



SVENSK flygtidning

Sveriges populära flygtidskrift

ÅRG. 6 NR 9
September 1944

Svenskt rekord:

5.723 m. höjdvinst!

Världsrekord:

56 timmar i luften!

Framtidsrekord:

27 kilometer högt?

TVÅ TROGNA VAKTHUNDAR
Messerschmitt 109 F och Monty, →
hela flottiljens lilla kelgris



Vätskekyllning ger

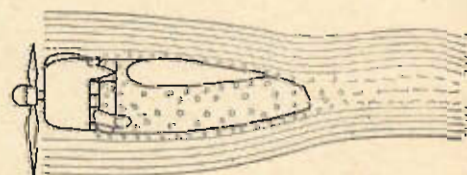


effektbesparing

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 kylflödet ut under kylklaffarna runt motor-kåpan, åstadkommer virvelbildningar omkring hela motorgondolen och stör strömningen på vingens översida.

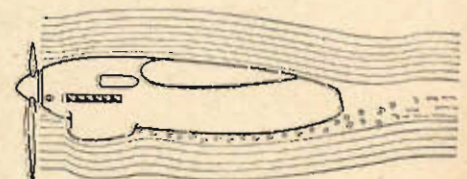
På en vätskekyld motor är kylflödet koncentrerat till kylarutloppet på gondolens undersida. Strömningen längs gondolens sidor och - framför allt - på vingens över-

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 kylflödet, som strömmar ut genom den ringformiga öppningen bakom motorn, stör strömningen över hela motorgondolen och vingens översida.



Vätskekyld motor

Den uppvärmda luften från vätskekyllaren sveper endast över motorgondolens undersida.

MODELLFLYGET

behöver nordiskt samarbete efter kriget



DET GÄLLER ATT RUSTA FÖR FREDEN, lyder parollen i dessa dagar. Vi får inte bara söka klara oss på bästa möjliga sätt i nuet utan måste betänka att inom en till synes överskådlig tid kommer världen att byta karaktär och oanade möjligheter såväl som svårigheter att dyka upp.

Vi arbetar nu inom modellflyget på att skapa möjligheter att med statens hjälp konsolidera och utvidga verksamheten. En grundförutsättning härför, erkänd och framhållen av alla "modellflygpolitiker", är *tävlingssubytet* och ett rikt sådant. Vi har det senaste året fått fram oerhört snabb och resultatrik utveckling på det tekniska området i Sverige, men idéerna är synnerligen enkelriktade, och den heta diskussionen, som visar att de bredare lagren är med i svängen, saknas tyvärr ännu.

Vi behöver alltså fara utanför vårt lands gränser, *se andra skapelser och få våra egna kritiserade och mätta med grannlänternas i ädel sportkamp*. De internationella modellflygtidningarna skall publicera värdefulla nykonstruktioner och idéer, som skall sporra även svenskarna till nya, kraftigare tag. På samma sätt skall vi i vårt land se grannlänternas modellflygare, och det av lättförklarliga skäl i första hand.

Intet är naturligare än att detta tävlings- och idéutbyte i första hand och till den intimare och hjärtligaste delen berör de nordiska länderna. Vi hör ju i andra avseenden ihop och bör ju göra så också vad det gäller modellflyget, och dessutom är vägarna korta och gränserna — som vi får hoppas åter blir fallet — öppna. Ett gott bevis för detta är den allt fastare vänskap, som knutits modellflygvägen mellan Finland och Sverige under kriget, Östersjöns breda och riskfyllda vatten resp. luftrum till trots. Vi har t. o. m. haft så hållbara och givande förbindelser, att vi fått och anammat många bärande idéer från varandra. Men även om topparna inom Finland och Sverige känner det andra landets teknik och idéer väl, så vet bredden inte mycket. Och den slipper inte över Östersjön och får inte heller mycket att läsa från grannlandet.

När det gäller att få igång det nordiska samarbetet ligger det i sakens natur att *Sverige skall ta initiativen*. Vi har ett givet geografiskt läge som centralnation med Finland i öster, Norge och Island i väster och Danmark i söder, vi är det största landet och har dessutom skonats mest från krigets utmattnings. Finlands modellflyg har ju utvecklats kraftigare än vårt i krigets tjänst, men frågan är väl, om landets resurser och det finska modellflygets möjligen minskade betydelse efter kriget medger något högre spel. Härtill kommer, att medan Finlands Luftvärnsförbund (SIPL) under kriget mera måste sikta på kvantitet, har vårt KSAK åtminstone före det statsunderstödda modellflygets tid varit förpassat att arbeta på den kvalitativa linjen.

Antingen nu Sverige, Finland eller båda länderna i ett fortsatt samarbete skall höja fanan för det nordiska modellflygets samarbete, finns det goda skäl för oss att snarast bearbeta de olika möjligheterna och producera idéer och förslag. Vi har mycket att vinna men föga att förlora. Låt oss dra fram några detaljer, som är typiska för den mängd hittills orörda problem vi har att lösa gemensamt.

De olika nordiska länderna har t. ex. helt olika regler för tävlingar och rekord-sättning. Finnarna t. ex. räknar längsta tid och konstruerar modellerna mera för att ta chansen av en uppvind, medan svenskarna räknar medeltid för att göra

modellens prestanda utan uppvind gällande. Danskarna har skaffat sig ett oerhört stort antal klasser, vilket betyder specialisering gentemot Finlands och Sveriges "universalmodeller" i få klasser. Allt detta gör att endera parten alltid måste bli gynnad mer än den andra, t. ex. vid svensk-finska landskampen i Stockholm med regnrusk, då svenskarnas icke termikbaserade modeller givetvis vann, eller vid vackert väders-tävlingarna i Jämsjärke, då finnarna givetvis vinner.

Vem som helst förstår, att tävlingsutbytet och överhuvudtaget allt utbyte av konstruktionsidéer och teorier måste bli mer eller mindre baserat på gungfly, då en finsk modell sällan kan vinna på svenska tävlingar och tvärtom.



Sigurd Isaacson,
vår främste modellflygexpert,
behandlar modellflygets
framtid.

Svensk topprestation:**VÅR HITTILLS HÖGSTA "HISS"**

Löjtnant Arne Wennerström skildrar för SFT sin rekordflygning med 5.723 m. höjdvinst

Näst sista dagen på segelflygtävlingarna på Alleberg. — Jag låg relativt väl till vid slutstridens början, och då väderleksutsikterna denna dag voro tämligen bra, förefunnos alltså möjligheterna till en skaplig slutplacering.

Nåväl, jag satte mig i Weißen och gav klartecken, och det bar iväg.

Dagens tävling gällde höjdflygning. Urkopplingshöjden var 600 m. Från början satt jag på helspänn med blickarna riktade på stig- och sjunkhastighetsmätaren, under det att jag dirigerade bogserplanet mot de platser, där jag kunde tänkas få anslutning.

Höjdmätaren kröp långsamt uppåt, variometern gjorde då och då några svaga utslag men icke av sådan styrka, att jag vågade riskera en urkoppling.

Vid höjdtävling strävar man ju efter att koppla ur på så låg höjd som möjligt för att därigenom uppnå större höjdvinst; motsatt är fallet vid sträckflygning, då den bestämda urkopplingshöjden som regel till fullo utnyttjas.

Först på 550 m höjd under en gråsvart molngubbe fick jag det efterlängtdade utslaget på variometern, som motiverade en urkoppling.

Jag låg kvar några ögonblick efter bogserplanet och steg med 5 å 6 meter i sekunden, varpå jag kopplade och började "kurva". Efter några ögonblick var jag inne i molnen och steg med 4 å 5 m/sek upp till 1.500 m höjd, där jag nådde toppen på molnet.

Runt omkring tornade det ena finfina cumulusmolnet efter det andra upp sig.

Jag satte kurs på ett som såg relativt högt ut och gick på rakkurs in i detta för att söka finna "kärnan".

Det lyckades, och med en stighastighet av 5 å 6 m/sek kurvade jag uppåt till omkring 2.500 m höjd.

Under sökandet efter termik hade jag kommit ca 15 km söder om Alleberg i rakt motsatt riktning mot målet, som denna dag var Eks kyrka omkring 55 km norr Falköping.

Jag avbröt alltså stigningen och lade flygplanet på kompasskurs mot målet.

Molntäcket tätade alltmer, då och då passerades ett uppvindsområde, men som

jag hela tiden kunnat hålla min höjd och variometern inte gav det utslag, som jag faktiskt hade en föraning om skulle komma, stävade jag vidare.

Marksikten hade för länge sedan gått förlorad.

Molnen blevo mörkare och mörkare, och jag förstod, att jag befann mig inne i ett åskområde, vilket kunde ge stora möjligheter till en bra höjdvinst.

Alldeles riktigt — variometern börjar krypa ganska fort uppåt, passerar 5, 6, 8, 10, 12 m. Det var tid att börja "kurvningen" igen.



Arne Wennerström,
som nått högst bland Sveriges segelflygare.

Det gick uppåt med jämn hastighet. Höjdmätaren kröp i höjden med den fart, som är varje segelflygares dröm, då han fått anslutning.

På 3.000 m började isbildningen, efter en kort stund visade hastighetsmätaren tecken på att tröttna, och efter ytterligare några sekunder stod den still, snart var det samma förhållande med variometern.

Jag bad en tyst bön, att girindikatorn inte skulle drabbas av samma öde, men det fanns ingenting, som tydde på detta.

Isbildningen började bli besvärande, hela vindrutan var täckt av ett tjockt lager isbark och likaså vingarnas framkanter.

Då och då rörde jag spaken i sidled för att fördröja den fastfrysning av skevningsroden, som jag visste brukade komma på dessa höjder.

Jag passerade 4.000 m. Girindikatorn blev nu trögare och trögare i sin funktion, och på 4.500 stod den fullkomligt stilla. Jag beklagade mig själv för min otur, ty samma morgon hade jag lyckats anskaffa en elektrisk girindikator (ett instrument som är nödvändigt vid längre molnflygningar, då det ofta inträffar, att den luftdrivna fryser), vilken tyvärr ej fungerade, varför jag fick starta utan den.

Jag skrinlade dock inte alldeles den rekordhöjd jag fått i tankarna utan fortsatte "kurvningen" med hjälp av de instrument, som fortfarande gick att använda.

Skevningsroderläget var relativt lätt att hålla, då spaken frusit fast i det läge, som jag hade, när jag började svänga. Hastigheten hölls med hjälp av längdlutningsmätaren — det instrument, som visar längdaxelns lutning i förhållande till horisonten —, och att svängen var något så när normal kunde jag konstatera på "kulan", som visar, om flygplanet glider inåt eller kanar utåt.

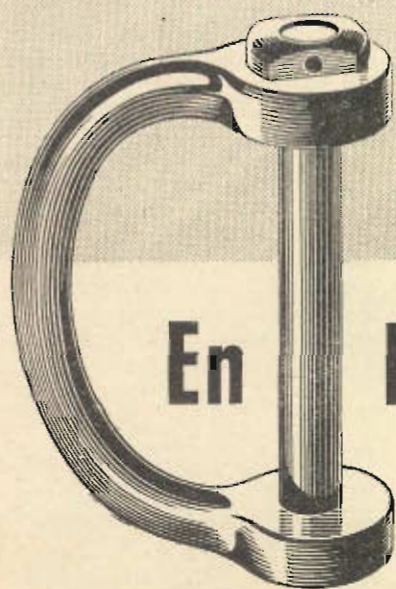
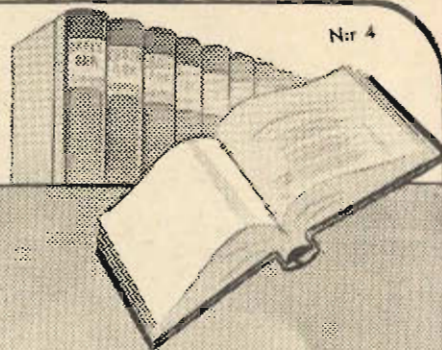
Ofta råkade jag in i onormala lägen och åkte ur "hissen" men hade tur så tillvida, att jag utan höjdförlust åter kunde krängla mig in i kärnan på uppviden. Höjdmätaren kröp fortfarande i höjden, och då jag passerade 5.500 m, förstod jag, att möjligheten fanns att slå fanjunkare Bergmans en vecka gamla rekord.

Jag fortsatte, det blev svårare och svårare att hålla flygplanet på rätt köl, dels på grund av att jag i avsaknad av instrument då och då åkte ut och fick kraftiga känningar av nersvep, dels beroende på att koncentrationsförmågan på grund av syrebrist blivit nedsatt. Till slut råkade jag in i en fullkomlig karusell av uppvindar och nersvep och kunde trots alla försök ej få flygplanet att stiga eller över huvud taget uppföra sig normalt. Höjden var mellan 6.000 och 7.000 m. (Forts. å sid. 24)



Beväpning för flygmaskin

Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon
Bührle & Co. Zürich / Schweiz



En länk som aldrig får brista

En av fallskärmens 4 bärringar i naturlig storlek. Enligt Svenska Flygvapnets föreskrifter skall ringen tåla en belastning av 1150 kg utan minsta deformation.

Vet Ni att en fallskärmshoppare stundom uppnår en fallhastighet av ca 80 meter per sekund, innan fallskärmen vecklas ut och bromsar upp farten.

Chocken vid den häftiga uppbromsningen kan motsvara en belastning av över 1000 kg. Fallskärmens 24 bärlinor sammanförs visserligen till 4 bärringar, men i ogynnsammaste

faller kommer hela belastningen på endast en ring. Man har därför den fordran, att varje ring skall tåla en belastning av 1150 kg utan någon som helst deformation.

För dessa ringar och för andra viktiga delar i fallskärmen användes **Sandvikens rostfria kromnickellegerade konstruktionsstål.**



MOTORFLYG FÖR ALLA

Fjärde avsnittet å Nic Moranes artikelserie

I dag skall vi i korthet uppehålla oss vid hur tyska RLM-broschyren ser på ordningen å flygplatsen (eller "basen") och i luften, anordningarna å "basen", flygförberedelser och startregler. I ett följande nummer ges sedan några tips om luften, dess natur, egenskaper och krafter, i vila som i rörelse. I samband därmed skall vi "prata aerodynamik" och något beröra flygplans och propellrars förhållanden till luften.

Innan vi gå vidare måste vi dock rätta till några förargliga tryckfel i förra numret. På sidan 7 upptill står det: "Ty förutom hälsa och omdöme behövs det också god karaktär, disciplin och ordning. Utom dessa är allt kunnande värdelöst". Det skall självfallet stå: utan dessa är o. s. v. Tryckfelsnisse har dessutom på ett ställe infört begreppen "navigatniska" skisser, diagram och beräkningar". Skall givetvis vara "navigatoriska", vilket väl insetts av flertalet. Rätta till dessa fel i era exemplar av SFT! Se'n kan vi fortsätta.

Ordning och säkerhet.

Ordning på flygplatser, i flygplan och i luften ger säkerhet åt flygaren själv och



Läraren: "Å så gäller det att komma ihåg — — —"

åt andra. Den saken är väl klar! RLM:s broschyr återger i detta sammanhang det väsentliga av bestämmelserna, som i huvudsak liknar de svenska. Flygplatsen kan, heter det, i vad rör dess användning vid start och landning liknas vid en bangård



Avlämning av elevgrupp till läraren.

för när- och fjärrtrafik, som städe "står vänd i vindriktningen" och dessutom har flera våningar. Luftområdet kring flygplatsen — "Fliegerhorstzone" eller "baszonen", med 10 km radie är dessutom uppdelat i olika områden för avancerad flygning. Ett lämpligt, närbeläget markområde är utsett till plats för "nödlandningsövningar". Se bild 1.

Själva flygplatsen är också indelad i olika områden och har alla de anläggningar, som erfordras för flygtjänst m. m. Dessas benämningar, art m. m. framgår enklast av en titt på bild 2 med tillhörande text. En viktig regel har man — inga flygningar utanför "basområdet" (med 10 km radie) får ske utan att rådfråga väderlekstjänstens organ!

De olika "våningarna" över de tyska flygfälten framgår av bild 3. All avancerad flygning skall vara avslutad senast på över 1.000 m höjd. Över 800 m får platsen

överflygas. Denna höjd är också utgångsläge för "mål"- (eller märkes-) landningar. Mellan 200—300 m får s. k. "Platzflüge" äga rum. Se bild 3.

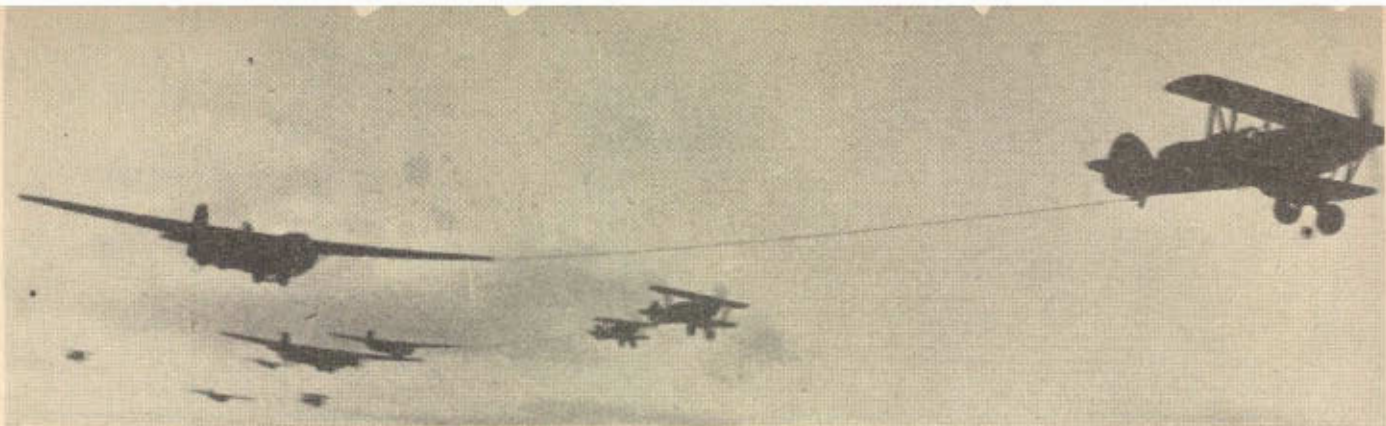
På flygplatsens start- och landningsområden startar planen å de exakt bestämda platserna. De rör sig i noga bestämda vägar och höjder. All gångtrafik (liksom körtrafik) över fältet är förbjuden. Man får endast röra sig i flygfältets kant och därifrån förflytta sig kortaste väg till startplatsen.

På startplatsen, i korthet kallad "starten" sättes en 2-färgad, diagonalt indelad startflagga upp som startmärke, vida synligt över fältet och till god ledning för alla som kör sina plan på marken. Dessutom finns vanligt landningsmärke, synligt uppifrån. Ofta finns där också en "mobil kommandoentral" (på härför speciellt inrättad bil), till trafikledningens tjänst. Fältets indelning i startzon, neutral (rull-) zon och landningszon är den vanliga. Dess markering med olikfärgade ljus- (lykt-) rader vid nattflygning är den internationellt vanliga. Vi återgiva i bild 4 den vanliga ordningen under dager.

(Forts. å sid. 18)



Genomgång efter övningen.



Transportsegelplanet DFS-230 bogseras av Avia 534.

Segelflyget avgör kriget?

III. Transportsegelplanen av idag.

Alla krigförande stater äga i dag transportsegelplan:

Stortyskland: DFS 230 och Gotha 242.
England: General Aircraft "Hotspur", Airspeed "Horsa" och "Hamilcar", samt den amerikanska Waco CG 4 A under namnet "Hadrian II" — de enda i skrivande stund kända.

U. S. A.: 1. Hären:

a) Trupptransportsegelplan (Troop Glider, förk. TG): TG 1 Frankfort "Cinema II", tvåsitsigt. TG 2 Schweizer SGS-2-8, tvåsitsigt. TG 3, tvåsitsigt. TG 4 A Laister-Kauffman, tvåsitsigt. TG 5 Aerona, tresitsigt. TG 6 Taylorcraft ST 100, tresitsigt och TG 8 Piper, tresitsigt.

b) Transportsegelplan (Cargo Glider, förk. CG): CG 3 Waco och CG 4 A "Jayhawk" Waco.

2. Flottan. (LN):

LNE-1 Pratt & Read Co., LNQ-1 Bristol och LNS Schweizer SGS-2-8.

Om transportsegelplanens utveckling i U. S. A. kan sammanfattande sägas:

Tidigare fanns i U. S. A. blott 3 små bolag, som byggde segelflygplan, varför man måste helt och hållet förlita sig på Aronca, Piper och Taylorcraft. Intressant är därvid ur historisk synpunkt att den 11.5. 1942 förhandlingar ägde rum mellan CAA-ledaren (Civil Aeronatic Administration) och Aronca-fabrikerna, och som en följd härav sändes redan 2 dagar senare 2 CAA-ingenjörer till Aronca och byggde om typen "Defender" till ett övningsglidplan. Några bilstarter företogs redan den 20 april med detta. Samtidigt erhöles Piper och Taylorcraft beställningar på sammanlagt 750 plan.

Atskilliga firmor bygga sedan mitten av 1941 glidplan för the War Department. Det första glidplanet levererades i januari 1943 till US-Air Corps. Flottan beställde 10 tvåsitsiga övnings- och fyra försöks-trupptransportplan, därav 2 24-sitsiga segelglidplan med 33,5 m spännvidd och 5.450 kg vikt (ett av dem konstruerat hos Shead Comp.), dessutom 2 12-sitsiga med 26,8 m spännvidd och 2850 kg flykvikt. Provingningen av typerna försiggick i Syd-Carolina. Följden blev på grund av de relativt goda resultaten, att alla amerikanska segelfly-

gare så småningom skulle skolas om till transportsegelplanförare.

Hären lät efter försökstypen CG 3 bygga CG 4 och efter denna serietypen CG 4 A.

Redan i början av 1943 utgivas A.S.A.-industrin för produktion av transportsegelplan. Dess huvudcentra ligga i Grand Rapids (Michigan) och Los Angeles. I båda områdena omhändertogs produktionen av dessa transportsegelplan av talrika firmor inom trävarubranschen, vilka ända till krigsutbrottet voro utslutande sysselsatta med framställning av möbler, slädar för civilt bruk o. s. v.

För produktionen i Grand Rapids står Grand Rapids Industries, Inc., en 1942 grundad korporationsfirma, till vilken 16 möbelfabrikanter äro anslutna. Först genom denna sammanslutning var det möj-

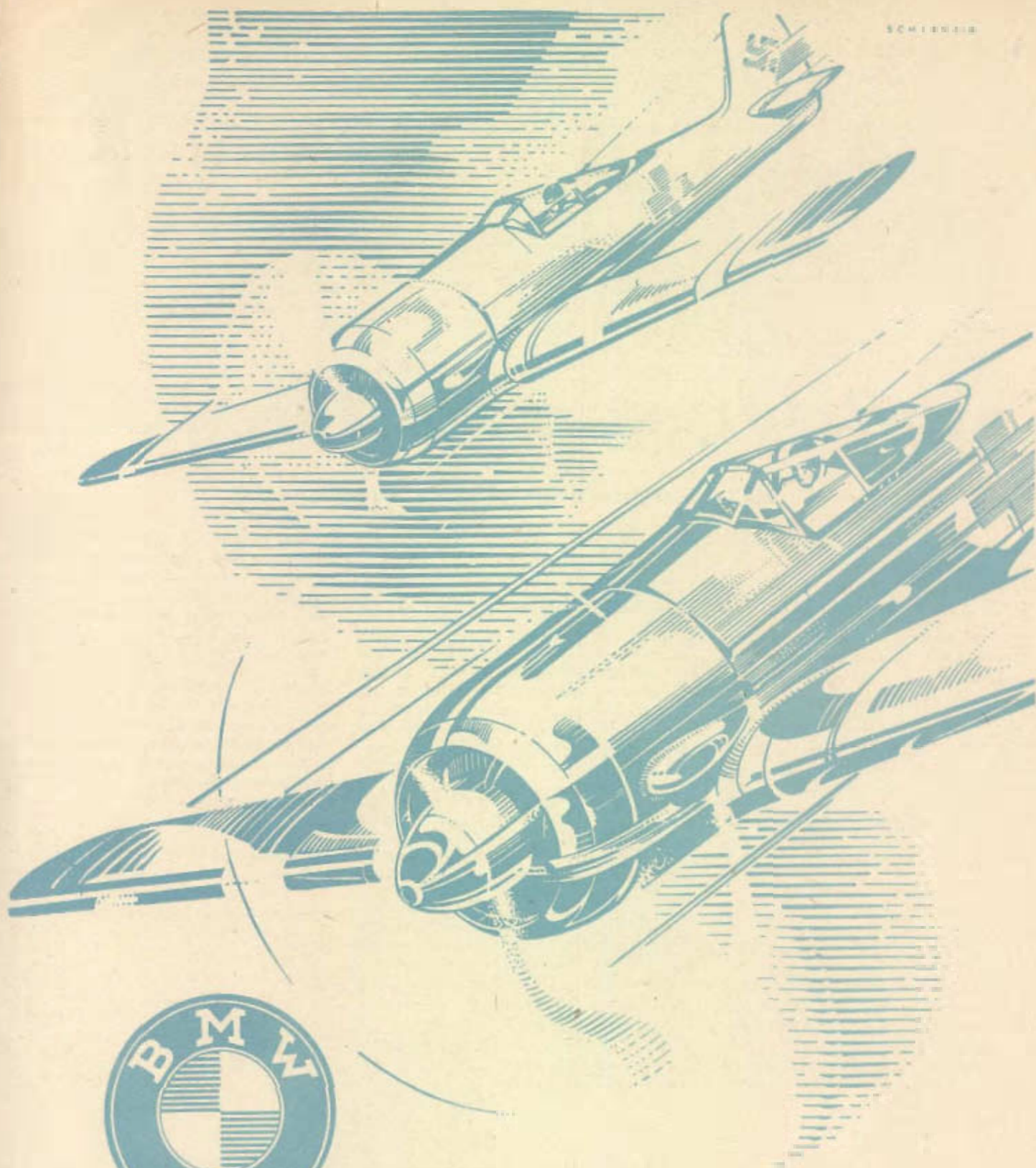
ligt för koncernen att tillförsäkra sig stora beställningar för krigsmakten. Företaget tillverkar delar för transportsegelplan, för spaningsplanet Stinson "Sentinell" och dessutom även för stora bombare. Redan 1942 byggdes delar till transportsegelplan; men endast tillfälligt inställdes härens beställningar en tid. Under tiden gjordes emellertid nya stora beställningar bl. a. en sådan på 10.000.000 dollars till firmen Gibson Refrigerator Co. (förk. GRI), Greenville (Michigan), vilken i stor utsträckning levererar GRI. Även Ford har fått stora beställningar på transportsegelplan, vilkas delar emellertid alla tillverkas inom koncernen. GRI fick ett startkapital på ca: 100.000 dollars, men kunde trots detta under första året av dess tillvaro uppvisa en

(Forts. å sid. 22)



Airspeed Horsa,

engelsmännen berömda transportsegelplan, har varit ett av de viktigaste hjälpmedlen vid invasionerna i Nord- och Sydfrankrike. Planet bogseras medelst ett 75 meter långt tvärdelat nylonrep, som fästes med kopplingsanordningar på vardera vinghalvans undersida. I nylonrepet är en telefonkabel inspunnen. Omedelbart efter landningen spränges kroppens bakre sektion loss för att möjliggöra snabbast tänkbara urlastning. Planet kan transportera 25 soldater och har två piloter placerade vid sidan av varandra. Data: spännvidd 26,84 m, längd 20,45 m, tomvikt 3.402 kg, flygvikt 6.917 kg.



LUFTKYLDA

Högeffektiva
STJÄRNMOTORER

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I FOCKE-WULF FW 190

STILLA HAVET

Som ett led i de förenade nationernas samordnade offensiver pågår f. n. ett stort upplagt offensivt företag mot Japan och de japansk-ockuperade områdena. I detta tager flyget liksom över allt annars avgörande del. Stenkil giver därför i detta nummer en snabbkiss från detta operationsområde.

Stilla Havet — vad föreställer man sig inte allt, då man hör det namnet? Hawaii, Honolulu, Tonga, Samoa, Fiji och Sällskapsöarna, sakta vajande palmer, underbara tropiska nätter med strålände trolsk stjärnhimmel eller skrikande, naiva naturbarn som kasta sig i vattnet och dyka, då turisten kastar en slant... Är detta inte Söderhavet med Söderhavets egen sång? Nej, det är inte Söderhavet. Det var Söderhavet. I dag är Söderhavet en krigsskådeplats av första rang. I dag rusa vindsnabba motortorpedbåtar och jagare fram, där för några år sedan måleriska Söderhavsskonare och infödingsfarkoster sakta stävade fram. Romantiken får inte stor plats i dag, men... den kommer kanske tillbaka.

Vid krigsutbrottet funnos sju stycan hangarfartyg, vilka kunde tänkas operera i Stilla Havet, nämligen Ark Royal, Courageous, Glorious, Eagle, Hermes, Furious och Argus. Sju fartyg och i runt tal 250 därå baserade flygplan. Det var inte mycket att starta en offensiv krigsföring med! Inte ens såsom neutralitetsvakt vore det mycket att skyta med och nu var detta hela den allierade styrkan. Amerika förhöll sig ju fortfarande som icke krigförande. Snart nog råkade till råga på allt de flesta av de nämnda fartygen ut för de djärva tyska ubåtarna och — stukas.

Nu ha vi hunnit in mitt i 1944, och i dag äro oceanerna nästan fria. Bakom detta ligger ett jättearbete. Dock återstå hårda drabbningar. Det väl hårdaste provet närmar sig — avgörandet i Stilla Havet. Hangarkryssarflottan har emellertid avsevärt ökat i styrka. I dag finnas enligt amerikansk uppgift 85 fartyg. Flera av dessa nya ha ofta omnämnts i krigsrapporterna — Indomitable, Victorious, Illustrious, Formidable, Indefatigable och Implacable.

Vart och ett av dem för med sig en slagkraftig flygstyrka. En helt

ny klass av hangarkryssare har för övrigt insatts i operationerna. De kallas Escort Carriers och voro ursprungligen handelsfartyg, vilka ombyggdes och försågos med flygdäck. Ett sådant är ungefär 450 fot långt (däcket på de ursprungliga hangarkryssarna "Fleet Carriers" är 750 fot). Egendomligt nog var den första Escort Carrier en kapad och ombyggd tysk lastångare om 5.600 tons. Emellertid blev den snart sänkt av tyska ubåtar.

Vilken betydelse ha då dessa flytande flygfält? Det är naturligtvis av ovärderlig betydelse att kunna föra fram angreppet ända in på fiendens knutar. Därigenom kan man ju slå till hårt och överraskande. Just detta uppnår man med hangarkryssare, om de användas rätt. Flygplanen starta alldeles in på fiendens ba-

Av

TORE STENKIL

ser, göra ett blixtagrepp och återvända till sina flytande startplatser innan fienden hinner organisera något effektivt motstånd. Även i andra fall kan hangarfartygsbaserat flyg vara ovärderligt. Så var fallet t. ex. vid angreppen mot Bismarck, Tirpitz och Scharnhorst. Mot dessa fartyg opererade hangarfartygsbaserat spanings- och torpedflyg.

Numera ha hangarkryssarna också fått högmoderna flygplan. Sålunda finnas hypersnabba jaktplan av typerna Seafire, Wildcat, Hellcat och Corsair, torpedplan av typerna Barracuda och Avenger. Ett talande bevis för den snabba utvecklingen sedan krigsutbrottet är, att motorstyrkan ökat från 1.000 till 2.000 hkr. Inom parentes sagt utfördes angreppet mot slagskeppet Tirpitz av Barracudaplan eskorterade av jakt. Kombinationen av de bästa amerikanska och engelska typerna måste anses vara mycket lyckad. Samarbetet inleddes av H. M. S. Victorious i september 1943, då den opererade i Stilla Havet under befäl av amiral Ramsay.

I dag är Japan ytterst sårbart för angrepp från luften. Största delen av dess tunga industri är fortfarande koncentrerad till fyra områden på en 650 kilometer lång kuststräcka söder och väster om Tokio. Mer än 30 miljoner människor leva och verka i de stora hamnstäderna Tokio, Yokohama, Nagoya, Kobe, Osaka, Shimonoseki och Moji. Om dessa städer bombades kraftigt just nu, skulle Japans kraft reduceras betydligt.

Men läget förändras hastigt, ty Japan har börjat decentralisera sina krigsviktiga industrier. Mandchukuo kallas redan "kejsardömet vapensmedja". En del tunga industrier ha förlagts till norra Kina, Korea, Shanghai, Manila och Singapore. Syftet är att sprida dem över ett så stort område, att det skulle behövas många tusen flygplan för att tillfoga dem allvarlig skada.

Dessutom strävar Japan att utveckla sina flygförbindelser för att knyta samman sitt vidsträckta imperium. Det japanska nätet av flyglinjer, som sträcker sig från norra Mandchukuo till Thailand, uppgår nu till sammanlagt nära 65.000 km.

Händelserna under den sista tiden i Stilla Havet må också nämnas i korthet. Den 20 juli landstego amerikanerna på ön Guam, som dessförinnan hade utsatts för bombangrepp 12 dagar i följd! På samma sätt uppmjukades ön Tinian, varefter landstigning företogs den 23 juli. Aktionerna mot Guam och Tinian hängde nära samman med genomförandet av Saipans erövring.

En japansk sammanfattning över allierade förluster allt ifrån inledandet av operationerna mot Marianerna den 11 juli uppgiver, att tre slagskepp, fyra kryssare, två hangarfartyg, tre jagare, en ubåt samt ytterligare fyra olika fartyg sänkts, varjämte bl. a. fem eller sex hangarfartyg skadats svårt. Som synes äro hangarfartygen ett begärligt byte. Washington har ej lämnat några uppgifter om egna eller motståndarens förluster, om man undantager en uppgift att "styrka 58" i sex större anfall i Stilla Havet sedan den 10 juni förstört 767 japanska flygplan och 32 fartyg, därav 2 hangarfartyg.

En sak står tydligen fast — det är flyget, som kommer att fälla avgörandet i Stilla Havet...

V1- Kurs London



NYTT FRÅN ALLA FRONTER

V 1 än en gång . . .

Det allt överskuggande intresset på krigs-flygfronten gäller fortfarande robotbomben. Vi ha för den skull länge varit på jakt efter några autentiska bilder och äro nu i tillfälle att publicera ett första bild-reportage.

Den vänstra bilden visar V 1 i flykt. Bilden är tagen några ögonblick efter starten. Överst till höger köres V 1 fram ur en väl skyddad hangar. Starten sker enligt tysk uppgift med tryckluft. Därunder transporteras den flygande bomben till startbanan. Observera de hopfällda vingarna utefter sidorna. Enligt schweizisk källa skall verkan av en V 1-träff vid försök ha visat sig vara: inom ett område med 700 m radie förstöres praktiskt taget allting, och inom ett område med 1,5 km radie kan man notera svåra skador.

Engelska försvarsåtgärder mot V 1.

Man beräknar, att omkring 10.000 flygande bomber nu skickats i väg mot London med sin dödsbringande last. Som följd av bombardemanget har ett specialutskott tillsatts för bekämpande av den flygande bomben (Flying Bomb-Counter Measures Committee) bestående av 1) ordförande parlamentsledamot Duncan Sandy, som är Winston Churchill's svärson, 2) Air Marshal Sir Roderic Hill, chef för luftförsvaret, 3) General Sir Frederick Pile, sedan krigsutbrottet chef för härens luftvärn, 4) Air Marshal N. H. Bottomley, flygvapnets understabschef, 5) Därför finnas några representanter för expeditionskåren i Frankrike, bl. a. Air Chief Marshal Sir Arthur Tedder.

Såsom rent praktiska åtgärder ha flyganfall företagits mot startplatser för V 1,

mot Friedrichshafen (verkstäder) samt mot Peenemünde (försöksanstalt).

Därför ha jaktflyg (Hawker Tempest) och luftvärn insatts direkt mot de flygande bomberna.

*

Redan i föregående nummer kunde vi bringa en engelsk version av robotplanet. Tyvärr stämde de därvid lämnade uppgifterna icke helt, varför vi här återge de riktiga sifferhänvisningarna till bilden i augustinumret, sid. 24.

1. noskåpa av lättmetall, vilken troligen skyddar en kompass. 2. sprängladdning om c:a 1.000 kg. 3. startskena. 4. bränsletank. 5. vingbalk av stålrör, vilken genomlöper bränsletanken. 6. pressade stålspryglar. 7. vingbeklädnad (stålplåt). 8. med ståltråd lindade behållare för komprimerad luft. 9. automatisk pilot. 10. pneumatisk hjälpmekanism för motverkan av avdrift. 11. förbränningsrum med munstycken för bränsleinsprutning. 12. reaktionsmotor.

Flygtermer på sex språk. IV

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska	Spanska
0107 tygbeklädnad	Stoffbespannung (f)	fabric covering	revêtement (m) en toile	rivestimento (m) in tela	revestimiento (m) de tela
0108 tygklädd	stoffbespannt	fabric covered	entoilé; revêtu de toile	ricoperto di tela; intelato	forrado de tela
0109 plywoodklädsel	Sperrholz-Bepankung (f)	plywood covering	revêtement (m) en contreplaqué	rivestimento (m) in legno compensato	revestimiento (m) de contrapeado
0110 metallklädsel	Metall-Bepankung (f)	metal covering	revêtement (m) métallique	rivestimento (m) metallico	revestimiento (m) metálico
0111 metallklädd	metallbepankt	metal-skinned, covered with metal	recouvert de métal	ricoperto di metallo	forrado de metal
0112 korrugerad plåt-klädsel	Wellblech-Bepankung (f)	corrugated sheet metal covering	recouvrement (m) en tôle ondulée	rivestimento (m) di lamiera ondulata	revestimiento (m) de chapa ondulada
0113 slät plåtklädsel	Glatblech-Bepankung (f)	flat sheet covering	revêtement (m) en tôle lisse	rivestimento (m) di lamiera liscia	revestimiento (m) de chapa lisa
0114 slätt yttre	glatte Aussenhaut (f)	smooth skin	revêtement (m) lisse	rivestimento (m) liscio	revestimiento (m) liso

AIR MAIL**TOMORROW'S MAIL TODAY****AMERICAN AIRLINES INC.***Over There...***AMERIKA JUST NU!***— Från vår amerikareferent —*

DE TVÅ YNGSTA GENERALERNA I USAAF äro de nyligen till brigadgeneraler befordrade Clinton Dermott Vincent och Richard C. Sanders. Brigadgeneral Vincent, jaktflygare, är 29 år. Efter det japanska angreppet på Pearl Harbor kom han till luftflotta 14 i Kina, blev generalstabschef där, övertog senare befälet över denna luftflottas frontförband och står f. n. i spetsen för ett av de viktigaste blandade kinesisk-amerikanska förbanden.

Brigadgeneral Sanders är 28 år gammal, flög 1942 i Nordafrika en Consolidated Liberator, blev sedan stabschef för 9. luftflottan, förde därpå befälet över en bombeskader och är just nu förvaltningsofficer vid bombflygkommandot för samma numera betydligt förstörade luftflotta i England.

CONSOLIDATED VULTEE AIRCRAFT använder i sin flygplanstillverkning ett nytt konsthartsmaterial kallat "toolite". Det är för vissa ändamål överlägset aluminium och stål, ehuru det givetvis inte helt kan ersätta dessa metaller. Det nya materialet är framför allt användbart för tillverkning av stansar, borrjigar och fixturer. Det tål en belastning av mellan 30 och 60 ton per kvadratcentimeter. Det kan gjutas med mycket stor precision och maskinarbetas ungefär lika lätt som hårdträ.

DAGEN KAN NUMERA FÖRVANDLAS till mörkaste natt i ett flygplan genom att ett rött och grönt plastiskt skikt lägges över vindrutorna för att lära piloterna blindflygning.

Genom det plastiska materialet, vilket genomsläpper praktiskt taget intet utom blågrönt ljus, kan instruktören se marken och himlen klart, ehuru de naturligtvis ha ett grönaktigt skimmer. Han kan också se allt inuti planet.

Eleven däremot bär glasögon med röda linser av plastiskt material, vilka genomsläppa ljus i den röda delen av spektrum

men filtrera bort det övriga. Detta gör det omöjligt för honom att se landskapet. Eleven kan således se instrumenten, instruktören och annat inuti flygplanet men icke någonting utanför vindrutorna.

Inte ens en strålände dag kan eleven se horisontlinjen eller molnen tack vare kombinationen av rött och grönt ljus. Han är tvungen att använda styrorganen enligt instrumenten, radiomeddelandena och lärarens instruktioner.

Men instruktören, som kan se ut fritt, kan jämföra med andra flygplan nära intill och kontrollera planets kurs med landmärken. Därjämte är han varje ögonblick beredd att övertaga manöverorganen om fara skulle uppstå.



CUB-fabrikerna — Piper Aircraft Corporation — ha under kriget främst sysslat med framställning av tränings- och ambulansplan. Ett par typer presenterades redan i nr 4-1944. Här ha vi nu ännu en typ, L-4, som frigivits för publicering.

AMERIKANSKA FALLSKÄRMS-JÄGARE.

Sedan amerikanska arméns utbildning av fallskärmsjägare började i Fort Benning, Georgia, i maj 1940, ha mer än 250.000 övningshopp gjorts där. Ändå har olycksfallssiffran i detta farliga "jobb" hållit sig omkring 1 % och blott nio olyckor med dödlig utgång ha ägt rum i Benning. Här intill låta vi militärläkare Captain William Tobin i Army Medical Corps beskriva några av de speciella olyckor, som fallskärms soldaterna råka ut för samt hur dessa olyckor kunna förebyggas.

De största farorna äro: 1) "korsvindströmmar", vilka ha till resultat att hopparen landar i sidled, 2) svår terräng, 3) landning med kroppen alltför spänd eller alltför slapp, 4) felbedömning av landningsögonblicket.

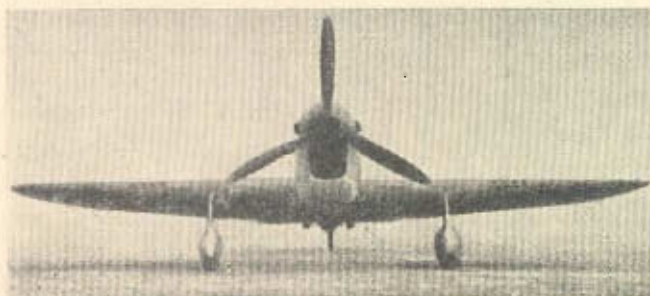
Vid en idealisk landning vältrar sig hopparen på ena sidan, rullar över den köttiga delen av underarmen och slutar med en kullerbytta, varefter han åter står på benen.

Ofta orsakar emellertid vinden att hopparen förlorar balansen eller vrider sig i luften, varvid han försöker nå marken med en fot först. Alltså kommer hela kroppstyngden att vila på detta ben och följder blir icke sällan benbrott. Så får alltså en landning icke ske.

Hopparen får också instruktion att landning skall ske med kroppen varken för spänd eller för slapp, men dock redo att varje ögonblick mjukt och smidigt uppfånga stöten mot marken. Till att börja med skulle fallskärmsjägaren vid landning en hålla fötterna isär 30 cm enligt instruktionen. Numera skall han enligt den nya instruktionen hålla fötterna samman så att ankarna beröra varandra. Detta sätter honom i stånd att fördela landningsstöten till båda fötternas motståndskraftiga del

AMERIKANSKT SLAGFLYG.

Curtiss Helldiver A-25, vilken nu leveras till marinen för användning i Stillhavet, är byggd efter alla de lärdomar, som man inhämtat under de senaste striderna. Det är ett 2-sitsigt helmetallmonoplan, vilket bär huvuddelen av bomblasten helt innesluten i kroppen. Även under vingarna finnas emellertid bombupphängningsanordningar. Beväpningen utgöres av 4 fast och en rörlig ksp. Helldiver väger öve 7 1/2 ton, är försedd med en 14-cyl. Wright Cyclone-motor och har en 3-bladig elektriskt ställbar constant speed propeller.

Yankee.

MILES M. 20 — det jaktplan, som byggdes under "Slaget om Storbritannien" 1940, då bristen på jaktplan var skriande i England. Först för kort tid sedan frigavs tillförlitliga data, och vi meddela här nedan några. Motorn är en Rolls Royce "Merlin XX" på 1.260 hkr. Den ger planet en hastighet av omkring 500 km/tim., trots att landningsstället som synes på ovanstående bilder är fast. Beväpningen utgöres av 8 ksp. Planets räckvidd lär vara mycket stor. Tillverkare är Miles Aircraft Ltd.



Dir. Sölve Skerfving.

SVENSKA KRAFTTAG

Svenskt civilflyg — och främst segelflyget — har trots kriget marscherat raskt framåt. Med okuvlig energi och framåtanda ha det svenska flygets män gått till storms mot alla svårigheter och lyckats bemästra dem. Tack vare dessa pionjärens insats stå vi idag så väl förberedda, att vi på många områden kunna mäta oss med utlandet, när fredsduvan en gång kommer och lämnar fältet öppet för fri konkurrens — det svenska och internationella flyget till fromma. — Den gångna månaden har uppmärksamheten framförallt riktats på två svenska företag i det svenska flygets tjänst, och våra utsända reporter berätta nedan i korthet om dessas senaste insatser.



Dir. Tor Eliasson.

En milstolpe för svenskt segelflyg

Det var sommar och strålande sol i Norrköping den 16 augusti, när det 100:e segelflygplanet från AB Flygplan provflögs inför en representativ samling inbjudna.

När ingenjör Heinz Kipp efter provflygningen blev ur jubileumsplanet — en smäcker Kranich, som nu införlivats i Aeroklubbens i Skåne allt större samling segelflygplan — stormade applåderna honom tillmötes, och en söt dalkulla, fröken Werkmester från Rättvik, överlämnade ett fång vackra blommor. Det var han hederligt värd — det är nämligen "Kippen", som provflugit samtliga Flygplans skapelser.

Dagens verkliga segerherre var dock direktör Sölve Skerfving, AB Flygplans beprövade chef och en märkesman inom svenskt segelflyg. Enkelt och flärdfritt berättade han om den kamp, som hans företag fört mot alla svårigheterna, och med ödmjukhet inför uppgiften hoppades han få uppleva den dag, då det tusende svenska segelflygplanet kunde invigas.

Många uttryck gavs för den samhörighet, som råder mellan Chefen och alla hans medarbetare — bl. a. överlämnades genom verkställare Börje Andersson ett stilt cigarrskrin i intartiantförande, som arbetarna på verkstaden själva utfört. Skrinet var fyllt av rökverk för ett par hundra tobakspoäng, som insamlats bland de anställda — ett bevis så gott som något på den uppskattning Chefen rävar bland sina arbetskamrater.

Gästernas tack framfördes av disponent K. W. Hansson, "Tuppen", som gav uttryck åt allas förhoppning om fortsatt framgång för AB Flygplan, dess skickliga arbetarstam och driftige chef. Här har Sverige en tillgång, som aldrig får lämnas outnyttjad!

Bland de celebra gästerna tilldrog sig som väntat Peter Riedel största uppmärksamheten. Framför allt ungdomen samlade sig kring den internationellt uppskattade segelflygaren, som fick skriva autografer och svara på frågor i mängd. Särskild uppmärksamhet rönt Peter Riedels siände om rakelsegelflygplanet framtid.

— Kanske få vi snart ändra firmans namn till AB Raketflygplan, yttrade en spjuver bland Skerfvings medarbetare med en glimt i blicken.

Svensk Flygtjänst beprövar skog

Inför ett trettiotal inbjudna, däribland SVENSK FLYGTIDNINGs utsände, skedde den 22—23 augusti premiär i i Sverige på beprövning av skog från flygplan i trakten av Tidaholm, närmare bestämt på Hökensås häradsallmänning i Brandstorps och Daretorps socknar.

Långt inne i en öde skog, över en halv mil från närmaste människoboning, hade man konstaterat, att tallens värsta fiende, tallmätaren förekom i miljontals exemplar och höll på att ödelägga skogen genom att åstadkomma obotlig skada på stora skogsbestånd. Tallmätaren är en fjärl, som fått sitt namn på grund av larvernas karaktäristiska, "mätande" gångsätt. Den angriper tallen, som skadas genom att barren ätas av. Tallmätaren uppträder i mycket stora mängder och efter ett par års angrepp på träden medför denna kalätning att träden dö ut.

I Amerika och Tyskland har man tidigare bekämpat dessa farliga skadedjur med besprutning eller beprövning från flygplan, och man har nu ansett sig böra göra ett försök härmed även i Sverige.

Statens skogsförädlingsanstalt har erhållit statsmedel för dessa giftangrepp från luften och uppdragit åt Svensk Flygtjänst att utföra beprövningen.

C:a 1.000 hektar komma nu att bli föremål för beprövning av ett mot skadedjuren mycket effektivt men för människor och varmblodiga djur fullkomligt ofarligt gift-

medel som kallas Gesarol. Hur giftet verkar på bina är man icke fullt säker på, varför man nu begagnar tillfället att undersöka även den saken.

För att markera flygplanet väg under beprövningen hade man i flygriktningen förankrat små olivfärgade ballonger några meter över trädtopparna. Ballongerna flyttas sedan 25 m. åt sidan efter varje stråk, som flygplanet gör. Med flygplanet var radioförbindelse ordnad från marken.

I flygplanet, bolagets Junker W 34 på flottörer, har en behållare rymmande 500 kg inmonterats och giftet sprides sedan med tillhjälp av en speciell spridningsapparat.

Det var med stora förväntningar och en viss spänning som de inbjudna i sällskap med Svensk Flygtjänsts chefer, direktörerna Nils Bernström och Tor Eliasson, i dagryningen hade infunnit sig på platsen för experimentet efter en sömning resa på en milslång skogsväg. Men trots den arla morgonstunden var humöret prima, vilket kanske i första hand var presskommissariens, den kände flygförfattaren Hans Ostelius, förtjänst, vilken kan konstern att "hålla ångan uppe" vid alla tidpunkter och i olika situationer.

Exakt på avtalat klockslag svepte Svensk Flygtjänsts säkre och mångbeprövade förare, trafikflygare Ossbahr fram med sin SE-ABZ på relativt låg höjd över första ballongstråket. Efter och under flygplanet syntes en mycket svag dimslöja av Gesarol, som på 25 till 50 meters bredd sakta sänktes sig mot talkronorna i den vindstilla lufden. Därpå följde svep på svep, så länge laddningen räckte. Den effektiva beprövningstiden med en laddning var 8—9 minuter, men på denna tid hann man avverka flera stråk och massor av larver bedövades för att sedan dö efter 20—24 timmars dväl. Start och landning skedde på Vättern mitt emot försöksområdet.

Med stort intresse konstaterade de inbjudna, hur de centimeterlånga larverna bedövades och berövades sin förflyttningförmåga under tiden som Gesaroldimman sakta sjönk genom talkronorna mot marken, räddande värdefull skog från förintelse. De alltigenom lyckade försöken ha blivit upptakten till en ny framgång för Svensk Flygtjänst på ett för Sverige tidigare icke tillämpligt verksamhetsområde inom svenskt civilflyg.

FLYGTJÄNST

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

ÅLLEBERGSTÄVNINGARNA

SM och nordiska mästerskap 1945?

ÅLLEBERG 1944 är nu ett minne blott, men ett minne som länge kommer att lysa det svenska segelflyget på dess väg framåt.

Som vi redan i vårt föregående nummer kunde fastslå, så inneburo årets tävlingar ingenting mer eller mindre än det svenska segelflygets definitiva genombrott. Tävlingsarna ha också rönt sådan uppmärksamhet och skildrats så i detalj av såväl dagstidningarna som den kolorerade pressen, att vi icke här ha någon anledning att gå in på de olika dagsresultaten.

Utöver vad vi rent principiellt berörde i vårt föregående nummer skall här emellertid ytterligare en fråga av största betydelse framhållas.

Det gäller för segelflygets alla företrädare såväl i toppen som ute bland de breda lagren att på allt sätt utnyttja den välvilliga inställning till segelflyget som årets

tävlingar bidragit till att skapa bland allt Sveriges fok. Framför allt gäller det att få de styrande att förstå, att de måste på allt sätt understödja segelflygets frammarsch. Såväl riksdag som kommunala myndigheter måste bevilja de anslag, som äro erforderliga för att förbilliga segelflygningen i Sverige och därmed låta den bli gemene mans sport.

De prestationer, som uppnåddes vid Alleberg 1944 visa klart och tydligt, att det svenska segelflyget nu kommit upp i internationell klass. Såväl de individuella resultaten som helhetsintrycket bära tydligt vittne därom.

Som vi tippat — ensamt bland alla tidningar — togs spelet hem av löjtnant Olow, som tävlade för Krigsflygskolan i

klass 2, samt Västeråslaget med Fred Nordholm i spetsen i klass 1. Man kan alltså säga, att "bäste man vann".

*

Av största betydelse måste man anse det uttalande vara, som överste Enell i KSAK fällde vid prisutdelningen, då han meddelade, att segelflygarna skall få sin önskan om SM uppfyllda i samband med 1945 års tävlingar varjämte han gav uttryck åt en förhoppning om att vi samtidigt skulle kunna hälsa segelflygarna från våra nordiska brödrafolk välkomna till fredliga tävlingar — alltså samma önskan som SFT uppställde i föregående nummers ledare.

*

Alltså — låt oss hoppas att redan nästa år få möta finska, danska och norska segelflygkamrater i ädel kamp — samt året därpå eliten av hela världens segelflygare, samlade till fredlig kamp i segelflygning — den senaste olympiska idrottsgrenen!



VÄSTERÅS' SEGRANDE LAG

är värd en extra honnör för sin utmärkte prestation. I första hand har man naturligtvis den gamla segelflygräven Nordholms sträckflygning Alleberg-Värnamo att tacka för den goda placeringen, men var och en av lagmedlemmarna gjorde sin insats till det yttersta, varigenom segern säkrades välförtjänt. Betecknande för Västeråslaget är, att grabbarna själva finansierade hela tävlingsdeltagandet! — först sedan Västerås säkert tagit ledningen kom pengar eftersända från klubben.



"GRATTIS SILVBERG", SÄGER ÅKE FREDIN, F 8:s energiske lagchef, som under hela tävlingstiden uppmuntrade och sporrade sina pojkar till nya tag. Sista dagen kom också belöningen — genom furir Silvbergs ypperliga höjdflygning i sin flottils Baby med över 3.000 meters höjdvinst. Det är sådana prestationer, som visa, att det är gott gry i det svenska segelflygfolket.



"DE HÖGA HERRARNA" I SEGELFLYGETS LEDNING

vara enbart nöjda med den utveckling, som den nya folksporten tagit i och med årets Allebergs-tävlingar. På bilden se vi fr. h. överste Enell från Aeroklubben, överste Silfverberg i Flygvapnet och Luftfartsmyndighetens byråchef Ljungberg tillsammans med en dansk gäst. Nästa år hoppas man få ordna svenska mästerskap i segelflygning, kombinerade med nordiska segelflygmästerskap!

SLUTRESULTAT I KLASS I.		
Totalplac.	Klubb eller flottilj	Totalpoäng
1	Västerås FK	100
2	F 8	93,0
3	F 16	91,7
4	F 1	91,5
5	Stockholm I	77,5
6	Göteborg II	74,0
7	Norrköping	67,3
8	Karlskoga	65,3
9	F 7	50,7
10	F 9	50,5
11	F 2	40,3
12	F 5	38,3
13	F 4	31,7
14	Stockholm III	28,0
15	F 6	24,5
16	Göteborg I	22,0
17	F 3	16,8
18	Stockholm II	16,5
19	Örebro BFK	16,2
20	Halle-Hunnebergs FK	1,4



FAK JAG LOV

att föreställa mig. Mitt namn är Pelle Qvist, den nya seriefiguren i SVENSK FLYGTIDNING. På sidan 25 får ni se, hur jag blir segelflygare, och sedan får ni följa mina underbara öden och äventyr i varje nummer av SVENSK FLYGTIDNING.

SLUTRESULTAT I KLASS II.		
Totalplac.	Klubb eller flottilj	Totalpoäng
1	Olow, F 5	19.684
2	Fanj. Magnusson, F 1	15.453
3	Löjtn. Flodén, F 9	15.172
4	Ahlom, KSAK	14.805
5	Swenson, F 7	13.186
6	Rissler, F 4	12.560
7	Wennerström, F 6	11.572
8	Winkler, F 6	10.737
9	Bergman, FC	10.660
10	Werner, F 3	9.048
11	Löjtn. Andersson, F 12	8.912
12	Brink, F 11	7.710
13	Jönsson, Halmstads FK	7.184
14	Fügerblad, KSAK	6.757
15	Bj. Andersson, Stockholms SPK	6.677
16	Fänr. Magnusson, F 21	6.560
17	Abelin, Halmstads FK	4.784
18	Neij, F 2	4.536
19	Florén, Linköpings FK	2.635

Krigsflygar - ess

av Wilhelm Liedholm



Major Walter Nowotny.

Major Walter Nowotny.

Lika uppskattad och avhållen som Gunder Lagg är bland den svenska ungdomen, lika älskad och dyrkad av Tysklands unga generation är majoren Walter Nowotny.

Kort efter krigsutbrottet kom den nittonårige Nowotny till die Luftwaffe. Sedan våren 1941 tillhör han en av östfrontens mest bekanta jakteskadror och inom vilken Nowotny kan räkna sig till en av de framgångsrikaste flygarna och soldaterna. Sedan han vid östfronten låtit sin 56. motståndare bita i gräset och själv blivit sårad, erhöll han den 4 september 1942 riddarkorset av järnkors. Han sköt på en enda dag ensam ned 7 av fiendens jaktplan under två insatser, en även i hans berömda eskader ansedd enastående framgång. Sedan dess har han tack vare sin seghet och överträffade anfallsanda käm-

pat sig upp i de tyska jaktflygarnas främsta led.

Den 2 september 1943 meddelades i tyska överkommandots rapport, att Nowotny dagen innan ånyo tillkämpat sig 10 luftsegrar; hans luftsegrar hade så stigit till 183 och ett par dagar senare höjdes hans antal luftsegrar till 189 efter 6 i luftstrid övervunna fiender. Eklövet till riddarkorset var det yttre tecknet på erkänsla för dessa prestationer, som han erhöll den 6 september 1943. Och redan 10 dagar senare överräckte der Führer personligen i högkvarteret till Nowotny eklövet med svärd till riddarkorset av järnkors, då Nowotny — under tiden befordrad till kapten — rapporterade sin 218. luftseger.



Major Gerhard Barkhorn.

och erhöll efter 50 luftsegrar riddarkorset av järnkors den 4 september 1942. Efter att ha fällt sin 100:de motståndare befordrades den tappra jaktflygaren till löjtnant och förlänades som 134:e soldat i die Wehrmacht eklövet till riddarkorset av järnkors. Efter major Graf och överstelöjtnant Phillip uppnådde Rall som 3:dje jaktflygare den 28 augusti 1943 det höga antalet av 200 luftsegrar. Flygande i spetsen av sitt förband uppnådde den numera 26-årige kapten Rall i augusti 1943 ett särskilt högt antal nedskjutna plan. Mellan den 4 och 29 augusti sköt han ned 30 sovjetryska plan.

Dessa framgångar tillkämpade han sig under 555 flygningar mot fienden. Härutöver har han talrika gånger i djärvt genomförda långangrepp mot fiendens kolonner tillfogat denne kännbara förluster i (Forts. å sid. 23)



Me 109 F "Fritz"

som hjälpt jaktflygarna att rista sina namn på historiens blad.

Han är den 37:de soldaten i die Wehrmacht, som bär denna höga tapperhetsutmärkelse. Till den 15 oktober 1943 hade han höjt sitt antal luftsegrar till 250. Som 8:e soldat erhöll han det högsta utmärkelsetecknet för tapperhet, eklövet med svärd och keriljanter till riddarkorset av järnkors, och fortfarande lägger han den ena segern till den andra.

Major Günter Rall.

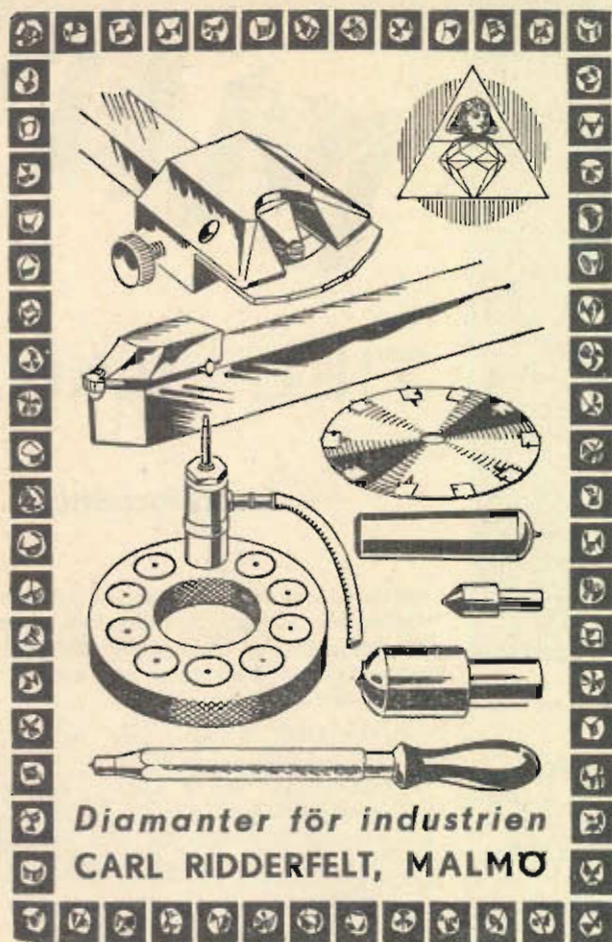
En ansen klämmig jaktflygare är köpmanssonen Günter Rall, född i Gaggenau, Kreis Rastatt den 10 mars 1918. Sedan han avlagt sin mogenhetsexamen vid en nationalpolitisk skola i Backang, trädde han i december 1936 som officersaspirant in i 13:de infanteriregementet och kom som fanjunkare till die Luftwaffe. Sedan krigsutbrottet var han jaktflygförare, flög först i väster och sedan början av kampen mot Sovjetunionen i öster. Här sårades han



Överstelöjtnant Joachim Helbig.



Major Günter Rall.



Diamanter för industrien
CARL RIDDERFELT, MALMÖ



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 rygg som framsida pris kr. 13:50. Lös inbindningspärm kr. 2:25.

SVENSK FLYGTIDNING

Inbunden Ärg. 1941 Pris kr. 5:75.
Inbunden Ärg. 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**



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

Pris kr. 2:25



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

Pris kr. 6:25



Manschettknappar
av förgylld alpaka med flygmärket infällt i blå emalj.

Pris kr. 5:25 pr par

Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943.
Förgyllt i trevligt utförande. Märken finnas för alla flygflottiljer med flottiljens nummer i upphöjda siffror. Uppgiv vilket flottilmärke som önskas och vilket årtal det gäller (ex. 1943).

Pris endast kr. 1:50



FLOTTILJMÄRKET

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

Representanter antagas vid varje flygflottill. Hög provision!

Ordre över 5 kr. portofritt!

Ovanstående priser äro inkl. omsättningssekt.

Nyutkommen broschyr erhålles mot insändande av porto.

AERO-TJÄNST, Malmö

"MOTOR-MANDIN"



Några av våra tillverkninngar.

Vi tillverka alla slag av flygmotordetaljer.

Specialitet: Flygmotorevideringar. Leverantörer till Flygvapnet och civila flygföretag.

BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB
NORRKÖPING



Författaren i sitt självkonstruerade amfibiesegelflygplan, "Jacht 71".

Ofta tänker jag ännu idag tillbaka på de intrycksfulla stunder, som jag 1936 hade nöjet tillbringa tillsammans med svenska segelflygare vid mitt besök i ert vackra land. Därför vill jag gärna tillmötesgå SVENSK FLYGTIDNING i dess begäran om en skildring av min väg till världsrekordet i uthållighetsflygning, 55 timmar, 52 minuter och 12 sekunder — noga räknat.

Genom min funktion som förare av bogserplanet under den tyska segelflygexpeditionen, som för åtta år sedan drog fram genom Sverige med ett flertal uppvisningar från Stockholm och ned till Malmö, fick jag också tillfälle att studera de termiska uppvindsförhållandena och trädde därigenom i ömsesidigt befruktande tankeutbyte med svenska segelflygkamrater.

Med allra största intresse och glädje har jag sedan också genom er tidning följt utvecklingen av det svenska segelflyget och särskilt glatt mig åt resultaten vid de tre Allebergstävlingarna hittills. De resultat, som min kollega Peter Riedel vid vårt

Sverigebesök uppnådde i uthållighets-, höjd- och sträckflygning och som då väckte så stort uppseende, har nu för länge sedan överträffats av de svenska elitsegelflygarna.

När Peter Riedel på sin tid företog den första överflygningen av Öresund mellan Malmö och Köpenhamn i ren molnflygning, upptäckte vi, att det ännu fanns en lucka i segelflygningens utvecklingsmöjligheter. Denna flygning i det typiska landflygplanet "Sperber" var utan tvivel ett djärvt vägspele. Om molnanslutningen förlorats, hade åtminstone flygplanet gått förlorat. Denna flygning gav oss impulsen till nya forskningar. Ett amfibiesegelflygplan, med vilket varje vatten skulle kunna utnyttjas som start- och landplats, var då ännu blott en av våra önskedrömmar. Tanken på att utforska uppvindsströmningarna vid kuster och över sjöområden kunde inte släppa mig.

På eget initiativ byggde jag därför en ny vinsch och utrustade en liten expedition för att studera uppvindarna vid kusterna av ön Sylt. Med en 3.000 meter lång wire uppnådde jag efter vinstart i min "Sperber" en höjd av 600 meter, där jag fick anslutning och seglade ut över Nord-sjön.

På 1.300 meters höjd lyckades jag med den första överflygningen av flodområdet. Härvid klarade jag mig visserligen knappt från ett ofrivilligt bad, då molnbildningen över flodområdet (den del av stranden, som blottad under ebben, betäckes av floden) var direkt ogynnsam och sidvinden inte lät mig åstadkomma någon sträcka. Med knapp nöd uppnådde jag ännu två kilometer från fastlandet den järnvägsdamma, som förbinder ön med fastlandet. I järnvägsdammens rådlösa uppvind faktiskt kröp jag fram härifrån över dammen till fastlandet.

Vidare försök att utan amfibieflygplan fortsätta på den inslagna vägen betraktade jag som självmordsförsök.

1937 hälsade jag med glädje en förflyttning från konstflygskolan i Griesheim vid

MÄNN TILL VÄRLD

— Ernst Jachtmann berättar

Darmstadt, som jag dittills tillhört, och till rikssegelflygskolan Wenningstedt på Sylt. Nu hoppades jag få tillfälle att fortsätta mina studier för att på så sätt komma närmare målet.

Redan efter 10 dagar gick jag upp för en liten orienteringsflygning vid den branta kustremsan "Roter Kliff". När solen gick ned, svävade jag ännu omkring bland molnen, och jag fann det hela så tjugigt, att jag beslöt mig för att stanna uppe hela natten.

Vid sidan av min verksamhet som lärare i Griesheim hade jag i samarbete med den tyska forskningsanstalten för segelflygning (DFS) redan tidigare i forskningssyfte genomfört nattflygningar, varigenom jag skaffat mig en grundlig praktik på nattflygningens område. Det intresserade mig därför speciellt att nu också komma till klarhet med segelflygmöjligheterna längs kusterna nattetid.

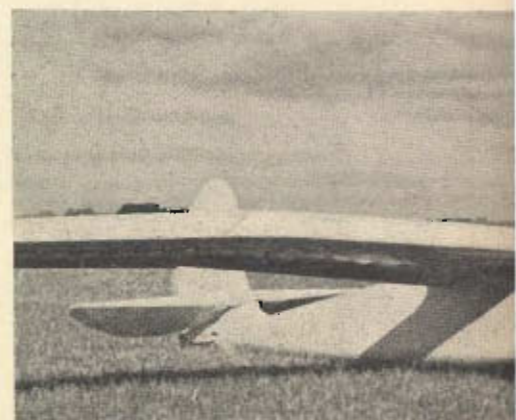
När jag påföljande morgon ännu hängde kvar i det blå, skrevo mina kamrater i sanden: "Slå världsrekordet!" Det syntes mig dock omöjligt att tillmötesgå dem i denna önskan. Från början hade jag ju endast haft för avsikt att stanna uppe framemot middagen, och därför hade jag

ERNST



Världsrekord 1937

Jachtmann ses här i sin Baby, med vilken han på Sylt uppnådde rekordtiden 49 tim. 55 min.



är en gammal bekant till Sveriges segelflyg Jachtmanns Sverige-besök 1936 och ha all a konstruktioner och emsstående rekordflygning den yngre segelflygargenerationen. Vi är På denna bild pysslar han om det trästits

VÄG

BREKORDET

för Svensk Flygtidning —

inte tagit med mer än 4 skivor bröd och en chokladkaka. Någoting att dricka var jag i total avsaknad av. Därtill kom, att jag före starten hade stigit upp redan kl. fyra på morgonen för att hinna med bl. a. tre timmars bogserflygning med elever. Å andra sidan ville jag inte göra mina kamrater besvikna, eftersom de tydligen hade så stora förväntningar på mig, och tanken härpå tvingade mig att ta ut det mesta möjliga. När jag sent omsider landade, kunde därför en tid av 40 timmar och 55 minuter noteras, vilket var världens bästa resultat — dittills.

Tillsammans med den mängd av lyckönskningsskrivelser, som nådde mig efter denna flygning, kom också ett brev från min gamle segelflygkamrat Miehm. Han erbjöd mig att prova det av honom själv konstruerade, tvåsitsiga segelflygplanet "RM 4", vilket skulle vara lämpat även för försök över vatten.

Miehm hade deltagit i den tyska segelflygexpeditionen till Sydamerika. Vid överresan hade man mitt över Atlanten siktat ett flertal härliga moln, som expeditjonsledaren professor Georgii ansåg skulle kunna utnyttjas för segelflygning. Miehm sporrades härigenom att konstruera sitt



Sammanbiten kraft, styrka och uthållighet avspeglar sig i Jachtmanns anletsdrag.

mästerstycke, det tvåsitsiga segelflygplanet, så att det skulle kunna sättas in över vatten. Högeligen intresserad antog jag nu hans erbjudande och provade planet till en början över fastlandet.

Den 27 november 1937 startade jag sedan tillsammans med en underofficer Flossdorf, under iakttagande av alla rekordföreskrifter, för att officiellt slå uthållighetsrekordet för tvåsitsare. Vi hade tagit med proviant för flera dagar. En kraftig storm, som under natten kastade oss fram och tillbaka som en liten boll och hotade bryta sönder planet, tvingade oss emellertid att avbryta flygningen.

Trots att vi glädde oss åt att överhuvudtaget ha landat välbehållna, retade vi oss över det förargliga avbrottet i flygningen, som vi tänkt fortsätta mycket längre. Som balsam på såren kom dock Fédération Aéronautique Internationale's godkännande av vår flygning som världsrekord för tvåsitsare med tiden 19 timmar 50 minuter.

Dessa flygförsök visade mig, att "RM 4" inte var riktigt lämplig för vattenflygningar. Å andra sidan hade proven med planet givit mig många värdefulla tips om hur ett sådant här flygplan borde vara beskäffat. I varje fall fattade jag ett heligt beslut att själv konstruera ett amfibiesegelflygplan.

Vid ett besök på rikssegelflygskolan i Laucha i februari 1938 fick jag tillfälle att med en "Grumman Baby" slå det s. k. fastlandsrekordet med en tid av omkring 29 timmar.

När jag senare kallades till Lufthansa, fick jag tillfälle att färdigbygga och provflyga det amfibieplan, som jag så länge arbetat med.

På uppdrag av general Christiansen, ledaren för det tyska civila flyget, utvecklade jag nu också en ny startmetod medels vinschstart på vattnet. Äntligen hade min önskedröm gått i uppfyllelse — jag kunde landa och starta både på land och vatten!

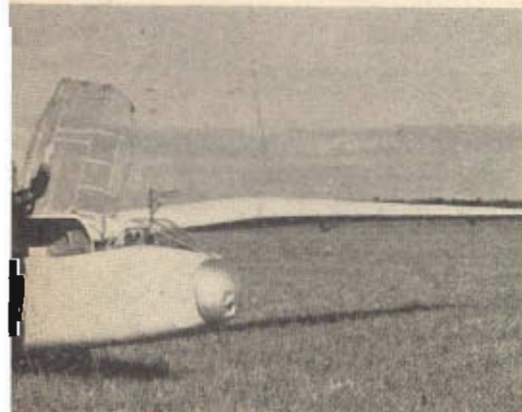
Innan jag emellertid kunde ägna mig åt målet för mina uppvindeforskningar, rå-

kade jag i mars 1941 ut för en ofrivillig störtflykning, som resulterade i förlusten av större delen av högra benet. Resten stelnade till och hindrade mig rätt länge att fortsätta mitt arbete. Knappt hade jag blivit något så när återställd, förrän jag återupptog försöken på nytt. Först efter mycket intensiv och långvarig träning återvände så småningom min gamla prestationsförmåga och den rätta "flygkänslan".

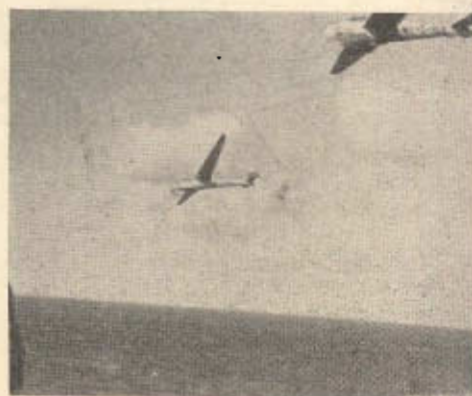
Av denna anledning hälsade jag varje tillfälle att få träna uthållighetsflygning i ensitsigt flygplan. Jag var då ännu inte säker på om följderna av mitt missöde skulle kunna övervinnas genom flygträning, så att jag åter skulle kunna uppnå min gamla prestation av åtminstone 41 timmar. Då jag visste, att man till en uthållighetsflygning bör vara i god trim, beslöt jag mig för att till en början erövra idrottsmärket för sårade. Jag uppfyllde utan vidare fyra av de fem proven — höjdhopp, simning, 10 km marsch och hopp på ett ben. Det sista provet — tre glidflygningar om åtminstone 1 minut — sparade jag till mina världsrekordförsök!

(Forts. å sid. 24)

HTMANN



...njärer, en bekantskap som vi stiftade vid g...st vara stolta över. Genom sina genialiska r...han för alltid skaffat sig en plats även i...i att rikna Jachtmann som vår medarbetare. ordflygplanet av side-by-side-konstruktion.



Världsrekord 1943

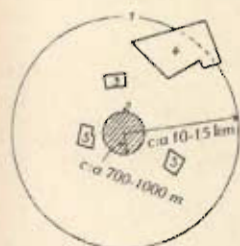
Jachtmanns kamrater går upp i en blomstergrödd Kraniec för att gratulera till nya rekordet — nära 56 timmar!

a genom Svensk Flygtidning!

MOTORFLYG FÖR ALLA

(Forts. fr. sid. 6)

Trafikledaren, startposten och startjournalföraren har sin plats invid startflaggan. Den förstnämnde (med gul ägiljett) övervakar och leder flygtjänsten i vad rör trafikordningen, ser till att givna bestämmel-



- 1 Baszon
- 2 Flygfält
- 3 Områden för avancerad flygning
- 4 Plats för nödlandningsövningar.

Bild 1. Exempel på områdesindelning vid en tysk flygplats (flygbas).

ser härför åtlidas, låter flytta startmärket då vinden ändrar sig och ger med olikfärgade signalpistolsskott (lysskott) tecken åt flygförarna. En röd betyder "uppmärksamhet", flera röda "landningsförbud", flera gröna "alla flygplan landa" och flera vita "landningstillstånd".

"Startposten" (biträdande trafikledaren) vinkar iväg flygplanen med en vit flagga, sedan flygföraren givit sitt klartecken genom att räkka upp högra armen. Genom att hålla upp en röd flagga beordrar han "stopp" eller "vänta". I mörker betyder grönt ljus tillstånd att starta resp. att

rulla samt rött ljus förbud att starta, resp. "stopp".

Vid allt "rullande" (körning å marken) följes — som i luften — högertrafikens regler. Man kör långsamt på marken, med förarstolen i högsta läget, gör kontinuerligt svaga vänster- och högerkurvor omväxlande (för att i god tid få syn på plan eller andra hinder på fältet) samt väjer åt höger för mötande. Att "köra om" andra plan i rörelse på marken är förbjudet.

Startjournalföraren noterar flygplanens nummer, förarens namn (signatur) samt klockslag för start och landning. Hans journal ligger till grund för alla uppgifter om flygtider, gångtider för flygplan och motorer m. m.

Vår bild 5 visar trafikregler i luften vid några av de vanligaste fallen av möte eller upphinnande. Bild 6 åter visar hur landning vid återkomst från navigeringsflygning eller vid ankomst till annan flygplats än den egna går till.

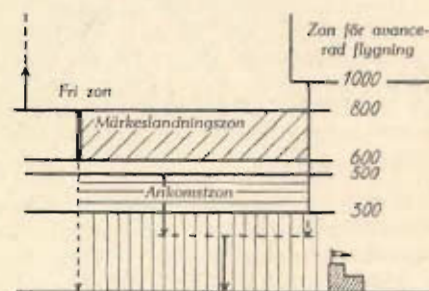
Anordningarna å "flygbasen".

Dessa visas å bild 1. Bland de viktigaste är materielverkstäderna, där materielen enligt den tekniske chefens bestämmande får sina översyner efter vissa gångtimmar eller när så eljest kräves — exempelvis när skador uppstått på grund av elevernas slarv eller ovana.

I hangarerna sköter stationsavdelningens personal om plan och motorer enligt bestämd rutin. Metallplan kan också ställas upp ute, väl förankrade.

Genom en stor anslagstavla med en på spetsen ställd, kraftig röd pil markeras den tjänstelokal, där förare från andra flygplatser efter ankomst skall anmäla sig för rapportering, upplysningar m. m. Vid flygfältet finns dessutom:

a) Flygledning ("Flugleitung", i Sverige kallad trafikledning), varest loggböckerna viseras, d. v. s. påtecknas före start till annan ort samt start- och landningsmeddelanden avsändas resp. mottagas. Där håller man också reda på helt avstängda eller under arbeten varande flygplatser, flyghinder, förbjudna områden m. m. samt utövar ständig kontroll över det egna flygfältets beskaffenhet och användbarhet.



Flygfältets nivå (luft)

Bild 3. Luftområdets indelning i "trafikvåningar" (höjdsikt) över flygplatsen.

b) väderstation ("Wetterwarte"), varifrån löpande väderleksunderrättelser (via radio) tillhandahållas flygplan i luften, observationer göras, väderkartor sammanställas och väderrapporter för flygningen iordningställes. Stationen skall i god tid varna för annalkande oväder och siktför-sämring.

c) Kartförråd ("Kartenstelle"), varest flygföraren kan ta ut de för uppdraget — t. ex. distansflygning — behövliga kartorna.

d) Arbetsrum för flygande personal, där flygförarna kan planlägga sina uppdrag, göra i ordning sina kartor, verkställa navigatoriska beräkningar o. s. v. I en del länder med begränsade resurser kombineras detta "arbetsrum" ofta med "omklädnadrummet", där personalen har sina flygkläder förvarade.

e) Expeditionslokaler för chef, stations-officer, lärarpersonal m. fl.

Vinjetbilderna å sid. 6 visar start med en fjärrspaningsflygbåt av typ Bv 138.

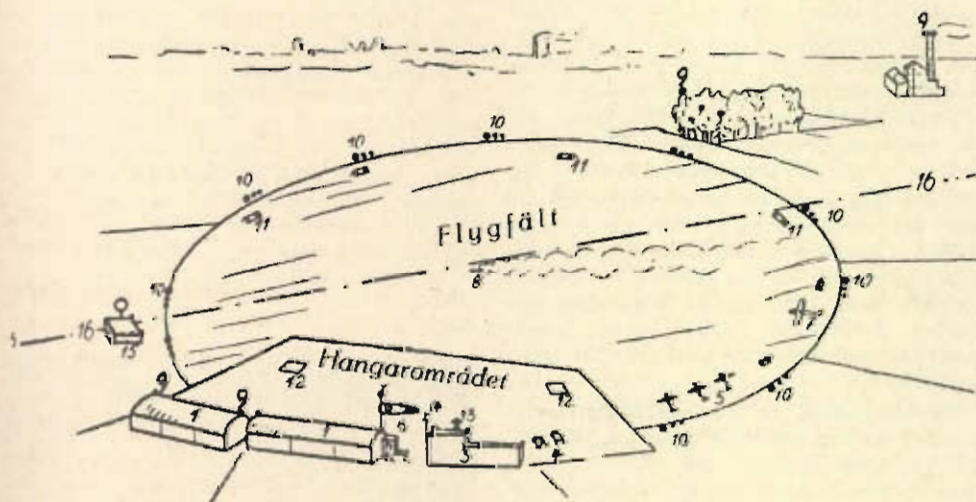


Bild 2. Exempel å tysk flygplats (flygbas för utbildning, trafik m. m.).

1. Verkstäder och hangarer.
2. Fallskärmsförråd.
3. Kauslihus med kommandocentral.
4. Beredskapsbilar.
5. Flygplan uppställda ute (förankrade).
6. Vindstrut.
7. Vindriktningsvisare.
8. Rökugn.
9. Hinderbelysning (röd).
10. Gränsmarkeringsljus (röda).
11. Rullbara områdets gräns (röd-vita ljus).
12. Tankningsanläggningar.
13. Flygfyr (blinkfyr).
14. Väderstationens instrument (vindmåtare m. m.).
15. Radiopelstation.
16. Landningsriktning vid QBL.

f) Eldsläckningsberedskap och ambulans, som under all flygtjänst står utryckningsberedda.

Pejlstationen ligger strax utanför flygfältskanten, i linje med längsta landningsriktningen. Med tillhjälp av pejlmottagaren — ett "öga", som bildligt talat ser genom molnen — och sin sändare håller trafikledaren med pejlradions hjälp ordning i trafiken även vid helt osiktbart väder — QBI — och förhjälp förarna till säker landning.

Flygförberedelser och startregler.

En utbildad förare, som skall ut på navigerings- eller distansflygning har i Tyskland, sedan han fått sin väderleksrapport att dessutom klarera och medföra följande dokument:

a) Loggbok ("Bordbuch"), upptagande planets registrerings-(identitets-)beteckning, besättningens namn och uppdraget för dagen.

b) Drivmedelsbok, vari "tankade" mängder och slag av drivmedel (bränsle och oljor) står införda.

c) Besiktningbevis för flygplanet, med noggrann typbeteckning, tillverkningsnummer, tekniska data som viktfördelning, planets avsedda användning och hållfasthetsklass, datum för senaste besiktning och för nästa besiktning.

d) Motorcertifikat, med bl. a. uppgifter om bensin- och oljeförbrukning, bränsle-

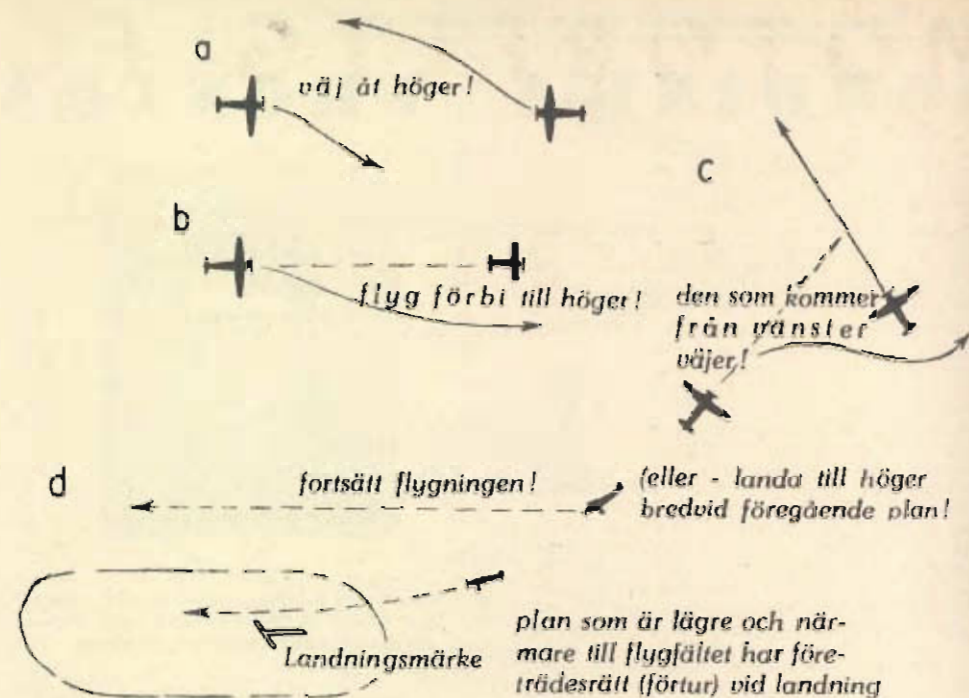


Bild 5. Trafikregler i sidled (a—c) och i höjded (d, vid landning).

och oljeslag, tryck, temperaturer och varvtal.

Dessutom skall föraren medföra sin "flygorder" (uppgift ang. uppdraget) å särskild blankettformulär med stämpel och underskrift. I förekommande fall granskas och påtecknas passagerar- och lastlistor med påskrift bl. a., att tillåtna lasten ej överskrides.

Sedan de navigatoriska förberedelserna avslutats — goda sådana är halva flyg-

ningen — återstår blott att ta mot fallskärmen och planet samt i rask följd kontrollera "schäsen" enligt följande minneslista:

1. Inga lösa föremål i planet, all last väl surrad?
2. Spakar och roder lätt rörliga åt alla håll?
3. Räcker bränslet?
4. Hur mycket olja finns?
5. Bränslekranarna öppna?
6. Tändningsspaken på "förtändning" (å plan, som har reglerbar tändning).
7. Syrgasapparat klar?
8. All annan utrustning klar?
9. Flygplanets på "rätt tid"?
10. Propellerreglaget rätt? Sporrhjul, kläffar, trimning, last — allt i rätt läge?

När klar- och starttecknen sedan givits startar planet. "Schäsen", dess förare och besättning har äntligen kommit upp i sitt rätta element — i luften!

Om luftens art och egenskaper, och aerodynamiken få vi prata vid i nästa nummer. Till dess, på återseende!

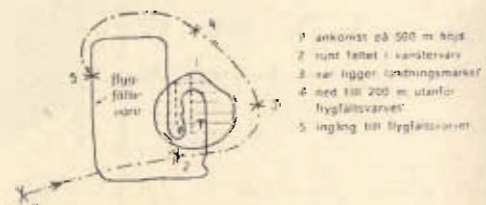


Bild 6. Landning vid återkomst från navigerings(distans)-flygning och vid annan flygplats än sgen.

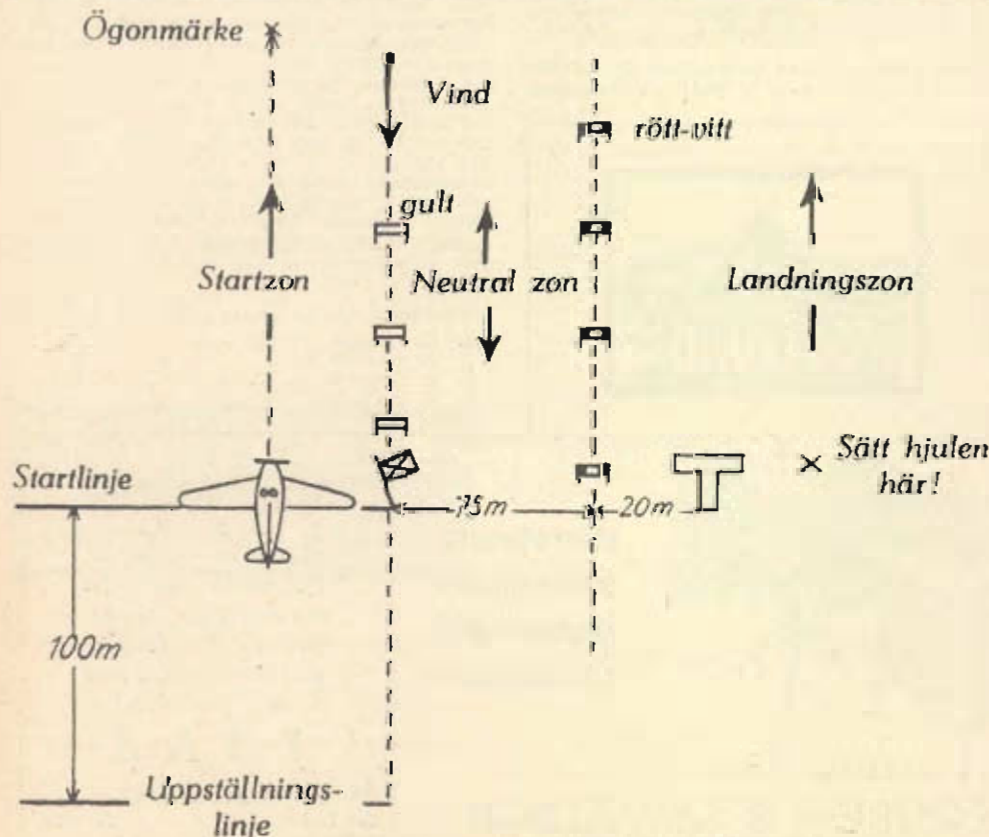


Bild 4. Startzon m. m. vid dag (och vänstervarv).

Arne Sivén rapporterar från Jämsjärkevi:

NORDISKA FRONTEN HÅLLER!

De finska modellflygarnas verksamhet kulminerar i det årligen återkommande modellflygläget, som vanligtvis varar sex dagar. Läget hålles på Finlands Luftvärnsförbunds skolningscentral i Jämsjärkevi, varför det också är en och annan segelflygare, som deltar i tävlingarna. Det har blivit tradition, att utländska modellflygare inbjudes till läget, varför det också heter "det internationella modellflygläget", men sedan krigets utbrott har det endast varit svenskar, som svarat på inbjudningen.

Den allvarliga tiden lade inte heller denna gång hinder i vägen, fastän det såg ganska mörkt ut, ty först inhiherades landskampen i Stockholm, och sedan kom återbudet från det danska och det tyska laget, som skulle delta. Också de till militärtjänst inkallade finska modellflygarna voro till största delen förhindrade att infinna sig denna gång. Läget hade därför inte på långt när ett sådant omfång som under vanliga tider, men så var det också endast det bästa, som hade fått komma med, och det medelmåttiga vädret inverksade därför ej på de ypperliga resultat, som uppnåddes. Så sattes t. ex. ett nytt finskt rekord i klass A för segelmodeller av T. Lumme med tiden 17.54. I alla klasser kunde man tydligt skönja en stark förbättring av modellernas såväl flyg- som startegenskaper och också startskickligheten hos modellflygarna själva är nu en helt annan än för ett år sedan.

Vi visste, att våra värsta konkurrenter, svensarna, hade uppnått stora framgångar under det gångna året, varför också var och en förberedde sig synnerligen omsorgsfullt för tävlingarna, och under det ivriga trimmandet, som satte in redan några dagar innan läget började, förstod man, att det skulle bli en hård kamp denna gång. När sedan det svenska laget anlände med ing. Ove Huzell som lagledare och några jätte- lika läder som bagage, kunde tävlingarna ta sin början.

De inleddes — såsom sed och bruk alltid har varit — med ett tal av löjtnant Poppius, som i hjärtliga ordalag hälsade alla välkomna samt förklarade tävlingsordningen och gav förhållningsregler. Och så började A-klassens hangtävlingar. Vinden var byig och ojämn och blåste än från det ena, än från det andra hållet. Ibland blåste det förresten inte alls, men tävlingarna avbröts då och då av en regnskur. Varje deltagande fick fyra starter, och den bästa tiden avgjorde. Man startade i nummerföljd efter tyskt mönster, så att allt gick relativt fort undan. De synnerligen chansartade tävlingarna resulterade i en dubbelsegel för Björneborgspojkarna med svensken Lindholm som trea.

1. T. Lumme, P. S. L. K. 1.55.9
2. M. Lento, P. S. L. K. 1.45.6
3. G. Lindholm, Sverige 1.30.3
4. T. Sillmunen, Kärpänen 1.16.1

Samma dag på kvällen hölls lägets enda gummimotortävling, nämligen i den minsta gummimotormodellklassen. Gummi- och balsabristen har blivit alltmera kännbar, och därför var det också endast ett fåtal medelmåttiga maskiner, som ställde upp. Den sikre segraren "Bananen" Andersson råkade ut för ett missöde och kraschade maskinen, varför segern övergick till R. Antikainen från Kemi.



Arne Sivén,

som tillhör vårt nordiska modellflygråd, skildrar här den hårda Jämsjärkevi-striden och svensk-finska modellflygkampen i Finland.

1. R. Antikainen, Kemi L. K. 1.00.0
2. S. Sainio, Merik. L. K. 0.09.0

Följande dag började med solken och man spådde vackert väder för A-klassens högststarttävlingar. I denna klass utkämpades också en landskamp mellan det svenska laget och ett finskt lag. Hela tävlingen hade för övrigt fått en litet annan organisation än den vanliga. Deltagarna hade nämligen indelats i grupper på fyra man i varje, och såväl individuella som lagpris skulle utdelas. Under tävlingens förlopp hade blåsten krupit några streck högre på vindstyrkemätarens skala, och en oskickligt startad modell kvadade med säkerhet. Resultaten blev utmärkt, i synnerhet om man tar i betraktande, att det för första gången tävlades enligt svenska resp. skandinaviska regler. Den sikre helsingforsbon Bertil af Enehielm. Flygklubben Cumulus, tog hem "pottan" tätt följd av vår nya finska modellflygtjänarna Dick Karlsson från Pedersöre.

1. B. af Enehielm, Cumulus 3.20.2
2. D. Karlsson, Ornen 3.04.6
3. T. Sillmunen, Kärpänen 2.24.6
4. T. Lumme, P. S. L. K. 2.19.3

Landskampen mellan lagen vanns av det finska laget (D. Karlsson, L. Kekko, T. Sillmunen).



S. Viljanen) med medeltiden 2.00.8. Den sammanlagda tiden var 1450 sek. Det svenska laget, R. Andersson, K. Jansson, G. Lindholm, G. Nygren, fick en medeltid på 1.44.4, sammanlagda tiden var 1253 sek.

I den övriga lagtävlingen, vilken gick som en skild tävling, blevo resultaten följande:

1. laget C. Hagelstam, B. af Enehielm, D. Karlsson, T. Sillmunen, sammanlagd tid 29.30.0
2. laget R. Andersson, K. Jansson, G. Lindholm, G. Nygren, Sverige, sammanl. tid 20.53.9
3. laget R. Antikainen, K. Kaasila, A. Ravander, M. Antikainen, Kemi, sammanlagd tid 14.01.4.

På eftermiddagen samma dag hölls hangtävlingarna för B-klassens segelmodeller. Blåsten hade under tiden avtagit nästan helt och hållet, och vädret var således någorlunda lämpligt. De stora modellerna håller sig också bättre i hangvinden men fordrar säkrare trimning. Här kom svenskarnas skicklighet dem väl till pass och tävlingen vanns av "Bananen" Andersson med en av hans tretton maskiner.

1. R. Andersson, Sverige 1.23.0
2. A. Kekäläinen, RLK 1.20.6
3. J. Lempiinen, Jyväskylä LK .. 1.19.6

För övrigt hade det svenska laget ett stort antal välbyggda modeller, som genom sina glada färger och sin konstruktion skilde sig från de finska. Visserligen förorsakade de i Jämsjärkevi rådande meteorologiska förhållandena våra svenska kolleger åtskilligt med huvudbry. Jämsjärkevi braktermik är ju vida bekant — men snart lärde de sig känna den också, det gav de följande tävlingarna bevis på. Följande tävling på listan, B-klassens högststarttävling, vanns nämligen av Kurt Jansson med tiden 13.54.4. Termik fanns alltså, fastän blåsten var stark och himlen mulen. I denna klass var det bästa tid på tre flygningar som avgjorde.

Följande dag regnade det, så att det inte kunde bli tal om några tävlingar, och först sent på eftermiddagen klarade det en aning. Men bygrå regnmoln hängde kvar, när deltagarna började infinna sig till FAI-klassens högststarttävlingar. Dessa tävlingar utgör lägets kulmen, varför också en mängd åskådare hade infunnit sig. Det tycktes också bli någonting särskilt denna gång; det visade redan de första tävlingsstarterna. Svenskarna övertog genast från början ledningen, och förgäves försökte vi frångå den. Först efter en dramatisk kamp mellan "Bananen" Andersson och Raimo Antikainen övergick ledningen och därmed också segern till den senare. Det var en knapp, men vacker seger. Svenskarnas vinstteknik beundrades allmänt, ty deingo alltid bättre höjd än vi oberoende av om det blåste eller ej. "Bananen" t. ex. vinschade sin maskin t. o. m. flera gånger i molnen. Men våra maskiner har fortfarande bättre glidegenskaper, och så vann vi igen om också endast med några sekunders försprång.

Resultaten av B-klassens högststarttävlingar:

1. K. Jansson, Sverige 13.54.4
2. J. Wenkoski 13.01.2
3. E. Jaggren 9.27.5
4. R. Andersson, Sverige 5.47.0

ROOS KONST

Amiralsgatan 1 — Telefon 105 05
MALMÖ

ATELIER FÖR MODERN
KONSTMÅLNING

Specialtillverkning av
STANDARD

med föreningsmärken.

På ett KK arbete kan Ni
alltid lita.



MASKINAFFÄREN

ECKERSTRÖM & SAMUELSON

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

KONTORMÖBLER

SKRIVMASKINER

RÄKNEMASKINER

VERKSTADSSERVICE

Störst och Bäst

när det gäller

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

J A L A

Färg- och Droghandel
Luleå Tel. 2229

(Forts. fr. föreg. sida)

Resultaten i FAI-klassens högststarttävlingar. (Medeltiden av två flygningar avgjorde):

1. R. Antikainen, Kemin LK 5.09.4
2. R. Andersson, Sverige 4.48.7
3. K. Jansson, Sverige 4.05.2
4. D. Karlsson, Örnén 3.22.1

Följande dag var det meningen att hålla hangtävlingar i klass FAI, men så ändrades programmet och i stället för dessa hölls en s. k. blandad tävling, vari alla maskiner deltog. Givetvis kan en modell i klass A icke mäta sig med en i den största segelmodellklassen, varför de förras flygtid utökades med 40%. Påökningen var dock enligt den allmänna åsikten för riklig. Inget under således, att A-modellerna vann. Tre flygningars bästa tid avgjorde igen.

Nu återstod bara en tävling, nämligen bensinmotormodellflygningarna. Det var givetvis endast ett fåtal maskiner, som deltog och en del av dem fick ägarna inte ens i gång, vilket händer allt som oftast med bensinkärrorna. Den säkre segraren Sven Salenius' motor stannade först efter 60 sek., varför flygningen inte godkändes. Längsta motortiden var nämligen fastsatt till 45 sek. Salenius' maskin steg under flygningen till c:a 300-400 meter och försvann i moln. Sammanlagda flygtiden blev över femton minuter.

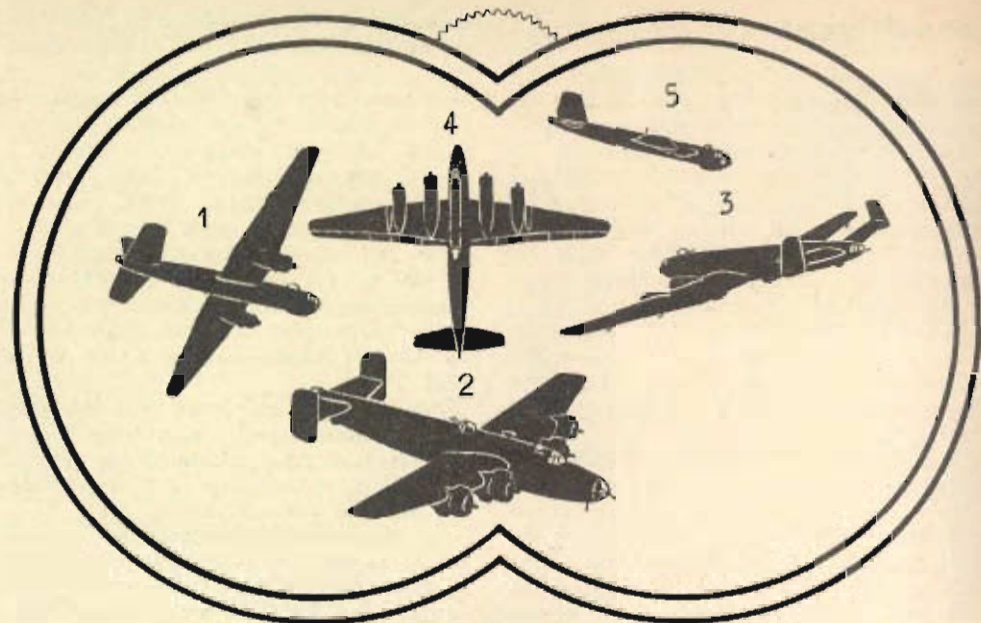
Och så var modellflygarlägret slut. Prisutdelningen, vari en mängd vackra pris utdelades, företogs i skolningscentralens stora matsal. Det hurrades och applåderades, och hela festligheten fästes dessutom på plåten. När prisen hade utdelats utbragtes ett fyrfaldigt "hurra" av det svenska laget och fyra ännu kraftigare hejrop av oss finnar. Därefter tog löjtnant Poppius till orda och tackade alla för det stora intresse, som hade uppbringats.

Till modellflygarlägret hade också anlänt fil. dr. B. Malmö, ordföranden i modellflygkommittén. Han framhöll i sitt tal modellflygets stora betydelse och uppmånade alla att fortsätta och inte ge tappt, även om man misslyckats denna gång. Inte kan ju alla vinna. Därefter tackade han det svenska laget och bad dem framföra hans hälsningar till alla svenska modellflygare.

Det svenska lagets ledare ing. O. Huxell tackade därefter dr. Malmö och löjtnant Poppius för gästvänligheten och sade i sitt tal bl. a., att dessa dagar voro en oförglömlig upplevelse för hela det svenska laget och att de beundrade de finska modellflygarna, som trots krig och svårigheter inte gett efter och uppnått en medelstandard, som är högre än den i Sverige.

Festligheten avslutades med kaffesurr och svenska sötsaker, vilka uppskattades högt av alla finska modellflygare. Och så var det bara att packa lådorna och resa hem. Oförglömliga kommer dessa dagar att bli för var och en som varit med om dem. Trots krig och faror utkämpades fredliga tävlingar tillsammans med vårt broderlands modellflygare i bästa kamratanda och samförstånd, och alla hoppades, att dessa tävlingar inte voro de sista, som utkämpades mellan Sverige och Finland på finsk mark.

A. S.



Vad ser vår luftbevakarska genom kikaren?

Vi vänta svar före den 10 oktober i kuvert märkt "Vår kikare". De 5 först öppnade rätta lösningarna belönas med värdefulla priser.

Svenska mästerskap i modellflygning

Sveriges största modellflygevenemang anordnades den 26-27 augusti på Skarpnäckes flygplats, Stockholm. KSAK svarade själv för arrangemangen och tävlingsledare var förste instruktören, ingenjör G. H. Dérantz. I samband med SM anordnades landskamp mot Finland, i vilken de båda länderna möttes med 4-mannalag. Tävlingsarna omfattade individuell och lagtävling i samtliga segel- och gummimotorklasser samt i grupp F (med dieselmotordrivna modellflygplan under 2,5 kubem cylindervolymer).

Sverige vann landskampen överlägset med en sammanlagd genomsnittstid av 10 minuter, 15,8 sekunder. Det finska laget hade 5,53,5.

Svenska mästare blevo:

Klass I: Erik Olsson, Bjuv, 3 min. 35,8 sek.

Klass II: Gunnar Nygren, Sandviken, 4,43,0.

Klass III: Curt Jansson, Stockholm, 3,41,3.

Klass G I: Helge Eliasson, Göteborg, 2,34,4.

Klass G II: Karl-Erik Landegren, Västerås, 3,28,4.

Klass G III: Bengt Blomgren, Stockholm, 2,02,6.

Klass F (förbränningsmotormodeller): Sven Åke Theder, Karlskoga.

Lagtävlingen vanns av Aeroklubben i Göteborg med Vingarna, Stockholm, på andra och tredje plats.

Bästa genomsnittstiden under båda dagarna hade Gunnar Nygren, Sandviken, med 4,430.

Resultaten i landskampen blevo:

- 1) Ove Meissner, Bjuv, 3 min. 5,3 sek.
- 2) Curt Jansson, Stockholm, 2,55,9
- 3) Rune Andersson, d:o, 2,42,8
- 4) Raimo Antikainen, Finland, 2,01,6
- 5) Seppo Relander, d:o, 1,40,6
- 6) Lennart Segerfelt, Stockholm, 1,31,7
- 7) Dick Karlsson, Finland, 1,20,2
- 8) Paavo Helminen, d:o, 51 sek.

FLYGETS 
INKÖPSKÄLLOR

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

SPECIALKULTURER AV SNITT-
 BLOMMOR OCH KRUKVÄXTER
 NORRKÖPING: Witticks Handestrådgård A.-B., Fiskeby stn. Tel. 111 30.

TRÄ- och BYGGNADSMATERIEL
 NYKÖPING: AB Nilsson & Ericsson, Hamngat. Tel.: Namnarr.: Nilsson & Ericsson.

Modellflygare
 bygg S 1:an LUDDE
 Modellflygmateriäler
 bäst och billigast hos
AVESTA MODELLFLYGINDUSTRI
 AVESTA

Tillverkning av spyglar och
 lister i specialmaskiner

Startad av modellflygare för modellflygare
 Begär katalog, sändes gratis och portofritt

 **Eni formeffekter**
Föreningsmärken
Medaljer
Plaketter

Lagerströms Fabriks A/B
 LILLA ESSINGEN
 FORDRA OFFERT. BEGÄR KATALOG.

EN annons
 i SVENSK FLYGTIDNING observeras
 av 30.000 köpstarka läsare.

Segelflyget (forts. fr. sid. 7)

omsättning på runt 9.000.000 dollars. De anslutna firmorna kunde behålla hela sin personal och även hålla sina maskiner i gång för fullt. De delaktiga firmorna voro på det hela taget kapitalkraftiga och kunde själva finansiera omställningen till krigsindustri. Till GRIs kunder hörde t. ex. Cessna Aircraft Co., som 1942 var den främste transportsegelplanproducenten i Nordamerika. Cessnatransportsegelplanet kan medföra 15 man med full utrustning. GRI tillverkade vingar, stjärtparti och dörrar. Ungefär 4.500.000 dollars omsattes enbart med Cessna under första affärsåret.

I mitten av 1943 förvärvade GRI av General Aircraft Corporation i Lowell (Mass.) rätten till byggandet av lättflygplanet "Skyfarer". Det rör sig därvid om ett enkelt flygplan för två personer. Men det kan även medföra fyra till fem personer, och man tänker sig därför denna modell som "efterkrigstidens familjeflygplan", till vilkens massproduktion koncernen knyter stora ekonomiska förhoppningar.

Det andra produktionscentrumet för transportsegelplan ligger i Los Angeles.

Även där ha 12 träbearbetande firmor slutit sig tillsammans. I Los Angeles bygges det av hären föredragna Waco CG 4 A. Den omedelbare beställningsmottagaren i Los Angeles är "Timm Aircraft Corporation". Till detta företag äro ytterligare 11 firmor knutna. Den av Timm startade produktionsektionen tycks under senaste tiden uppnått stora framgångar. I varje fall visste fackpressen att berätta, att det är att räkna med en ökning av transportsegelplanfabrikationen hos de till denna korporation anslutna firmorna om 10—15 % i månaden under resten av år 1943.

Ford torde väl emellertid vara den ledande producenten, som i sina träverkstäder vid Iron Mountain (Michigan) har att fullgöra en jättebeställning av 31.000.000 dollars på transportsegelplan.

Starten av transportsegelplan sker vanligtvis medelst bogsering efter ett eller flera motorflygplan. En annan plan går ut på att "understödja" transportsegelplanen vid starten genom extra kraft, som skall bestå antingen av "motvindsstart", raketer eller katapult.

Slutligen består den tredje metoden i att ett förbiflygande flygplan "fiskar" upp

transportsegelplanets släplina. Sådana försök ha utförts i U. S. A. Systemet är det samma som vid lastövertagandet, bogserplanet flyger på låg höjd över transportglidplanet, varvid en vid en lina fäst hake hakas i en fånganordning och medtager glidflygplanet. Om detta förfaringsätt föreligger ännu ej några närmare uppgifter. En stor fördel med denna anordning vore att ej blott fullastade transportglidplan kunde bogseras till fronten, utan även tomma eller med sårade och material lastade glidplan kunde bogseras från krigsskådeplatserna. En motsvarande anordning för övertagande kunde av varje glidflygplan medfölja som tillbehör.

Intressant är i detta sammanhang att chefen för SILA, dir. P. A. Norlin, efter sitt förra amerikabesök meddelade, att USA i Atlanten med ett avstånd av 1.200 km från varandra skulle anlägga s. k. flytande öar som mellanlandningsstationer. S. k. "luftjärnvägståg", d. v. s. godsförande glidflygplan bogserade av ett motorflygplan, skulle då korsa Atlanten. I mitten av 1943 bogserades ett CG 4 A för första gången av en Douglas "Dacota" från U. S. A. till England.

Wilhelm Liedholm.

K Ö P**ELU EXTRA LYX-kaffe**

från

Sveriges modernaste kafferosteri

AKTIEBOL. ERIC LINDVALL
ELUROSTERIET

Stockholm Uppsala Gävle

UPPSALA**HEMTREVNAD**

bliver resultatet med kvalitets-
inredning från

Upsala Möblerings AB.

Svartbäcksgatan 11

Upsala

**EL-ARMATUR**

Största sortering

A.-B. PETERSSON & HAMMAR

Drottninggat. 6 UPPSALA Tel. 31700

OTTO CARLSSON**MÖBELAFFÄR**

MOBLER - MATTOR
GÄRDINER - ARMATUR

Svartbäcksgatan 20 UPPSALA
Telefoner: 31634, 35027

**Flyg runt världen
med LUXOR radio**

Namnet Luxor borgar
för att Ni erhåller en
kvalitetsprodukt
och samtidigt en välord-
nad service.

Pröva den utan köptvång.

**Idrottsmagasinet**

Svartbäcksgatan 10

Tel. 302 27, 352 27

**Widmans
MÖBELAFFÄR**

UPPSALA

Kungsängsgatan 12
(Invid Telegrafen)

Tel. 304 27.

M. Charlotte Svenssons**HANDSK- & PARFYMHANDEL**

Grundad 1884

Handskar

Parfym

Toilette-artiklar

Drottninggat. 4 UPPSALA Tel. 30 511

A.-B. G. A. Ulanders Eft.**BAGERI**

Svartbäcksgatan 69.

Uppsala

Tel. 313 43



Rekommenderas

Upsala**Lamp- och Lysoljeaffär**

Telefon

310 40

Svartbäcksgatan 1 B

Uppsala-flygare!

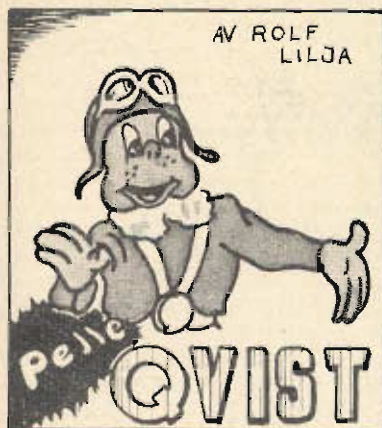
Gynna våra annonsörer
— de gynna oss!

Uppsala-firmor!

Annonsera i

SVENSK FLYGTIDNING!

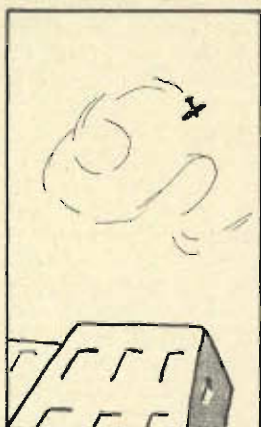
Uppsala-reklamtionen: Storgat. 15 B



AV ROLF LILJA



TÄNK, OM MAN FICK SVÄVA OMKRING SÅ DÄR I LUFTEN



LÄR Segel anmälan flygfä



DE GÅR INTE DET STÅREN DÄR FÖRUT



LÄR DIG segelflyga anmälan på flygfältet kl 10.

SWISH



FLYSFÄLT 1000



STÄLL ER SIST I KÖN NÄR NI KOM SIST



Nästa nummer: Pelle Qvist som segelflygare!

Krigsflygar-ess (Forts. fr. sid. 14)

människor och material. Som 34:de soldat i die Wehrmacht erhöi han den 14 september 1943 eklövet med svärd till riddarkorset av järnkorset.

Major Gerhard Barkhorn.

Gerhard Barkhorn föddes den 20 mars 1920 i Königsberg. Efter avlagd mogenhetsexamen vid humanistiska gymnasiet i sin hemstad kom han 1937 till die Luftwaffe. Han tillhör nu samma jakteskader som major Rall, i vilken han är flottiljchef. Under sina många jaktsepp över England 1940 blev han nedskjuten under en flygning mot London och fick simma flera timmar i Kanalen, innan en snabbgående räddningsbåt kunde fiska upp honom. Han flög ej mindre än 21 gånger alldeles ensam mot England.

Sina största framgångar tillkämpade han sig emellertid i kampen mot Sovjet. I synnerhet vid sommaroffensiven 1942 utmärkte sig Barkhorn i sydvassnitten av östfronten genom ett utomordentligt högt antal nedskjutna plan, då han per dag sköt ned ej mindre än 4, 5 och 6 flygplan. Efter 64 nedskjutningar dekorerades han i augusti 1942 med riddarkorset av järnkorset. Vid Stalingrad höjde han sitt antal luftsegrar fram till december 1942 ända till 100.

I januari 1943 förlänades honom der Führer eklövet till riddarkorset av järnkorset. Under sommaren samma år deltog han i de häftiga striderna i Kuban-bröhuvedet, där han sköt ned sin 150:de motståndare. I de stora luftslagen under sommaren 1943 fingo ytterligare 80 fientliga flygare bita i gräset. Sedan november samma år har han

skjutit ned ytterligare 70 bolsjevikiska plan, och 6-7 luftsegrar på en enda dag var under denna tid ingen sällsynthet.

Utom sina enorma nedskjutningsresultat tillfogade Barkhorn fienden i öster och väster stora förluster under cirka 500 låganfall. Ej färre än 1.100 gånger har han gått upp för att möta en förbittrad och synnerligen tappert kämpande fiende och tillhör därmed de främste bland alla tyska jaktflygare. Den 13 februari 1944 stod han åter som segrare i 5 luftstrider och han blev så den 3:dje tyske jaktflygaren, som skjutit ned 250 fientliga flygplan.

Utom 20 slagflygplan och 20 flermotoriga bombflygplan äro alla övriga av major Barkhorn nedskjutna maskiner uteslutande jaktflygplan, av vilka enbart 40 äro av brittiskt-amerikanskt ursprung. Den av honom ledda flottiljen hade tillkämpat sig mer än 2.000 luftsegrar, då han, som erkänsla för sina egna och flottiljens framstående prestationer den 8 mars detta år såsom 52:a soldaten i die Wehrmacht erhöi eklövet med svärd till riddarkorset av järnkorset.

Överstelöjtnant Joachim Helbig.

Det är ej blott Tysklands jaktflyg, som har de stora kanonerna. Även bombflyget har under det nu pågående kriget kunnat visa upp många fina namn. Joachim Helbig är ett av dessa. Han föddes den 10 september 1915 i Sachsen, och avlade år 1935 sin mogenhetsexamen vid realgymnasiet i Riesa. Samma år kom han som officersaspirant till 4:de artilleriregementet i Dresden. Efter att ha blivit sergeant överflyttades han till die Luftwaffe, där han efter avslutad utbildning till spanare 1937

befordrades till fänrik. Han tillhörde en övningseskader, befordrades 1939 till löjtnant och den 19 juli 1940 direkt ur ledet till kapten.

Helbig har utmärkt sig med särskilt framgångsrika individuella initiativ i kampen mot England. Den 24 november 1940 förlänades Helbig riddarkorset av järnkorset. I den heta striden mot de brittiska trupperna vid den nordafrikanska fronten voro Helbig och hans flygare framgångsrika vid ihållande störningsangrepp mot de engelska försörjningsvägarna genom Medelhavet. Efter fälttåget mot Serbien deltog Helbig framgångsrikt vid förintandet av den brittiska evakueringsflottan vid Grekland och tillkämpade sig vid striderna om ön Kreta en särskild framgång genom att sänka åtskilliga krigsfartyg. De av Helbig genomförda angreppen mot Haifa och mål i Suez-bukten tillfogade fienden nya svåra förluster. Den 16 januari erhöi Helbig eklövet till riddarkorset av järnkorset. Helbig övertog sedan en flottilj i den bombeskader, han sedan dess tillhör. I maj 1942 sänkte flottiljen med sin befälhavare i spetsen utanför Kretas syd kust tre av fyra brittiska jagarenheter genom fullträffar. På nytt utmärkte sig Helbig vid söndersländet av en brittisk jättekonvoj i västra delen av Medelhavet, då han sänkte ett fulllastat handelsfartyg på 10.000 ton. Hans flottilj har sänkt ett sammanlagt tonnage av 200.000 ton, varav Helbig personligen har förpassat en betydande del till havets botten.

Den 28 september 1942 förlänades Helbig som 20:e soldat i die Wehrmacht eklövet med svärd till riddarkorset av järnkorset.

Svenskt rekord (Forts. fr. sid. 4)

Isbelastningen var fruktansvärt tung, beroende på att jag vid upprepade tillfällen passerat hagel- och regnområden. Jag försökte få stopp på kompassen, som snurrade som besatt, och lägga flygplanet i normal glidflykt. Det lyckades så småningom, och med nordlig kurs flög jag, som jag trodde, mot målet.

På 2,000 m höjd fick jag första gången marksikt och befann mig då ute över Vänera strax norr om Hällekis omkring 20 km väster om färdlinjen.

Jag tog ut kompassriktningen mot målet och fortsatte utan marksikt.

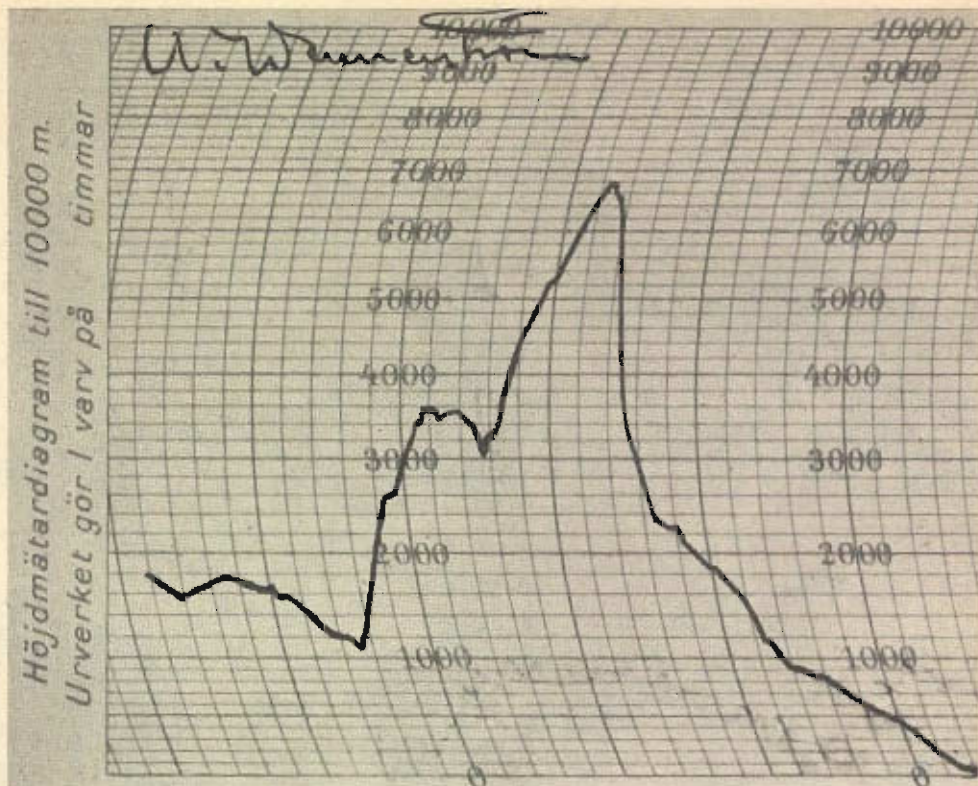
Nästa gång jag fick Moder Jord i sikte, befann jag mig på 600 m höjd över Billingens nordspets. Molnhöjden blev lägre och lägre, och regnet strömmade ner. Jag räknade dock med att kunna nå målet med den höjd jag innehade. Men ödet var ogunstigt!

Vid starten hade vinden varit sydostlig, och jag räknade alltså med att ha sidmedvind. Vid åskfrontens passage hade vinden emellertid kastat om nära 180°, och jag fick i stället någon motvind.

Jag fortsatte och hade under tiden ingen kännning med den uppvind, som mina tankar rörde sig omkring, och som behövdes för att jag säkert skulle nå fram. När jag nått på ett sådant avstånd från målet, att jag i regndiset kunde skönja detsamma, var höjden i det närmaste obefintlig, och jag blev tvungen utelanda endast några hundra meter från dagens mål, en smula f—d visserligen över att inte ha nått fram men oerhört spänd på att se den exakta höjdvinsten på barogrammet.

Som balsam på såret kunde jag emellertid konstatera, att höjdvinsten var avsevärt större än den fanjunkare Bergman uppnått, nämligen 5.723 m.

Till slut vill jag bara konstatera, att resultatet på intet sätt är enastående. Enligt min åsikt kommer det att överträffas, så fort de erfarenheter, som vunnits under



Löjtnant Arne Wennerströms eget barogram från höjdflygningen 29 juli 1944.

årets Allebergstävlingar, humnit omsättas i praktiken, speciellt vad beträffar flyginstrumenten och behovet av syrgasanordning.

Arne Wennerström.

Min väg

(Forts. fr. sid. 17)

Vid dessa flygningar, som jag till en början genomförde på riksssegelflygskolan Spitzerberg under månaderna maj till augusti 1942 uppfyllde jag 1-minutersproven med flygningar på 7, 14, 20, 28 och 34 timmar! Något världsrekord blev det emellertid aldrig — av olika anledningar. Den ena gången mojnade vinden alldeles till eller försvann i en "fel" riktning, medan jag en annan gång mitt i natten överraskades av ett så svårt åskväder, att jag med nöd och näppe klarade mig helskinnad ifrån det efter 20 timmars flygning.

Under tiden lyckades Eric Nessler, Frankrike, med en 38-timmarsflygning gå om tysken Kurt Schmidt, vars rekord från 1933 på 36 timmar 36 minuter dittills hade gällt som världsrekord. Min flygning vid Sylt på över 40 timmar hade nämligen inte blivit godkänd, eftersom jag inte haft några rekordplaner vid uppstigningen och följaktligen inte plockat med mig någon barograf.

Genom att Nessler snart överträffades av tysken Vergens, som höll sig uppe inte mindre än 45 timmar och 28 minuter, blev min uppgift — att slå världsrekordet — som jag nu en gång föresatt mig, allt svårare. Den omständigheten sporrade mig endast ännu mer.

(Forts. i nästa nr)

27 km höjd möjlig!



Professor
W. Georgii,
alla tiders
"vädergud".



I anslutning till löjtnant Wennerströms artikel om den svenska rekordhöjden hittills och meteorolog Tage Svenssons redogörelse för det svenska segelflygets framtidsutsikter (å sid. 27—28 i detta nr) kan det vara av största intresse att få taga del av professor Georgii's forskningsresultat, som gå ut på att en höjd av 27 km kan uppnås i de svensk-norska fjällen. Dessa sensationella uppgifter framläggas av prof. Georgii i en artikelserie i följande nr.

Malmö
SEV. MATTSSON
JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR
Tel. { 209 57 Östergatan 13
224 20 MALMÖ

Luftgevär, luftpistoler
& ammunition
i ledande märken

"ELITO", Malmö
Parfymeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel
SJUKVARDSMATERIAL
PARTI och MINUT

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



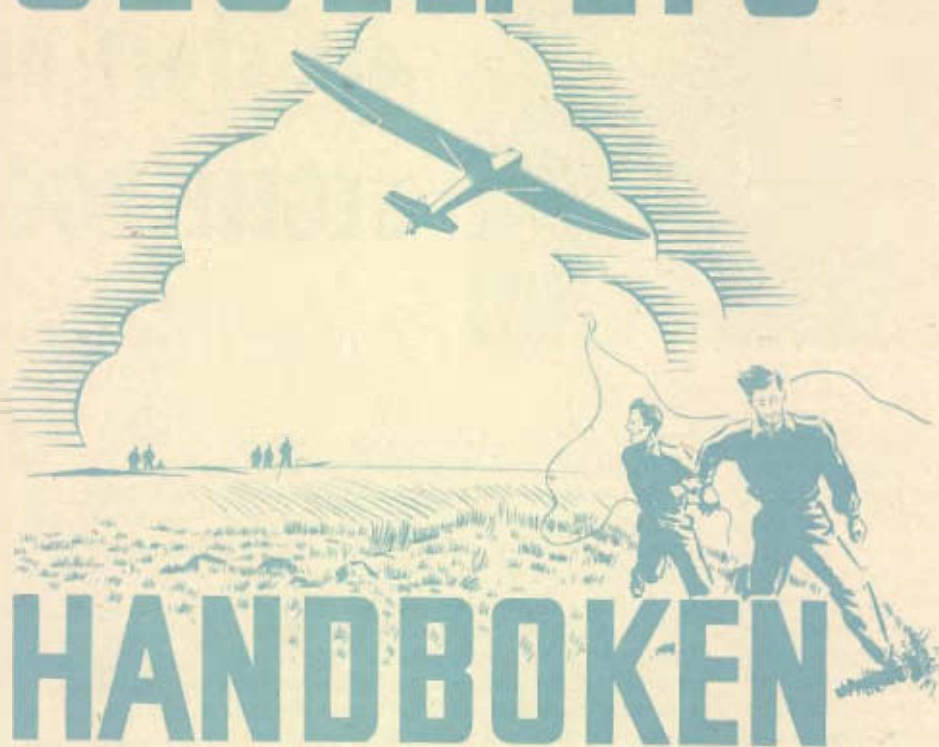
S. M. A CARBORUNDUM - PASTA

För effektiv ventilslipning
i praktiska förpackningar.

SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ Tel. 233 45 - 237 33

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

av HIRTH - HUGOSSON - ÖVGÅRD

har blivit en verklig succés!

En samstämmig nordisk opinion prisar verket
som flyglitteraturens bestseller

Danmark:

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

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

Finland:

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

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

Sverige:

Generalsekreteraren i Kungliga Svenska Aeroklubben, överste Harald Enell:

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

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

Delarna I—IV kosta kr. 2: 50 per del

Del V, SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKEN, kr. 3: 50

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

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

OMBUD ANTAGAS FÖR SEGELFLYGHANDBOKEN!



Vi besöka ett stort utländskt SEGELFLYGCENTRUM

med Richard af Ström som guide

I trakten omkring Trebbin, några mil utanför Berlin, ligger ett stort segelflygområde. Där finns det inte mindre än 5 olika segelflygskolor, som bedriver segelflygverksamhet var och en för sig. Den största av skolorna, Trebbin-Schönhagen, kan stå som ett mönster för hur en välutrustad segelflygskola skall se ut i fråga om utrustning. Dess läge är också idealiskt. Skolan, som är helt uppförd efter krigsutbrottet, har en flygplanpark bestående av omkring 80 segelflygplan och ett tiotal motorplan för bogsering. Segelflygplanen består till övervägande antal av Grunau Baby II B, Kranich samt DFS Habicht. Men det finns även gott om Olympior, eller Meise som de kallas. Ja, praktiskt taget äro nästan alla av Tysklands nyaste segelflygplantyper representerade med något exemplar. Till den jättelika skolanläggningen hör förutom logement, matsalar och tre enorma hangarer även en försöksverkstad med en väldig vindtunnel. I verkstaden kunna flygplan byggas helt och hållet. Jag hade turen att besöka Trebbin-Schönhagen, just som ett nytt flygplan, som byggts där, provflögs. Segelflygplanet, som kallas "Libelle", har helskalbom, stålroscropp, samt är försedd med ett fast landningshjul, är anmärkningsvärt lik vår egen "Fi-1". I verkstaden hade man också byggt 2 par vingar till en Habicht med spännvidderna 6 och 8 meter. Habichtens normala spännvidd är annars 13,5 meter.

Ute på segelflygområdet bedrivs en intensiv verksamhet. På den stora slätten som buktar sig upp och ner ser man överallt liv. Vid de 50—100 meter höga mjuka sandkullarna hålla de yngsta till med A- och B-skolning. Det är endast Schulgleiter 38 som användes för detta ändamål. För A- och B-skolning användes endast gummi-repsstart. Bogserstart efter bil, som ju är ganska vanlig här hos oss, är helt och hållet förbjuden i Tyskland. Vid B-skolningen användes oftast Schulgleiter 38 med ägg. Vid A- och B-skolningen har varje flyggrupp 2—3 glidflygplan och 1—2 bilar till sitt förfogande. Bilarna bogsera planen till startplatserna. På så sätt kan starterna ske i följd, med kanske bara några minuters mellanrum. Skulle någon nu

"kvadda" en kärra, så hämtas genast en ny fram ur hangaren. Den kvaddade kärran tas samtidigt om hand av något av de olika bygglagen, föres till verkstaden och är i vanliga fall snart flygduglig igen. Vid C-skolningen användes i allmänhet Grunau Baby II B. Man har liksom hos oss vid vinschstart en fallskärm på linan. Men i Tyskland har man byggt in ett fack i flygplanets nos, där fallskärmen ligger hopvikt under själva starten. När linan kopplas ur, dras fallskärmen ur sitt lilla aluminiumfack, utan att kunna fastna någonstans på flygplanet och utvecklar sig. En annan intressant säkerhetsanordning finns inbyggd i varje tyskt segelflygplan. Den består nämligen av en rund metallring, som sitter kring kopplingsanordningen i nosen. Ringen är förbunden med en mekanism, som automatiskt kopplar ur startwiren, om föraren av någon anledning inte skulle koppla ur i tid.

Skolans motorflygplan äro vid bra flygväder i en ständig verksamhet. Man nöjer sig inte med att starta ett segelplan i taget, utan motorflygplanen bruka i allmänhet ta med sig 3—4 segelflygplan upp samtidigt. Men har man särskilt bråttom, brukar man inte landa vid varje bogsering, utan bogserflygplanet "metar" upp segelflygplanets wire. Vid dessa "metningar" kan man dock endast ta med sig ett plan i taget.

Ett segelflygplan av typen Grunau Baby II B drages fram till startlinjen. På bilden syns den runda metallringen, som sitter runt kopplingsanordningen i flygplanets nos. Ringen är en del av den mekaniska säkerhetsanordningen. Vidare syns det lilla metallfack, där startlinans fallskärm ligger under start.

Ute på det stora fältet råder liv och rörelse. Från de olika kullarna pågår A- och B-skolning, vinscherna dra upp maskin efter maskin, bilarna kör fram och tillbaka med linorna, och motorplanen dras upp sina "tåg" eller metar upp någon maskin. Skolchefen, som är en ivrig konstflygare och just har varit uppe och sett sig omkring i sin privata Habicht, berättade för mig, att en sådan dag som denna brukade man göra över tusen (1.000) starter, glidstarterna inräknade!

Den tyska segelflygningen under kriget organiserades och skötes av NSFK (Nationalsocialistisches Fliegerkorps) och Flieger-HJ. Utbildningen är så lagd, att en yngling, som är flygintresserad, vid 14 års ålder kommer till Flieger-HJ. Vid sitt inträde dit har han oftast grundläggande modellflygutbildning från skolan, samt från DJ (innan HJ). Nu skickas han till segelflygläger, sedan han har gjort vissa byggtimmar. När diplomerna äro erövrade, kommer han till arbetstjänsten (17 år), varefter han blir inkallad till flygvapnet. Inom Flieger-HJ förekommer även telegrafistutbildning. En särskild gren inom segelflyget är bygget. I Tyskland har segelflygbygget blivit ett hantverk, som har lärlingar, gesäller och mästare, alldeles som förr i världen inom hantverksyrket.





ser på

SEGELFLYGGETS UTVECKLINGS- MÖJLIGHETER



Redan år 1932 uttalade chefen för "Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug", prof. Georgii, som tillika är professor i meteorologi vid tekniska högskolan i Darmstadt, att segelflygets utveckling bestämmas av tre faktorer, nämligen:

1. De aktiva segelflygarnas rutin och kunnande.
2. Det tekniska framåtskridandet i form av bättre konstruktioner.
3. Den meteorologiska forskningens insatser.

Detta är det program, som i tillämpliga delar kan gälla också för oss svenska segelflygare. Vad den första punkten beträffar, så har segelflygningen hos oss ännu inte hunnit tränga in i det allmänna medvetandet så som önskvärt vore. Vi äro emellertid på god väg, och tiden arbetar för oss. Med undantag för en mindre krets här hemma besitta vi svenskar inte heller tyskarnas rutin, men även i detta hänseende arbetar tiden för oss. Vad kunnandet beträffar, finnas stora luckor framför allt i meteorologi. Grunden härtill är inte bristande intresse eller brist på förståelse för meteorologiens betydelse utan fastmer bristen på lämpliga instruktörer och lärobö-

ker. Beträffande läroböcker, så håller denna brist på att fyllas. SEGELFLYGHANDBOKEN har gjort ett gott förarbete därvidlag med sina bidrag av Prof. Georgii och andra "vädergudar" från det tyska segelflyget. Lämpliga instruktörer kan det däremot ofta vara svårt att finna framför allt för klubbar på mindre platser. Det är här givetvis inte meningen att utbilda klubbmedlemmarna till fullfjädrade meteorologer utan endast att klargöra för dem segelflygningens viktigaste kraftkällor och huru de kunna utnyttjas. På så sätt blir ju flygningen också betydligt mera givande och intressant. Det är en på många håll utbredd uppfattning, att meteorologien skulle vara svår och ointressant, eller att dess utövare består av en samling mer eller mindre världsfrånvarande bokmalar. Jag kan garantera, att detta är fel. Meteorologien kan göras enkel, och har man väl fått upp ögonen för den, är det en utomordentligt fascinerande vetenskap.

Vad punkt två beträffar, d. v. s. det tekniska framåtskridandet i form av förbättrade konstruktioner, så kan ett litet land som vårt givetvis ej göra så stora insatser som de större nationerna, vilka ha större resurser och bygga på en lång erfarenhet.

Det tekniska framåtskridandet kan emellertid också komma oss till godo, det är en fråga av helt ekonomisk art, som jag därför ej har anledning att här gå in på. I stället skall jag uppehålla mig vid den meteorologiska forskningens möjligheter till en insats för svensk segelflygning.

De kraftkällor vi känna bäst äro hangvindarna, och varje segelflygare vet ju, var han har att söka dem. Så snart det däremot gäller högvärdiga kraftkällor, d. v. s. termik och vågrörelser, är han i regel mycket tveksam. Då söker han ofta i blindo. Segelflygning med hjälp av dessa kraftkällor blir på så sätt mer eller mindre chansartad. Den meteorologiska forskningens huvuduppgift är att sätta stopp för det blinda sökandet och ersätta detta med ett målmedvetet uppsökande av de högvärdiga kraftkällorna.

Segelflygarens slutmål får inte bli ett mer eller mindre rutinmässigt "spakande" eller rekordjakt längs ett hang. Som sådan har hangflygningen givetvis sin stora betydelse för utbildning, men rekordflygningar längs hanget är mera en fysisk prestation än ett bevis på hög standard, som vi visa genom att vända oss mot högvärdigare kraftkällor. Dessa känna vi numera i princip tämligen väl, framför allt genom de tyska meteorologernas förtjänstfulla insatser. Det är emellertid att observera, att dessa kraftkällor äro i hög grad varierande och beroende på terrängen, det geografiska läget o. s. v. Tyska forskningsresultat kunna sålunda inte utan vidare tillämpas på svenska förhållanden. Vårt land har en helt annan struktur och är ur meteorologiska synpunkter sett helt olik Tyskland. Jag behöver endast peka på vårt lands väldiga utsträckning i nord-sydlig riktning, som gör, att vädret i norra Sverige har en helt annan karaktär än i södra Sverige, eller dess ringa utsträckning i öst-västlig riktning mellan Atlanten i väster och den stora kontinenten i öster. Sverige är i segelflygmeteorologiskt hänseende en vit fläck på kartan, varför här föreligger ett helt nytt och för svensk meteorologisk forskning utomordentligt intressant verksamhetsområde. Forskningen måste emellertid från första stund länkas in på rätta banor och organiseras på det sätt, som säkrast för till målet.

De intressantaste och mest lovande kraftkällorna, som kommit till användning under de sista tio åren, äro vågrörelserna. Dessa bildas under vissa förhållanden på läsidan av hang och ha framför allt vid



Groenhoff med Fafnir över Jungfrumassivet, en märklig flygning, för vilken redogöres i Segelflyghandboken.

Riesengebirge i Tyskland varit föremål för ett intensivt forskningsarbete. Resultatet har heller inte uteblivit. Med hjälp av dessa vågrörelser nådde tysken Ziller 1938 en höjd av 8.600 m över havet och året därpå hans landsman Glöckner en höjd av 9.200 vid en flygning över Alperna. I nov. 1940 nådde Glöckner den fantastiska höjden av 11.400 m vid flygning över Alperna. Det är att observera, att uppvindarna i detta senare fall påträffades först på en höjd av 6.500 m, och att detta ej var någon tillfällighet utan resultatet av ett intimt samarbete mellan segelflygaren och meteorologen. Efter detta kan man verkligen fråga sig, om det verkligen finnes någon absolut topphöjd för ett segelflygplan.

Över en höjd av omkring 4.000—5.000 m kunna dessa vågrörelser bli synliga i form av karakteristiska molnformationer, s. k. Moazagotl-moln. Dessa ha vid flera tillfällen också varit klart synliga dels över Alleberg, dels öster därom över Vättern. Ett ganska omfattande observationsmaterial har insamlats av tandläkare W. Källberg i Hjo, som nedlagt ett mycket förtjänstfullt arbete i denna sak. Mycket talar för, att vågrörelserna inledas av Alleberg och åsarna däromkring för att sedan vid en viss våglängd förstärkas av Hökensåsen och komma till full utveckling över Vättern. Moazagotl-moln förekomma emellertid också i andra delar av vårt land, och jag tänker då framför allt på fjällen. Någon längre observationsserie från dessa trakter finnes emellertid ej, utan det är endast fråga om mera tillfälliga iakttagelser. Av särskilt intresse är emellertid, att vi i omedelbar anslutning till Alleberg ha så högvärdiga kraftkällor, med vilkas hjälp vi borde kunna nå resultat av internationell klass.

Vad termiken i södra och mellersta Sverige beträffar, torde den vara lika ofta förekommande där som i Tyskland, endast med det undantaget att den förekommer mindre ofta i kustbandet. Sålunda torde terrängen vid Käseberga och vid Halmstad — för att nu nämna några exempel — vara relativt fattig på termik. Sannolikt måste man flytta en eller annan mil in i landet för att påträffa användbar termik.

Av helt annat slag är termiken sannolikt i norra Skandinavien. Jag tror mig helt enkelt kunna påstå, att vi där ha en termik som inget annat land. För att klargöra detta måste vi ta både meteorologiska och astronomiska faktorer i beräkningen. Vid ishavskusten, d. v. s. på c:a 70° N. B. varar polarsommaren från den 20 maj till den 20 juli, d. v. s. 2 månader. Då solen står som högst vid midsommar, når den c:a 45° över horisonten under dagen, och under natten står den c:a 5° över horisonten. Redan av detta kan man misstänka,

att termikens varaktighet måste vara mycket lång. Detta bestyrkes också därav, att man där vid olika tillfällen sett cumulusmoln stadda i ständigt förnyelse under flere dygn i sträck. I Mellaneuropa räknar man med, att termiken under sommaren varar ungefär 6—8 timmar per dygn. Vid polcirkeln kan man räkna med en tid av 12—15 timmar, d. v. s. en dubbelt så lång tid, och begiver man sig ännu längre norr ut blir termikens varaktighet givetvis än längre. Man skulle kunna invända, att solen visserligen är uppe under hela polarsommaren, men att den ej når så högt över horisonten som hos oss, varigenom den instrålade värmemängden skulle bli mindre till förfång för termiken. För att vederlägga denna invändning måste man ta de meteorologiska förhållandena i betraktande.

Den luft, som huvudsakligen förekommer här, är s. k. arktikluft. Denna luft är, då den kommer in över norra Skandinavien, relativt kall. Marken är däremot förhållandevis varm, varför en relativt hastig och effektiv labilisering äger rum. Därtill kommer emellertid, att arktikluften är mycket ren och klar, varför solstrålningen släppes igenom mycket lättare än hos oss, där den ofta förekommande grumliga tropikluften absorberar en stor del av solstrålningen, som sålunda inte kommer marken till godo. Solens relativt ringa höjd över horisonten kompenseras sålunda av luftens större genomsläppningsförmåga för solstrålningen. Luften i dessa nordliga trakter är av olika anledningar förhållandevis torr, varför kondensationsnivån ligger högre än hos oss. Det kräves därför förhållandevis kraftig termik för att cumulusmoln skall kunna bildas. Trots detta äro cumulusmoln de oftast förekommande molnformationerna under sommaren. I t. ex. Kemijärvi, som ligger ungefär på polcirkeln, förekommer dessa moln under maj i 65 % av alla dagar, i juni i 80 % i juli i 90 %, i augusti i 80 % o. s. v. Detta tyder på en kraftig termik redan där.

En annan ofta förekommande företeelse i norra Skandinavien äro molngatorna, som erbjuda de bästa möjligheterna för sträckflygningar. Fronter äro däremot mera sällsynta. Aska är relativt ofta förekommande, men endast såsom s. k. värmeåskväder. Man skulle kanske kunna tycka, att dessa gynnsamma betingelser borde vara förhållandevis även i de övriga polartrakterna. Detta är emellertid med största sannolikhet ej fallet. Norra Skandinavien klimat är förhållandevis mildt, möjligen beroende på Golfströmmens inflytanden, vilket gör, att snön smälter förhållandevis hastigt på våren. Medeltemperaturen ligger c:a 10—15° C över medeltemperaturen i Sibirien och Nordamerika på samma breddgrad. En

stor del av solvärmens i Nordamerika och Sibirien förbrukas för snösmältningen, vilket i hög grad försenar markens och luftens uppvärmning till men för termiken.

Därtill kommer, att norra Skandinavien är relativt kultiverat. Där finnes telefonförbindelser och relativt goda vägar. Detta är däremot knappast fallet i Sibirien och Nordamerika på samma breddgrad. Där finnes endast vildmark, och segelflygning där skulle stöta på aldeles för stora tekniska och organisatoriska svårigheter. En segelflygexpedition till norra Skandinavien skulle däremot vara förhållandevis enkel och lätt att genomföra. Det förefaller mig som en hederssak för svensk segelflygning att på allt sätt försöka bidra till utforskandet av dessa kraftkällor, som av allt att döma öppna utomordentliga perspektiv såväl då det gäller tids- som sträckrekord.

Alleberg har blivit kallat en segelflygningens högskola. Som sådan har den inte endast ett meddela undervisning utan även ett sörja för utvecklingen och utföra forskningsverksamhet. För den skull har med början i sommar upprättats en mindre väderlekstjänst, vilken på sitt program har såväl undervisning i meteorologi som prognosttjänst och forskning. På grund av mycket begränsad tillgång på kvalificerad personal kan verksamheten i början givetvis inte bli av någon större omfattning. Grunden är emellertid lagd, och det är att hoppas, att verksamheten under kommande somrar skall kunna utvidgas. De forskningsuppgifter vi satt främst på programmet gälla vågrörelserna öster om Alleberg. Termikstudier kunna däremot ej företagas i någon större omfattning i sommar. Det kräver nämligen en utbildad personalstyrka på 4—6 man, vilket tyvärr ej står till vårt förfogande. Framför allt hade det varit av stort värde, att närmare undersöka möjligheterna för termikflygning under kvällen och natten. Den saken får emellertid ställas på framtiden.

Sverige anses f. n. komma som nummer åtta bland världens segelflygande nationer. Det måste anses som en hederssak för oss att snarast komma längre fram på rangskalan. Evad det gäller antalet aktiva segelflygare kunna vi väl knappast tävla med de större nationerna, men väl då det gäller resultat. En grundförbättring härför är emellertid, att ett intimare samarbete etableras med den meteorologiska forskningens representanter. De verkligt stora resultaten bero nämligen aldrig på tillfälligheter. De äro i stället frukterna av ett hängivet arbete, fritt från allt publikfrieri. Segelflygning med utnyttjande av vetenskapens alla medel är den väg vi ha att beträda för att nå fram i främsta ledet, vårt försvar till gagn och vårt land till heder.

JURID

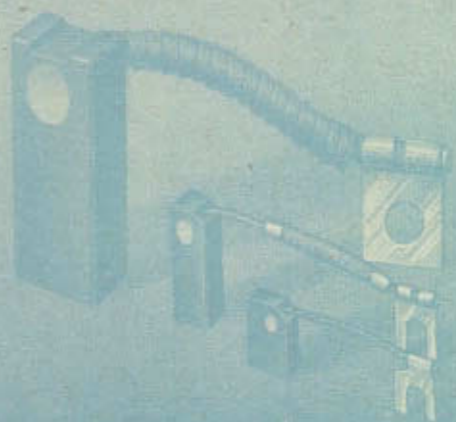
broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan



RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
och HJALPMOTORER
I FLYGPLANET



Kl. 9

AKTIEBOLAGET LATEX, STOCKHOLM

Tel. 11 15 48 • Postbox 103 • Telegramadress: Latex

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



"God gång"
hos varje tång

E.A. BERG



E. A. BERGS FABRIKS AB ESKILSTUNA



**ELEKTRON
HYDRONALUM
IGEDUR**

*Lättmetall-
legeringar*

**I.G. FARBENINDUSTRIE
AKTIENGESELLSCHAFT**

TYSKT MODELLFLYG

— Originalartikel för Svensk Flygtidning av Horst Winkler —

Horst Winkler, som inledde sin högintressanta artikel i föregående nummer, fortsätter och avslutar i detta nummer den uppskattade redogörelsen för vårt södra grannlands modellflyg.

Under det den tunga modellen flyger fram fort och elegant med flack glidvinkel, flyger den lätta modellen helt annorlunda. I likhet med en fallskärm sjunker den långsamt men med dålig glidvinkel genom luften. Under det den tunga modellen även kan flyga genom stark vind, pressas den lätta modellen ned. Den tunga modellen kan vid varje ögonblick startas från ett hang under det en lätt modell endast kan flygas vid svag hangvind. Hangsegelmodellen som även gjorde fina termiska flygningar, avhöll de tyska modellflygarna från att konstruera lätta termikmodeller.

Den i Tyskland framåtskridande modellflygrörelsen gav även ett annat resultat: de ungdomar, som bedrivit modellflyg, i synnerhet de som flugit segelmodeller, hängav sig sedermera åt glid- och segelflygning. Gav man dem tillfälle till att utbilda sig, visade de nästan undantagslöst en bättre "flygkänsla" än de som inte varit modellflygare. Att de även var dessa teoretiskt överlägsna behöver man väl ej nämna...

Alla tyska modell- och segelflygklubbar blev "liketälda" och anslöts till det nystartade Deutsche Luftsport Verband. Alla medlemmarna erhöi utbildning i modellflyg efter en för riket i dess helhet fastställd plan, varpå glid- och segelflygutbildningen kunde ta sin början.

Hösten 1934 utfärdades ett allmänt påbud av den s. k. Reichserziehungsminister, som förordnade, att undervisning i modellflyg skulle meddelas i skolorna. Vid slutet av år 1939 erhöi detta påbud fastare former.

1937 upplöstes Deutsche Luftsportverband av Hitler och i dess ställe kom NS-Fliegerkorps, som fick ett vida större verksamhetsområde. Denna organisation sattes i stånd att på alla sätt befärma modellflygets utveckling i Tyskland. På basis av ett fördrag, slutet mellan NS-Fliegerkorps och Reichsjugendführung sammanför Hitlerjugend alla för modellflyg intresserade ungdomar till Modellfluggruppen des Deutschen Jungvolkes och till Modellflug-Leistungsgruppen der Flieger-Hitler-Jugend. NS-Fliegerkorps handhar inom ramen för dess förmilitärisk-flygtekniska område utbildningen av ungdomen i modellbygge och modellflygning.

En årlig av Reichsjugendführung i förening med NS-Fliegerkorps anordnad rikstävling för modellflyggrupperna i Flieger-Hitler-Jugend visar vilken nivå de tyska modellflygarna uppnått under det gångna året. Lärarna i modellflyg, som arbetar i NS-Fliegerkorps modellflygverkstäder och i de flesta skolor, förberedas för sin uppgift vid kurser på "riketsmodellflygskolorna", som lyda under NS-Fliegerkorps.

Sedan NS-Fliegerkorps grundades har modellflyget i tekniskt avseende vida förändrat sitt utseende. Varje litet skott, som kan tyda på kommande rika frukter i modellflygtekniken, värdas omsorgsfullt av NS-Fliegerkorps. Och resultaten utelämnar heller inte...

Modellflygbygge i lättmetall sträcker sina anor tillbaka till 1934 och har i Tyskland nått en sådan god teknisk ståndpunkt, att det i det närmaste kan betecknas som fulländat. Det finns ingen segel- eller bensinmodellkonstruktion som inte går att bygga enligt det s. k. Mecco-systemet — med lättmetallprofiler och lättmetallverktyg av Meccofabrikat. Och det finns inte någon modellkonstruktion, byggd på detta sätt, som ej når lika goda resultat som de vanliga modellerna av balsa, furu eller annat trämaterial.

Vem hade för blott ett fåtal år sen tänkt eller trott, att vi en dag skulle få se modeller, som drevs fram i luften genom att "flaxa" med vingarna — modeller som drivna av en gummimotor nått snöa till minuten i flygtid och försedda med bensinmotorer nått till och med flera minuters flygtid.

Lika förvånansvärd är den oerhörda utveckling som bensinmodellerna undergått. 1936 företogs de allra första försöken med en bensinmodell försedd med en Kratschmotor. Det var vid rikstävlingen för motormodeller... Alla jublade den gången när motorn efter timplånga startförsök visade sig villig att gå runt några få varv av egen kraft. I dag räcker det med några kraftiga knyckar och motorn sjunger snällt... Nu för tiden finns på varje bensinmodell särskilda tidsutlösare som förhindrar att motorerna går längre än ungefär 30-40 sek. emedan modellerna annars skulle flyga bort. Och överallt finns det i Tyskland firmor som tillverkar dessa små motorer i stora serier.

I all denna utveckling på modellflygområdet har de tyska modellflygarna gått egna vägar. Endast i ett avseende tog tyskt modellflyg gestalt efter utlandet, men detta var betingat i flygfysikaliskt hänseende. Ju mer en modellflygare vid själva bygget av sin modell lyckas spara i vikt, desto tyngre får gummimotorn vara och dess längre flygtid kan man beräkna. Under det det lyckades tysk industri att framställa s. k. Faserpapper, som var lika användbart som japanpapperet, blev man ej i stånd att



Med äkta tysk grundlighet tog det unga Tyskland itu med modellflyg....

få fram något träslag som kunde måta sig med balsabet. Då det knappast var tänkbart att de tyska modellflygarna skulle komma nå lika goda resultat som de utländska modellflygarna, vilka hade tillgång till balsa, beslöt NS-Fliegerkorps ett opphåva det förbud mot användande av balsa, som några år tidigare införts i Tyskland. Genast gick resultaten i höjden och är i dag fullt jämnbördiga utlandets bästa toppmotorer.

Denna självständiga utvecklingstendens inom tyskt modellflyg ledde till fastställande av speciella byggregler, som i några punkter avsevärt skiljer sig från utlandets förordningar. Utländskt modellflyg rättar sig mestadels efter de för några år sen fastställda bestämmelserna av FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Enär de tyska reglerna återspeglar den höga nivå tyskt modellflyg nått, skall vi här nedan återge dem med några få oväsentliga undantag. Bestämmelser, som skilja sig anmärkningsvärt från FAIs regler, är utmärkta därigenom, att FAI-reglerna tillagts inom parentes.

Tyska byggregler.

- A. Byggregler för utomhusmodeller.
- Segelmodeller.
 - Minsta spv 1.500 mm (FAI: 700 mm).
 - Största spv 3.500 mm.
 - Kroppslängd ej större än spv.
 - Kroppsvärsnitt L²/300 (L: total kroppslängd). (FAI: L²/200).
 - Vid modeller med två kroppar räknas tvärsnittet samman.
 - Minsta vingbelastning 15 gram/kvdm.
 - Stabilitetsrytan får vara högst 33 % av vingytan. Är stabilitetsrytan över 33 % räknas de överskjutande procenten till vingytan vid beräkning av vingbelastningen.
 - Segelmodeller måste vara försedda med anordning för högststart.
 - Gummimotormodeller.
 - Minsta spv 1.000 mm (FAI: 700 mm).
 - Största spv 3.500 mm.
 - Kroppslängd ej större än spv.
 - Kroppsvärsnitt L²/100 (L: total kroppslängd).
 - Vid modeller med två kroppar räknas tvärsnittet samman.
 - Minsta vingbelastning 15 gram/kvdm.
 - Stabilitetsrytan beräknas som vid segelmodeller.
 - Kroppen (kropparna) måste vara helt tuckta. Gummimotorn måste befinna sig inuti kroppen. Undantag från denna regel är "slagmodeller".
 - Flera motorer liksom olika växelanordningar är tillåtna, men däremot får ej motorstavar etc. byggas in i modellerna för att uppta torsionskraften.
 - Bensinmotormodeller.
 - Minsta spv 1.000 mm (FAI: 700 mm).
 - Högsta spv. 3.500 mm.
 - Minsta vingbelastning 15 gram/kvdm.
 - Största vingbelastning 50 gram/kvdm.
 - Kroppsvärsnitt L²/200 (L: total kroppslängd). (FAI: L²/100).
 - Tillåtna är blott bensinmotorer av tysk konstruktion och framställning.
 - Flera motorer är tillåtna.
 - Motorn får vara av högst 10 kbcm.
 - Speciella regler för flygande vingar (tillägg till 1-3).
 - För flygande vingar gäller ovanstående regler med följande undantag:
 - Kroppslängden hos flygande vingar får ej överskrida halva spännviddens längd. Betr. kroppsvärsnittet gäller för flygande vingar samma regler som för motsvarande klasser under 1-3.
- B. Byggregler för inomhusmodeller.
- Högsta spännvidd 800 mm.
 - Kroppslängd ej större än spännvidd.
 - Högsta tillåtna flygvikt:
- | | |
|--------------------------------------|----------|
| för filmklädda inomhusmodeller | 20 gram. |
| pappersklädda | 40 .. |
| "slagmodeller" | 40 .. |
| modeller | 40 .. |
- Filmklädda inomhusmodeller och "slagmodeller" få ha stavliknande kropp. Pappersklädda inomhusmodeller måste ha sluten kropp och gummimotorn måste befinna sig inuti kroppen. Vid inomhusmodeller är det tillåtet att bygga in en stav i kroppen för att uppta torsionskraften.
- Den som känner till FAI-reglerna fastslår genast, att de tyska bestämmelserna omfattar många punkter som fattas FAI-reglerna. Så t. ex. möjliggör de tyska reglerna större spår för mångsidig utveckling av modellflygtekniken. Vilken är den nuvarande ungefärliga nivån på tyskt modellflyg? Nedanstående sammanställning, som är ett utdrag ur de tyska toppnoteringarna från den 1 juli f. å., ger besked därom.
- | | |
|----------------------------|---------------------|
| Segelmodeller (handstart) | 40 min 06 sek |
| " | 43.000 m |
| " (högstart) | 1 tim 35 min 07 sek |
| " | 19.050 m |
| Flygande vingar (handst.) | 37 min 41 sek |
| " | 10.400 m |
| Kroppsmodell (markstart) | 20 min 35 sek |
| " | 11.125 m |
| Bensinmodeller (markstart) | 1 tim 15 min 33 sek |
| " | 33.900 m |
- (Forts. å nästa sida)

(Forts. fr. sid. 3)

Det blir alltså det tävlingsarrangerande landet och vädret, som avgör utgången! Nej, låt oss svenskar ta initiativet till gemensamma nordiska tävlings- och rekordregler, där det bästa från varje land tas med! Man kan vara övertygad om, att samtliga länder vill gå ganska långt i sin regelrevidering, om blott någon vill ta sig

an den. Finland har redan visat sin goda vilja genom att avvakta Sveriges reducering av startbanan för segelmodeller till 100 m och sedan anta samma linlängd.

En annan ganska betydande detalj är kvalificeringsmärkena. KSAK:s modellflygmärke i järn-, brons-, silver-, guld- och på senare tid elitvalör är av största vikt för klassificering av modellflygarna, så att man vet, vad var och en går för. För att delta i SM erfordras t. ex. guldmärket. Precis samma tanke har finnarna, men betydelsen av att inneha SIPL:s vackra I-klassmärke är inte alls samma som för KSAK:s motsvarande guldmärke. Vi kan alltså inte på några villkor säga, att en svensk med guldmärket är lika god som finnen med I-klassmärket. Vilket är till stor skada. Vi har alltså även här att i sträng samordning med tävlingsreglerna utarbeta och föreslå gemensamma märkesfordringar för hela Norden.

En annan fråga är märkenas utseende. Vi har t. ex. segelflygets diplommärken, som är enhetliga med resp. lands registreringsbokstäver. Det vore nog inte illa, om även modellflyget finge ett sådant enhetligt kvalificeringsmärke för de nordiska länderna. Ätminstone skulle de flesta svenskar hälsa ett sådant med glädje som ersättning för vårt klumpiga, med reklamärke för en utställning lätt förväxlade KSAK-märke! Vårt märke kan ju knappast bäras bredvid SIPL:s vackra nål. Emellertid kan det kanske vara av värde, att varje land får behålla sitt märke med sin särskilda stil, baserad på de ofta traditionsrika klubbmärkena.

En mycket viktig fråga gäller den tekniska och organisatoriska utvecklingen. Genom de ovan föreslagna regeländringarna skulle de nordiska ländernas modellflyg märkbart smälta samman till en tekniskt samarbetande enhet, dock med bibehållen nationell färg, vars vidmakthållande är av vital betydelse för idéutbytet värde. Om härtill varje tekniskt eller organisatoriskt framsteg snabbt kunde delges övriga länder inom den nordiska samarbetsfören medelst ett samarbetsorgan, utgivet av de olika ländernas högsta modellflygledning, skulle samarbetet kunna leda till, att Nordens modellflyg utifrån betraktades som en stark och ledande enhet. Vad detta skulle betyda för de enskilda nationerna är inte svårt att förstå.

SVENSK FLYGTIDNING har med lanserandet av sitt "Nordiska samarbetsråd"



— Gå inte och tappa dom där bomberna! Dom är skarpladdade!

— Ingen fara — jag har stoppat bomullstussar i örönen.

Horst Winkler berättar

Flygande vingar m. bensinmotor (markstart)	23 min
Flygande vingar m. bensinmotor (markstart)	5.500 m
Sjömodell (vattenstart)	15 min 42 sek
.. .. .	2.050 m
Sjömodell m bensinmotor (vattenstart)	41 min
Sjömodell m bensinmotor (vattenstart)	25.150 m
"Slagmodeller" m. bensinmotor (handstart)	16 min 06 sek
Inomhusmodell (handstart)	13 min 37 sek

Inom ramen för en tidningsartikel som denna är det omöjligt att gå in på alla enskildheter som kännetecknar det tyska modellflygets utvecklingsväg. Därför är området alltför omfattande, men för att avrunda intrycket skall vi kasta en blick på ytterligare ett par viktiga punkter:

NS-Fliegerkorps offentliggjorde för någon tid sen för att befrämja modellflyget en prövtävling. Man uppställde följande tre intressanta uppgifter:

1. Konstruktion av en bensinmotormodell, i stånd att efter en rak flygning på 2.000 m landa inom ett område med 500 m diameter.
2. Konstruktion av en bensinmodell, i stånd att genomföra ett konstflygningsprogram, bestående av två loopings, två därpå följande rolls, en rygglösningsflygning på minst 5 sek och därpå vanlig normalflygning.
3. Konstruktion av en, av en bensinmotor driven "slagvingemodell", som efter markstart kan genomföra en motorflygning på minst 20 min.

Förutom dessa uppgifter har de tyska modellflygarna en del märken att flyga för. För att nå dessa skall följande betingelser uppfyllas:

- a. två flygningar med segelmodell på minst vardera tre minuter efter hand- eller högststart.
- b. med en kroppmodell (gummimotordriven) två flygningar på minst två minuter vardera efter hand- eller vattenstart eller med en bensinmotormodell två flygningar efter hand eller markstart, vid vilka förhållandet motorflykt/glidflykt skall vara minst 1:3 och motorflykten minst på 30 sek.

Betraktar man pristävlingsuppgifterna och även fordringarna för märket när man den slutsatsen: Att kunna lösa dessa båda uppgifter förutsätter en ovanligt hög standard på modellflygarnas såväl flygtekniska kunnande som deras flygerfarenheter. Att man kan ställa sådana uppgifter inom tyckt modellflyg visar att man nått en hög och gedigen ståndpunkt, som gör Tyskland berättigat till en framskjuten position bland modellflygande länder.

tagit ett initiativ, som inte kan förbigås här. Ett sådant råd måste givetvis finnas, tillsatt gemensamt av nationernas aeroklubbar. Men innan allt detta önsketänkande kan realiseras, måste någon nu erkänd institution upptaga idéerna till behandling, skapa flera och slutligen ta initiativet gentemot de övriga länderna. KSAK har händerna fulla med den nya svenska modellflygorganisationen, Finland står inför stora avgöranden, Danmark pressas under krigets avgörande och Norge är t. v. ur spelet. Det torde inte finnas någon lämpligare institution att förbereda det nordiska samarbetet än KSAKs Modellflygkommitté, som nu är överksam men som representerar Kungl. Svenska Aeroklubben och därigenom kan föra fram initiativet till gemensamt nordiskt avgörande.

Sigurd Isaacson.

Inbjudan till debatt.

I anslutning till de i denna artikel framförda synpunkterna inbjudas vi härmed modellflygarna i de nordiska länderna till fri diskussion med förslag i hithörande frågor. Välkomna med Edra synpunkter! SVENSK FLYGTIDNINGs spalter stå alltid öppna för sådana spörsmål.

Red.

GUMMI-STÄMPLAR

METALL-STÄMPLAR



Nya Stämpelfabriken

St. Nygatan 32

MALMÖ Tel. 240 04, 154 54



Allt för BILEN

AB. DAHLBERG's Maskinaffär

Kaserntorget 9 — GÖTEBORG
Telefon 17 06 20 (Växel)

Camoufleringsfärger

som specialitet

Leverantör

A/B FÄRGVERKEN

Malmö
Tel. 258 18

Stockholm
Tel. 5211 82



MOTORAMI

AB. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

MALMÖ



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.