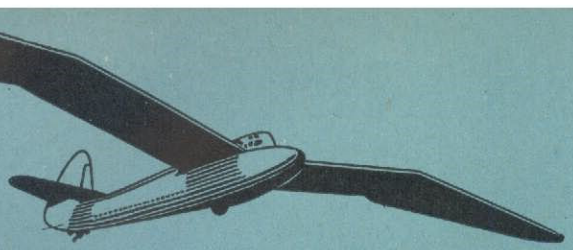
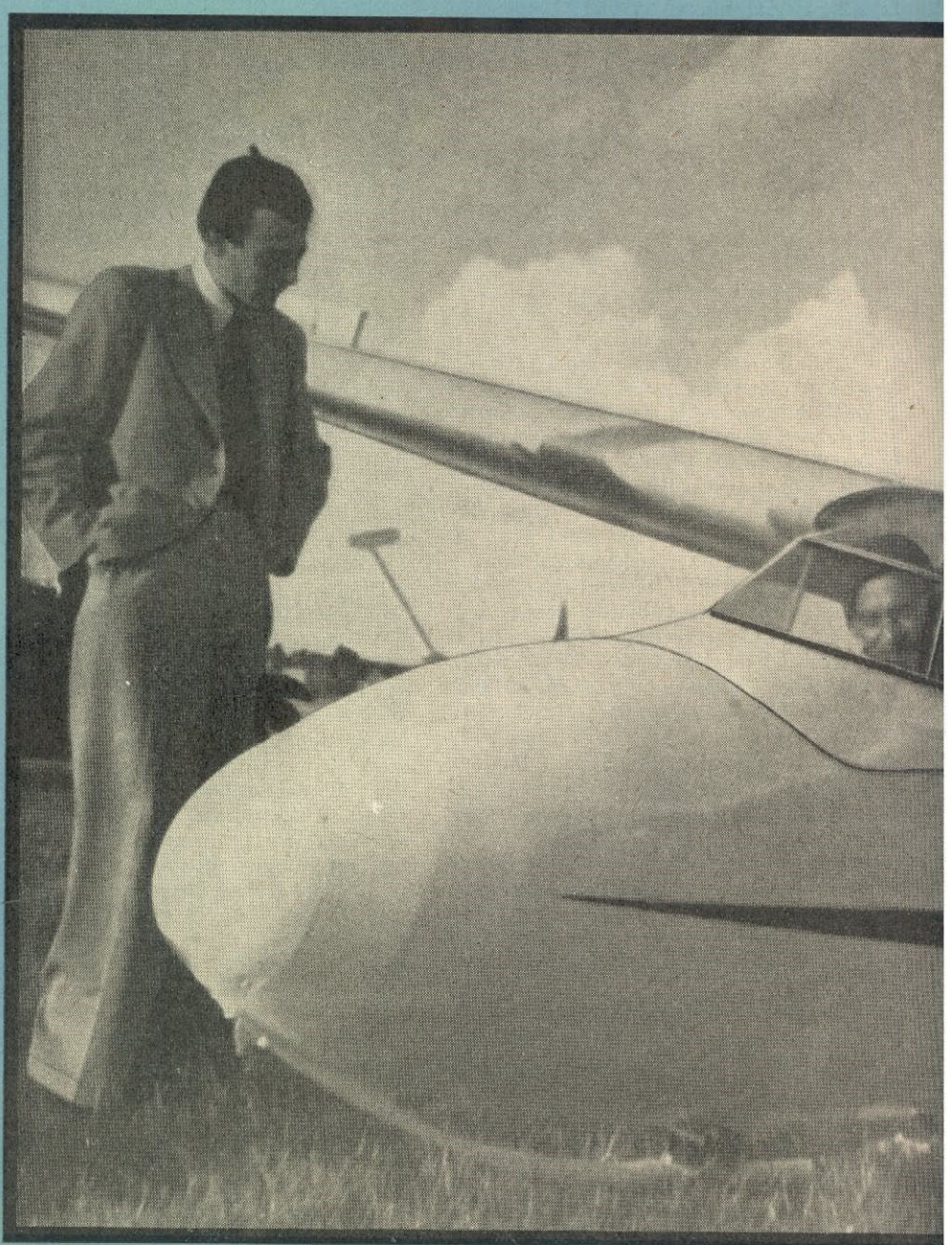
35 öre



FLYG TIDNINGEN

ÅRG. 4 NR 2
Februari 1942



Läs:

ndersson i Rasjön
ch vårt segelflyg

apanska flyget i aktion
ivilflygning efter kriget
venskt plan som lövskrinda
jöflyg med bensinmodeller
itning: Bristol "Beaufort"

erotransport planerar
rafik över Atlanten!

tt flyga eller icke flyga,
et är frågan — måtte riks- →
agen svara: ***segelflyg!***

LÄS KURSEN I AVANCERAD FLYGNING!

FLYG TIDNINGEN 2/42
MALMÖ
Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.
Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.
Telefon: 746 66. *Postgiro:* 14 76 60.
Redaktör: Harald Millgård.
Ekonomichef: Eric Bjurhovd.
Modellflygredaktör: Ulf Hallvig.

"SKYTTETAXAN" för modellflygare!

När Norrlands flygklubbar i höstas hade ett möte i Örnsköldsvik framkom det där såsom ett allmänt önskemål att skyttetaxan borde tillämpas vid modellflygarnas järnvägsresor. Klubbarnas representanter hade åtskilliga erfarenheter av vad sådana resor kunde betyda för modellflyget. Intresset för detsamma var ju så gott som överallt intensivt, men intresset aktiviserades märkbart av att pojkar från olika orter träffades vid tävlingar, där de ju fingo tillfälle inte bara att mäta varandras skicklighet utan också att utbyta tankar och erfarenheter i ämnet. Men resor kosta ju pengar, och det är inte alltid så lätt att skaffa — de välvilliga donatorerna fråga sig ibland om flygklubbarna ha omätliga behov.

Vid mötet i Örnsköldsvik beslöt man därför att uppvakta myndigheterna med en framställning om att skyttetaxan måtte tillämpas på järnvägsresor för modellflyget. Framställningen hade denna generella karaktär, men norrlandsklubbarna ansågo sig ha särskild anledning att göra densamma, då de stora avstånden i denna landsdel gjorde att frågan för dem var av om möjligt större betydelse än på andra håll. En vid mötet tillsatt interimskommitté uppvaktade också i mitten på november statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet samt järnvägsstyrelsen. På båda hållen framhöll man sin förståelse för denna angelägenhet; i järnvägsstyrelsen uttalade man dock betänkligheter mot ett bifall till framställningen med hänsyn till den prejudicierande verkan detsamma skulle få. Järnvägsstyrelsen avstyrkte också sedermera bifall, såvitt det framgått av notiser i dagspressen med den motiveringen att det icke rimligtvis kunde påstås att modellflyget hade den betydelse för försvaret att det kunde jämföras med de angelägenheter för vilkas tillgodoseende skyttetaxan nu vore gällande. Kungl. Maj:t följde naturligtvis järnvägsstyrelsens råd.

Det är möjligt att järnvägsstyrelsens sistnämnda uttalande är riktigt. För modellflygarna och dem som vilja understödja modellflyget synes emellertid den riktiga synpunkten i denna angelägenhet vara den att modellflyget är av betydelse för försvaret och till och med av mycket stor betydelse för detsamma. Från ansvarigt flygfolk, från både militärt och civilt flygs sida har vid upprepade tillfällen och med kraft betonats att modellflyget icke skall isoleras utan ses i sitt samband med segelflyg och motorflyg, för vilka det är en utmärkt förträning. Och vad segelflyg och motorflyg betyder för vårt försvar, därom behöver det ju icke ordas.

De unga modellflygarna ha ofta och med rätta fått höra sådana ord om sin verksamhet. Det har givit dem en känsla av ansvar inför modellflyget. Visst tycka de att det är ett nöje att bygga modellflygplan och tävla med dem, men det bästa har kanske varit att veta att man på den vägen kunde nå till andra och större uppgifter i fosterlandets försvar, vid vilkas lösande man hade hjälp av det kunnande som förvärvats vid modellflyget. Ungdomlig entusiasm är väl värd att taga vara på, och man kan bygga mycket värdefullt på den. Men det är farligt att vålla den besvikelse. Och en besvikelse var det för modellflygarna att deras önskemål om skyttetaxan icke kunde tillgodoses.

Det finns också en annan synpunkt på denna angelägenhet. Det skall icke kunna sägas att avslaget på framställningen om skyttetaxa för modellflyget innebar ett underkännande av modellflygets värde. Ett bifall hade emellertid inneburit ett verkligt erkännande av dess betydelse. För flygklubbarna skulle detta ha betytt en utomordentlig hjälp i deras arbete för modellflyget. Ofta vill man ännu se detta enbart som en lek, och det är lätt förståeligt att sådana åsikter ännu dröja kvar. För klubbarna skulle det vid deras finansiering av modellflyget vara värdefullt att kunna åberopa att det erhållit statsmakternas stöd i form av skyttetaxa. Detta är kanske en synpunkt som järnvägsstyrelsen icke direkt haft att anlägga, men det visar en gynnsam följd bland flera andra, som skyttetaxa för modellflyget indirekt skulle medföra.

KSAK har tidigare hemställt om skyttetaxa för modellflyget, vilken rönte samma öde som norrlandsaktionen nu. Ifrågavarande önskemål kvarstår emellertid fortfarande överallt i klubbarna och det är deras allvarliga förhoppning att myndigheternas förståelse för denna angelägenhet skall ökas. Det är att vänta att KSAK med den expertis och erfarenhet som står sammanslutningen till buds skall kunna åvägabringa den slutligt bindande bevisning som medför skyttetaxa för modellflyget.

Andersson i Rasjön och segelflyget

I årets statsverksproposition har kommunikationsministern vägrat anslag till segelflyget. Man kan fråga sig hur chefen för ett så modernt departement kan ha en så ålderdomlig uppfattning. — Vi återgiva härnedan ett uttalande i saken av chefredaktören och riksdagsmannen Erik Hagberg.

Kommunikationsministerns vägran att vara med om varje som helst anslag till vårt spirande svenska segelflyg har begripligtvis väckt åtskillig undran. Man tycker nämligen, att de skäl vilka såväl ur försvarssynpunkt som ur social synpunkt kunna anföras till förmån för stöd åt denna verksamhet, äro så pass övertygande, att de skulle motivera även rätt väl tilltagna anslag.

Erfarenheterna i utlandet av segelflygets betydelse tala ett beaktansvärt språk. Där har man överallt klart för sig vilken god träning för vidare uppgifter inom luftförsvaret som segelflyget både fysiskt och psykiskt utgör. Redan under dessa tidiga stadier av flygutbildningen kunna nämligen de män utväljas, vilka lämpa sig för fortsatt utbildning i det militära eller civila flyget. Inte minst i vårt grannland Finland är man i tillfälle att framlägga bevis för värdet av utbildningen i segelflygning. Ingen torde kunna jäva påståendet, att de finska stridsflygarna förstått att väl hävda sig under vinterkrigen. Många av dem ha kommit från segelflyget.

Kanske skulle man också kunna peka på den direkta betydelse, som segelflyget fått i det nya kriget. På sakkunnigt håll uppges med bestämdhet, att, när historien om det andra världskriget en gång blivit skriven, den kommer att lämna många märkliga exempel på segelflygets roll. Detta gäller både direkta stridsinsatser och transporter.

Vi nämnde här något om den sociala sidan av detta problem. Ungdomens fritidsliv utgör ju en av dagens mest brännande frågor. Segelflyget ger en ny möjlighet att förena ungdomen i ett levande, nyttigt intresse på fritiden. Just den betydelsen har för många år sedan insetts i andra länder av både ungdomsledare och statsmakter. Bland ungdomsrörelserna torde också rätt få innebära en större lockelse för ungdomens håg för självverksamhet och bragd än just flygningen.

Kommunikationsministerns vägran att ställa medel till förfogande nu *kanske* kommer att betyda att omkring 200.000 kronor lagts ner på Ållebergsskolan till föga eller ingen nytta. *Säkert* innebär departementschefens beslut, att segelflygets senkomna definitiva genombrott hos oss icke kan fullföljas.

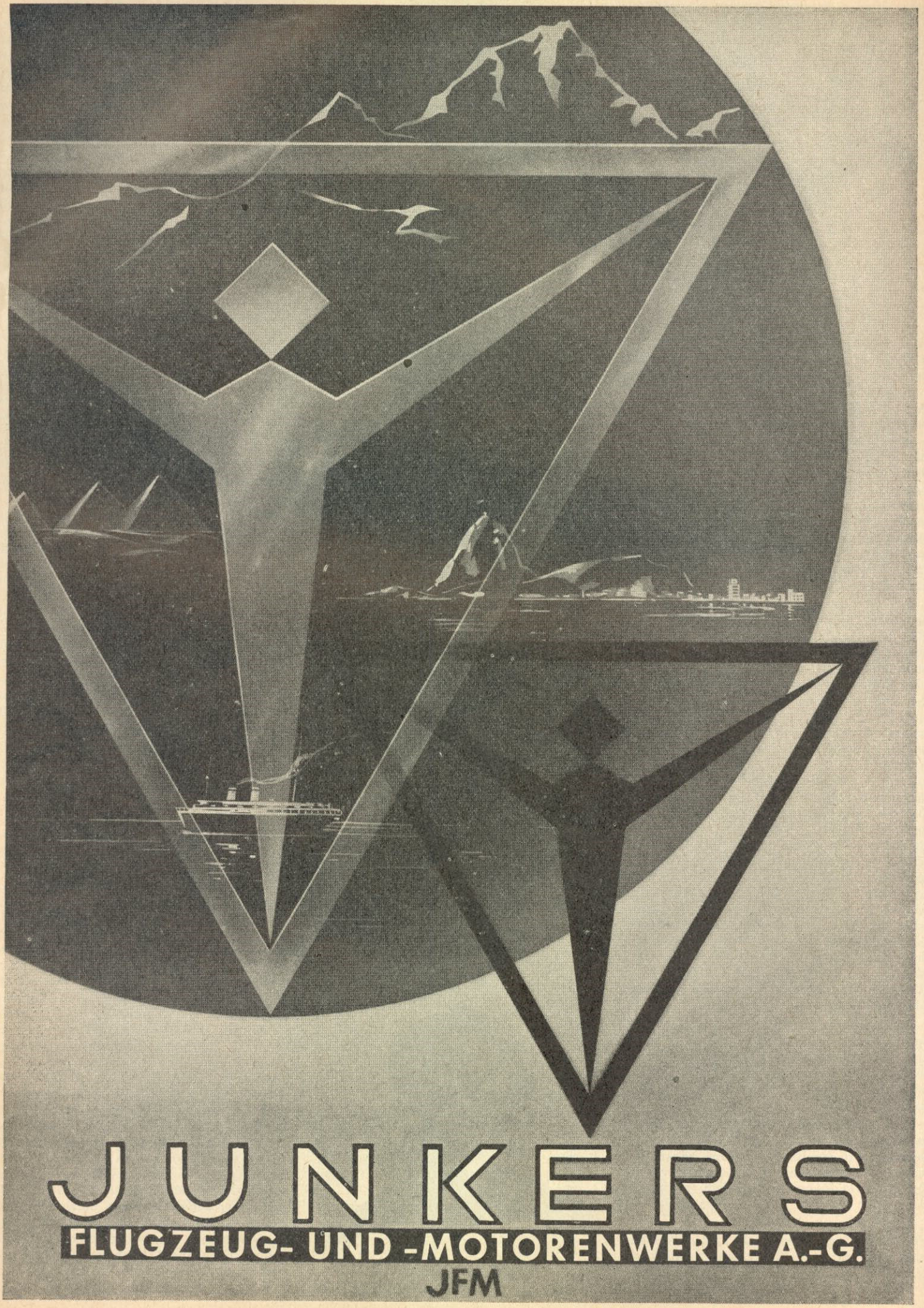
Under dessa omständigheter synes det påkallat, att enskilda motionärer sköta om att saken i varje fall drages inför riksdagen. Härvid bör man lämpligen kunna falla tillbaka på Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens måttfulla ståndpunkt. Saken förhåller sig nämligen så att privatflyget för de tre närmast föregående budgetåren er-

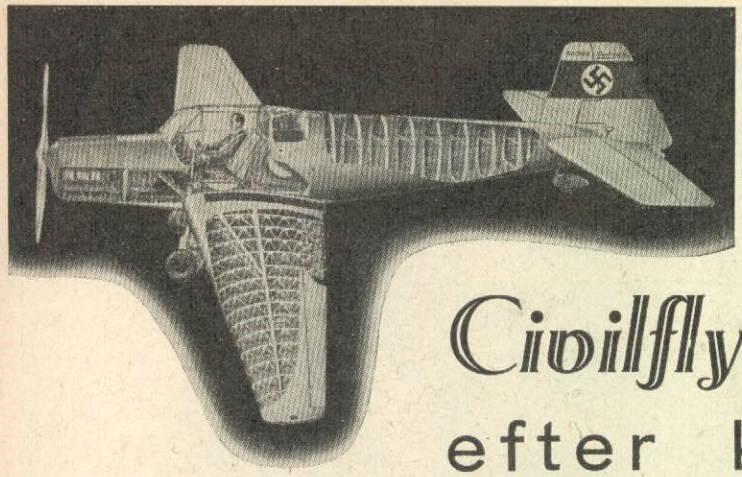
(Forts. på sid. 14.)

För medlemmarna i följande flygklubbar ingår under 1942 prenumeration på FLYGTIDNINGEN i årsavgiften:

Aeroklubben i Skåne
Eskilstuna Flygklubb
Eslövs Flygklubb
Falu Flygklubb
Gävlebygdens Flygklubb
Kockums Segelflygklubb, Malmö
Stockholms Segelflygklubb
Svedala Segelflygklubb
Västerås Flygklubb.

Bliv medlem i någon av dessa klubbar så får Ni FLYGTIDNINGEN varje månad!


JUNKERS
FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.
JFM



Bücker "Bestmann" är en utmärkt representant för morgondagens civilflygplan, modernt byggd med sitsarna bredvid varandra. Får säkert stor marknad efter kriget.

Civilflyget efter kriget

Man kan på goda grunder förmoda att civilflyget efter det nuvarande krigets slut får en utveckling som vi knappast kunna föreställa oss under nu rådande förhållanden. Det förra världskriget fungerade som en kraftig framspark för flygningen, men i ännu högre grad kommer detta att gälla när krigets krönta och okrönta överhuvuden äntligen besluta sig för fred. Naturligtvis ligger det då nära till hands att förutspå dåliga tider på arbets- och penningmarknaden, men man får ej tro att de påskyndande makterna skola förhålla sig passiva och låta köp- och flyglusten domna. Dessa "makter" äro många, men en av de starkaste är *flygindustrien.*

För närvarande tillverka flygfabrikerna oerhörda mängder flygplan för stridsbruk. När den pågående nedskjutningen en vacker dag hejdas av fredsduvan komma beställningarna att bli av så ringa omfattning att dessa fabriker, som i alla avseenden inrättat sig för storproduktion, skulle vara tvungna att "slå igen" eller åtminstone avskeda största delen av sin personal — om det ej stode en utväg öppen: att bygga flygplan för civilbruk. Samtidigt blir konkurrensen antagligen så hård att varje firma som överhuvud taget vill sälja måste slå ned priserna avsevärt. Detta i sin tur kommer att göra privatflygningen tillgänglig för en vida större del av folken än hithittills, varigenom hela rörelsen — ty man kan här utan alltför stor överdrift tala om en verklig folkrörelse — ställes på bredare bas och därigenom tvingas in i sundare förhållanden. Detta torde även lätta en aning på byråkratien kring civilflyget, även om det skulle bli påkallat att på vissa områden, t. ex. nödvändigheten att följa trafikregler på grund av "trängsel" i luften, företaga en del åtstramningar.

Det kunde vara intressant att göra en del spekulationer över "morgondagens" privatflygplan. Med hänsyn till de tendenser som visat sig kan man våga indela dem i fyra kategorier, räknat efter motoreffekten, ungefär så här:

1. Flygplan med c:a 200 hk motor. Dessa kunna i sin tur delas på två huvudtyper, nämligen ett fyrsitsigt, bekvämt täckt turistplan samt en mera sportbetonad tvåsitsig typ med sitsarna i tandem, antingen täckt eller öppen.

2. Flygplan med omkring 100 hk motor. Företrädesvis tvåsitsig täckt typ, men även plan med två à tre (i det senare fallet en fram—två bak eller tvärtom) tandemplacerade sitsar räknas hit. Denna kategori omfattar de vanligaste sport- och skolflygplanen.

3. Flygplan med upp till 50 hk motor. Mest försedda med två bredvid varandra — ett system som allt mer kommer till användning — eller två i tandem placerade sitsar, möjligen i enstaka fall ensitsiga. Antingen utan eller med huv, ev. kabin.

4. Ensitsigt segelflygplan med hjälpmotor på högst 20 hk. En del av läsarna kanske tycker att det verkar pretentiöst att ta med denna typ i "programmet", men den synnerligen lyckade tyska konstruktionen *C 10* visar att det ingalunda är förmätet att räkna motorseglare till "morgondagens flygplan". Typen torde i själva verket ha utsikter att bli mycket populär.

Man skulle visserligen kunna uppsätta en särskild kategori för autogiro och helikopter, men det verkar faktiskt som om flygteknikerna f. n. behärska alla knep för att göra de fasta vingarna fullt likvärdiga med de roterande i fråga om start- och landningsegenskaper, varför vi här förbigå dessa flygapparater. De äro dock värda största uppmärksamhet, och stora överraskningar vänta måhända redan inom ett fåtal år, speciellt kanske när det gäller helikoptern.

För de tre första kategorierna torde den luftkylda motorn med hängande cylindrar bli den förhärskande, då den visat sig äga "alla fördelar". Inom kategori 3 kommer dock med säkerhet konkurrensen att bli stor mellan nämnda radmotor och boxermotorn, men ur standardiseringssynpunkt måste det anses vara en fördel att endast tillverka en huvudtyp. Antagligen blir elektrisk drift använd i största möjliga utsträckning, som t. ex. för kursgyro, vingklaffar och indragbart landningsställ — i de två senare fallen givetvis med möjlighet i nödfall till manuell drift. Något som många flygare någon gång fått anledning önska är att vid motorstopp och nödlandning kunna stanna propellern i vågrätt läge, vilket är av särskild vikt om nödlandningen sker med indraget ställ.

Ytterligare punkter på privatflygarnas önskelista äro: ljuddämpare; ett överallt anskaffbart motornormalbränsle; så god kvalitet och gynnsam utformning av motorns delar att man kan flyga minst 500 timmar mellan översynerna; att alla delar på flygplan och motor äro lätt tillgängliga och utbytbara samt att reservdelarna kunna köpas så gott som överallt och till lägsta möjliga priser.

Allt färre biplan byggas, och allt mer övergår man till monoplan — framtidens luftåk. Det skall bli intressant att se hur snart den europeiska skolan med lågvingade typer vinner över den amerikanska med högvingade — ty man kan utan att vara alltför djärv gissa att det går den europeiska vägen i långa loppet. De övervägande fördelarna ligga utan tvivel hos den lågvingade konstruktionen, såväl aerodynamiskt som byggnadstekniskt.

För att i möjligaste mån slippa bygga dyra hangarer vilja många av morgondagens privatflygare med några enkla handgrepp kunna fälla samman vingarna på sina plan och ställa in dem i vanliga garage. Det torde också bli nödvändigt att så blir fallet. Systemet ställer dock stora krav på säkerhet i fråga om fällanordningens konstruktion och hållfasthet, så att man slipper sitta och frukta ihopfällning i luften!

En del av ovanstående önskemål ha redan förverkligats på dyrare maskiner, men det hör efterkrigstidens industrimän till att göra dessa välsignelser till allmänna hjälpmedel — och för rimlig kostnad.

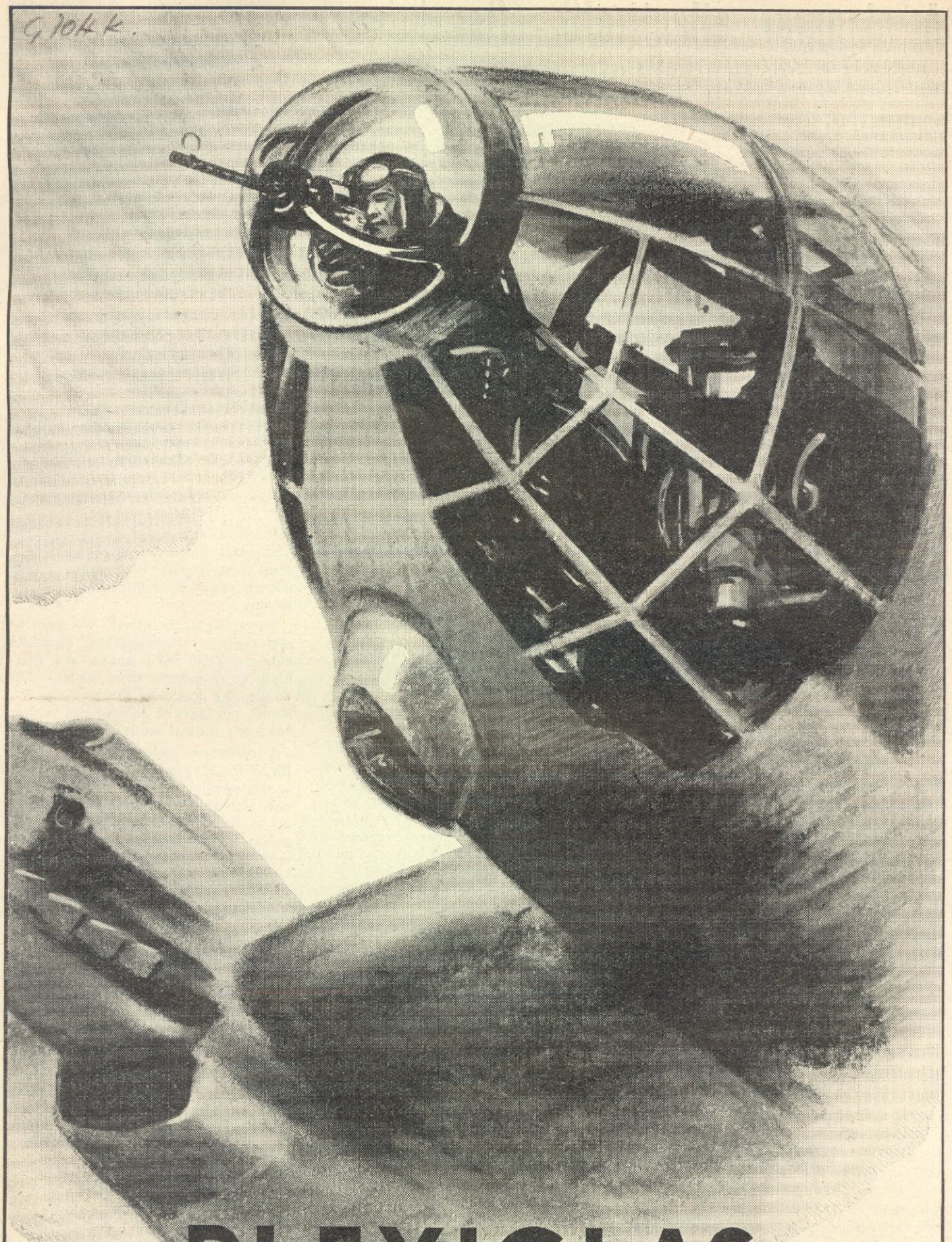


Gösta Fraenckel.

Gösta Fraenckel vill sportflyga över Atlanten!

Red. har vänt sig till direktör Fraenckel för att höra hans åsikt om privatflygets utveckling efter kriget.

— Ja, det ska väl inte dröja så länge förrän vi får vanliga sportplan med stor hastighet och så aerodynamiskt utformade att de kan förses med svaga motorer, som förresten bör dra obetydligt med bensin. När vi når så långt skulle jag vilja flyga över Atlanten i sportplan! Jag tror inte att det ska dröja så värst länge... Vi får plan med större lastförmåga, utrustade med en så finurlig radio att navigeringen blir en ren lek. Möjligen kommer navigationen även att ske efter andra metoder som vi ännu inte känner till. Att vi får vanlig telefon i kärrorna — med radio förstås — är klart, och då blir flygplanet en nyttig sak för affärsmän. Mycket industrifolk kommer att skaffa sig maskiner efter kriget så snart man kan få en bra kärra för rimligt pris. Vi ska använda flygplanet lika självklart som bilen nu. Beträffande de enklare sportplanen måste deras pris sänkas så kraftigt att de blir överkomliga för bl. a. de många reservflygare som nu utbildas vid Flygvapnet. Vårt land kommer ju i fredstid att översvämmas av civilflygare...



PLEXIGLAS

RÖHM & HAAS G. M. B. H. DARMSTADT

ABA planerar atlanttrafik efter kriget!

När flygtrafiken över Atlanten stoppades vid den senaste konfliktens början uppkommo förslag att svenskarna själva skulle starta en flyglinje till USA för att i första hand uppehålla postförbindelserna. Eftersom våra nuvarande trafikplan ej äro lämpliga för ändamålet, föreslogs t. o. m. (Eskilstuna-Kuriren) att Sverige skulle inköpa ett par av USAs stora clippers.

I mitten av januari stängdes luftposttrafiken igen, varefter FLYGTIDNINGEN vände sig till A.-B. Aerotransport med en förfrågan om bolaget hade planer på att upptaga sådan trafik samt bad om några upplysningar i detta sammanhang. ABA tillställde oss då nedanstående uttalande:

Redan till sommaren 1940 hyste ABA planer på att i samarbete med de tre övriga nordiska ländernas trafikflygbolag öppna en flyglinje mellan Skandinavien och USA. Mellanlandningar skulle ha företagits på Island och Newfoundland. Amerikanarna voro mycket intresserade av detta projekt och hade lovat att ställa erforderlig flygmateriel till förfogande. Krigsutvecklingen under våren 1940 tvingade dock de samarbetande bolagen att tillsvidare helt skrinlägga dessa planer.

Denna fråga är emellertid givetvis alltjämt av största intresse för vårt land, men under rådande förhållanden blir det statsmakterna som i första hand ha avgörandet i sin hand, då upprättandet av en sådan linje f. n. måste föregås av omfattande diplomatiska underhandlingar mellan berörda länder. Ett förhållande som är av mycket stor betydelse, även om det kommer i andra hand, är också det faktum att de flygplan som Aerotransport f. n. disponerar över ej äro användbara för sådan trafik och att de maskintyper som erfordras näppeligen kunna införskaffas till vårt land under nuvarande världsläge.

Bolaget förväntar emellertid med bestämdhet att denna flygtrafik kommer att kunna tagas upp efter kriget. Linjens sträckning samt antalet mellanlandningsplatser blir beroende på många faktorer, vilka i närvarande stund ej kunna beräknas. Så kommer t. ex. maskintyper och lastkapacitet att spela en mycket stor roll härvidlag.

Ny reklamchef i Aerotransport



Torsten Söderquist.

Till reklamchef i Aerotransport efter Sven Walberg, som avgått för att ägna sig åt annan verksamhet, har utsetts chefen för ABAs trafikavdelning Torsten T:son Söderquist. Han är född 1913, student 1933, ett års bankpraktik i England, 2 år i handelshögskola. Vid ABA var Söderquist till en början trafikassistent på Bromma.

Sverige får ett kraftigt flygvapen

Försvarsutredningens femårsplan, som nyligen framlagts, innebär betydande förstärkningar för Flygvapnet. Jaktflyget fördubblas, och Flygvapnet ökas sammanlagt med fem flottiljer och fördelas på fyra eskadrar.

Vårt flygvapen har härigenom blivit väl tillgodosett, men ändock skulle det — med hänsyn till de alltmer omfattande uppgifter som åläggas flygstridskrafter — vara önskvärt med ytterligare åtminstone en jaktflottilj.

För flygets del föreslår utredningen en både kvantitativ och kvalitativ utveckling. Den övre gränsen för kvantiteten sättes varken av någon kostnadsram eller någon strategisk behovsprövning utan endast av vad som är praktiskt genomförbart under den period som nu kan överblickas. Utredningen finner det "icke sannolikt" att utvecklingen under femårsperioden kan komma att tala för en ytterligare utökning av Flygvapnet. Härtill vill man lägga att denna förutsättning redan föreligger. En sådan ytterligare utökning bör därför komma till stånd så snart det visar sig att den är praktiskt genomförbar och i trots av att den spränger kostnadsramen. Vid flygets utveckling har man lagt tyngdpunkten på jaktflyget, vilket fördubblas i förhållande till sin nuvarande styrka och sexdubblas i förhållande till 1936 års försvarsbeslut. Detta är i god överensstämmelse med krigserfarenheterna, och man instämmer i uttalandet att det sålunda utökade jaktflyget med hänsyn till vårt lands stora yta likväl måste betraktas som ett knappt minimum.

Inom den nya fjärde huvudtiteln rycker flyget fram från tredje till andra platsen i fråga om de tre försvarsgrenarnas andelar i årsbudgeten.

Försvarsutredningens förslag innebär sålunda ett flygvapen om 16 flygflottiljer, fördelade på fyra flygeskadrar m. m., jämte vissa skolförband och basförband. De 16 flottiljerna utgöras av sex bomb-, en torped- och min-, sex jakt-, en fjärrspanings-, en arméspanings- och en marinspaningsflottilj.

De fyra eskaderstabernas fredsförläggningsplatser böra vara för första, tredje och fjärde flygeskaderstaberna Stockholm och för andra flygeskaderstaben Göteborg.

Flygbasområdesstaberna föreslås få följande förläggningsplatser, Södra i Ängelholm, Västra i Göteborg, Östra i Stockholm och Norra i Östersund. Inom Övre Norrlands flygbasområde är chefen för flygbaskåren i Luleå tillika flygbasområdeschef, varjämte kårstaben där jämväl fungerar som flygbasområdesstab.

Utöver de 11 flygflottiljer som redan finnas eller äro beslutade föreslår utredningen, att följande fem flottiljer skola nyuppsättas:

En jaktflottilj med förläggning till Norrköping (F 13) Bråvalla flygflottilj, en tung bombflottilj till Halmstad (F 14) Hallands flygflottilj, en jaktflottilj till Umeå (F 15) Västerbottens flygflottilj, en jaktflottilj till Uppsala (F 16) Upplands flygflottilj, en torped- och minflottilj till Ramdala (eller annan plats i Blekinge) (F 17) Blekinge flygflottilj.

Den nuvarande s. k. Tionde flygflottiljen, Bulltofta, föreslås få namnet Skånska flygflottiljen med förläggning till Barkåkra vid Ängelholm.

Vid sidan av flygflottiljerna ingå i det nya flygvapnet: Norrbottens flygbaskår (F 21) i Luleå, tre centrala flygverkstäder, därav en nyupprättad, samt utbildningsanstalterna krigsflygskolan (F 5) i Ljungbyhed (nuvarande flygkrigsskolan), flygkadettskolan (F 20), anknuten till Upplands flygflottilj, underofficers-, signal- och tekniska skolorna i Västerås, bomb- och skjutskolan samt flygkrigshögskolan i Stockholm. Härtill komma centralmaterielförråd. Utredningen är icke i tillfälle att framlägga ett definitivt förslag ifråga om förläggningsplats för den nya centrala flygverkstaden, men som alternativa platser ha nämnts Örebro, Eskilstuna, Arboga och Köping.

Utredningen beräknar att såväl nyuppsättningen av flottiljer som ersättning av äldre materiel skall kunna ske helt med hjälp av resurserna inom landet. Tillverkningen bör dock icke utesluta köp från utlandet, om läget så fordrar och tid kan vinnas samt fullgod materiel erhållas.

Utredningen understryker, att det är till fördel för Flygvapnet och ett statligt intresse, att personalrekryteringen förbättras genom att civilflygningen uppmuntras samt att materielersättningen i krig underlättas genom att flygindustrien får hög kapacitet och såvitt möjligt tryggade arbetsförhållanden.

Vidare ifrågasättes en överflyttning av Sveriges civilflyg till fjärde huvudtiteln.

Flygindustri och flygplantyper.

Försvarsutredningen anser som ett önskemål att vår flygindustri utvecklas på bredden med flera från varandra fristående företag. Det nuvarande systemet kan medföra att bristen på den sporre, som fri konkurrens innebär, i längden har mindre gynnsamma verkningar. Centraliseringen förorsakar att endast ett fåtal typer samtidigt kunna tillverkas, och ur luftskyddssynpunkt är den icke heller önskvärd.

Antalet flygplantyper bör vara så litet som möjligt. För ett flygvapen av den omfattning försvarsutredningen förordar erfordras följande fyra typer av krigsflygplan: Typ A. Tvåmotorigt flygplan, avsett för bombfällning, torpedanfall och minfällning samt fjärrspaning. — Typ B. Enmotorigt flygplan, avsett för bombfällning i främst störtoch låganfall. — Typ C. Enmotorigt flygplan avsett för jaktflygning (ortsförsvar och eskort) samt anfall mot trupp. — Typ D. Enmotorigt flygplan, avsett för samverkan med armén och marinen.



Bücker Bestmann

das neue deutsche Einheitsflugzeug für Anfangs-und Kunstflugschulung

Bü 181

Bücker

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH, RANGSDORF BEI BERLIN

JAPANS FLYG I ELDEN

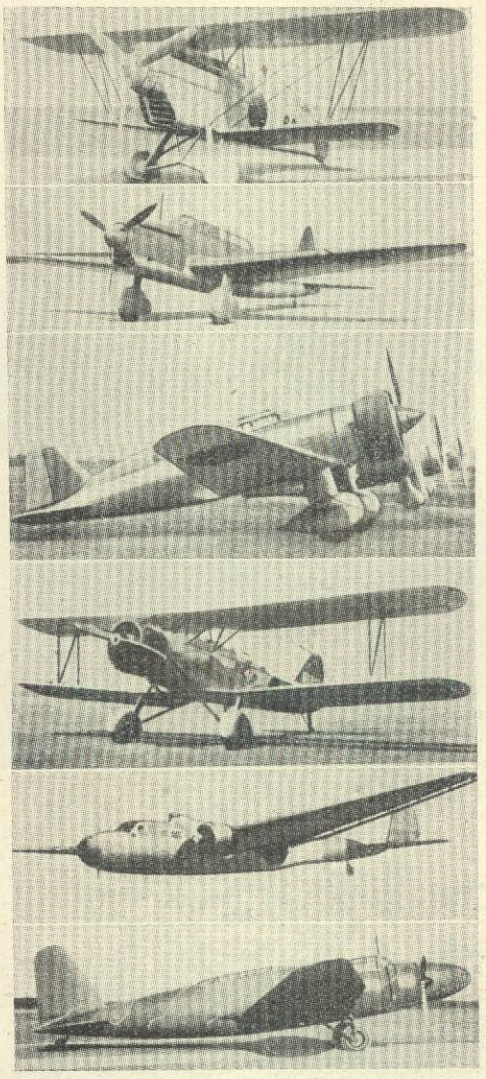
Uppgifterna om det japanska flygets storlek äro ganska osäkra, främst därför att japanerna under de senaste åren omgivit rustningarna med den största hemlighetsfullhet. Redan 1912 började de emellertid fundera på att införa flyget som stridsmedel, och från 1920 kan man räkna det japanska militärflygets ålder. Något självständigt flygvapen finnes ännu ej, utan militärflyget ingår som beståndsdel i armén och marinen. År 1933 funnos åtta flygregementen, och sju av dessa sammanställdes 1935 till tre brigader. 1936 var ett betydelsefullt år, som betecknade "den stora vändningen". Inledningen var att Japan vägrade att längre hålla de internationella traktaterna om flottbalansen och befästningarna i Stilla Havet. Detta år omorganiserades även staben för lantluftstridskrafterna — som förut lytt under krigsministeriet — och underställdes kejsaren direkt. Den först planerade sammanslagningen av lant- och sjöluftstridskrafterna samt civilflyget under ett luftfartsministerium strandade på marinens motstånd. Stora statsanslag ha beviljats för uppbyggnaden av en stark luftflotta.

Japan hade emellertid länge varit inställt på upprustning, och redan 1936 var 30 procent av industrien sysselsatt med att tillverka krigsmateriel i allmänhet och i stor utsträckning även flygmateriel. Snart var Japan Orientens största luftmakt och en värdig motpol till USAs luftstridskrafter vid Stilla Havet. Genom Japans anslutning till tremaktspakten kommo nya impulser, och man kan säga att die Luftwaffe varit förebilden för det japanska flyget. Även liknande ungdomsorganisationer för "flyguppfostran" som i Tyskland finnas för Nippons unga söner.

De japanska flygarna ha som orientaler en mentalitet som skiljer sig från den västerländska. Både engelska och tyska flygare visa stor skicklighet, mod och ofta dumdristighet men måste åtminstone ha en chans av hundra att klara sig för att kunna handla djärvt. Den japanske flygaren däremot är synbarligen inte så uppfinningsrik och manöversäker, men han har en annan tillgång — han har "harakiri-andan". Vissa japanska uttalanden tyda på att de flygplan som deltogo i de inledande operationerna över Stilla havet icke samtliga startat från hangarfartyg. En del torde ha sänts från avlägsna baser, och trots att piloterna visste att de på grund av planens otillräckliga aktionsradie aldrig skulle återvända till sin egen bas gingo de till verket utan att blinka.

Arméns flygväsende

består av tre operativa flygkårer och tre självständiga regementen. Första kåren i Kagamigahara omfattar ett jakt-, ett spanings- och ett bombflygregemente. Andra och tredje kårerna (Korea resp. Formosa) bestå av vardera två "blandade" regementen. Armédivisionen i Mandschukuo har till sitt förfogande sex flygregementen och några självständiga mindre enheter (divisioner). Varje flygregemente består av 2—5 divisioner. För utbildning av flygande personal finnas sex flygskolor av olika kategorier. Artilleriet har tilldelats några ballongregementen.



Några japanska flygplantyper (uppifrån): Army 95 (spv 10 m). — Lätt bombplan. — Arméns jaktplan typ 96. — Bomb- och spaningsplan för hangarfartyg, typ Navy 96 (spv 15 m). — Militär version av trafikflygplanet Mitsubischi "Soyokaze" som bombplan (spv 25 m). — Tungt bombflygplan.

Marinens flygväsende

lyder under marinministeriet. Man har uppställt 17 kustflygförband, till vilka även höra c:a 300 på 7—8 hangarfartyg och andra båtar baserade flygplan. Marinen har två flygskolor.

Fallskärmstrupper finnas även. Japans luftinfanteri har uppbyggts på de senaste tre åren, under vilka omkring 4.800 *desanter* (fallskärmshoppare) utbildats. Deras utrustning lär vara god, och skärmarna tillverkas inom landet.

I september 1939 utgjorde enligt engelsk källa flygstridskrafternas personalstyrka sammanlagt 33.000 man, varav 3.000 flygförare tillhörande arméns och 2.000 tillhörande marinens flygväsende.

Sammanlagda antalet flygplan inom armén och marinen uppgår enligt tyska uppgifter ("Der Flieger") till 3.000, av vilka en del är av egna typer och en del utländska. Gentemot denna siffra kan anföras en engelsk, som är något högre. Tidskriften "The Aeroplane" uppger nämligen att Japans arméflyg torde ha 800 flygplan i första linjen med omkring 900 därutöver som reserv och för utbildningsändamål, summa c:a 1.700 flygplan. Marinflyget säges enligt samma källa äga omkring 400 fartygsbaserade flygplan och 1.600 övriga marinflygplan, i allt c:a 2.000 plan (armé och marin skulle alltså tillsammans ha 3.700 enl. "Aeroplane"). Att döma efter nämnda tidskrifts uppgifter synes flygmaterielens kvalitet vara lägre än hos ryssarna, generellt taget. De japanska flygplanen torde således endast delvis vara fullt moderna enligt europeiska begrepp. De ha tidigare till stor del varit importerade eller licensbyggda av amerikanskt, tyskt, engelskt och italienskt ursprung. Detta har också i viss mån haft inflytande på de inhemska konstruktionerna, som skapats i samband med ett intensivt forskningsarbete.

Man kan emellertid förutsätta att såväl antal som kvalitet hos Japans flygplanbestånd nu stigit åtskilligt och är på ytterligare uppåtgående, enär den japanska flygindustrien givits en stor ram att arbeta inom.

Japans flygindustri

förfogar över 15 flygplanfabriker och 10 flygmotorfabriker. Arbetsmetoderna äro effektiva och den maskinella utrustningen modern. Den årliga tillverkningen lär uppgå till 2.500—3.000 flygplan.

Jämte flygplan- och motorfabrikerna har Japan en leveranskraftig tillbehörsindustri. För rekryteringen till flygindustrien är väl sörjt genom en hel del vetenskapliga institut och laboratorier. Främst må nämnas Aeronautiska Forskningsinstitutet vid universitetet i Tokio.

Landets geografiska läge och de stora avstånden ha tvingat de japanska flygteknikerna att skapa flygplantyper som lämpa sig för långflygningar. Japanerna ha i detta fall dragit uppmärksamheten till sig när det gällt trafikflyget samt när det någon gång gjorts rekordflygningar. I det nu pågående kriget i Fjärran Östern har Japan en oerhörd nytta av att redan från början ha varit inställt på flygning över stora avstånd.

Sedan många år har Japan strävat efter att göra sin flygindustri fullständigt oberoende av utlandet. Oerhörda svårigheter har man därvid haft att övervinna, inte endast när det gällt material och materiel utan även och i ännu högre grad i fråga om personalens utbildning.

Råvaruproblemet var emellertid inte heller så lätt att lösa till en början, men så småningom har även i detta fall japanernas envishet burit frukt. Således har utvinningen av järnmalm sedan 1933 fördubblats. När en aluminiumfabrik uppsattes på Formosa år 1934 ljusnade det betydligt på råvarufronten, och de nya fabrikerna kunde matas med bauxit från ön Bintang vid Singapore. Därmed hade man gjort sin aluminiumförsörjning oberoende av USA... Mandschukuo har också blivit en utmärkt "leverantör" av råvaror,

Vem är starkast?

Tidskriften "Aeroplane" förnekade före Fjärran Östern-kriget att Japans militärflyg vore något att räkna med men medgav samtidigt att dess flotta var stark samt att hangarfartygen och depåfartygen (moderfartyg) för sjöflygplan säkert skulle bli av värde för Japan i samband med sjöoperationerna — dock icke vid invasionsförsök! Även om flyget kunde *hjälpa* flottan mot de allierade så skulle det dock icke kunna rädda "bubblan vid namn Japan-flygets styrka från att stickas sönder". De allierades luftflotta i öster (bestående av jaktflygplan Brewster Buffalo, Curtiss Mohawk och Curtiss-Wright 21-B, tungbombare Lockheed Hudson och North American NA-40 samt sjöflygplan Consolidated Catalina, Fokker T. 8-W och Dornier Do 24) skulle nog snabbt se till att skaffa sig luftherraväldet!

Engelska flottan tillfogades emellertid en svår förlust då slagskeppen "Prince of Wales" och "Repulse" sänktes vid Malackas ostkust. Här var det fartygsbaserat japanskt flyg som varit i verksamhet. De brittiska fartygen voro emellertid helt utan skydd av jaktflyg, vilket är en viktig faktor att lägga märke till. Man frågar sig osökt hur striden skulle ha avlöpt om japanerna vid detta tillfälle icke innehaft fullständigt herravälde i luften... Det japanska flygets framgångar ha på grund av de stora avstånden på krigsskådeplatserna till största delen möjliggjorts genom intim samverkan med den japanska flottan, som på hangarfartyg fört fram flygstridskrafterna till de avlägsna operationsområdena. Det nu pågående orientaliska kriget har visat att hangarfartyg spela en ytterst viktig roll i strider över väldiga vattenvidder, där landbaserat flyg ofta kommer till korta.

Nu när det brakat löst kunna vi således märka att "Aeroplane" dragit förhastade slutsatser. Det gick inte riktigt som de allierade ville. Man får inte anse sin egen styrka som självklar när man har att göra med motståndare som Japan, vilket land i stil med Tyskland (och även Ryssland) genomfört en väldig upprustning utan att göra stort väsen av sig — detta för att inte Onkel Sam och Mr John Bull skulle gå sta' och göra sammaledes!

USA var i själva verket inte på det klara med läget eller underskattade åtminstone motståndarens styrka. Detta har redan kostat yankees och engelsmännen mycket i folk, materiel och landområden, och säkert är det inte slut ännu på en tid. Vad de allierade kunna hoppas på i Fjärran Östern är att Japan skall "förlyfta sig", ty det är ett bekant faktum att landets finanser och livsmedelsförsörjning lämnar en hel del övrigt att önska. I fred kan Japan, under förutsättning av ohindrad samfärdsel, livnära sina 60 milj. invånare på ett område icke större än Kalifornien (som endast har 6 milj.), men dess folkhushållning förmår säkerligen inte uppbära en aktiv stormaktsställning under långvarigt krig. Japanerna själva uppge att den blockad från ABCD-blockets sida som igångsattes nu i augusti hotar att göra situationen outhärdlig med hänsyn icke minst till förråden av oljor och krigsviktiga råvaror, vilka beräknas vara förtärda inom loppet av ett år.

Det kan dock hända att Japan genom att våga friskt har vunnit en del varaktiga fördelar, och måhända kan det gå så långt att det anglosaxiska språket glömmes därborta tills nästa "historiska våg" vänder upp och ner på förhållandena igen...

Den närmaste framtiden bär i sitt sköte många överraskningar, för vilka flyget står och kommer att stå för de flesta — ett påstående som bevisas tydligare dag för dag. Särskilt på denna nästan "planetariska krigsteater" måste flyget få största vikten. Det kan nämnas att det är längre mellan två av de amerikanska baser, Manila och Pearl Harbour, som japanerna började bomba, än mellan Stockholm och Washington! Det nu pågående kriget har ej kunnat uppvisa någon krigsskådeplats eller någon operation av betydelse, där ej flygstridskrafter medverkat i en eller annan form. Flygvapnet har blivit en integrerande del i krigsmaskinen på krigföringens alla områden.



20 mm Flygplansbeväpning och specialammunition

Verktygsmaskinfabrik OERLIKON

Buehrle & Co. Schweiz Zürich-Oerlikon



Automatiskt

arbetar den moderna småbildskameran ROBOT

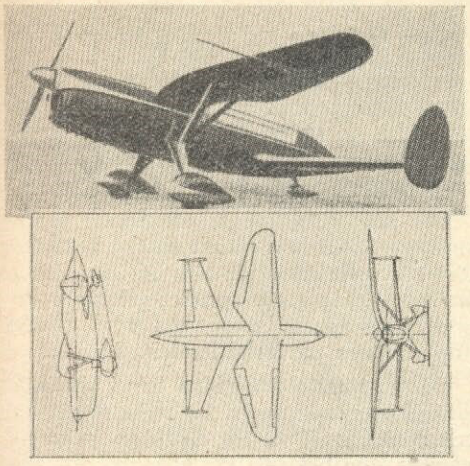
ROBOT är inte endast den idealiska amatörkameran, alltid klar till aktion fann den snart också användning för militärändamål samt inom vetenskap och teknik.

ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF TYSKLAND

Ensamförsäljare för Sverige: A/B FRITZ WEIST & Co. Regeringsgatan 32 – Stockholm

Delanne 20 TO-2



Bland de franska flygplantyper som f. n. befinna sig i försöks- och utvecklingsstadiet är jaktplanet Delanne 20 TO-2, som byggts i provmodell och försetts med en 180 hk Régnier-motor. Konstruktionen är synnerligen ovanlig. Delanne har två tandemvingar, av vilka den främre sitter vid kroppens översida och den bakre omedelbart ovanför kroppens underkant.

Främre vingen, med V-stöttor, har trapetsform med avrundade spetsar, men dessutom avsmalna de båda vinghälfterna starkt invid kroppen. Denna vinge har två balkar och är klädd med plywood. Den har långa automatiska "förvingar", spaltskevroder och "välvningsklaffar". Huvudvingens yta är 9,23 kvm. — Bakre vingen är fribärande, har pilformig framkant och rak bakkant, alltså tvärtemot främre vingen. Bakvingen har såväl höjdsom skevroder. Vid spetsarna sitta elliptiska ändskivor med sidroder. Bakre vingens yta är 4,77 kvm.

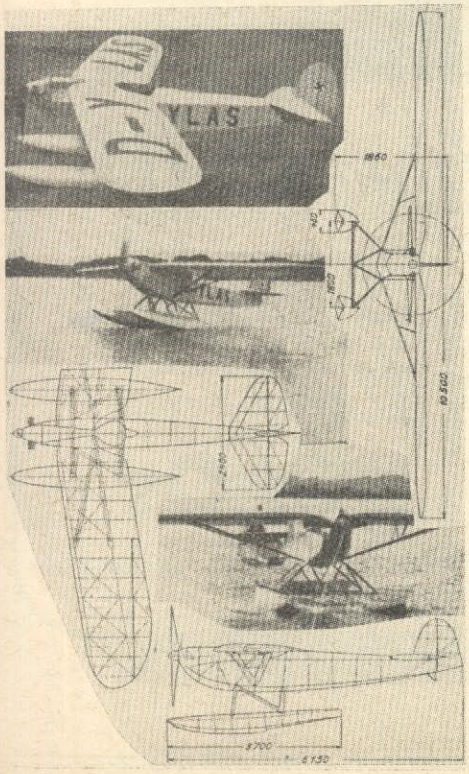
Kroppen är utförd i plywoodskalkonstruktion och inrymmer två tandemplacerade sittrum med huv över.

Data och prestanda:
spännvidd 7,86 m
längd 6,78 m
höjd 2,40 m
vingyta (totalt) 14 kvm
maxhastighet 262 km/tim
landningshastighet 70 km/tim
startsträcka 38 m.

Ovanstående prestanda gälla givetvis endast försöksplanet. Det färdiga jaktplanet Delanne kommer emellertid med undantag av motor och sittrum att likna provmaskinen ganska mycket. Motorn är en Hispano 12 Y kanonmotor. Jaktplanet är färdigbyggt men har på grund av svårigheter med landningsstället, som ursprungligen avsetts som indragbart, ännu icke kunnat provflygas.

La 11 W — ensitsigt putterplan

FAG ("Flygtekniska Arbetsgemenskapen") vid den statliga ingenjörsskolan i Stettin byggde redan 1938 ett litet nätt sportplan, som fick beteckningen *La 11*. Eftersom maskinen visade mycket goda flygegenskaper tyckte man det kunde löna sig att även tillverka flottörer och därmed få fram ett bra sjöflygplan. Trots obetydliga erfarenheter när det gällde flottörer satte FAG Stettin i gång med bygget, och nu kunna vi visa fotos och översiktsritning på det nya sjöplanet, som betecknas La 11 W. Försöket har lyckats, ty såväl lättning och landning som manövrerbarhet på vattnet är utan anmärkning.



Flottörställets vikt är 50 kg. Tofflorna äro byggda av trä, och stöttorna bestå av stålrör med strömlinjeinklädnad av balsa.

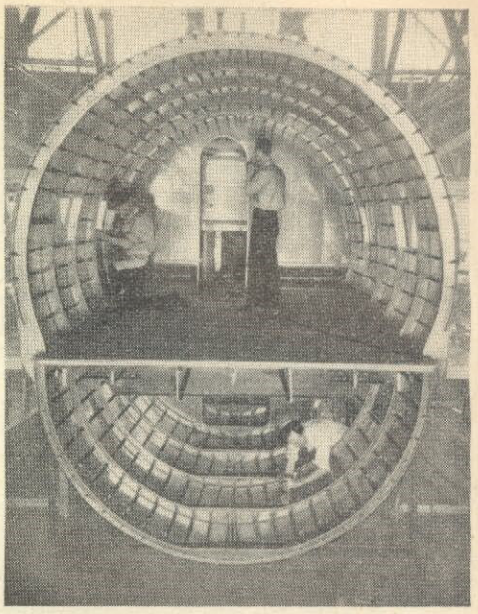
Vingen är tvådelad och har V-stöttor av stålrör med fanérinklädnad. De två I-balkarna och spryglarna bestå av trä. Pilformen, som framgår av översiktsritningen, är 8,5 grader. Vingarna äro lätta att montera av och kunna därpå hängas upp vid sidan av kroppen.

Kroppen är av trä med plywoodklädsel. Framtill är den sexkantig och baktill femkantig.

Rodren äro av konventionell typ.

Data och prestanda:
spännvidd 10,5 m
längd 6,15 m
höjd 1,9 m
vingyta 14,5 kvm
flygvikt 360 kg
vingbelastning 24,8 kg/kvm
maxhastighet 105 km/tim
landningshastighet 48 km/tim
teor. flygsträcka 350 km
stigtid till 1.000 m höjd 15 min.

Motorn är en Mercedes på 23 hk. Som synes är La 11 W inget åk för fartdårar utan passar bättre för lugna, mediterande privatflygare . . .



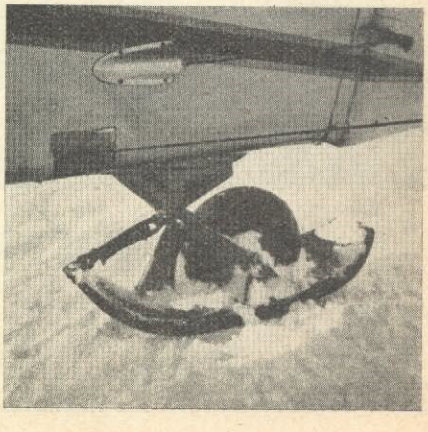
Skal — framtidens byggnadssätt

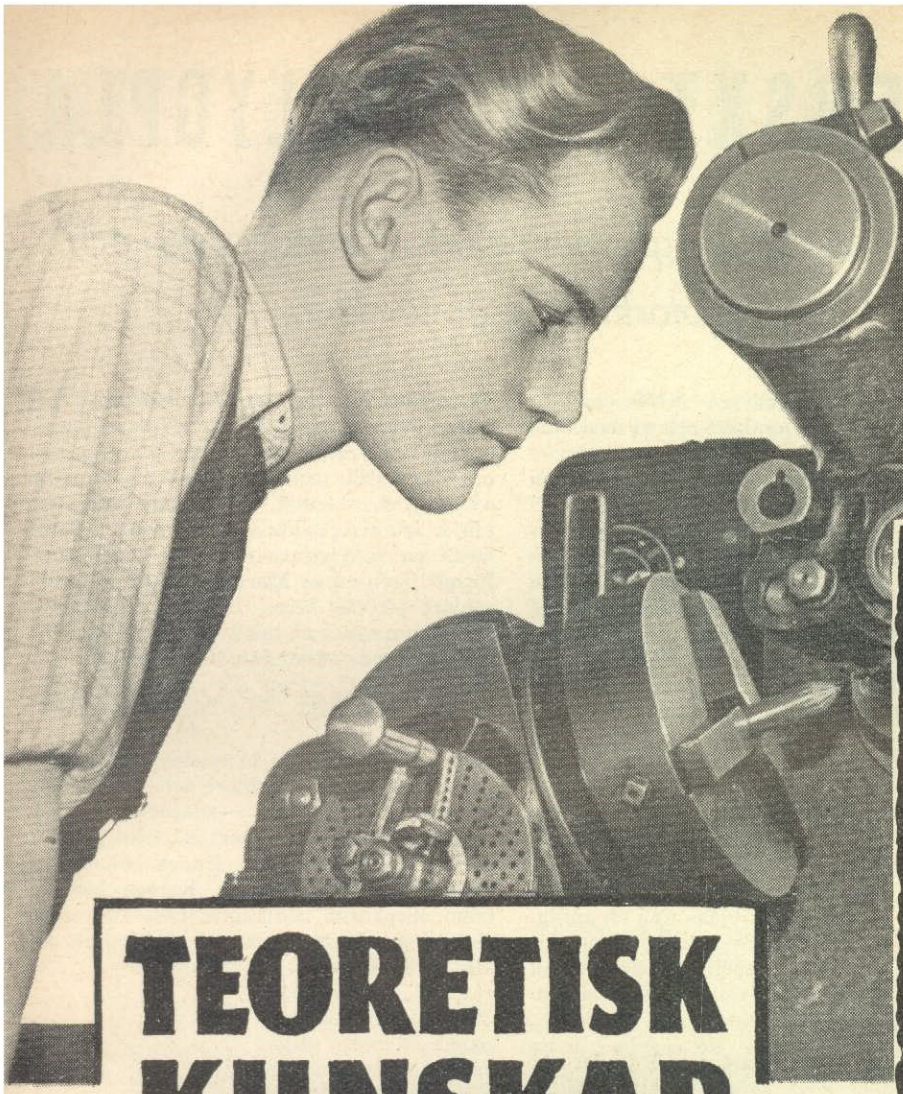
Till vår artikel "Civilflyget efter kriget" på sid. 4 i detta nummer kan tilläggas att morgondagens flygplan så gott som uteslutande torde komma att byggas i skalkonstruktion, antingen att det nu gäller metall, trä eller konsthartsmaterial. Ovanstående bild visar i genomskärning kroppen på Curtiss-Wrights tvåmotoriga trafikplan för tjänst i substratosfären. Som man ser uppbygges skalet utanpå spant, varjämte en inlagd durk (golv) bidrar till styvheten i sidled. Övervåningen rymmer 40 sittplatser eller 20 sovplatser, och i den undre avdelningen finnas stora utrymmen för 2.300 —2.700 kg gods.

NYA ISOTTA-FRASCHINI-MOTORER: Genom "fördubbling" av sina flygmotorer "Gamma" och "Delta", vilka båda äro luftkylda med 12 hängande cylindrar i V-form, har Isotta-Fraschini fått fram två nya motortyper, nämligen 24-cyl. X-motorer, av vilka "Dubbel-Gamma" är på 1.200 hk och "Dubbel-Delta" på 1.600 hk.

Universalsporre

Det här är ingen vanlig sporre precis. Den sitter — eller gjorde det åtminstone när red. plåtade av den en vacker vinterdag — på björkvallsplanet Waco Custom SE-AHM. Utom den breda och bärande vintersporrskopan finns för barmark ett kraftigt hjul, som sticker ner genom ett avlångt hål i skopan-skidan. Det spelar ingen roll hur marken ser ut, denna i Finland konstruerade sporre bär alltid stjärten lika mjukt och elegant.





Klipp kupongen
och sänd den i dag till Hermods. Ni får svar omgående.

TEORETISK KUNSKAP

förr ett plus nu ett villkor

I en tid när maskinerna regerar världen, kräves tekniska kunskaper mer än någonsin. Det räcker inte med endast praktiskt handlag — hur nödvändigt detta än är. Den som vill nå högre lön och bättre trivsel i sitt arbete inom industri och hantverk, finner snart, att grundlig utbildning är ett absolut villkor.

Ni hör till dem, som önskar veta mera för att vinna den framgång Ni eftersträvar. Just Ni skall undersöka studiemöjligheterna vid Hermods.

Hermods tekniska kurser tar direkt sikte på praktikens fordringar. De är utarbetade av skickliga, erfarna fackmän. De är grundliga men samtidigt underhållande.

Tusentals förmän, verkmästare, hantverkare och industriledare har skaffat sig sin teoretiska utbildning enbart hos Hermods. Vad de kunnat, kan också Ni göra. Arbetsgivarna vet, vad ett hermodsbetyg är värt.

HERMODS, Slottsg. 32 B, MALMÖ

Sänd mig kostnadsfritt: *Prospekt* med utförliga upplysningar om avgifter m. m. för de ämnen, som jag dragit ett streck under här nedan, broschyren *Hur man studerar hos Hermods* samt *Hermods månadstidning Korrespondens* under 6 månader.

TEKNISKA ÄMNEN

för anställda inom industri och hantverk:

- Kurser för egna företagare, verkmästare, förmän, maskinuppsättare samt ritare och konstruktörer inom den mekaniska industrien
- Kurser för byggmästare, verkmästare, förmän samt ritare och konstruktörer inom den byggnadstekniska branschen
- Kurser för arbetsledare på snickerifabrik
- Kurser för verkmästare och förmän inom den gjuritekniska branschen
- Kurser för egna företagare, verkmästare, entreprenörer, montörer och maskinister inom den elektriska industrien
- Kurser för arbetsledare och tekniker inom möbelindustrien
- Kurs för vägmästare
- Kurser f. ångmaskinister
- Kurs för motorskötare
- Matematik för tekniker
- Tekniska gymnasiekurser
- Svagströmsanläggningar
- Elektr. belysning
- Radioteknik
- Förbränningsmotorer
- Gengasdrift
- Centraluppvärmning
- Sanitetsteknik
- Räknestickans användning
- Grafostatik
- Hållfasthetslära
- Geometrisk ritning
- Projektionsritning
- Maskinritning
- Byggnadsritning

HANDEL OCH KONTOR:

- Kurser för köpmän, detaljister, försäljare, bokförare, stenografer, korrespondenter, reklammän, hantverkare, fastighetsförvaltare, förtullare, egendomsmäklare, polismän, kommunalmän m. fl.
- Modern bokföring (större kurs)
- Dubbel bokföring (grundkurs)
- Bokföring för detaljaffärer
- Hantverksbokföring
- Handelsräkning
- Skattelagar och självdeklaration
- Affärsjuridik
  - I. Köp och avtal
  - II. Lån och borgen
- Svensk handelskorrespondens med handelslära
- Tysk, Engelsk, Fransk, Spansk handelskorrespondens
- Stenografi, Svensk, Tysk, Engelsk
- Maskinskrivning
- Reklamteknik
- Tullteknik
- Förenings- o. mötestekn.
- Kommunalförvaltning

SPRÅK:

- Rättskrivning
- Svensk grammatik
- Uppsatsskrivning
- Tyska, Engelska, Franska, Spanska, Ryska, Latin, Finska, Esperanto

REALSKOLA OCH GYMNASIUM
KURSER FÖR INTRÄDE VID FACKSKOLOR
LANTBRUK:

- Jordbrukslära
- Husdjurslära
- Lantbruksbokföring
- Kurs för traktorskötare
- Lantbruksekonomi
- Fältmätning
- Trädgårdsskötsel
- Trädgårdsodling under glas
- Trädgårdsbokföring
- Mejerilära
- Mejeribokföring

TECKNING OCH MÅLNING
MUSIKTEORI. FOTOGRAFI

Namn .....

Bostad .....

Postadr. .....

Flygt. 319 2/42

HERMODS

skolan för energiskt folk

VI PRESENTERA:



Gösta Forslund,
chefsdekoratör, flygförare, gruppchef.

Flygets allt i allo i Gävle kan man med skäl kalla Gösta Forslund, som är Gävlebygdens Flygklubbs sekreterare, ledare för klubbens segelflyg och förare av dess Klemm 35. Forslund är född i Gävle 1911 och stiftade den första bekantskapen med det högre elementet under sin värnpliktstid vid F 4 på Frösön. När han ryckt ut började de konstnärliga intressena taga överhand, och han utbildade sig till dekoratör. Under civila förhållanden kan man alltså söka honom hos Tempo A.-B. i Gävle.

Men flygintresset fanns där i alla fall, och på lediga stunder utbytte han gärna dekorationspenseln mot en limdito och ordnade till det ena modellflygplanet efter det andra. År 1938 hade Forslund fått flera likatänkande omkring sig, och plötsligt växte det fram någonting som först erhöll namnet Geflebygdens Flygklubb. I samma veva fick Forslund själv den verkligt tändande gnistan till vidare flygutbildning, då han per flyg gjorde en studieresa till England. Året därpå blev han flygelev i hemmaklubbens flygskola. Efter krigsutbrottet 1939 fick Forslund genomgå Centrala flygskolan i Eskilstuna för att så småningom fortsätta vid reservflygskola II.

Då Forslund kom hem igen med certifikat på fickan blev det aktuellt för klubben att anordna målflygningar. Han fick då ta hand om spaken i klubbens Klemm, en sysselsättning som han håller på med än i dag och trivs bra med.

Som omväxling har Gösta erövrat glidflygdiplom i Borlänge under sin "efternamne" Valle Forslunds ledning. Detta gjorde han för att kunna ge de många intresserade modellflygpojkarna i sin klubb ett handtag på deras vidare väg med glidflygdiplom som närmaste mål. Och nu finns där en livaktig segelflygsektion med Forslund som gruppchef. Man håller på för fullt att bygga sitt första glidplan. Men mitt i alla bestyr bibehåller han sitt lugn och sitt glada sätt — en utmärkt representant för den käcka typ av svenska pojkar som man gärna vill se bland flygfolket!

—us.

SVENSKT SPORTFLYGPLAN

Hur det kan gå när vinden vänder sig och motorkraften är för liten.

Höjden 600, kursen NNO, motorn spinner som en katt och vi med den, solen skiner.

Snart skymmer stabilisatorn huvudstaden för våra blickar, därnere ligger Djursholm och där Viggbyholm. Nu har vi Österskär strax nedanför högervingen, sommarvillorna ligger inbäddade i frodig grönska. Lite längre ut hela vår ljuvliga skärgård utbredd i all sin sommarprakt. Våra blickar följer segelleden från Strömmen förbi Vaxholm och långt ut mot Furusund. Här och där vita segel, så en trampångare på ingående, ett par andra på utgående, och just bortom Vaxholm rör sig en stor turistångare långsamt och majestätiskt ut mot de fria vidderna. Racerbåtar med en svans av vitt skum, de idylliska skärgårdsbåtarna, svärmar av motorbåtar av alla de storlekar — allt skapar en obeskrivlig sommarsymfoni. Det har börjat blåsa upp en aning. Cuben rullar lekfullt över än på ena, än andra vingen. Och naturligtvis är det rak motvind! Men vi har gott om tid och "soppan" räcker.

Vi har nu lämnat kusten och flyger ett stycke in över land, synd att inte i stället få ha skärgårdens tusen och en öar och vikar under vingarna. Men det är förbjudet område, och ve den som trotsar luftens trafikförordningar! Minuterna gå alltför fort, långt därborta framför vänstervingen närmar sig mer och mer ett obestämt gytter som snart tar bestämd form: Norrtälje stad. Ett gott stycke ut till höger har man Furusund. I hela synfältet framför oss breder Ålands hav ut sig, solglittrande, lätt krusat, vackert. Motorn får sig en extra dosis gas, vi ska upp ännu några hundra meter innan vi lämnar fastlandet bakom oss. Tonen blir ilsknare, varvtalet stiger, höjdmätaren rör sig sakta uppåt, nu 1.200 m, det får räcka. Därnere har vi nu Roslagens sista utposter mot Ålands hav.

Vinden har ökat något och kastar små lekfulla vågor upp mot klipphällarna. Vi plockar fram våra hemgjorda flytvästar: var sin cykelslang, pumpar upp dem, slår dem i en ögla och trär dem över huvudet som när man tar på sig skjortan. De fastnar stadigt och behagligt under armhålorna, och vi undrar stillsamt om det går att flyta på dem. Vi jämför våra kompasser, rådfrågar kartan, kastar en sista kontrollerande blick på alla lättigenkännliga landmärken akterut. Och så seglar vi ut över *Ålands hav.*

Finns det något mera skönt än havet en solflödande högsommardag! Det är vackert från båtdäcket, det är hänförande från klipporna... men sådana vanliga perspektiv förbleknar jämfört med fågelns. Vi sitter tysta, stilla, bekvämt bakåtlutande i våra sitsar och bara njuter och fyller lungorna med den härligaste luft, så frisk och ren som den endast kan vara en kilometer upp. Som oftast över större vatten är lufthavet jämnt som ett golv, inte den minsta luftgrop stör oss i vår stilla och vördnadsfulla beundran av naturens skönhet. Djupt nere under oss plöjer ångarna sakta sin väg, och där långt borta en fullriggare med alla segel satta, förmodligen en av Mariehamns många storseglare på väg hem. Långt i fjärran vid horisonten synes en mörk rand avteckna sig, det är Ålands tusen öar, det är målet.

"Inga oväder på väg", hette det i rapporten.

Men i öster börjar himmelen skifta färg. Längst ner, där himmel och hav mötas, svartblått och dystert — däröver krulliga, vita molnbankar. Vackert att titta på, men vi vet vad som brukar finnas bakom, det är *åskan* som kommer! Kartan kommer fram, klockorna rådfrågas, passaren mäter distansen. Ingen fara, en halvtimme till och vi är framme.

Men motvinden ökar, de krulliga topparna därborta stiger snabbt och drar med sig sitt dystra, mörka draperi. Minuterna går, vi börjar urskilja detaljer på öarna. Men vinden ökar, ökar. Det är inte längre lugnt, kraftiga sättningar i maskinen förebådar ovädret.



Och se där! Switsch, den första urladdningen, högt uppifrån och rätt ner i havet. Motvinden kastar sig mot oss med våldsamma ryck, liksom hånande oss. Närmare och närmare kommer draperiet. Fullriggaren därnere börjar ändra utseende, segel efter segel revas, och snart ligger den för ankar upp mot vinden med de nakna masterna och rårna skarpt avtecknande sig.

Landkonturerna suddas ut, därinne över land har regnet kommit. Det närmar sig mer och mer, snart kan vi bara urskilja land som en obestämbar, mörkare nyans i diset. Vi sänker oss sakta ner till 400 m och beslutar oss för att söka komma in över närmaste land, för att där i värsta fall göra en nödlandning, eftersom regndiset mot Mariehamn-hållet nu verkar ogenomträngligt. Där litet till höger, jaha, bara en liten bit kvar, nosen ditåt! Men den svarta linjen i fjärran vill inte komma närmare, den stämmer inte med karta och kompass, och plötsligt ser vi vad det är: det är inte land, det är havet som piskas av vind och regn och som därigenom fått en nästan svart färgton, som vi i regndiset tog för land. Vi är på väg rätt ut till havs!

LEKTE LÖVSKRINDA PÅ ÅLAND

Ett minne från den gamla goda sportflygartiden berättat av Avion.

Snabbt vänder vi nosen i kompassriktningen igen.

Regnet vräker nu ned över oss och urladdningarna är kusligt nära. Vi slår ifrån motorn och går neråt i glidflykt för att söka få bättre sikt. Men det är som ville inte vattnet komma närmare. En blick på höjdmätaren kommer oss att stirra. Vi ligger ju i glidflykt, men visaren STIGER. En oerhört kraftig uppvind i fronten av ovädret bokstavligen slungar oss uppåt: 500, 600, 700... vid 800 tvekar nålen, ska vi pressas rätt upp bland de fräsande blixtarna ovan oss?

Nej, nu sjunker vi... med rasande fart. Snart är vi nere på 100 m höjd över de yttersta kobbarna. Där innanför ligger Möckelö havsbad, övergivet och trist. Regndiset är nu nästan ogenomträngligt, och vi fortsätter in över land strax över trädtopparna. Hittar ett litet fält, tyvärr för litet för en riskfri nödlandning. Vi snurrar i en vid cirkel runt, runt, tvekande. Efter några oändligt långsamma minuter börjar det lätta en aning i norr, sikten ökar något, och efter ytterligare en stunds tvekan vågar vi fortsätta in över öarna. Ett par minuter till, och vi har *Mariehamn* rätt under oss. Där går Esplanaden lummig och spikrak rätt genom staden från hamnen ner till Societetshuset, kantad av små villor. Där är bryggan, "flyghamnen" för ABAs populära Mariehamnsroute. Men staden, vars folkmängd vid den här årstiden brukar vara fördubblad, verkar spöklikt övergiven av alla. Regnet har visserligen avtagit något, men åskan rasar med förnyad kraft. Vi vänder nosen åter mot norr mot den idylliska stadens lika idylliska flygfält.



Nu var vi i alla fall framme och bara landningen återstod — trodde vi!

Rätt under oss på landsvägen, som avgränsar fältet mot norr, rullar en bil långsamt fram. Den svänger in på fältet och stannar. Ur stiger några uniformerade mannar, tullens och polisens representanter. Vi gör för säkerhets skull två inspektionsvarv runt fältet. Allt ser gott ut, bara nu vinden visste vart den ville blåsa. Vindstruten därnere fladdrar ena sekunden hit och dit i åskbyarna, i nästa hänger den som en trasa efter masten. Nu pekar den rätt söderut, och vi gör en vid båge, vänder nosen mot norr, slår ifrån motorn och glider ner mot fältet för att landa. Då, plötsligt och fullkomligt omotiverat, vänder sig vindstruten i mer än rät vinkel mot sin tidigare riktning och visar en kraftig sida-med-vind. Vi är nu nästan nere — kvickt får motorn fullgas för att vi ska lätta igen och inte tvingas till en sidvindslandning. Hjulen snuddar nästan vid marken, men lättar med någon marginal framför det avgränsande diket.

Vi är nu inne över ett under uppröjning varande fält. Framför oss reser sig skogen, hotfull och varnande. Den kommer närmare och närmare, motorn vrålar på toppvarv, men hindret är för högt. Vi gör en vänstersväng in över ett angränsande fält med massor av höhässjor. Nosen pekar nu på nästa hinder, skogen igen och denna gång i kombination med en höjd. Det är inget annat val än att rusa rätt emot den — vi måste få upp farten — så i sista minuten en ny vänstersväng, över landsvägen och in på nästa fält.

Nu börjar situationen bli kuslig. Flera träddungar, omöjliga att slinka emellan, stänger vägen för oss, och vad värre är: vi har vinden i ryggen. Framför oss reser sig en dunge av höga, retfullt ståtliga björkar. Aldrig har väl en björkdunge i sommarskrud tett sig så grym och obeveklig för våra ögon. Just när det verkar som om nosen skulle träffa mitten av de vita stammarna drar piloten spaken bakåt — det suger till i maggropen när vi för ett ögonblick slungas uppåt. Det är dock inte tillräckligt för att gå helt fri, vingarna skär rätt igenom topparna och propellern leker hackelsemaskin bland björklöven. Genom försynens skickelse klarar sig landningsstället och hjulen mellan stammarna... så en brant dykning, som för de förskräckta åskådarna verkar rena katastrofen, för att åter få upp farten, och äntligen är vi igenom utan hinder framför oss. En vänstersväng igen och vi är inne över flygfältet, gasen stryps, vi glider neråt mot vindriktningen och tar mark med en perfekt landning.

Vi stiger ur med en känsla av tacksamhet mot vår pålitliga kärra — nu lövskrinda! — dekorerad som till midsommarfest med björklöv och med vingkanten grönfärgad av löven. I brist på hangar tjudras den utanför föreståndarens bostad. Tull- och passformaliteter är snart undanstökade, och efter en lång väntan på droskbil — enär åskvädret förstört både flygstationens och närliggande gårdars telefoner — sitter vi sent omsider på "Socis" med alla ingredienser framför oss för det lekamliga välbefinnandet.

Detta var i fredens år — nu segelflyger jag ibland på Bromma och sitter dessemellan och värmer mina ben framför brasan i mitt hem på Östermalm i hopp att snart få komma ut igen i vida världen som sportflygare.

VI PRESENTERA:



Sven Johansson,

glidflyginstruktör, byggledare, modellflygare.

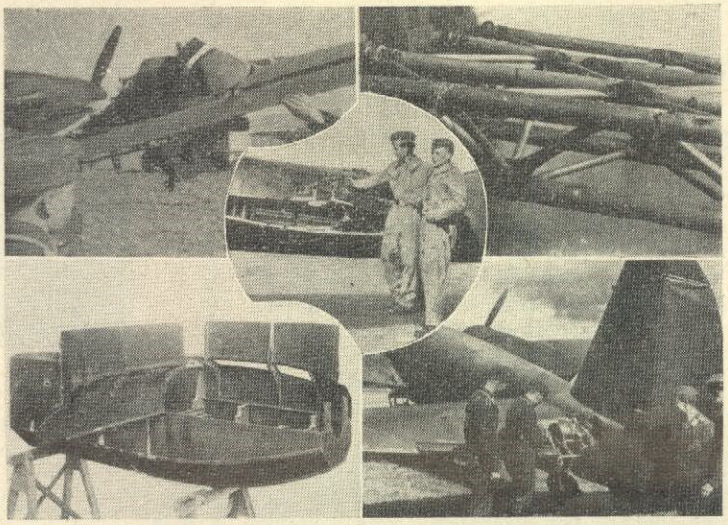
Det var strax före lunchrast en dag under andra instruktörskursen i Norrköping i somras. Värmen dallrade över flygfältets korta gräs, och svetten lackade från elevernas ansikten efter det ansträngande förmiddagspasset. "Kippen" hade just anbefallt rökpaus under sin väntan på ett viktigt telefonsamtal. Instruktörsaspiranterna satte sig pustande på sofforna utanför det trevliga klubbhuset — alla utom en. Denne smet in och hjälpte till med glidplanbygget, som ett par klubbmedlemmar höllo på med. Detta upprepades ofta, och dessutom var samme man — Sven Johansson från Skövde Flygklubb — den kanske mest energiske instruktörseleven. Samtidigt blev han mycket uppskattad som en alltid glad och hjälpsam kamrat.

Ovanstående smådrag visa att Skövdeklubben verkligen lyckats sätta "rätt man på rätt plats", vilket också bestyrkes av klubbhistoriken. Liksom var fallet i Norrköping har han inte heller kunnat slita sig från hemmaklubbens bygge — glidplanet har nu länge stått klart i sin hangar, och för närvarande väntar man "bara" på skoltillstånd för att sätta i gång utbildningen. Som instruktör och byggledare är Sven klubbens "klockarfar som allting ska bestyra". Men han har även själv hunnit med att lära sig flyga. Sitt A-diplom tog han 1938 och B-diplomet året därpå.

När Västergötlands Modellflygförbund bildades steg intresset för denna sport i Skövde, och eftersom glidflyget av nämnd orsak tvingats till overksamhet gick Sven Johansson med i de yngres led. Han byggde en Nimbus, som blev mycket lyckad. Med denna segelmodell blev han i höstas distriktsmästare, och vid en klubbtävling den 28 september på Axvalla hed fick han en fullträff som resulterade i hemförandet av den modellflygpokal som av Fibs MFK "Hökarna" i Sprängsviken uppsatts för tävlande från hela Sverige — se FT nr 11/1941.

von Wadmal.

Moderna metallflygplans osårbarhet



Ovan t. v.: trots svår luftvärnsträff i vingen kunde denna Ju 87 ta sig hem. T. h. hållfasthetsprov av J 4-vinge, som fått skottskador. Nedan t. v. "pansartråget" till en J 4, motorbädden närmast. T. h. lv-träff i höjdrodret på en Ju 88. I mitten: skottskada i kroppen på en Ju 87 förändrade knappt flygegenskaperna.

De flygplan som användes under förra världskriget voro nästan utan undantag byggda av trä eller bestodo av stålrörskonstruktion, täckt med duk. År 1916—17 uppkom projektet att insätta bepansrade infanteriflygplan, som skulle vara synnerligen skottsäkra. De vanliga maskinerna dögo inte för det avsedda ändamålet. Junkersfabriken i Tyskland fick då i uppdrag att konstruera ett speciellt flygplan. Konstruktionen, som fick namnet J 4, utrustades med ett 5 mm tjockt och 500 kg tungt "pansartråg" av specialstål, som upptog motor, bränslebehållare, besättning och utrustning. Detta var det första framgångsrika försöket inom den tyska flygindustrien att skapa ett flygplan som var relativt säkert mot beskjutning. J 4 byggdes i 227 exemplar och visade sig vara mycket lämpat för strid mot marktrupper.

Junkers, som gått i spetsen för bygge av helmetallflygplan inom Europa, har genom sitt exempel bidragit avsevärt till den tyska flygindustriens standard samt visat vägen till den osårbarhet som utmärker moderna stridsflygplan. Visserligen kan man numera ej använda sig av ett skottsäkert "pansartråg", ty de fordringar som man måste ställa på stigförmåga, nyttig last, topphöjd m. m. hos vår tids stridsplan göra att man för viktens skull i de flesta fall tvingas avstå från extra bepansring. Emellertid ha många allmänna förbättringar medfört ökad säkerhet för besättning samt livsviktiga delar på flygplanet. Påkänningarna i flygkropp, vingar och roderorgan upptagas i allmänhet gemensamt med beklädnaden av balkar, spant o. d. Om en vingbalk skadas räcker vanligen beklädnadens hållfasthet till för att hindra katastrof. Dessutom har brandfaran minskats avsevärt genom metallkonstruktionen. Stabiliteten hos våra moderna flygplan gör att man kan hålla planet på rätt köl även om ett roder sättes ur funktion. Ofta kan man genom trimning hålla kurs och även landa tämligen normalt. Tillkomsten av metallpropellern ökade säkerheten ytterligare, då kulor mot en sådan framkalla ganska obetydliga störningar, medan det träffade bladet på de gamla träpropellrarna ofta splittrades och samtidigt kunde förorsaka farliga skador på flygkropp, vingar och roder m. m.

Arrangemanget med två motorer ger möjligheten att flyga även om den ena motorn stoppat genom beskjutning. Detta har visat sig flerfaldiga gånger under det pågående kriget. Snart sagt dagligen återvända på så sätt skadade flygplan till sina baser eller företaga en lyckad nödlandning. En fördel hos moderna, låg- eller mellanvingade typer är att vingen upptar en stor del av stötarna vid t. ex. en buklandning. Härvid är även det indragbara landningsstället till nytta, då man på dålig mark ofta landar säkrare med indraget än med utfällt ställ.

T. o. m. mycket stora skotthål genom vingar och kropp på vår tids stridsflygplan behöva inte betyda katastrof. Även med luftvärnsträffar av grov kaliber, som förorsakat hål på en halv kvadratmeter i kropp eller vingar, ha många flygplan klarat sig hem. Detsamma har ofta gällt vid träffar i rodren eller deras partiella förstöring, varvid det som sagt varit planets goda stabilitet som räddat besättningen helskinnad ned till marken utan att man behövt "stiga ur".



1. **Manschettknappar** av förgyllt, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 12: 75

D:o av förgylld metall. Pr par kr. 5: 05

2. **Flygbrosch**, förgylld. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3: 95

3. **Flygmärket** med kråsnål. Förgyllt. Kr. 2: 40. D:o utan krona. Kr. 1: 85

4. **Flygarring** av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm. Kr. 4: 85
D:o förgylld kr. 6: 25

5. **Slipshållare** av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 90

NYHET!

Papeterier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i **nytt, flott utförande** inlagda i trevlig mapp. **Pris endast 2: 40 kr.**

Ovanstående priser äro **incl.** omsättningsskatt.

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

Order över 5 kr. portofritt!

AERO-TJÄNST, Malmö

ANDERSSON I RASJÖN...

(Forts. från sid. 2)

hållit statsanslag på 200.000, 193.000 och 190.000 kr. För kommande budgetår hade KSAK begärt statsanslag på sammanlagt 487.000 kr., varav huvuddelen skulle gå till segelflyget, för vilket nu för första gången särskilt anslag begärdes. Chefen för flygvapnet hade intet att erinra mot framställningen men Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte endast 300.000 kr., en summa som med hänsyn till ett befintligt reservationsanslag begränsades till 250.000 kr. Statsrådet Andersson var, som sagt, av annan mening och ansåg sig ej kunna av statsfinansiella skäl biträda förslaget.

De av Väg- och vatten förordade anslagen kunna dock näppeligen anses tilltagna i överkant, då det gäller att lösa den brännande materielfrågan och förbilliga utbildningen, vilket är nödvändigt för segelflygets utbredning till hela den svenska ungdomen. Och så tillkommer den dock ganska tungt vägande omständigheten att utan inlösen av marken på Ålleberg kan den centrala segelflygskolans utbyggnad till rimlig omfattning icke fullföljas.

Man får sålunda livligt hoppas, att riksdagen skall finna ändamålsenligt att komplettera kommunikationsministerns huvudtitel på denna icke oviktiga punkt. Ett eventuellt beslut i dylik riktning bör dock komma så tidigt på riksdagen som möjligt, så att de inom segelflyget verksamma veta vad de kunna ha att ställa sig in på, när säsongen till våren tager sin början.

Normalstadgar för flygklubbar

Inom vissa flygklubbar, vilka redan hunnit skaffa sig rika erfarenheter från tidigare verksamhet, har kravet på en organiserad sektionsuppdelning för de olika verksamhetsgrenarna blivit allt större. Sådana klubbar ha från KSAK begärt lämpligt förslag till normalstadgar, utarbetat efter dessa grunder. KSAK meddelar i dagarna att ett sådant förslag nu uppgjorts. Det kan rekvireras från sekretariatet, adr. Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

En byggledarkurs

anordnas vid A.-B. Svenska Kano Verken, Halmstad, tiden den 16—28 februari.

ELVINSCH

konstruerad och byggd av Västerbergslagens Flygklubb

Sveriges första och hittills enda elektriska vinsch för start av glid- och segelflygplan har sett dagens ljus i Ludvika. Det är Västerbergslagens Flygklubb, som är den lyckliga ägaren. Asea har skänkt all materiel, och intresserade ingenjörer vid detta företags verkstäder i Ludvika ha gjort beräkningarna samt övervakat tillverkningen, och flera av dem ha även aktivt deltagit i själva byggarbetet. Huvudparten av grovarbetet har dock utförts helt och hållet på fritid av yrkesskickliga pojkar vid Aseas verkstäder, vilka i likhet med en stor del av ingenjörerna äro entusiastiska klubbmedlemmar.

Vinschen har besiktigats och godkänts av civilingenjör Åke Gävert som representant för Luftfartsinspektionen med biträde av överingenjören vid A/B Flygplan ing. Arne Hedén. Vinschen fick av dessa i samband med besiktningen och provkörningen de bästa lovord. Deras samstämmiga omdöme gjorde gällande att detta är den finaste och förnämligaste vinsch som hittills åstadkommits.

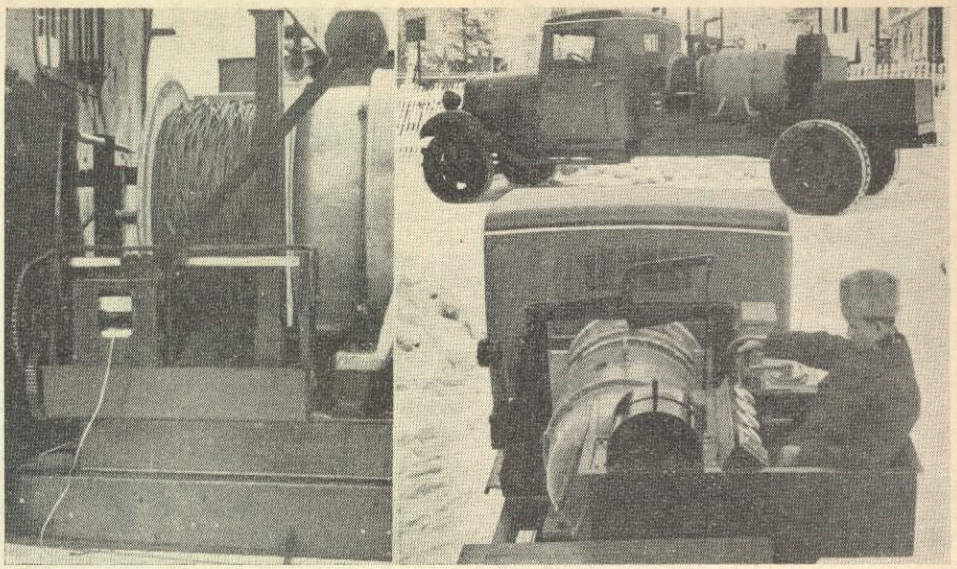
När Västerbergslagens Flygklubb planerade sin elektriska vinsch uppställdes kraven att den skulle vara lätt flyttbar inte blott på flygfältet utan även på längre landsvägssträckor för att man på så sätt skulle använda den på olika platser i det vida distrikt som flygklubben omspänner. Vinschen borde drivas av ett ackumulatorbatteri monterat på samma vagn som vinschmotorn. Därigenom undgår man de långa kablar som eljest skulle behöva släpas med över flygfältet om vinschen drives direkt från det allmänna kraftnätet. För driften av en vinsch erfordras dessutom så stor kraftmängd — om också endast kortvarigt — att icke vilket belysningsnät som helst tål dylik belastning. Batteriet däremot kan på natten uppladdas med en relativt liten effekt under motsvarande längre tid. Man bestämde sig sålunda för att använda batteridrift och att montera vinsch och batteri jämte övriga tillbehör på ett lastbilschassi.

Vinschen drives av ett blybatteri av Jungners fabrikat och av den typ som brukar användas i elektriska bilar. Motorn är en s. k. kompoundlindad likströmsmotor, vars egenskaper avvägts så att start och gång bli mjuka och behagliga för flygplanföraren. För reglering av hastigheten finns en kontroller med vev påminnande om den föraren på en spårvagn begagnar. Den är placerad bekvämt åtkomlig från den inkapslade förarplatsen, och till sin tjänst har vinschföraren dessutom framför sig volt- och ampèremetrar, hastighetsmätare och en ampère-tim-mätare. Den senare talar om hur stor del av batteriets laddningsmängd som uttagits. Det är emellertid knappast någon risk för att batteriet blir fullt urladdat, ty det är så rikligt tilltaget att det räcker till för 3—4 gånger så många starter som man rimligtvis kan hinna med på en dag. Till den elektriska utrustningen hör också utom sedvanliga säkerhetsapparater en omkopplare för halv hastighet, som kan användas vid A-skolningens rutschningar.

Den mekaniska utrustningen består av en lintrumma, monterad direkt på motorns axel utan någon koppling eller växellåda emellan. Linan löper ut genom en låda innehållande fyra rullar, vilka styra linan. Denna låda föres fram och tillbaka medelst en skruv så att linan spolas upp i ordentliga lager på trumman. Här har man placerat även den obligatoriska saxen, som kan utlösas med en spak vid förarplatsen och som ger vinschföraren en möjlighet att i nödfall klippa av linan. För att bromsa in spelet efter losskopplingen finns en fotbroms verkande på en bromstrumma, monterad i ett med själva lintrumman. Den mekaniska utrustningen vid en dylik elektrisk vinsch blir sålunda synnerligen enkel.

Framdrivningen av själva bilen sker med en särskild liten motor, monterad under bilens motorhuv och manövrerad med en pedal från förarsätet. Bilens växellåda har bibehållits. Den innehåller en krypväxel, som gör det möjligt att med sakta fart forcera även de brantaste backar. Åkningen förbrukar så litet energi att några kilometers körning till och från flygfältet varje dag knappast minskar det antal starter man kan göra utan att dessemellan ladda batteriet. För laddning av batteriet disponerar klubben en torrlikriktare av modernaste slag, som helt automatiskt fullgör sin tjänst. När batteriet är färdigladdat kopplar den sålunda bort sig själv och kopplar i stället in en liten laddningsapparat, som håller batteriet i form och hindrar skadliga förändringar i detsamma hur långa stilleståndsperioder det än skulle bli.

Fördelarna hos den elektriska driften ligga ju i öppen dag. Bl. a. är den elektriska vinschen ständigt startberedd även i kallaste väderlek. Å andra sidan står frågan vad man får betala för dessa fördelar. Att anskaffningskostnaderna för en elektrisk vinsch bli tämligen höga är ju givet, särskilt i jämförelse med de vinschar som byggas av begagnade bilmotorer, vilka ju i dessa dagar kunna fås för mycket ringa kostnad. Däremot bli driftskostnaderna så låga i förhållande till bensindriften att man redan nu torde kunna säga att kostnaden pr start, inklusive ränta och amortering på anskaffningsvärdet blir lägre vid elektrisk drift. Hur mycket lägre beror nästan helt på batteriets anskaffningskostnad och livslängd, då den övriga delen av utrustningen är praktiskt taget outslitlig — startlinan givetvis undantagen. Det är dock att hoppas att de statliga myndigheterna, på vilkas inställning till segelflyget dettas väl och ve dock till sist hänger, skall kunna lämna så stora engångsbidrag för materielanskaffningen att segelflyget icke på grund av kapitalbrist skall behöva välja materiel som i längden ställer sig dyrare än nödvändigt.

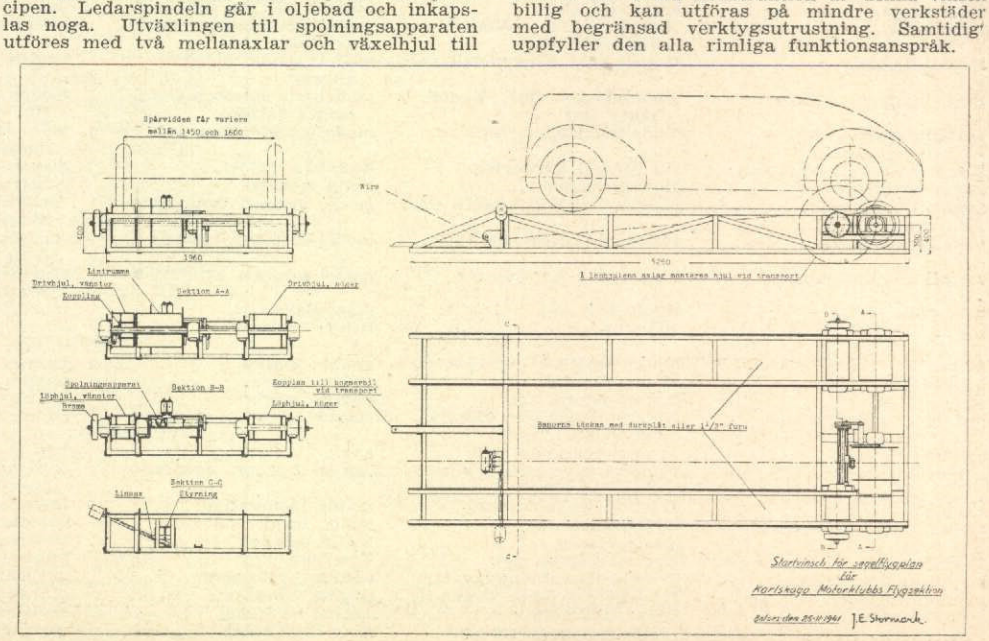


Den nya elvinschen i Ludvika. T. v. lintrumman jämte spolanordning och sax. T. h. på den nedre bilden vinschföraren beredd med högra handen på "gasreglaget".

KARLSKOGA-VINSCH för oändrad bil

Från Karlskoga Motorklubbs Flygsektion har FLYGTIDNINGEN erhållit nedanstående redogörelse för ett intressant förslag till vinsch som utarbetats inom klubben. Man har här tagit sikte på att få fram en startvinsch, vartill vilken bil som helst kan användas utan ändringar — och även olika bilar varje gång.

Bilen ställes upp med bakhjulen på ett par rullar, som friktionsdrivas. Ev. slirning kan förebyggas genom att man lägger remmar över rullarna som därigenom kommer att omfattas å över halva omkretsen. Rullarna ha byggts in i en ställning av sådan längd att även vagnar med 3,5 m hjulbas kunna användas. Den vänstra banan är så smal som möjligt medan den högra har gjorts bredare för att tillåta variationer i spårvidden. Området 1.450 till 1.600 mm räcker till för alla vanliga amerikanska vagnar. Den främre rullen har uppdelats på två löphjul, som endast tjäna till att stödja bakhjulen. Den bakre rullen är utförd med två drivhjul på samma axel. På denna axel är lintrumman lagrad på så sätt att den med en enkel koppling kan till- eller frånkopplas. Lintrumman är avsedd för 3,5 mm lina och är 350 mm i diameter. Emedan drivhjulen ha samma diameter som lintrumman kommer vagnens hastighetsmätare att visa rätt linhastighet. Spolningsapparaten utföres efter "spinnrulle"-principen. Ledarspindeln går i oljebad och inkapslas noga. Utväxlingen till spolningsapparaten utföres med två mellanaxlar och växelhjul till en svarv. Därigenom kan man lätt ändra hastighet om en lina med annan diameter skulle komma till användning. Även utväxlingen förses med dammskydd. I ställningens framända monteras styrningsanordning och linsax. Saxen manövreras antingen med bowdenkabel och handtag, som ledes in i bilen, eller också med en spak av handbromsmodell som placeras på ställningens sida så att föraren har den inom bekvämt räckhåll från sin plats i bilen. En annan sak, som dock ej är inritad, är fastspänningsstag för bilen så att den ej går av rullarna vid häftigt gaspådrag eller vid en bromsning. Dessa stag kunna kompletteras med klotsar för framhjulen. Löphjulen äro försedda med bromsar så att de kunna låsas då vagnen skall köras upp på sin plats. Därvid har vanliga bilbakhjulsnav med bromstrummor kommit till användning. Vid transport är det lämpligt att sätta på hjul på dessa nav — det går lika lätt som att byta hjul på en bil. Armen i ställningens framända kopplas till bilen varefter det bär iväg. Vid vinschningen sitter föraren på sin vanliga plats i bilen. Med linan och planet framför sig har han således god kontroll över vad som händer. Så snart linan kopplats loss från planet bromsas vagnen in, varefter lintrumman frikopplas så att bilens hjul och kardan ej behöva dragas runt då linan lägges ut igen. Genom sin enkla konstruktion är denna vinsch billig och kan utföras på mindre verkstäder med begränsad verktygsutrustning. Samtidig uppfyller den alla rimliga funktionsanspråk.





OM "PLASTISKT MATERIAL" TILL FLYGPLAN

Skolflygplanet Fairchild PT-19, som delvis är "plastiskt".

I den amerikanska flygtidskriften "Aero Digest" skriver flygindustrichefen Sherman M. Fairchild bl. a. följande:

Vad har det blivit av planerna på att gjuta plastiskt material i formar och framställa flygplandelar precis som man gör sockerkakor? Bli flygplan av sådant material lättare och billigare än metallflygplan? Är konstharts användbart endast för flygplandelar eller kunna hela vingar framställas därav? Detta är frågor som intressera de flesta som ha med flyg att göra.

Fairchild Airplane Corporation, en av de flygplanfirmor som intresserat sig för det plastiska materialet, har i sin utveckling av *duramold'en* gjort många ansträngningar och investerat betydande kapital. De senaste framgångarna ge oss grund för antagandet att denna investering varit klok. De vid dessa arbeten gjorda erfarenheterna äro synnerligen värdefulla.

Man har betecknat nöden som uppfinningarnas moder. Fairchild hade ställts inför nödvändigheten att söka nya vägar på grund av de höga kostnaderna för de år 1935 för Pan American Airways' räkning tillverkade amfibieflygplanen. Våra ursprungliga bemödanden gingo ut på att skära ned de stora kostnaderna för nitningen av helmetallflygplan, och detta förde oss sedan in på det plastiska materialets område. Våra undersökningar gåvo vid handen att de väldiga kostnaderna voro att hänföra till det stora antalet nitar och massorna av nitningar och förstärkningar. Ända tills i dag ha dessa detaljer förblivit det dyraste vid bygge av metallflygplan. Då man inte här kunde nå en nämndvärd kostnadsbesparing genom förbättrade nitmetoder syntes det på sin plats att börja hålla utkik efter något annat material som kunde formas till större byggnadsdelar, ett material som med sin specifika vikt och sina hållfasthetsegenskaper bjöde de nödiga förutsättningarna. Genom våra förbindelser med Howard Hughes insågo vi snart att en stor del av hans rekordflygplans hastighet berodde på de glatta ytorna. Vid sökandet efter ett lätt formbart material kommo vi till det plastiska materialet.

Vi undersökte egenskaperna hos alla tillgängliga dylika material. Snart lärde vi oss inse att plastiskt material fordrar inre förstyvningar. Vid studierna härav funno vi träfibrer. För att så raskt som möjligt omsätta våra erfarenheter om trä och plastiskt material i praktiken trädde vi i förbindelse med Haskelite Manufacturing Corporation, Chicago, Ill., som på detta område hade de största erfarenheterna. Tillsammans med denna firma utarbetade vi vårt framtida program och grundade vår underavdelning Duramold Aircraft.

Det s. k. duramold tillåter framställning av gjutstycken i varje önskad form och storlek. De kunna tillverkas i olika styrkor för att anpassas efter skilda användningsförhållanden. Materialet är mycket eldbeständigt. Vi ha gjort ingående försök för att göra materialet brukbart för skalkonstruktion. Men ännu återstår mycket att göra för att kunna framställa byggnadsdelar av lägsta möjliga vikt. Att döma av vår erfarenhet torde duramold vara bättre för stora än små byggnadsdelar.

Är plastiskt material lättare än metall? Ja, kanske efter ytterligare experiment. F. n. är vikten ungefär densamma. Och billigare? Ja, det kan man nog säga.

Hur långt ha vi kommit i dag? En duramoldkropp, som prövades av CAA 1938, har undergått praktiska försök under tre år i ett Fairchild kabinflygplan. Den har visat sig besitta stor hållfasthet, och underhållskostnaderna ha varit mycket obetydliga. Sporrflänsen på femhundra skolflygplan av typ Fairchild PT-19 består av duramold, och ett i januari 1941 typprövat roder av samma material kommer att användas vid framtida serietillverkning av detta plan. En skalvinge av duramold för ett marinflygplan undergår f. n. omfattande prov.

Flygtermer på fem språk. XIV

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
marschhastighet	Reisegeschwindigkeit (f)	cruising speed	vitesse (f) de croisière	velocità (f) di crociera
medvindslandning	Landung (f) mit Rückenwind	down-wind landing	atterrissage (m) vent arrière	atterraggio (m) con vento in coda
metallkonstruktion	Metall-Bauweise (f)	metal construction	construction (f) metallique	costruzione (f) metallica
mineralolja	Mineralöl (n)	mineral oil; m. base oil	huile (f) minérale	olio (m) minerale
modellflyg	Modellflug (m); Modellflugwesen (n)	model aeronautics; model aviation	petite aviation (f)	aeromodellismo (m)
modellflygplan	Modell (n); Flugmodell (n)	model; model airplane; m. aircraft	modèle (m) réduit	modello (m); aeromodello (m)
modellflygare; -byggare	Modellflieger (m); Modellbauer (m)	modellist; aeromodeller; model builder	modéliste (m); constructeur (m) de modèles réduits	aeromodellista (m); costruttore (m) di modelli volanti
modellbyggsats	Modellbaukasten (m)	model construction kit	boîte (f) de construction de modèle	scatola (f) di montaggio modelli
konstruera ett modellplan	ein Modell entwerfen	design a model	dessiner un modèle	progettare un modello
bygga modeller	Modelle bauen	build models	construire des modèles	costruire modelli
modellflygtävling	Flugmodell-Wettbewerb (m)	model aircraft competition	concours (m) de modèles réduits	concorso (m) di modelli volanti
modellflygrekord	Flugmodell-Rekorde (m)	model airplane records	records (m) de modèles réduits	primati (m) dei modelli volanti
modellflygutställning	Flugmodell-Ausstellung (f)	model aircraft exhibition	exposition (f) de modèles réduits	mostra (f) di aeromodelli
monoplan	Eindecker (m)	monoplane	monoplan (m)	monoplano (m)
montör	Monteur (m)	fitter; erector	ouvrier (m) chargé du montage	montatore (m) (di aeroplani)
motor	Motor (m)	motor; engine	moteur (m)	motore (m)
motordelar	Motorteile (m)	engine parts	parties (f) du moteur	parti (f) del motore
motoreffekt	Motorleistung (f)	engine power	puissance (f) du moteur	potenza (f) del motore
motorfel; motorkrångel	Motorstörung (f); Motorpanne (f)	engine trouble; e. failure (beteckn. oft. motorstopp)	panne (f) de moteur	guasto (m) al motore
motorfundament	Triebwerksgerüst (n)	engine mounting	bâti-moteur (m)	castello (m) motore
motorinklädnad	Triebwerksverkleidung (f)	engine fairing; cowling	carénage (m) du groupe-moto-propulseur	carenatura (f) del motore
motorinstallation	Triebwerkseinbau (m)	motor installation	installation (f) du m.	installazione (f)
motorkåpa; motorhuv	Motorhaube (f)	motor hood	capotage (m) de moteur	cofano (m) del m.
NACA-kåpa	NACA-Haube	NACA-cowling	capotage NACA	cappottatura (f) NACA
Townend-ring	Townend-Ring (m)	Townend ring	anneau (m) Townend	anello (m) Townend
motorupphängning	Triebwerksaufhängung (f)	engine suspension	suspension (f) du moteur	sospensione (f) del motore
motorvibrationer	Triebwerksschwingungen (f)	engine vibrations	vibrations (f) du m.	vibrazioni (f) del m.
motoröversyn	Motor-Überholung (f)	engine overhaul	révision (f) du m.	revisione (f) del m.
motståndskoefficient	Widerstandsbeiwert (m)	drag coefficient	coefficient (m) de traînée	coefficiente (m) di resistenza





Populär flygkurs

I AVANCERAD FLYGNING

av Carl Flygare

I.

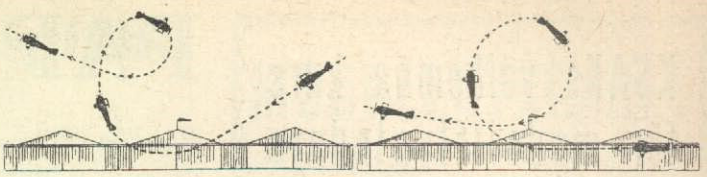
Den avancerade flygningen kan sägas vara ett drivhus för flygskickligheten på samma sätt som rekordflygningar bidraga till att öka maskinernas hastighet, stigförmåga m. m. "Konstflygningen" är en utomordentlig träning för flygare av alla kategorier, och för stridsflygare är den av livsviktig betydelse. Den har stort värde för att öka allmänhetens flygintresse — vid flygdagar etc. — bl. a. på grund av sina estetiska kvaliteter (skönhetsvärden). Medan trafik- och militärflygningen måste så att säga fordra underkuvande av flygplanet för sina speciella ekonomiska och andra ändamål, omhuldar den avancerade flygningen flygplanet självt.

Några av de mest ögonfägnande avancerade rörelserna äro — underligt nog — lättast att utföra, medan andra, som endast kunna utföras av de allra skickligaste flygarna, se tämligen ointressanta ut från marken. Den populäraste manövern torde vara loopingen, som utfördes första gången 1913 av fransmannen Pégoud.

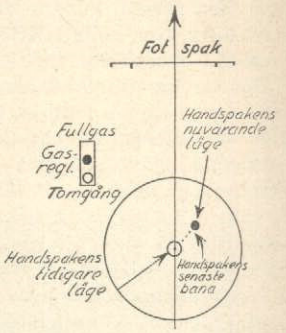
Man brukar tala om tre slag av looping: stigande looping, långsam (vanlig) looping samt looping utan motor.

Stigande looping.

Planet "tryckes" ganska kraftigt (dyker) med motorn på marschvarv tills hög fart uppnåtts. Då föres nosen mjukt uppåt, och gasen drages på för fullt. Den relativt höga ingångshastighet som vunnits under "dykningen" jämte verkan av gaspådraget får planet att stiga kraftigt uppåt. När maskinen närmar sig toppen och passerar det läge då nosen pekar rakt uppåt "stramas" loopen till och planet föres runt allt snävare, d. v. s. med ständigt minskad radie. Denna loop är därför ganska liten, och planet gör urgången med en betydlig höjdvinst.



Stigande looping (t. v.) och vanlig looping.



Med hjälp av vidstående figur kommer jag att beskriva olika avancerade manövrer. Den största cirkeln betecknar gränsen för handspakens rörelser. Den svarta punkten mellan cirklarna är det läge som handspaken för ögonblicket intar, och den mindre cirkeln visar vilket läge spaktoppen hade omedelbart innan den fördes över till det nya läget. Den väg som spaken i förevarande fall tillryggalagt framgår av den streckade linjen. Rektangeln till vänster är gasreglaget. Omedelbart nedanför pilspetsen (som visar flygriktningen) synes fotspaken. På denna första, principförklarande skiss har föraren alltså dragit på gas samt fört handspaken från neutralläget framåt och åt höger. Obs. att dessa skisser icke nödvändigtvis behöva visa de enda rätta roderrörelserna, då dels olika flygplantyper fordra olika utslag, dels alla förare ej flyga på samma sätt.

Långsam (vanlig) looping.

Denna påbörjas med en något lägre hastighet, och planet beskriver en stor och nästan perfekt cirkel. Rätt utförd är denna loop, påbörjad nära marken, en av de flottaste manövrerna. Den fordrar emellertid stor vana och ger föraren ringa chans att slippa helskinnad undan i händelse av plötsligt motorstopp när planet just passerat vertikalläget (nosen rakt uppåt).

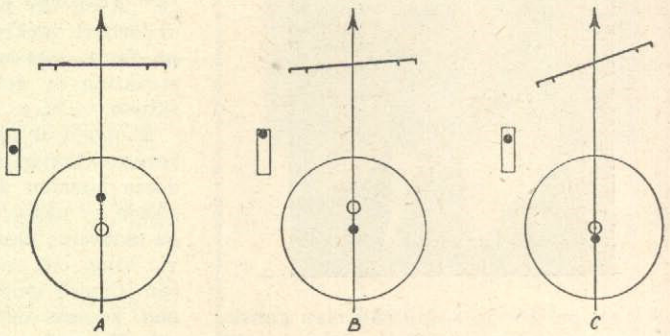
Loop utan motor.

Denna loop är gammalmodig och utföres mycket sällan nu för tiden (utom med segelflygplan förstås...) varför det räcker med att säga att den påbörjas med hög fart efter en lång och brant dykning — härigenom förloras mycket höjd.

Allmänna anmärkningar om looping.

Fastän looping i allmänhet är den första avancerade manövern en flygare lär sig är den svår att utföra perfekt. Nybörjaren

(Forts. på sid. 22.)



Schematisk skiss över looping (stigande).

A. Dykning för att få upp hastigheten. Gasen pådragen till 2/3. Spaken en aning framåt.

B. Kraftig stigning. Fullgas. Spaken bakåt till ungefär neutralläge. Mothållning med höger sidroder (om propellern är högergående).

C. Över ryggläge. Spaken ytterligare något bakåt. Mera höger sidroder. Gasen drages av till 4/5. Storlek och riktning av utslag med sid- och ev. skevroder beror på flygplantypen och propellerns rotationsriktning.

KSAKs välkomna kurs för modellflygledare

Något som hela svenska modellflyget länge väntat på har äntligen ägt rum, nämligen den första kursen för modellflyginstruktörer, som hölls i KSAKs och KFUMs lokaler i Stockholm den 3—10 januari.

Det var ansträngande dagar för eleverna, vilka voro i farten från kl. 9—10 till 21—22. Men vad gjorde det att tiden knappt ville räcka till, när man fick lära sig — eller rättare sagt lära sig att lära ut — en massa saker! Några av Stockholms mest kända modellflygare voro lärare under kursen, nämligen ing. Björn Andersson i aerodynamik och konstruktionslära, Anders Deurell i bygglära och trimningsteori (motormodeller), Börje Stark i modellflygregler, Lennart Sundström i typkännedom och Sven Witt i segelmodellflyg. Ing. G. H. Dérantz föreläste om klubborganisation, fabrikör T. Stark om tävlingsorganisation, fil. mag. W. Persson om meteorologi, och folkskollärare P. Rönne höll ett anförande över ämnet "Mina erfarenheter om modellflyg i skolarbetet". Som man ser en hel del teori, vilken kompletterades med skriftliga prov. Dessutom gjordes studiebesök på Tekniska Muséet, A/B Flygplan och Flygtekniska Försöksanstalten. Kursen avslutades med trimning och demonstration av olika startmetoder på Bromma flygplats samt en enkel supé i KSAKs klubbhus, där lärare och elever dryftade sina erfarenheter från den givande kursen.

Come back:



För ett par-tre år sedan såg man ganska ofta ovanstående modellflygardrag — tillhörande *Anders Deurell* — på fotos i tidningarna. Han tillhörde eliten i landet och hans motormodeller härjade värre i prislistorna. Men så försvann hans namn från tävlingsreferaten, och man började undra. Förklaringen är enkel: han har varit inkallad och därför måst sluta med tävlingar samt inskränkt sin byggverksamhet till en del skalmodeller. bl. a. för Sven Wentzel. När man i samband med modellflygledarkursen såg hans namn igen blev man glad. *Varför* han återvände till våra led är väl helt klart: den som en gång gett sig modellflyget i våld kan aldrig helt upphöra med denna härliga sport!

PAPP CONTRA BALSA

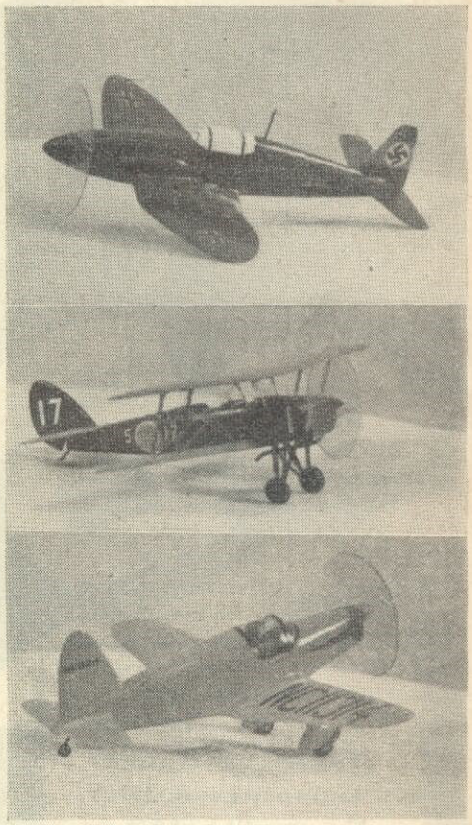
En strid har blossat upp mellan den fina, lättarbetade balsan och den hederliga pappen. Denna strid böljar för tillfället särskilt livligt fram bland skal- och replikamodellbyggarnas led. Våra främsta modellbyggare ha mer och mer övergått till att använda papp i sina modeller. Vid skalmodellbygge lämpar sig detta material ypperligt till att kläda noskåpor, torsionsnäsor och mycket annat med. Replikamodellerna å andra sidan byggas massiva, och här griper pappen in med allt större framgång. En gammal enkel och tillförlitlig metod för byggande av replikamodeller är som bekant att tillverka modellerna i lamell av något lättarbetat träslag. Förr använde man balsa, lind m. fl. träslag, men nu har pappen ryckt in i dessas ställe. Pappen är inte heller någon tillfällig ersättare. Tvärtom, den har kommit för att stanna, och redan finnas i vårt land åtskilliga kunniga modellbyggare, som insett dess stora fördelar och anammat det nya ämnet. Så ock den unge modellbyggaren, konstruktören-uppfinnaren *Björn Börjesson*, Stockholm, vilken med säkerhet kan räknas till vårt lands främsta specialister på replikamodeller.

Han tillhör de modellbyggare, som tidigast tog pappen i sin tjänst, och han har hunnit experimentera åtskilligt med detta material. Särskilt ivrar han för små replikamodeller och hans samling av detta slag hör säkerligen till de mera omfattande i vårt land. Många av hans modeller äro tillverkade av balsa, men de senaste konstruktionerna äro genomgående av papp. Att papp inte på något sätt är ett undermåligt byggnadsmaterial, därom kan vi övertyga oss genom att kasta ett getöga på vidstående foton, vilka visa några av den unge modellherrens senaste pappmodeller. Det kan kanske ha sitt intresse att se litet närmare på dessa modellers konstruktion.

Heinkel 112 U utgör ett för modellbyggaren särskilt angenämt objekt. Planets former äro ju mycket graciösa, ja, man kan utan överdrift säga att de erbjuda en verklig ögonfägnad för den flygintresserade. Även vår pappspecialist föll för detta underbart vackra plan, och resultatet se vi på fotot, som visar en modell i pappkonstruktion av den berömda tyska krigsmaskinen.

Kroppen är här, liksom vid övriga pappkonstruktioner, uppbyggd av lameller. Av dessa lameller äro de två längst inne liggande av något grövre tjocklek än de övriga skikten. Samma lagerbildning går igen vid ving- och roderkonstruktionerna. Lagren limmas ihop med det hederliga kallimmet, pressas samman med ett par klämmor och får torka på ett värmeelement under cirka en halvtimmes tid.

Vid utformningen av modellen förfar man på samma sätt som när det gäller balsa. Man bör dock tillse att sandpapperet vid slipning icke föres tvärs över fibrerna.



Tre av Björn Börjessons pappmodeller (uppifrån): Heinkel 112 U, Tiger Moth och Aeroneer.

För att ytan icke skall förstöras får man nämligen blott slipa i längdriktningen.

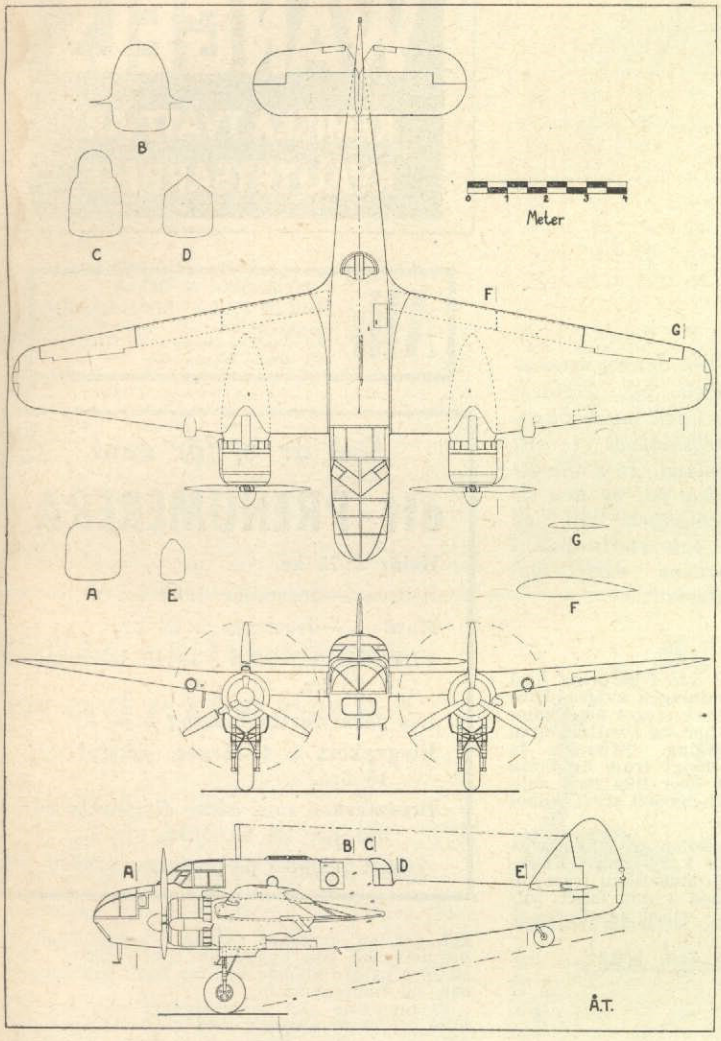
Se vi litet på modellen, som föreställer vårt svenska flygvapens gamla skolflygplan *Tiger Moth*, ser vi måhända att stag och wires fått en ovanligt vacker utformning. De flesta modellbyggare bruka använda sytråd till wires, men vår unge talesman har sitt speciella lilla sätt. Han skär helt enkelt stagen ur celluloid, slipar dem samt fäster dem på sina respektive platser med en liten droppe aceton. Finurligt och effektivt, eller hur?

Vårt sista foto visar en modell av det amerikanska sportplanet *Aeroneer*, vilken försetts med en vacker kabin av tunn celluloid. Läsaren kanske även lägger märke till den skalenliga piloten, vilken är minutiöst utförd. Utformningen av kabiner brukar för modellbyggare utgöra en svår stötesten. Men icke så för vår unge replikaspecialist. Han böjer lekande lätt sin kabin — förfärdigar en kabinmall i hårdträ, lägger därpå ned den speciellt tunna celluloiden i kokhett vatten samt välver den över mallen. Helst bör både mallen och celluloiden befinna sig under vattenytan, då metoden blir mycket effektiv. När kabinen fått sin form, fästes den till modellen med aceton, som försiktigt penslas på kabinens kanter.

Ja, detta var lite om en duktig modellbyggares intressanta arbeten. Säkerligen finns det över hela vårt land många andra modellkonstruktörer, som har sina egna metoder och finesser. De äro alla hjärtligt välkomna med nyheter till denna avdelning!

Bristol "Beaufort" i replika

En Tollinritning



Bristol "Beaufort" är en av Englands nyare typer. Användes som medeltungt bombplan, torped- och fjärrspaningsplan. Besättning 4 man. Fribärande, mittvingat. Helmetallkonstruktion. Vingen tredelad, trapetsformad grundform. Hydrauliskt manövrerade klyvklaffar mellan skevroder och kropp. Kroppen är byggd i skalkonstruktion med slät plåtbeklädnad. Fribärande höjd- och sidstyrytor. Landningsstället infälles bakåt i motorgondolerna. Indragbart sporrhjul. Motorer: 2 luftkylda 14-cyl. dubbelstjärnmotorer (Bristol "Taurus") på vardera 1.050 hk. Trebladiga omställbara metallpropellrar. Spännvidd 17,6 m. Längd 13,6 m. Maxhastighet över 475 km/tim. Bristol "Beaufort" kan sägas vara en utvecklingsform av Bristol "Blenheim".

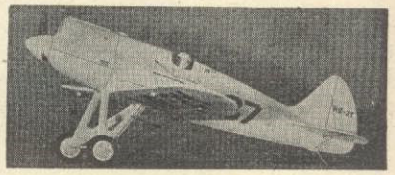
Byggbeskrivning: Först ritar man ut kroppens linjer uppifrån på trästycket, skär bort allt överflödigt trä och upprepar förfarandet med konturerna från sidan. Nu liksom under hela bygget jämför man ofta med ritningen och kontrollerar med mallar att kroppen får den rätta spantformen. Vingen göres i två delar, och man måste vara noga med att sprygelformen blir riktig. Motorpartierna med landningsställ göras för sig och limmas sedan fast på vingen. Landningsstället är infällbart bakåt. Vid monteringen limmas vingarna fast vid kroppen, och det är av vikt att man är noggrann med att de sitta lika och ha samma anfallsvinkel. Vid målningen grundar man först med 3—4 strykningar med schellackpolityr och slipar med mycket fint sandpapper efter varje strykning. Färgerna äro kamouflage i brunt och grönt på överytorna och en blekblå färg på underytorna. Ä. T.

MODELLBYGGARE!

Flygande modellplan i skala 1/16

Byggsatser i fredskvalitet med tryckta balsaflak, balsaribbor i överflöd, äkta japanpapper, hjul, nationsmärken, ritning i full storlek, svensk arbetsbeskrivning m. m. men ej lim eller färg.

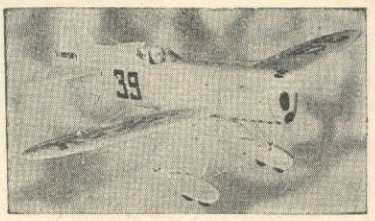
Alla modellerna äro superdetaljerade med ställbara roder, instrumentbräde m. m.



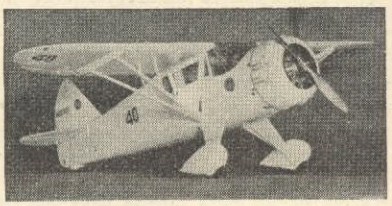
Howard Racer "Pete"
Nr. SF-18. Spännvidd 38 cm. **Kr. 7:50**



Lincoln Sport
Nr. SF-36. Spännvidd 38 cm. **Kr. 7:50**



Howard Racer "Ike"
Nr. SF-42. Spännvidd 40 cm. **Kr. 7:50**



"Mr. Mulligan"
Nr. SF-52. Spännvidd 62 cm. **Kr. 14:50**

Beställ Eder modell redan i dag — lagret är begränsat!

Ing. H. VILÉN, Banérgat. 47, Stockholm.

Exp. mot postf. à Kr. ..... + porto ..... st.

nr. ..... och ..... st. nr. ..... samt

..... st. lim à 65 öre.

Namn .....

Adress ..... FT. 2

Modellflygnytt

Folket i Bild har beslutat återuppta den populära rikstävlingen i år. Uttagningstävlingar skola hållas alternativt den 14, 17, 24 eller 25 maj. Alla modellflygare få deltaga oberoende av om de tillhör klubb eller ej. Från varje län uttagas två finalister. Tävlingen indelas i två klasser: en klass för sådana som erövrat silvermärket eller däröver och en klass för övriga. Om två bästa i klass "övriga" uppnå bättre tid än förste man i den andra klassen, uttas de förra. — Finalen blir den 22 aug. på Skarpnäcksfältet. 54 modellflygare deltaga (6 st. från Sthm stad och län samt 2 vardera från övriga län). Dessutom tävlar pokalförsvararen Börje Stark.

Sedan frågan om flygscouter en längre tid diskuterats inom KFUM har nämnda organisation beslutat ge L. Sundström, Stockholm, i uppdrag att utarbeta riktlinjerna för flygscouternas verksamhet.

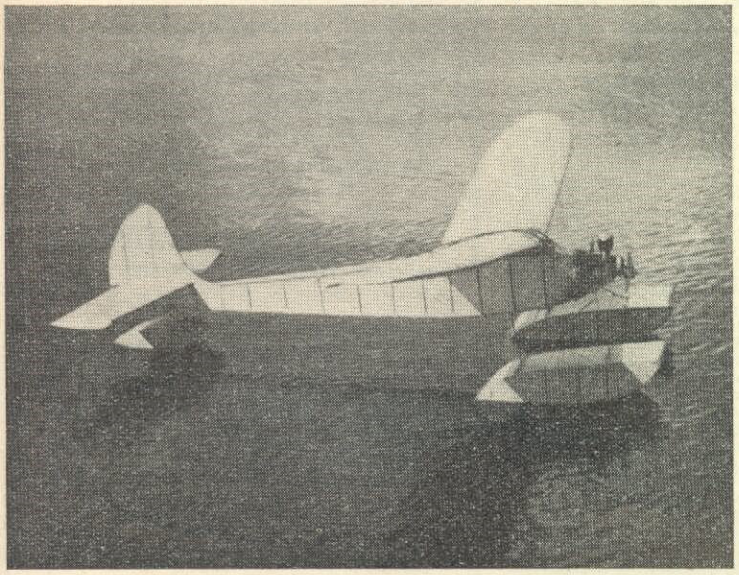
Sverige har för närvarande ungefär 36 modellflygare som erövrat guldmärket. Av dessa ha 13, såsom varande elitflygare, fått märket på grund av tidigare meriter.

Vingarnas traditionella vintertävling för hela landet hålles den 1 februari och har samlat anmälningar från ett 150-tal modellflygare från alla delar av vårt land.

"The Model Plane Annual" för 1941—42, skriven av de kända amerikanska flygspecialisterna Graham och Cleveland, har nu nått Sverige. Boken skildrar på ett förnämligt sätt i ord och bild det amerikanska modellflyget. En synnerligen värdefull publikation för modellflygaren. Pris 10: — svenska kronor.

Mariefreds Modellflygklubb har införlivats med östra Sörmlands Flygklubb och fått namnet **östra Sörmlands Flygklubbs Modellflygsektion Mariefred.** En nybörjarkurs skall igångsättas så snart man får tag på en lämplig lokal. F. n. söker man med ljus och lykta efter en sådan Till nämnda kurs har som enhetstyp den erkänt goda segelmodellen "Hang" antagits.

SJÖFLYG med BENSINMODELLER



Denna danska bensinmodell på flottörer har blivit mycket uppmärksammad i sitt hemland. Inte alls att undra på, ty den är inledningen till en ny och stolt epok i Nordens modellflyghistoria.

Trots att det under senare år byggts en hel del bensinmotormodeller lite varstans hör man sällan eller aldrig att några försetts med flottörer. Orsaken härtill är säkert den att många anse det vara omöjligt att konstruera ett flottörställ, som erbjuder tillräcklig säkerhet vid start och landning.

Vi beskriva här nedan i korta drag en bensinmodell som är konstruerad så att den skall kunna starta och landa på vatten.

Hela modellen är byggd av furulister och 1 mm fanér och är klädd med svart segelmodellpapper. Totalvikten ligger vid 2.000 gram. Motorn, en Feldgiebel på 0,3 hk, vager med tillbehör c:a 800 gram och de tre tofflorna tillsammans 450 gram. Modellens spännvidd är 2.800 mm och längden 1.500 mm. Då inte endast modellen utan även motorn är "hemgjord" förstår man vilket arbete som ligger bakom en sådan jättemodell. Den har tagit omkring 400 timmar att bygga, och av dessa arbetstimmar har konstruktören Chr. Zøylner 300 på sitt konto.

De krav som må ställas på en sjömodell, äro följande:

1. Absolut tvärstabilitet på vattnet.
2. Flottörerna få inte suga sig fast vid vattenytan under start och landning.
3. Säker landning t. o. m. i kurva eller vid brant glidflykt.

Hur ha nu dessa krav uppfyllts? Vi låta byggherrarna berätta: Tvärstabilitet har uppnåtts genom att placera de tre tofflorna på ett så stort avstånd från varandra som möjligt. Dessutom har stället gjorts mycket lågt. Det finns kanske en och annan som har prövat vattenstart med en gummimotormodell och därvid upptäckt vilken stor roll adhesionskraften ("vidhäftningskraften") spelar. Det har visat sig att denna kraft avsevärt kan reduceras om man förser tofflorna med "steg". Vid våra försök visade sig detta tydligt vid aktertofflan, som först byggts utan steg, vilket gjorde att den sögs ned i vattnet. Genom att förse akterflottören med ett steg övervanns detta obehag helt och hållet.

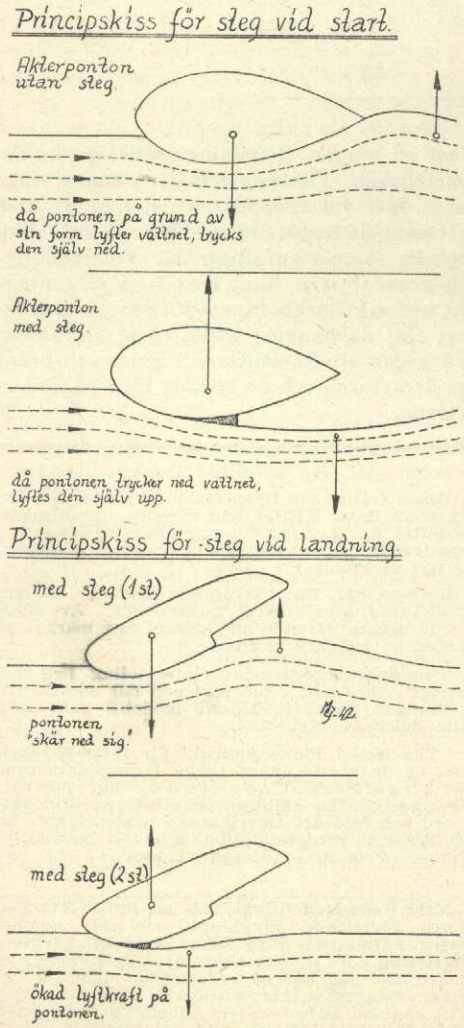
Nu återstår landningen, och den är utan tvivel det vanskligaste. Som man ser äro tofflorna mycket breda i förhållande till sin längd. Detta är emellertid gjort med avsikt. Vid landning kommer omedelbart en stor yta i beröring med vattnet, och den jämna rundningen av framkanten i förening med det främre steget åstadkommer att modellen ej borrar ner sig i vattnet utan glider över i normal ställning. Eftersom de främre tofflorna placerats långt fram är faran för att modellen skulle slå över lika med noll. Stället av 3 mm pianotråd är mycket styvt, vilket är nödvändigt.

Tofflorna liksom hela modellen äro byggda av furulister av dimensionerna 3 × 3 mm. Framkanten och främre delen av undersidan fram till första steget är beklädd med 1 mm fanér, vilket ger en avsevärd styrka. Aktertofflan är droppformad och byggd av 1 mm fanér. Alla flottörerna äro klädda med två lager japanpapper och väl impregnerade.

Vi uppmana alla modellflygare som har tillfälle att experimentera med sjö-bensinmodeller! Att se en sådan modell lyfta från vattnet och efter en vacker flygning göra en perfekt landning, det är en sann fröjd för ett flygaröga. På sjön slipper man dessutom alla de hinder som finnas vid flygning på land.

Att kunna trimma en sådan sjömodell till perfekt start, flygning och landning är en uppgift som är värdig varje framåtsträvande modellflygare.

J. Dommergaard. **Chr. Zøylner.**



— — —

Om läsarna tycka att det är lite väl tidigt att komma med sommarmodeller nu, så tänk på att jultidningstecknarna ofta måste göra sina konstverk i värsta sommarhettan, d. v. s. mfred. menar att ni måste ha tid på er för att kunna åstadkomma något av värde för sommaren 1942. Sätt fart på konstruktionsidéerna!

Malmö
WANGELS
KEMISKA TVÄTT ÄR KVALITETSARBETE

Allt I HYGIENISKA ARTIKLAR
SUECIA SJUKVÅRDSMAGASIN
Östergatan 24. Tel. 22031 — 16647, Malmö.
Filial i Lund: Grönegatan 1. Tel. 1735.
Bästa varor. — Billigaste priser.

Det är ej för sent
att PRENUMERERA
Helår 3:75 kr.
Februari—december 3:50 kr.
Mars —december 3:20 kr.
FLYGTIDNINGEN 1941 inbunden 5:75 kr.
Lös pärm för inbindning 2:50 kr.
Flygvykort i 4 färger, jaktfpl J9, 15 öre.
Brevmärken med äldre flygmotiv 65 öre per 28 st. olika.
Insätt beloppet på postgiro *147660!*

Flygmodellister av furu från
Nils Hjelmérus Båtbyggeri,
BROKIND TEL. 13
1 m. långa dim. 28×2 (10 öre pr st.), 11×2 (8), 7×2 (5), 5×5 (5), 5×4 (5), 5×2 (5), 4×2 (5), 2×2 (5), 1½×1½ (5), 4×3 (5), 10×4×1 (10), 8×3 (8 öre pr st.)
145 cm. långa dim. 10×3 (12), 5×3 (8), 10×4×1 (12), 8×3 (10), 13×4 (12), 8×3 (10), 13×4 (12 öre pr st.)
Om andra dimensioner önskas var god meddela
Minsta order 100 st., order över 25 kr. fraktfritt

Läs den nya danska boken om modellflyg:
"MODELFLYVESPORT"
av ordf. för Dansk Modelflyver Union *Sven Wiel Bang* samt Unionens stiftare *Per Weishaupt* och *Johs. Thinesen.*
MODELFLYVESPORT innehåller:
Flygteori:
Aerodynamik — Stabilitet — Flygegenskaper
Segelmodellplan:
Konstruktion — Bygge — Flygning
Motormodellplan:
Konstruktion — Bygge — Flygning
Stort avsnitt om danskt och utländskt modellflyg, FAIs regler, utländska rekord, profiltabeller, ordregister, modellflygtekn. fackuttryck på danska - engelska - franska - tyska.
300 sid. text — 24 sid. teckningar — 16 sid. fotografier.
Pris: danska kr. 7:50. Säljes i Sverige genom
Adam Helms Importbokhandel
Regeringsgatan 39 — Stockholm
Utgiven fr. Hasselbalchs Forlag, Nyropsg. 19, Köpenh. V.

Glöm inte Wakefieldmodellerna!

Fig. 42		Spännvidd	Vingkorda	Vingyta	Sidoförhåll.	Längd	Främre momentarm	Bakre momentarm	Stabilisatoryta	Fenyta	Antal strängar	V-form	Propeller
Korda "39 Wakefield"		112 cm.	12 cm.	13 dm².	1:8	94 cm.	35 cm.	51 cm.	4,1 dm²	1,9 dm²	18/4,7 mm.	12 cm.	25cm/4bl
Nelder "40 Moffett"		117 cm.	12 cm.	13 dm²	1:9	93 cm.	34 cm.	50 cm	5 dm²	2,1 dm²	28/3,2 mm.	12 cm.	23cm/4bl
Baker "California Champ"		126 cm.	11 cm.	13 dm²	1:12	88 cm.	32 cm.	51 cm.	4,5 dm²	1,9 dm²	38/3,2 mm.	14 cm.	22cm/4bl
Genomsnittsmodell.		118+ cm.	11,6 cm.	13 dm².	1:10	92 cm.	33+ cm.	50,5 cm.	4,5+ dm²	1,9 dm²	30/3,2 mm.	13 cm.	23cm+/4bl

Våra svenska modellflygare voro på väg att mäta sig i skicklighet med de amerikanska modellflygarna, därom vittnar de senaste årens svenska resultat. Detta gäller i synnerhet Wakefieldmodellerna, som av åtskilliga modellflygare varmt omhuldades. Man tänkte på ett kommande svenskt deltagande i kampen om Wakefield Cup, men därav blev intet. Det andra världskriget kom emellan, och det förde bl. a. med sig materialbrist för det svenska modellflyget. Det byggs inte längre några stiliga och välflygande Wakefieldmodeller utan i stället vackra segelmodellplan.

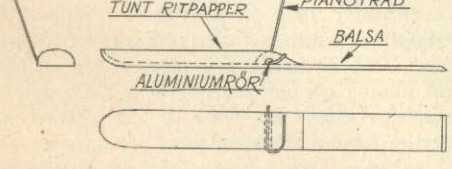
Men detta är inte någon anledning till att våra Wakefieldspecialister inte skulle fortsätta med att beräkna och rita nya gedigna Wakefieldmodeller. Till tjänst för dem som vilja återupptaga ett studium i denna intressanta fråga publicera vi här en tabell med data över de senaste årens främsta Wakefieldmodeller. Siffrorna i tabellen äro naturligtvis inte exakta, men de kunna säkerligen ändå ge Wakefieldspecialisten många goda tips för hans fortsatta experiment. Så mycket bättre rustade skola vi då vara när en gång tillfälle bjuds att ta upp en ärlig kamp i modellflyg med utländska modellflygare. Ty Wakefieldtävlingen är och förblir ändå den tävling där varje nation kan visa vad den förmår.

Sätt skidor på modellerna!

Det är sällan man ser modeller med skidor, men att det finns modellflygare som ivra för detta slags landningsställ har visat sig i ett flertal brev från modellbyggare som konstruerat skidor för sina modeller. Nedanstående förslag ha vi fått från sign. "Gunnars", välkänd för de flesta av våra modellflygande läsare.

Vi hoppas att detta förslag skall väcka våra modellflygare till insikt om att även en stackars modell bör byta "fotbeklädnad" på vintern. Tänk bara på alla de stiliga starter och landningar som kan göras med en modell, försedd med skidor! Skissen får för övrigt tala för sig själv. Nämnas bör kanske att ett par skidor endast väger c:a 4 gram.

De uppskisserade skidorna äro ganska intressanta men ha ett par fundamentala fel, som läsarna säkert kunna upptäcka själva. Detaljerad kritik och nya förslag emotses!





För nybörjare

Konstruktion av segelmodellplan

När den unge nybörjaren förfärdigat ett par av de nybörjarmodeller som stå honom till buds på modellmarknaden tar förr eller senare hans egen skaparkraft ut sin rätt. Han vill utforma en modell som är en produkt av hans egen erfarenhet på området. Ibland lyckas han även rita och bygga en modell som är vacker och välbyggd. Men det är inte alltid fallet att flygförmågan motsvarar det tilltalande utseendet.

Säkerligen fastnar han för en komplicerad gummidriven modell, ty en sådan liknar enligt hans åsikt mest ett "riktigt" flygplan och tillfredsställer honom kanske även på annat sätt. Men så får modellbyggaren inte resonera! Skall han nå framgång på modellflygarbanan blir han tvungen att börja från början, och det gör han bäst med en enkel segelmodellkonstruktion. En dylik har många fördelar framför sin motordrivna kollega. Den är billigare att tillverka, den lär modellbyggaren använda inhemskt material, den lär honom använda diverse vanliga slöjdverktyg, och den går inte heller så lätt sönder som motormodellen. Och sist men inte minst, den är mestadels en mycket bättre flygare än motormodellen.

Alltså bör nybörjaren välja en segelmodell som första objekt för sin skaparlust. Här möter honom genast ett flertal problem att bemästra. Hur stor ska hans första modell bli, hur ska den se ut, hur skall den byggas och hur skall den flygas?

Först skall byggaren anskaffa papper till ritningen, anteckningsblock, vinkelhake, linjal, penna och radergummi. Ritningen får inte bli ett hastverk. Man måste alltid ha tankarna med sig — och särskilt när man konstruerar sin första modell.

Det finns många goda regler, som erfarna modellflygare ställt upp och vilka med framgång kunna och böra efterföljas av den unge nybörjaren, om han vill uppnå bra resultat med sina modeller. Först och främst gäller det att bestämma till vilken klass segelmodellen skall höra. Lämpligen väljer man som första modell en mindre dylik, t. ex. med en spännvidd på ungefär 100 cm. Sedan vi nu bestämt hur stor modellen skall bli rita vi konturerna. Själva byggnadskonstruktionen låta vi vila tills modellens yttre utseende fastslagits. Vi börja med vingen. Hur skola vi nu dimensionera vingen? Spännvidden är redan satt till 100 cm, och vi söka nu en lämplig vingyta för vår modell. Då det i de svenska reglerna till skillnad från de utländska inte finns några bestämda vingytor, få vi fritt förfoga över kvadratcentimeterna.

Med frågan om vingytan hänger problemet om storleken på vingdjupet (kordan) intimt samman. Teoretiskt sett borde vi för att uppnå en liten vingbelastning söka konstruera vår vinge så att den får en så stor yta som möjligt. Men här spela många faktorer in. Om vi ha stor yta få vi öka kordans storlek avsevärt, ty spännvidden är redan fastslagen till 100 cm. Men om vi använder en stor korda, t. ex. en på 20 cm, följer automatiskt att sidoförhållandet (förhållandet mellan spännvidden och vingdjupet; i detta fall 100/20) blir synnerligen litet, endast 5: 1 eller 1: 5 som man oftast säger. Erfarenheten säger emellertid att det förmånligaste sidoförhållandet för segelmodeller ligger mellan 1: 10 och 1: 13. På modeller med en vingyta under 12 kvdm är det dock fördelaktigast med ett något mindre sidoförhållande. Det kan lämpligen ligga mellan 1: 8 och 1: 10.

Det står således klart för oss att spännvidden, vingytan och sidoförhållandet hänga nära samman. I tabellen här nedan anges de värden som man alltid och med framgång kan använda. (Siffrorna kunna naturligtvis varieras både uppåt och nedåt.)

Vingyta i kvdm —	10	10—20	20—30	30—45
Sidoförhållande —	10	9—11	10—12	11—13
Spännvidd, cm —	100	100—150	150—200	200—

Vi återgå till vår egen modell och erinra oss att spännvidden fastställts till 100 cm. Alltså vända vi oss till den första spalten. Vingytan anges där upp till 10 kvdm och sidoförhållandet till högst 1: 10. Vi ta fasta på ett sidoförhållande på 1: 10; kordan blir då 10 cm och alltså skulle vingytan bli högst 10 kvdm, men då vi avrunda vingspetsarna sjunker ytan något.

Nu ha vi således bestämt spännvidden, kordan och den ungefärliga vingytan. Kvar står att välja vingens form. Det finns många olika vingformer till vårt förfogande. Vi ha, för att nämna några exempel, den rektangulära, den trapetsformade och den elliptiska vingformen. Av dessa äro ur aerodynamisk synpunkt de sistnämnda att föredra, men de äro å andra sidan också de ur byggnadssynpunkt svåraste. Man kan gå den gyllene medelvägen och låta huvudpartiet av vingen få en rektangulär form under det man gör vingspetsarna trapetsformade eller elliptiska. Estetiskt sett är emellertid kanske den elliptiska formen vackrast, och således acceptera vi den till vårt lilla segelmodellplan.

(Forts.)

"Pluto"



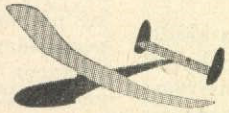
Spännvidd 186 cm. Dansk succémodell konstr. av Knut Flensted-Jensen. "Pluto" innehar danska distansrekordet med 32,3 km.
Utf. ritn. m. arbetsbeskr. kr. 1: 75
Kompl. matr.-sats u. ritn. 6: 35

"S. F. 19". Populär välflygande dansk segelmodell, lätt att bygga o. trimma, spv. 135 cm. Utseende ung. som "Pluto".
Ritn. o. arbetsbeskr. kr. 1: —
Kompl. matr.-sats u. ritn. 4: —

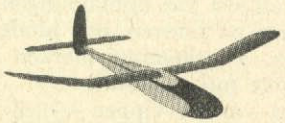
"BUBI". Trevlig o. lämplig nybörjarmodell, spv. 100 cm, är liksom "SF 19" konstruer. av Knud Flensted-Jensen.
Ritn. o. arbetsbeskr. kr. 1: —
Kompl. matr.-sats u. ritn. 2: 85

Modellflygare!

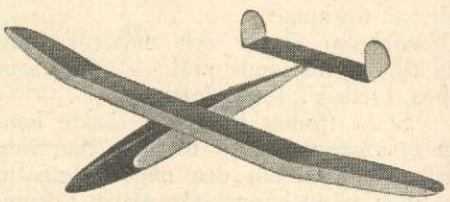
Rusta Er i god tid för kommande tävlingssäsong! **Segelmodeller** ha blivit tidens lösen. Här finner Ni ett urval vackra, populära och erkänt välflygande modeller. Allt vad Ni beh. f. segelmodellbygge ständ. i lager, såsom: prima kontr. furulister, plywood, balsa o. balsaersättning.



"Hang". Den idealiska nybörjarmodellen. Lättbyggd. Välkänd! Populär!
Kompl. byggs. inneh. bl. a. lim samt ritn. i full skala, samtliga spryglar tryckta på flak. Spv 75 cm.
Pris pr byggsats kr. 3: 95



"TERMIK". (Nyhet). Spv. 100 cm. Smäcker, lättb. o. ovanligt välflygande modell. Lämpl. övergångsmodell till de svårare typerna.
Byggs. innh. bl. a. tryckta flak, ritn. i full skala,
Pr. pr byggs. kr. 4: 75



"MONSUN". Aristokraten bland segelmodeller. En högvärdig modell som fyller de högsta anspråk. Spv 173 cm. Lev. i byggsats inneh. allt erforderligt material samt ritn. i full skala, tryckta flak etc.
Pris endast kr. 8: 75

Beklädnadsmaterial: Jap. råsiden ol. färger, äkta japanpapper o. diplompapper.
Kemikalier: Impregneringsmedel, färger, zaponlack o. balsalim m. m.
Billiga priser! **Snabb leverans.**

SVEN E. TRUEDSSON, Modellflygindustri, Malmö 9

Novellpristävlingen:

Provflygare får handskar till frukost

– Av Åke Lindahl –

– JAG LOVAR att äta upp mina handskar om vingarna håller för 9 G. Vore jag inte så förbaskat beroende av jobbet så skulle jag bestämt vägra att sätta mig upp i det här missfostret till kärra. Förresten är det knappt ett flygplan utan mera en mekanisk haj med stora bröstfenor. Är den inte lik en haj, va? En fördömt spetsnosig haj med tandlöst kylluftint... mun menar jag.

Dessa allt annat än smickrande omdömen för ett verkligt fartåk — 900 km med 2.000 hk motor — spottades ut av John Carlton, en av provflygarna vid Branton Aircraft Corp. Intresserad åhörare var hans gode vän och kollega Phil Bruce. "Lovorden" tillägnades flygplanfabrikens nykonstruerade jaktplan XP-48, som nu var klart för provflygning.

— Ska bli skojigt att se dig käka upp handskarna, ropade Bruce strax innan John drog på gas för att starta.

Likt en raket sköt XP-48 genom en molntuss upp mot den ljusblå himlen. Phil, mr Branton, en deputation generalstabsofficerare samt mekanikerna följde med blicken planets snabba färd.

När Carlton kommit upp på 4.000 m höjd slutade han klättringen och började pröva roderverkan. Det blev en verklig luftcirkus... Kärran löd pilotens minsta "vink".

— Fin kärra, muttrade John lite motvilligt. Om man skulle pröva vingarna en smula nu...

Han sköt fram spaken och tvingade planet ner i en rent av oanständigt halsbrytande bunt medan han sneglade utåt vingspetsarna. Höll visst — då kanske man kunde våga sig på 9 G då! John körde fram gasen för fullt, drog spaken åt sig ett ögonblick och steg nästan rakt upp till 5.000 m.

— Så där ja, flicka lilla, nu ska vi se om jag får handskar till frukost! Han samlade sig en stund under andäktiga djupandningar tills lungorna voro nära att spricka av överkomprimering, och så började han dykningen.

Hastigheten ökade och motorns sång steg till ett ihållande vrål — minst som "Hesa Fredrik" i toppform...

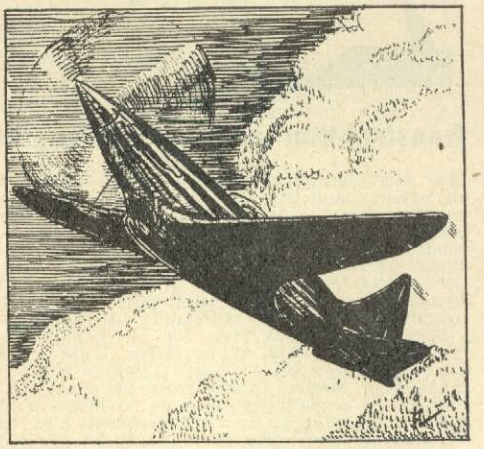
— Snart ljudets hastighet, tänkte han. Om ej vingarna höllo behövde han inte infria sitt löfte om den något orginella frukosten, ty att hoppa från planet i denna svindlande hastighet var omöjligt. Om han kunde komma ur, ja, då skulle han utan tvivel klyvas av fenan eller stabilisatorn.

De där lite mer än fyratusen meterna som dykningen skall vara tar inte lång stund, men John Carlton känner det som en hel evighet av spänning. Vingarna ha hållit hittills, men nu gäller det att se om de tåla upptagningen.

John gallskriker och drar i spaken. Men... nå, båda händerna... nej, stickan är orubblig som berget. Han rycker och sliter som en vettvilling, men inget hjälper.

Nere på marken stå åskådarna andlösa och se hur planet mer och mer närmar sig jorden utan tecken på att börja gå ur dykningen.

— Ta upp kärran, din idiot! stönar Phil. Han sneglar på sin chef och finner denne på det grövsta misshandla sin hatt. Phil förstår honom. Det betyder ju så mycket för fabriken om det här planet klarar proven inför de militära högheterna, vilka ha på sin lott att bestämma om det ska antagas som krigiskt maktmedel eller ej. Officerarna och mekanikerna stå som hypnotiserade — med gapande mun-



Likt en raket... (Teckn. förf.)

nar och stelt stirrande ögon äro de vittnen till det vackra planets våldsamma färd mot förintelsen.

Uppe i kärran har John nästan sagt "tjena moss" till livet då spaken med ens ger med sig lite. Med uppbjudande av hela sin styrka drar han duralröret åt sig så det bågnar. Tack...

... och välkommen åter! Kärran lyder roder! Ska han hinna? Nej, marken är nog för nära. Hastigheten har varit så stor att det vid upptagningen svartnar för ögonen på föraren, och blodet droppar ur näsan. Där kommer marken — nej, svimma inte nu! Kanske...

Det var på vippen — en loppa skulle inte ha klarat sig mellan marken och kärran! — men det grönbrunrandiga virrvarr som var flygfältet ville inte åt hans liv den här gången. Han trodde annars att det varit slut, ty medvetandet hade flytt för ett ögonblick. När han kom till full sans igen var han på flera hundra meters höjd och låg i stigning så gott som rakt upp mot solen. Spaken fram! Gas! Johns andra rediga tanke gällde vingarna — jo, de sutto där fortfarande.

— Nä men hej, nu blir det handskar med vaniljsås till frukost! Det måste vi fira med ett extra prydligt landningsvarv...

Efter landningen rusade "publiken" fram och omringade den matte men glatt leende provflygaren. Hans chef tackade honom belåtet för den briljanta flyguppvisningen.

När John och Phil blivit ensamma, frågade den senare:

— Ska jag skaffa något gott att dricka till frukosten?

— Bästa sortens champis förstås! Men innan jag käkar måste jag skriva en liten rapport om bryttrissorna till höjdrodret. Det måste ha varit någon av dem som hakat upp sig, och tack vare det var det inte långt ifrån att jag slapp punga ut med kosing till ett par nya handskar.

— Å som sjutton! Jojo, och om landningsstället inte varit infällbart så hade du fått pannkaka till handskarna!

FLYGKURSEN

(Forts. från sid. 17.)

har en tendens att söka tvinga planet runt alltför snabbt. Detta resulterar i att nosen vid urgången pekar i en annan riktning än den hade vid ingången eller ibland i att planet "faller ut" åt sidan från toppläget.

Den stigande loopen är den lättaste att göra. Piloten lättar trycket framåt på spaken och nosen stiger. Han drar spaken mer och mer bakåt tills den på toppen är rätt mycket tillbakaförd. Hemligheten med en bra loop är att undvika att söka påskynda rörelsen (så att planet kommer runt). Under hela tiden måste piloten noga passa på att med sid- och skevroder möta varje tendens hos planet att avvika från sin exakt "symmetriska" bana.

En del flygplantyper fordrar användande av sidroder just då de passera toppen av loopen — i annat fall avvika de från kursen. Det är svårt för piloten att bedöma om planet gör en perfekt loop. En del förare fortsätter år efter år att utföra felaktiga loopar utan att veta att de göra felaktigheter. En erfaren iakttagare på marken kan vara till stor nytta som kritiker.

Det är möjligt för en pilot som noga känner sitt plan att "loopa" det utan hjälp av att se på horisont, mark eller moln. Men automatiskt loopande i stilen "ögonen slut — spaken bakåt!" är egentligen aldrig utan brister. Olika förare ha olika metoder att hålla planet i kurs. Vid looping med skilda flygplantyper — däribland även tvåmotoriga — har jag funnit det värdefullt att titta längs ena vingen och samtidigt kika på horisonten. Med lite träning kan man sedan hela tiden hålla planet rätt på vingarna och få nästan vilket plan som helst runt på det rätta sättet.

N. G. Johansson DAMFRISERSALONG
Tel. 13340 Stottsstaden - Malmö
Allt inom vrket förstklassigt och väl.
Medlem i Malmö Coiffeurclub och Svenska Frisörföreningen.

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

Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR

Tel. 20957 / 22420 — Östergatan 18 MALMÖ

Luftgevär, luftpistoler & ammunition.

Bliv medlem i SOLIDAR

MALMÖ

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm MALMÖ Göteborg

A/B A. Linnérs Rörledningsaffär

Hermansgatan 8

Telefon 22628 — 74568

GAS, VATTEN, AVLOPP, VÄRME

Såväl nybyggnads- som reparationsarbeten

Carborundum & Aloxite

Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR

Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ

GOODRICH

automobil- och flygplansdäck

Flygplansmaterial.

Biltillbehör - Bilelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr.-aggregat. - Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET

MALMÖ Tel. Växel 71120

NYTT utifrån

TILLVERKNINGEN AV CIVILFLYGPLAN I USA: Under det första halvåret 1941 byggdes 3.775 flygplan för civilt bruk, vilket är en ökning på 65 % gentemot samma period 1940 då siffran var 2.289. Av de 3.775 flygplanen voro 2.265 enmotoriga en- och tvåsitsiga med en motoreffekt på 50—70 hk och 1.113 på 70—100 hk, vilka till största delen utgjordes av maskiner för nybörjarskolning. För enmotoriga plan med 165—225 hk steg produktionen från 14 (halva 1940) till 105, medan siffran för tvåmotoriga plan ökade från 3 till 25. Av nedanstående tabeller framgår hur totalproduktionen under första halvåret 1941 resp. 1940 fördelar sig på olika typer och effektklasser.

Typer	1941	1940
1—2-sits. landplan		
enmotoriga	2.880	1.786
flermotoriga	0	2
3—5-sits. landplan		
enmotoriga	757	396
flermotoriga	7	3
6—17-sits. landplan		
flermotoriga	65	66
sjöflygplan		
enmotoriga	3	10
flermotoriga	5	0
amfibieplan		
enmotoriga	0	1
flermotoriga	18	0
Diverse flygplantyper	40	25
	3.775	2.289
Efter motoreffektklasser:		
Upp till 50 hk	10	257
50—70 hk	2.265	1.496
70—100 hk	1.113	290
100—165 hk	120	78
165—225 hk	130	17
225—300 hk	9	21
300—600 hk	19	33
Över 600 hk	90	73
Diverse	19	24
	3.775	2.289

SPORTPLAN FÖR POSTBEFORDRAN: I Dominikanska republiken ha fyra lätta sportplan av typ Piper Cub Cruiser tagits i anspråk för regelmässig postbefordran. Med ett bränsleförråd av 95 liter ha dessa plan en flygsträcka på 720 km. De båda bakre sitsarna ha tagits bort, varvid man fått plats för 155 kg post.

NYTT "PLASTISKT" FLYGPLAN: Morrow Aircraft Corporation, San Bernardino, Calif., har släppt ut ett nytt flygplan, som är byggt uteslutande av plastiskt material. Maskinen har nyligen provflugits, och tillverkningen kommer efter de avslutande proven att läggas upp i serier. Närmare detaljer om denna maskin äro ej tillgängliga, men det antages röra sig om en mindre typ.

MOTOROLJA AV BANANER OCH DRUVKÄRNOR: I Konakra, huvudstaden i Franska Guinea, har byggts en fabrik för framställning av motorolja ur bananer. Av 1.000 kg bananer lär man få ut omkring 80 liter olja. Efter hittills gjorda försök att döma är bananoljan användbar som motorsmörjmedel. — Från Budapest meddelas att experiment pågå där för utvinning av motorolja ur vindruvkärnor. Efter tillräckliga undersökningar kommer en fabrik att uppsättas för tillverkningen av "druvoljan".

NACA UTVIDGAR: För en kostnad av över 8 milj. dollar skall NACA, USA, låta uppföra ett institut för flygmotorforskning. På det nya institutets program står bl. a. bränsleundersökningar samt experiment med tvåtakts dieselmotorer.

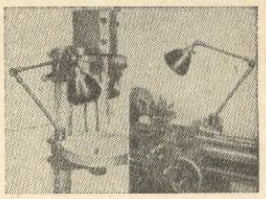
NY FRANSK FLYGINDUSTRICHEF: Till president i "Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques", topporganisation för den franska flygindustrien, har utsetts den kände flygindustrimannen Raymond Saulnier. Han efterträder den avsatte presidenten de l'Escaille.

NYA TYSKA MODELLFLYGREKORD: Berlinaren Karlheinz Rieke nådde för en tid sedan i Deutschlandhalle med en inomhusmodell av typ "flygande vinge" tiden 8 min 55. Han överträffade därmed avsevärt den tidigare noteringen på 6 min 22 sek, som åstadkommits av Konrad, München, Rieke i sin tur slogs helt nyligen av Sult, Königsberg, som med sin "inomhusare" av samma typ uppnådde inte mindre än 11 min 2 sek. Rieke är emellertid fortfarande man för det senaste rekordet för inomhusautogiros, lydande på 1 min 18 sek.

MEXICO ÖKAR sin oljeproduktion. Det statliga monopolföretaget Efrain Buenrostro har för avsikt att bygga en ny oljeledning mellan Tampico och Mezanillo samt anlägga nya oljeraffinaderier i Jalisco och Celaya.

Vi rekommendera:

"Tubi"-lampan



Ställbar, Sparar ögonen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ

"ELITO", MALMÖ

Parfymeri, Drog, Färg & Kemikaliehandel

Sjukvårdsmaterial

PARTI och MINUT

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

RÖRINSTALLATIONER *utför*

Värme-, Gas-, Vatten-, Avloppsledningar

nyanläggningar - moderniseringar - reparationer

Infordra offert!

Tel. 17715 Frisgatan 6, Malmö Tel. 75610 växel

SJÖ- Försäkrings-A.B. ÖRESUND GRUNDADT 1890

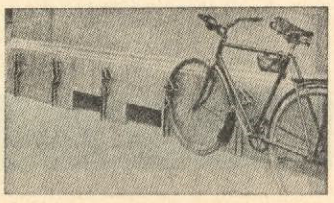
Värme- o. Sanitära installationer

A. G. Malmström & C:o

Kalkbrottsgatan 26

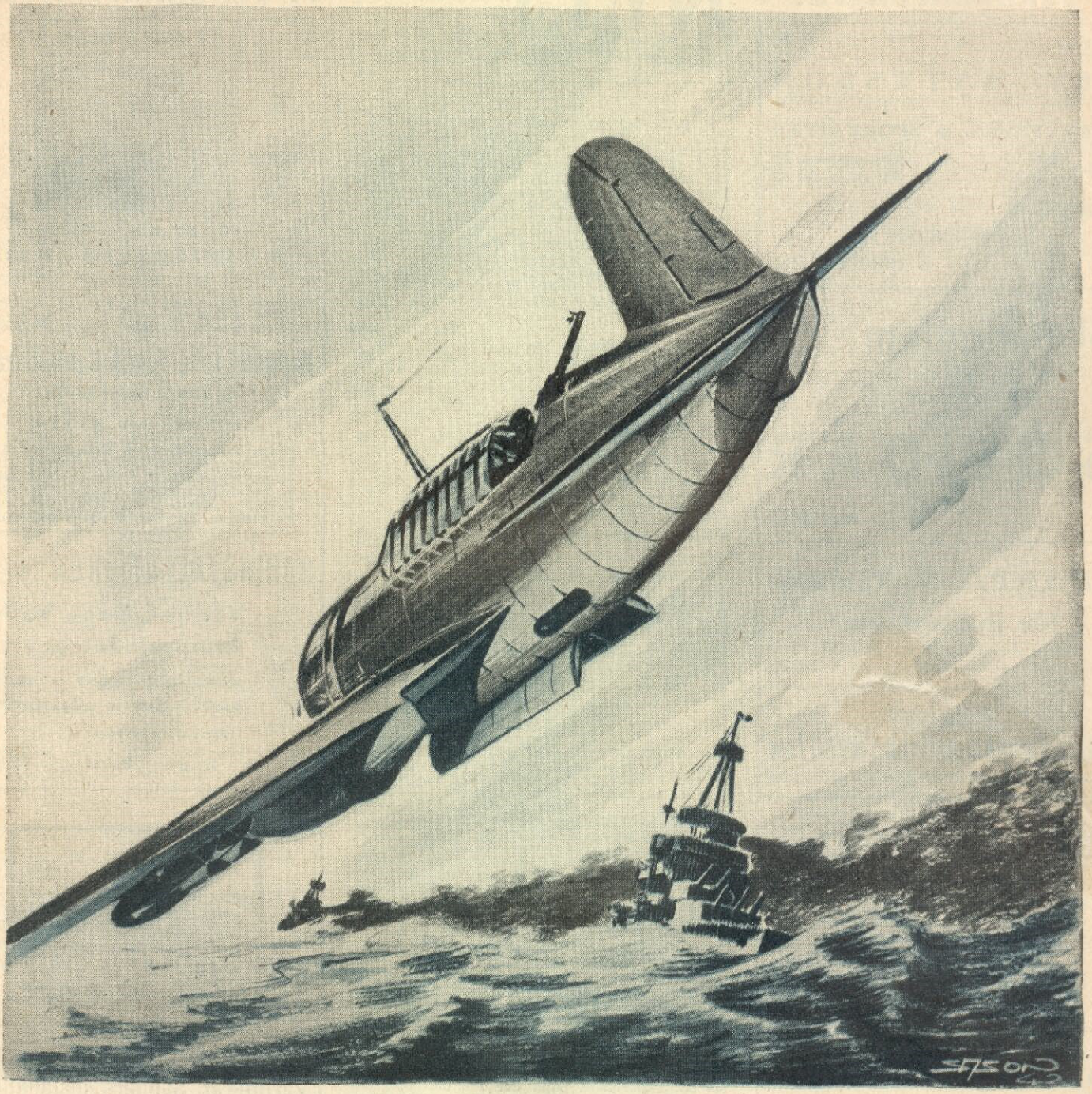
Tel. 50225 LIMHAMN

Cykelstället "Tubi"



Undvik skamfilade husfasader. Skapa ordning i cykelparkeringen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ



ÖVER LAND OCH VATTEN

patrullera de flygplan, som Aeroplanbolaget konstruerar och bygger för vårt flygvapen.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN