45 Ö

SVENSK flygtidning

Sveriges populära flygtidskrift

ÅRG. 6 NR 10
Oktober 1944

Amerikanskt

NYTT FÖR DAGEN

Tyskt

SEGELFLYGREKORD

Svenska

FRAMTIDSVYER

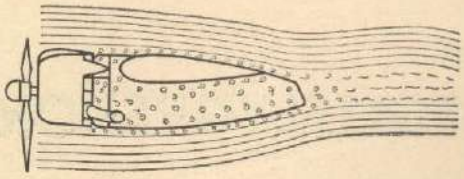
FREDSFLYGET
göres klart till start! →
En solig bild från en solig tid...

Vätskekylning ger effektbesparing

Det nya bombplanet SAAB 18B har vätskekylda motorer. Det ligger nära till hands att tro att den omfångsrika vätskekylaren 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 kylluften ut under kylklaffarna runt motorkåpan, åstadkommer virvelbildningar omkring hela motorgondolen och stör strömningen på vingens översida.

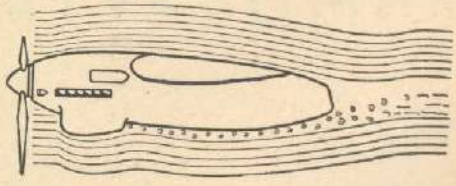
På en vätskekyld motor är kylluftströmmen koncentrerad till kylarutloppet på gondolens undersida. Strömningen längs gondolens sidor och – framför allt – på vingens översida, där lyftkraften är störst, förblir därigenom ostörd. Detta innebär minskat luftmotstånd och ökad lyftkraft, vilka tillsammans åstadkomma en betydande effektbesparing.

SAAB
skapar svenska vingar
SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN



Luftkyld motor

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



Vätskekyld motor

Den uppvärmda luften från vätskekylaren sveper endast över motorgondolens undersida.

AKTUELL TIDSKRIFT FÖR CIVIL OCH MILITÄR FLYGNING

Allt om flygning och flygare

Chefredaktör: H. W. GÖST

Ansvarig utgivare: ERIC BJURHOVD • Andre red: C. M. BJÖRKLUND
Red. sekr.: TORE STENKIL • Utrikes: W. LIEDHOLM

Redaktion och huvudkontor: **Sallerupsvägen 26 a – Malmö**

TELEFON: **74666** – POSTGIROKONTO: **147660**

Stockholmskontor: Chef FOLKE MOBERG, Tel. 51 11 00, bost. 25 20 14
Göteborgskontor: Chef BENGT GAWNE, Tel. 11 36 16, bost. 16 42 21

Prenumerationspris 5:– kr. för helår

Eftertryck helt eller delvis av SVENSK FLYGTIDNINGs innehåll utan angivande av källa förbjudes.

SVENSK flygtidning

Sveriges populära flygtidskrift

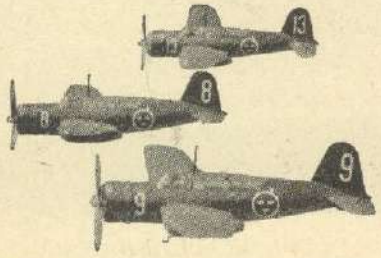
Årg. 6 **Oktober 1944** **N:r 10**

FLYGVAPNET

— en garanti för Sveriges fred och frihet!

I KRIGETS SJÄTTE HÖST fick svenska flygvapnet sitt elddop i 1944 års flygvapenmanöver. Dess eftermäle är gott — under verklighetstrogna förutsättningar har vårt yngsta vapenslag gett övertygande bevis på sin slagkraft, och ÖB:s ord, att våra flygare väl behärskar sin materiel, är inga överord.

Vi har alltså rättighet att vara en smula stolta över vårt flygvapen i dag. Det kan visserligen synas vara på tiden — när kriget bröt ut hade vi platt intet att sätta upp mot de flygflottor, som de krigförande i hast mönstrade upp. Statsmakterna hade sannerligen inte varit gynnsamma mot flygvapnet — det hjälpte inte, att militära experter och framsynta män varnade och förutspådde, att framtidens krig skulle avgöras i luften. Med hårda ekonomiska uppoffringar har svenska folket fått betala för denna kortsynthet, och många flygares liv har den rekordsnabba upprustningen kostat — offer som dock gavs för en god sak — den neutralitet, som vi ännu i oktober 1944 kan glädja oss åt.



Hur svenska stålet biter... är vårt flygvapen berett att visa varje främmande inkräktare!

Flygvapenmanöverns lyckliga förlopp och lovorden från de pressmän, som själva från luften som svenska folkets representanter på nära håll fick bevittna manövern, får dock inte locka oss till den svenska skötesynden under andra världskriget — att slå oss för bröstet och säga — jag tackar dig Gud för att vi ha så bra soldater och för att vi rustat så snabbt! Allt prat och allt skriveri om vår slagkraft har förvirrat begreppen för oss, och man spårar en allt starkare tendens att slå sig till ro och säga — hitintills men inte längre. Vi har rustat nog!

Ser vi framåt, finner vi, att Sverige vid en ev. väpnad konflikt med all säkerhet får vänta angrepp över sina östra och västra gränser, mellan vilka flygtiden är mycket kort.

Vårt avlånga land är ju helt beroende av de längsgående vägarna och järnvägarna, som lätt och snabbt kunna avskäras. Driftcentra och kraftledningar förstöras, fabriksområden förhärjas obönhörligt, när de — som fallet är hos oss — ligger på några minuters flygtid från gränsen. En luftlandsatt armé kan hastigt skära av landet på mitten — förvandla Sverige till två väldiga mottin i norr och söder, vilka sakna inbördes förbindelse och enhetlig ledning.

Hur skulle vi värja oss? Att åstadkomma spärrzoner med luftvärn längs vår långa landremsa är ogörligt, för övrigt har det ju visat sig, att ett aldrig så starkt luftvärn är i stort sett maktlöst mot nattliga bombardemang, om icke talrika nattjaktförband kan insättas. Det oändliga tjatet om våra jaktflottiljers antal visar nedslående nog, att avgörandet om dessa livsviktiga ting icke alltid legat i händerna på dem, som rätt kan bedöma allvarliga framtida konsekvenser. Ändock borde erfarenheterna utifrån, likaväl som erfarenheterna från årets flygvapenmanöver, ha bevisat, att ett starkt jaktflyg är förutsättningen för att kunna genomföra luft-, flott- och markoperationer. Med andra ord — *vi måste mångdubbla det svenska jaktflyget om vårt oberoende i framtiden skall kunna tryggas!*

Men hur går det, när kriget tar slut? Blir det ett nytt 1925 med samma antimilitarism i högsätet, bestämmande om landets väl och ve? Kommer anslagen till flygvapnet att utbetalas? Kommer nybyggnaderna att få fullföljas? Ja, säger en del, därför att de vill tro det. Nej, säger andra, som varnats av vissa tecken i samhällsopinionen och hos dess bildare. Man måste konstatera, att det finns risk för att en fred med dess överspända optimism kommer att medföra, att vårt flygvapens utveckling stäckes — vilket i sin tur kan orsaka, att vi vid nästa konflikt förlorar den fred vi denna gång tack vare jätteskuldsättning och diplomatisk smidighet lyckats behålla. Inom vissa kretsar är man medveten om denna fara — andra slår dövörat till.

I någon mån kan detta bero på de lätt hypnotiserande löften, som kommer från utländskt håll. Vi sövs med frikostiga fraser om den fred som skall upprätthållas i framtiden. Man har talat om en luftens internationella kris- och trafikpolis, i vars hägn även det lilla fredliga Sverige skulle kunna fortsätta sin oskuldens sömn. Våra pengar skulle få gå till sociala ändamål etc.

Våra grannländer är just nu ett gott bevis för att *sociala framsteg utan nationell frihet är värdelösa.* Något liknande får icke drabba vårt land under en ny stormaktskonflikt. Fortsatt förstärkande av vårt flyg är därför nödvändigt!

Eliten har ordet * * *

VÄRLDSREKORD!

Ernst Jachtmann skildrar sin uthållighetsflygning om 55 tim. 52 min.

SVENSK FLYGTIDNING har alltid satt en ära i att endast låta de bästa skribenter behandla flygets olika frågor. Som ett led i denna strävan berättade tysken Ernst Jachtmann i föregående nummer om sin väg fram till själva världsrekordflygningen, vilken han nu skildrar i detalj.

*

Det var den 21 september 1943 vid Samlandskusten. Allt var nu klart för den efterlängtade rekordflygningen.

Vinden låg emellertid ännu för snett mot kusten, vilket föranledde mig att avvakta nästa dag. Visserligen var vindriktningen den 22 sept. ännu icke gynnsammare, men då väderleksrapporten utlovade, att vinden under dagens lopp skulle vrida sig, startade jag i alla fall, då det är lättare att under dagen flyga i ogynnsam vind, än att möta denna under natten.

Sedan den spänning, som varje flygare känner före viktigare flygningar, försvunnit efter starten och jag flugit in mig på hanget, gjorde jag mig hemmastadd i planet och fördelade provianten, som mina kamrater ställt i ordning åt mig i för ändamålet speciellt avsedda behållare. Här ingick bl. a. smör, bröd, kex och choklad. För att förhindra framtunghet hade jag låtit inmontera två termosflaskor i vingens tyngdpunkt, var och en rymmande tio koppar, och jag märkte med tillfredsställelse att rörledningen till min sits var i ordning. Även övriga anordningar fungerade till min fulla belåtenhet.

Med hjälp av väderleksutsikterna, vilka mina kamrater skrevo i sanden och utgjorde en värdefull hjälp för mig, kunde jag utvälja den gynnsammaste sträckan av hanget och på så sätt motarbeta en för tidig landning eller i varje fall ett besvärligt hängande på låg höjd.

Måsarna visa vägen...

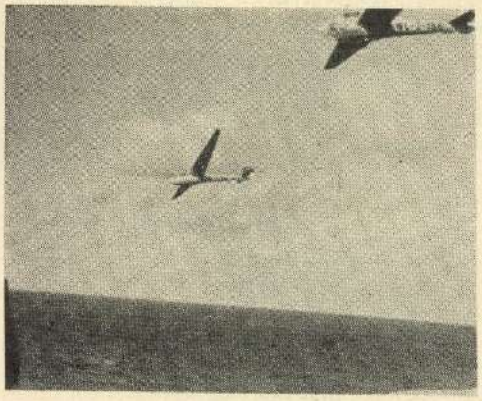
Genom att studera måsarna fick jag en god överblick över uppvindsförhållandena. Vid ett tillfälle exempelvis, hade jag min uppmärksamhet inriktad på att skriva lappar till mina kamrater på marken för att få tiden att gå, varför jag för tillfället icke givit akt på molnbildningarna vid horisonten. Jag blev då genom måsarna varse ett annalkande uppvindsområde.

Måsarna, som på förmiddagen seglade djupt under hangkanten, voro nu plötsligt högt över mig — jag var för tillfället på 200 meters höjd. Fastän jag skyndsamt flög in under fåglarna, gjorde min variometer inget nämnvärt utslag, och vid närmare iakttagande märkte jag, att måsarna "fuskade", d. v. s. att de flaxade upprört med vingarna. Då erinrade jag mig en iakttagelse från min 41-timmars flygning på ön Sylt. Där hade jag sett, att måsarna avpassa annalkande molnuppvind och uppenbarligen tumla om i denna i ren nöjesflygning.

På den molnbetäckta himlen kunde jag inte upptäcka något ovanligt förutom en annalkande regnby, och jag väntade med spänning om denna skulle medföra uppvind. Verkligen, måsarna flögo regnbyn till mötes och läto sig bäras allt högre och högre, tills de försvunno för ögat. Snabbast möjligt följde jag dem, min variometer visade snart flera meters stigning — på samma gång försvann emellertid sikten och regndropparna plaskade på huven.

Störtbromsarna i funktion!

Med hjälp av störtbromsarna tryckte jag planet ner till marksikt och strävade att fortast möjligt draga mig ut ur åskbyns räckvidd. Ju mer jag avlägsnade mig, desto mindre hördes regnet mot huven. Denna iakttagelse var mig till stor nytta under natten. Med hjälp av det ljud, som regnet åstadkom, kunde jag fastställa, huruvida jag närmade mig eller avlägsnade mig från en regnby. På så sätt undvek jag under natten regnbyarna, vilkas centrum jag kunde fastställa endast med hjälp av hörseln. Härigenom undgick jag att på grund av dålig sikt förirra mig in på baksidan av hanget, vilket ofelbart skulle haft till resultat att jag "säckat igenom".



"VI GRATULERA!"
stod det textat på den Kranich, i vilken kamraterna gingo upp mot Weihen, i vilken Jachtmann just hade slagit det gamla världsrekordet (45 tim. 28 min.)

I den förutspådda stormen, med byar på 90 km/tim, skulle det varit omöjligt att flyga mot vinden till det räddande hanget. Jag ville inte heller utsätta min "Weihe" för större påfrestningar än den var beräknad för. Tanken på att jag till förmån för min proviant, radion och batterierna hade avstått från min fallskärm, gjorde mig dubbelt vaksam.

Vid nattflygningar blir man i högre grad än annars ett med sitt plan. Känseln är lika fördelad ända ut i vingspetsarna, man känner varje vibration i planet, och man måste kunna dra de rätta slutsatserna av varje skakning i spant och spryglar. Ögat och känseln hos uthållighetsflygaren skärpas och förmår honom att draga värdefulla slutsatser ur naturföreteelser, vilka undgå en ointresserad iakttagare på marken, för vilken en sådan flygning kanske enbart kan förefalla långtråkig.

Nattflygningarna.

Under den första natten kom jag in i ett åskväder med klotblixtar, vilka för ögonblicket bländade mig fullständigt. Då jag icke väntade ett åskväder så sent på året, tog jag det för signalraketer eller marina skjutövningar på havet, och fick kännedom om ovädret först vid landningen. Tidvis stod planet stilla vid kusten för att i nästa ögonblick kastas åt sidan av en by.

Den upplysta vindstruten pendlade fram och tillbaka, vilket gjorde det svårt att fastställa vindriktningen. Därför stod jag bokstavligen denna tid stilla över Rosenschlucht, en djup flik i kusten, vilken vid större vindstyrka gör det möjligt att stå stilla över marken med nosen upp i vindögat, medan man pendlar fram och åter som en vindstrut.

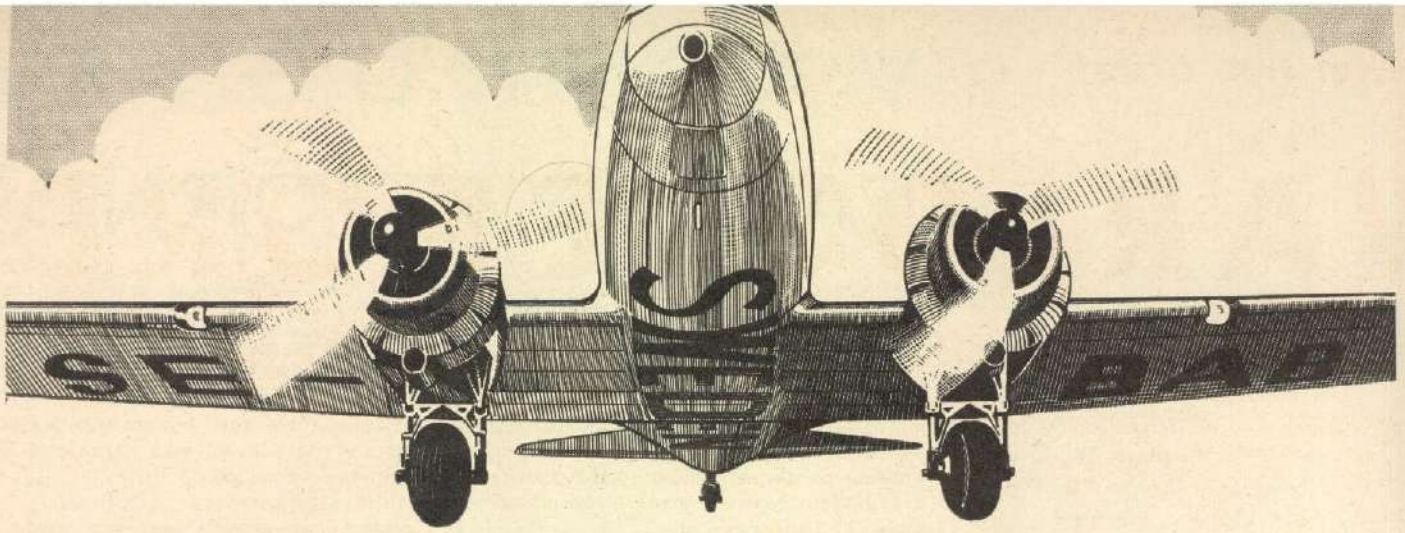
Påföljande natt tvungo mig lågt gående moln, vilka sträckte sig ända ut till kusten, samt dimma, som steg upp från havet, att flyga lägre än hangkanten. Den kraftiga uppvinden försökte med våld tvinga planet in i tjockan. Endast genom att trycka kraftigt, varigenom den normala flyghastigheten på 60 km/tim steg till 120—130 km/tim, var det möjligt att fortsätta flygningen med marksikt.

Lyckligtvis förblev sikten över kustremsan nedanför hanget klar. Maskinen flög alltså bildlikt talat fram och åter i en tunnel av moln med en för ett segelflygplan ursinnig fart. Då jag vid den tilltagande siktförsämringen vare sig hade utnyttjat möjligheten att landa på den väl upplysta flygplatsen eller gått ned på nödlandningsfältet på övre delen av hanget, och då en landning på den smala strandremsan, vilken var full av grus och sten, omöjligt kunde sluta lyckligt, återstod endast ett: att hålla ut!

I strålkastarsken.

Tidvis måste jag rätta mig efter lanternorna på hanget bakom mig, då strålkastaren vid Brüserort bländade mig, så att jag

(Forts. å sid. 24)



RIKSFLYGLINJEN

PÅ SÄKRA VINGAR MALMÖ–LULEÅ

CALLE FLORMAN hade en stor dag den 11 september, då den nya Riksflyglinjen från Malmö till Luleå officiellt invigdes. I första hand var det dock en triumfdag för norrlänningarna, som nu äntligen fått den efterlängtade förbindelseled, som fört luleåborna hela 15 timmar närmare huvudstaden och ett helt dygn närmare södra Sverige.

Än är man visserligen inte riktigt nöjd i Norrland — men när blir väl en norrlänning nöjd med de styrande skåningarna i Stockholm? Man klagar över att tidtabellen inte passar riktigt, och priserna äro ännu alldeles på tok för höga.

Det slog därför väl an i Norrbottensmetropolen, när ABA-chefen efter den första flygturen till framtidslandet lovade göra allt för att övertyga herrarna i regeringen om det berättigade i norrlänningarnas önskemål i fråga om tider och priser. Än så länge får man emellertd nöja sig med den stora seger för Norrlands sak, som otvivelaktigt ligger redan i det principiella erkännandet av behovet av en flyglinje som denna.

När ABA den 15 oktober slår igen butiken — eller rättare Norrlandsfilialen — på ett par månader, för att höga vederbörande skall få tillfälle att ta del av alla gjorda erfarenheter, innan den permanenta Riksflyglinjen öppnas den 15 februari nästa år, hoppas man ha klarat upp alla detaljspörsmål till norrlänningarnas fulla belåtenhet.

Byråchef Ljungberg i Väg och Vatten lovade t. o. m. under invigningshögtidligheterna, att inte endast de två nu använda norrländska flygfälten — Kallax vid Luleå och Skeppsholmen utanför Sundsvall-Härnösand — skulle utbyggas i rekordtakt, utan att Norrland dessutom skulle få nya flygfält i Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik och Gävle. — Om det problemet skall kunna lösas, måste väl först Ostelius' projekt realiseras, som går ut på, att den nuvarande flygplatsutredningen skulle avvecklas, dess ledamöter placeras som landshövdingar — utom den, som redan är det — och en ny utredningskommitté tillsättas, bestående av — Calle Florman ensam! Tider skola komma...

Vår flygande reporter har på 7 timmar förflyttats från Skånes sommar till Norrlands höst med ABAs nya riksflyglinje och skildrar här evenemanget.

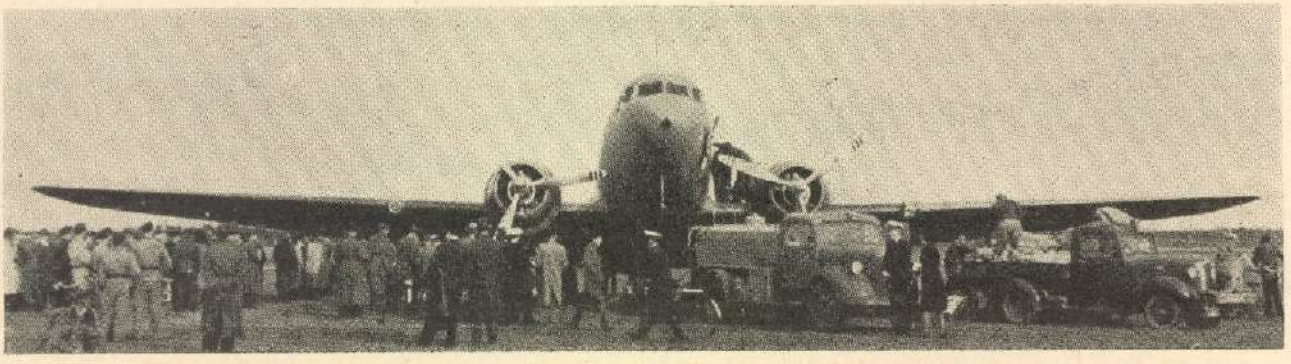
Men det är inte endast norrlänningarna, som ha anledning att vara nöjda med Riksflyglinjen. Tack vare den ha också vi skåningar förts närmare Framtidslandet Norrland. Inte minst SVENSK FLYGTIDNING har anledning att vara tacksam häröver. Eller vad sägs, när man efter ett par minuters promenad från redaktionen till Bulltofta flygplats kliver i "Falken" klockan 7 på morgonen för att sju timmar senare äta lunch i Luleå och diskutera aktuella problem med chefen för tidningens nyöppnade Norrbottenskontor, fanjunkare Eric Larson, och Kurirens allestädes närvarande reporter "Werg".

Från Malmö till Göteborg kommer man på 70 minuter och till Stockholm på ytterligare halvannan timme. En kvarts uppehåll på Torslanda och Bromma är tillräckligt för att njuta litet kaffe med dopp.

Ombord serveras nämligen ingenting, undantagandes kräkpulver och vatten. Men det är ingen, som behöver använda det — trots att mången flyger första gången. Enligt instruktionerna nyper man sig dock omsorgsfullt i näsan och sväljer oupphörligt, varje gång planet stiger eller sjunker. Men snart tröttnar man också på det.

Min sidokamrat, en äkta skåning av den fylligare sorten, tar t. o. m. ut bomullen ur öronen och konstaterar, att han flyger lika bekvämt på 3.000 meters höjd i ett av ABAs Douglas-plan som han sitter hemma i sin bästa fåtölj. Tåg kommer han i varje fall aldrig att åka mer på den här sträckan, försäkrar han. En flygbiljett kostar ju förresten inte mer än en första klass

(Forts. å sid. 26)



"Falken" efter framkomsten till Kallax flygfält vid Luleå. (Foto: H. Westerberg.)

VÄSTKUSTEN FÅR NYTT ÖRNBO

Vår utsände har besökt den nyaste bombflottiljen i Vapnö vid Halmstad, varvid han — liksom tidigare general Nordenskiöld — haft tillfälle konstatera, att Kungl. Hallands Flygflottilj fått Sveriges trevligaste förläggningsort. Här nedan återgivas de synpunkter, som flottiljchefen, överstelöjtnant Christian Nilsson, framförde under samtalet med vår medarbetare. (T. v. flottiljchefen vid ankomsten till Vapnet.)

Kasernerna äro nu i det närmaste klara, och den första kontingenten flyttar in omkring kvartalsskiftet. Hangarerna däremot bli färdiga först i vår. Arbetet på dem har visserligen redan börjat, och fältet ligger klart, varför allmän flygträning (AFT) kommer att äga rum redan i höst och vinter.

Flottiljen skall förses med det nya serietillverkade svenska bombplanet SAAB 18 B, och maskinparken beräknas vara komplett nästa år. T. v. användes B 5.

F 14 — Kungl. Hallands Flygflottilj — sattes upp redan den 1 juli, men placeringen av personalen gäller först fr. o. m. 1 oktober. F. n. tjänstgör emellertid en del kommenderad personal med huvudsakligen arbeten av administrativ karaktär.

Hittills ha vi haft enbart goda erfarenheter av trakten. All personal trivs utmärkt. Sommartid är ju bygden rent idealisk, medan det om vintrarna naturligtvis kommer att blåsa upp till storm då och då.

Det har inte varit någon som helst svårighet att få folk till flottiljen — tvärtom har det till samtliga platser varit överflöd på sökande. Personalen kommer alltså att bli högt kvalificerad.

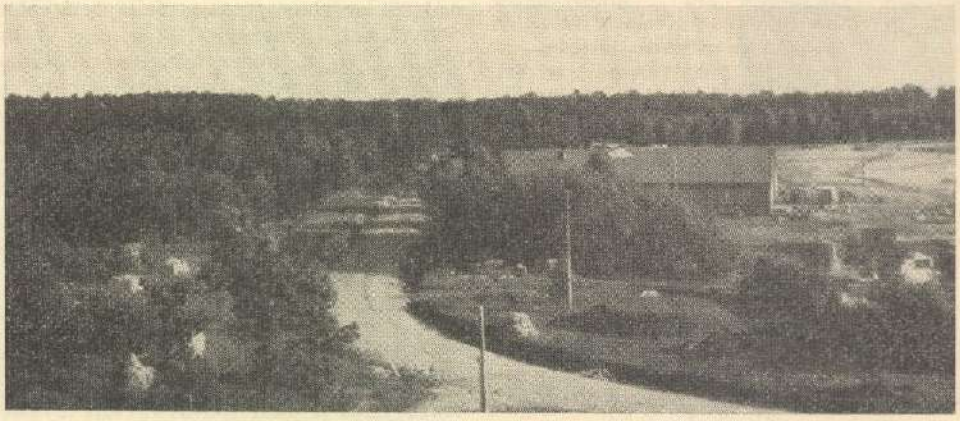
Just nu är flottiljens förläggning ännu mycket provisorisk. Kansliet är t. ex. inrymt i en stor bondgård. Susegården, där tygförrådet hittills härbärgerats, skall rivas, då den ligger just i inflygningsriktningen.

I övrigt komma gårdarna att stå kvar ur kamouflagesynpunkt, kanske inte så mycket av militära skäl som desto mera av rent estetiska synpunkter. Dessutom komma gårdarna naturligtvis i viss mån att verka skyddande för vinden.

Själva flygfältet skall sannolikt utbyggas ända till Vapnö kyrka. Inalles kommer man att få en startbana om 2,5 kilometers längd.

Arbetet på hangarer och byggnader är ett par månader försenat, beroende på svårigheten att skaffa tillräckligt med material och folk, framför allt murare. De företag, som under flygförvaltningens ledning bygga på entreprenad vid fältet, göra emellertid sitt yttersta. Hit höra Armerad Betong och ett flertal andra storföretag.

Vägbyggnader och vissa andra mindre saker byggas i flygförvaltningens egen regi. Man har lärt mycket under de gångna årens upprustning. Således finnas nu för många ändamål färdiga standardiserade stålkonstruktioner, som endast behöva lämnas ut till entreprenörerna.



Totalvy över F 14:s kasernområde med markenteriet i förgrunden.

Arlén & Frummerin

rekommenderar en förstklassig sortering i

JÄRNVAROR —
BOSÄTTNINGSARTIKLAR
JAKT- & FISKREDSKAP

Stortorget HALMSTAD
Tel. 246 - 376 - 3346

Halmstads flygare och segelflygare!

Köp KVALITETSMÖBELN *hos*

OTTERSTRÖMS

Klammerdammsgatan—Hantverksgatan
Tel. 3898 Tel. 3898

A. Berlings
Glasmästeri
Halmstad

utför allt arbete
inom branschen

Tel. 862

Trävaror och Byggnadsmaterial

Gustaf Hyléen
Halmstad
Tel. 1608 & 1616

Firma
A. F. Thornberg
– Färghandel –

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

Med största omsorg tillverka vi
Pressade och svetsade
— massartiklar —
Efterhör vid behov våra priser och leveranstider.
ORIGOVERKEN, Halmstad
Tel. 235 — 4235

GOLVBELÄGGNINGAR

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

Byrit Aktiebolag
Halmstad. Tel. 4618

Hela byggnadsverksamheten går rent fabriksmässigt. Man skulle inte kunna framställa det hela vare sig billigare eller bättre i nuvarande stund.

En aning trångt är det kanske på expeditioner och överhuvudtaget ifråga om utrymmena. Men utvecklingen i alla statliga verk går ju därhän, att man måste knappa in på utrymmena.

Hela flottiljen beräknas vara fullt uppsatt och utrustad 1946. Erfarenheterna av kriget lär oss, att vi måste ha ett kraftigt försvar — och främst då ett slagkraftigt flyg. Ur ren neutralitetssynpunkt bör flyget t. o. m. utvidgas.

Normalt skulle vi behöva mer än det dubbla i flygväg, d. v. s. ett 50-tal flottiljer. Vi få hoppas, att statsmakterna lär av det stora kriget och möjliggör denna flygets utveckling i vårt land.

Segelflyget på flottiljen kommer igång redan i höst. Det blir en gammal prövad segelflygare, flygstationsmästare Öhrstedt, som kommer att ta hand om det. För vår del hoppas vi på ett livaktigt samarbete såväl med det civila segelflyget på orten som platsens segelflygindustri.

Det har varit svårt att få hang för flygklubben, men kanske kan den saken lösas på Galgberget till ömsesidig båtnad. Öhrstedt skall i dagarna upp tillsammans med flottiljens mannar och undersöka möjligheterna. Naturligtvis kommer flygklubben att vara välkommen att ta sina C-diplomprov häruppe hos oss.

Överhuvudtaget kan jag säga, att vi är nöjda med vår situation. Och det är vi inte ensamma om. När general Nordenskiöld, chefen för flygvapnet, för någon tid sedan gästade oss, uttryckte han som sin uppfattning, att F 14 sannolikt har den trevligaste förläggningsorten bland alla flottiljerna. Härtill bidrager inte minst läget mitt i skogen.

En sak till borde kanske framhållas. Flottiljen är på tiggarstråt. Saken är den och förhållandet sådant, att en nyuppsatt flottilj behöver en mängd småsaker för att förgylla upp tillvaron ytterligare. Mässarna behöver prydas med konstverk o. s. v., och diverse extra utensilier erfordras, som inte ingår i de vanliga anslagen till byggandet och uppsättandet av en flottilj.

Enbart officersmässen måste köpa in allt sitt matsilver, armatur och möbler av trevligare slag. Piano, duktyg och linne är några andra av de föremål på önskelistan, som officerarna själva måste betala. För den skull måste avgifter uppbäras från de enskilda officerarna. Och materialen är dyrbar — inte minst i dessa tider.

Detsamma gäller naturligtvis också för underofficerarna. Även manskapet får egna mässar i trevlig regi, som de vinnlägga sig att göra så trivsamma som möjligt.

Vi hoppas, att Halmstads stad och stora industrier skola skänka en hel del i den vägen. Framför allt skulle vi uppskatta, om vi kunde få konstverk med Hallandsmotiv för att på så sätt än intimare knyta an till bygden.

Än så länge har ju flottiljen inga traditioner att bygga på. Flyget är överhuvudtaget ett ungt vapen med ungt folk, som självt får skapa sin tradition. Det är en oerhört svår uppgift för flygets personal, men det kommer säkert att lyckas.

CARLANDERS · STORGATAN 50 · HALMSTAD · TEL. 2278

Flygare!

Vid behov av sportartiklar vänd Eder till länets största sportaffär

Lambert Jepsson

— Sportaffär —

Stora Torg. Halmstad. Tel. 3323

Reservoarpennor

i alla prislägen och passande varje handstil

PAPPERSBOLAGET

Carlander & C:o

Brogatan 13 — Halmstad

Säg det med blommor

från

Ihlströms

Stortorget

Tel. 319 Tel. 319

Medlem av FBF

SELECTA RADIO

Brogatan 44. Telefon 3163

Halmstad

STOR SORTERING

av förnämligaste radiomärken.

Elektrisk armatur m. m.

Förmånliga avbetalningsköp.

F 14

specielle fotograf

Polyfoto

Stig Hartman

Storgatan 17 Halmstad

JÄRNPILEN

innebär kvalitet hos varan samt vederhäftighet hos affären.

Stor sortering av förstklassig vara hos

AB. A.W. ANGEL

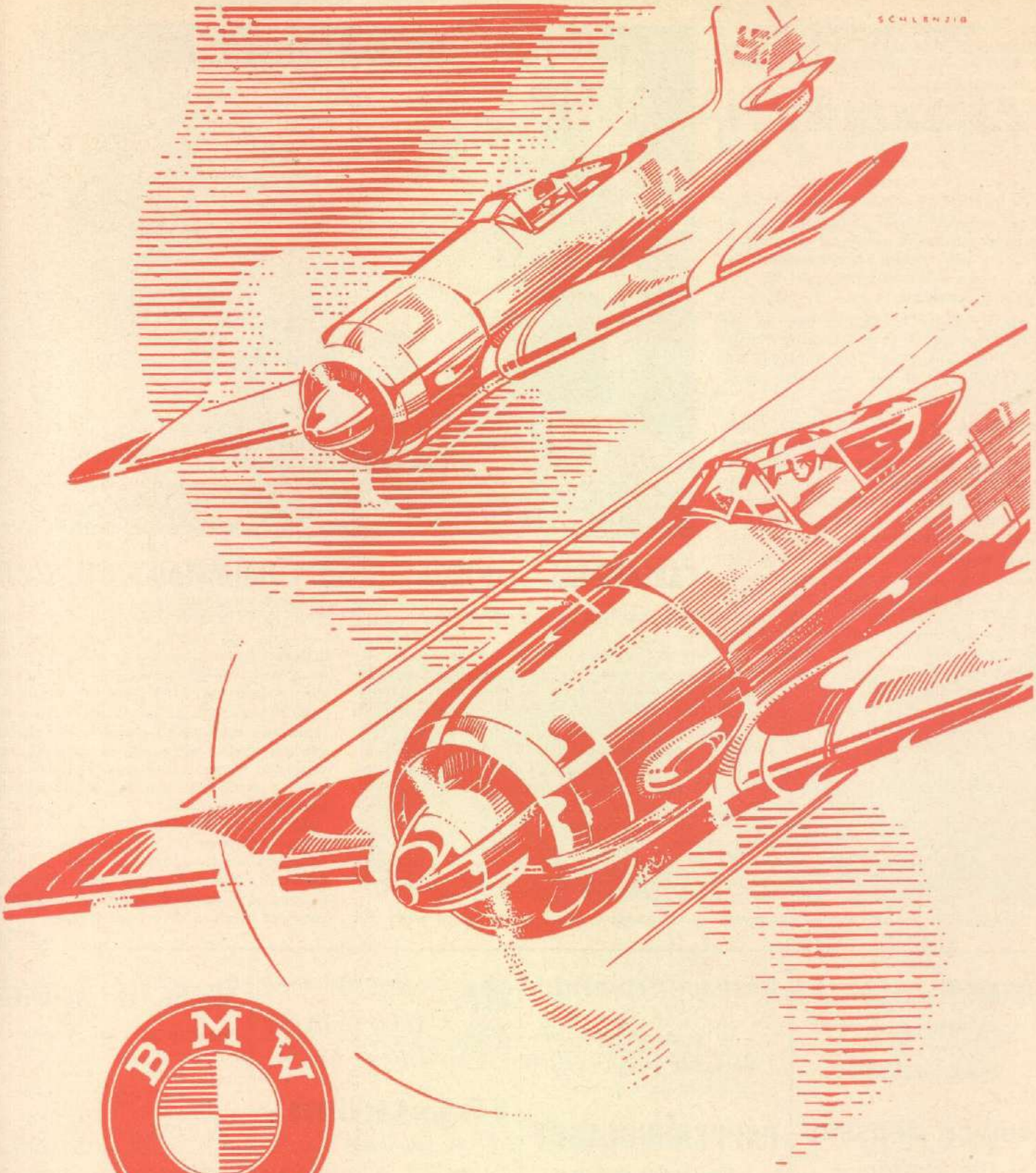
Tel. namnanrop "ANGELS"

Janne Nilsson

Ur och OPTIK

Storgatan 19, HALMSTAD

H. M. Konungens Hovleverantör



BMW

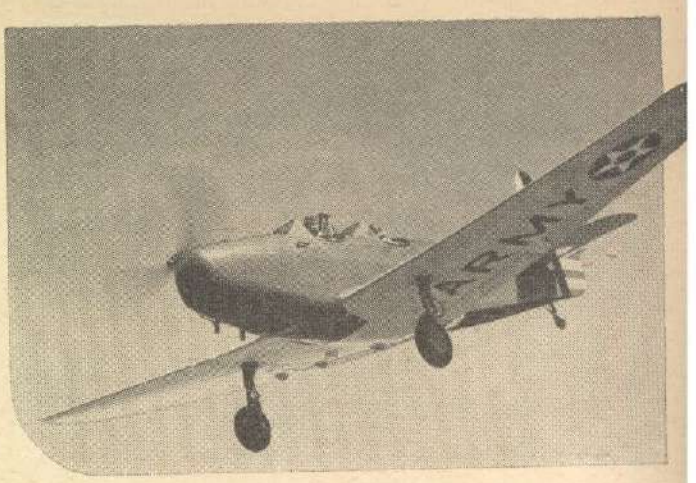
LUFTKYLDA

Högeffektiva STJÄRNMOTORER

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I FOCKE-WULF FW 190

Vad man talar om

I AMERIKAS FLYGVÄRLD



Yankee

— vår amerikareferent —

rapporterar aktuella spörsmål från USA:s horisont.

Nytt militärt transportflygplan

Flygfabriken Fairchild i Hagerstown, Maryland, har i dagarna avslutat en serie provflygningar med det nya transportflygplanet C-84.

Det nya planet är det första i detta krig som byggts uteslutande som transportplan för militära ändamål. Planet har stor lastförmåga och kan flyga mer än 5.200 km utan mellanlandning.

Reaktionsdrivet hangarflyg

I ett meddelande från det amerikanska marindepartementet framhålles att fartygsbaserade flygplan och flygbåtar kunna starta på mellan 33 och 60 procent kortare startbanor och lastas mer än tidigare tack vare speciella raketanordningar, som anbringas på vingarna.

Eldfast plywood

Det amerikanska marindepartementet meddelar att man nu i stor utsträckning använder specialbehandlad plywood för småbåtar, vattentäta skott o. s. v. Man har kunnat utsätta dylik impregnerad plywood för en temperatur av omkring 650 grader Celsius utan annan inverkan än att den kolnat på ena sidan. Den andra har däremot inte visat några tecken till förstöring, även om försöket pågått i upp till tjugo minuter.

Man har också låtit den impregnerade plywooden ligga i vatten en månad utan att detta inverkat på dess värmebeständighet.

Amerikansk flyggeneral av norsk härkomst

Till stabschef för den tjugonde amerikanska flygkåren i Washington har utnämnts brigadgeneral Lauris Norstad. Han efterträder brigadgeneral Howard Hansell, som har fått en annan post utanför USA. Norstad är av norsk härkomst.

En annan norsk-amerikan, representanthusmedlemmen August Andresen från Minnesota, har gjort ett uttalande i samband med Norstads utnämning. Han berättar:

"Norstads far är pastor i den norska lutherska församlingen i Minneapolis. Min egen far är också norsk präst, och generalens farfar, som var norrman, var medlem i den kyrka där min far var pastor. Vi växte upp i samma stad — Red Wing i Minnesota — och jag har som många andra norsk-amerikaner följt Norstads bana med intresse. Vi voro stolta när vi hörde om hans bedrifter i Nordafrika och om hans insatser vid Sicilien och i Medelhavsområdet.

Norstad fick sin första kommendering till krigsskolan i West Point år 1925, samtidigt som jag valdes in i kongressen. Jag trodde på honom redan då, och han har mer än infriat de löften han då gav. Han är nu 37 år gammal och en av den amerikanska arméns yngsta generaler.

En av Norstads bröder tjänstgör just nu i armén i Europa, medan en annan har följt familjens traditioner och blivit präst. Han är för närvarande marinpastor i Stilla havet."

Svenskättlingen som skapade de flygande fästningarna

Presidenten i Boeing Aircraft Co., Philip Gustav Johnson, har avlidit efter några dagars sjukdom. Han var av svensk härkomst.

Philip Johnson var vid sin död 49 år gammal. Han var född i Seattle på den amerikanska västkusten, dit hans föräldrar hade utvandrat från Sverige. Fadern, Charles Johnson, var värmlänning, närmare bestämt från Karlstad, medan modern härstammade från Åmål.

Philip Johnson gjorde redan vid unga år en häpnadsväckande karriär, lika snabb som utvecklingen inom den unga industri han ägnade sig åt. Han hade gått ut från tekniska högskolan i staten Washington 1917 och därefter kommit in vid Boeingfabrikerna som konstruktör. Redan tre år senare blev han fabrikschef.

När Boeing-fabrikerna några år senare gingo in för tillverkning av post- och passagerarplan, organiserade Johnson dess trafikflygverksamhet, i första hand linjen mellan San Francisco och Chicago. Senare var han verksam medlem av och ledare för flera stora trafikföretag, bland annat flyglinjen tvärs över Canada, som öppnades 1937.

Vid krigsutbrottet 1939 blev Johnsons och Boeings huvuduppgift att få fram den flygande fästningen, som senare också har efterträtts av den nya B-29, kallad Super-Fortress.

För sina insatser valdes Philip Johnson 1941 till hedersborgare i Seattle.

Flygande jättar av stål för amerikanska flottan . . .

Det första jätteplan av rostfritt stål, som någonsin byggts, har beställts av amerikanska flottan efter ingående prov. Avsikten är att det skall användas till att frakta brådskande laster för flottan.

Flygplanet har fått namnet "Conestoga" efter de täckta vagnar, som pionjärerna begagnade, då de togo Amerika i besittning. Det tillverkas och konstruerades av Edward G. Budd Company i Philadelphia och är det första plan, som flottan får, vilket speciellt konstruerats för transport. Flottan har visserligen redan transportplan, men de äro ombyggda strids- eller passagerarplan. "Conestoga" är ett högvingat monoplan, 68 fot långt och med 100 fots spännvidd. Motorerna äro två Pratt & Whitney om 1.200 hkr vardera. Dess hastighet är 165 miles per timme och flygsträckan med maximilast 1.700 miles. Genom användande av extratankar kan den emellertid ökas till 2.500 miles.

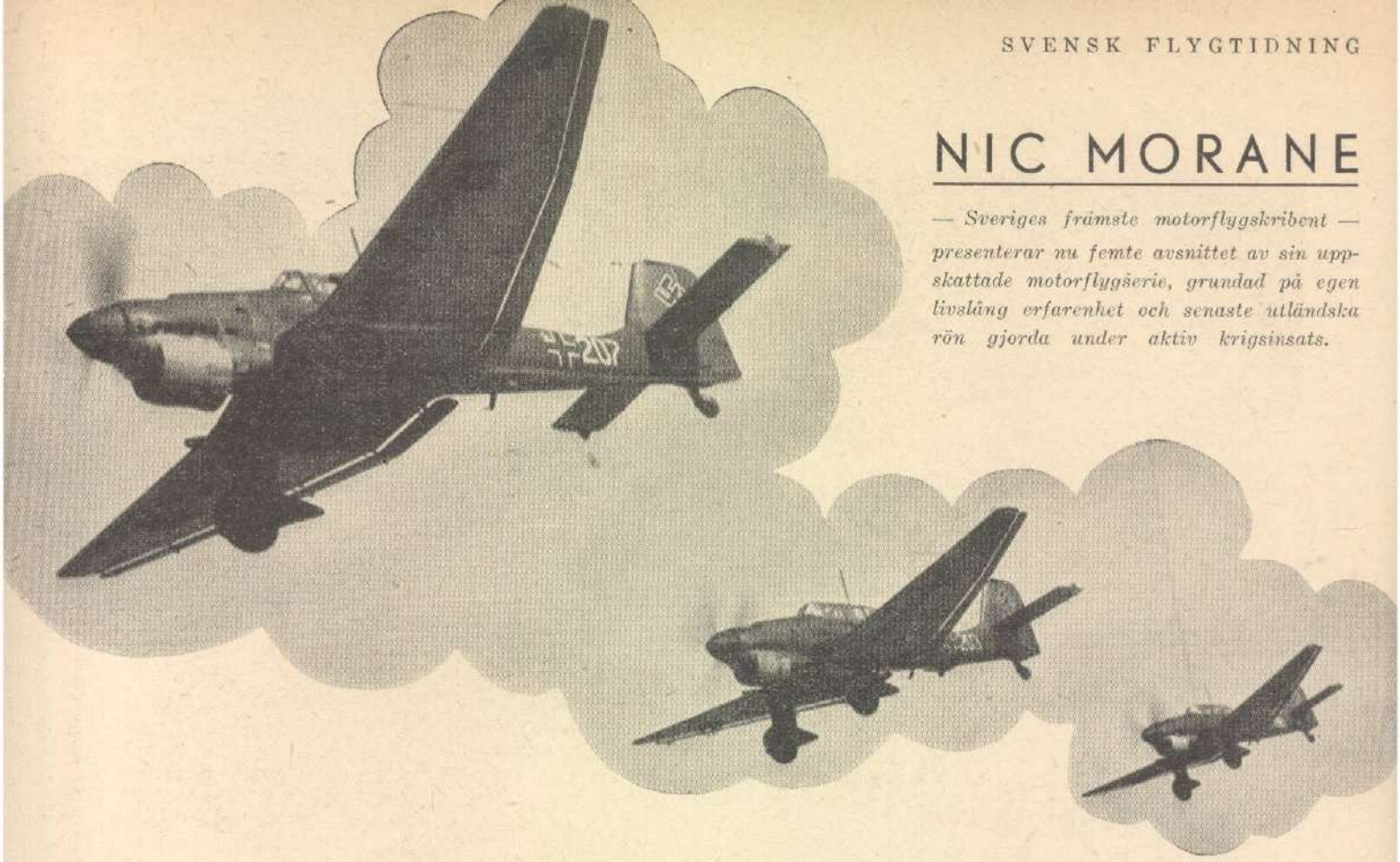
Endast dörrar och golv äro av plywood. Allt är i övrigt av rostfritt stål. Stålklädseln har fogats samman medelst svetsning. Planet har så att säga byggts upp omkring ett lastrum 25 fot långt, 8 fot brett och 8 fot högt. En lastlucka giver tillträde från aktern.

Lastförmågan är 10.400 pounds, d. v. s. ung. 5.000 kg. "Conestoga" kan alltså transportera en ambulansbil eller två jeepar. För persontransport kan den utrustas med 24 sitsar. Gäller det att transportera sårade från krigsskådeplatsen kan "Conestoga" även användas som ambulansplan.

För transport av fallskärmsjägare finnes en särskild version med dörrar på båda sidor av kroppen. Detta möjliggör att fallskärmsjägarna snabbt knna göra uthopp på båda sidor medan samtidigt deras vapen och proviant fälles genom akterluckan.

FÖLJ UTVECKLINGEN

av det amerikanska flygets frammarsch genom de regelbundet återkommande korrespondenserna från Amerikareferenten "Yankee" i SVENSK FLYGTIDNING.



NIC MORANE

— Sveriges främste motorflygskribent — presenterar nu femte avsnittet av sin uppskattade motorflygserie, grundad på egen livslång erfarenhet och senaste utländska rön gjorda under aktiv krigsinsats.

MOTORFLYG FÖR ALLA

I SFTs förra nummer lämnade vi vår flygare just som han kommit upp i *luften*, det element, som tidigare varit tämligen okänt av oss människor men som nu, tack vare vetenskapliga och praktiska framsteg på flygområdet, blivit snart sagt en allas gemensamma egendom.

Kännedomen om luften, dess art och egenskaper, luftmotståndet och luftkrafterna är dock ännu på många håll ofullständig. Det kan därför vara befogat att i dag prata "elementär aerodynamik" ett slag, sådan som R. L. M:s broschyr ser den.

Luft i vila och rörelse.

Luften består av en blandning av olika gaser, där kväve och syre är huvudbeståndsdelarna. Dessutom finns som känt ofta stora mängder fuktighet — vattenånga — i luften.

Luftens täthet, d. v. s. kvantiteten luft per kubikmeter, avtar med höjden. På 100 km höjd finns blott ytterst små luftmängder kvar. Luften utövar på grund av sen egenvikt — vid marken i medeltal 1,293 kg/m³ — ett inneboende, åt alla håll verkande tryck. Detta benämnes det *statiska lufttrycket* och ändrar sig med vädrets växlingar. Vid havsytan är det statiska lufttrycket i medeltal 1013 *mb* (millibar) eller uttryckt på annat sätt 760 mm *Hg* (vikten av en 760 mm hög kvicksilverpelare). "En millibar" motsvaras alltså av 3/4 mm Hg under det att "en mm Hg" är lika med 4/3 millibar.

Det statiska lufttrycket avtar dessutom som varje flygintresserad vet med flyghöjden. *Se bild 1!* Till en flyghöjd av 1000 m (1 km) över havsytan minskas lufttrycket för var åttonde meters höjdvinst med 1 millibar. Vid nedstigning (glidflykt, dykning) ned till mark-(havs-)ytan ökas (tilltar) lufttrycket på motsvarande sätt med omkring 1 millibar pr 8 m.

Lufttemperaturen avtar (sjunker) i vanliga fall med i runt tal 0,65° Celsius för var 100:de meters höjdvinst — eller om man vill räkna i jämnt gradtal, med omkring 1° per 100 m.

I det lufthölje, som omger planeten där vi bor uppstår på grund av olikheterna i lufttrycket luftströmningar åt olika håll, vindarna. Kring ett flygplans vingar uppstår också genom planets rörelse genom luften tryckskillnader, som verkar såsom krafter av olika slag och riktning, luftkrafterna. En av dessa, "upptrycket" eller "bärkraften" bär planet i luften.

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

Bärkraftens storlek beror på:

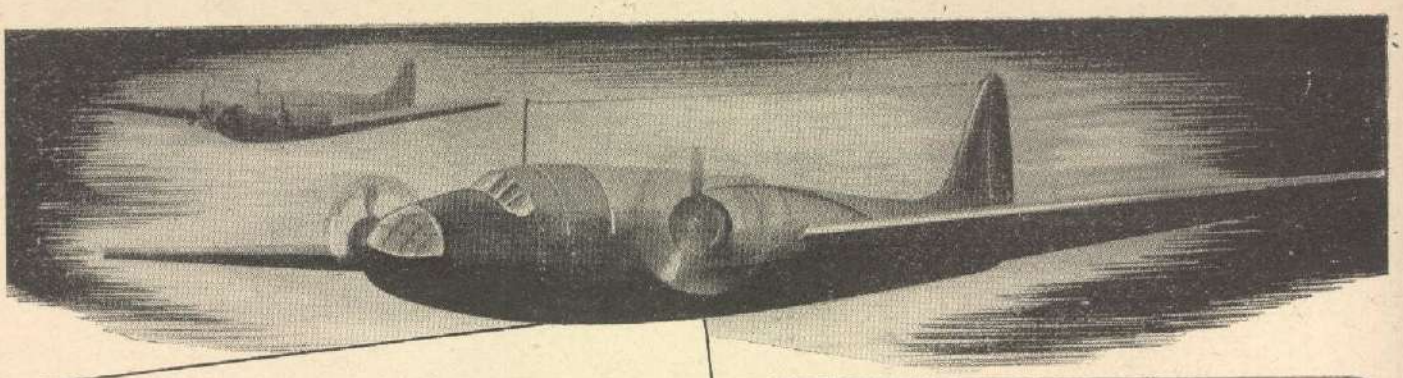
1. Luftmotståndet.
2. Vingprofilen.
3. Anfallsvinkeln.
4. Bär-(ving-)ytans storlek.

Ett flygplans "bärkraft" anges vanligen som en produkt av vingprofilen, vingytan (arean) och luftmotståndet.

Det sistnämnda är att betrakta som rörelseenergin hos luftpartiklar i en luftström. Dess storlek beror på *luftströmmens hastighet* samt på *luftens täthet.* Luftmotstånd förekommer såväl när luften rör sig mot stillastående yta, t. ex. ett hus, en bro eller något annat, vad som helst, som då ett föremål, exempelvis en bil, ett tåg eller ett flygplan rör sig mot luften. Om man sticker ut en hand utanför bilen, tåget eller flygplanet, känner man lufttrycket — i de två sistnämnda fallen t. o. m. så kraftigt, att en allvarlig varning häremot är på sin plats! Inga tassar utanför ett snabbt flygande plan! Det kan bli armskada illa kvickt! I tunn luft, d. v. s. på höjd, erfordras större hastighet för att skapa samma luftmotstånd som i tät luft, på låg röjd. Vatten, som är tätare än luften, gör vid en hastighet av 1 sekundmeter samma motstånd som luft vid 28 sekundmeter. Om en och samma luftmassas hastighet ökas till det dubbla ökas luftmotståndet till det 4-dubbla. Ökas hastigheten med det 3-dubbla ökas motståndet 9-dubbelt o. s. v.

Flygplanets hastighet genom luften mäts med en hastighetsmätare, byggd på uppmätning av det vid växlande hastighet växlande trycket invid flygplanet. Dess prin-

(Forts. å sid. 12)



svenskbyggda PESCO flygplanpumpar

Pesco precisionspumpar serietillverkas nu i Sverige i stor skala. Ett flerårigt experimentarbete har krönts med framgång och svensk yrkesskicklighet och svenskt ypperligt material har bidragit till att de svenska produkterna visat sig fullt likvärdiga sina förebilder. De i Sverige tillverkade Pescopumparna äro huvudsakligen avsedda för flygplanindustrin men även andra typer äro under utarbetande.

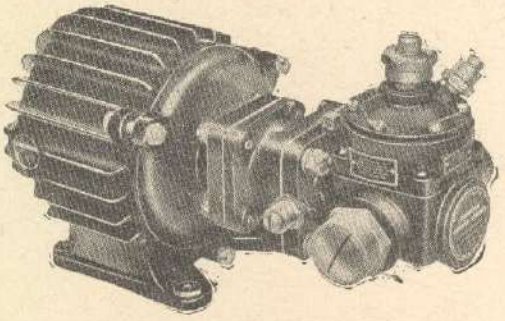
Skriv till System Paulin AB och konsultera deras pumpexperter om Pesco precisionspumpar.

SYSTEM PAULIN AB

Kungsgatan 33 Stockholm Telefon 21 43 03, 11 95 45

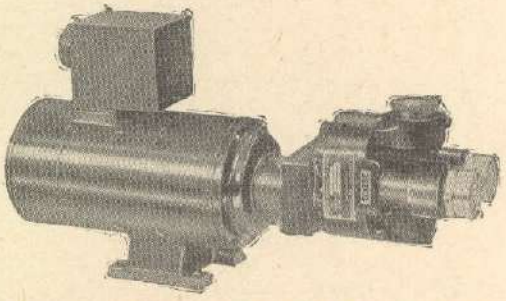
AB TÖNSETH & CO

Ulvsunda invid Bromma Flygplats. Telefon Namnanrop



PESCO RESERVBRÄNSLEPUMP TYP S 246 K

med direktkopplad el-motor för 29 volts spänning. Pumpen ger 25 l/min vid 2225 varv/min och ett övertryck i avloppsledningen av 1,1 kg. Effektförbrukning 0,092 kW.



PESCO FLÖJELPUMP TYP SR 280 BG

hydraulisk högtrycksoljepump av kugghjulstyp, för avloppstryck av upp till 100 kg/cm². Pumpen, som är direktkopplad till en specialbyggd 2 ½ hk 24 volts elmotor, är avsedd för flöjling av propellrar å flermotoriga plan. Hela pumpaggregatet väger endast 9,3 kg.

PESCO — världsberömda precisionspumpar för specialändamål

LÄR DIG MOTORFLYGETS GRUNDER!

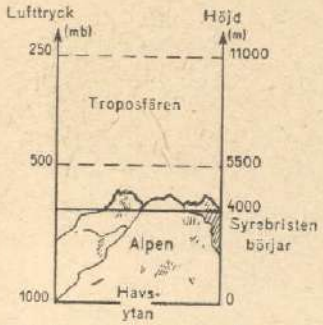


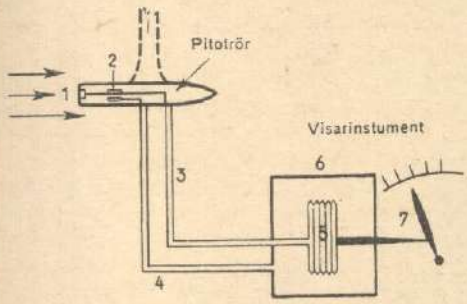
Bild 1: Lufttryckets avtagande med höjden.

(Forts. från sid. 10)

cip framgår av *bild 2*. Hastighetsmätarens utslag är emellertid inte alltid fullt korrekta. De måste korrigeras med hänsyn till barometerståndet, d. v. s. lufttrycket på flyghöjden ifråga och temperaturen. Detta sker med tillhjälp av ett specialinstrument (specialindelad räknesticka) eller ett tabellverk. Som *exempel* på de korrektioner, som kan behövas anför vi här följande tabell:

Utslag å mätaren:	*Verklig flyghastighet i km/tim på flyghöjden:*			
km/tim	0 m	2 km	4 km	6 km
300	*290*	*320*	*350*	*400*

I detta fall kan man alltså överslagsvis anse att mätaren visar rätt på 1 km (1000 m) flyghöjd.



1 Tryckfångare
2 Ringslits
3 Statiskt tryck plus fartmotstånd
4 Statiskt tryck
5 Aneroiddosa
6 Lufttätt skyddshölje
7 Hastighetsvisare och skala

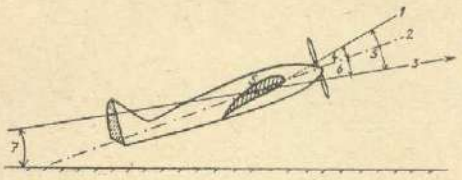
Bild 2: Hastighetsmätarens princip.

Luftkraften.

Till följd av flygplanvingens "profil" (tvärsnittets form) med "välvd" översida och mer eller mindre plan undersida sker luftströmningen *snabbare* vid översidan än vid undersidan — *bild 3*. Härigenom uppstår dels ett minskat tryck (sugning) vid översidan, dels ett ökat tryck vid undersidan, båda i förhållandet 2:1. Tillsammans bildar dessa tryck "luftkraften". På denna krafts uppkomst och tillvaro vilar hela systemet flygning enligt principen "tyngre än luften".

Luftkraften har genom aerodynamiska försök i "vindtunnlar" fastslagits vara anbragt i vingens "tryckcentrum", som i planflykt ligger omkring 1/3 från vingens framkant räknat. Luftkraften R uppdelas i två komposanter, en skadlig bakåtriktad, motståndet W och en nyttig, bärande, upptrycket eller bärkraften A.

Bild 4 klargör några vinklar m. m., som har betydelse för luftkraften och för ett flygplans rörelse, stigning m. m. Deras benämningar framgår av bildtexten.



1 Vingprofilplanet
2 Flygplanets längdaxel
3 Flygriktning
4 Vingens inställn.-vinkel
5 Vingens anfallsvinkel
6 Flygkroppens „
7 Flygplanets stigvinkel

Bild 4: Skiss över anfallsvinklar m. m.

Vinkeln mellan profilplanet och luftens strömningsriktning kallas *anfallsvinkeln*. Ändras denna ändras också luftkraftens och dess komposanters storlek och riktning. Det är endast inom ett begränsat område, intill omkring + 14°, som en stor bärkraft (A) föreligger i förhållande till motståndet (W). Ökas anfallsvinkeln ytterligare (d. v. s. om man försöker stiga brantare) avtar bärkraften och motståndet ökas synnerligen kraftigt. Luftströmningen blir härvid virvelartad på vingens översida. Schematiskt visas detta på *bild 5*. Företeelsens praktiska följder blir överstegring (stall) eller vid fortsatt stall — spin.

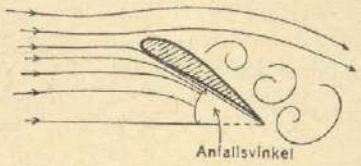


Bild 5: Virvelbildning vid flygplanvinge vid för stor anfallsvinkel.

Vingens storlek (yta) och planform inverkar också på bärkraft, motstånd m. m. Ju större vingyta dess större bärkraft. Olika planform hos vingen skapar olika motstånd, p. g. a. av det s. k. vingspetsmotståndets växlingar. *Smala vingar med stor spännvidd* (längd) ger mindre spetsmotstånd och mindre vändbarhet (manöverförmåga) än *breda och korta* vingar. Segelflygplanet respektive jaktplanet är två

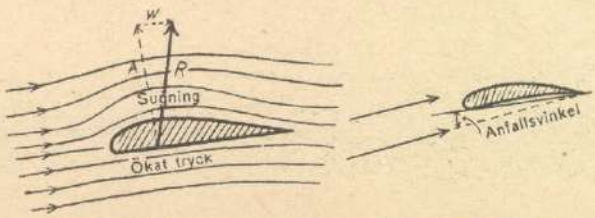


Bild 3: Luftströmning och luftkraft vid flygplanvinge.

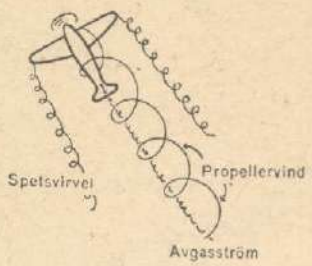


Bild 6: "Propellerluft" och "spetsvirvlar" vid flygplanets färd genom luften.

karaktäristiska exempel härpå. Orsaken härtill framgår av *bild 6:* Sugningen på vingens översida och trycket på dess undersida utjämnas vid vingspetsen på ett sådant sätt, att en virvelbildning (turbulens) uppstår därstädes. Denna "spetsvirvel" orsakar det extra motståndet, spetsmotståndet, som vi nyss berörde.

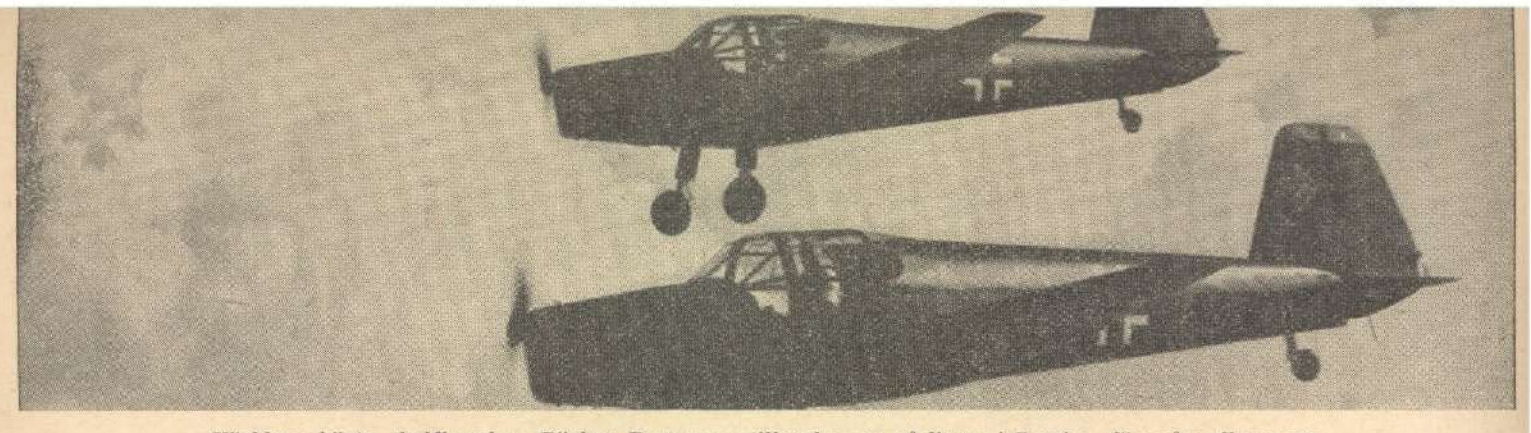
Man kan f. ö. tala om "spår" efter flygplanet i luften, som erinrar om svallvågor och kölvatten från ett fartyg. Propellerströmmens och avgasarnas luftvirvlar samt spetsvinklarna bildar tillsammans flygplanets "svall" och "kölvatten". I tvära manövrar, t. ex. en 360-graders vertikalsväng råkar planet in i sitt eget "kölvatten", vilket flygaren märker som sättningar eller "kytt". Ett efterföljande flygplan råkar stundom in i ett framförfarandes "propellerström" eller "propellerluft". Detta kan särskilt lätt inträffa vid flygning i förband. En del flyghaverier har berott härpå. Vid flygning på stor höjd kan man klart se luftströmmen och virvelbildningarna efter flygplanet som "kondensrök" eller "kondensstrimma" — det är den i avgaserna befintliga vattenångan som på stor flyghöjd och i där rådande minustemperaturen kondenseras till rök och dessutom utlöser i luften kring planet befitnlig fuktighet. Kondensstrimman övergår så småningom till formliga "konstgjorda cirrusmoln", vilket bl. a. jaktstridernas åskådare nere på marken får bevittna.

Hjälpvingar, klaffar och roder.

Tämligen tidigt fann man, att haveririsken vid stora anfallsvinklar minskades, och flygsäkerheten ökades, om vingen försågs med en extra, *utfällbar hjälpvinge* i framkanten, "slot" eller "Vorflügel". Egentligen rör det sig om en "springa", som öppnas för att släppa in en extra luftström över vingens översida, för att där utjämna virvelbildningen vid stor anfallsvinkel.

Genom att fälla ut andra hjälporgan, de s. k. *klaffarna* ("flaps" eller "Klappen") har främst landning med snabba plan på en rimlig, kort sträckt möjliggjorts. De förändrar vingprofilens "välvning" och ökar därmed bärkraft och motstånd. Tack vare dessa tämligen sent införda hjälpmedel kan snabba flygplan flygas långsamt utan spinrisk, i en säker anfallsvinkel, ges kort startsträcka och som nyss nämndes, också landas på kort sträcka (små fält eller flygdäck), allt med måttlig hastighet. *Bild 7* visar schematiskt principerna för klaff och hjälpvinge.

(Forts. å sid. 26)



Världens bästa skolflygplan, Bücker Bestmann, tillverkas nu på licens i Sverige för vårt flygvapen.

DÄR SK 25 BLIR TILL...

Vår utsände rapporterar från Hägglundsfabrikerna i Örnsköldsvik

Den besökare som kommer till Örnsköldsvik och plötsligt får se ett smäckert flygplan dansa ner från skyn och till synes gå en säker undergång till mötes mitt inne i stan bland småvillor, trädgårdar och fabrikskomplex, behöver inte bli alltför förfärad. Det händer ofta, att flygplan lyfter och landar ute vid knutarna till Hägglund & Söners stora fabrikskomplex i Gulänget — fabriken håller sig helt enkelt för att spara tid och pengar med en egen liten flygplats i och för provflygningar av sina plan. Tid och pengar betyder för firman Hägglund, att man ännu intensivare kan gå in för sitt heliga motto — KVALITET. Inga brådskande beställningar med ty åtföljande amerikansk fart i fabrikshallarna får nämligen äventyra kvaliteten. Varav alltså följer, att våra flygaspiranter med största förtroende kan sätta sig vid spaken i SK 25:an, flygvapnets Hägglundsbyggda skolplan av typ Bücker-Bestmann.

Bröderna Hägglund i Örnsköldsvik är vid detta laget kända över hela vårt land — det finns väl knappast en svensk, som inte någon gång åkt i ett fordon med deras fabriksstämpel. Just i dagarna håller också Turkiet på att prova de Hägglundska bussarna — en omgång har nyligen levererats ner till Bosporen. Krig och örlog får inte hindra norrlänningars framfart!

När den lilla möbelfabriken i slutet av 20-talet började bygga busskarosserier var det på grund av ägarnas klara blick för trafikmedlens framtida inflytande på världsutvecklingen. Dagens strömlinjade Hägglundsbussar liknar inte mycket 29:ans modell, men i fabrikshallarna bygger man också nya komfortabla och snabba spårvagnar, bl. a. för Stockholm med omgivningar. På konstruktionsavdelningen kan man med stolthet för SVENSK FLYGTIDNINGs medarbetare uppvisa den rälsbuss för elektrisk drift, som antagligen blir en morgondagens schlager för våra järnvägar och i sin knallröda elegans och hållfasthet utgör ett frappant varumärke för fabriken. "Vi arbetar dagligen på förbättringar av trafikmedlen på landsvägar, spårvägar, järnvägar och i luften" — kan alltså försäljningschefen, herr *Skogsberg*, med full rätt påpeka, samtidigt som han visar en hel del av den maskinella utrustningen i fabriken, som också konstruerats och patenterats av dem själva, varigenom de säkrar en effektiv och kvalitetsgaranterad produktion.

Flygets skolplan bygges av Hermodselever.

Vad som intresserar oss mest är emellertid det svenska träplanet SK 25, som våra flygaspiranter får lära sig behärska luften i. Planet är av typen Bücker-Bestmann, ursprungligen en skapelse av svenske ingenjören J. V. Andersson, tidigare hos Bückers, numera hos SAAB i Linköping.

Det var i december 1942, som tanken först väcktes hos Hägglundarna att bygga flygplan för flygvapnet. Den var djärv och till en början svindlande — men var det nu sagt skulle det också göras. — Många och långa månaders arbete väntade oss, mer än vi kunnat drömma om — berättar disp. *Gösta Hägglund* för SVENSK FLYGTIDNING.

Men det hela gick utmärkt i lås. Orsakerna härtill var fabriksledningens klarsynta organisationsförmåga, den förstklassiga arbetarstammen med dess specialpersonal, svetsare, trä- och järnspecialister, beklädnadsarbetare, målare etc., goda utrymmen och mångsidig maskinell utrustning.

I samarbete med Hermods korrespondensinstitut i Malmö organiserades omskolning av en del arbetare per brev, ett Bückerplan kom upp från Tyskland och studerades ingående, och så satte man i gång. För ett halvår sedan kom den stora dagen, då resultatet skulle provas. Med general Nordenskiöld och chefen för flygets provningscentral, major Enderlein, ömsevis vid spakarna hölls en uppvisning i avancerad flygnings alla arter och avarter, som kom håret att resa sig på Öviksborna och de 1.100 Hägglundsarbetarna, som dagen till ära var lediga och samlats ute på Höglandssjön för att bevittna framgången för det plan de själva medverkat till. Det var spännande — man visste ju ännu inte, om begreppet Hägglundskvalitet med all rätt skulle få gälla också för SK 25, som sett så bräcklig ut med spant och spryglar av tunt trä och för övrigt helt i tunnaste fanér. Men det visade sig vara fullgott.

(Forts. å sid. 23)

Kungl. Svenska Aeroklubben

utbjuder härmed till försäljning tre flygplan, typ Klemm 35 B (motor Hirth 504), vilka f. n. förhyras av flygförvaltningen, men vilka komma att återlämnas omkring den 1 nästkommande oktober.

Flygplanen äro:

SE—AIP	flygtid cirka	613	timmar
SE—AIW	„ „	742	„
SE—AKD	„ „	917	„

Närmare detaljer beträffande flygplanen och köpevillkoren erhållas å KSAK:s generalsekretariat, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

För ett av flygplanen kan byte mot ett flygplan typ Tiger-Moth ifrågakomma.

Generalsekreteraren.

Wilhelm Liedholm:

FLYGARE I SJÖNÖD

"SOS ... har gått ned på vattnet ... sjunker ... SOS"

När flygplanen utrustas med livräddningsmateriel för eventuell nödlandning på havet, sker detta ej på en slump. Varje detalj är noga genomtänkt, varje sak fyller sitt ändamål på bästa sätt och varje anordning har prövats otaliga gånger. Tack vare denna omsorgsfulla prövning av materielen ha också många liv kunnat räddas.

Under detta krig har flyget i aldrig tidigare anad utsträckning gjort framstötar över havet. Såväl spanings- och jaktsom bombplan tillryggalägga numera oerhörda sträckor. Därvid händer det ofta, att flygare råka i sjönöd.

Skulle ett flygplan vid flygning över land skadas på ett eller annat sätt, finnes alltid möjlighet att genomföra nödlandning. Helt annorlunda blir förhållandet vid flygning över havet med landplan. Enbart att nödlanda på havet är i och för sig ett ganska svårt företag. Men även om landningen lyckats, är besättningen därför ej räddad.

Nu måste i stället tiden utnyttjas väl. Man måste samla ihop det nödvändigaste, sätta ut en gummibåt och avlägsna sig från det sjunkande planet.

Det starkt begränsade utrymmet ombord på en dylik gummibåt förbjuder medtagandet av många saker, som skulle vara av största värde för de "skeppsbrutna".

Gummibåten förvaras hopfälld ombord på flygplanet. Då den kastas i sjön, är den så inrättad, att den automatiskt pumpas upp medelst en påmonterad kolsyreflaska. Besättningsmännen äro till ytterligare visso själva försedda med flytvästar. I gummibåten finnas åror, segel, drivankare, reparationsmateriel och verktyg samt färg att hälla ut i vattnet för att därigenom draga till sig uppmärksamheten från eventuell flygspaning. I de flesta fall får man vänta åtskilliga timmar på hjälpen. Därför äro dessa gummibåtar också utrustade med mat och dryck, ja t. o. m. njutningsmedel. Provianten är beräknad för ett par dagar.

Därmed är emellertid ej allt gjort för den skeppsbrutna besättningen. Solen kan bränna obarmhärtigt, och hällregnet kan strömma ned. Besättningen har därför med sig soltak, solglasögon och regnrockar av oljat tyg.

Ytterligare en viktig sak innehåller gummibåten. Vad? Jo, en radiosändare med tillhörande antenn, vilken skickas upp med hjälp av en ballong eller drake. Röksignaler äro också utomordentligt effektiva för att tillkalla hjälp. Under mörker begagnas dessutom signalfacklor och spårljus.

Bilderna å denna sida visa den tyska utrustningen, sådan den nu tar sig ut. För de amerikanska fallskärmssoldaterna finnes en liknande utrustning för den händelse de skulle behöva lämna planet ute över öppna sjön. Det är en liten livräddningsbåt, försedd med två paddelåror, en sjökarta, dricksvatten, livbåtsranson, sax och ett par andra verktyg samt ankare. Allt vägande 7,5 kilo.

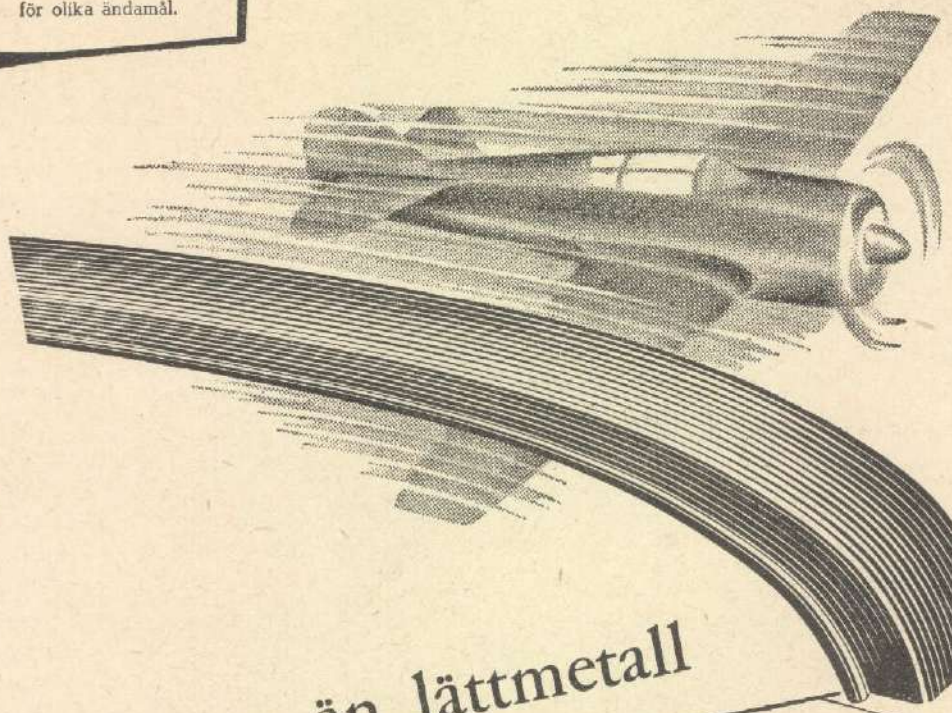
Så här idylliskt kan det se ut, när man övar gummiräddningsbåtarna, men så äro dessa övningar också uppskattade, när solen bränner het från en molnfri himmel.

Ovan: Räddningsflottar i hamn. Å bilderna intill kontrolleras gummibåten före inpackningen. Vinjettbilden visar den simväst, som vid störtningsolycka kan rädda flygaren från drunkningsdöden.

Annons nr 5 i serien

KOMMENTAR TILL EN ORDER

– en rad exempel på hur Sandvikens stål användes för olika ändamål.



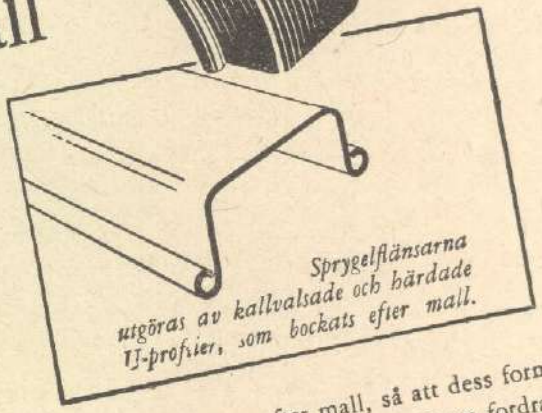
Lättare än lättmetall

Vet Ni att den bärande stommen i det svenskbyggda jaktplanet J22 utföres av stål och att planet det oaktat är lättare än om det skulle ha byggts av lättmetall?

För att detta skall vara möjligt kräves stål med hög hållfasthet och av bästa kvalitet både i vingbalk och spryglar.

Vingspryglarna äro revbenen i vingarna, bestämma vingens form och överföra vingtrycket till vingbalkarna. Sprygelflänsen är den del av sprygeln som är svårast att tillverka. Den göres av en U-formad profil av kallvalsat och härdat bandstål med över 115 kg/mm² brotthållfasthet. U-profilen av detta hårda material skall med stor noggrannhet bockas efter mall, så att dess form överensstämmer med vingens. Detta fordrar yrkesskicklighet och ett material av yppersta kvalitet.

Sprygelflänsarna till J22 tillverkas i Sandviken av Sandvikens bandstålsprofiler.



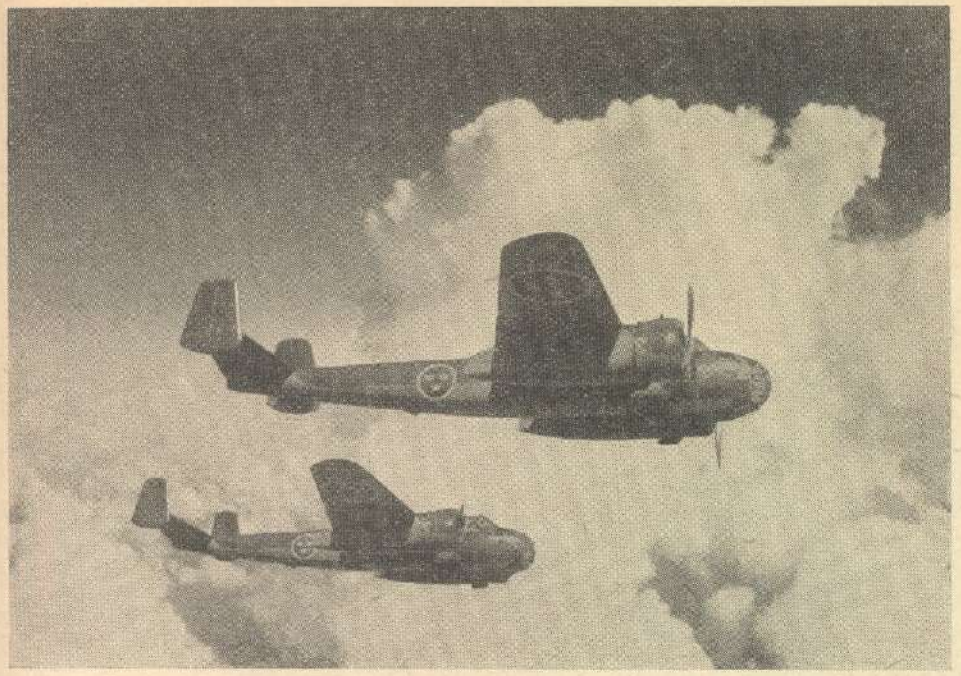
Sprygelflänsarna utgöras av kallvalsade och härdade U-profiler, som bockats efter mall.

SANDVIKENS JERNVERKS AKTIEBOLAG

FIEN

KOMMER

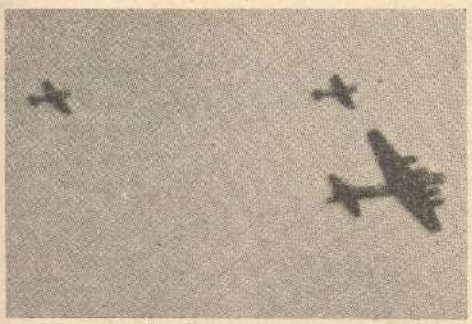
Glimtar från en rea



Örnvakt i skyn — B 18 i luften.

Fienden kommer från öster. Tungt skeppsartilleri och täta flygeskadrar har spelat upp de första förlamande melodierna och på fastlandet och öarna utanför bereder sig svenska soldater till en hård och förbittrad kamp medan all personal på svenska flygfält ligger i en pressande ständig beredskap för att genom kombinationen svenska vingar och svensk marktrupp rädda landet från den invasion som kommer vältrande som en blodröd dimbank från Östersjöns norra del...

Men det är inte fullt så farligt som det låter. Invasionen har planlagts i detalj av svenska hjärnor, och den lede fienden som kommer därutifrån är också rekryterad och drillad på svensk mark. Det rör sig helt enkelt om årets stora flygvapenmanöver som genom en imponerande "kraftsamling öster" av våra flygkrafter kom en stor del av ostkusten att vibrera av stridsbuller under ett dussin dygn. Det mesta av det som skedde var dock inhöljt i dunkel, trots att pressen inbjudits att följa den stora striden på nära håll via passagerarplan och initierade stabsredaktörers orienteringar. SVENSK FLYGTIDNINGs inbjudna medarbetare mönstrade upp i flerhövdad skara för att inte gå miste om någon detalj av evenemanget som dock var så omfattande och rikt på omväxling, att det bara kunde bli små glimtar som av pressen förmedlades till den svenska allmänheten. Vad som skedde i det som syntes ske torde general Nordenskiöld och hans paladiner nogsamt behålla för sig själva för att på grundvalen därav bygga upp, stärka och utveckla vårt flygvapen.



När det gällt att tvinga ner främmande flygplan, som kränkt vår neutralitet, har vårt jaktflyg väl fyllt sin uppgift.

Jaktflygets betydelse åter aktuell.

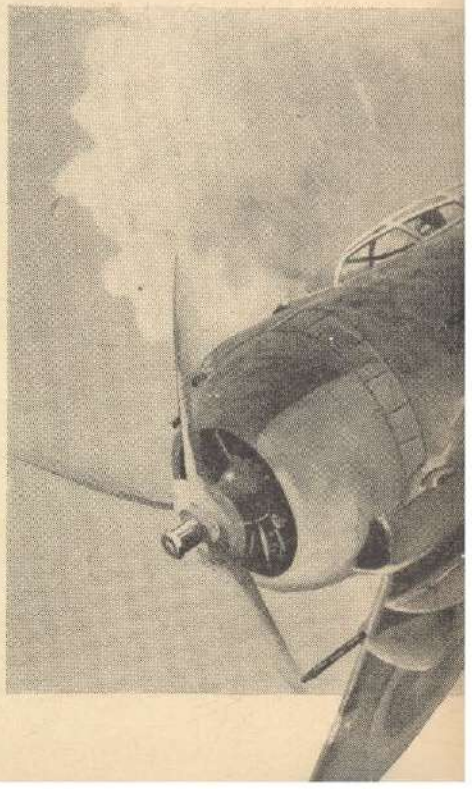
Tillkomsten av vår nya jakteskader kan inte nog välsignas — därom var väl alla ense efter denna manöver — inte minst ÖB själv som tog till orda i saken vid en genomgång. Jaktskydd för flygtransporterade trupper är också absolut nödvändigt — vad hade väl hänt om fientliga jaktförband fått kasta sig över de tunga B 3:orna, som en av dagarna fraktade unga rekrytsoldater som, om de nu också inte voro laddade med trotyl, i alla händelser var sprängfulla av "fighting-spirit". Flygdebutanterna kände säkert en svag släng av kanonfeber, när B 3:orna valsade fram och åter över det flygfält som utsetts till mål och där ingen flygledare nu dirigerade landningar och starter som gick på löpande band. Synen var så fantastisk att många av åskådarna hade hjärtat i halsgropen — i detta allt avgörande ögonblick då luftlandsättningstrupperna måste utnyttja sekunderna, kunde man ha väntat sig fruktansvärda kollisioner mellan de tunga planen men — våra flygare behärskar väl sina maskiner — kunde general Jung säga efteråt med en lättnadens suck. Truppen kom ur och rusade som gamla erfarna lufttruppssoldater ut till i förväg anbefallda platser.

Premiären på svensk lufttrupps anfallsstrid kommer att gå till den svenska manöverhistoriens rikliga skattkammare som en av ljuspunkterna. En sak kom man dock överens om i detta sammanhang — skall svenska krigsmakten gå in på allvar för lufttransport av trupp får vi se till att mångdubbla vårt jaktförsvar tills det kan skydda de ömtåliga "lufttågen" och dessutom skaffa transportplan.

Störtbombare stoppar landstigning.

Fienden har med en ansenlig flotta lagt sig utanför en kuststräcka, och landsättningsbarkasserna kila som vattenflugor av och an mellan stranden och fartygen med trupper, som biter sig allt hårdare fast i den karga grå strandkanten. Här är goda råd dyra — fienden måste kastas i havet — vidare landsättning förhindras! En division B 17, som stått i beredskap, sätts in på den hotade punkten. I flygande fläng kryper jag in i ett av planen, väl ombonad med fallskärm och övrig livräddningsattiralj, för att fresta på störtbombarens tillvaro under ett rafflande stridsmoment.

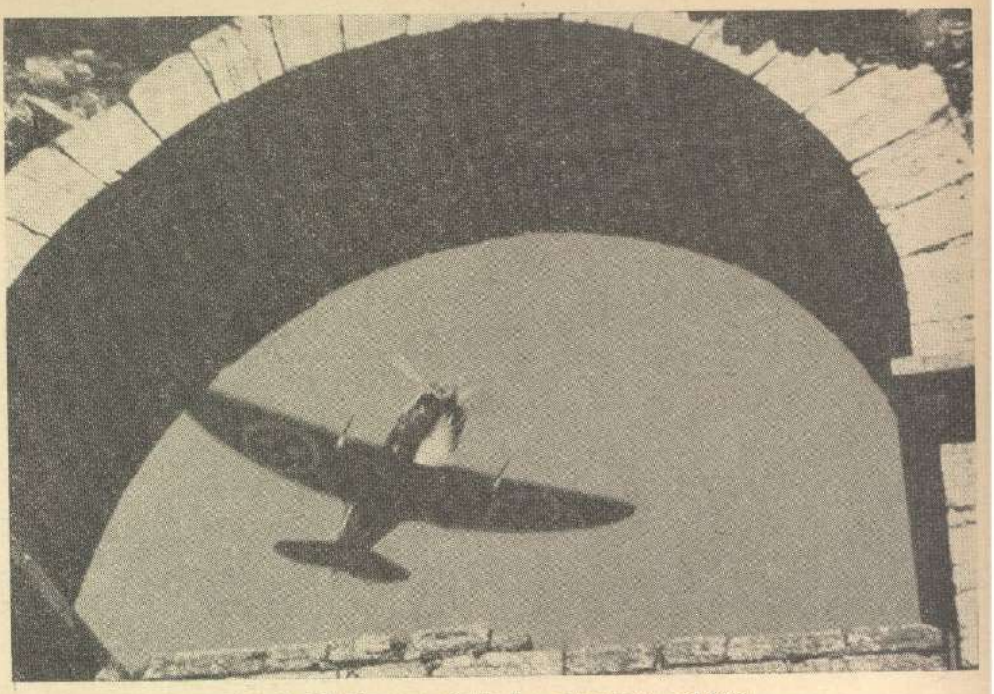
Den behagliga färden ut över skärgården avbryts plötsligt. Det mesta av blodet, plus hjärta och en del andra inälvor lämnar ordinarie platser och trängs med hjärnvindlingarna. Rakt nedanför ligger havet med små mörka punkter — de fientliga fartygen. På skären finns fienden med tung materiel och luftvärn. Planets vrål får en annan färgton ju hastigare vi faller neråt — nu är båtar och fartyg fullt



DEN

RÅN ÖSTER

tisk flygvapenövning



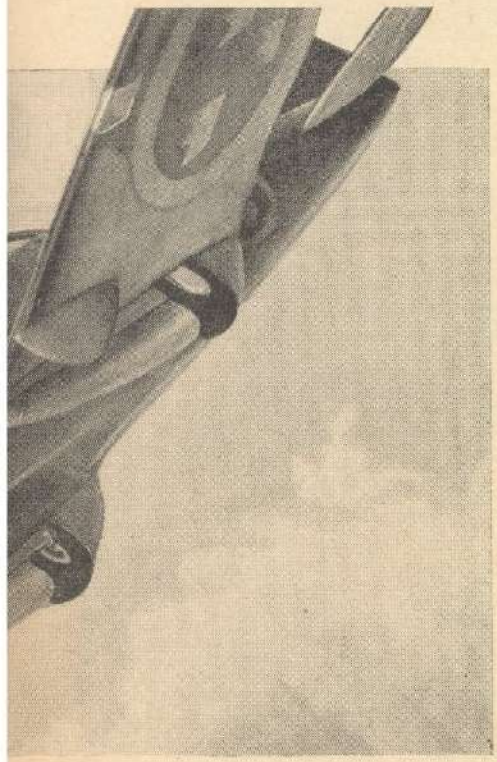
Svensk jakt försvarar Gotland — vår utpost mot öster.

tydliga. Tydligen har föraren dem i siktet, ty mina ögon sjunker neråt kinderna, som i sin tur förvandlas till elastiska gummipåsar i höjd med naveln, magsäcken fylls med bly och gör sällskap med diafragman neråt knävecken, och mina händer väger vardera ett ton. En stilla behaglig tomhet sänker sig över mig, och när jag återfinner mitt eget jag, befinner vi oss i rasande fart tätt ovan vattenytan på väg att krossas mot ett par holmar i vår väg. Vi har debuterat som störtbombare! Föraren låter lugn och obekymrad — tydligen har han gjort ett gott arbete utan att därför känna sig i behov av semester. Som en del andra!

*

Bomber över ett brohuvud.

Det ligger en hednisk och samtidigt modernistisk tillfredsställelse i att från fönstret i ett Junkersplan åskåda en störtbombflottiljs rationella skadegörelse genom bombfällning. För att i någon mån förta udden av denna fruktansvärda självbekännelse måste medarbetaren dock påpeka att man endast hemfaller åt dylika känslor om man under någon epok av sitt liv varit tvungen att, nerkrupen i en svart och illaluktande källare bland många rädda människor eller ålande i ett grunt dike bort från en landsväg bevittna en krigförande makts piloter i deras hedervärda och lovliga försök att utplåna en själv tillsammans med andra och betydligt viktigare krigsmål.

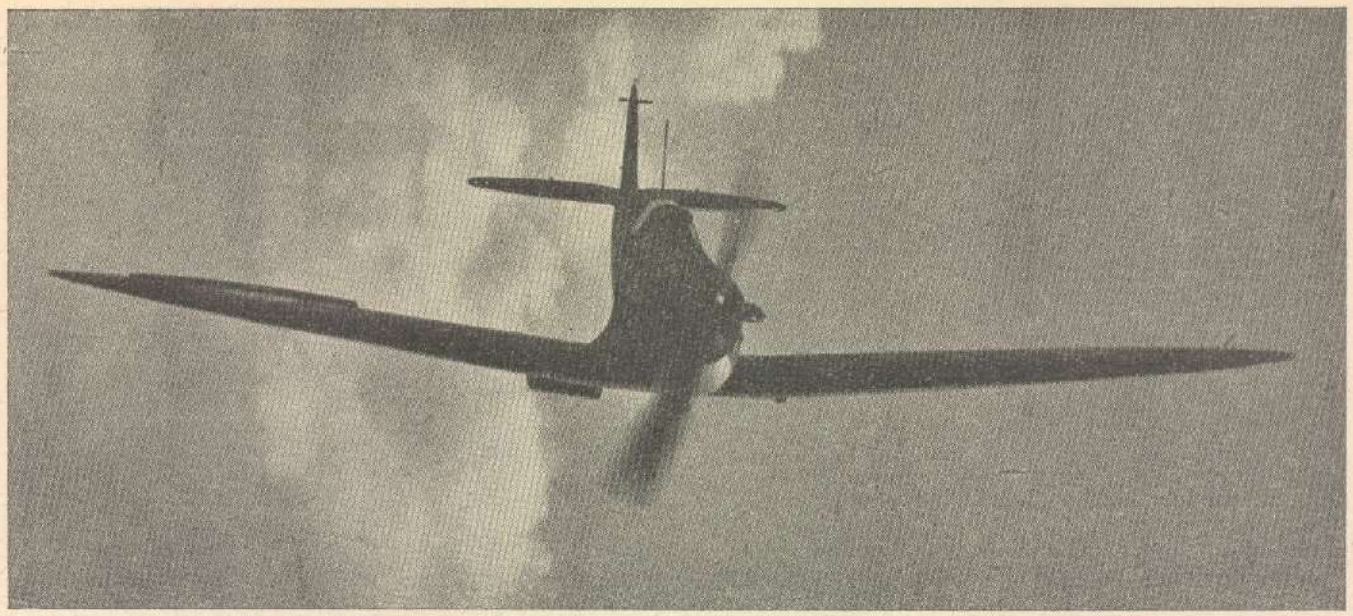


Under ett grått molntäcke på inte alltför hög höjd lyfte vi från Barkarby i luftdroskan "Norrland" för att plötsligt befinna oss i strålande solsken på väg mot ett "fientligt" brohuvud i Stockholms yttre skärgård där vår infanteristiska skarpblick mycket riktigt på ett par skär upptäckte konstrikt uppbyggda vägar, broar, infanterikolonner, bil- och pansarförband, luftvärn m. m. När klockan klämtade "K" för träattrapperna nere på skäret kom den första anfallsvågen B 5:or, sanningen att säga dock starkt splittrad av ett ettrigt jaktförsvar. Men detta hindrade inte planen att i tur och ordning göra en vrålande störtdykning från tre kilometers höjd med spelande kulsprutor som piskade vattnet till skum varpå bomberna i granna serier droppade ner längs vägar och kolonner. De svartblå krevadblommornas mjuka kronor mot en bakgrund av stålblått och solstekt vatten skulle fått en Fröding att skapa ett lyriskt mästerverk. Med jakten i hälarna stack de målsäkra bombarna därpå blixtsnabbt i väg från platsen för brottet — fienden, som markerats landstigen och i full fart med att invadera svenska ostkusten och på väg mot dess skönaste skatt, Mälardrottningen, torde dock ha fått tillräckligt på huden för att bli ett lätt byte för de stridssugna infanterister, som väntade på resterna.

Det var ett par saker som frapperade — för det första divisionschefens förmåga att hålla tiden — de första bomberna fälldes exakt på utsatt klockslag och detta trots frenetiska jaktattacker från fiendens skyddande paraply över brohuvudet. Å andra sidan hade det anfallande förbandet sprängts ganska effektivt av jaktförsvararna — det blev inget samlat angrepp, och det är tvivelaktigt att så värst många av bombarna kommit fram och kunnat fälla sin last mot det avsedda målet. "Det flygande presshögkvarteret" som debuterat för första gången i Sverige hade i varje fall gett oss ett utmärkt tillfälle att iaktta en bombning uppifrån i lugn och ro, och trots de femhundra meternas avstånd från det sargade målområdet var det mer än en som tyckte sig höra och känna effekten från de sprängladdade minbomberna.

Därmed var dagens övning slut. Löjtnant Carls förde oss tillbaka till Barkarby i ett molntäcke där en division stingande J 9:or plötsligt blixtrade tätt förbi oss i en glugg. Våra kollegor såg belåtna ut över dagens glimt och ärade kollegan Nycop i SE såg ut som om han välsignade sin instinkt att i tid gå in för vapnet som står rycken — vårt svenska flygvapen. SVENSK FLYGTIDNING instämmer!

Shrapnel.



NYTT FRÅN ALLA FRONTER

Turkiska flygingenjörer.

Vid tekniska högskolan i Istanbul har för första gången under det senaste året sex studenter avlagt sin ingenjörsexamen på den flygtekniska avdelningen.

Major Wassilij Golubew,

som numera anses vara Röda Flygvapnets bäste jaktflygare, har utmärkts med den brittiska riksorden.

Spitfire XI

är en ny upplaga av Spitfire, avsedd för fjärrspaning och fotografering. Troligen är det en vidareutveckling av Spitfire IX med Rolls-Royce Merlin 61 motor. Räckvidden är utomordentligt stor (1.900 km). De längsta flygningar, som hittills företagits, ha sträckt sig till Stettin och Erkner (25 km öster om Berlin). Då man härtill lägger Spitfire's höga hastighet, förstår man att den är ytterst fördelaktig: stor räckvidd och hög hastighet ha kombinerats.

Aerocomet.

På brittiskt-amerikanskt håll har man enats om att de nya reaktionsdrivna flygplanen, med vilka man företagit så framgångsrika prov och som skola massproduceras i mycket stor skala, erhålla beteckningen "Aerocomet".

Nytt V-vapen i aktion?

Vid Själlands nordkust utanför Liseleje ha tyskarna under en längre tid hållit på med experiment med ett som man tror nytt vapen, möjligen en kombination av dubbelflygmaskin och robotbomb.

Man har nattetid lagt märke till en ensam tysk flygmaskin, som flög fram och tillbaka ute över havet på 2—300 meters höjd. Efter olika tecken och ljussignaler från land har man sett något som liknade en eldkula lösgöra sig från maskinen och med väldig fart skjutat fram före maskinen. Strax därpå exploderar den som en jättesol, och ett otal stjärnor dala ned från explosionsplatsen. Dånet av explosionen har varit så kraftigt, att marken skakat långt inne i land. Vid eldkulans nedslag i vattnet har man observerat en väldig vattenkaskad.

De som iakttagit skådespelet anse, att det är fråga om en robotbomb som genom ett hydroplan föres in i närheten av målet, varefter den lösgöres och dirigeras den sista biten till den plats där nedslaget skall äga rum.

Flygtermer på sex språk. V

	Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska	Spanska
0116	**Användning**	**6. Verwendung (f)**	**6. application**	**6. utilisation (f)**	**6. utilizzazione (f)**	**6. utilización**
0117	Landflygplan	Landflugzeug (n)	land plane	avion (m) terrestre	velivolo (m) terrestre	avión (m) terrestre
0118	Motorflygplan	Motor-Flugzeug (n)	power plane	avion (m) à moteur	aeroplano (m) a motore	avión (m) de motor
0119	Civilflygplan	Zivil-Flugzeug (n)	civil aeroplane	avion (m) civil	aeroplano (m) civile	avión (m) civil
0120	**Skolflygplan**	**Schul-Flugzeug (n)**	**school plane**	**avion (m) d'école**	**aeroplano (m) da scuola**	**avión (m) escuela**
0121	Skolflygplan för nybörjare	Anfänger-Schul-Flugzeug (n)	ab initio training plane	avion (m) d'école de début	aeroplano (m) d'allenamento primario	avión (m) de enseñanza elemental
0122	Skolflygplan för blindflygning	Blindflug-Schul-Flugzeug (n)	blind flying training plane	avion (m) d'entraînement au pilotage sans visibilité (PSV)	aeroplano (m) d'allenamento al volo cieco	avión (m) de escuela para vuelo sin visibilidad
0123	**övningsflygplan**	**Übungs-Flugzeug (n)**	**trainer; training plane**	**avion (m) d'entraînement**	**aeroplane (m) d'allenamento**	**avión (m) de entrenamiento**
0124	Skol- och övningsflygplan	Schul- und Übungs-Flugzeug (n)	school and training plane	avion (m) d'école et d'entrainement	aeroplano (m) per scuola ed allenamento	avión (m) para escuela y entrenamiento
0125	Civil- och övningsflygplan	Zivil-Übungs-Flugzeug (n)	civil training plane	avion (m) civil d'entrainement	aeroplano (m) d'allenamento civile	avión (m) de entrenamiento civil
0126	Övningsflygplan för konstflygning	Übungs-Flugzeug (n) für Kunstflug	aerobatic training plane	avion (m) d'entraînement acrobatique	apparechio (m) d'allenamento acrobatico	avión (m) de instrucción para acrobacia
0127	Ensitsigt övningsflygplan	Übungs-Einsitzer (m)	single-seat trainer	monoplace (m) d'entrainement	monoposto (m) d'allenamento	monoplaza (m) de entrenamiento
0128	Ensitsigt övningsplan, konstflygning	Kunstflug-Übungs-Einsitzer (m)	aerobatic training single-seater	monoplace (m) d'entrainement à l'acrobatique	monoposto (m) per d'allenamento acrobatico	monoplaza (m) para entrenamiento acrobático
0129	Övningsflygplan för avancerad flygning	Übungs-Flugzeug (n) für Fortgeschrittene	advanced training plane	avion (m) d'entraînement pour des avancés	apparechio (m) da addestramento avanzato	avión (m) de entrenamiento para pilotos confirmados
0130	Övergångsflygplan	Übergangs-Flugzeug (n)	intermediate training aircraft	avion (m) de transition	aeroplano (m) de transizione	avión (m) de transformación

Samla flygmärken!

En del bagagemärken från utländska flygbolag.

Den nya världshobbyn

är att samla flygbolagens färggranna, vackra o. intressanta bagagemärken.

I hemmet kan Ni använda bagagemärkena på många sätt — på skivan av en bricka eller på ett rökbord, antingen fernissade eller täckta med glasskiva. Har Ni varit ute och flugit, så bör Ni naturligtvis ha flygmärken på Er koffert — de pryda sin plats och visa att Ni är berest. De föra med sig en fläkt från stora världen.

Vi sälja flygmärken från flygbolag runt hela världen.

Börja genast samla flygmärken eller komplettera Eder samling! Intressant – lärorikt!

PRIS pr st.
25 öre

5 st. sorterade 1:15 kronor.
10 st. sorterade 2:— kronor.
25 st. sorterade 4:25 kronor.

Nyutkommen broschyr erhålles mot insändande av porto.

AERO-TJÄNST, Malmö

FRISKA FLÄKTAR FRÅN GÖTEBORG!

Atlantic Clipper startar från "feskeläget"

Fastän Göteborg är en typisk sjöfartsstad, var det dock den första stad, som skaffade sig en flygplats, Torslanda, för såväl sjö- som landflygplan. Denna flyghamn har utvidgats och förbättrats avsevärt och i de nu pågående diskussionerna om Atlantflyghamnar nämnes ofta Torslanda. Hur det blir med den saken, vänta göteborgarna på med spänning. En del rederier gå ju också in för att bedriva flygtrafik efter kriget. I samband med diskussionen om Atlantflyghamnen har pressen varit mycket intresserad, vilket torde framgå av en handfull tidningsrubriker. Vi vilja naturligtvis inte undanhålla läsarna dagstidningarnas snilleblixtar: sålunda upptäcker en tidning att "Sverige behöver flygfält", en annan tycker, att "3 miljoner på Torslanda från staden kan räcka", medan en tredje är betydligt frikostigare och anslår "20 miljoner för ett flygfält". Vidare finner en journalist att "Nytt flygfält för atlantflygtrafiken behövs nära Göteborg". Han får omedelbart hjälp av en kollega, som anlägger "Atlantflyghamn i Partillebergen" och helt flott uppmanar "Flyg till London från Stockholm på 4 ½ timme". Slutligen taga vi oss friheten instämma med den tidning, som påstår att "Flyghamnar lönar sig". Därmed slutar vi klippa rubriker ur Göteborgspressen och överlämnar problemet med lätt hjärta till flygplatsutredningen. Få se om det blir 3 eller 20 miljoner!

En intressant sak, värd att nämnas, är att Chalmers tekniska institut liksom Stockholms Tekniska Högskola tagit flygplatsprojektering som elevarbete, vilket säkert kommer att ge många värdefulla uppslag.

I anslutning till flygplatsdiskussionen har man nu fått fram två flygplatstyper, som torde vara lämpligast med tanke på den svåra terrängen kring Göteborg. Man har benämt dem "stekpanna" och "omvänd stekpanna". De fordra säkerligen ej någon förklaring, då ju bilderna säga allt.

En sensation inträffade under juli i staden, då det blev bekant att Aerotransport skulle få Svenska Lloyd som konkurrent på Englandslinjen. Tidningarnas insändarespalter blev slagfält, där läsarna luftade sina åsikter. Så kom inte och säg att göteborgaren inte är flygsinnad!

TILL DEBATTEN

i Göteborgs flygplatsfråga visa vi de två huvudalternativen i karikatyr med fördelar och nackdelar angivna under teckningarna.

STEKPANNA

Fördelar:

1. *lättare att finna mark för en sådan flygplats,*
2. *något billigare att iordningställa, men i längden dyrare om utvidgning måste göras.*

Nackdelar:

1. *urusla inflygningsmöjligheter,*
2. *dåliga utvecklingsmöjligheter.*
3. *tillhåll för markdimma,*
4. *motorkrångel i starten = katastrof,*
5. *nervindar och byigt,*
6. *mindre goda försvarsmöjligheter.*

OMVÄND STEKPANNA

Fördelar:

1. *inga hinder, de bästa inflygningsmöjligheter,*
2. *frihet från markdimma,*
3. *ingen eller obetydlig marklösen,*
4. *motorkrångel i starten = behöver ej betyda katastrof,*
5. *något kraftigare vindar, men mindre byiga,*
6. *radiomaster kunna placeras under fältets nivå utanför området,*
7. *billig i längden,*
8. *goda försvarsmöjligheter.*

Nackdelar:

1. *dyrbara anläggningskostnader.*

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

BILTILLBEHÖR
GÖTEBORG: Motorfirman Holger Duell, Friggagat. 10, tel. 15 24 13, 15 24 14, 15 24 15.

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

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

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

MASKINER OCH VERKTYG
Eskilstuna-Boden
Torggat. 23, GÖTEBORG, tel. namnanrop.

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

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

SPECIALKULTURER AV SNITTBLOMMOR OCH KRUKVÄXTER
NORRKÖPING: Witteks Handelsträdgård A.-B., Fiskeby stn. Tel. 111 30.

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

URMAKARE
GÖTEBORG: Gösta Hansson, Vallgatan 1, tel. 13 36 02.

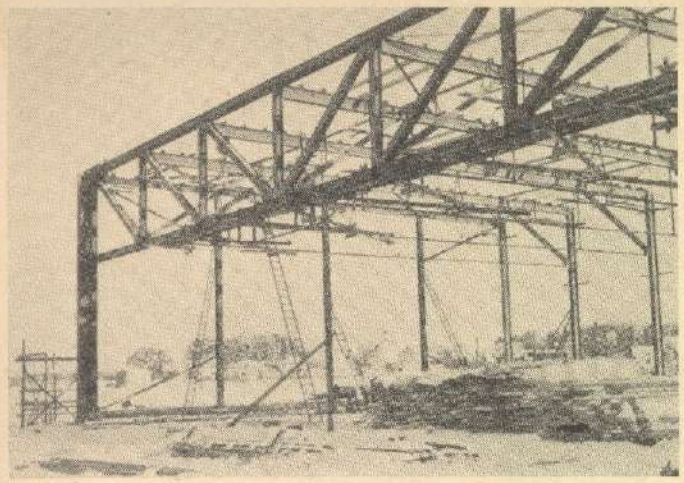
SVENSK FLYGTIDNINGS -- GÖTEBORGSKONTOR --
COLUMBIAHUSET, SURBRUNNSGATAN 6
Exp.-tid 9—13. Tel. 11 36 16. Postgiro 48344
Chef: Bengt Gawne (bost. tel. 16 42 21)
Förmedlar annonser och prenumerationer.

Allt för BILEN
AB. DAHLBERGs Maskinaffär
Kaserntorget 9 — GÖTEBORG
Telefon 17 06 20 (Växel)

KUNGS-radio
utgör en topprestation av svenskt kvalitetsarbete
Se, hör o. köp därför Kungs-Radio!
BRÖDERNA ANDERSSONS
Velociped- och Radiofabrik
— Kungsgatan 16-18 —
Göteborgs enda radiofabrik samt Skandinaviens största och förnämsta specialaffär i radiobranschen.

DAVID ANDERSSON'S
Kött-, Fläsk- & Charkuteriaffär
REKOMMENDERAS
TELEFONER:
Köttaffären, Bazar Alliance 11 30 97
Charkuteriaffären ,, 13 70 42
Ostaffären ,, 13 67 42
Filialen, Olof Skötkonungsgatan 17 ..... 16 12 63
Postgiro 40738

A/B CARL LARSSONs
Mek. Verkstad
GÖTEBORG — VÄXEL 22 22 80
Västsveriges stora specialanläggning inom motorrenoveringsbranschen.



Hangar, Bromma, levererad 1935.

Vid behov av stålkonstruktioner i svetsat eller nitat utförande till

HANGARER • FABRIKSBYGGNADER
BROAR • CISTERNER • MASTER mm.

infordra förslag och offert från

A.-B. BRÖDERNA HEDLUND

Tel. 440890 **Stockholm 20**

BRANDREDSKAP

"SNÖ-KUSTOS"

av alla slag,

såsom BRANDSLANG
BRANDARMATUR
BRANDSPRUTOR
REDSKAPSKÄRROR etc.

KOLSYRESNÖ-, SKUM- och andra KEM. ELDSLÄCKARE samt LADDNINGAR till dessa

Brandredskapsfirman

ODENIUS A.B.

Tel. 136947 GÖTEBORG Tel. 136935

FÄRGER
FERNISSOR
CELLULOSALACKER
SYNTETISKA LACKER
ACETON o. alla slags lösningsmedel
PENSLAR alla slag
LIM och bindemedel till alla ändamål

— Högsta Kvaliteter —

Gunnar Ahlström
GÖTEBORG

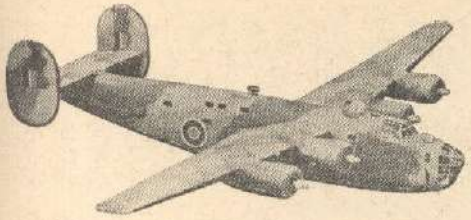
Norra Hamngat. 6, tel. 134300, 134099

TRÄVAROR

LAMELLTRÄ,
KRYSSFANÈR,
LISTVERK
och alla slags träfiber-
plattor till lägsta priser

Joseph Perssons
Trävaru Aktiebolag

Kontor och upplag: Nils Eriksonsgatan 4, Göteborg
Tel. linjeväljare 153501, 153502, 153503, 153504



Månadens novell:

Åh, jag hatar...

Av

Jack Miller

Jim Martley satt vid spakarna på det tunga bombplanet och stirrade ut i natten. Beckmörkt! Damned it! Det var som tusan! Nu kommo de igen. De voro omöjliga att hålla på avstånd, dessa tankar... Likadant var det på varje raid. Nerverna höll bestämt inte. Nu var detta hans femtonde raid, men han tycktes aldrig bli så garvad som en del av kamraterna.

Varför satt han här? Naturligtvis för att slåss för friheten — men det gjorde ju de andra också — på andra sidan fronten. Ja, lönen var ju förstås inte att förakta... lönen för att fälla bomber över människor i tätt sammanträngda städer... lönen för att förstöra deras hus, hem, ägodelar... hela deras lycka... Martley frös till ett tag. Det var ju precis som att vara en lejd — mördare. Nej, det var ju bara fienden som sade så i sin propaganda. Han försökte skaka av sig olustkänslorna. Började han bli nervös... som ett frutimmer. Han, stora starka karlen! Men de hade kanske rentav rätt, när de sade, att...

En rasande eldskur avbröt alla vidare funderingar. Jakt akter över! Spaken fram. Långsam upptagning... behåll lugnet. Bomberna måste fällas, men var?

I nästa ögonblick upplystes kabinen av det starka skenet från en strålkastare, som riktades rätt på planet... trevande som en jättefinger. En ny eldstöt från nattjaktplanet gick in i högervingen. Yttre högermotorn hostade till och började gå ojämnt. I en blink såg Martley ett blekt ansikte med hatfyllda ögon stirra emot sig. Han rös till. Den unge nattjägaren svepte förbi. Så var synen borta. Ett par grå, kalla ögon, ur vilka ett intensivt hat lyste fram. Kanske hade just den där unge flygarens föräldrar, släktingar eller... hans flicka blivit dödade under en sådan här bombnatt. Martleys tankar gingo osökt över hav och land bort till Kansas, till lilla Jane, hans älskade Jane...

Greppet om spaken slappnade ett ögonblick. Vad kriget var grymt och meningslöst! På nytt kom en eldstöt akterifrån. Aj, den tog bestämt! Spårljusprojektilerna sköto förbi och ritade lysande färgband i rymden. Precis som ett fyrverkeri... en lek... med döden!

I samma ögonblick som Martley på låg höjd gick in i en djärv sväng, träffades planet av ännu en eldskur. Bombplanet började skaka och kastas hit och dit. Snart nog var det omöjligt att behålla herraväldet över det. I ett sista desperat försök försökte Martley räta upp det. Förgäves! Nosen höjde sig visserligen en aning, men planet var för tungt. Det sjönk obevekligt igenom. Med en fruktansvärd stöt tog det mark.

Nu log säkert den unge flygaren där uppe med de hårda, obevekliga grå ögonen. Eller störtade han sig just över sitt nästa offer? Utan nåd... Varför detta krig...? Martley sjönk in i en behaglig domning... mörkret slöt sig omkring honom — svalt — skönt...

Jag hatar kriget, hörde Martley sig själv säga. Han slog upp ögonen. En sjuksyster lutade sig över honom. "Ni hade tur", sade hon, "en lätt svimning bara." Martleys enda svar blev: "Åh, jag hatar kriget..."

Flygvapnets flygmärke
gediget och omtyckt, försett med kråsnål. Förgyllt.
Pris kr. 2: 25

Flygarringen
av kontrollerat silver. Uppgiv invändigt mått (diam. i mm). **Pris kr. 4: 85**
Förgyllt silver **Pris kr. 6: 25**

Manschettknappar
av förgylld alpacka med flygmärket infällt i blå emalj.
Pris kr. 5: 25 pr par

Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943.
Förgyllt i trevligt utförande. Märken finnas för alla flygflottiljer med flottiljens nummer i upphöjda siffror. Uppgiv vilket flottiljmärke som önskas och vilket årtal det gäller (ex. 1943).
Pris endast kr. 1: 50

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

Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

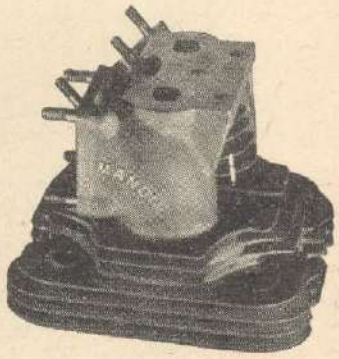
Order över 5 kr. portofritt!

Ovanstående priser äro **inkl.** omsättningsskatt.

Nyutkommen broschyr erhålles mot insändande av porto.

AERO-TJÄNST, Malmö

"MOTOR-MANDIN"



Några av våra tillverkningar.

Vi tillverka alla slag av flygmotordetaljer.

Specialitet: Flygmotorrevideringar. Leverantörer till Flygvapnet och civila flygföretag.

BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB
NORRKÖPING

Hermodselever bygger Flygvapnets skolplan

(Forts. från sid. 13)

Kungliga Flygförvaltningen hade lagt uppgiften i de rätta händerna, och ing. Gernandt, firmans kontrollör och "testpilot" — provflygare — har till dags dato godkänt många och förstklassiga skolplan, som sedan gått direkt till flottiljerna.

Vid en rundtur genom fabriken finner man, att det, som framför allt präglar flygplansarbetarna, är omutlig precision och noggrannhet. Det är snäva toleranser på bråkdelen av en milimeter det rör sig om, och varje detalj kontrolleras om och om igen, innan den får sin godkännandestämpel. Som en kuriositet kan nämnas, att många av arbetarna är dövstumma. Dessa har nämligen visat sig vara mest lagda för precisionsarbete. Före arbetets igångsättande utväljes trävirket med största omsorg — det behövs de norrländska skogarnas rikedom för att man skall kunna finna trä som duger. Det är inga små påfrestningar, som flygets skolplan underkastas.

På ett plan under arbete finner man, att motorn till synes hänger fritt framme i nosen. Den monteras fast med fyra enkla bultkonstruktioner — en nyhet som också återfinnes i vingarnas infästning. Planet är som bekant av typen "side by side" — lärare och elev sitter sida vid sida. Den kompletta instrumentuppsättningen medger blindflygning, den heltäckta kabinen mörklägges helt enkelt, och eleven är hänvisad till sina instrument. SK 25 har på alla sätt visat sig vara det bästa skolplanet för svenska förhållanden, och det är synd, att de än så länge alltför höga kostnaderna för dess framställning hindrar våra flygklubbar från att lägga sig till med det, konstaterar hr Skogsberg.

Hägglund & Söner tillverkar också delar till andra flygplan i metall för flygvapnet — ännu ett bevis för mångsidighet och förmåga att vid behov kunna utöka och utvidga produktionen till andra områden. Firman har sina svårigheter att dras med, bl. a. läget och de dåliga kommunikationerna, som fördyrar allting, men med ångermanländsk seghet arbetar den sig stadigt framåt. Disp. Hägglund sticker inte under stol med, att han gärna vill visa det övriga landet att norrlänningarna kan, de också, fast de inte gör så mycket väsen av sig och i mångt och mycket behandlats som styvbarn av våra styrande.

Fart, precision och Hägglunds kvalitet präglar fabrikerna i Gullänget. Det plan, som just lyfter från fabrikens startbana, är ett gott fabriksmärke. Vi kan också konstatera, att staden Örnsköldsviks fäder visat gott flygsinne och framsynthet, när de arrenderade ut den 700 × 80 meter stora jordbiten till startbana för SK 25:an och andra mindre plan. Visserligen förlorar de tomtvärden, och nog för att de morade bistert i början — men vem kan mäta de värden, som ligger i all hjälp åt flygets män och företagare inför morgondagens flygålder.

Shrapnel.

Allt OM HERMODS TEKNISKA KURSER!

Det ställs höga krav på varje anställd inom industri och hantverk. De nya tekniska hermodskurserna ger just den praktiskt betonade teoretiska skolning, som specialarbetaren och arbetsledaren av i dag behöver. Moderna företagsledare sätter därför värde på hermodsutbildad personal. De vet, att den elit av de anställda, som av egen drift använder sin fritid för att skaffa sig nyttiga kunskaper, är en faktor att räkna med inte endast nu utan kanske ännu mera i en framtid, då konkurrensen blir hårdare än i dag.

Hermods nya prospekt "Teknisk utbildning" redogör för kurser, motsvarande dem vid de statliga tekniska gymnasierna, kurser i maskin- och verkstadsteknik, flygteknik, elektroteknik, kemi och kemisk teknologi, byggnadsteknik samt värme- och sanitetsteknik. Det innehåller dessutom upplysningar om en stor mängd specialkurser i matematik, fysik, mekanik, hållfasthetslära, arbetsstudier m. fl. för en tekniker lämpliga ämnen.

Prospektet ger en utförlig orientering om de olika kurserna — deras omfattning, innehåll och avgifter — och Hermods erfarna studierådgivare lämnar gärna förslag till kursplaner, som motsvarar Edra särskilda önskemål. Fyll i kupongen och sänd den i dag till Hermods!

BEGÄR DET NYA PROSPEKTET!

HERMODS

SLOTTSGATAN 32 B, MALMÖ

Tekniska ämnen:

Maskin- och verkstadsteknik:

Gymnasiekurs i maskinteknik*
Maskinverkmästarekurs
Maskinteknisk förmanskurs
Allmän kurs för maskintekniker
Kurser för maskinritare och konstruktörer
Kurs för avsynare och kontrollanter
Kurs för arbetsstudiemän
Kurs för planeringsmän
Kurs för maskinmontörer
Kurser för motortekniker
Kurser för sjö- och landmaskinister
Kurs för skyddsombud
Hållfasthetslära
Maskinritning
Toleranser och passningar
El- och Gassvetsning
Förbränningsmotorer
Gengasdrift
Materialprovning
Metallografi
Gjuteriteknik
Arbetsstudier
Arbetarskydd
Industriell organisation

Flygteknik:

Kurs för flygmekaniker
Glidflygplansbygge
Segelflygning
Meteorologi
Aerodynamik
Hållfasthets- och materiallära (för flygmekaniker)
Flygplanlära
Flygmotorer
Flygplaninstrument

*Ingenjörsutbildningen motsvarar den, som meddelas vid de statliga tekn. gymnasierna.

Elektrotekniska kurser

Kemi och kemisk teknologi

Byggnadstekniska kurser

Enskilda ämnen:

Aritmetik. Algebra
Geometri. Trigonometri
Räknestickans användning
Differential- och integralkalkyl
Geometrisk ritning
Projektionsritning
Fysik. Kemi. Mekanik
Grafostatik
Hållfasthetslära
Beräkning av armerad betong
Dynamik. Nomografi

Handel o. kontor:

Handelsgymn.-kurser
Handelsskolekurser
Modern bokföring
Svensk, tysk, engelsk, fransk, spansk handelskorrespondens
Stenografi
Maskinskrivning
Reklamteknik

Språkkurser:

Tyska, Engelska, Franska, Spanska, Ryska, Finska, Italienska. Latin

Realskola och gymnasium
Teckningskurser
Målningskurser
Fotografi

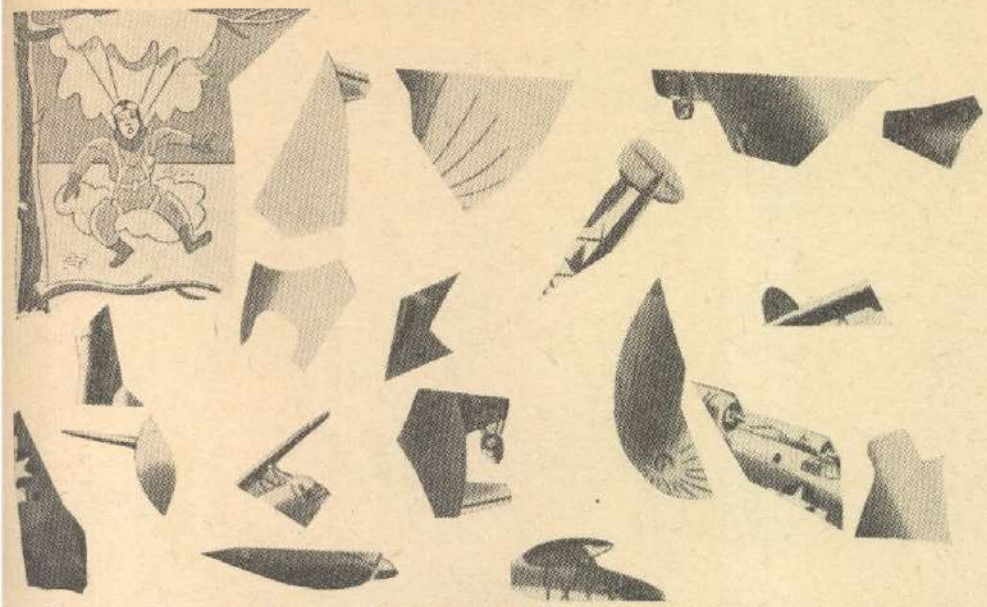
Sänd mig kostnadsfritt: **prospekt** med utförliga upplysningar om avgifter m. m. för de ämnen jag markerat här nedan, **broschyren "Hermods 1944"** samt Hermods månadstidning **Korrespondens** under 6 mån.

Namn: .....

Bostad: .....

Postadr.: ..... SFT 301 Okt. 44

NYTT FLYGPUZZLE!



Då en av våra vänner för någon tid sedan höll på med avancerad flygning, råkade han möta någonting (han vet ännu inte vad det var) och resultatet blev, att den därpå följande landningen ej genomfördes alldeles perfekt. Resultatet syns här ovan.

Vår vän ber nu läsarna enträget om hjälp att reda upp bitarna, så att han kan få tillbaka sin kärra. Förresten vill han också gärna veta vad det var han mötte. Svar väntas före den 10 nov. i kuvert märkt "Flygpuzzle". Priser vankas — naturligtvis!

ERNST JACHTMANNS VÄRLDSREKORD

(Forts. fr. sid. 4)

icke kunde se förut. Kamraterna understödde mig med hjälp av blinksignaler, varigenom de från fall till fall visade mig hangkanten. Deras outtröttliga insats, trots regnet, var det som sporrade mig att hålla ut och icke giva efter. Som ett under föreföll det mig och alla medhjälpare, att hitintills allt gått lyckligt. Nästan alltid, särskilt under natten, äro nerverna spända till det yttersta, och faran i mången situation ger sig därför först senare tillkänna. En gång irriterade mig markeringslanternan på ett hus, som befann sig långt bakom hanget. Då jag antog, att det rörde sig om en kustmarkeringslanterna, flög jag mot den och märkte först, när jag plötsligt började sjunka, att jag befann mig långt bakom hanget, tätt över trädtopparna, och endast med knapp nöd kunde svänga tillbaka in i uppvinden.

En annan gång föreföll det mig som om fyrskenet vid Brüsterort ändrat karaktär sedan föregående natt, så att de från kusten utskjutande landtungorna icke kunde iakttagas utan badade i samma sken som havet. Därför kunde jag icke rätta mig efter skillnaden i ljus och märkte först, då jag började sjunka, att jag befann mig i ett fallvindsområde. På grund av denna erfarenhet flög jag endast med hjälp av den knappt skönjbara bränningen och kunde med hjälp av denna bestämma avståndet till kusten, då även lanternorna tidvis skymdes av moln. Timmarna före gryningen voro alltid oerhört långsamma. Sedan jag väl kämpat mig igenom natten och montäcket höjt sig, steg emellertid mitt hopp och min tillförsikt att kunna fortsätta flygningen.

"Bravo Jachtmann".

På förmiddagen den tredje dagen flögo två kamrater tätt förbi mig i en "Kranich". I en tamp hängde något — var det kanske proviant för mig? Men nej! Vid närmare anblick visade sig det förmodade paketet vara en jättestor blomsterkrans, och på stjärten läste jag dessutom orden: "Bravo Jachtmann" och på den andra sidan "Vi gratulera!" På ett annat segelflygplan var det gamla, slagna rekordet på 45 tim. 28 min. målat och överstruket.

Många åskådare syntes nu på stranden, och radio- och filmbilar hade redan kört fram. Genom tecken klargjorde man för mig att min landning skulle filmas. Jag kastade ned en lapp, på vilken jag skrivit, att jag ämnade flyga till skymningen. Av molnbildningen att döma skulle vinden mojna under natten, vilket ställde en kamp med vinden på lägsta höjd i utsikt.

Då jag inte ville riskera att kvadda planet under natten och därigenom icke få rekordet godkänt, slog jag bort tanken på en tredje natt i luften och beslöt i stället att landa tidigare för att därigenom bereda filmherrarna tillfälle att filma, så att de icke väntat förgäves hela tiden. Vinden började så småningom att matta av och var nu jämn utan byar — jag kunde nu koppla av fullständigt.

Jag fann det underbart att för endast några sekunder kunna sluta ögonen. Jag lade planet upp mot vinden, lyssnade på fartljudet, och räknade för kontrollens skull till 5. Dessa ögonblick av vila piggade upp mig oerhört, och jag gjorde det till en sport att långsamt öka tiden. Jag vill minnas jag hann till 8. Sedan är det en lucka i mitt minne.

Plötsligt kom jag till medvetande över en fullständigt främmande by och kunde icke förklara, varför jag strök tätt över hustaken, och hur jag kommit dit. Klockan var 15.30, jag hade alltså varit omkring 53 timmar i luften. Avlägset hörde jag hastighetsmätarens visslande ljud, efter vilket jag automatiskt styrde mitt plan utan att överhuvudtaget tänka därvid. Jag slet av min huva och sträckte ut huvudet i fartvinden.

Som i en dröm...

Ännu befann jag mig liksom i en dröm. Rekordflygningen tycktes mig ligga veckotals tillbaka i tiden. Jag vände mig om och konstaterade, att havet låg långt bakom mig, och att jag flög med vinden, in i landet. Jag vände ögonblickligen för att försöka hitta en landningsplats någonstans, ty det tycktes mig omöjligt att ånyo uppnå hanget på grund av min ringa höjd.

Genom att utnyttja den skogklädda kustremsan syd Palmnickens lyckades jag nå den brant sluttande stranden vid Sorgenau, där jag erhöll tillräckligt med höjd för att kunna återvända till mitt gamla hang. Det mellanliggande landskapet var mig helt främmande, jag hade alltså flugit över det utan medvetande och förmodligen mekaniskt reglerat farten efter vinden.

Efter detta intermezzo kände jag mig åter pigg och var fortfarande besluten att uppnå 56 timmars flygtid. Åter satt jag helt avkopplad i planet med benen uppdragna och fötterna endast lätt vilande på pedalerna. Kamraterna, film- och pressfolket hade redan samlats på fältet, då mitt plan plötsligt gjorde en 90° sväng ut från hanget.

Innan jag ännu kunnat fastställa, att min benprotes halkat av den specialkonstruerade plåtkåpan på roderpedalen och därigenom förorsakat ett fullt sidoroderutslag åt vänster, hade jag råkat in i lävirvlarna bakom hanget och var inte mer i stånd att svänga tillbaka in i uppvinden. Under hela tiden hade jag, rädd att helt förlora kontakten med pedalen, låtit foten förbliva i samma läge. När jag nu försökte att återföra foten till pedalen, tycktes den mig som gjord av bly, och jag måste hjälpa till med handen.

Jag kunde alltså icke gå in till landning på stor höjd och mot vinden. I stället blev jag tvungen att landa med vinden i ursinnig fart efter att först ha hoppat över en kraftledning. Hangvakten hade redan signalerat min ankomst till de väntande åskådarna, vilka satte igång ett regelrätt fyrverkeri och formligen överöste mig med blommor och lyckönskningar.

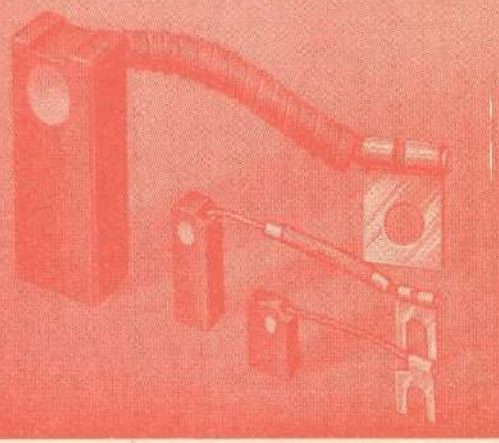
Radioreporters och filmfotografer trädde i verksamhet, och folket hade trängt igenom avspärrningarna för att med blombuketter deltaga i gratulationerna. Man ledde mig in i mitt rum, som till på köpet blomstersmyckats, och ville skicka mig till kojs, sedan jag förtärt en tallrik soppa. Då jag dock icke kände minsta spår av trötthet och icke ville låta de färska intrycken av flygningen försvinna omedelbart, deltog jag i alla fall i festligheterna på kasinot, till vilka flygplatschefen inbjudit alla medhjälpare. Klockan blev ett på natten utan att det bekom mig på minsta vis. Klockan 7 på morgonen, efter en natt med normal sömn, togo de för rekordets godkännande erforderliga formaliteterna sin början. En flygning, som möjliggjorts endast genom samtliga medhjälpares kamratliga och oegennyttiga samarbete, var slutförd.

(Originalartikel för SVENSK FLYGTIDNING. Svensk bearbetning: Fänrik Oscar af Ström.)

RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
och HJÄLPMOTORER
i FLYGPLANET



Kk 9

AKTIEBOLAGET LATEX, STOCKHOLM

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

ZOELLNER

LACKER OCH FÄRGER
För flygplansproduktionen

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

ELEKTRON
HYDRONALIUM
IGEDUR

Lättmetall-
legeringar

I.G. FARBENINDUSTRIE
AKTIENGESELLSCHAFT

Pelle Qvists underbara öden och äventyr.

liga gränser. Särskilda *lätt- och trimroder m. m.* gör det möjligt att korrigera tillfälliga ändringar i flygplanets längd-, höjd- och tvärstabilitet. Det är i samband härmed av vikt, att planets last är rätt fördelad och surrad.

Propellern — en roterande vinge.

Propellern, vars blad i tvärsnitt visar samma profil som en starkt förminskad flygplanvinge är i själva verket icke något annat än en med stor hastighet roterande vinge, anbragt i ett mot flygplanets rörelseriktning vinkelrätt plan. Den av propellern alstrade luftkraften uppdelas i motstånd och "dragkraft". Den sistnämnda är den kraft som drar fram flygplanet genom luften. För att i olika anfallsvinklar hos flygplanet (olika flyglägen) och vid olika varvtal hos motorn (motorerna) få bästa verkningsgrad och dragkraft hos propellern göres denna numera i regel *ställbar*, med *föränderlig stigning*, åtminstone på större plan. Små skol- och sportplan har däremot fortfarande oftast propeller med *fast* stigning. De ställbara propellrarna avser i princip att kontinuerligt ge största dragkraft och likformig motorbelastning.

Vår nästa artikel i serien kommer att inledas med en redogörelse för vindens och vädrets inverkan på flygningen. Därefter övergår vi till några av de vanliga formerna för flygning, start, stigning, höjdflygning, glidflykt, dykning m. m.

MOTORFLYG FÖR ALLA

(Forts. fr. sid. 12)

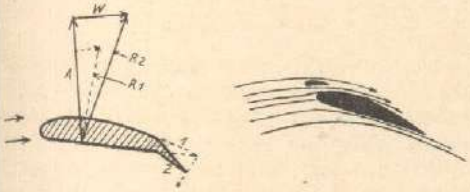
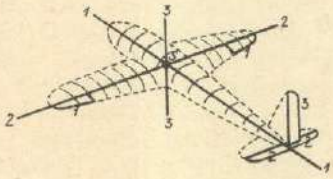


Bild 7: Schematisk skiss över hjälpvinge (slot) till höger och klaff (till vänster).

Bild 8 visar flygplanets tre *axlar*, längdaxeln, höjdaxeln och tväraxeln. Den punkt, där dessa tre skär varandra, är planets *tyngdpunkt*. Planets rörelser kring de tre axlarna påverkas och orsakas av *rodren*. Rodren är även de ett slags små vingar eller bärytor, vilka vid olika inställning orsakar luftkrafter av olika storlek och riktning. Hur rodren verkar är väl dock så allmänt känt, att vi här kan nöja oss med bildens text som förklaring. Genom *utbalansering* av rodren håller man de för flygplanets manövrerande behövliga krafterna i flygförarens armar och ben eller i gyrostyrningen ("autopiloten") inom rim-



S = Tyngdpunkt
1 Vridning kring längdaxeln genom skevningsroder
2 Vridning kring tväraxeln genom höjdroder
3 Vridning kring höjdaxeln genom sidroder

Bild 8: Flygplanets tre axlar.

FLYGPLAN gamla och nya till salu.

I vår nya katalog finns allt för flygare och flygintresserade från komplett flygarutrustning till eleganta presentsaker och julklappar. Katalog erhålles mot porto.

AERO-TJÄNST — MALMÖ

A/B Ambult

Malmö Tel. 792 90, 239 35

Allt för kontoret

Damväskor
Reseffekter
Plånböcker
Portföljer
Portmonnäer
Officerskoppel

Walfr. Anderssons Sadelmakeri A/B

Kungsängsgatan 4, UPSALA Tel. 30641

SJÖ- Försäkrings-A.B. ÖRESUND
GRUNDAD 1850
MALMÖ

Malmö
SEV. MATTSSON
JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR
Tel. 20957, 22420
Östergatan 18
MALMÖ
Luftgevär, luftpistoler & ammunition
i ledande märken

"ELITO", MALMÖ
Parfymeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel
SJUKVÅRDSMATERIAL
PARTI och MINUT

Södra Tullgatan 3	Tel. 282 88, 244 05
Föreningsgatan 49	Tel. 119 10
Engelbrektsgatan 1	Tel. 280 61
S. Förstadsgatan 105	Tel. 240 15
Regementsgatan 7	Tel. 109 23
Nobelvägen 75	Tel. 173 12

RÖRINSTALLATIONER utför
Värme-, Gas-, Vatten-, Avloppsledningar
nyanläggningar - moderniseringar - reparationer
INFORDRA OFFERT!
Tel. 17715 Friisg. 6, Malmö Tel. 756 10 växel

PRIMA MEJERIPRODUKTER
erhållas alltid från
Centralmejeriet
— MALMÖ —
Förs.-ställen i stadens alla delar.
Tel. 250 10, 287 96.

Det händer just nu rätt ofta, att man får höra unga grabbar, som gripits av segelflygets tjusning, resonera som så: "Vänta bara till nästa sommar, då skall jag också lära mig segelflyga!"

Så långt är allt gott och väl. Men fortsättningen av resonemanget är inte riktigt lika bra: "Jag kommer igen på vårkanten, när säsongen börjar". Skall man på allvar kunna gå in för segelflyget, då duger det inte att komma drällande direkt ut till flygfältet, där de praktiska övningarna pågå, utan någon som helst förskolning.

RIKSFLYGLINJEN...

(Forts. fr. sid. 5)

järnvägsresa f. n., och skall priset nu sänkas till i nivå med andra klass järnvägsbiljett, som Calle Flor lovade luleåborna, så får väl SJ packa ihop på en gång.

En av de yngre resedeltagarna, som tydligen nyligen lämnat skolbänken, mumlar något om hur suveränt det vore, om han finge lära sig geografi på det här viset i stället för att plugga på kartan. Och vem vet, kanske dröjer det inte så länge, förrän hela skolklasser kan ge sig ut på en ny Nils Holgersson-resa och studera Sverige "litet grann från ovan". Framtidens geografi!

När vi från Bromma på en och en halv timme kommit till Skeppsholmen, d. v. s. inte flottisternas tillhåll vid huvudstaden utan det flygfält, som Sundsvall och Härnösand gemensamt begåvats med, och därefter startar den sista etappen till Luleå — en tvåtimmarsflygning på 3.000 meters höjd och upp till 350 km hastighet — börjar min sidokamrat så småningom känna hunger. "Tänk om dom ändå vore så omtänksamma, att man fick någonting att äta och dricka ombord under den här långa resan!" I Sundsvall bjöd man endast på vichyvatten, och det är inte mycket för den törstande. Man förstår därför, varför han slickar sig belåtet kring munnen, när jag upplyser honom om att ABA planerar en utvidgning av den flygande personalen med en steward — och en kvinnlig sådan till och med. Det skulle allt smaka med något drickbart under resan, och ett par silkeben mellan bänkraderna piggar ju alltid upp, i synnerhet för dem, som sitter så illa till, att vingen skymmer utsikten genom de rätt små sidofönstren! — Annars var allt som det skulle på Riksflyglinjen. *Wille.*

Du som vill SEGELFLYGA 1945 — förbered dig nu!

Tvärtom är det

önskvärt — och till och med nödvändigt — att man har en viss teoretisk utbildning, innan den ofta forcerade kursverksamheten under sommaren tar vid.

Ernst Borgström,

flygledare vid Bulltofta, löjtnant i Flygvapnets reserv och segelflygets gruppchef inom Aeroklubben i Skåne, uttalar sig för SVENSK FLYGTIDNING.

Den som vill ha god framgång

med segelflygningen, bör därför börja med teorin redan på hösten innan. Till den ändan lägger vi upp en utbildningsplan för teorin under vintersäsongen. Där få eleverna lära sig grundbegreppen inom aerodynamiken och meteorologi, de enklare luftfartslagarna enligt Luftfartsmyndighetens bestämmelser o. s. v. Kurserna omfatta i allmänhet ett 10-tal lektioner om vardera 1 ½ timme, d. v. s. ungefär 15 timmar, och avslutas med ett skriftligt prov.

Lämplig litteratur.

De, som inte kunna övervara alla lektioner, få i stället ta del av kompendier. Det är framför allt SM (segelflygmeddelanden), som ligger till grund för denna undervisningen. Dessa SM återfinnas i SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKEN, varför alla som inte har någon möjlighet att besöka en teorikurs på sin ort, kan tillgodogöra sig dem.

Överhuvudtaget är SEGELFLYGHANDBOKEN, den bästa tänkbara läsning, som på det livligaste kan rekommenderas blivande segelflygare.

Mången frågar sig kanske: behöver vi då verkligen läsa teori? Erfarenheten besvarar den frågan med ett obetingat *ja*. Det räcker inte med att man får veta, *att* man skall göra så eller så, utan man bör också veta, *varför* man handlar så eller så.

Dessutom är det ju alldeles klart, att den som givit sig på segelflygning, ofta i sin tur blir tillfrågad av sina kamrater, varför ett plan kan flyga, hur det svänger o. s. v. Den tillfrågade måste då kunna besvara alla dessa frågor. Han skall med andra ord vara allmänbildad, när det gäller segelflygteknik!

Till de intressantaste ämnena inom teoriskolningen hör också meteorologien, d. v. s. förutsättningen för segelflyget överhuvudtaget. Dessutom är bygget av största vikt, och det belönas ju också genom diplompremierna.

Propagandan

för segelflyget bör av samma anledning sättas igång redan på hösten. En effektiv metod är föredrag i skolorna, artiklar i ortspressen o. s. v. Här liksom i fråga om själva undervisningen gäller det, att lämpliga personer få hand om den detaljen.

*

Så långt löjtnant Borgström. Att inte endast Aeroklubben i Skåne utan även de stora klubbarna i övriga delar av landet ha lagt upp verksamheten på samma sätt, visar bl. a. de stora segelflygdagarna i Karlskoga (5000 åskådare) samt nu senast Stockholm och Norrköping, där ing. Svedberg och "Akrobat O..low" resp. C. G. Carlsson och Alice Babs trots hällande regn lyckades samla tusentals intresserade ungdomar.

Alltså — låt oss nu börja förbereda alla tiders segelflygsäsong — sommaren 1945!

Strand Hotell

God betjäning.
Låga priser.
Allas Hotell.

Tel. växel 17 46 20
GÖTEBORG.

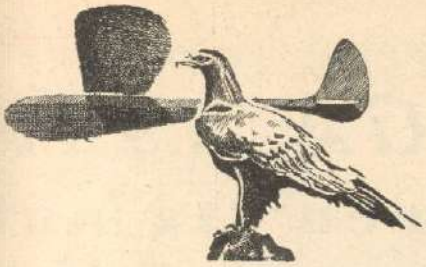
KONTORSMÖBLER
SKRIVMASKINER
RÄKNEMASKINER
VERSTADSSERVICE

MASKINAFFÄREN
ECKERSTRÖM & SAMUELSON
Adelgat. 1, MALMÖ **Telef.: 240 98, 241 21, 257 16**

Grundat år 1872

LIV-HAFNIA
STOCKHOLM

OMBUD ANTAGAS



Modellflyget "over there":

Vad Amerika bygger

Amerika har alltid varit modellflygets förlovade land. Liksom på så många andra områden kan man nog påstå, att begreppet "biggest in the world" har sin tillämpning även på amerikanskt modellflyg, från vilket vi här lämna några glimtar.

Före kriget fanns det ju i Sverige ganska gott om amerikanska byggsatser — speciellt för s. k. flygande skalamodeller. Många svenska modellbyggare ha byggt sina första modellflygplan efter amerikanska ritningar och med amerikanska byggsatser. Om detta nu var en erfarenhet på gott eller ont, det må vi lämna därhän.

Skalamodellbygget är kanske också det, som främst omhuldas i Amerika. Det är de små replikamodellerna, som utföras i massiv balsa, och de mer eller mindre sinnrikt konstruerade spantbyggda modellplanen, ofta med finesser som rörliga roder från föraresitsen m. m., som med mer eller mindre sanningsenlighet i reklamen påstås kunna flyga. De flesta av dessa spantbyggda modellplan måste dock betraktas som prydnadsmodeller, då flygförmågan i regel inte står i någon som helst proportion till skalenligheten.

Trots kriget bygger Amerikas ungdom fortfarande — kriget har t. o. m. verkat stimulerande. Man bygger fortfarande med förkärlek skalamodeller av amerikanska och andra allierade stridsplan samt även ett och annat tyskt och japanskt.

Naturligtvis omhuldas även motormodellflyget, men i jämförelse med skalamodellbygget har det blott ringa omfattning. Bygget av segelmodellplan befinner sig fortfarande på en relativt låg standard, och man har det intrycket, att det inte på något sätt kan mäta sig med den europeiska standarden.

En amerikansk specialitet är de bensinmotordrivna modellerna — det är ett område där Amerika ligger långt före andra nationer. Visserligen har kriget nu hämmat verksamheten en smula, då åtskilliga amerikanska tillverkare av bensinmotorer nu arbetar för krigsmaktens räkning, men än så länge finns det motorer i handeln.

En intressant gren, som man ännu ej prövat på i vårt land, är bensinmotordrivna racerplan. Vad sägs om en racer med den onekligen imponerande hastigheten 125 km i timmen?

(Forts. å sid. 31)

KÖP
ELU EXTRA LYX-kaffe
från
Sveriges modernaste kafferosteri
AKTIEBOL. ERIC LINDVALL
ELUROSTERIET
Stockholm Uppsala Gävle

De två
göra sina inköp bäst hos:
A/B Uppsala
Glas och Porslin
Svartbäcksgatan 17

A.-B. G. A. Ulanders Eftr.
BAGERI
Svartbäcksgatan 69.
Uppsala
Tel. 313 43
Rekommenderas

M. Charlotte Svenssons
HANDSK- & PARFYMHANDEL
Grundad 1884
Handskar
Parfymer
Toilette-artiklar
Drottninggat. 4 UPPSALA Tel. 30511

Flyg runt världen
med LUXOR radio
Namnet Luxor borgar för att Ni erhåller en kvalitetsprodukt och samtidigt en välordnad service.
Pröva den utan köptvång.

Idrottsmagasinet
Svartbäcksgatan 10 UPPSALA Tel. 302 27, 352 27

A.-B.
Söderbergs
Tapet- & Färghandel
Svartbäcksgatan 2 UPPSALA
Tel. 333 02, 303 02

JURID broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan

MODELLFLYG – SM – 44

visar rasande utveckling

Hur fort det går...

Utvecklingen inom modellflygtekniken rasar f. n. fram med en väldig fart. Långsamma rutinkonstruktörer har inte en chans på en tävling, ty när deras konstruktion blivit till en byggd och trimmad modell, är den redan föråldrad.

Det ligger något fantastiskt i denna rivande utveckling. I våras publicerade förf. en artikel "Modellflygtekniken tar jättekliv", där den dittillsvarande prestationsförmågan för de bästa S1-modellerna de olika åren uppritats i kurvform. Medelprestandan beräknades då för de bästa S1-orna mitt under 1944, d. v. s. på SM, till 3 min 45 sek *med 200 m. vinschlina.* Det var nog inte många, som då trodde på en sådan fenomentid, fördubbblad sedan SM-42, alltså på två år!

När SM-44 nu är över, har vi följande fakta att röra oss med:

Segraren i klass S1 hade				3,35,8
Tvåan	„	„	„	3,31,8
Trean	„	„	„	3,29,3.

Om vi härtill lägger, att det ansågs vara lika stora chanser till fall- som uppvindar, måste vi i betraktande av de ytterst lika medeltiderna anse, *att S1:orna nu presterar gott 3 min. medeltid med blott 100 i stället för 200 m lina!*

Jämför dessa tider med S1-tiderna på Vintertävlingen på Skarpnäck:

1) 3,35,8 2) 2,59,6 3) 2,55,1.

I dessa tider ingår minst lika mycket termikflygningar (upp till 9 min) som i SM-tiderna, men *vintertiderna presterades med 200 m lina och är sämre!* Bara på denna korta tidsepok av ett halvt år har S1-prestandan nästan fördubblats, om man jämför relativt linlängderna (själv brukar förf. använda talet 0,7 som ett "normalt" jämförelsetal mellan en modells 100- och 200-metersprestanda, d. v. s. gör den 3,36 min = 216 sek med 200 m lina, så gör den normalt 0,7 . 216 = 151 sek = 2,31 min med 100 m).

Nästan lika snabbt utvecklas övriga klasser av segelmodeller, men helt naturligt kan gummimotormodellerna ej följa med i galoppen. Det finns varken gummi eller balsa att göra något nytt i den vägen. Men faktum är, att en segelmodell, som konstrueras nu, kan vara fullständigt omodern på SM 1945. I varje fall inte en mindre modell, där utvecklingen går fortare.

Fortsätter det så här, duger t. ex. en S1-orna inte länge, ty om standarden skulle fortsätta att öka till dubbelt så hög på ett år, blir en segelmodell $\frac{50}{12} \sim 5$ % sämre än nykonstruktionerna för varje månad! Teoretiskt sett. Skall man då behöva slänga undan modellerna efter ett halvår eller mindre?

Absolut inte! Se här, vad som är att göra

...och hur man hinner med.

Man kan till att börja med iaktta den regeln, att *man bör aldrig nöja sig med att göra en modell jämngod med de bästa utan bättre.* En sådan modell vinner ofta inte direkt, då den är före sin tid och svårhanterad, men efter någon tid har den "funnit sin form" och är då i god klass med de främsta en tid framåt.

En annan god metod har förf. själv utnyttjat, och den är mindre vanlig, speciellt i den utsträckning och på det objekt den i första hand kom till användning. Det rörde sig nämligen om den nu trots ett till det yttre modernt utseende antika segelmodellen "Pantern" av förf:s konstruktion våren 1942.

Ett halvår efter "födelsen" var typen föråldrad, då de nya vingprofilerna började komma. Jag företog då en första operation för att få "Pantern" att flyga med överkritiskt reynoldskt tal från att ha flugit typiskt underkritiskt, *fanerspryglarna klpptes med en sax ned till tunnare profil på vingöversidan, och framkanten spetsades något, varefter samma klädsel åter påsattes.* (Se fig. 1 å sid. 31!)

Själva ombeklädnaden vållade inga svårigheter, i det klädseln endast lossades framtill och vid ändspryglarna medelst aceton eller thinner och veks upp. Den fick alltså sitta kvar i bakkanten. Sedan spryglarna nedklippts, thinnerdränktes klädseln, så att den blev mjuk och tänjbar och spändes ånyo fast på vanligt sätt.

Resultatet blev avsevärt bättre sjunkhastighet och *c:a 50 % längre flygtid!* Men ibland "ramlade" kärran igenom och kom in i det underkritiska området vid överstegring och för låg fart. Då sjönk den som förr några sekunder, för att sedan åter "skaka sig loss" och flyta ut.

(Forts. å sid. 31)

– SKOLOR –

BILREPARATÖRSKURSER
2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börjar den **16 oktober, 13 november 1944** och **8 januari 1945.**

SVETSNINGSKURSER
3-veckorskurser i gas- eller elektrisk svtsning samt 8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik böra den **16 oktober, 13 november 1944** och **8 januari 1945.**

HANDELSKURSER
om 5 månader i **praktisk kontorsutbildning** börjar **den 30 januari 1945.**
Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA
Döbelnsgatan 9, SKÖVDE Tel. Skövde 1249

Störst och Bäst
när det gäller
Tekniska artiklar, Sjukvårds- och Förbandsartiklar, Kameror och Fotografiska artiklar, Framkallning och Kopiering.
JALA
Färg- och Droghandel
Luleå Tel. 2229

B. Månssons
Glasmästeri-Inramningsaffär
ö. Förstadsgatan 52
Tel. 24397
MALMÖ

Camoufleringsfärger
som specialitet
Leverantör
A/B FÄRGVERKEN
Malmö Tel. 25818
Stockholm Tel. 521182

MOTORAMI
AB. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
MALMÖ

MODELLFLYG (Forts. fr. sid. 29)

En gammal "Panter" får fördubblad flygtid!

Till SM i år beslöt jag använda den gamle trotjänaren som reserv. Vingprofilen modifierades då ytterligare, i det underkläsdseln halvvägs veks ned. *främre delen av profilundersidan tunnades av uppåt och framkanten spetsades.* (Se fig. 2!)

Samtidigt förstärktes kroppsstaven med 2 st. lister 2 × 3 mm och nosplattan skars om, så att *startkroken kom högre upp*, samtidigt som kroppen lättade en del. (Se fig. 3!)

Stabilisatorn befanns ha på tok för tjock profil. *Stabilisatorprofilen skars därför av på undersidan* till osymmetrisk, bärande profil. Fenytan var som på alla äldre modeller för stor, varför *fenan kapades ett sprygelavstånd och försågs med lättare spets.* (Se fig. 4!)

Fig. 1

Fig. 2

Fig. 3

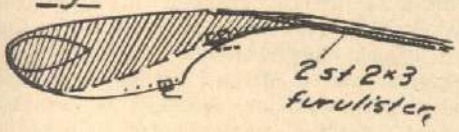
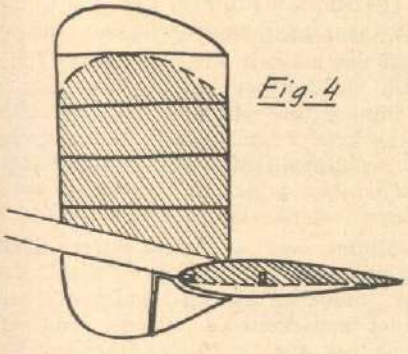


Fig. 4



Genom avskärning av kroppsplatta och fena och modifiering av stabilisatorprofilen till bärande hade vikten samtidigt minskat både direkt och indirekt, då nosvikten kunde nedbringas en hel del.

Modellen flög nu i det närmaste dubbelt så lång tid som ursprungligen. Och bevisade därmed också den moderna vingprofilens fantastiska överlägsenhet. Den hade avancerat från en totalt föråldrad, tävlingsmässigt oduglig "knarr" till en modern och välflygande segelmodell. Och hela denna metamorfos tog några få timmar i anspråk — mycket trevliga timmar förresten.

Och kostnaden! Tja, vad kostar trettio penseldrag thinner!

Sigurd Isacson.

Bildrapsodi från SM-44

I mitten det ungdomliga finska landslaget, som satte färg på tävlingarna (fr. v. lagledaren löjtnant Poppius, Raimo Antikainen, Hans V. Stenius, Dick Karlson, Ville Seppo Relander, Paavo Helminen). Däromkring se vi (med början i övre vänstra hörnet medsols): individuelle segraren i landskampen, Ove Meissner, Bjuv (obs. registreringsnummer och klubbnamn å modellen), elitflygaren Sigurd Isacson, populäre "Poppe", S-2-segraren Gunnar Nygren, Sandviken, som svarade för tävlingarnas jämnaste flygningar och bästa genomsnittstid, Erik Olsson, Bjuv, överraskande segrare i klass S-1, den filmande propagandachefen Norrvi med bäste finne och bäste svensk, leende lagledaren Börjesson i segrande Göteborgslaget, 1943 års G-1-mästare Karl Erik Landegren, Västerås, som i år tog hem G-2, årets G-1-segrare Helge Eliasson, Göteborg, "Bananen", som sumpade mästerskapet i dieselmotorklassen men visade sig behärska dessa modeller perfekt under trimningarna, samt Curt Janson, Vingarna, som galant försvarade sin mästartitel i S-.3-klassen. — Text och bilder: SVENSK FLYGTIDNINGs utsände GE—PE.

VAD AMERIKA... (Forts fr. sid. 28)

För amerikanskt modellflyg gäller även det gamla slagordet "tid är pengar". Man söker ständigt nya arbetsbesparande och tidsvinnande metoder. När det gäller bygge av replikamodeller, nöjer man sig ej med att saluföra kontursågade byggsatser, liksom här i Sverige, utan levererar byggsatser, som är färdigformade och endast behöver slipas med sandpapper före hopmonteringen.

Naturligtvis har kriget på åtskilliga områden satt sina negativa spår. Även i modellflygets förlovade land börjar sålunda råvarubristens spöke skymta vid horisonten. Men möjligheten att finna ersättningsmaterial är givetvis stor, då man ju har hela den amerikanska kontinenten till förfogande. Så har t. ex. den gamla hederliga balsan visat tendenser till att bli svåråtkomlig, då krigsproduktionen börjat ta hand om en del leveranser. Man har i stället börjat använda det mexikanska träslaget ohonote, vilket i alla hänseenden i sina egenskaper överensstämmer med balsan, bortsett från att det är en aning tyngre.

Det amerikanska modellflyget är ganska rikt på kuriosa. Det finns modellplan som svävar i det blå och nedsläpper "fallskärmstrupper", det finns pampiga jättemodeller med många meters spännvidd, som kostat sina byggare årslångt arbete, det finns byggsatser av invasionsglidplan, som kan innehålla en likaledes skalenlig jeep — det finns tekniska finesser av olika slag, som t. ex. bensinmotordrivna plan, utrustade med slots, som förhindrar planen från att på egen hand kasta sig ut i livsfarlig avancerad flygning.

Det är att hoppas, att gränserna snart igen kan öppnas, så att våra svenska modellflygare kan få pröva på vad Amerika kan ha att bjuda svenska modellbyggare!

C—d.

Modellflygare
bygg S 1:an LUDDE
Modellflygmaterialier
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

NORDISKT SAMARBETE

— ett enigt nordiskt modellflygkrav!

SIGURD ISACSONS LEDARE

i föregående nummer av SVENSK FLYGTIDNING har rönt uppmärksamhet och uppskattning bland modellflygarna i hela Norden. Vi återge å denna sida representativa uttalanden från ledande svenska, finska och danska modellflygarkretsar.

I nästa nummer lämna vi ordet åt några representanter för modellflygarnas breda lager i denna livsviktiga fråga.

Ingenjör G. H. Dérantz:

Mitt uttalande i anslutning till Sigurd Isacsons artikel om nordiskt samarbete blir kanske knapphändigt som diskussionsinlägg, ty Sigurd Isacson och jag har redan tidigare behandlat saken, och vi kom väl överens. För övrigt har jag redan tidigare antytt vissa planer på ett nordiskt samarbete. Det är ett önskemål av första ordningen, för att inte säga en nödvändighet.

Det skulle i mycket hög grad gagna det fortsatta samarbetet, om de f. n. skiljaktiga reglerna för klassindelning, rekordsättning och resultatbedömning kunde göras mera överensstämmande. Märkesproven har kanske inte samma intresse, men hela modellflygsporten skulle naturligtvis vinna på, om man hade en serie prestationsmärken, som kunde utgöra en för alla länder gemensam värderingsgrund av modellflygarnas kompetens.

För övrigt har nog det nordiska samarbetet en ännu mera vidsträckt betydelse, än vad som framgår av artikeln. De erfarenheter, som under de senaste åren vunnits i de nordiska länderna, kan sålunda ha ett visst intresse för FAI, som snarast efter freden måste revidera de internationella modellflygbestämmelserna och göra dem mera aktuella. Det vore bra, om vi kunde förelägga FAI ett förslag, som grundade sig på våra gemensamma erfarenheter, och som innefattade det bästa av allt det vi var för sig kunnat åstadkomma under den påtvungna isoleringen.

Stockholm i september 1944.

G. H. Dérantz
1. instruktör för modellflyget.

Kontakten mellan Nordens modellflygare bör göras intimare, så fort tillfälle därtill yppar sig, d. v. s. så snart fredliga förhållanden inträda. Trots kriget har kontakten ju ej helt avbrutits, det utvisar ju bl. a. de årligen återkommande "modellflyglandskamperna" mellan Sverige och Finland. Dock — dessa "landskamper" erbjuda ej modellflygarna tillräckligt tillfälle att ingående studera den senaste utvecklingen inom det andra landets modellflyg — på dem uppvisas endast de bästa frukterna av det gångna årets arbete. Visserligen kan man ju, genom att studera endast de bästa modellerna, lära sig en hel del nytt, men om man hade varit i tillfälle att studera utvecklingens alla faser, kan det hända att man vid något stadium av densamma, slagit in på en annan riktning än den, vilken utvecklingen sedan tagit, sålunda åstadkommande någonting alldeles nytt och kanske revolutionerande.

Varje land har ju sina egna specialmodeller, och vissa utmärkande egenskaper hos dem. I fredstid var Sveriges starkaste sida som bekant gummimotormodellerna, Finlands åter segelmodellerna, vilka ju fortfarande stå mycket högt i kurs, samt Wakefieldmodellerna. De svenska segelmodellerna kännetecknas av en anmärkningsvärd fyngd och tåla tämligen hårt väder, den finske modellbyggaren strävar att göra sin modell möjligast lätt — "termikseglarna" få ej vara tunga. Så länge vårt land håller sig med speciella modeller, kan det ej bli frågan om verklig tävlan "på skarpen". Man måste sträva till en utjämning, vart land bör kunna bjuda hårt motstånd på alla områden. En sådan utjämning är omöjlig under nuvarande förhållanden — grundförutsättningen är att kontakten mellan modellbyggarna i Norden göres intimare och tankeutbytet intensivare. Det finnes givetvis många olika möjligheter och sätt att åstadkomma en intimare kontakt med tyåtföljande utjämning av modellernas konstruktion och flygegenskaper. Här nedan följer nu ett förslag till organisering av det kommande samarbetet.

Den centrala modellflygorganisationen i varje nordiskt land skulle utse ett "råd", sammansatt av de bästa modellflygarna inom landet, i vilket naturligtvis alla olika slag av modellflyg skulle vara representerat. Till modellflygarnas "högsäte" skulle exempelvis kunna utses Stockholm, vilket ju är en inom Norden mycket centralt belägen plats. Årligen skulle så en "modellflygkongress" hållas där, t. ex. strax efter nyår, och härvid skulle varje lands modellflygråd vara representerat av ett nödigt antal medlemmar. Denna "kongress" skulle besluta om all internordisk tävlings-, utställnings- och föreläsningsverksamhet under det kommande året. Tävlingsverksamheten skulle huvudsakligen förläggas till sommaren, medan utställnings- och föreläsningsverksamheten skulle infalla vintertid, under den egentliga byggsäsongen.

För att Nordens modellbyggare skulle få kännedom om de nya rön och framsteg som gjorts inom de andra nordiska länderna, borde en internordisk modellflygtidskrift upprättas. Redaktionen för denna skulle även kunna förläggas till Stockholm. Tidskriften skulle utges t. ex. 4 gånger årligen. En svårighet i samband med denna tidskrift vore språkfrågan. Skulle denna utges på 4 språk, eller skulle dess innehåll vara flerspråkigt? I det förra fallet skulle av alla bidrag, sedan de insänts till red. avskrifter tagas, varefter dessa skulle sändas till de olika

Tor Krause, Finland

landen för att där översättas och utges på lan dets språk. Fördelen härmed vore att man varje land skulle kunna tillgodogöra sig h e l tidskriftens innehåll. I det senare fallet skul mången säkert inte förstå allt av innehållet - sålunda skulle svårligen en svensk, dansk ell norrman kunna tillgodogöra sig något av en a tikel på finska. Ekonomiskt sett skulle dock e flerspråkig tidskrift bli billigare, men den skul ej motsvara ändamålet.

Tävlingsverksamheten borde bli mycket livl gare än den nu är. Man skulle kunna tänka s att åtminstone 3 stora internordiska tävling årligen skulle anordnas. Sverige skulle stå f gummimotormodelltävlingarna, Danmark för be sinmotormodelltävlingarna och Finland för sege modelltävlingarna. Genom ett dylikt förfaran skulle tävlingarna bli mera "koncentrerade", s dana byggare som äro skickliga på flera omr den, kunde nu inställa sig på att tävla med enda ett slags modeller och härvid uppnå bättre r sultat än vad annars vore fallet. Dessuto skulle det vara en prestigefråga för envar att s motståndaren på "hemmaplan".

De olika modellflygklasserna i Norden bord göras med varandra överensstämmande — "n o r diska klasser (utmärkt namn. Model flygred.) skulle upprättas på basis av de nu f rekommande olika klasserna. T. v. äro ju enda F. A. I.- och Wakefield-klasserna fullständig överensstämmande överallt.

Ytterligare ett sätt för åstadkommande av i timare kontakt kunde tagas i bruk — ambuleran de utställningar. Varje lands centralorganisatio skulle upprätta en liten, lätt transporterbar ut ställning, vilken skulle omfatta de allra senast nyheterna på alla områden, t. ex. några segelmo deller, ritningar till säsongens bästa "nyheter (modellplan), ritningar till nya förbränningsmo torer, kompass- och radiostyrningsanordninga vidare ett mindre antal högklassiga replikamo deller samt annat dylikt av allmänt intresse. E sådan ambulerande utställning skulle ej behöv vara vidlyftigare än att 2—3 man kunde ombe sörja dennas förflyttning och uppställning. Var je land skulle sända ut sin utställning på e nordisk rond 1 gång årligen — sålunda skulle v kunna se en sådan per kvartal. I samband me utställningarna skulle föreläsningar och diskus sionstillfällen anordnas.

Här ovan har jag framställt ett förslag till de internordiska modellflygets uppsving efter kri get. Det kan hända att det vidläder mång bristfälligheter och svaga punkter, och att de ger upphov till vidare diskussion, men sådan ä ju alltid hälsosam — nya förslag och idéer dyk ju vanligen upp och komplettera och fulländ det ursprungliga förslaget.

Jag anser att det förslag jag i stora drag upp skisserat, ej är ogenomförbart, och jag hoppa att det kommer att ägnas uppmärksammhet inor Nordens modellflygkretsar — kanske det lede till avsett resultat.

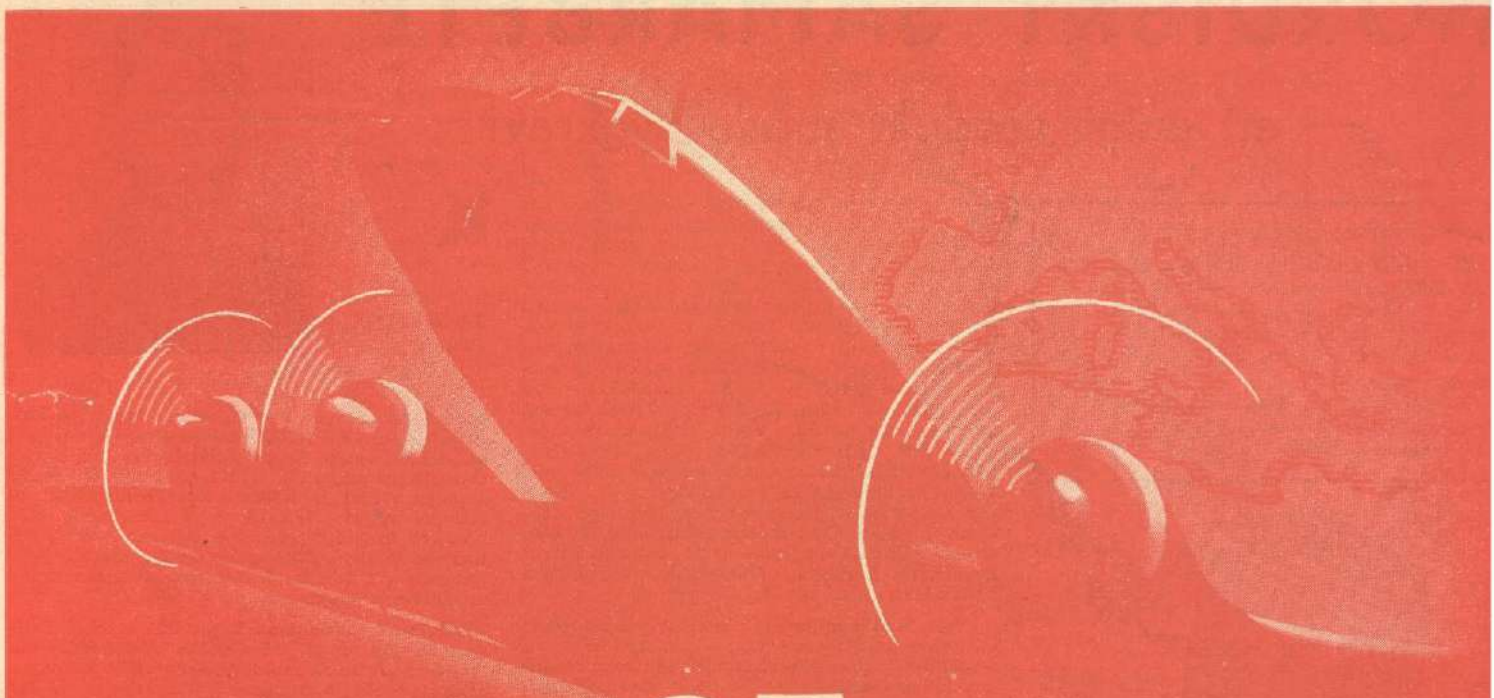
Tor Krause.

Kære Venner!

Den danske Modellflygkomité, samlet i Svæveflyvelejren i Bötö til sit første Möde, har enstemmigt vedtaget at sende en Hilsen til Sverige, til svenske Modelflyverkammerater, til SFT med Ønske og Haab om, at den samlede nordiske Modelflyvekomité snart maa kunne træde sammen i en fredelig Verden, og at Nordens Modelflyvere snart maa kunne mödes til fredelig Dyst.

Hjertelig Hilsen

Jörgen Dommergaard. Johs. Thinesen. Per Weishaupt.



Tysk luft- 25 trafik
ÅR
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.