygförarskolan placeras han allt efter lämplighet och egen önskan till fortsatt utbildning vid flygslag (bombflyg, jaktflyg, spaningsflyg o. s. v.) och får där den behövliga, fortsatta specialskolningen. Därmed blir han exempelvis en bombflygare, som beslutsamt och viljekraftigt uppnår sitt mål, oberoende av alla hinder, eller en jaktflygare, som ingenting som flyger undgår, som blixtnsnabbt fattar läget och skjuter ned sin fiende.

Flygaren får i sitt krigsflygförband, sin "division", flyga de bästa och snabbaste krigsflygplan. I följande delar av artikelserien skall ges ett koncentrat av det viktigaste av det myckna praktiska och teoretiska, som en elev av i dag lär under sin väg till det vingade flygmärket.

NIC MORANE

fortsätter sin motorflyginstruktion i nästa nr av
SVENSK FLYGTIDNING.



PROPELLERWERK SCHWARZ

Holzflügel

FÜR VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN

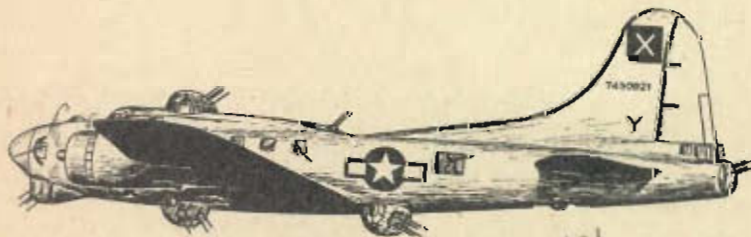
U. S. A. - BOMB

i strid med

TYSK JAKT

Borta på den engelska ön har amerikanska bombflottiljer lyft från sina baser. Vid sydkusten stiger de och formär sig eskadervis. Redan innan man med säkerhet kan säga, vilken väg de kommer att ta, ger chefen för de tyska jakt-eskadern order om högsta stridsberedskap för samtliga jaktplan. På talrika flygplatser i Västeuropa skyndar flygarna till sina plan, anmäler snabbt att de är klara och kör ut till startbanorna. En överste, som under luftstriderna erövrat högsta utmärkelsen, övervakar fiendens fortsatta rörelser. Nordamerikanerna söker dölja sina avsikter. Översten låter emellertid inte lura sig. I god tid utgår per radio hans startorder till eskaderecheferna, vilkas anvisningar i sin tur lämnas genom högtalare på flygplatserna till alla flygarna. Medan det amerikanska bombförbandet på hög höjd flyger över Kanalen, gör sig de första jaktflottiljerna i resp. inflygningsområden redo till försvar.

der, som ingen bergstopp når, flyger chefen i spetsen för sin eskader. Livet och kampen i denna syrefattiga värld har blivit en vana för honom och hans flygare. Som en fredlig fågelsvärm visar sig det fientliga bombförbandet vid horisonten. Chefen för de tyska jakt-eskadern ger nu eskaderecheferna order, att låta sina förband sluta samman. Under det den fientliga svärmen antar konturerna av en stor luftarmada, som omges av snabba säkringsförband, tänker den unge majoren och eklövsnnehavaren genom angreppsplanen i detalj. Han vet, att han av sina flygare kan begära den prestation, som behövs för denna plans genomförande. På knappa 10 km avstånd bekräftar chefens jägaröga riktigheten av hans beslut, det amerikanska bombförbandet har trappstegsform såsom en fästning. Ledaredivisionen (lead squadron) består till största delen av "Boeing 40", som icke medför bomber utan i stället äro bestyckade med tunga ksp och många



Boeing tv-kryssaren B 40. I vinjetten Focke-Wulf Fw 190

Om få minuter måste jaktplanen få kännning med bombarna. För översten är det nu svårt att förbli åhörare och vänta på de rapporter, order och igenkänningsrop, som till honom förmedla en bild av det sig snabbt utvecklande luftslaget. Hans uppgift är tills vidare fylld. Vad han kunde göra för framförandet av jaktgrupperna mot fienden har han gjort. Nu upphör för en tid all högre ledning. Chefen för den först insatta eskadern skall leda angreppet.

70-tals mil från stridsledningen, på höj-

kanoner. Deras skottfält rücker nästan åt alla håll. Ovanför till höger om den flyger den övre flottiljen (high squadron). Den består av bombförande likaledes 4-motoriga flygplan, vilkas försvarsvapen huvudsakligen är riktade uppåt. På vänstra flanken håller sig den undre flottiljen (low squadron). Dess försvar är vänsmer utgöres av sidvapen och ksp i svängbara torn. Blott en aning lägre än den övre flottiljen följer dessa bombare ledarflottiljen. Massan av de övriga bombarna ansluter sig sedan i samma formation stegvis uppåt.

Hela formationen skyddas av "lvkryssare" d. v. s. tungt bestyckade, icke bombförande 4-motoriga flygplan.

Likt en jätte växer det fientliga bombförbandet. Chefen för det tyska jaktförbandet räknar till över 150 4-motoriga bombare och talrika jaktplan. De erfarna tyska jaktflygarna, som har 40 och 50 luftsegrar bakom sig, noterar dem mekaniskt. För de unga jaktflygare, som ser dem för första gången är det en stor upplevelse. De flyger den välbekanta Focke-Wulf Fw 190. Korta order från eskaderechefen! Eskadern upplöser sig i flottiljer, divisioner och grupper. De stiger så snabbt som möjligt. Nu ha de stigit över det fientliga förbandet. "På dem, pojkar!" I störtdykning jagar de tyska jaktplanen mot fiendens säkringskrafter och tillfogar dem i kamp man mot man förluster. Ständigt eldar chefen sina flygare. "Thunderbolts" är avklarade. Efter en förbittrad kamp har de amerikanska jaktplanen trängts undan så långt, att chefen kan våga huvudangreppet. Under det han låter några flottiljer fortsätta enliden beordrar han huvuddelen av sina flygare att lösa sig från motståndaren för samling. Kort stund därefter har tyska jakten formerat sig i divisioner med chefen i spetsen.

På nytt följer order om angrepp. Chefen störtar sig själv mot den amerikanske förbandsledaren. Efter några salvor bryts plötsligt amerikanens vingar, lågor slå ut. Han störtar som en komet med en eldsvans efter sig. Överallt störtar flygplan, delar, vingar, roder, brinnande flygkroppar. Man får en illusion av brinnande tidningspapper, som virvlar ned över kusten därnunder. Detta är i sanning ett luftens materiellslag!

Angrepp följer på angrepp. Angrepp, angrepp, allt virvlar runt. Plötsligt sprängs bombförbandet. Bombarna flyger åt alla håll som yra höns. Äntligen, målet är nått. Ett ögonblicks ro för att stryka svetten ur pannan. Men vad nu? Chefens flygplan har träffats svårt. Man har emellertid "stigit ur" i tid, räddat sig med fallskärm. Hans sista order löd: "Fortsätt kampen, jag kommer strax igen". Stenkil.



Beväpning för flygmaskin

Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon
Bührle & Co.
Zürich / Schweiz

KONTAKT

med svenska flygare

Vår utsände besöker trafikflygare
Albert Chronwall i Boden och be-
rättar om norrlandstygarnas liv



ett litet blått Mothplan singlar över de kärva grå kalotterna i Bodens fästningsgördel — ett plan utan de tre kronor, som markerar, att det är flygvapnet, som är i farten. Är det då möjligt, att andra plan än de militära i krigets femte år kan dåna fram över ett i dessa dagar ödesdigert aktuellt och alltid brännande viktigt försvarsområde?

Jo, nog är det så, kan direktör *Tor Eliasson* i Svensk Flygtjänst A.-B. svara med en viss belåtenhet, när han ser tillbaka på bolagets verksamhet i de trakter av Sverige, som populärt brukar kallas kolonien Norrland — en verksamhet, som varat i tre år och för det mesta bedrivs till fromma för slagkraften hos vårt luftförvar, fast det är civilflygare som sitter vid spakarna i bolagets plan.

Över de lappländska fjällens eviga snökalotter och längs gränslänsens blå ränna är bolagets piloter lika hemma, och det finns snart sagt inte en lapp eller finggubbe i de grå byarna, som inte börjar känna igen dessa pionjärer, som under kriget bryter väg för och förbereder flygets snabba frammarsch i ödebygderna, så snart freden kommer.

Det är stekande sol med åskblåa moln längs horisonten, när SVENSK FLYGTIDNINGs medarbetare passerar Boden och i vimlet stöter på Svensk Flygtjänst filialchef på platsen, trafikflygare Albert Chronwall. Ett färskt ärr i pannan med pryddiga blåroda stygn vittnar ännu om hans senaste äventyr på Bodens station för någon månad sedan, när hans Waco störtade på kraftledningen, där en kraftig ljusbåge bildades vid det elektriska överslaget, varpå Chronwall och hans mekaniker E. Engström vaknade upp och fann sig i full fart med att klättra ur spillrorna av det havererade planet. — Lappkött är segt — heter det gamla slagordet, och av allt att döma ligger det något i det — det är inte allom givet att råka ut för platt fall från hundra meters höjd ner på en ledning med åtskilliga tusen volt i och sedan kliva upp i en bil och åka hem till den väntande mekaniker för att tala om, att man kommer en aning sent till middag, därför att doktorn måste ta några stygn i ens huvud på grund av landning på olämplig plats, därför att motorn krånglat.

Chronwalls väg till flygarbanan är inte utan sina poängar. När han lämnade födelsestaden Sollefteå för att slå sig på

litet rationellare studier än samskolan där kunde ge hamnade han så småningom i Lund, och där begav det sig, att han skulle mönstra, som det heter. Vederbörande doktor konstaterade hastigt och lustigt, att den unge mannen, som ville till flyget, hade tuberkulos, hjärtfel, klen kroppsbyggnad och diverse andra åkommor, som resulterade i att han placerades som "malaj" vid infanteriet. Kan en flygbiten yngling råka ut för större vanära — i synnerhet om man som unge herr Chronwall råkar ha en del bucklor och medaljer i slalomåkning, boxning och andra krävande idrottsgrenar? Men skam den som ger sig — ett år senare tog "Abbe" revansch och kunde presentera sig för den då något desorienterade doktorn som volontär i svenska flygvapnet.

Sedan gick det snabbt undan. Efter Chronwalls volontärsår, diverse eskapader som flyglärare och en krävande beredskapstid på flygplankryssaren Gotland såg dir. Eliasson i Svensk Flygtjänst, att här fanns en man för honom, och så kom det sig, att garnisonsstaden Boden nu bland andra mer eller mindre kända invånare också kan räkna den färgstarke och lille — men synnerligen stabile — Albert Chronwall, som dagligen gör sina åtta timmars flygning över Norrbotten, antingen det nu gäller att bogsera en målkörv för luftvärnets målskjutning, att vara objekt vid dess målföljning eller att tillsammans med den flygbitne chefen för lokalförsvaret i dessa trakter, överste G.

Ehrenborg, inspektera luftbevakningsstationerna inom VI militärområdet, antingen dessa nu ligger i de stora köpsamhällena i kustbandet eller mellan fjällryggarna. Det är inget litet förtroende som de militära myndigheterna här visar bolagets representant; det är få luft- och andra försvarshemligheter, som hans 3.000 flygtimmar över dessa trakter inte avslöjat, men ingen kan vara lojalare än de civilflygare, som gör sin värtjänst lika troget eller trognare än de flesta andra, samtidigt som de utövar sitt civila yrke — allt under väntan på att freden skall komma och med den flygaldern med dess stora uppgifter.

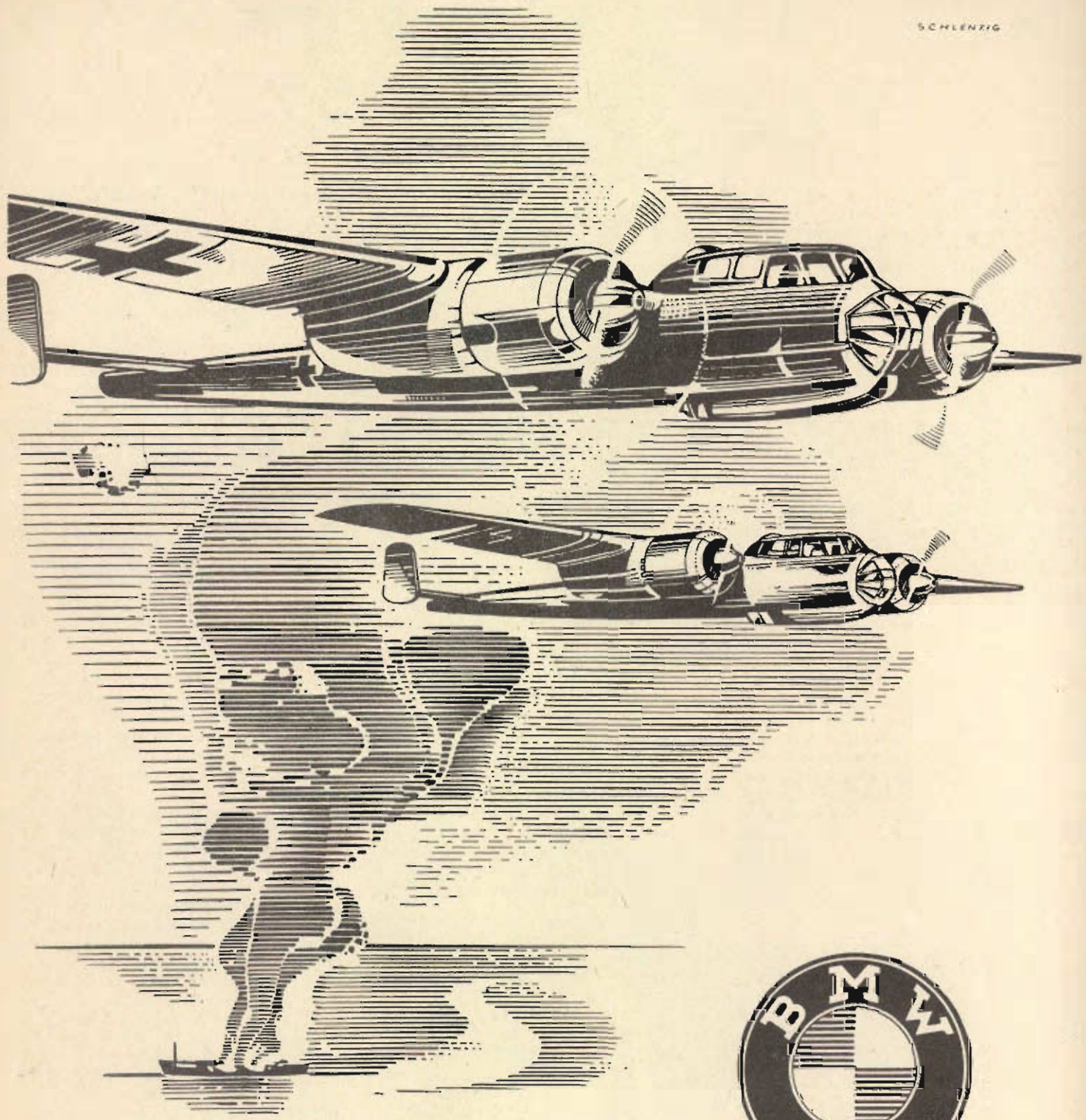
Att det inte är aldeles riskfritt att flyga i gränzonen i dessa trakter har Svensk Flygtjänsts plan mer än en gång fått erfara. Den lappländska vintern med dess köld, snö, nedisning och dåliga sikt har inte längre några skrämmande moment kvar. Det är just här som företaget har sin stora styrka — under de mest ogynnsamma förhållanden och under svåra påfrestningar har det skaffat sig erfarenheter, byggt ut sin organisation och skapat framskjutna brohuvuden i de ur kommunikationssynpunkt sämst lottade delarna av vårt land. Vilka fördelar detta kommer att medföra den dag det blir fred och flyget skall knyta sitt stora trafiknät över även dessa områden inses av var och en.

Svensk Flygtjänst har tre stationer i Norrland — i Boden, Kiruna och Vännäs. På vardera stället finns ett par piloter, som taras om att dela de omfattande arbetsuppgifterna. Själva centralen ligger i Boden och sköts av makarna Chronwall, och det är där vi hamnar, när vi söker samband för att för SVENSK FLYGTIDNINGs räkning ta en titt på arbetet. I hangarerna konfronterar vi med resterna av Wacon, som spolerades på Bodens Central och med bolagets pigge och alltid lika humörfriske mekaniker Engström, som kärleksfullt pysslar om en Hornet Moth, innan vi stiger över det strängt bevakade flygfältet och gör några svängar över garnisonsstaden, som på de sista åren svällt ut i omfång i osad grad. Luftvärnsbatterierna runt om komma i aktiva — d. v. s. bara med målföljning och under åskevarta molnmassor lägnafaller vi och dyker ner till de lagstadgade tvåhundra meterna över batterierna för att sedan stiga, svänga och kasta oss över nästa byte. (Forts. å sid 31)

FLYGTJÄNST

över hela Sverige

SVENSK FLYGTJÄNST A-B
ARSENAISGÅT. 4, STOCKHOLM
Tel. växel 234895



LUFTKYLDA

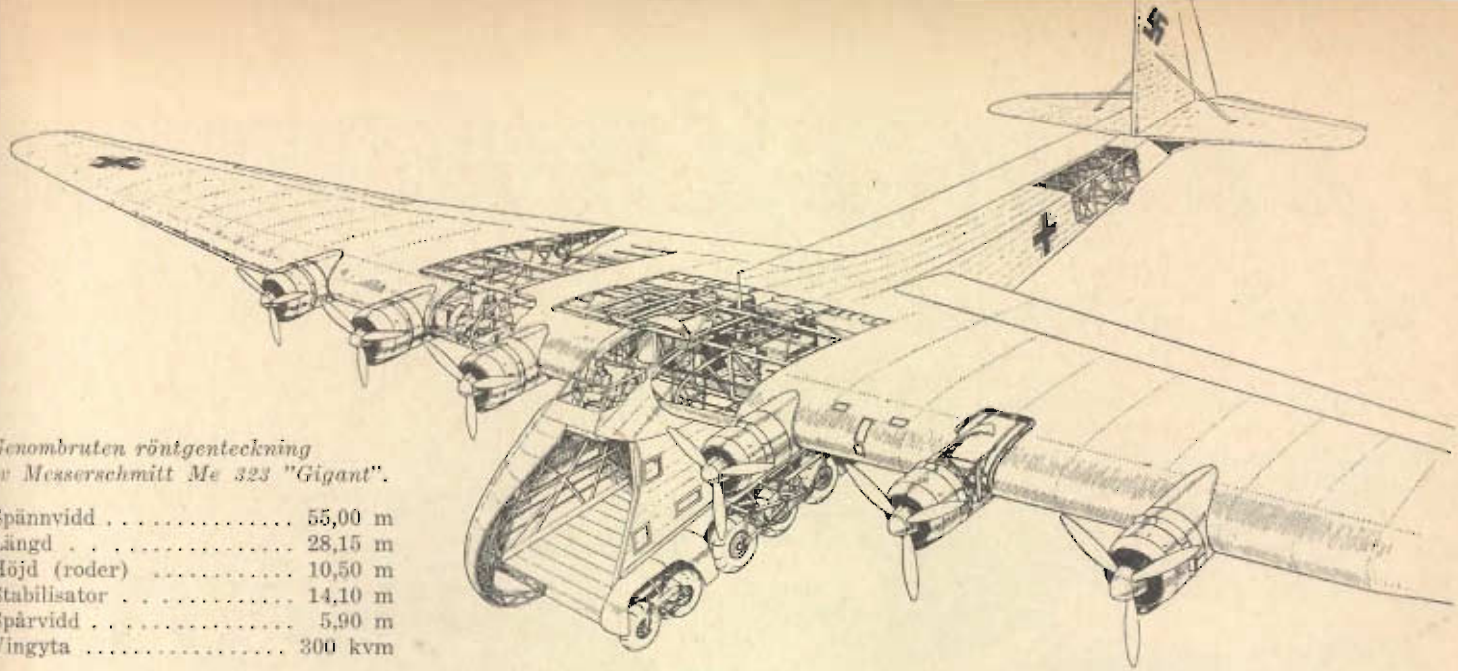


Högeffektiva
STJÄRNMOTORER

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I DORNIER DO 217

Genombruten röntgenteckning
av Messerschmitt Me 323 "Gigant".

Spännvidd	55,00 m
Längd	28,15 m
Höjd (roder)	10,50 m
Stabilsator	14,10 m
Spårvidd	5,90 m
Vingyta	300 kvm



MESSERSCHMITT ME 323 "GIGANT"

Messerschmitt Me 323 "Gigant" är byggd för transporter av särskilt tunga laster, som hittills blott kunnat fraktas med järnväg eller på vattnvägarna. "Gigant" är högvingad och av kombinerad trä- och metallkonstruktion. Vingarna äro strävade. De bärande konstruktionerna bestå alla av stålrör; närmare bestämt äro stålrören i flygkropp och vinge sammansvetsade till självständiga, bärande enheter. Stora risker vidlåde till att börja med denna fackverkskonstruktion, hos vilken man delvis gör anspråk på 100 %-ig säkerhet hos svetsömmarna. Den har emellertid visat sig utomordentligt god vid frontinsatser, då den är ytterst robust och okänslig och även kan repareras med mycket enkla medel. En särskild fördel med fackverkskonstruktionen är dess höga böjnings- och torsionsstyvhet, vilken alldes särskilt framträder hos fackverksbalken, som med lätthet absorberar alla på vingen inverkande krafter.

De övriga bärande och formgivande delarna såsom stjärtröder och spryglar äro alla av högvärdigt trä.

Kroppen, som består av en genomgående, dukklädd fackverksbalk, har en inre bredd av 3,15 m och en inre höjd av 3,30 m. Den tjänar i hela sin längd som lastrum. Dess rymd uppgår till c:a 100 kbm. För att garantera transporter av de tyngsta laster, är lastrummet försett med ett 11 m långt, fast golv. Denna fasta golvtyta motsvarar en öppen normal godsvarns. Då även lasthöjden motsvarar järnvägarnas lasthöjdprofiler, kan således redan här allt skrymmande gods stuvats in, som en vanlig järnvägsvarns kan rymma.

Den trapetsformiga vingen är sammansatt av den 30 m långa på flygkroppen vilande mittsektionen av vingen med sina landningsklaffar och de båda yttre vingssektionerna med sina skevroder. Emedan fackverksbalken absorberar lika väl böjnings- som vridkrafterna, så behöver den kryssfänérklädda vingnosen blott och bart tjäna till att giva vingen dess form. Kraftiga fackverkspryglar, som äro förbundna med varandra genom stringers, giva vingen stor hållfasthet.

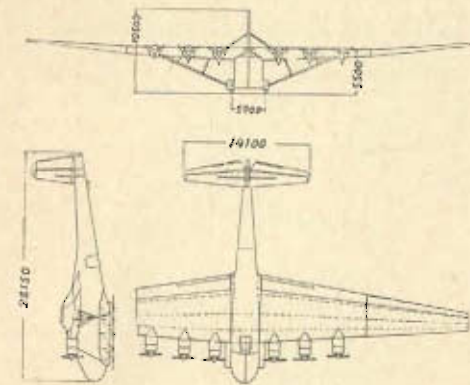
Förarkabinen, som är placerad på kroppens översida framför vingens fackverksbalk ungefär 5 m över marken, skänker föraren mycket god sikt. Den är pansrad åt alla sidor och utrustad med två bredvid varandra placerade säten och dubbelkommando. Instrumentbrädan, på vilken samtliga instrument äro monterade, är anbringad framme under vindrutan. Radiotelegrafisten befinner sig i ett särskilt rum bakom förarkabinen.

Landningstillståndet består av sammanlagt tio hjul och äger ungefär samma förmåga att övervinna terrängsvårigheter som en stridsvagn eller en terrängbil. Hjulen fjädras genom fjädersträvor. De sex bakre hjulen bromsas med komprimerad luft. För att nedbringa det skadliga luftmotståndet är hela landningstillståndet inklätt i strömlinjekåpor. Me 323 "Gigant" har sex motorer, vilka äro placerade tre på var-

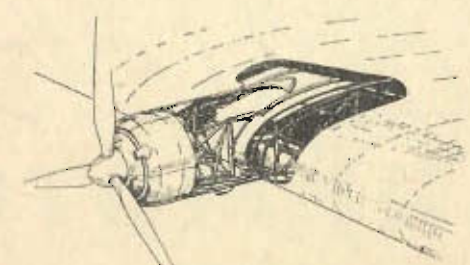
dera vinghalvan framför vingframkanten. De första serierna utrustades med franska motorer av typ Gnôme & Rhône. Men även motorer av andra fabrikat kunna användas om de blott utveckla en starteffekt av 1.000 hk; och det är fullständigt likgiltigt om det är luft- eller vätskekylda motorer. Motorinfästningen av de olika motortyperna kan utan statiska förändringar företagas genom enkla mellanstycken av utbytbara stålrörbockar. För att spara reglage och ledningar till motorerna, skötes manövreringen av vardera tre motorer av en mekaniker, som sitter i en kabin i vingens fackverksbalk, som är belägen mellan 1:sta och 2:dra motorn.

Lastningen och lossningen av Messerschmitt Me 323 "Gigant" är ytterst lätt och är snabb att verkställa. Efter det de stora dörrarna i nosen på flygkroppen öppnats, kunna t. ex. motorfordon för egen maskin köra in och ut över en i flygplanet medförd c:a 1 m hög och på olika spårvidder reglerbar lastbrygga. Samtidigt kan mindre stycke gods såsom lådor och fat in- och urlastas genom dörrar på flygkroppens sidor bakom huvudlastrummet. I ett större flygplanlastrum torde lasten med hänsyn till tyngdpunkten och flygförmågan inte stuvats efter gottfinnande som på en vanlig godsvarns, utan man måste noga giva akt på det riktiga tyngdpunktsläget. Men för att fastställa detta äro inga långa och omständliga beräkningar nödvändiga, då ett rätt lastat flygplan lätt kan fås att pendla över det bakre hjulparet, genom att man i sporen drager ned flygplanet precis som man gör med ett transportsegelflygplan. Flygplanet befinner sig alltid oberoende av lasten i horisontalläge. För att tyngdpunkten under flygningen ej skall flyttas genom förskjutningar i lasten, finnas särskilda fastbindningsanordningar, så att man på lämpligt sätt kan förankra lasten.

Det väldiga lastrummet och den höga lastförmågan gör det t. ex. möjligt att medföra 2 medelstora lastbilar, vilka medföra en egen last av 2 ton, en 8,8 cm-kanon jämte ett större ammunitionsförråd, mera



Översiktsritning av Me 323.



Detaljritning av Me 323:s motorinfästning.

GENERAL AERO A.-B.

General Aero tillhandahåller material och utrustning för både segel- och motorflyg.

Erfaren personal utför på vår egen verkstad alla slag av flygplansreparationer.

Noggranhet utlovas vid utförande av alla arbeten.

Egna flygplan uthyres till klubbar och privatpersoner.

Reservdels- och flygplansförsäljning i största möjliga utsträckning.

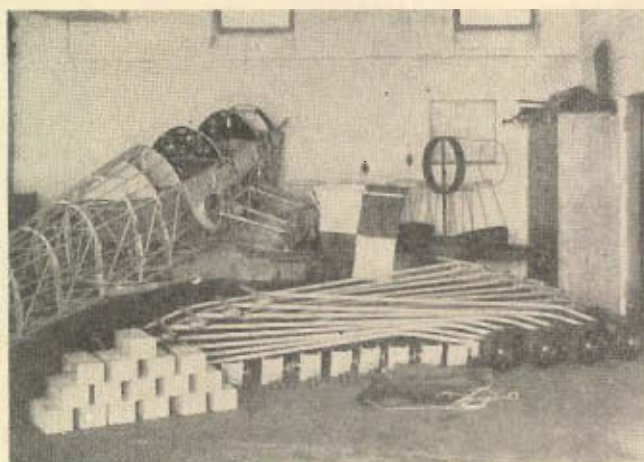
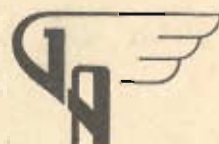
Alla flygplansarbeten utföres under besiktning av Luftfartsmyndigheten godkänd kontrollant.

Leverantör till flygklubbar av segel- och motorflygsutrustningar.

AERO service i full utsträckning.

Stureplan 19, STOCKHOLM

TELEFONER: kont. 103287, verkst. 521560



Del av leverans till K. S. A. K.



Flygvapnets flygmärke
gediget och omtyckt, försedd 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 alpaska 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 önskt flott märke utfört i förgyllt metall med sköld i blå emalj samt försedd med kråsnål.
Pris endast 2: 50 kr. Märket finnes för alla flygflottiljer.



Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

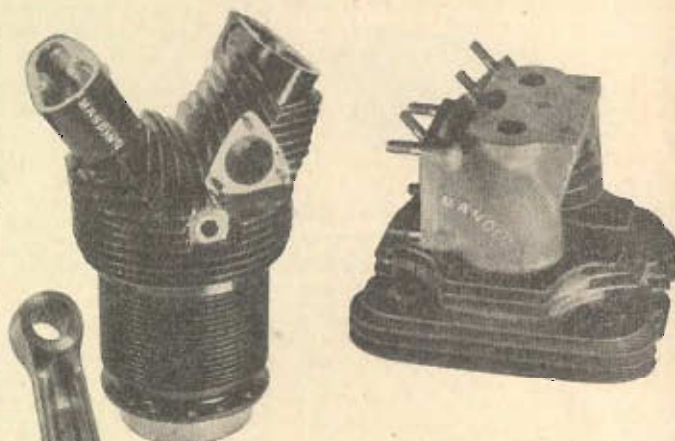
Order över 5 kr. portofritt!

Ovanstående priser äro inkl. omsättningskatt.

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

AERO-TJÄNST, Malmö

"MOTOR-MANDIN"



Några av våra tillverkningar.

Vi tillverka alla slag av flygmotordetaljer.

Specialitet: Flygmotorrevideringar. Leverantör till Flygvapnet och civila flygföretag.

BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB
NORRKÖPING

När freden kommer:

Svenskarna - ett flygande folk!

Synpunkter på klubbarnas motorflygverksamhet efter kriget

Att i dessa segelflygets dagar taga upp frågan om det kommande sportmotorflyget kan måhända synas omotiverat. Då man emellertid på alla områden planerar och diskuterar efterkrigsproblem är det berättigat att ventilera några synpunkter beträffande det motorflyg, som kommer, och härvid basera resonemanget på erfarenheterna före år 1939 och de möjligheter, som numera stå till buds för klubbarna att grundlägga och ekonomiskt utnyttja ett välorganiserat motorflyg.

Även om segelflyget alltid kommer att få sina hängivna utövare bland våra mestadels yngre sportflygare, blir det väl dock förr eller senare en del av dessa, som önska komplettera sin utbildning med motorflygning. Dessutom kan man utgå från, att sedan det militära flyget släppt en stor del av sin flygande personal, kommer det att bli ett stort behov för dessa flygförare



Henning Runberg,
kamrer och inköpschef vid
ABA, flygklubsorganisatör
av rang.

att söka vidmakthålla sin flygskicklighet. Detta är en tillgång för det civila flyget, som icke tidigare funnits och som kan leda till att klubbarna runt om i landet erhålla erfarna lärare och en kunnig ledning, som kan garantera en ändamålsenlig och fullgod flygutbildning av eleverna. Förutsättningar finnas alltså för att det kommande sportflyget skall omfatta ett betydligt vidsträckt område än före kriget — från det motorlösa glidflygplanet till den ensitiga racermotorflygplanet med topphastighet omkring 400 km/tim.

Vilka möjligheter ha vi då att tillmötesgå dessa nya krav? Låt oss begränsa frågan till att endast omfatta motorflygplanen och deras drift, ur synpunkten att uppnå ett allmänt populariserat motorflyg, byggt på sunda ekonomiska principer. Först en återblick:

Före år 1939 skedde upphandlingen av motorflygmateriel huvudsakligast från utlandet. De mest skilda typer representerade då svenskt motorflyg. Den inhemska tillverkningen inskränkte sig till en enda typ GV 38. Denna flygplanförbistring medförde många nackdelar, som vida överstego de förmenta fördelarna i ett fritt urval. Så t. ex. kunde utbildningen icke generaliseras, upphandlingen av reservdelar skedde individuellt och driften led av ofrånkomligt höga kostnader. Detta senare återspeglas kanske bäst i de höga försäkringspremierna. Slutgiltigt drabbades givetvis den enskilde flygeleven och flygklubben av denna onödigt stora driftskostnad. Att på ett dåvarande synnerligen lågt bensinpris betala en flygtimme med 80—100 kronor måste odiskutabelt betraktas som onormalt men dock nödvändigt. Den enda förklaringen till denna utveckling är måhända det ovan angivna förhållandet, att det inom Sverige saknades en flygplanindustri, som kunde konkurrera med utländska fabriker.

Ett granskande ger vid handen, att huvudsakligast tre påtagliga faktorer ha ver-

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGAT. 17, GÖTEBORG, TEL. 13 48 82, 13 65 19
INSPEKTÖR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingenjörskurser

Studietid: 2 1/2 år från folkskola, 2 år m. realexamen, 1 1/2 år med studentexamen.

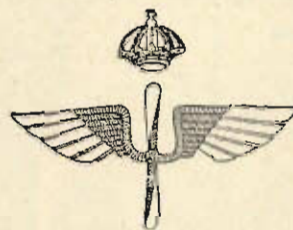
Ingenjörskurser inom: HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, KEMI & KEMISK TEKNOLOGI, MOTOR- & MASKINTEKNIK med VÄRME-, VENTILATIONS- & SANITETSTEKNIK eller AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK, ELEKTROTEKNIK (med realexamen o. praktik kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för A-behörighet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

Kortare kurser: Byggnästarekurs, väg-mästarekurs, elektroteknisk och motor- & maskinteknisk diplomkurs, elektrisk installatörskurs (Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för B-behörighet kan erhållas), förkurser för studenter och likställda. Dessa kurser på 4 månader. Dessutom maskinmätarekurs på 8 månader. Laboratorier av internationella mått.

Begär program.

**NYA KURSER BÖRJA
DEN 21 AUGUSTI**

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



UTBILDNING

FLYGVAPNET

av värnpliktiga flygförare.

Utbildningen börjar — under förutsättning av Kungl. Maj:ts tillstånd — i början av februari 1945.

För antagning fordras bl a att fylla högst 25 år under 1945 och besitta kunskaper motsvarande realexamen.

Utbildningen kan sökas av varje värnpliktig (även i tjänst varande). Yngling, vilken år 1945 fyller 19 eller 20 år och icke är inskriven såsom värnpliktig, kan det ösktas, om han i övrigt fyller fordringarna av chefen för flygvapnet antagas för utbildningen.

Ansökan skall vara inkommen till chefen för flygvapnet före den 1 september 1944.

Närmare upplysningar kunna erhållas från *flygstabens utbildningsavdelning*, postadress: Flygvapnet, Stockholm. Telefonanrop: "Flygvapnet".

STHLMSS TEKNISKA INSTITUT

T DAG- & AFTONSKOLOR CENTRUM KUNGSGATAN 32

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt

Inspektion: Professor Emil Alm - Major Minar Råberg (för elevkåren)

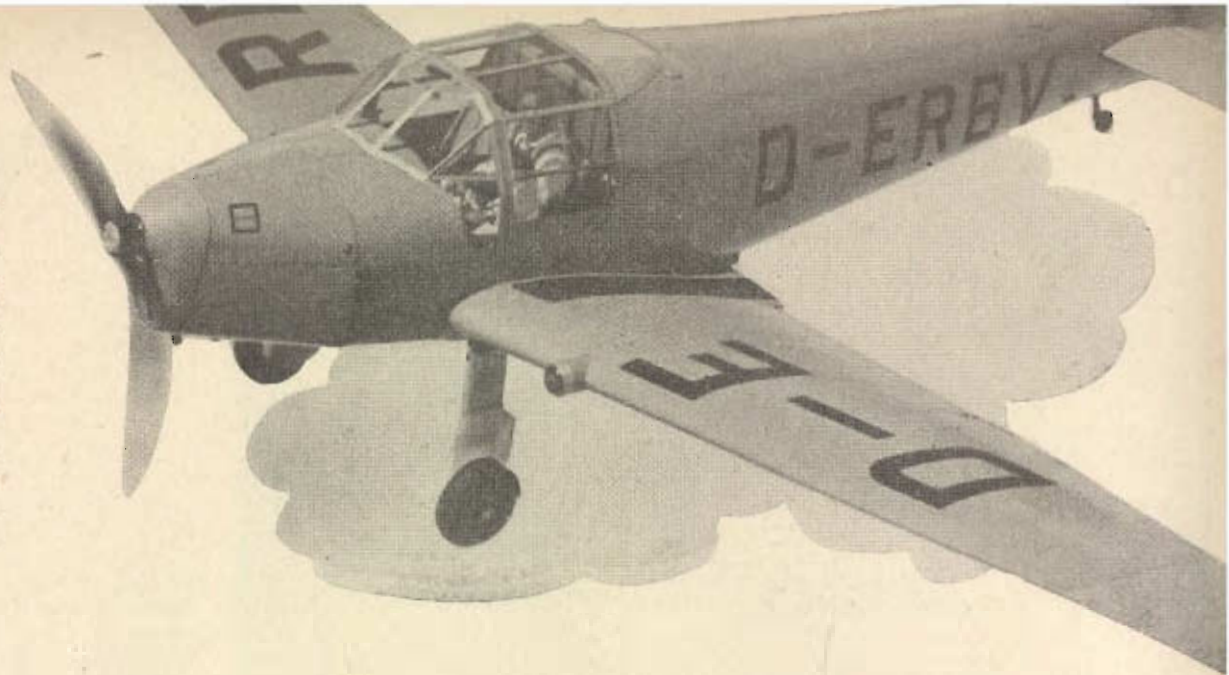
Ingenjör- och verkstärensutbildning från folkskola, real- och studentexamen. Fackavdelningar: Verkstädsstekt., motortekn., flygtekn., värme och sanitet, elektroström, radio och svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier, Avgifts-lindning för obemedlade. Prospekt sändes. Exj.-tid 10—19. Tel. 23 25 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civilingenjör, Rektor.

Bücker Bestmann,

som numera tillverkas på licens vid Hägglundsfabrikerna i Örnsköldsvik och ingår i svenska flygvapnet under beteckningen Sk 25, föreslås av kamrer Runeberg som standardplan för flygklubbarna.

Läs igenom artikeln och begrunda den. Låt oss sedan höra, vad Du tycker. Just Din mening intresserar oss.



kat hämmande på utvecklingen av en sund och ekonomisk verksamhet för klubbarna, nämligen:

- 1) Bristen på enhetlig flygmateriel,
- 2) Avsaknaden av centralt upphandlingsorgan för flygmateriel och reservdelar,
- 3) De höga försäkringspremierna.

Nu förefinnes emellertid möjlighet att undanröja alla dessa faktorer.

Bristen på enhetlig flygmateriel.

Det synes möjligt att låta det licensbyggda flygplanet "Bücker-Bestman", som nu tillverkas i serie hos AB Hägglund & Söner i Örnsköldsvik, bli ett för hela svenska sportflyget normgivande utbildningsflygplan. Dess goda flygegenskaper, dess praktiska utrustning och placeringen av lärare och elev sida vid sida synes medföra, att planet kan ses som ett idealflygplan för svenska förhållanden. Då flygvapnets behov av dessa skolflygplan blivit fyllt, står denna industri klar att täcka hela behovet för det svenska sportflyget. Flygklubbarna få härigenom även möjlighet att komma i åtnjutande av inom flygvapnet vunna erfarenheter och få del av deras instruktioner, utbildningsprogram etc.

Beträffande prisfrågan kan man förmoda, att denna seriebyggda flygplantyp icke kommer att betinga högre pris än motsvarande utländska fabrikat, och framförallt komma klubbarna att få den fördelen, att de ständigt ha tillgång till reservdelar, vilka prompt kunna levereras från lager.

Med andra ord: först nu har det svenska sportflyget beretts möjlighet att införa ett enhetligt skolflygplan med utmärkta flygegenskaper, varför klubbarna kunna basera en standardisering av sin verksamhet på detta faktum.

I den mån flygklubbarna genom en dylik standardiserad verksamhet kan förbättra sin ekonomi, står naturligtvis fältet fritt för åtminstone de större ekonomiskt starka klubbarna, att — vid sidan av sin grundläggande skolverksamhet — genom inköp av utländska hypermoderna flygplan tillfredsställa de krav, som uppställas av elever med längre flygtid och vars tidigare utbildning möjliggjort en större flygkick-

lighet och eventuellt även för att betjäna affärsmän inom klubben eller industrin på orten med erforderliga affärsflygningar.

Avsaknaden av centralt belägna upphandlingsorgan för flygmateriel och reservdelar.

Den förstörade flygverksamhet, som kommer att uppstå efter kriget, påfordrar ett större intresse för alla frågor, som rör den löpande driftens behov. En samordning av inköpen i en inköpscentral för samtliga klubbar är här på sin plats, aningen denna central lägges hos KSAK eller blir helt fristående såsom ett klubbarnas eget inköpsorgan.

Denna inköpscentral skall omhänderväsa all anskaffning av materiel och drivmedel och träffa avtal med reparationsverkstäder m. fl. för hela sportflygets behov.

Fördelarna med en dylik centralisering äro påtagliga. En av dessa är att klubbarna kunna begränsa sina förråd av reservdelar. Dessutom ha klubbarna en utvidgad möjlighet att erhålla enhetliga tekniska bestämmelser för materielens montering, skötsel och vård. Inköpscentralen blir alltså — utöver sin primäruppgift att ekonomiskt tjäna klubbarna — en servisbyrå till ledning för despektive klubbar i deras skolverksamhet.

De höga försäkringspremierna.

Försäkringspremierna för flygmaterielen har tidigare upptagit c:a 30 % av kostnaderna per flygtimme. Denna stora del av en förut genom amorteringar och löpande driftskostnader högt belastad omkostnad måste på ett eller annat sätt undanröjas.

Det är ju självklart, att en liten klubb, som med yttersta ansträngningar lyckats hopsamla ett belopp för flygplanköp, önskar skydda det investerade kapitalet genom täckande av de risker, som flygplanet kan utsättas för under skolverksamhet eller annan flygning av klubbens medlemmar. Att sedan premiesatserna för kaskoförsäkringarna blivit så höga beror bl. a. på den ovan omtalade förbistringen av flygmateriel.

Utän att i detta sammanhang gå in på de nuvarande försäkringsförhållandena, skall här endast omnämnas några av ne-

nuvarande påtagliga nackdelarna i rådande försäkringsförhållanden.

Ett flygplans försäkringsvärde beseras på flygplanets inköpsvärde, vilka ligga avsevärt under de nu gällande. Vidare är import av reservdelar för havererade plan omöjlig, vilket medför, att en klubb kan bli strandsatt i sin verksamhet genom att ett havererat plan icke kan återuppbyggas inom rimlig tid. Hur skall då lämpligen klubbarnas skydd täckas på annat sätt?

En möjlighet är, att klubbarna redan nu avsätter en viss del av sina inkomster från luftvärnsflygningar till en försäkringsfond, vilken regleras genom särskilda bestämmelser. C:a 10 % under ett år skulle vara tillräckligt för att trygga ett minimibelopp, som ständigt täcker värdet för två flygplan, vilka skola vara disponibla för att ersätta totalt havererade flygplan. Genom avtal med flygplanproducenten kan sedan flygplan ställas till förfogande under tiden för reparationer av skadade flygplan. Denna skulle ävenledes utföras hos tillverkaren eller hans ombud till priser, som överenskomms mellan producenten och ovan nämnda centrala inköpsorgan.

På så sätt skulle genom klubbarnas samverkan ett förbilligande kunna åstadkommas, som slutgiltigt leder till att de priser per timma, som eleverna skola betala, komma att ligga inom en rimlig gräns för vad våra unga sportflygare ha råd till.

Nu nämnda förslag för en rationell flygutbildning göra icke anspråk på att vara fullständiga. De olika klubbarnas speciella förhållanden äro allt för olikartade för att giva fullt uttömmande riktlinjer för den kommande motorsportflygningen. Syftemålet med denna artikel är endast att söka påvisa, vad en rationalisering och samverkan kan medföra och den kommande utvecklingen gör säkerligen anspråk på att dylika åtgärder i en eller annan form måste vidtagas för att möjliggöra en självständig, livskraftig och ekonomiskt bärande motorflygverksamhet. Dessutom kan detta inlägg måhända utgöra några riktlinjer för en intressant och givande diskussion i SVENSK FLYGTIDNINGEN spalter beträffande segelflygets framtid.

H. Runeberg.

KLA

FÖR F

"Here is A

SB 2 C, Brewster SB 2 A "Buccaneer" och Curtiss SBC-4.

Spaning och bomb: Vought-Sikorsky "Vindicator".

Spaning: Curtiss SO 3 C "Seagull", Vought-Sikorsky OS 2 U "Kingfisher", Consolidated "Catalina", "Coronado" och "Mariner".

Torped: Douglas "Devastator" och Grumman "Avenger".

Observation och olika andra ändamål: Grumman J 2 F.

Utbildningen

Naturligtvis måste man oupphörligt utbildna nya flygare och därför arbeta också en hel mängd propagandister med att värva folk. Därvid vädjar man till ungdomens känslor i alla former: man utlovar höga löner, ett härligt, friskt liv, flotta uniformer och sist men inte minst vädjar man

EFTER FULL



Flygande fästning är det första bombplan, som återvänt till Europa. Här ses fästningen framför W Enligt uppgift har planet skjutit ned å ders aktive fronttjänst. Efter 25 raidar nervpåfrestande



Linje — kolonn!

Att USA många år före krigsutbrottet började marschera mot kriget framgår klart och tydligt av olika uttalanden. Som bekant påstod för inte så länge sedan en så välinformerad man som Lyttelton, brittisk produktionsminister, att USA praktiskt taget provocerat fram även det japanska angreppet mot Pearl Harbor. I boken "Thirty seconds over Tokyo" skriver författaren i början av boken, att under varje övningsstrid hade han alltid föreställt sig, att han sköt på en Messerschmitt.

I förra numret skildrades hur flygvapnet uppstod, deltog i världskriget 1914—18 och därefter kämpade sig igenom den därpå följande krisen för att slutligen åter i dag stå i kamp på liv och död. Vi skildrade också dagens amerikanska flygvapen, dess jakt- och medeltunga bombflyg.

Övergå vi sedan till de 4-motoriga bombplanen möta vi genast två gamla bekanta, nämligen Consolidated B-24 "Liberator" och Boeing B-17 "Flying Fortress" samt dess vidare utveckling B-29 "Superfortress".

För spaningsändamål nyttjas plan av typerna North American NA 24, Ryan Dragonfly, Curtiss "Owl" och Taylorcraft-Cub Auster.

Vidare ha vi en mängd transportplan, av vilka följande torde vara välkända: "Traveler", Beech "Voyager", Curtiss CW 20 "Commander", Douglas DC 3 "Skytrain", DC 3 A "Skytrooper", DC 4 A "Skymaster", Lockheed "Constellation", Boeing 307 "Stratoliner", Curtiss "Caravan", Consolidated "Express".

Flottans vakhundar

I US Navy äro flygplanen baserade på hangarfartyg. Det första i tjänst var Langley, som ombyggdes för detta ändamål år 1920. Numera består varje hangarkryssarstyrka i regel av fyra squadrons om 18 plan vardera — en jaktsquadron, två bomb- och spaningssquadrons, samt en squadron torpedplan.

Därjämte finnes reparations- och ersättningsmateriel ombord. Under gång till sjöss stå planen stuvade på hangardäck. Vid behov kunna de snabbt förflyttas medelst en kombinerad transport- och hissordning till flygdäck, varifrån starten sker.

Flygplan i bruk hos US Navy äro:

Jakt: Grumman "Wildcat" och "Hellcat", "Martlet", Brewster "Buffalo" och "Battler" och Vought Sikorsky "Corsair".

Störbomb: Douglas "Dauntless", Curtiss



John Liska,

kpsplytt i flottans flygstridskrafter, skratrar som en solvarg — och han har orsak! Sju japanska Zero-jaktplan har fallit offer för hans säkra hand och skarpa äga på två dagar.

MA

EDEN

ca again"

till patriotismen. Se blott det f. n. mycket kända slagordet "Uncle Sam Needs You to help "Keep 'em flying!"

Den centrala platsen för den amerikanska flygutbildningen är Randolph Field i Texas, av flygarna själva ofta kallad "the West Point of the Air". West Point är som bekant USAs Karlberg. Till Randolph Field komma eleverna efter tolv veckors utbildning vid någon civil flygskola. Efter ytterligare tre månader anses flygaren i det närmaste färdigutbildad. Vid Kelly Field får han mera avancerad träning, varpå han är fullt klar att inträda i tjänst vid något av Air Corps olika flygförband.

En hel mängd andra utbildningscentra skulle kunna nämnas. Vi ha t. ex. Roosevelt Aviation School, Long Island; Ryan School of Aeronautics i Californien, Boeing School of Aeronautics i Oakland, likaledes Californien och Spartan School i Miami

RT VÄRV...



"Memphis Belle"
Å efter att ha företagit 25 räder över
ytens monumentala "National Airport".
under och skadat tolv under åtta måns-
s besättningen t. v. från den oerhörd
n mot Europa.



En "Skytrain" över pyramiderna.

samt Montgomery, Lincoln och Lowry Field m. fl. En flygskola, som tävlar med och hotar gå om Randolph Field är Embry-Riddle School of Aviation i Florida.

För kustbevakningen

svarar det är 1790 uppsatta U. S. Coast Guard, i vilket ej blott ingå kustbevakare till lands och sjöss utan även i luften. U. S. Coast Guard utför ett mycket värdefullt arbete icke blott ur militär synpunkt utan även i nästan lika hög grad som hjälpare av samfärdseln. I de norrligare farvatten finnes en speciell organisation, som kallas International Ice Patrol, vilken även den utgör en del av U. S. Coast Guard.

Civil Air Patrol

är en organisation av privatflygare, avsedd att vara en reserv för krigsmakten. Den fick stor anslutning efter det japanska angreppet mot Pearl Harbor. Chef är en hög militär, John F. Curry. Inom C. A. P. användas företrädesvis småplan av exempelvis typerna Piper YO-59, Taylorcraft YO-59 och Aeronca YO-58.

Flygindustrin

skall även i korthet beröras. Den står vad kvaliteten beträffar mycket högt. Namnen Boeing, Douglas, Lockheed, Northrop, Republic, Consolidated, Vought, North American och Curtiss ha världsrykte i fråga om flygplan. Pratt & Whitney och Wright intaga samma ställning, då det gäller motorer.

Chef för USAAF

är general Henry Arnold. I Europa tjänstgör general Doolittle (presenterad i SPT nr 4 1944). General Eisenhowers närmaste man i invasionshögkvarteret är flygmarskalk Sir Arthur Tedder. Sitt anseende har denne vunnit under striderna i Nordafrika, erövringen av Pantelleria och Sicilien samt landstigningen på den italienska halvön. Högsta befälet över de flygstridskrafter, som underställts Eisenhower har länge först av Sir Trafford Leigh-Mallory, vilken visat stor duglighet i egenskap av

chef för jaktkommandot. Under landstigningen i Dieppe ledde han flygoperationerna. Chef för det i Italien baserade amerikanska flyget är general Eaker. Enligt general Arnold uppgå de amerikanska flygförlusterna hittills till omkring 6.000 plan.

Beaktansvärt är även att i England arbeta i dag som anställda och tjänstemän i USAAFs 8. och 9. luftflottor 25.000 engelsmän. Trots bristen på arbetskraft har England medgivit detta och vad mer är — England betalar också deras löner. Detta är en detalj, som utmärkt illustrerar samarbetet mellan de allierade. I Italien är f. n. den 15. US-luftflottan stationerad. Baser finnas nu även i Sovjetunionen för amerikanskt stridsflyg, vilket möjliggör s. k. skyttelraider över Europa.

(Forts. å sid. 30)



Fullträff!

En "Dauntless"-störtbombare går till attack. Hangarfartygsbaserade Dauntlesses ha varit mycket verksamma vid bekämpandet av den japanska flottan.

VINDEN BÄR OSS . . .

bevisar Rolf Svartengren i denna klämmiga och välskrivna artikel om sin rekordflygning Ljungbyhed — Norrköping

Klockan 0845 på morgonen den 11 juli stod jag tillsammans med mina flyglärarkamrater på hangarplattan i Ljungbyhed och tittade litet drömmande upp i skyn på det strålände segelflygvädreret, och min blick hade också fastnat på vindstruten på Hangar IV — och den pekade mot nordost! Det var faktiskt bara drömmar, som rörde sig i min hjärna just då, men faktum är, att jag många gånger gått och tänkt på en lång sträckflygning med Weihen, och med lång har vi här nere då menat till Stockholm. En sådan resa har ju spelat mången segelflygare på Krigsflygskolan i hägen. Det var just därför jag tittade mera avundsjukt på vädreret och vindstruten än vanligt den morgonen. Men jag visste ju också, att tjänsten på Krigsflygskolan går före allt annat, så jag slog genast bort mina små drömmar.

Nordost ja, det var precis stockholmsväder det, och det hade även min närmaste chef, Kapten Sven Uggla, också han entusiastisk segelflygare, lagt märke till, och han hade talat med väderleksassistenten, som förklarar, att det var idealiskt för en sträckflygning i nordostlig riktning. Den vädersituation, som det var just den 11 juli, uppstår ytterst sällan här nere i Skåne, kanske ett par tre gånger på sommaren. Vädersituationen var grundad på ett lågtryck över Syd norge, och in mot detta lågtryck kom det i västervarv insvepande kall polarluft och därav den idaliska vindriktningen och det strålände termikvädreret. Kapten Uggla tyckte nu, att det vore synd att försitta en sådan chans till långflygning och beslöt att frigöra en segelflygare från den vanliga flygningen med aspiranterna. Och den chansen fick jag. Det hela kom ju litet plötsligt för mig och jag hade nu mycket kort tid på mig till förberedelser för att komma i väg så tidigt som möjligt. Jag gick upp till "Väder" och tittade som hastigast på de meteorologiska kartorna och rådgjorde med assistenten och ordnade sedan i hast med andra nödvändiga saker. Weihen kunde jag inte ta, ty den befann sig just då nedmonterad för översyn inför Allebergstävlingarna, utan jag skulle ta "Kranich", och det tog en stund att få den klargjord.

Kl. 1015 kom så flygsläpet i väg, och jag kopplade ur söder om Ljungbyhed på 350 m höjd vid kanten av Söderåsen. Termikblåsan var emellertid för trång, och jag sjönk stadigt och hade så när "ramlat ned" på flygfältet igen, då jag på 150 m höjd rakt över flygfältet fick anslutning och segade mig uppåt med till en början 1/4 m/sek. Sedan blev det 1—2 m/sek, och jag var strax uppe vid molnbasen på 900—1.000 m höjd, och sedan vände jag nosen mot norr — mot ovissa öden.

Framför mig låg det en hel rad av riktigt fina cumulus, och det gick undan värre ända upp till Markaryd. Jag behövde aldrig kurva särskilt mycket, utan jag flög mest rakt fram. Men jag visste nu också, att om det skulle bli kritiskt, så var det naturligtvis över kärr-, moss- och sjöområdena i Småland. Och norr om Markaryd fick jag börja den verkliga "metningen". Termiken blev svagare, blåsorna glesare och det började rent av se rätt dystert ut. Men skam den som ger sig! Jag fick kämpa hårt om varje meters höjd, men det var

Mot förmodan var det ganska bra mellan Bolmen och Vidöstern, och jag hade egentligen aldrig någon större svårighet här, fast uppvindarna inte var så särskilt kraftiga. Mera än 1—1 1/2 m/sek fick jag dock inte inom detta område. Jag fick därför ligga och kurva väl mycket, och värdefull tid gick till spillo. Färdhastigheten blev alltså i lägsta laget, och mitt hopp att någonsin nå Barkarby började svalna. Men jag kom framåt i alla fall, vinden var ganska god på de höjder jag här rörde mig, mellan 1.000 och 1.500 m. Så passerade jag Värnamo och satte kurs mot Nässjö.

Mellan Värnamo och Bodafors började cumulusmolnen bli färre, och jag sjönk åter ner under 1.000 m och sökte förgäves efter ny anslutning. Nu såg det alltså mörkt ut igen. Höjdmätaren kröp obönhörligt nedåt 900—800—700—600—500—400, och fortfarande ingen anslutning! Mina rekorddrömmar för all världens väg, och jag började titta efter landningsfält. Jag utsåg en fält invid en bondgård någon mil öster om Hagshult men kände mig inte alls glad. Jag fortsatte naturligtvis sökandet efter blåsorna, och så helt plötsligt började det "rycka" litet smält i stighastighetsmätaren, visaren närmade sig noll, och så kröp den försiktigt en aning över noll, och jag gick in i svängen. Och så blev det ett segt envig med den svaga och trånga blåsan, och höjdmätaren började långsamt krypa uppåt. Så lyckades jag alltså övervinna den andra svåra persenen under min flygning. Jag kunde nu börja se framåt, och det såg faktiskt gynnsamt ut. Ett helt pärlband av cumulusmoln sträckte sig mot Nässjö, och jag var inte sen att utnyttja dem för att komma snabbare framåt.

Över Nässjö låg en verklig jätte bland de vita "bullarna", den såg ut att höja sig ända uppåt 3.500 m. Under detta moln fick jag en stighastighet omedelbart under molnbasen på 5—7 m/sek. Jag kunde emellertid inte gå in i molnet och vinna ytterligare höjd, då flygplanet ej är tillåtet för molnflygning. Jag fick alltså nöja mig med de 1.650 m jag hade omedelbart under molnbasen. Det började nu gå snabbare undan, då termiken i dessa trakter var synnerligen god. Och det varade ända till sjön Sommen. Jag hade från början onda aningar, att Sommen skulle bereda mig besvär och svårigheter. Som bekant lämnar ju inte sjöarna under dagen från sig tillräcklig värme för att bilda några uppvindar. Runt Sommen låg himmelen klarblå, och några moln kunde jag inte skönja, förrän långt norr om sjön. Omedelbart söder om sjön hade jag emellertid kommit upp till 1.650 m, och jag bedömde att jag skulle hinna över sjön och nå nya cumulus, innan jag kommit ned för lågt.

Få vi presentera . . .



Löjtnant Rolf Svartengren,
Krigsflygskolan,

som sedan några veckor är svensk segelflygmästare i sträckflygning. Hur det gick till, berättar han själv härintill. Det är saker, som tål att läsas!

det som gjorde flygningen desto mer spännande och rolig. 15 km norr Strömsnäsbruk hade jag så sjunkit ned ända till 300 m enligt höjdmätaren, varför trädtopparna började komma i oroväckande närhet. Jag såg för säkerhets skull ut ett litet fält att landa på, om jag skulle nödgas därtill, men hoppet om en ny anslutning fanns kvar och — så fick jag en blåsa igen, jag bet ihop tänderna, talade vänligt med stighastighetsmätaren och kurvade på så brant jag vågade på den låga höjden. Så kom jag då uppåt sjön Bolmen och öster därom sjön Vidöstern. Jag hade planerat gå mellan dessa sjöar och vidare över Värnamo.

Jag satte därför kurs rakt över sjön med en hastighet mellan 90 och 100 km/tim på hastighetsmätaren och nådde norra stranden på 700 m höjd. Nu började sökandet efter termiken, som på norrsidan visade sig vara en sällsynt vara. Jag sjönk ytterligare, var nere på 400 m och började åter se svart på tingen och nödgades spana efter ett acceptabelt fält att landa på. Och här var det minsann inte lätt att hitta ett sådant. Endast småfält inbäddade bland höga skogsklädda kullar stod till buds.

Jag hade så när givit upp hoppet att finna en blåsa, då jag ett stycke åt väster får se en liten vit molntuss, som växte och blev större och större. Jag vände nosen mot denna och gick sedan i medvind på rak kurs in mot den väntade blåsan och se där — nu började det åter "nappa" och anslutningen var ett faktum. Jag kurvade brant och stighastighetsmätaren steg högre och högre på skalan. Under tiden växte molnet alltmer, och strax var jag åter uppe på betryggande höjd och kunde fortsätta norrut. Nu låg det framför mig en verkligt fin gata av cumulus, och rekordtankarna började åter trängas i mitt huvud. Jag vislade och ropade högt av förtjusning i min ensamhet däruppe på 1.500—1.600 m, och det var en särskild tillfredsställelse att nu nästan bara behöva gå på rak kurs med hög fart. Jag behövde endast kurva då och då och vann snabbt ny höjd. På ett ögonblick — som jag tyckte — var jag i höjd men Linköping, och molngatan bara fortsatte och jag skyttade nu i fjärran Norrköpings fabrikskorstenar.

Tiden hade gått fort, och klockan började närma sig 1700. Barkarby låg nu

SVENSK FLYGTIDNING har härmed nöjet inbjuda till stor

Fototävlan

Alla flygentusiaster, som kunna hantera en kamera — eller ha någon värdefull bild i sitt arkiv — inbjudas deltaga. Det gäller att få fram en mängd slagkraftiga fotografier med flygmotiv, vilka i sin tur kunna användas för flygets popularisering. Bilder från segelflyg, motorflyg, modellflyg liksom allt annat, som kan sättas i samband med flyget, äro lika välkomna.

Tävlingen pågår till den 1 november 1944. Allt som allt komma ett 100-tal värdefulla priser att utdelas. Publiceringsrätten till prisbelönade bilder tillfaller tidningen.

På baksidan av varje foto skrives insändarens namn och adress (samt om möjligt uppgift ang. använd kamera, film, och övriga fotografiska finesser).

ganska avlägset, och jag inställde mig på Norrköping som slutmål för min färd. På 1.000 m höjd gled jag in över Norrköping och studerade samtidigt himmelen och molnen norr om Bråviken och Kolmården. Det fanns ju visserligen fortfarande ganska god termik, jag steg t. o. m. till 1.200 m över Norrköping, men mot väster såg jag, att molnen började flyta ut och upplösas, och även norrut voro cumulusmolnen under upplösning. Norr om Bråviken var det ett stort område alldeles fritt från moln, och jag bedömde chansen att nå fram till Barkarby lika med noll och nödgades även konstatera, att chanserna åt Nyköpingshället voro relativt små. Det var bättre att landa på F 13:s flygplats, än att kanske hamna på något litet fält mitt inne i Söderman-

land, varifrån det blivit besvärligt att transportera bort flygplanet.

Jag fortsatte därför att cirkla runt Norrköping i allsköns ro och studera staden och omgivningarna. Det var en härlig känsla att konstatera, att det verkligen var Norrköping, som låg därnere, och att veta att Ljungbyhed låg mera än 300 km bort, även om denna känsla förenades med en betydligt mera påtaglig, nämligen ömheten i stjärten efter närmare 7 timmars fastspänt stillasittande på en fallskärm. Landningen skedde alltså på F 13:s flygplats vid Östra Eneby nordväst om Norrköping precis kl 1710. Därmed var en intressant och lärorik om än ganska tröttsam rekordflygning avslutad.

R. Svartengren.



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

Motorbygge:

Verktyg, verkförsel, reservdel och rådgivningsbistånd med utmärkt klar, snabb och skötselensanvändning (med ingående verktygsplan). Över 500 olika tillämpningar för alla flygplansmotorer och motorer för flygplan.

Flygplanbygge:

Beaktning av konstruktion, skidning av och till motorerna, polering av plåt, fästing av plåt, övervakning flygplan och fästing av motorerna.



Maskiner och verktyg för att bygga flygplan. Bilderna äro från Juckas verkstads.

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

ÖNSKEBOKEN



★ ★ ★
**SEGEL-
FLYG-
HAND-
BOKEN**

"de svenska segelflygarnas kaninbibel" skriver pressen

Ingen flygintresserad kan undvara den!

Delarna 1—4 kosta kr. 2:50 pr del. Del 5 kr. 3:50. Hela verket inbundet i flott blå klotpärm med guldtryck på såväl ryggen som framsida pris kr. 13:50. Lös inbindningspärm kr. 2:25.

SVENSK FLYGTIDNING

Inbunden Årg. 1941..... Pris kr. 5:75.

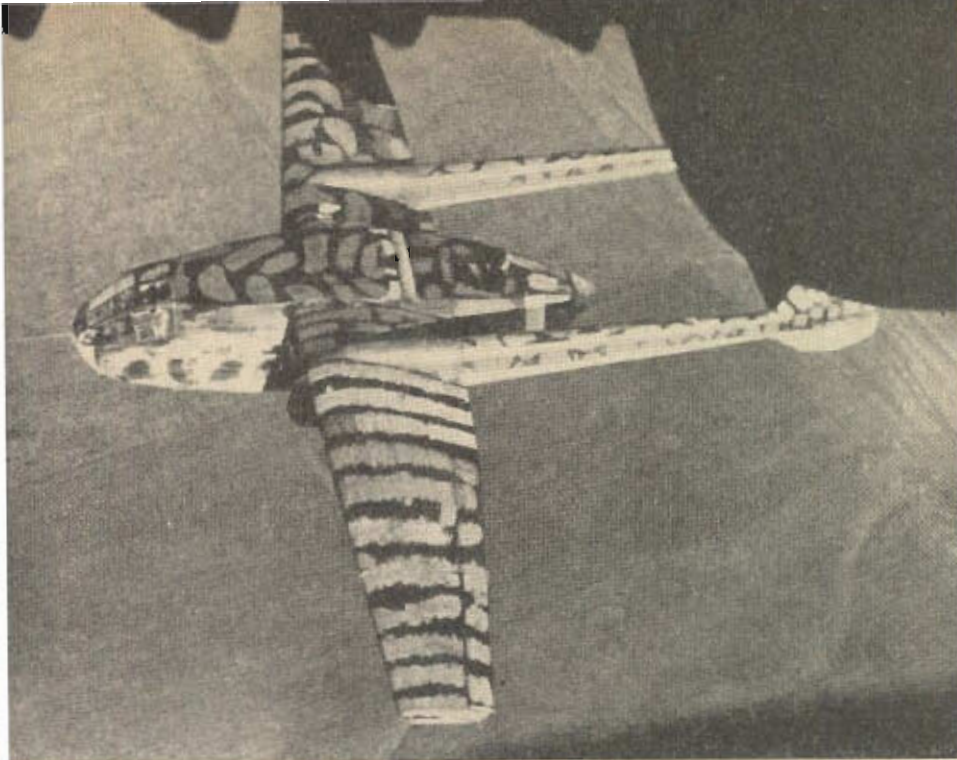
Inbunden Årg. 1942 eller 1943 kr. 6:50.

Lös pärm med guldtryck för inbindning. ... Pris kr. 2:75.

Telefon
746 66

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

Postgiro
147660



Gotha Go 242 är en konstruktion av dipl.-ing. Albert Kalkert vid Gothaer Waggonfabrik, som överallt visat sig bestå provet. Den speciella byggnadsformen med dubbla fenor har möjliggjort ett mycket stort och lätt tillgängligt lastrum. En ytterligare fördel vid själva transporten av större laster är den låga lasthöjden av den tätt över marken befintliga kroppen. Besättning: två förare och 21 soldater. Konstruktion: Vinge av trä, strävad, kropp av stålrör med dubbelklädsel, roder och infästning av trä. Beväpning fyra ksp. Data: Spännvidd 24 m, längd 15,7 m, tomvikt 1.140 kg, flygvikt 3.810 kg, bogseringshastighet 180 km/tim, glidtal 1:9.

är det i vårt eget land med den saken? — De medförde stora segrar för die Luftwaffe. — Luftlandningsenheterna i England bära beteckningen "Army Airborne Division" och utbildas i R. A. F. Glider Training Schools. Generalmajor Browning har utarbetat och lagt upp planen för Airborne Division, som består av tre grupper, nämligen fallskärmjägare, luftlandnings-trupper från flygplan och sådana från glidflygplan. I april 1942 grundades den och tager vanligen sitt folk i motsats till U.S.A. från infanteriet. — År 1941 började U.S.A.-hären anlägga segelflygskolor; på våren 1942 beställdes små glidflygplan, på hösten stora transportsegelplan. I slutet av 1942 erhöll flottan de första transportsegelplanen.

Transportsegelplan ha under tiden visat sig bestå proven så bra vid transporter, att man betecknar dem jämte fallskärmen som det egentliga medlet för luftlandning. För krigförande ha de — man måste gå ut från de hittills vunna erfarenheterna — öppnat en rad viktiga och faktiskt nya möjligheter. Endast en framgångsrikt genomförd invasion kan bekräfta antagningarnas riktighet. Den första insatsen med transportsegelplan — Lastensegler — gjordes från tysk sida vid intagandet av det jättelika, belgiska fortet Eben-Emael — denna uppgift har först på senaste tiden officiellt bekräftats från tysk sida. Sedan kom

Segelflyget avgör kriget?

(Började i julinumret)

I stället för D VIII konstruerades senare ett högvingat specialglidflygplan, som byggdes i Schwerin i början av 1918. För start på vattnet kunde hjulen bytas ut mot en flottör. Vingen var av trä, och flygkroppen av stålrör. Flygplanet var färdigt före världskrigets slut, men proven fortsattes först 1919 i Holland. I mitten av 1920 bogserades ett plan upp av en motorbåt på Ymuiden—Amsterdam-kanalen. Flygtiden blev 6 min. på 2,5 m höjd. Försöken inställdes sedan. På flygutställningen i Paris 1921 visade sedan Fokker ännu en gång ett segelflygplan för bogserings-experiment, men om några flygprov med detta plan har man ej hört talas.

Av intresse är att veta, att Graf Zeppelin innan han uppfann luftskeppet lät patentera ett "lufttåg", hos vilket gasfyllda behållare likt ett dragspel voro förbundna med varandra till ett tåg. Modellen är utställd på Zeppelin-museet i Friedrichshafen.

Under den följande tiden utvecklades bogserflygningen inom segelflyget, där den utgjorde en värdefull metod för start- och höjdbogsering. Bogserplanen voro antingen lätta, enmotoriga plan med 60—100 hk, eller tunga flygplan, som t. ex. He 46. Beträffande den gamla metoden fastgjordes bogserplanet med en lina på kroppens översida, varvid en särskild konstruktion, som liknade en lyra, hindrade linan att trassla in sig i roden (system Fieseler—Wirz). En förbättrad konstruktion gjordes av Wolf Hirth, som gjorde fast bogserlinan vid flygplanets sporre. I dag fastgöres de bogserade planen i stjärten på bogserplanet.

Flygplansbogsering kan utvidgas så tillvida, att t. o. m. större flygplan, s. k. transportsegelplan bogseras upp på större höjd av ett eller flera flygplan med stor, egen motoreffekt. Dessa transportsegelplan: kunna medföra antingen luftlandningstrupper eller försörjning och vapen, dels tunga laster. Utvecklingen av sådana transportsegelplan har i alla länder understötts från statsmakternas sida. — Men hur

Danmark, Andalsnes och Narvik — Korint och Kreta ej att förglömma.

Tekniskt sett är utvecklingen och serieproduktionen av transportsegelplan lättare och snabbare än av transportflygplanen. Fabrikationsmässigt kan man sätta in de talrika fackarbetarna inom snickeribranschen. Vidare behöver utbildningen av föraren för glidflygplan ej vara så omfattande som för transportflygplan. Lastsegelplanförarens uppgift får likväl ej underskattas. Enbart flygutbildning är ej tillräckligt. Landningen, som på fiendens område ofta företages på natten, ställer stora krav på föraren, då han genast också måste vara soldat beredd till strid. Om företaget genomförts lyckligt, måste transportsegelplanets förare om möjligt återvända tillbaka till utgångsbasen.

För att självständigt kunna sätta in transportsegelplanen på längre sträckor, börjar man även förse dem med hjälpmotorer. Man talar då om transportmotorsegelplan. Dessa komma att bli föremål för behandling i nästa nummer.

JURID

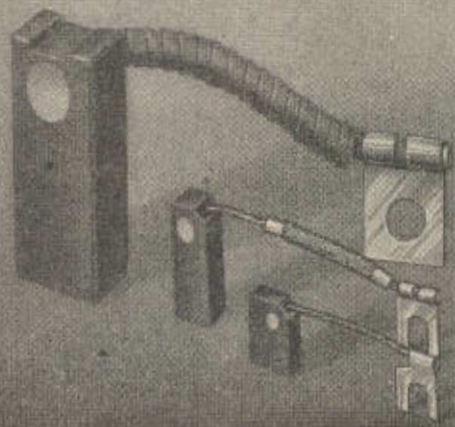
broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan



RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
och HJALPMOTORER
I FLYGPLANET



kk 9

AKTIEBOLAGET LATEX, STOCKHOLM

Tel. 11 15 48 • Postbox 103 • Telegramadress: Lat ex



fäder
PROBLEM?

Låt oss lösa dem

Aktiebolaget

Svenska Spiralfabriken

Fridhemsgatan 43

Stockholm



Seifert

röntgenanläggningar för

Röntgenkontroll— effektiv kontroll

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

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

Våra specialister stå alltid gärna till förfogande för konsultation.

Röntgenfirman

RICH. SEIFERT & Co

HAMBURG

Representant: A-B Bergman & Beving, Stockholm 7



Lagerskålar



Motorgjutgods



Pannundersökningar



Gjutgods-
genomlysning



Svetsfogar

ÅLLEBERGSTÄVLINGARNA 1944

markera segelflygets genombrott i Sverige

Den 21 juli inleddes vid Alleberg årets stora segelflygtävlingar, som redan blivit en tradition för den unga svenska segelflygsporten. Inte mindre än 39 plan ställde upp, varav 23 från flygvapnets flottiljer och resten "civila". Allt vad landet bar av segelflygare och segelflygentusiaster strömmade till från alla håll och kanter av vårt land. Första tävlingssöndagen var det inte mindre än 8.000 åskådare, som fullkomligt invaderade Alleberg, däribland General Nordeaskeöld, som bl. a. konstaterade att segelflyget nu fått sitt verkliga genombrott i vårt land.

Utförligt Allebergsreferat av Karl-Erik Övgård i nästa nummer!

Höjdrekorde rekordsnabbt i höjden



Fred Nordholm, Västerås



Bengt Olaw, FRS

Deltafåre i klass I:

- 1 Kungl. Västmanlands flygflottilj (F1): Furir Lindgren, Korpral Lundin.
- 2 Kungl. Roslagens flygflottilj (F2): Sergeant Berglund, Furir Printz.
- 3 Kungl. Östgöta flygflottilj (F3): Furir Andersson, Furir Nilsson.
- 4 Kungl. Jämtlands flygflottilj (F4): Fanj. Hällstedt, Sergeant Zidén.
- 5 Kungl. Krigsflygskolan, Ljungbyhed (F5): Fanj. Wettemark, Furir Gullbrandsson.
- 6 Kungl. Västgöta flygflottilj (F6): Furir Ramström, Korpral Nilsson.
- 7 Kungl. Skaraborgs flygflottilj (F7): Furir Nilsson, Furir Wahlgren.
- 8 Kungl. Svea flygflottilj (F8): Furir Gundersen, Furir Mannesjö.
- 9 Kungl. Göta flygflottilj (F9): Furir Olsson, Korpral Andersson.
- 10 Västerås Flygklubb (SE-SAL): F. Nordholm, A. Eriksson.
- 11 Sthlms Segelflygklubb, lag 3: R. Carlsson, E. Karlsson.
- 12 Norrköpings Flygklubb (SE-SAO): R. Larsson, O. Björling.
- 13 Karlakoga Flygklubb (SE-SCS): S. Philip, T. Johansson.
- 14 Örebro Flygklubb (SE-SBS): L. Kjellgren, S. Zetterlund.
- 15 Halle-Hunnebergs flygklubb (SE-SBX): O. Bengtsson, B. Pedersen.
- 16 Kungl. Upplands flygflottilj (F16): Furir Silyborg, Furir Linduist.
- 17 Sthlms Segelflygklubb lag 1. (SE-SCH): S. Larsson, A. Larsson.
- 18 Sthlms Segelflygklubb lag 2. (SE-SAX): O. Barkman, T. Andersson.
- 19 Aeroklubben i Göteborg lag 1. (SE-SAN): G. Karlborn, A. Johansson.
- 20 Aeroklubben i Göteborg lag 2. (SE-SBA): O. Börjesson, P.-O. Norrby.



Bengt Olsson Bergman

"Höjdpunkten" på Allebergstävlingarna

nåddes av fanjunkare Bergman, Malmslätt, som lördagen den 22 juli med sin Weihe nådde en höjdvinst av hela 5.162 meter.

Endast fem dagar tidigare hade Allebergschefen Stig Fägerblad slagit Gäfverts gamla höjdrekorde genom en höjdvinst av 4.941 m.

Såväl Fägerblads som Bergmans prestationer äro värda all uppskattning. De bära vittne om vilken snabb utveckling det svenska segelflyget under senare år genomgått.

Snart kunna kanske våra segelflygare tillva med världens främsta, tyskarna, om världrekorden! Så snabbt som i synnerhet höjdrekorde under den senaste tiden drivits uppåt, kan man säkert räkna på sensationer. D. v. s. fullt så nära världrekordet, som dagspressen och TT velat göra gällande i sina referat, ha vi ju ännu inte kommit. Det världrekord av Drechsel, som enligt dagspressen skulle lyda på 5.687 meter, var nämligen i själva verket 6.687 m. Dessutom har det rekordet såsom framgår av SEGELFLYGHANDBOKEN redan 1938 överträffats av tysken Erwin Ziller, som i en specialkonstruerad ensitsig Kranich nådde en höjd av 6.840 meter. Annars var det rätt!

Än ha vi alltså en liten bit kvar till världrekordet, men den kommer våra skickliga flygare säkert att klara, bara de få utrustning som håller måttet.

En stark sak...

SEGELFLYGHANDBOKEN har överallt rönt en strykande åtgång. Särskilt det inbundna verket har varit mycket eftertraktat, och tryckeriet har arbetat för högtryck för att tillfredsställa den stora efterfrågan. Det är folk från alla samhällsklasser och landsdelar, som beställt den, vilket bär goda för segelflygets framtid.

I pressläggningssömblieket ingår bl. a. en beställning från Kungl. Svenska Beskrivningen i Helsingfors, där vår svenska flygfacket, major C. O. Sparre, är intresserad av boken, som omgående expedieras via Kungl. Utrikesdepartementets kurravdelning.

Deltafåre i klass II:

- 1 Fanjunkare Magnusson, Kungl. Västmanlands flygflottilj (F1).
- 2 Löjtnant Neij, Kungl. Roslagens flygflottilj (F2).
- 3 Fänrik Werner, Kungl. Östgöta flygflottilj (F3).
- 4 Löjtnant Rissler, Kungl. Jämtlands flygflottilj (F4).
- 5 Löjtnant Olaw, Kungl. Krigsflygskolan, Ljungbyhed (F5).
- 6 Löjtnant Wennerström, Kungl. Västgöta flygflottilj (F6).
- 7 Löjtnant Swenson, Kungl. Skaraborgs flygflottilj (F7).
- 8 Löjtnant Winkler, Kungl. Svea flygflottilj (F8).
- 9 Löjtnant Flodén, Kungl. Göta flygflottilj (F9).
- 10 Fanjunkare Bergman, Försökscentralen Malmslätt.
- 11 Sergeant Brink, Kungl. Södermanlands flygflottilj (F11).
- 12 Löjtnant Andersson, Kungl. Kalmar flygflottilj (F12).
- 13 S. Ahblom, KSAK (SE-SCM).
- 14 S. Fägerblad, KSAK (SE-SCL).
- 15 B. Florén, Linköpings flygklubb (SE-SDK).
- 16 Fänrik Magnusson, Kungl. Norrbottens flygbskår (F21).
- 17 B. Andersson, Stockholms Segelflygklubb (SE-SCP).
- 18 G. Jönsson, Halmstads Flygklubb (SE-SDP).
- 19 R. Abelin, Halmstads Flygklubb (SE-SDO).

Brommameteorologen T. Svensson

behandlar i nästa nummer det svenska segelflygets utvecklingsmöjligheter med utgångspunkt från Prof. Georgis argumentation. Dessutom kommer originalbilder av Prof. Georgis själv och Peter Riedel, varjämte K.-E. Övgård skriver om fjällflygning.

Vårt populära flygarlexikon "Flygtermer på sex språk" fortsättes också i september-numret, efter att ha legat i stilje sommarmånaderna p. g. a. utrymmesskäl.



Örningar på Alleberg

Till de mer uppskattade inslagen kring Allebergstävlingarna hörde upptagandet av de sista scenerna till filmen Örningar, som vi redan tidigare presenterat. Sedan sist ha vi nu också fått en trevlig intervju med Alice Babs, som återfinnes i sista nummer.



FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

HERREKIPERING

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

SJUKVÅRDSARTIKLAR

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

TRÄVAROR

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

TRÄ- och BYGGNADSMATERIEL

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

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57 Östergatan 18
224 20 M A L M Ö

Luftgevär, luftpistoler

& ammunitionen

i ledande märken

RÖRINSTALLATIONER

utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar & moder-
niseringar & reparationer

INFORDRA OFFERT!

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

PRIMA MEJERIPRODUKTER

erhållas alltid från

Centralmejeriet

— M A L M Ö —

Förs.-ställen i stadens alla delar.

Tel. 25010, 28796.

“ELITO“, MALMÖ

Parfumeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel

SJUKVÅRDSMATERIAL

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

Bliv medlem i

SOLIDAR

MALMÖ

Jämförvi-kampen

en manifestation av svenskt - finskt flygarkamratskap

Den med största spänning emotsedda svensk-finska modellflygländskampen i Jämförvi har nu gått av stapeln. Från vår sida deltog en förnämlig trupp, bestående av Göran Lindholm, Örebro, Bertil Nygren, Sandviken, "Bananen" Andersson och Curt Janson från Stockholm, vilken senare ersatte göteborgaren Börjesson, som på grund av militärtjänst ej kunde deltaga. Färdledare var flygscoutsekreterare Huzell.

I pressläggningsögonblicket ha vi endast erhållit kortfattade telegrafiska uppgifter om landskampens gång. I klass S-1 segrade Finland med en lagtid av 24 min 10 sek mot Sveriges 20 min 53 sek. Göran Lindholm svarade för den bästa individuella flygningen på tiden 4 min 52 sek.

I de finska klasserna B och FAI klarade sig svenskarna ännu bättre. Sälunda segrade "Bananen" i klass B, handstart, på en tid av 1 min 23 sek, medan Curt Janson hemförde den svenska segern i klass B, högstart, på 13 min 54 sek. I FAI-klassen däremot segrade finnen Antikainen, tid 5 min 9 sek, medan Sverige lade beslag på andra, tredje och femte plats genom resp. "Bananen", Jansson och Nygren.

Vår utsände medarbetare kommer i nästa nummer att utförligt skildra den spännande landskampen, som inte endast blev en värdig kraftmätare mellan två framåtgående modellflygnationer utan också en mäktig manifestation av det svensk-finska brödraskap, som på alla områden gör sig gällande, inte minst bland oss flygare av alla slag, och ett uttryck för att banden oss emellan aldrig få brista — komma vad som komma vill!



Horst Winkler,

En bra karl



General Lundqvist

Med intresse och sympati följa Sveriges flygare den hårda strid, som Finlands flygare utkämpar för sitt lands — och även vår — framtid under ledning av det finska flygets starke man, general Lundqvist.

Att även flygarna i vårt östra bröderland med intresse följer vad som rör sig i Sverige, framgår med all tydlighet av det senaste brevet till SVENSK FLYGTIDNING från chefen för de finska luftstridskrafterna, där General Lundqvist på tal om SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKEN bl. a. skriver följande:

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

redaktör för den förnämliga tyska tidskriften "Modellflyg" och en av världens främsta modellflygexperter, har sedan länge signalerats som medarbetare på SVENSK FLYGTIDNINGENS modellflygsidor. Otaliga förfrågningar från våra läsare ha vittnat om, med vilket intresse denna det tyska modellflygets främsta förespråkare emottogs. Nu äro vi äntligen i tillfälle att publicera det första av Horst Winklers bidrag. Det handlar — som sig bör — om utvecklingen och organisationen av Tyskland modellflyg — världens främsta. Allt som allt blir det en artikelserie, som ingen riktig modellflygare vill undvara. Början göres å sidorna 28—29, II. Modellflygred.



Damväskor

Reseffekter

Plånböcker

Portföljer

Pertmonnäer

Officerskoppel

Walfr. Anderssons Sadelmakeri A/B

Kungävsngatan 4, UPSALA

Tel. 30641



Kratmo 4

KRATMO-

flygmotorerna

ha hävdad sig i det praktiska livet.

MOTORENBAU WALTER KRATZSCH

Gössnitz, Kr. Altenburg, Postfach 49

Kratmo 10

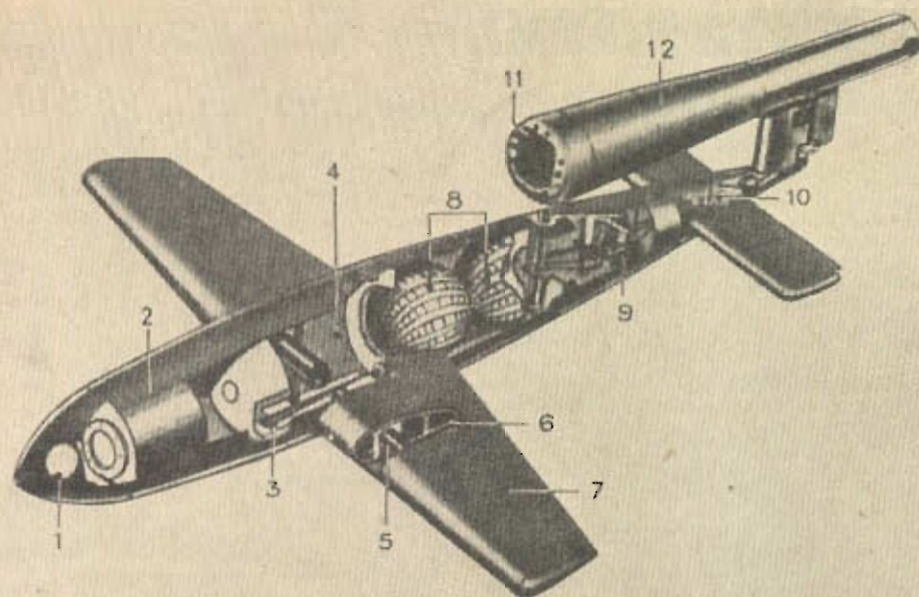
ROBOTPLANET

Kärt barn har många namn — lufttorped, robotbomb, helveteshund, Hitlerblist, Wuwa (Wunderwaffe), Hitlers sista skrik, dynamitmeteoren — se där några av de namn, som vidstående V-1 (Vergeltungswaffe 1) begåvats med. Siffrorna betyda:

1) sprängladdning om 1.000 kg, 2) noskäpa av lättmetall, skyddande kompass, 3) startskena, 4) påfyllningstank, 5) lyftögla, 6) vingbalk av stålrör, 7) vingbeklädnad (stålplåt), 8) stål-spryglar, 9) bränsletank, 10) behållare för komprimerad luft, 11) förbränningsrum med munstycken för bränsleinsprutning, 12) reaktionsmotor, 13) automatisk pilot, 14) mekanism för motverkan av avdrift.

V-1 har en flyghastighet av omkr. 600 km/t och dess data i övrigt äro: spännvidd 4,88 m, längd över allt 7,73 m, höjd 1,52 m. Räckvidden ligger mellan 20 och 30 svenska mil. Tankarna rymma ca 820 liter. Framställningskostnaden är omkring 12.000 kronor.

Hittills har Sydengland legat under ständig eld av V-1 sedan 6 veckor, och rykten har t. o. m. cirkulerat om robotbombning av U. S. A.



NYTT FRÅN ALLA FRONTER

Brasilien:

Ett brasilianskt förband ingår sedan någon tid i de allierade luftstridskrafterna i Italien.

Fabrica Aeronautica Lage i Rio de Janeiro har nu färdigställt sitt första på USA-licens byggda flygplan.

England:

British Overseas Airways Corp. har hos engelska regeringen begärt att få anlägga en ny flygplats väster om London. Den skall bli 11,2 kvkm och få 7 startbanor, varav en skall bli icke mindre än 4,5 km lång och 135 m bred. Alltså skulle denna flygplats bli 1,2 kvkm större än den nya flyghamnen Idlewild vid New York.

"Mosquito's" konstruktör har adlats av kung George och bär numera namnet Sir Geoffrey De Havilland.

Air Vice-Marshal D. C. T. Bennett, på sin tid flygkapten i Imperial Airways och nu chef för Pathfinderstyrkorna i RAF, har nyligen av sovjetregeringen tilldelats Alexander-Newsky-orden. Han har dessutom blivit vald till vice president i den engelska flygarsammanslutningen Guild of Air Pilots and Navigators (G. A. P. A. N.).

Spitfire Mitchell Memorial Fund är en ny stiftelse, som skapats till minne av den för några år sedan avlidne konstruktören av Vickers Supermarine Spitfire, Reginald J. Mitchell. Stiftarna hoppas få samman 250.000 pounds. Räntheavkastningen skall därefter uppdelas på tio stipendier, vilka skola tilldelas studerande, som vilja bli flygingenjörer. De skola dels få vistas vid universitetet i Southampton, den stad där Mitchell verkade, dels i konstruktörens födelsestad, Stoke-on-Trent, där ett ungdomshem skall upprättas, även det till hans minne.

Grekland:

Till luftfartsminister i den grekiska exilregeringen i Kairo har general Petros Rallis utnämnts.

Ryssland:

Den 21-årige major Vitali Popow, som med 82 luftsegrar anses som det Röda Flygvapnets bäste jaktflygare, har utnämnts till "Sovjetunionens Hjälte". Han innehar redan tidigare fem ordnar.

Schweiz:

Enligt förkljudande har man i Schweiz fredsplåner, som går ut på att upprätta inte mindre än tre nya internationella flyglinjer, nämligen till Kairo, Rio de Janeiro och Nordamerika.

I Schweiz har man gjort en sammanställning över antalet nödländade främmande flygplan, vilken visar, att t. o. m. den 11 maj 1944 hade 86 flygplan nödlandat i Schweiz. Därav voro 5 tyska, 9 engelska och 72 amerikanska.

Spanien:

Den spanska veckojournalen "Domingo" uppger, att i Rio de Janeiro har grundats en fabrik, som gör flygplan av kaffe. Materialet kallas "Cafelita" och har samma hårda egenskaper som bakelit.

Tyskland:

Ett tvåmotorigt tyskt reaktionsflygplan har omnämnts i pressen. Dess beteckning skulle vara Messerschmitt Schwalbe, och bl. a. påstås dess stigförmåga vara enorm — två minuter till sextusen meters höjd!

Nya jaktplan: Brittiska rapporter säga, att följande nya tyska typer observerats: Messerschmitt 209 med 12-cyl vätskekyld Daimler-Benz motor; Focke-Wulf Fw 390, detaljer icke tillgängliga, samt Focke-Wulf Fw 290, utrustad med en luftkyld 18-cyl. dubbelstjärnmotor BMW 802.

Från USA meddelas

att två nya jaktplanstyper äro under tillverkning: Bell P-63 och Curtiss-Wright P-62. Några detaljer ha ännu ej offentliggjorts om dem. Beträffande den nya Grumman F7F-1 meddelas inofficiellt att den kommer att kallas Tomcat. I detta sammanhang torde det även vara av intresse, att ett nytt bombplan flera gånger nämnts. Det bär beteckningen Douglas A-26.

Pan American Airways har ändrat namn och heter numera Pan American World Airways.

Bell Aircraft Co. har sänt i det närmaste 4.000 P-39 Airacobras till Ryssland. Antalet utgör enligt firmans uppgift nästan hälften av hela antalet flygplan, som ställts till förfogande enligt låne- och uthyrningslagen.

Boeing B-29 Superfortress tillverkas numera enligt amerikansk uppgift även av Glenn L. Martin — Nebraska Co., vilken är en s. k. skuggfabrik i Omaha.

Vega Airplane Co. i Burbank har numera fullständigt sammansmält med Lockheed Aircraft Corp. F. n. är man i färd med att helt omställa produktionen på seriebyggna av Lockheed P-38 Lightning.

Uruguay:

Från Montevideo rapporteras, att ett nytt flygbolag bildats. Dess namn är Compania Uruguaya de Navegacion y Transportes Aereos. Chef är Alberto Doderio, och startkapitalet uppgår till 3 mil. urug. pes.

I Venezuela

har ett bolag startats för inrikes trafik, huvudsakligen lasttrafik. Företaget bär namnet Avensa, vilket är en förkortning för Aerovias Venezolanas.

ZOELLNER

LACKER OCH FÄRGER
För flygplansproduktionen



ZOELLNER-WERKE

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

BERLIN



NITAR AV ALLA SLAG

av lätt- och tungmetaller
för flygmaskinsindustrien

GHH

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE ABT. SCHWERTE
VORM. LUDW. MOHLING · SCHWERTE (RUHR)
Repräsentant: H. J. Edwards & Co. AB, Göteborg, Rn 11.06.56, 11.55.27



**ELEKTRON
HYDRONALIUM
IGEDUR**

*Lättmetall-
legeringar*

**I.G. FARBENINDUSTRIE
AKTIEGESELLSCHAFT**

F A L K Ö P I N G

Centrum för en gammal kulturbygd

Mötesplats för segelflygare, turister och affärsmän

Som utgångspunkt för utflykter av olika slag är Falköping idealisk. Utflykternas art och längd kan varieras i det oändliga. Det finns gott om minnesmärken från olika tider.

Den, som vill njuta av en vacker utsikt eller studera de olika bergarternas bildning, behöver bara gå upp på Mösse- eller Alleberg. Dessa äro som alla Västgötaberger geologiskt mycket intressanta.

Den som intresserar sig för gamla kyrkor, finner redan mellan Falköping och Alleberg Agnestads gamla kyrkoruin. Denna kyrka har varit en av landets första kristna kyrkor, grundlagd av den Helige Sigfrid, Västergötlands apostel. Som flera kyrkor från denna tid är den byggd som rundkyrka. Kristendomen fick redan myc-

ket tidigt starkt fäste i Västergötland, och Agnestads kyrka var säkert en av landets första kyrkor.

Varhems klosterkyrka uppe på sluttningen av Billingen är ju känd som landets vackraste landsortskyrka.



Någon mil norr om Falköping ligger ruinererna av Gudhems gamla kloster. Ett stycke från Gudhem se vi Kungslenas minnesrika kyrka från 1200-talet.

Borgar, fästen, slottsruiner, bad- och kurorter — det går inte att räkna upp allt som finns inom trakten runt Falköping; det måste ses!

Staden Falköping är därför — tyvärr utan att vara så känd som den borde — en av våra främsta turistorter. Säkert är, att den kommer att bliva mer och mer uppskattad som rese mål för tusentals svenskar. Inte minst de stora segelflygtävlingarna på Alleberg i sommar kommer att göra sitt till för att göra Falköping så bekant som det anstår en stad med så gamla traditioner.

Segelflygare!

Edra bilder komma alltid bäst till sin rätt, om Ni låter fackmannen utföra Edert fotoarbete

Gå till Torins

Tel. 985, 1321

Eklunds

Herrekipering

Tel. 930

Byggnaderna på Alleberg

äro uppförda av



Byggnadsfirma

Allan Harlén

HOTELL RITZ

S:t Olofsgatan 48,
FALKÖPING.

Trevliga rum,
även för större sällskap.

Humana priser.

Den goda mjölken
till Alleberg

kommer från

Vikens Egendom
Falköping

Prima reaktionsfri mjölk

John W.
Gustavsson

Tel. 328

Slakteri- och Charkuteri

Välrekommenderad

Fahlström & Co

Tel. 255

Första klassens
specerier och
konserver

Fredrikssons Konditori

Stora Torget

Rekommenderas

Extra gott kaffe o. bröd

ROOS KONST

Amiralsgatan 1 — Telefon 105 05
MALMÖ

ATELIER FÖR MODERN
KONSTMÄLNING

Specialtillverkning av
STANDÅR
med föreningsmärken.

På ett RK arbete kan Ni
alltid lita.

Störst och Bäst

när det gäller

Tekniska artiklar,
Sjukvårds- och För-
bandsartiklar, Kame-
ror och Fotografiska
artiklar, Framkallning
och Kopiering.

JALA

Färg- och Droghandel
Luleå Tel. 3229

ALLT

för boet hos

Boets Möbler



VID BEHOV

av järnhandelsvaror vänd Eder till platsens ledande

Järnhandel

Vi stå redo med ett välsorterat lager till våra kunders tjänst

Vi föra:

Byggnadssmidan	Järn
Lantbruksmaskiner	Stål
Hushållsartiklar	Plåt
Sportartiklar	Spik

m. m

Leverantör till Segelflygskolan, Alleberg

K. J. Wibergs Järnhandel

Tel. 5, 70, 72 Falköping Tel. 5, 70, 72

Ät gott - bo bra på

STORA HOTELLET

Falköping

modernt, trivsamt.
Erbjuder Er förstklassig
restaurant- o. hotellkomfort.

Tel. Namnanrop: "Stora Hotellet"



Dir.: Västsveriges Allmänna Restaurant Aktiebolag

Segelflygning



EN HÄRLIG SPORT —

en ny gren på den svenska idrottens stamträd.

Segelflygning är en sport för Sveriges ungdom, en sport, som ifråga om tjusning och spänning, nytta, nöje och kamratskap kan tävla med vilken som helst av de "gamla" idrottsgrenarna.

Segelflygningen är icke heller någon särskilt farlig sport. Olyckshändelser kunna emellertid inträffa där som inom andra idrottsgrenar. Försiktigheten bjuder därför även segelflygaren att genom försäkring skydda sig mot de ekonomiska följderna av ett olycksfall.



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

TYSKT MODELLFLYG

— En efterlängtd orientering av Horst Winkler —

Då flygtekniken vid detta århundrades början med stormsteg började gå framåt, fanns det i alla länder entusiastiska människor, som började bygga modeller av de flygande förebilderna för att sedan söka få dem att flyga. Om många sådana begeistrade modellbyggare träffade samman bildade man modellflygklubbar. Och i dessa strävade man sedan att utveckla sitt kunnande, vetande och forskande för att nå allt bättre resultat. De första klubbarna av detta slag grundades i Tyskland under åren 1905—10.

Vilken är då den utvecklingsväg som det tyska modellflyget tillryggalagt från de allra första stapplande stegen till dags dato?

Det tyska modellflygets utveckling är oskiljaktigt förenad med flygtekniken. Visserligen fanns det vetenskapliga modellflygare som ständigt strävade efter att genom modeller förbättra människans flykt, men mestadels återspeglade sig i modellflyget den ståndpunkt det "riktiga" flyget redan uppnått. Om t. ex. på sin tid en flygplanvinge endast kläddes på den ena sidan, d. v. s. om vingbalkarna och spryglarna lägg fria i luftströmmen på över- eller undersidan, kunde man se samma byggsätt inom modellflyget. Och då man sedermera vid början av första världskriget började kläda vingarna på både under- och översidan, kunde man se samma förfaringsätt inom modellflyget. På så sätt försvarv så småningom även alla stag och wires till vingar och stjärtparti.

Versallesfreden satte stopp för vidare utveckling av den tyska flygtekniken, men redan några



få år efter fredsslutet började det tyska segelflyget från Wasserkuppe i Röhnbergen sitt segertåg ut över hela världen. Hur förhöll sig nu modellflyget härtill?

Förlämanandet av allt motorflyg förde med sig att även modellflyget förlorade många av sina anhängare, men en hel del fortsatte dock sina flygningar med gumminotordrivna modeller. Då nu en dag de första segelflygresultaten började visa sig, dröjde det inte länge förrän även modellflygarna började bygga och flyga segelmodeller. Och härvidlag tillgodogjorde de sig de erfarenheter man vunnit vid aktivt segelflygande. Slagordet hette på den tiden: "god glidvinkel och höjd flyghastighet".

Hade den goda glidvinkeln därtills spelat en underordnad roll blev det nu ändring av. Hittills hade man sagt som så, att man måste nå en mindre sjunkhastighet genom att bygga modellerna mycket lätta, ty detta främst av allt

gjorde verkliga topprestationer tänkbara. Nu betonade man visserligen fortfarande, att man borde ha en god glidvinkel, men att bygga modellerna så lätt som möjligt vore förkastligt. Ty till segelflyg hör vind och en motorlös modell, som på grund av låg vingbelastning endast kan flyga långsamt, kan ej hålla sig mot upp vinden framför ett hang.

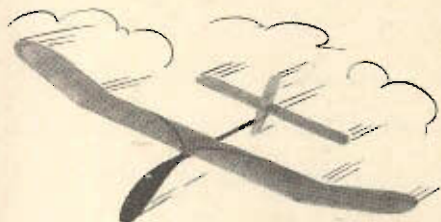
Så uppstod de första segelmodellerna, vars vingbalkar ej längre bestod av näfina bambulister utan av fingertjocka fururibbor. Förr hade man blott kunnat flyga modellerna vid fint söndagsväder och största möjliga vindstilla, men nu fälde planen även kytting vind. Men då man börjat räkna med bygga vindar följde därmed, att man måste akta på en särdeles god stabilitet hos modellerna. Från de talrika försök som gjordes mellan 1923—25 slöt man sig slutligen till den speciella tyska hangsegelmodellen, som kännetecknas av följande data: vingbelastning över 15 gram/kvdm, "mång-V-form" med eller utan "öron", stor kroppssidcyta framför tyngdpunkten.

De oväntat stora framgångar, som de under åren 1925—30 konstruerade segelmodellerna nådde med flygningar från 2 till 4 minuter, tillförde det tyska modellflyget ett oanant stort antal nya, entusiastiska och framför allt ungdomliga anhängare. De större modellflygklubbarna kunde nu börja mäta sina krafter sinsemellan vid modellflygtävlingar.

Vid pingstiden 1930 arrangerades av det dåvarande Deutschen Luftfahrt Verband, som var huvudorganisation för de flesta modellflygklubbarna, den första "Rikstävlingen för segelmodeller" på Wasserkuppe. Denna rikstävling har sedan ägt rum på Wasserkuppe varje år ända tills det nuvarande världskriget. Ytterligare en rikstävling — och då för motormodeller — ägde sen den tiden ärligen rum på en för vart år ny flygplats.

Alla de modeller, som vid dessa rikstävlingar utmärkte sig genom särskilda flygegenskaper eller i konstruktion och bygghänsäende bröt nya banor, offentliggjordes i ritningar. Detta för-

NYHET!



"BANTAM". Spännvidd 100 cm.

En ny strålände segelmodell
i klass S:1.

"BANTAM" — en utveckling av de mycket omskrivna "paraplymodellerna" är utrustad med en helt ny vingprofil och är konstr. enligt de senaste erfarenheterna.

"BANTAM" är god för flygtider om 3—5 minuter.

Byggsats till "Bantam" inneh. alla delar kontursågade, lister, plywood, arbetsbeskr., ritning i full skala, äkta diplompapper till beklädnad även lim etc. Pris end. Kr. 4:75 + porto.

Ill. katalog sändes mot 20 öre i frim.

Sven E. Truedsson
Modellflygindustri, MALMÖ 9

Sänd mot postförskott plus porto:

..... st. byggsats "Bantam"

Namn:

Adress:

Modellflygare

bygg S 1:an LUDDE

Modellflygmateriäler

bäst och billigast hos

AVESTA MODELLFLYGINDUSTRI
AVESTA

Startad av modellflygare för modellflygare

Begär katalog som sändes
gratis och portofrött

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.



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-00 — japanskt jaktplan.

Konstruktör: Magnus Gerne.

Ritning 28 x 28 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell MORANE SAULNIER-406 — franskt jaktplan.

Konstruktör: Tor Krause.

Ritning 28 x 40 cm. Pris 0: 65.

Motormodell FENIX — förenämlig tävlingsmodell i klass M. 1.

Konstruktör: Bertil Lindell.

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

SVENSK FLYGTIDNING, Malmö
Postgöro 147660.

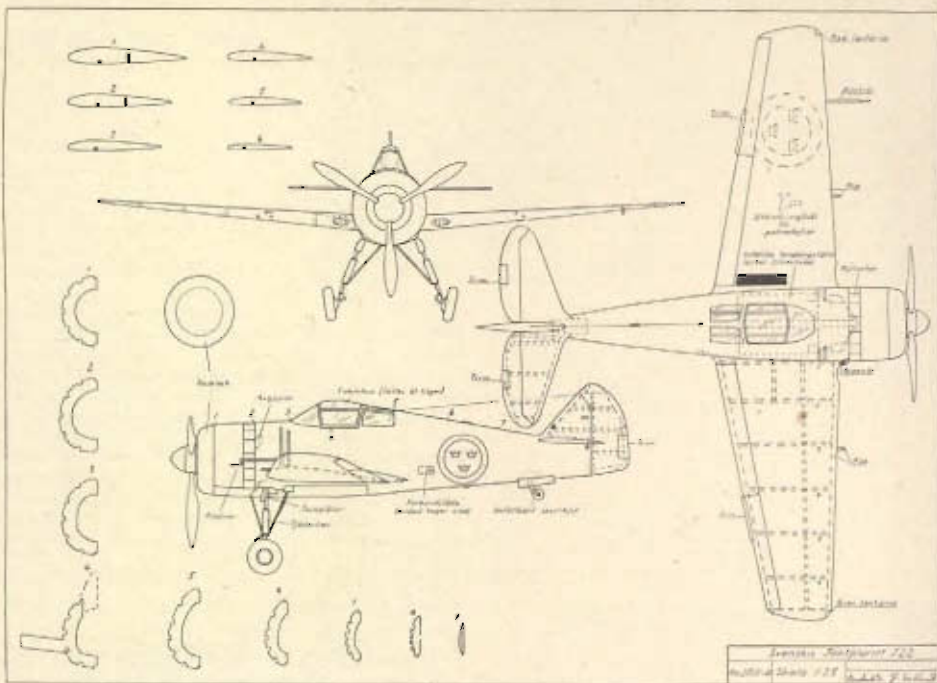
farande, satte upp de tyska modellflygprestationerna och tillförde modellflyget nya skaror av anhängare.

Åren 1927-30 tillgodogjorde sig det tyska segelflyget en ny upptäckt. Segelflyget var ej längre bundet vid hangvinden, man kunde även tillgodogöra sig de termiska uppvindarna... Och snart hade man utvecklat alla tänkbara metoder för bil-, vinsch- och flygskäpetart — alltså metoder som medgav start av segelplan även i jämn terräng där man kunde tänka sig få termisk anslutning. Nu var det ej längre någon ovanlig bild för en bonde på det tyska låglandet att högt över sig under en solig himmel se ett eller flera segelplan på jakt efter termikvindar.

Till att börja med "hängde" modellflyget kvar på hangen, och det såg faktiskt ut som om alla försök att högstarta segelmodeller från slät mark skulle bli resultatlösa (drakstarten visade sig inte särskilt lämpad för tyngre segelmodeller). Dock, även här fann man på en lösning. I alla fall måste modellflyget använda sig av en speciell teknik... Denna teknik bestod däri att kroken för högstarten inte fästes vid nosen på modellen — liksom på det riktiga segelplanet — utan på undersidan av kroppen, kort framför tyngdpunkten. I stället för den ej användbara noskopplingen trädde tyngdpunktskopplingen. (Hur noskopplingen uppstod skall senare beskrivas i denna tidskrift av författarens penna.) Och därmed hade termikflygningar med segelmodellplan blivit möjliga.

Utvecklingen av den ovan omtalade hangsegelmodellen bevarade det tyska modellflyget efter införande av högstartemetoden från ett fel, som man kunnat lägga märke till inom många modellflygkretsar i utlandet. De utländska modellflygklubbarna gingo allt mer och mer över till modellflyg med segelmodeller. De föredrog dock att starta sina modeller i högstart och sällan begav de sig till något lämpligt hang. Detta ensidiga användande av högstartsegelmodeller förde till utvecklandet av utpräglade termiksegelmodeller. I anslutning till det faktum, att ett segelplan i termisk uppvind måste ha den bästa stighastigheten, om det har en ringa sjunkhastighet, använde de till sina termikmodeller synnerligen lätt material som t. ex. balsa och liknande. Modellerna fick därigenom en mycket ringa vingbelastning, flög långsamt och hade en motsvarande ringa sjunkhastighet. Dessa modellflygare (även de tyska) var emellertid på den tiden ej medvetna om, att man måste skilja inom aerodynamiken på ett över- och ett

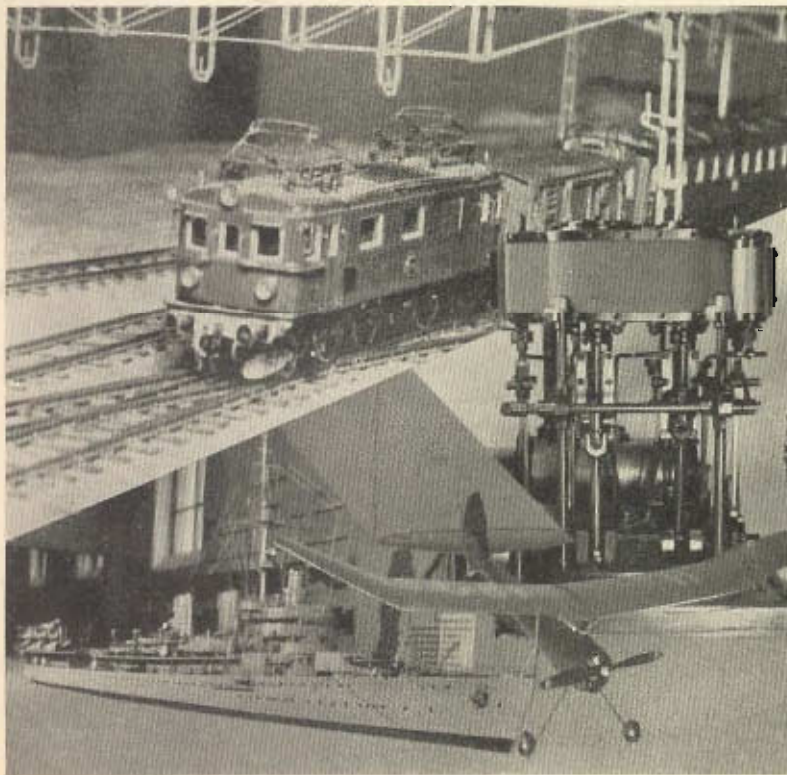
Det svenska jaktplanet J 22



Månadens ritning för SVENSK FLYGTIDNING har utförts av J. Svedlund, Stockholm, och visar, som synes, flygdirektör Bo Lundbergs smäckra skapelse, det svenska jaktplanet J 22.

underkritiskt strömningssområde, och att närvaron av ett underkritiskt strömningssområde förslämrade glidflygegenskaperna avsevärt. Under det ett riktigt flygplan genom sitt ojämförligt mycket större vingdjup och sin ojämförligt mycket högre flyghastighet (alltså genom sitt höga Reynoldska tal) aldrig kan råka in i ett underkritiskt strömningssområde, gäller denna fara i särskild utsträckning de små och långsamt flygande modellerna (låga Reynoldska tal). Författaren till denna artikel hade 1937 tillfälle bevisa en fransk modellflygklubbs tävlingar, varvid han lade märke till följande: de segelmo-

deller som högstartades var ur strömningstekniskt hänseende utomordentligt väl genomförda. Trots detta var deras glidtal endast 1:6. Den ringa vingbelastningen hos de av balsa byggda segelmodellerna gav upphov till ytterst låg flyghastighet, som i sin tur påverkade det underkritiska strömningstillståndet. Till följd av det dåliga glidtalet nådde dessa lätta termiksegelmodeller ej heller någon mindre sjunkhastighet, än som är fallet med de mycket högre belastade tyska segelmodellerna, som flyga med ett väsentligt mycket bättre glidtal (1:10 och ännu bättre). Antar man nu, för att föra det intres-



Du vet väl att...

Nordens största specialtidsskrift för modellbyggare är det 52-sidiga rikt illustrerade månadsmagasinet

MODELLTEKNIK

Norrandsgat. 31, Stockholm

Säljes i cigarraffärer o. kiosker över hela landet.
Lösnummerpris 1 krona.

Du får provnummer

GRATIS

men porto och exp. kostar pengar. Bifoga därför 40 öre i frimärken då Du sänder in kupongen.

Här är mina 40 öre. Sänd provex. till
Namn:
Adress:

Raketen

vapnet, som kommer

Flygplan kan föra 8 projektiler och har fördelen att kunna avfyra 2 åt gången eller en salva på 8 mot ett mål. I England benämns dessa plan "free-lances" emedan de ha mycket stor frihet att välja angreppsmål.

Bilden visar ett tyskt projekt till raketplan. Dess stora fördel ligger däri, att raketten inte behöver ett tungt kanonrör av gjutet stål, som är mycket svårt att framställa, utan endast kräver ett mycket enkelt, billigt och lätt framställt hart plåtrör eller t. o. m. endast ett halvt sådant som glidbana. Raketartilleri är synnerligen lämpligt för att under mycket kort tid uppnå stor eldverkan. Vid sidan av dess visserligen endast begränsade splitterverkan åstadkommer det en väldig verkan genom sitt kolossala lufttryck, liknande bombplanets tunga minbomber.

Man kan utan överdrift kalla raketten för "Luftens artilleri". I England har det gjorts praktiska försök, som resulterat i insättandet av raketavfyrande Typhoon-plan. Ett dylikt plan är utrustat med skenor under vingarna. Raketbehållaren består av en granattub, som är utrustad med kordit, som antändes medelst en liten platinatråd. Den ständiga ström av gas, som går från stjärten, driver raketten och dess sprängladdning utmed skenor i den inställda riktningen. Fyra skenor äro fastsatta bakerst på raketten för att stabilisera flygningen. Ett

Framtidsflyget drar vidare

(Forts. från sid. 4)

hålla ögonen öppna, men vi behöver inte vara på helspänn. När man så "seglar fram" däruppe helt lugnt med många tusen hästars kraft till förfogande har man gott om tid att sitta och tänka, att planera för sig och att drömma sig fram i tiden.

Och det är klart att vi alla tänker en hel del på hur det kommer att se ut i världen efter kriget. Enligt min åsikt ligger hela världens framtid helt i flygets händer. Allt kommer att röra sig med flyget och omkring flyget.

Resorna i luften har hittills blott nätt och jämnt börjat. Men de kommer. Jag är övertygad om att många av de stora passagerar- och lastfartyg, som sänkts under detta krig, aldrig kommer att ersättas med nya. Ty det mesta av världens passagerartrafik kommer att från och med nu gå med flyg. De stora skeppsrederierna själva förstå detta. En känd amerikalinjes aktieägare t. ex. har helt nyligen röstat för ändring av bolagsordningen därhän, att bolaget vid sidan av sina ång-

båtslinjer skall bygga flygplatser och driva lufttrafik.

Flygning nu för tiden är en internationell affär. Flygare finns i alla land. Alla, även de minsta och avlägsnast belägna platser med militär betydelse har redan nu sin flygbas, tilltagen så stor, att start och landning kan företagas med dagens största plan. Om vi flög skulle vi verkligen bli överraskade att se hur liten världen ter sig överallt, när man ser den från flygplan.

Flygningen har gjort mycket för att ena den splittrade världen. Det tillkommer oss flygare, som lever i och för flygäldern att fortsätta det arbetet.

Flygresorna har hittills ställt sig dyrbara emedan flygbolagen blott haft en handfull flygplan var att röra sig med. Varje passagerares biljettavgift har till stor del gått åt för att betala underhåll till biljettkontor, flygplatsservice och reparationsverkstäder. Ett flygbolag med låt oss säga ett 50-tal plan har självfallet hittills tvingats att ta mer betalt än det skulle gjort, om dess "flygflotta" räknat 300—500 plan. Allt sådant skall ändra sig till det bättre efter kriget.

Framtidens pojkar och flickor skall få lära sig flyga lika enkelt och självklart som vi äldre fått lära oss skriva och läsa. Varje ungdom med normal intelligens skall önska lära sig hantera ett flygplan. Vi har redan nu kommit så långt, att man måste kunna flyga för att ha rätt att leva i flygäldern.

Så långt Me Even. Det är väl ingen som tvivlar ett ögonblick på att han har rätt?

Me 323 "Gigant" (Forts. fr. sid. 12.)

än 50 fat bensin på vardera 250 liter eller 130 man med utrustning. Med denna väldiga last kan flygplanet starta och landa på varje ordinär flygplats.

Me 323 "Gigant" överträffar i ekonomi varje annat flygplan. Det enkla byggnads sättet möjliggör kortaste produktionstid. Byggnadskostnaderna äro mycket låga; de överstiga i intet fall ett ordinärt transportplans. Nu om någonsin visar sig de ekonomiska fördelarna. Det nya jättetransportplanet medför en nyttig last av 12 ton. Vill man transportera samma nyttiga last med andra transportflygplan, behöver man 5 sådana. Medan dessa förbruka c:a 1 liter bensin på varje tkm (tonkilometer), uppgår Me 323 "Gigants" bränsleförbrukning till 0,57 liter, alltså nästan blott hälften. För transport av 12 ton nyttig last behöves hittills 15 mans personal; i dag uppnår man samma transportprestationer med 5 mans besättning.

Dessa få jämförelser visa med all önskvärd tydlighet "Gigants" stora, ekonomiska överlägsenhet gentemot andra transportflygplan. Den största fördelen med detta flygplan kommer emellertid alltid att vara, att det kan medföra fordon, kanoner, lätta stridsvagnar jämte andra skrymmande vapen med tillhörande ammunition i uppmonterat och alltid stridsberett skick.

Wilhelm Liedholm.

Kamp för freden (Forts. fr. sid. 17)

Skall USA flyg bli krigsavgörande? Den frågan är ännu ej avgjord. En sak står dock fast: USA deltagande i den europeiska konflikten dikteras icke av någon högre önskan att oegennyttigt befria ockuperade stater eller rädda europeisk kultur från förstörelse. Utan tvivel ligga kommersiella planer — business — bakom, vilka i framtiden torde kunna realiseras ganska lätt — om militära maktmedel finnas på välplacerade stödjepunkter. Vissa baser ha ju övertagits från England t. o. m. i England. I Sydamerika har flygnätet erövrats av Pan American Airways från de tyska Scadta och Condor och i Afrika, Indien och Mellersta Östern utbygges ständigt det amerikanska nätet av flyg-örlogsbaser. En amerikansk imperialism har kunnat skyntas de senaste åren.

Gamla Europa klämmas allt hårdare mellan sköldarna — Sovjet i öster och USA i väster. Även vårt land har ju i någon mån fått kännning av kampen bl. a. genom det amerikanska kravet på inskränkande av Sveriges handelsförbindelser med vårt södra grannland.

Wing-Commander.



Allt för
BILEN

AB. DAHLBERG's
Maskinaffär

Kaserntorget 9 — GÖTEBORG
Telefon 17 06 20 (Växel)

Nordstjernen och Ellbe
CYKLAR
Järnvaror alla slag

Ellbergs Järnhandel

Tel. Namnanrop
KRISTIANSTAD

För god ringservice
anlita

GUMMICENTRALEN

V. Trädgårdsgatan 53
NYKÖPING
Tel. 796 ankn bost.



MOTORAMI

AB. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
MALMÖ

Kontakt med flygare

(Forts. från sidan 10)

En av världens starkaste fästningar ligger under oss med buttert vresiga men äktsvenska gråstenhjässor skyddade av stridsvagnshinder och taggtråd. I sydost ligger Luleå simmande på vattnet, men staden skymms snart av en farande åskby, som sveper fram över landskapet och lägger alltsammans i mörker för mina spanande blickar. Luftgropar och kastbyar slungar oss upp och ner, men timme efter timme flyger vi den reglementerade routen och se under oss, hur de brunbrända luftvärnsartilleristerna med nakna överkroppar arbetar vid rattar, spakar och mätinstrument. Oväderscentra kretsar runt om i landskapet, och föraren har ett styvt arbete att hålla undan för dem, och vi blir tvungna att vänta en timme över ett samhälle, medan det värsta ovädret drar förbi över målområdet, innan vi vågar oss dit. Det är självklart, att arbetet, dagens uppgift skall fullföljas — sak samma om planet kastar som ett höstlöv bland molnen.

Fem timmar senare gå vi ner på flygfältet i en brant vingglidning och svänger in mot hangaren. Mekanikerna tar hand om planet för att trimma det för morgondagens långflygning över luftbevakningssta-

Det unga Ljungbyhed

håller traditionerna

En ypperlig flygning med ett modellflygplan av egen konstruktion utfördes i början av juli av en 15-års Ljungbyhedspojke vid namn Kaj Thorsén. Vid en start kom planet in i en termikblåsa och lyftes till väders med stor hastighet. Thorsén trodde med säkerhet, att han sett sitt plan för sista gången. Eftersom segelflygarna voro i förbindelse med dessa, och föraren i bogserplanet kunde konstatera, att Thorséns modell uppnådde en höjd av ungefär 1.000—1.200 meter. Till allas förvåning landade planet efter 43 minuters flygning nästan exakt på samma ställe som starten skett. Den som blev glad var naturligtvis Thorsén, som med verklig kännarmin besiktigade sitt plan efter flygningen.

tionerna och Chronwall ringer hem till sin fru och ettåriga dotter Bibbi för att tala om, att allting är all-right.

Civilflygarens arbetsdag i försvarets tjänst är slut — han kan slå sig ner ett par timmar för att bereda sig för sin största uppgift — som dock icke är av militär natur. Det är lätt att lista ut, vad som ligger makarna Chronwall och deras kolle-



Thorsén har hållit på med modellflygning i flera år och har ett oerhört intresse för denna sport. Tyvärr finnes det ingen klubb i Ljungbyhed, som tager hand om dessa unga pojkar, annars skulle de med säkerhet väl hävda sig vid större tävlingar. Intresse finnes, men så äro Ljungbyhedsgrebbarna också så att säga "uppväxta med flyget".

O. G. Wettermark.

ger om hjärtat — ett fredens Norrland sammankopplat med det övriga Sverige genom ett effektivt flygnät och därigenom hjälpt hän emot den framtid, som landsdelen är värd. SVENSK FLYGTIDNING förenar sig med dem i samma fromma förhoppning — att den dagen icke skall vara långt borta!

Shrapnel.

A/B Tekniska Magasinet

Svarbäcksgatan 30
UPPSALA

Färger

Tapeter

Toalettartiklar

E. M. SÖDERLUND

Ur- & Optik A.-B.

UPPSALA

Telefon 305 82

Kungsängsgatan 11

Widmans

MOBELAFFÄR

UPPSALA

Kungsängsgatan 12
(Invid Telegrafen)

Tel. 304 27.

Byggnadsvaror

alla slag

Kallenbergs A.-B.

Ö. Ågatan 77, UPPSALA
Tel. Namnanrop Kallenbergs

A.-B. G. A. Ulanders Eftr.

BAGERI

Svarbäcksgatan 69.

Uppsala

Tel. 313 43

Rekommenderas



De två

göta sina inköp bäst hos:

A/B Uppsala
Glas och Porcelain

Svarbäcksgatan 17

A.-B.

Söderbergs
Tapet- & Färghandel

Svarbäcksgatan 2 UPPSALA
Tel. 333 02, 303 02

Uppsalaortens Trädgårdscentral
förening u. p. a
UPPSALA

Partiaffär i

Trädgårdsprodukter
Frukt och Potatis

Telefon 37777 & 37797

Värme, Sanitet
Reparationer

C H Swahn Eftr A.-B.

34454 Telefon 37754
UPPSALA

UPSALA TVÄTT

Grundad 1865

Ö. Ågatan 77

Största, modernaste
och äldsta på platsen

Telefon
Kallenbergs A/B
namnanrop

OTTO CARLSSON

MÖBFLAFFÄR

MOBLER - MATTOR
GARDINER - ARMATUR

Svarbäcksgatan 20 UPPSALA
Telefoner: 31634, 35027



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.