45 ÖR



SVENSK flygtidning

ÅRG. 6 NR 3
Mars 1944

Efterkrigstidens trafikflygplan

Reaktionsdrivna flygplan

B-18 i serietillverkning



När nutid och medeltid mötas –
Svenskt jaktflyg sveper fram över Roma åldriga klostervalv. →


B&V
BLOHM & VOSS

AKTUELL TIDSKRIFT FÖR CIVIL OCH MILITÄR FLYGNING
Allt om flygning och flygare
Redaktör: ULF HALLVIG
Ansvarig utgivare: ERIC BJURHOVD • Tecknare: MAGNUS GERNE
Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a — Malmö
TELEFON: 74666 — POSTGIROKONTO: 147660
Prenumerationspris 5:— kr. för helår
Eftertryck helt eller delvis av SVENSK FLYGTIDNINGs innehåll utan angivande av källa förbjudes.

SVENSK flygtidning

Årg. 6 Mars 1944 N:r 3

Efterkrigstidens trafikflygplan

Några intressanta perspektiv

Den tid är förbi då ett och samma flygplan kunde användas till snart sagt vilken uppgift som helst. Morgondagens flygverksamhet måste sörja för snabbgående fjärrtrafik på huvudlinjerna, för avsevärt större lastkapacitet på de lokala huvudlinjerna och för en mycket mer betydande trafik på bilinjerna. Och efterkrigstidens plan måste konstrueras så de fyller dessa anspråk.

W. W. Dawies, chef för UNITED AIR LINES i Chicago, sade härförleden att hans bolag för närvarande väntas komma att betjäna sig av tre olika flygplantyper: ett luxuöst passagerarplan, ett plan avsett endast för dagtrafik och slutligen ett kombinerat passagerar- och godsflygplan försett med ett rörligt skott, vilket tillåter att lastrummets storlek varieras allt efter behov.

Det ovan sagda utesluter inte, att plan endast avsedda för godstrafik kan komma till användning. Emellertid tror UAL att den tredje av de i det föregående nämnda typerna kan användas för detta ändamål — åtminstone under de första åren efter kriget. Men då befordran av gods tagit en sådan omfattning att den kräver ett speciellt för detta ändamål byggt plan, skall en fjärde typ sättas in i tjänst. Dess lastkapacitet beräknas approximativt till fem ton.

Flygplan I är ett fyrmotorigt plan med en flygvikt av 57.500 kg och plats för 100 passagerare på dagen eller 56 sovplatser, plus 2.045 kg post eller last.

Med en marschhastighet av 443 km/tim är den i stånd att flyga New York—San Francisco på 11,47 timmar med tre mellanlandningar eller på 11,05 timmar med endast två mellanlandningar, flygande på en höjd, varierande mellan 3.048 till 7.620 m. Medelhastigheten håller sig mellan 400 och 427 km/tim.

Ett plan av detta slag skulle ha ett stort sällskapsrum med kartor, höjdmätare och andra instrument, vilka skulle ha till uppgift att ge passagerarna en bild av flygningens förlopp. Ett rökrum skulle också finnas ombord. Maten kommer, liksom nu, att tillredas under flygningens gång men ej bestå av en, utan flera rätter.

Ett litet kök, där man kunde göra iordning ett varmt smörgåsbord skulle även finnas. Stora toalettrum, både för män och kvinnor. Högtryckskabiner minskar risken för luftsjuka genom att vid behov få luftens syremängd ökad.

Flygplan II är ett plan i vilket passagerarna "packas in", men i vilket bekvämligheterna är vida större än i nuvarande typer. Det kommer närmast att motsvara järnvägens första klass. Biljettpriserna på detta plan skulle bli mycket billigare än på flygplantyp I, kanske bara hälften.

Flygplan III, det kombinerade passagerar och godsplanet, är babyn i denna luftflotta. Det är ett tvåmotorigt, högvingat plan och väger 19.550 kg fullastat antingen med 52 passagerare eller med 7 tons last eller med någon variation mellan dessa två. Marschhastigheten är 353 km/tim.

Detta plan kan användas på såväl huvudsom bilinjerna och är med avsikt ej så stort, varför det även kan landa på smärre flygplatser. Dess vingbelastning, 14,6 kg, är ungefär densamma som på våra dagars transportplan; detta betyder att landningshastigheten är ganska låg, vilket är nödvändigt vid landning på små fält. Vingbelastningen på typ I är 34 kg, vilket betyder avsevärt större landningshastighet.

Planen skulle alltid landa i en och starta i en annan ända av flygfältet och på så sätt ej kräva så stora flygplatser som nu. Flygplanen skulle vara som tåg, de skulle komma in på ett enkelspår, stanna vid stationen och därefter fara vidare.

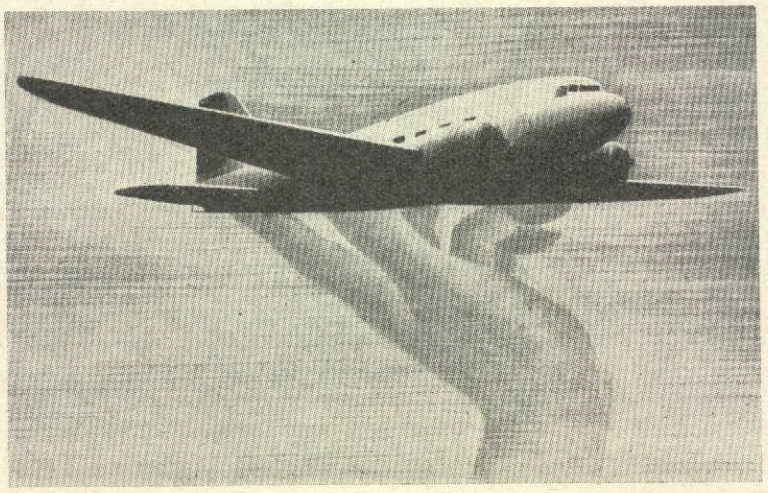
Av de tre flygplantyperna skulle alla utom nr III ha högtryckskabiner. Den sistnämnda typen skulle ej vara i behov av denna speciella anordning, då den sällan komme att flyga högre än 1.828 m.

Alla plan skulle ha trehjulslandningsställ, fastän somliga experter påstår, att den dag skall komma då flygplanen har fyra hjul, två fram och två bak, på var sida om kroppen. Försök görs även att helt och hållet avstå från landningsställ. Landningen skulle tillgå på så sätt att planet lägger sig på en vagn, rullande på en räls med samma hastighet som flygplanet. Då planet väl ligger på vagnen, bromsar den senare in och stannar framför stationsbyggnaden.

Sedan kommer frågan om biljettkostnaderna. Dessa har gått ned från kr 2:50 per ton — 1.609 km år 1930 till endast kr 1:25 för år 1940. För flygplan I skulle direkta flygkostnader bli omkring 70 öre, för plan II 62 öre, för III mellan 41 och 53 öre och för typ IV slutligen 41 öre.

Vad sådana priser skulle betyda för samfärdseln i luften kan man livligt föreställa sig. Då man vet att en resa med typ I, lyxplanet, skulle gå på omkring 16 öre pr mile (1,6 km) och då en resa på järnväg i första klass i våra dagar överstiger denna summa, förstår man vilken konkurrent till de gamla trafikmedlen flyget kommer att bli.

UALs representant tror ej på möjligheten att bygga om militära flygplan för civila ändamål. Morgondagens plan skall byggas omkring passagerarna och lasten, istället för att som hittills avpassa de senare efter planet!



ITALIENS FLYG

under 38 krigsmånader

5. luftflottans offer vintern 1940—1941.

II.

Av NIC MORANE

5. luftflottan — "la Va. Squadra aerea" — och dess offer i Afrika skola i hela det nu pågående krigets historia räknas till det mest lysande — ifråga om mänskliga stridsinsatser. I 8 krigsmånaders förbittrade strider uppoffrade sig 5. luftflottan bokstavligen helt, men slet samtidigt ut sin motståndare ända därhän, att denne höll på att få avsluta det ödesdigra misstag, den första stora offensiven mot Libyen utgjort. 5. luftflottans jaktflyg utförde under dessa operationer 3.354 företag, motsvarande ett insättande av 9.229 flygplan. Omkring 1 miljon skott från flygplanvapen avskötos. 1.545.933 kg sprängmedel fälldes över motsidans baser, ställningar och fartyg. Omkring 300 engelska flygplan förstördes.

Eskort åt konvojer.

När general Wavells här stod instängd på Syrtenöknens vidder, hemförde de italienska strikskrafterna en av sina vackraste framgångar. Det rörde sig här om en seger, som ej kan bestämt fixeras som namn och datum, men som likafullt utgjorde en framgång av utomordentlig betydelse. Den hemfördes av Italiens flyg och flotta gemensamt. Englands flotta, som då förfogade över de nya baser, som erövrats i Cyrenaika, lyckades ej förhindra övertransporten av den tyskitalienska expeditionskåren till Tripolitanien. Denna kår lyckades sedan som känt på kort tid jaga tillbaka fienden till hans utgångsställningar. Flygplan och fartyg utförde under flera månader i mönstergill samverkan fram- och återgående transporter över Medelhavet från Italien till Afrika. Härigenom skapades förutsättningarna till axelstyrkornas efterföljande segerrika anfall österut.

Italienska flygkåren vid Kanalen.

1940 flögo italienska flygare över England och deltogo i luftstriderna vid Kanalen. Italienska flygkåren därstädes utgjorde det första steget till kamratligt samarbete mellan italienska och tyska flygvapnen. De opererade därefter tillsammans på alla krigets fronter.

Striderna på Balkan.

Flyget fick här mer än en hård kamp. Det nödsakades att hela vintern 1940—1941 operera över ogenomträngliga berg, mot svåra mål och i nästan helt hindrande väderlek. Likafullt fälldes omkring 5 miljoner kg sprängmedel mot fienden. Mot 97 förlorade och 71 skadade italienska plan stodo 261 förstörda och 118 skadade på motsidan. Transportflyget utförde här ett fullständigt underverk som sin del av striden, genom att transportera fram 70.667 man och 5.939 ton materiel till stridsområdet, motsvarande 398 järnvägsvagnars last.

De joniska öarna tas med flyg.

Regina Aeronautica gav operationerna mot Balkan en värdig avslutning genom att fullt självständigt med luftlandsatt trupp erövra ön Korfu. Med fallskärmsjägare togos vidare ön Kefalonia, väster om Korintkanalen, samt hamnen Zante på ön Zakyntos, söder om Kefalonia. Företaget mot Korfu genomfördes med sjöflygplan. Den därvarande besättningen gav sig åt en handfull italienare under befäl av en flygöverste.

Medverkan till Kretas erövring 1941.

Den mest lysande bedrift, som flyget någonsin utfört, var den, som ledde till den stora ön *Kretas* erövring med fallskärmsjägare och luftlandsatt trupp. Italienska flygare, baserade vid Ägeiska havet, bidrogo verkningsfullt till företaget, genom att de anföllo fiendens baser och marktrupper med bomber och kulsprutor samt framförallt, genom att de verksamt förhindrade en engelsk flottstyrka att ingripa mot en viktig italiensk konvoj, på väg från Tolvöarna till Mirabellabukten å östra Kreta. Under dessa strider träffades talrika engelska kryssare av italienska bomber. Torpedjagaren "Hereward" sänktes. En kryssare på 5.000 ton, som träffades i pannrummet av en bomb, flög i luften.

Försvaret av imperiet.

Världen skall städse ihågkomma hur de fåtaliga italienska flygarna i Abessinien, under flygarprinsens, hertigen *av Aostas* befäl, med föga mer än 200 plan, tappert höllo stånd över ett år mot överlägset flyg. Med dessa 200 plan, utan vilka det varit omöjligt att underhålla de därvarande styrkorna, flögos omkring 15.000 flygtimmar, 929 anfallsföretag över större distanser, 1.397 spaningsflygningar och 1.241 jaktflygningar utfördes. 272 av motsidans plan blevo med säkerhet förstörda och 130 svårt skadade intill stridernas slut. Och när samtliga därvarande italienska plan satts ur striden genom brist på flygbomber och kulspruteammunition grepo de italienska flygarna gevären samt bistodo infanteriet och de övriga därvarande italienarna i deras hjältemodiga försvarskamp.

Mot Malta —

På mindre än 100 km distans från italienska kusten låg motsidans flyg- och flottbas, på vars utbyggande man offrat miljarder. Malta kom också att bli den punkt kring vilken många hårda duster utkämpades. Under det italienska flygets hårda slag blev öns värde som anfallsbas nedsatt för långa tidsperioder. Engelsmännen insatte mera materiel för att försvara Malta och trygga dess existens än de offrade på hela sitt territorium i fjärran Östern. Flygplatserna kring Mikabba och hamnen i La Valetta voro bland de oftast eftersökta bombmålen.

Italienskt flyg på östfronten.

Regina Aeronauticas män och plan fingo bestå ett av sina hårdaste och mest lysande prov på ryska fronten, varest de voro i ständig verksamhet. De italienska förbanden deltogo i alla viktigare operationer under den trista krigsvintern i öster. Man flög i minus 40° kyla. Från de ryska baserna flög man ej — men italienarna flögo. Stärkta av gjorda erfarenheter, med ökade personal- och materielresurser gjorde de italienska flygarna sig därpå beredda till fortsatta insatser i kampen mot bolsjevikerna. Även här fick transportflyget stor betydelse. I kampen mot det ryska luftvärnet tog italienska flyget också verksamt del.

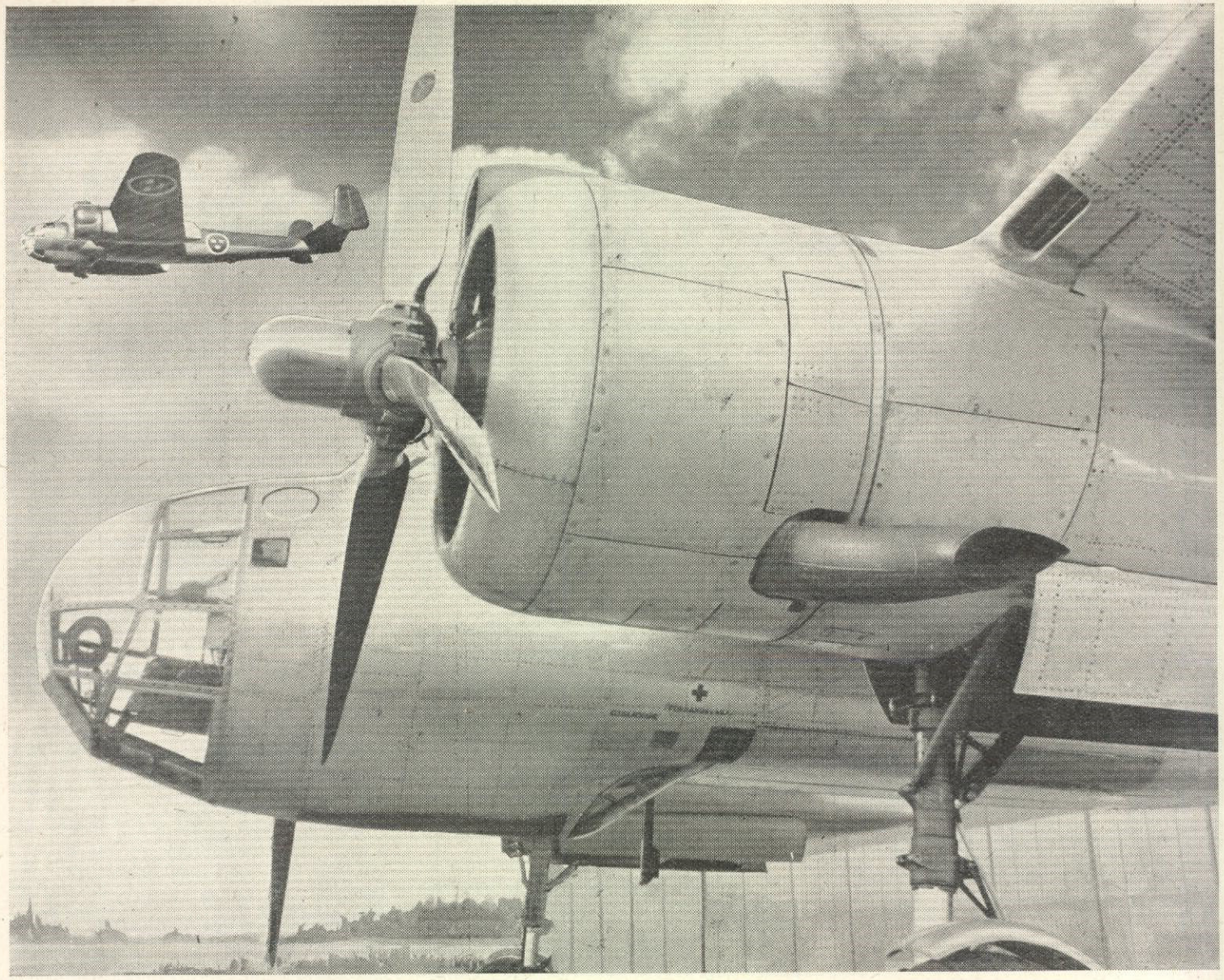
Anfallsstötar med lång räckvidd.

Ingenstädes kunde fienden känna sig säker för det italienska flyget. Mot Alexandria, Suez, Jaffa och Gibraltar verkställde det bombanfall. Ett förband anföll tom. den avlägsna ön Barkein i Persiska viken med betydelsefulla brännoljelager — en flygdistans av 2 × 3.600 km. Den 9 maj 1942 flög ett flermotorigt italienska plan från hemlandet till det av fienden besatta Asmara i Eritrea (vid Röda havet), nedkastade där sina meddelanden och återvände hem. Den dit tillryggalagda distansen — i allt 1.300 km — flögs med mellanlandningar på Tolvöarna. Inga avstånd eller svårigheter kunde stoppa de italienska flygarna. Deras bragder skola gå till historien, säger vår källa.

Italiens jaktflyg.

Från fientligheternas början var detta igång för att möta fienden i strid trots dennes överlägsenhet i antal. Sedan italienarna fått sina nya flygplantyper, fick fiender erfara vad det betydde att möta italienska jaktplan och dessas förare, gossarna från Campoformida, Görz (Gonizia) och Casella med jämna chanser. Man har i detta krig icke hört några namn på "ess" bland de italienska jaktflygarna. Den italienska stridstaktiken har föredragit att arbeta med kollektiva förtjänster. Man har icke haft en primus, utan tusen, icke en avgudabild, men en fana att se upp till.

(Forts. å sidan 28.)



INGENTING FÅR TAGAS FÖR GIVET

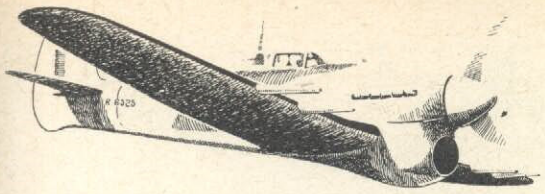
vid konstruktionen av ett flygplan

Ett flygplan har att övervinna ett mycket stort luftmotstånd, då det rusar fram genom luften. Det förefaller därför självklart att varje del av flygplanet pressas bakåt. Vid en undersökning av påkänningarna på motorkåpor av den typ, som finnes bl. a. på SAAB 18 visade det sig emellertid att dessa *pressas framåt* med en kraft av $2^1/_2$ ton.

Hade motorkåpans fästen varit konstruerade med hänsyn till den påkänning, som låg närmast till hands, skulle den ha slitits loss vid första flygningen.

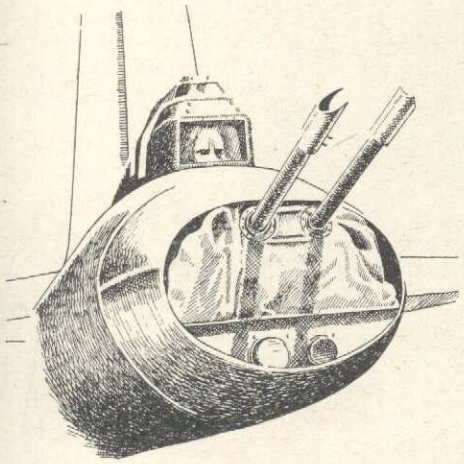
SAAB
skapar svenska vingar
SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN

andra delen utkommen



Engelsk FLYGPLAN-

Beträffande flygplanbeväpningen har engelsmännen fram till det nuvarande världskrigets utbrott gått sin egen väg, en väg, som markant skilt sig från den övriga stormakters flygplankonstruktörer och vapenexperter trampat. Innan vi i det följande skärskådar detta intressanta förhållande mer i detalj, skall vi först som sist slå fast de grundprinciper engelsmännen följt — i vått som torrt.



Aktre ksp-tornet på "Boeing" B-17 med 2 tunga ksp.

Medan de flesta andra stormakter förutom den normala kulsprutan på 7,9 mm även befattat sig med den s k tunga kulsprutan på 12—13 mm och därjämte tagit upp flygplankanonen på sitt program — det senare särskilt efter år 1932 — höll engelsmännen fram till början av nu pågående världskrigs andra år fast vid den normalkalibriga kulsprutan.

Det är egentligen först efter år 1939 som man i England så smått börjat pyssla med flygplankanonen, speciellt sen man gått i författning om licens på ksp och kanoner av typen Oerlikon-Hispano Suiza. De försök man redan dessförinnan gjort — år 1933 — med en 37 mm kanon av typ Vickers Armstrong Whitworth på en Blackburn "Perth"-flygbåt, kan i detta sammanhang saklöst förbigås, då resultaten blev allt annat än positiva.

Så småningom dök emellertid det ena engelska stridsplanet efter det andra upp med 20 mm kanoner. Man behöver blott mana fram namn som Hawker "Typhoon", Bristol "Beaufighter" och Westland "Whirlwind" — en mängd andra, både äldre och nyare engelska plan ej att förglömma — för att strax ha en utmärkt provkarta på fruktansvärda "konservöppnare", som man alltmer allmänt och populärt börjat kalla dem.

Ett speciellt engelskt drag är även bestyckningen av de tunga bombarna och flygbåtarna. Trots att man i andra länder som skydd för anfall bakifrån normalt använt sig av ett kulsprutetorn på kroppens översida — mestadels strax bakom vingens aktre infästning till kroppen — samt ett liknande torn på undersidan, har de engelska planen alltid haft kulsprutetornet förlagt till stjärtpartiet, mellan stabilisator och fena. Vidare har engelsmännen lagt stor vikt vid de vridbara ksp-tornen. Under det de första rörliga ksp-tornen manövrerades för hand och endast var utrustade med två sammankopplade ksp, gick utvecklingen så sakta hän mot de hydrauliska ksp-tornen med fyra ksp i lavettage.

Låt oss så kasta en hastig blick på hur de viktigaste engelska flygplantyperna är bestyckade.

Till år 1934 hade de ensitsiga engelska jaktplanen för det mesta två fasta ksp, inbyggda i kroppen och skjutande genom propellerfältet. Det första ensitsiga jaktplan, som överhuvudtaget fjärmade sig från denna princip, var Gloster "Gladiator", som kom till 1934 och vars beväpning utgjordes av fyra fasta 7,7 mm ksp — två på vanligt vis monterade i kroppen och skjutande genom propellerfältet och två i undervingen. De senare sprutorna sköt utanför propellern.

Under de kommande åren rönte 20 mm kanonen alltmer uppskattning — i alla länder utom i England. Ett enda ensitsigt engelskt jaktplan utrustat med kanon såg dagens ljus fram till nuvarande världskrig. Det var en Fairey "Fantome" som förutom en 20 mm kanon av typ Hispano-Oerlikon hade två kulsprutor inbyggda i undervingen och skjutande utanför propellerfältet.

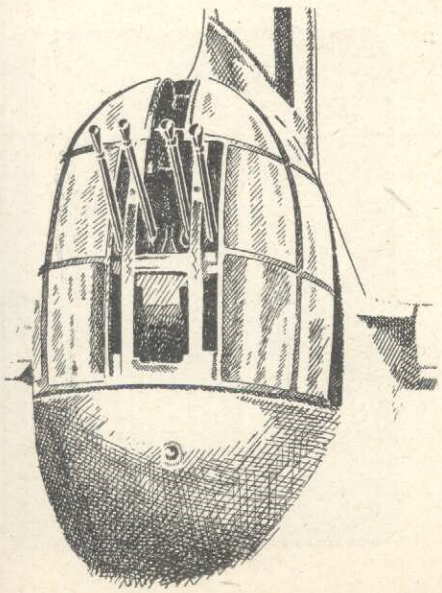
Text: HÅGE

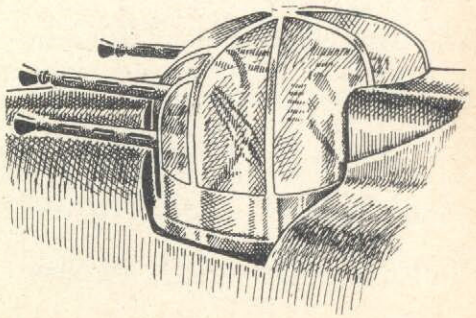
Medan utvecklingen hos andra stormakter löpte mot antingen det ensitsiga jaktplanet med en kanon, skjutande genom propellern, och två fasta ksp eller mot två vingkanoner och två fasta ksp eller beväpningen åtminstone bestod av två normala ksp och två s k tunga ksp (USA) slog engelsmännen in på sin speciella stig genom att förse sina nya jaktplankonstruktioner Hawker "Hurricane" och "Supermarine "Spitfire" med åtta fasta ksp, som alla sköt utanför propellern och som byggts in i bägge vinghalvorna.

Det är intressant att lägga märke till att de åtta kulsprutorna hos "Hurricane" ligger fyra och fyra tätt tillsammans i varje vinghalva under det att de hos "Spitfire" ligger på relativt stort avstånd från varandra. Avståndet från den yttersta kulsprutan på vänstra vinghalvan till motsvarande på den högra är så stort som 7,8 m.

En lång tid framåt höll man segt fast vid detta slags bestyckning och det var först 1940 som några enstaka kanonbestyckade exemplar av "Spitfire" dök upp.

Numera är nästan vartenda ensitsigt engelskt jaktflygplan utrustat med två till fyra 20 mm flygplankanoner. Både "Spitfire" och kollegan "Hurricane" har sålun-

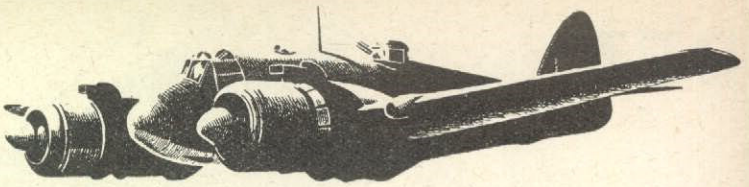




T. h. ett 4-ksp-torn av typ Boulton & Paul på en Lockheed "Hudson".

T. v. ksp-torn av typ Frazer-Nash på en Short "Sunderland".

syn på



BEVÄPNINGEN

da fyra kanoner vardera och det tvåmotoriga, ensitsiga jaktplanet Westland "Whirlwind" fyra sådana i kroppens nos.

Även vad beväpningen av de tvåsitsiga jaktflygplanen anbelangar har England slagit sig fram efter egna riktlinjer. Medan stora flertalet länder försett sina tvåsitsiga jaktplan med en stark fast beväpning (enbart kulsprutor eller kulsprutor och kanoner för föraren) och en rörlig kulspruta eller dubbelkulspruta för flygskytten, har engelsmännen endast vid Hawker "Demon" och det även som störtbomb-

Illustr.: GERNE

plan använda Blackburn "Skua" använt sig av denna princip.

Hos de nya engelska tvåsitsiga konstruktionerna kan man särskilja två slags beväpning. Det ena slaget går ut på att man skall förse det tvåsitsiga flygplanets förare med enbart fasta vapen medan andre man i planet ej alls förfogar över någon beväpning utan endast tjänstgör som telegrafist (ex: Fairey "Fulmar" har åtta fasta ksp för föraren, "Mosquito II" fyra kanoner och fyra fasta ksp i kroppens nos, "Beaufighter" är försett med fyra 20 mm kanoner samt fyra ksp i nosen plus 2 fasta vingksp — en senare upplaga därjämte med en rörlig ksp för telegrafisten).

Den andra metoden går ut på att föraren ej skall ha några vapen alls. Hela beväpningen, som är samlad till ett hydrauliskt torn med fyra ksp, manövreras av flygskytten. Typiska exempel på detta slags beväpning är de utmärkta tvåsitsiga jaktplanen Blackburn "Roc" och Boulton & Paul "Defiant".

Vad bombplanens beväpning beträffar, kan man skilja på tre olika kategorier:

1) bombplan med hydrauliskt rörliga ksp-torn i kroppens nos samt i stjärtpartiet mellan stabilisator och fena,
2) de normalt bestyckade bomplanen, d. v. s. de som har en ksp eller en dubbelksp vardera i kroppens nos, på översidan samt på undersidan,
3) de alltför svagt beväpnade bombplanen.

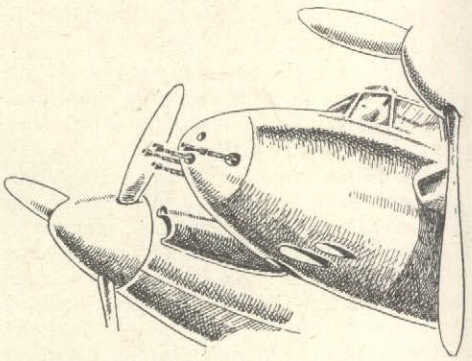
Det typiska engelska ksp-tornet i kroppens akter mellan stabilisator och fena användes efter vad vi kan erinra oss för första gången på det tunga bombplanet Vickers "Virginia". Då för tiden rörde det sig endast om ett öppet ksp-näste med kspkrans, vid vilken kulsprutan var monterad. Av de moderna engelska bombplanen i tyngsta klassen används rörliga ksp-torn i nos och akter på Armstrong Whitworth "Whitley" och Vickers "Wellington".

Dessutom har "Whitley" liksom flera versioner av Wellington ett sänkbart kspstorn på kroppens undersida. Även de senaste engelska tunga bombplantyperna Avro "Manchester" och "Lancaster", Handley-Page "Halifax" och Short "Stirling" har ett ksp-näste med dubbla sprutor i kroppens nos samt ett torn i stjärtpartiet med flera ksp.

Till de normalt beväpnade engelska bombplanen, alltså till dem, som är beväpnade på samma sätt som liknande bombplan tillhörande andra nationer, kan man endast räkna Hadley-Page "Hampden" och "Hereford". Vid dessa båda typer består bestyckningen av en fast ksp i nosen samt en rörlig ksp (med inskränkt skjutfält) skjutande framåt—nedåt på undersidan av kroppens nos plus en rörlig ksp (ibland dubbelksp) på översidan och en ksp på undersidan.

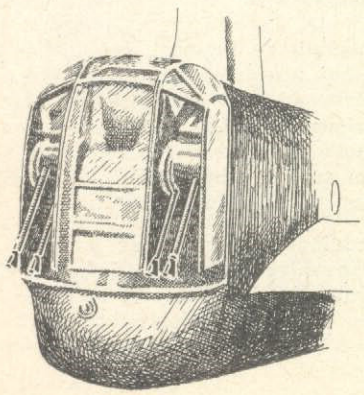
Det är fullt klart och tydligt, att en hel del engelska flygplantyper har en ganska otillräcklig beväpning. Bortsett från det enmotoriga Fairey "Battle", vars beväpning består av en fast och en rörlig ksp, utgöres bestyckningen på Bristol "Blenheim" av ej mer än en fast ksp i vänstra vinghalvan och en rörlig ksp eller dubbelksp i ett hydrauliskt manövrerbart kspstorn. Då denna beväpning visade sig allt för otillräcklig, sökte man bättra på det hela genom att hjälpa till med ytterligare en fast ksp, skjutande bakåt och monterad i en av motorgondolerna. Den senaste Blenheim-versionen har en fjärrstyrd ksp inbyggd ommedelbart under kroppens nos och med skjutområde bakåt. Även Bristol "Beaufort" har blott en fast ksp i vänster vinghalva och en rörlig ksp i ett hydrauliskt manövrerbart torn på kroppens översida. Ej hellller det amerikanska Lockheed "Hudson" har i engelsk upplaga någon beväpning nedåt—bakåt. Dess beväpning består i stort sett av två fasta ksp i nosen och ett rörligt ksp-torn med en eller två ksp på kroppsöversidan.

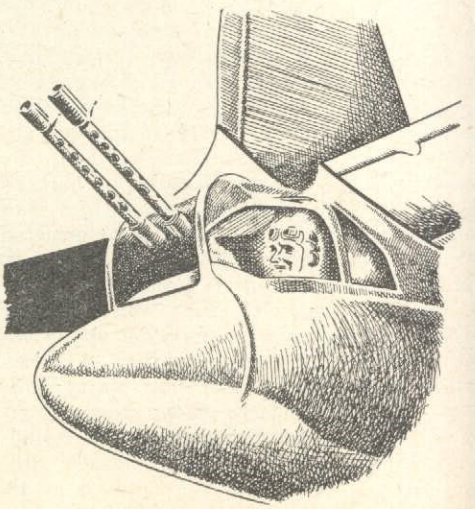
Sammanfattningsvis kan man populärt notera, att vad de ensitsiga jaktplanen med åtta kulsprutor angår, även den 20 mm kanonen gjort sitt intåg på arenan. Vid de tvåsitsiga jaktplanen utgöres beväpningen antingen blott av en fast sådan för föraren eller av en rörlig för flygskytten.



"Mosquitos" nuna med 4 kanoner.

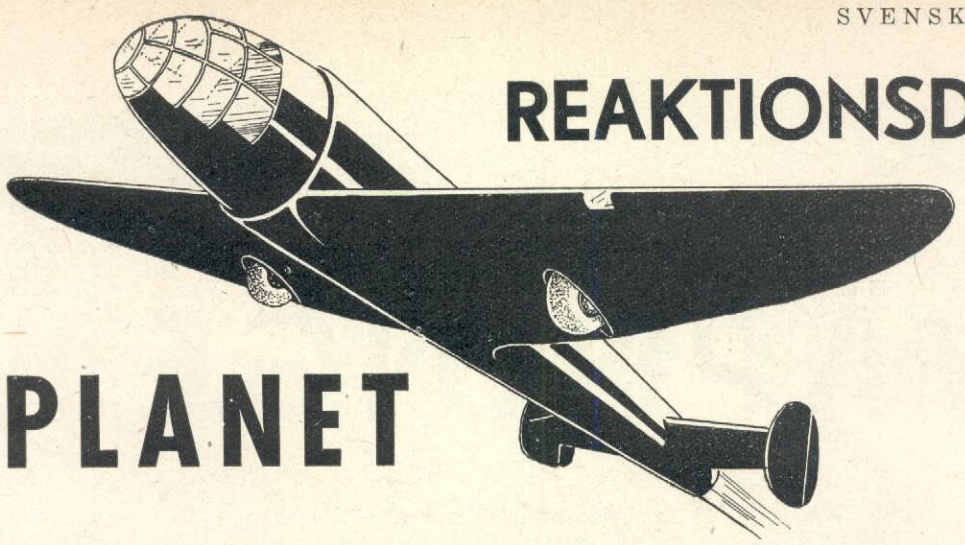
Hos de tunga bombarna kommer det med fyra ksp utrustade rörliga tornet i stjärtpartiet allt mer till användning. Fördelarna tycks överväga nackdelarna. Nackdelerna skulle då bestå i den sämre aerodynamiska utformningen av kroppens akterparti.





T. h. "getingboet" på Martin B-26.
T. v. ksp-torn av typ Frazer-Nash på en Short "Stirling".

DET REAKTIONSDRIVNA FLYGPLANET



av huvudredaktören för "Flight" G. Geoffrey Smith

Ett litet antal människor, som lever och verkar i närheten av vissa flygplanfabriker och flygfält i England, har de senaste två åren sett underliga flygplantyper utan tillstymmelse till propellrar komma svepande i vanvettigt uppdriven fart och med ett starkt visslande ljud. Stora flertalet engelsmän blev emellertid fullkomligt överraskade när RAF helt nyligen kunde meddela, att det första engelska reaktionsdrivna flygplanet redan passerat experimentstadiet.

Detta var ett påstående som avslöjade, att en ung, skicklig ingenjörs pionjärarbete äntligen krönts med framgång! Hans namn är Frank Whittle.

Den första motorn, byggd efter hans principer, gick så tidigt som 1937. I maj 1941 provflögs med förnämliga resultat en flygplankonstruktion, som försetts med en Whittle-motor. För både flygplan och motor svarade the Gloster Aircraft Company.

Det är uppenbart, att major Whittle's konstruktion är av epokgörande betydelse. När man sen uppger, att själva grundidén egentligen ej är ny, minskar detta dock på intet sätt dess värde och betydelse. Under de senaste 35 åren har uppfinnare världen över prövat på att få fram ett praktiskt användbart reaktionsdrivet flygplan. Det blev major Whittle förunnat att stå får den konstruktionen!

Under min tid som redaktör för FLIGHT har jag under lång tid följt dessa försök, först med intresse, sedan med entusiasm. På sistone har jag samarbetat med en på området insatt man och då grundligt passat på att penetrera problemet. Till vår stora sorg, kunde vi emellertid av lättförstådda skäl inte kungöra de förbluffande engelska framgångarna på detta gebit. Major Whittle har länge arbetat i största hemlighet och utan att få motta det allmänna erkännande, som han förtjänar. Ty under sina allra första försök fick han endast litet stöd och föga uppmuntran. Han insåg dock att en ny framdrivningsmetod var av nöden och beslöt därför att utveckla en praktisk lösning av problemet.

Flygplankonstruktörerna ropade efter allt kraftigare motorer, men det skulle vara motorer med minsta möjliga vikt och ringa dimensioner. Det var platt omöjligt, att öka cylindervolymen; större kraftutveckling fick man genom att öka cylindrarnas antal. 24-cylindriga motorer tillverkades — både 32-, 42- ja t o m 48-cylindriga ligger redan på ritbordet. Men allt för med sig svårigheter vad kostnaden och tillverkningen anbelangar, svårigheter, som är kniviga att komma helt överens med.

Snart kom ytterligare ett problem. Hur i all världen skulle man kunna få fram propellrar lämpliga och i stånd att fullt utnyttja dessa väldiga krafter? Propellerfabrikerna gick i land med alla rekvisitioner, men kostnaderna, vikten och komplikationerna ökade... Propellrar med stor diameter behöver en ej föraktlig frigång från marken — följaktligen måste landningsställen konstruerats med tanke härpå.

Tro nu för all del inte, att jag vill söka förringa explosionsmotorns betydelse! Den kommer inte att undanträngas... Vad jag emellertid vill framhålla är, att de män, som löste de problem, vilka uppstod vid konstruerandet av explosionsmotorn, är de, som närmast är kapabla att ta itu med de nya motortyperna.

Vad menas då med ett reaktionsdrivet flygplan? Låt mig då först som sist tala om vad det inte är! Det är inte ett plan, som drivs med "raketkraft". Det är absolut nödvändigt, att fullständig klarhet råder på denna punkt. Visserligen drivs ett sånt plan på grund av de heta gaser, som vid explosionen frambringas, men dessa gaser uppstår ur ett kemiskt bränsle, vilket innehåller det syre, som måste till för förbränningen. Principen för den nya reaktionsmotorn är den, att det flytande bränslets förbränning fås genom syre, som tas från luften. Därav följer, att det reaktionsdrivna planet är bundet till jordens atmosfär och alltså inte får förväxlas med något slags "raketskepp".

En av mekanikens fundamentala lagar är den, att "varje kraft utvecklar en lika stor och motsatt riktad kraft". Skjuter man en skottkärra framför sig, märker man icke denna "lika stora och motsatt riktade kraft", förrän ens fötter slinter mot marken. (Då blir det tydligt uppenbart!) En vattenstråles kraft är väl känd; de vattenslangar, som en modern brandkår är utrustad med, utvecklar t. ex. ett så starkt tryck, att de i de flesta fall ej kan hållas och kontrolleras av en enda man. Det enklaste exemplet är väl en vanlig korvformad ballong. När munstycket öppnas, rusar gasen eller luften ur som en stråle och driver ballongen runt rummet. Låt oss se, hur denna princip tillämpas när det gäller flygplankonstruktioner.

Tänk er ett långt tublikt omhölje, som är öppet i bägge ändarna och som är lika långt som flygkroppen. Luft sugs in i den främre ändan och drivs ut genom ett munstycke, monterat i aktre delen av omhöljet. Inne i tuben finns en roterande luftkompressor, som suger in luften och slungar den till den del av tuben, som fungerar som förbränningskammare. Luften har då ett relativt högt tryck. Flytande bränsle sprutas *kontinuerligt* in i förbränningskammaren, och blandas likaledes *kontinuerligt* med en del av luften. Från förbränningskammaren kommer sen den heta blandningen av luft och förbränningsgaser vid relativt hög kompression fram till tuböppningen. Överskottsluften blandas med gasen för att minska temperaturen så att turbinbladen icke tar skada.

När gasluftblandningen rusar genom turbinen driver den denna runt och skapar på så vis en mekanisk energi, en energi, som utför det arbete, som tvingar luftkompressorn att suga in mer luft för att upprätthålla förbränningen. Utströmningen från turbinen går genom stjärtventilen som en stråle — med hög hastighet. Denna stråle motverkas av luften och flygplanet drivs således framåt. Med "hög hastighet" menas så där omkring 1.000 km/tim — som syns nära ljudets hastighet. Naturligtvis kan hastigheten ändras, men vid flygning kommer den att vara ungefär en och en halv gång så stor som flygplanets fart framåt. (Den här ovan omtalade hastigheten, är hastigheten hos den komprimerade förbränningsstrålen — ej flygplanets hastighet!).

Hur startas nu detta flygplan? Precis som en bil! En startmotor sätter snurr på kompressorn, och en tillräckligt stor mängd luft sugs in för att möjliggöra en förbränning av bränslet och påbörja en luftström genom turbinen. Därefter börjar turbinen driva kompressorn. Mer luft komprimeras hastigt, varvid strömmen genom turbinen ökas. Den roterande mekanismen springer upp till tusentals varv i minuten på en mycket kort tid.

Tändningen då, hur fungerar den? Det finns ingen tidsinställd, periodisk tändning med vare sig tändstift eller magneter. För starten finns ett "elektriskt stift", som glöder i likhet med elementet i en elektrisk

(Forts. på sid. 25)

HERMODS TEKNISKA *Gymnasium*

Inom industrin reder man sig f. n. på många håll med otillräckligt eller ensidigt utbildad personal. När det blir fred, skärpes konkurrensen, och de ansvarsfulla anställningarna förbehållas dem som ha gedigna kunskaper. Den som är beredd att själv göra en insats, kan få en utbildning hos Hermods, som till sin omfattning motsvarar teknisk studentexamen. Våra tekniska gymnasiekurser motsvara alltså de statliga tekniska gymnasiernas utbildning.

Hermodskurserna uppläggas emellertid inte bara med tanke på att motsvara de tekniska skolornas program, de skrivas i lika hög grad för att inom sina olika områden ge en utbildning, som verkligen motsvarar de allra senaste rönen och erfarenheterna inom tekniken. Detta kan Hermods uppnå bl. a. genom:

1) ständigt nya och aktuella tekniska kurser,
2) kursförfattare, som var och en inom sitt område äro specialister och dessutom praktiskt verksamma,
3) kursledare, som ha en omfattande praktisk och teoretisk kännedom om svensk industri, dess mål och medel.

Inte minst på grund av den omfattande personalutbildning — tillsammans flera tusen personer — som anförtrotts Hermods från statliga institutioner (såsom SJ, Telegrafverket och Flygvapnet), Sveriges mekaniska verkstäders Förbund, privata företag och industrier, veta företagschefer och arbetsledare vad Hermods kurser äro värda. Liksom företagen själva sätter Hermods kvaliteten först på sitt program.

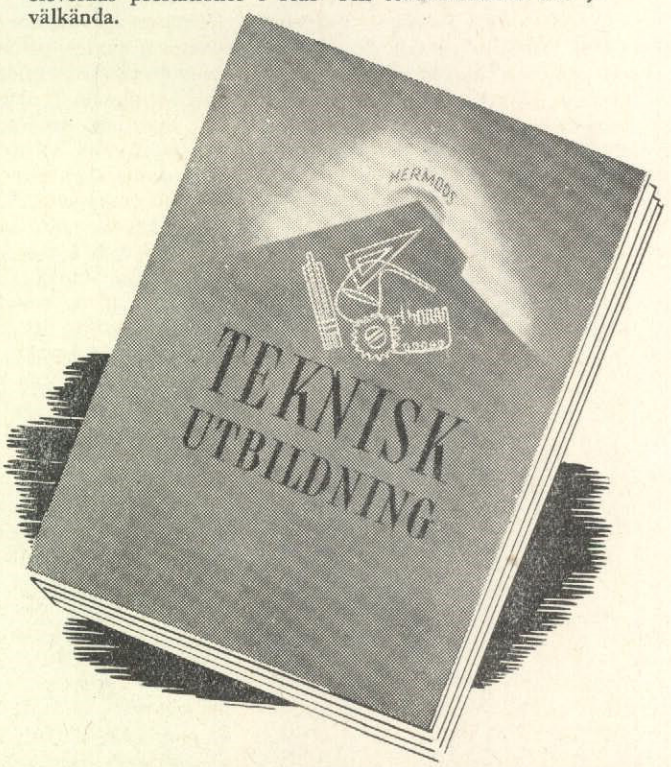
Lämpliga fortbildningskurser för tekniker och ingenjörer:

Arbetarskydd	Materialprovning
Arbetsstudier	Nomografi
Differential- o. integralkalkyl	Toleranser och passningar
Dynamik	Bokföring
Elektrisk svetsning	Nationalekonomi
Gassvetsning	Företagsekonomi
Hållfasthetslära	Handelskorrespondens
Industriell organisation	Reklamteknik

HERMODS · SKOLAN FÖR ENERGISKT FOLK

Hermods har mångårig erfarenhet av examenskurser

Då det är av vikt, att de utexaminerade ha ett betyg på sina kunskaper, få våra elever i en teknisk gymnasiekurs under utbildningens lopp och vid dess slut undergå vederbörligen kontrollerade prov. Till dess de statliga myndigheterna ordnat med en examen även för dem som genom självstudier vid sidan av förvärvsarbetet skaffat sig tillräckliga kunskaper, kommer Hermods att under betryggande former anordna avgångsproven. Hermods har mångårig erfarenhet av hur korrespondenskurser skola redigeras och hur undervisningen bör organiseras, för att eleverna skola klara proven i privatistexamen. Hermodselevernas prestationer i real- och studentexamen äro ju välkända.



HERMODS, SLOTTSGAT. 12 A, MALMÖ

Sänd mig det nya prospektet Teknisk utbildning med närmare upplysningar om Edra kurser .....

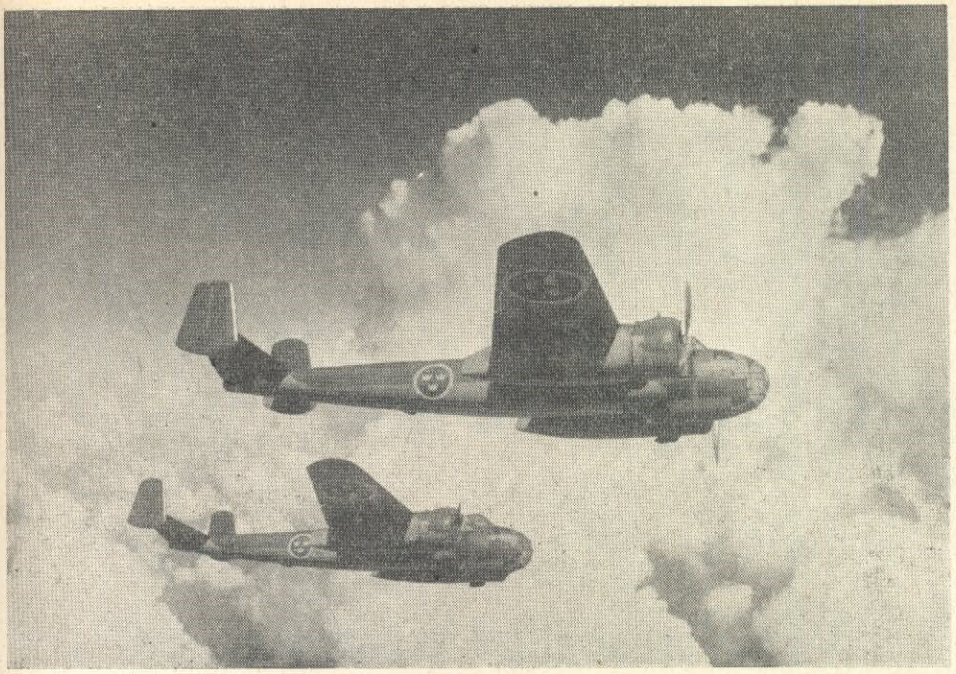
.....

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

S. F. T. 3. 44.



B-18 nu i SERIETILLVERKNING

Det svenska flygvapnets snabba utveckling under senare år har nog hört till de saker, som imponerat mest av vårt försvar. Både inom landet och utåt. En av huvudbetingelserna för denna utveckling har givetvis flygplanbeståndet varit. Och då vi på senare år måst lita enbart till vår egen industri, när det gällt att skaffa fram plan till de nyuppsatta flottiljerna och de ständigt ökade kadrerna av flygare, har denna industri satts på svåra prov. Någon exakt siffra på hur många plan den lyckats åstadkomma under de senaste kritiska åren kan av militära skäl naturligtvis inte publiceras. Men när denna en gång kan framläggas, kommer den att bli ett vackert bevis för vad som gjorts och nu varje dag görs inom svensk flygindustri för att fylla kravet på goda och tillräckligt många flygplan för ett starkt svenskt flygvapen.

Även om en krigsindustri givetvis har förmåner, som på fredsproduktion inriktade företag inte kan räkna med, är det ett stort misstag att tro, att den svenska flygindustrin haft tämligen lätt att skaffa fram de råvaror och halvfabrikat, som fordras för att bygga flygplan. Tvärtom har det ofta varit förknippat med tusen och en svårigheter. För det första måste man komma ihåg, att vi innan kriget i mycket stor utsträckning använde importerat material till de på licens tillverkade flygplantyperna. I och med kriget stoppades denna import så gott som helt, och därför måste flygplanindustrin mobilisera en hel liten armé av underleverantörer jämte de som redan fanns.

Sveriges i modern mening banbrytande och ledande flygplanfabrik är som bekant Svenska Aeroplan Aktiebolaget och under ett besök vid företagets anläggningar i Linköping hade SFT:s medarbetare tillfälle att följa serietillverkningen av vårt moderna medeltunga bombplan SAAB-18. I samband med rundvandringen på ort och ställe, vilken all filmreklam från utländska jätteanläggningar till trots blev en synnerligen imponerande promenad både till längd och beträffande intrycken, orienterades vi bl. a. om några av de problem som nyss nämnts.

Det är med andra ord inte bara för flygförvaltningen att beställa ett modernt stridsplan en dag och så vänta att detta skall börja seriebyggas vid fabriken dagen, veckan eller månaden efter. Nej, från det första utkastet till en flygplantyp och till dess serietillverkningen kan börja, tar det här — liksom i utlandet — något över 3 år. Ett plan, som kanske just nu förberedes i SAABs allra heligaste, experimentverkstaden, kan man alltså inte räkna med att ha i tjänst förrän någon gång 1946 eller så. De tre åren innan planet kommit så långt kan t. ex. ha använts på följande sätt: Konstruktion 9 månader, diskussion härom med militärmyndigheter 1 månad, tillverkning av provflygplan 10 månader, provflygning 6 månader samt uppläggning av serietillverkning 12 månader.

Några ytterligare siffror ger f. ö. också en ganska god bild av det gigantiska arbete som ligger bakom tillverkningen av vårt flygvapens senaste medeltunga bombplan. Inte mindre än 16.000 ritningar ligger till grund för planet och 15.403 olika verktyg till ett värde av 3,5 miljoner kr. används för dess framställning.

Och när serieproduktionen kommit igång, hur pass ofta rullas då ett flygplan ut ur monteringshallen? Ja, den frågan kan naturligtvis inte besvaras offentligt. Men är det någon som vill gissa, kan som ledning nämnas en internationellt giltig uppgift, där man räknar med att med en verktygsuppsättning och ett arbetsskift göra 10 enmotoriga plan pr månad.

Flygplanfabrikens produktionsförmåga är emellertid i hög grad beroende av dess underleverantörers. Klickar det någonstans där, kan hela "seriemaskineriet" stoppa. I regel fungerar dock detta numera mycket välsmort. Men irritationsmoment har funnits. Några gånger har t. ex. för hela tillverkningen oumbärliga experter inkallats till militärtjänst, vilket betytt käp-



par i hjulet. Historierna om den oersättlige propellerspecialisten, som togs från sin plats i verkstaden för att som efterbesiktigad infanterist placeras som vaktpost utanför flygfältet och om ingenjören, som inte fick utnyttjas ens för kvällsarbete på konstruktionskontoret, därför att han inte lärt sig hälsa på kaserngården, hör emellertid dessbättre till episoder, som tala om en inte längre typisk inställning till flyget och flygindustrin från ledande håll i statsförvaltningen.

SAAB 18 är den fjärde flygplantyp SAAB byggt under de 5 år firman existerat. Skolplanet Sk 14, det amerikanska North American, byggdes först på licens och även nästa typ var "amerikasvensk". Lätta bombplanet B 5 tillverkades nämligen också på licens och var konstruerat vid Northropfabrikerna i USA. Sedan den svensk-engelska språkförbistringen tystnat i konstruktionskontor och på den improviserade baseballplanen utanför anläggningarna, såg emellertid det första helsvenska stridsplanet dagens ljus. Det var SAABs egen konstruktion, störtbomb- och spaningsplanet SAAB 17.

Många bäckar små blir ett stort bombplan eller rättare sagt en hel serie sådana. Sedan alla spryglar, stringrar och plåtar av aluminiumlegeringar fått sin slutgiltiga utformning i den väldiga detaljverkstaden och halvfabrikaten i lättmetall bearbetats i maskinverkstadens svarvar och slipmaskiner och sedan detaljerna i vissa fall härdats, i alla kontrollerats av en mängd skarpa ögon och korrosionsbehandlats, går de på små elektriska truckar i en aldrig sinande ström till monteringshallens samlingsförråd. Och det är egentligen först här lekmannen får en klar uppfattning om att det hela rör sig om flygplanproduktion.

En blick över hallen kommer en att tänka på en myrstack. Vid, på och i planen myllrar det nämligen av arbetare och det sjudande livet och intrycket av intensivt skapande accentueras ännu mer av nithamrarnas fruktansvärda oväsen, som inte för delar av en sekund skonar våra av detta ovana och faktiskt efter en stund ganska misshandlade trumhinnor. Dessa nithammare kommer tillbaka nästan överallt. Vid jiggarna, där fenor, stabilisatorer, mitt- och yttervingar trollas fram av lättmetallsspryglar, stringrar och plåtar, vid raderna av jiggar därinvid, där fram- och mittkropparna byggs upp av spant, stringrar och plåtar, vid nästa "jiggsträng" där motorgondolerna på liknande sätt tar form eller vid följande etapp, där de fästas vid sin mittvinghalva, överallt smattrar nithamrarna.

Planen byggs inte på löpande band i egentlig bemärkelse. De olika delarna byggs istället ihop i jigg efter jigg och när de stora huvuddelarna är färdiga byggs de slutligen ihop. På så sätt tar bombplanet så småningom form och själva inredningsarbetet kan börja.

När planet är i det närmaste klart är det uppbockat, trots att landstället är monterat. Det duger nämligen inte att först vid provflygningen konstatera om stället kan fällas in och ut utan mankemang. Visserligen tål SAAB 18:s pansarklädda botten vid en buklandning, om så skulle bli oundgängligt någon gång. Men så där i vardagslag föredrar man nog att landstället möter moder jord på ett korrekt sätt vid landningarna. Föraren kan genom särskilda signaler kontrollera att han har planets hjul i landningsläge Ett instrument ger upplysning om den saken.

Det är för resten inte småsaker planets tremannabesättning har att hålla reda på i instrumentväg o. d. I deras gemensamma kabin finns det nämligen ungefär 160 spakar, reglage och knappar samt 45 visarinstrument, av vilka en del har ända upp till 4 visare på samma tavla. Och om all elektrisk apparatur i planet skulle användas på en gång, skulle en effekt på inte mindre än 12 kW tas i anspråk, d. v. s. ungefär lika mycket som går åt för 300 40-wattslampor.

När vi efter denna långa rundvandring så småningom kommit fram till det strax färdiga senaste exemplaret av vårt flygs nya bombplan, har vi också sett så mycket av arbetare och arbete, att vi, kanske i motsats till läsaren, inte finner det så fantastiskt, att varje plan faktiskt består av bl. a. 200.000 nitar, 25.000 skruvar, 530 kvadratmeter plåt, 2 km profil, 1 mil elektrisk ledning, 600 m rör- och slangledning, 250 skyltar och 600 fjädrar.

Jag lär mig flyga gratis

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

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



Läs vad sakkunskapen säger om Allers nya initiativ:

H. K. H. prins Gustaf Adolf, ordförande i Kungl. Svenska Aeroklubben:

... Allers »segelflygskola» bör kunna bidra till att det svenska segelflyget tillföres många nya krafter och att kännedomen om segelflygets principer och förutsättningar sprides i de vidaste kretsar . .

P. R. af Uhr, överste, chef för första flygeskadern, ordförande i Kungl. Svenska Aeroklubbens verkställande utskott:

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



Harald Enell, överste, generalsekreterare i Kungl. Svenska Aeroklubben:

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

Allers

med Ungdoms-Revyn

prenumerera på SVENSK FLYGTIDNING

LOCKHEED LIGHTNING

Sensationellt amerikanskt jaktplan

MAGNUS GERNE

har med ritstiftet i högsta beredskap tagit sig en ingående titt på det utomordentligt intressanta amerikanska all-roundflygplanet Lockheed P-38 "Lightning" — olycksfågeln, som kostade sina upphovsmän modiga 20 miljoner dollars och ett otal gråa hårstrån...

Lockheedfabrikernas eleganta skapelse P-38 "Lightning" — eller "blixten", som dess mer personliga namn lyder — är en av de mest intressanta jaktplankonstruktioner, som hittills sett dagens ljus.

Redan så tidigt som 1935 gjordes de första utkasten till planet. På grund av motorernas då för tiden "ringa" effekt på omkring 1.000 hk och med hänsyn till den tunga bestyckning P-38:an skulle bära, måste man för att erhålla tillräcklig motorstyrka göra planet tvåmotorigt. Dessutom skulle konstruktionen kunna användas som bomb-, fjärrspanings-, attack- och eskortjaktplan. Eller med andra ord — det skulle bli en verkligt allround-mässig maskin.

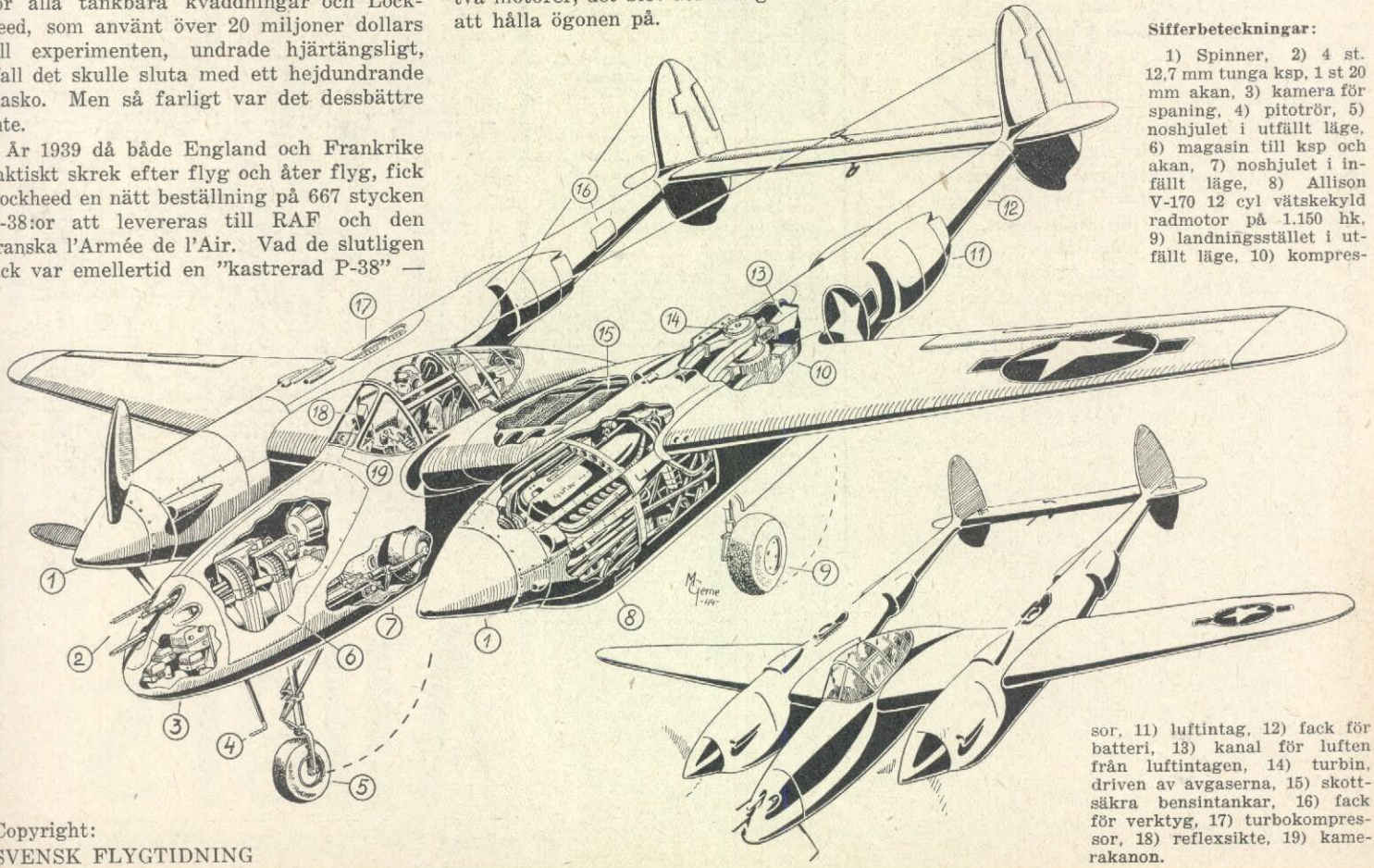
I januari 1939 rullade första provexemplaret ut ur hangaren. Under de därpå följande testflygningarna visade sig planet vara en riktig olycksfågel. Det råkade ut för alla tänkbara kvaddningar och Lockheed, som använt över 20 miljoner dollars till experimenten, undrade hjärtängsligt, ifall det skulle sluta med ett hejdundrande fiasko. Men så farligt var det dessbättre inte.

År 1939 då både England och Frankrike faktiskt skrek efter flyg och åter flyg, fick Lockheed en nätt beställning på 667 stycken P-38:or att levereras till RAF och den franska l'Armée de l'Air. Vad de slutligen fick var emellertid en "kastrerad P-38" — som fabriksarbetarna hånfullt kallade den. Engelsmännen för sin del ville ej ha någon turbokompressor och heller inte motgående propellrar. Och de fick vad de önskade, men planet gjorde ingen människa glad. RAF provade konstruktionen och fnös föraktfullt. Spitfire-piloterna tyckte inte om två motorer, det blev för många instrument att hålla ögonen på.

Men där fanns alltjämt män som trodde på P-38:an! Flygare tränades att handskas med det 7 ton tunga planet. Eftersom kärran var ensitsig fick läraren sitta på huk bakom förarsitsen och på så vis sätta piloten in i typens alla egenskaper — onda som goda.

Så småningom började även P-38:an nämnas i krigskommunikéerna. Hösten 1942 hade en division P-38:or skjutit ner några japanska plan vid Kisha. Och snart kom det fler nyheter, som visste förtälja om planets uppträdande i sydvästra Stilla Havet och i Nordafrika. General Spaatz var den som gav P:38:an dess verkliga chans att visa vad den dög till. Dessförinnan hade typen endast varit med om några enkla svep in över Frankrike — raider, som givit konstruktionen föga tillfälle att demonstrera sin användbarhet.

(Forts. å sid. 31)



Sifferbeteckningar:

1) Spinner, 2) 4 st. 12,7 mm tunga ksp, 1 st 20 mm akan, 3) kamera för spaning, 4) pitotrör, 5) noshjulet i utfällt läge, 6) magasin till ksp och akan, 7) noshjulet i infällt läge, 8) Allison V-170 12 cyl vätskekyld radmotor på 1.150 hk, 9) landningsstället i utfällt läge, 10) kompressor, 11) luftintag, 12) fack för batteri, 13) kanal för luften från luftintagen, 14) turbin, driven av avgaserna, 15) skottsäkra bensintankar, 16) fack för verktyg, 17) turbokompressor, 18) reflexsikte, 19) kamerakanon.

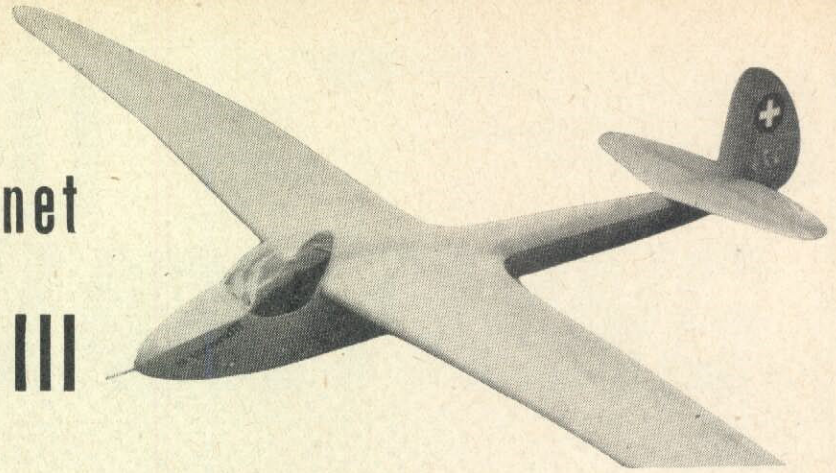
Copyright:
SVENSK FLYGTIDNING



världens förnämsta



Direktör Kurt Wulf



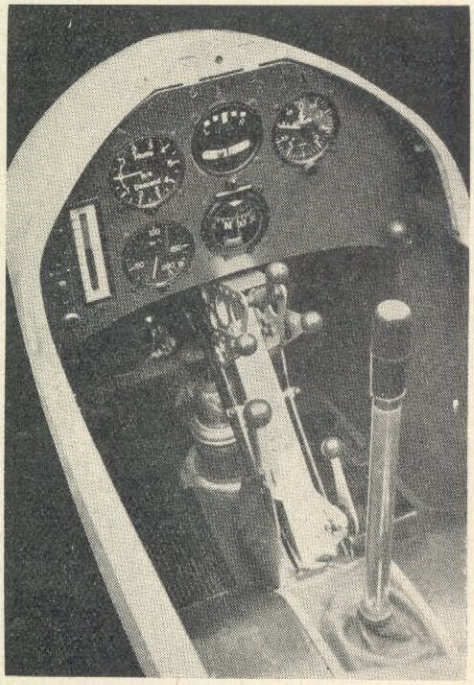
Segelflygplanet MOSWEY III

uppmärksammad nykomling

I skrivande stund är den första sändningen av det högvärdiga schweiziska segelflygplanet Moswey III redan på väg till Sverige. Det var ej så länge sen man så smått hörde glunkas om att direktör Kurt Wulf i det kända företaget inom bilbranschen, Wulf & Co. A.-B., Vänersborg, hade tillförskansat sig generalagenturen i Sverige för Moswey Segelflugzeugwerke, Horgen, Schweiz, och att han hade för avsikt att inom den närmsta tiden hämta hem ett eller annat provexemplar av planet ifråga. Med kännedom om att direktör Wulf dels är en handlingens man och dels mycket flygintresserad, förmodade man att Moswey skulle kunna vara med i konkurrensen på Älleberg i sommar. Men att man redan nu skulle få ta sig en titt på och provflyga denna härliga kalaskärra, vågade man ej ens drömma om. Försåvitt inget oförutsett smiter emellan kommer emellertid de första planen till Vänersborg om några dar! Man behöver väl inte tala om, att det är med en väldans spänning som medlemmarna i de sammanslagna flygklubbarna Trollhättan-Vänersborg-Lidköping nu väntar på att tåget ska' komma lastat med bara Moswey... Man har faktiskt så smått börjat tänka på att motta det första exemplaret på den planerade flygskolan Halle- och Hunneberg. Den numera så mäktiga flygfederationen i västra Sverige vill självfallet vara den som kommer i gång med att masserövra de högre segeflygutmärkelserna med detta suveräna segelflygåk.

Moswey III har fullbordats helt nyligen och står på toppen ifråga om modernt utförande. Det är en intressant utvecklingsform av Moswey II, ett segelflygplan som i mer än 10 år varit ett av de mest kända och uppskattade schweiziska segelflygplanen. Genom ett gediget aerodynamiskt utförande och en mycket sinnrik konstruktion har man efter dessa års erfarenheter lyckats få fram en högmodern kärra med en sjunkhastighet av 0,65 m/sek vid en hastighet av 60 km/tim. Med en flyghastighet på 70 km/tim får man ett så pass förnämligt glidtal som 1: 29. Tar man sen i betraktande att spännvidden ligger vid de knappa 14 meterna, måste man säga att man kommit önskeplanet verkligt in på livet... Längden är 6 meter och höjden 1,05 meter, varför de brännande hangareringssvårigheterna nu tycks vara eliminerade för de klubbar, som önskar sig ett högvärdigt flygplan. Tomvikten är 138 kg och tillsatsvikten 95 kg.

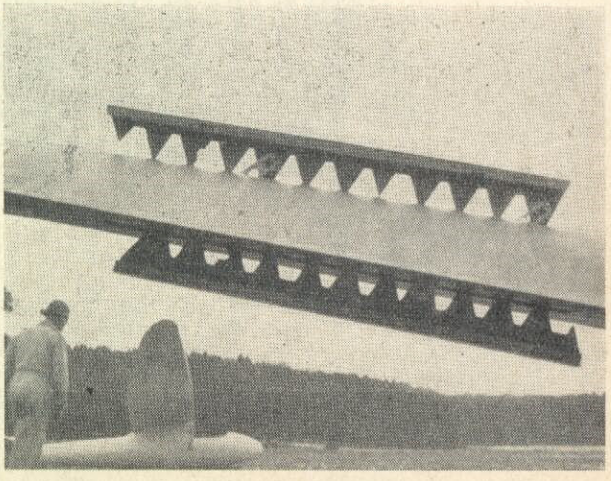
En segelflygare, som vill ta ut det mesta möjliga ur sitt plan, måste ha tillgång till den bästa tänkbara instrumentering. Detta har den schweiziska fabriken haft för ögonen då det gällt att skaffa lämpliga instrument till Moswey III. Här är det nämligen tal om en av de förnämligaste instrumenteringar man någonsin sett på ett segelflygplan. Förtom hastighetsmätare av det kända fabrikatet Thommen, är kärran försedd med klockhöjdmätare, vilken är såväl grov- som finhöjdmätare. Segelflygare emellan anser man detta instrument som rena rama idealet — "den enda nackdelen är dess höga pris"...



Här ovan en bild på Moswey's eleganta instrumentbräda.

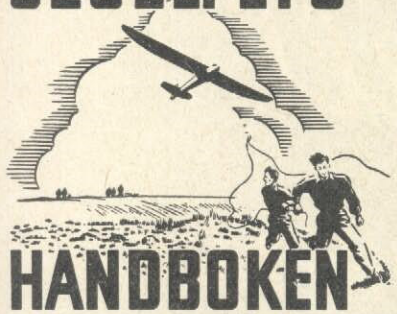
Erfarenheterna från termik- och segelflygningar ger vid handen, att variometern är det viktigaste instrumentet och stora

(Forts. å sid. 27)



T. h. en detaljbild över de nya luftbromsarna.

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

DEL. I–IV ÖVERSÄTTNING UR "HANDBUCH DES SEGELFLIEGENS"

DEL. V SVENSKT KOMPLEMENT

Granskning av Majoren vid Flygvapnet
C. O. HUGOSSON

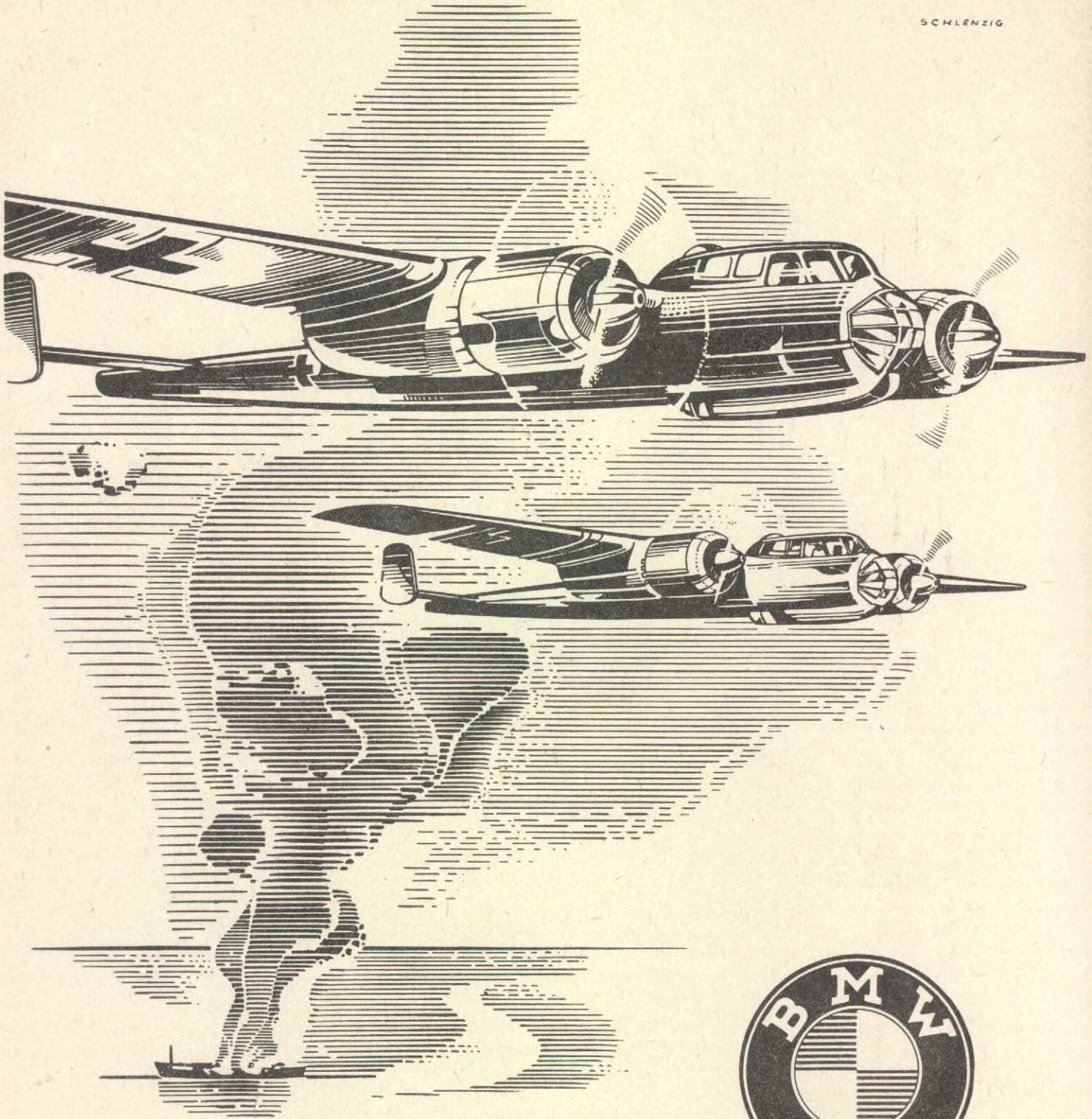
Förord av:
Generalsekreteraren i Kungl. Svenska Aeroklubben
Överste H. ENELL
och Chefsinstruktören för segelflyget inom KSAK
Kapten SVEN ÅHBLOM

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

I varje bokhandel eller från förlaget

Pris 2:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

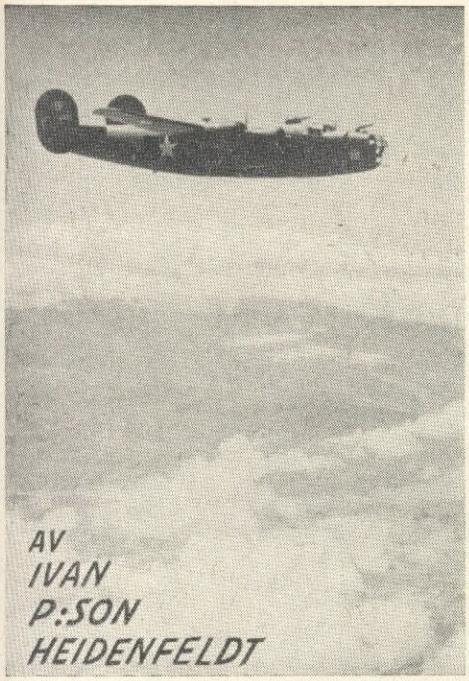


LUFTKYLDA

Högeffektiva STJÄRNMOTORER

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I DORNIER DO 217

kostar endast 5 kronor för helår



AV
IVAN
P:SON
HEIDENFELDT

DEN SISTA STRIDEN

Då och då brukar våra luftvärnsbatterier spela upp en lustiger dans för att mota bort inträngligar av ena eller andra slaget. — Här nedan historien om några yankees sista flygning med ett Liberator-bombplan, som till råga på allt behagade lägga sig till ro i den feta skånska myllan, sedan svenskt luftvärn förgäves sökt mota bort det...

Det är en härlig vinterdag över det skånska landskapet under en av det nya årets första dagar. Borta i fjärran stiger röken från en fabriksskorsten som en vit slöja mot den blå himlen I väster ser jag silhuetten av lagerhuset i Tomelilla, som i fredens dar för mig var det säkraste orienteringsmärket under mina flygningar Malmö—"hembygden".

Men plötsligt störs lugnet över Österlens vida slätter av ett egendomligt smattrande ljud som av luftvärnseld från kusten. Strax efteråt förnimmer jag det välkända ljudet från ett flygplan. Till en början fäster jag dock inget avseende vid det, då jag inte kan upptäcka planet. Men ljudet tilltar i styrka, och genom dess dån röjs att planet inte kan vara svenskt. Så blir det synligt i sydost. Det närmar sig hastigt, och svänger så att jag för några sekunder kan se planet i profil.

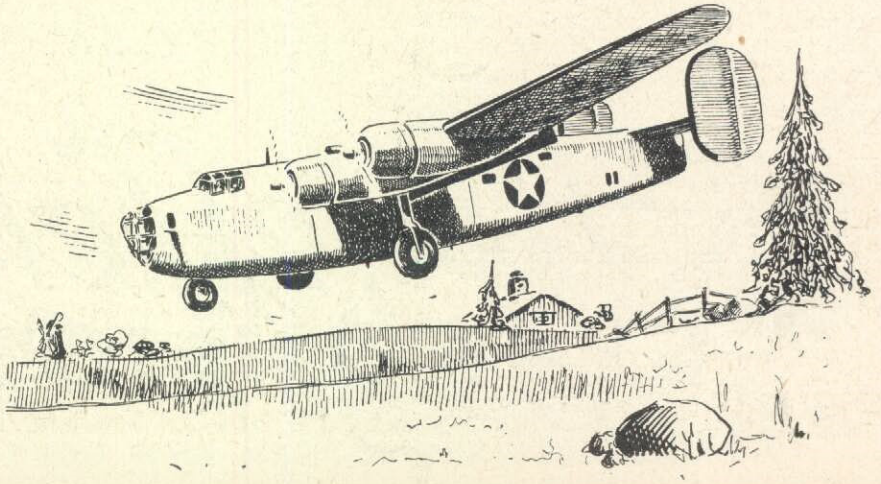
Det var en amerikansk fyrmotorig bombare av typen "Consolidated Liberator". Efter ett par inledande landningsmanövrer dog motorljudet plötsligt bort efter den tredje inflygningen, och maskinen försvann sen bakom det närmaste samhället.

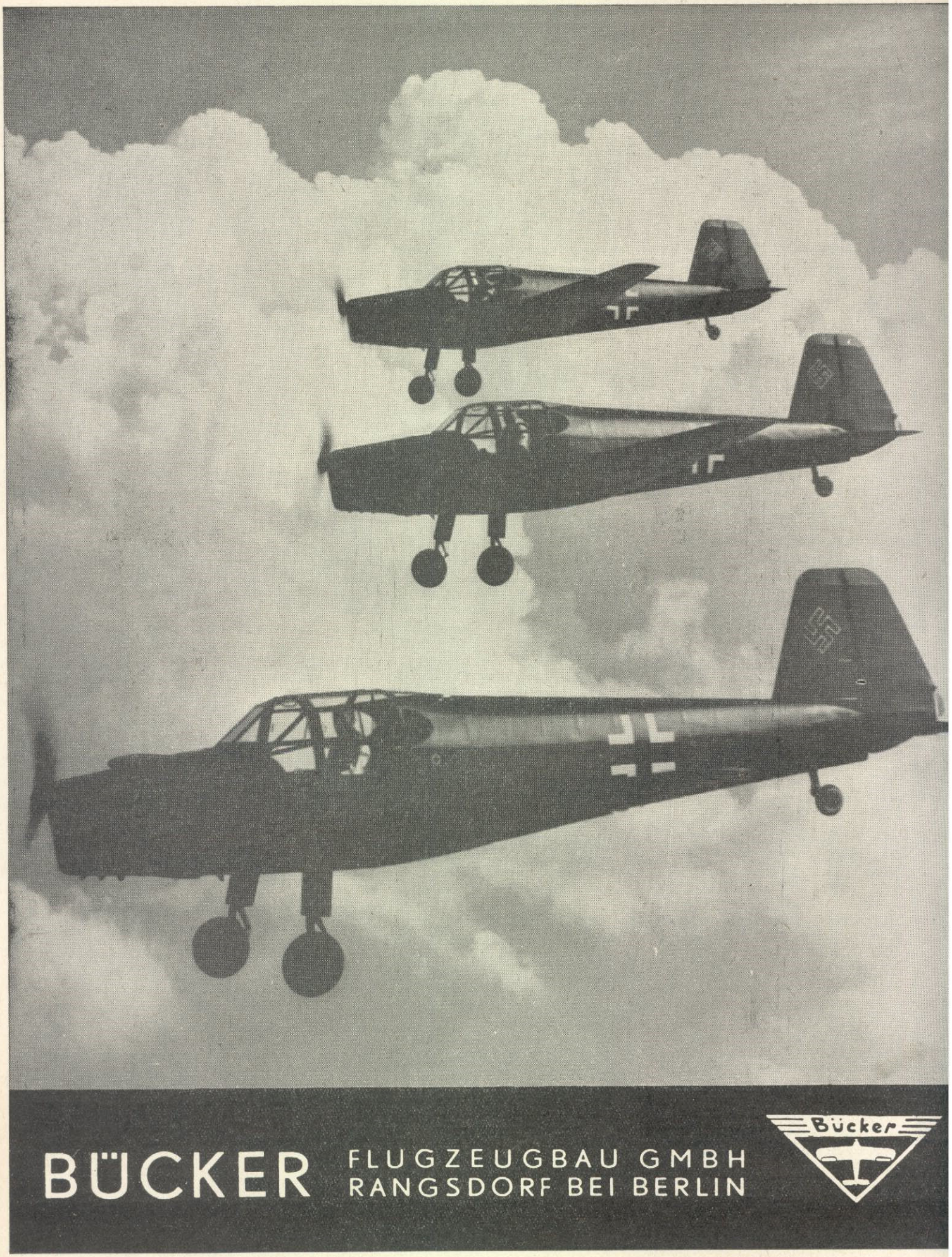
Med hjälp av karta och kompass var det inte svårt att "pejla" in landningsplatsen Av allt att döma låg den strax norr om Ingelstads gård.

Och mycket riktigt! När jag kom fram, låg den jättelika bombaren med nosen nedbökad i den skånska myllan. Framför planets nos stod besättningsmännen och försökte göra sig förstådda av några tillskyndande ortsbor. Besättningsmännen, fyra officerare och sex underofficerare, var i åldern 17—30 år. En av dem, som var norsktalande, hjälpte sina kamrater att göra sig förstådda. De visade tydligt sin tillfredsställelse över att ha landat på neutral mark — de hade först trott sig vara i fiendeland. Militär anlände och tog hand om besättningen, som för natten internerades på ett hotell i Simrishamn.

Några ögonvittnen, som hade befunnit sig på blott något hundratal meters avstånd från den plats, där bombplanet tog mark, berättade om hur landningen gått till. I och med själva sättningen hade planet fått en kraftig törn, varvid man tydligt kunde iakttaga hur jordkokorna flög omkring planet. Maskinen studsade åter upp och fortsatte omkring 200 meter i luften för att sedan åter ta mark. Efter en rullning och uppbromsning på c:a 30 meter, bröts noshjulets ben, och maskinen gled över på nosen. I detta läge plöjde det fram ytterligare något tiotal meter innan det stannade med nosen till en del nedtryckt i åkern. Bortsett från att nosen blivit tillstukad och en hel del kulhål här och där, var planet oskadat.

Så hade amerikanarna hoppat ur och samlat sig framför planets i marken nedskruvade nos. Och så hade militär anlänt och avspärrat området. Det jättelika amerikanska bombplanet slutade sin krigarbana på en skånsk leråker...





endast 2:50 kronor per del

MAX flyger till ENGLAND



Novell av
TORE STENKIL

Max stod vid det stora fönstret i flygkasinot. Han var en mörklagd pojke med blå, klipska ögon — bara 19 år och flygare, men så var han också från Wien, staden vid Donau, med musik i blodet... Som många andra pojkar hade han drömt om flygning så länge han kunde minnas. Så bröt kriget ut och han fick sin stora chans. Han lämnade det lugna borgarhemmet i Wien och blev flygare. Därav kom det sig att han stod framför fönstret i ett stort, modernt f. d. lyxhotell på den mondäna badorten Fécamp. Jaktflygare i högsta alarmberedskap var han för ögonblicket.

Därute drev de vita molnen hastigt över en blå himmel från väster mot öster. Hur stod det månne till där hemma nu? Monica hade inte skrivit på nio dagar. En hel evighet... Här avbröts hans tankar. Korta gälla signaler. Larm! Hastigt grep han åtmössan och rusade ut till det väntande jaktplanet. Från vilket håll kommer de i dag? Svaret kom omedelbart ur den välliga högtalaren på flottiljchefens rapportsamlingscentral: "Första, andra och tredje rupperna starta omedelbart. Fientliga omplan skyddade av jakt på marsch sydst i kvadrat åtta-sju".

Kontakt! Motorn upp på fullvarv — nu, romsarna loss. En halv minut senare ligger landskapet badande i solsken under onom. Han stiger brant och sätter kurs ot anbefallt mål. Väl ute över havet upptäcker han några bombplan ledsagade av kt. Vad kan det vara för några dårfinar, som flyger in mitt på dagen, undrar lax för sig själv. Jo naturligtvis. Det är yankees".

Han sveper ned på dem bakifrån. Första alvan sliter bort bitar av vingbeklädnaden å ett jaktplan. Max gör en looping och an för en tusendels sekund se spårljusen repa fram där han låg några ögonblick tigare. Så fångas hans uppmärksamhet av otståndaren. Denne försöker redan draga g ur striden för att återvända till sin bas. ytet håller på att undgå jägaren. En stund ar de sig med att stiga och kurva runt randra. Plötsligt tar yankeen chansen h bryter leken med en skicklig manöver. ax följer efter! Störtis — upptagning — örtis. Där är vattenytan. I zig-zag-kurs r jakten några meter över Kanalens vittummande vågor. Max är fast besluten t han skall ha sitt skadskjutna villebråd. astigt stiger yankeen — över Dovers itklippor hoppar han, över grönskande lt och skogar rusar de båda snabba kämrna. De kända engelska grevskapen, m Max läst om i societetsromanerna flyr undan där nere, Sussex, Kent, London. ya jaktplan dyker upp mot den oförvägn, men Fortuna tycks vara honom särskilt vågen i dag. Han kommer oskadd ifrån h lyckas t. o. m. få in en ny salva på sin motståndare. Striden är slut — nu tillbaka. Motorn hostar olycksbådande — bensinen är på upphällningen. En blick på kartan säger honom att han hunnit ända upp till Essex under stridens gång. Omedelbart beslutar han att nödlanda — men var? Nej, kurs ut mot havet och så stiger han själv ur. Några minuter senare svävar han långsamt nedåt i fallskärmen. Ute i havet kommer hans jaktplan att vila. Han har gjort sig plikt. Nu återstår blott att resignera och — bli krigsfånge.

Knappt har han landat på ett fält, förrän en skräckinjagande hemvärnsgrupp dyker upp. Den jovialiske gruppchefen kommenderar krigiskt "hands up" och den unge flygaren sträcker lydigt händerna i vädret. Fråga är om inte den krigiska hemvärnsgruppen är räddare för honom än han för dem. Max ler mitt i sin olycka. Hur ska jag komma ur det här?, tänker han. Efter att ha avväpnat honom och noga undersökt hans fickor sätter sig gruppen i marsch med sin fånge. Smith, säger en av karlarna till sin chef, tror du att det här är en riktig tysk? Jag tycker att han ser riktigt hygglig ut. Håll mun, svarar Smith med stor sakkunskap, begriper du inte att han är förklädd. Max förstår engelskan något så när och följer det spirituella samtalet med största intresse och förnöjelse. Efter en stunds transkande längs landsvägen anländer man till en liten by. Mr Smith ringer upp närmaste fångläger och meddelar högtidligt och omständigt hur man lyckats fånga in den farlige flygaren. Resultatet av samtalet blir, att Max skall avsändas med nästa tåg till ett fångläger. Som bevakning medfölja två av karlarna.

Tåget pustar in på stationen och inlastning sker. Till sin häpnad finner Max, att han icke blir bunden. Man anser tydligen att han är fullkomligt ofarlig, då tåget är i gång. Han stängs in i en tom kupé och vakterna tar plats utanför — av ljuden att döma för att fira den lyckade jakten.

Max ställer sig melankoliskt att titta på det förbiilande landskapet. Vad nu? Tåget saktar plötsligt farten. Det bär uppför en långsträckt backe. Går fönstret att öppna? Försöka duger och det lyckas verkligen. Max kryper ut genom fönstret och får fotfäste på en list nedanför. Just då tåget når backkrönet vågar han språnget. Han tumlar ned för banvallen och rullar instinktivt ihop sig. Då han slår upp ögonen är han ensam. Tåget har försvunnit. Försiktigt känner han på sina illa medfarna lemmar. Jo, nog hänger han ihop än. Ont krut förgås inte så lätt. Alltså nya tag. Uniformsjackan tar han av sig och vänder ut och in på. Mössan stoppar han i fickan. Så där, nu ser han riktigt civilt luffaraktig ut.

En kort stund innan han lämnade tåget hade han sett något, som kunde likna ett reservflygfält. Naturligtvis tillbaka dit! Snart dök fältet mycket riktigt upp. Det visade sig vara en reparationsdepå. Ett skolflygplan med motorn på fullvarv stod uppställt framför ett plåtskjul. En karl gick just fram och ropade något till föraren. Denne slog ifrån motorn och klättrade ur. Tydligen var det eftermiddagsrast eller något ditåt ty karlarna lade ifrån sig sina verktyg och försvann bortom skjulet. Hur få tag i flygplanet? Det enda tänkbara gjorde Max. Han marscherade öppet och ogenerat fram, konstaterade att tankarna var fyllda, steg upp i kärran och drog på fullgas. Starten lyckades. Åter fri! En våldsam lyckokänsla bemäktigade sig Max. Han blev rent av övermodig. Motorn surrade trivsamt och solen sken varmt. Rena rama idyllen. Färden gick rakt ut över kanalen men kustbevaknigen tycktes bli misstänksam där nere. Max var nästan framme över franska kusten, då några flygplan ur Coastal Command dök upp med tydligen föga fredliga avsikter. Flykten var alltså upptäckt. Lyckligtvis dök samtidigt några tyska jaktplan upp, Men deras avsikt tycktes inte alls vara fredligare än engelsmännens. Han flög ju ett engelskt plan...

Ingenting annat att göra alltså än att stiga ur på nytt. Farväl, flygplan nr två för i dag. Lyckligtvis var skolflygplanet utrustat med fallskärm och den hade Max spänt på sig för säkerhets skull. Så svävade han ned mot Kanalens vågor. Nu berodde allt på om kustbevakningen var vaken. Jo, det var den. Och kort stund efter Max' lyckliga nedkomst låg en motorbåt bredvid honom. Räddad.

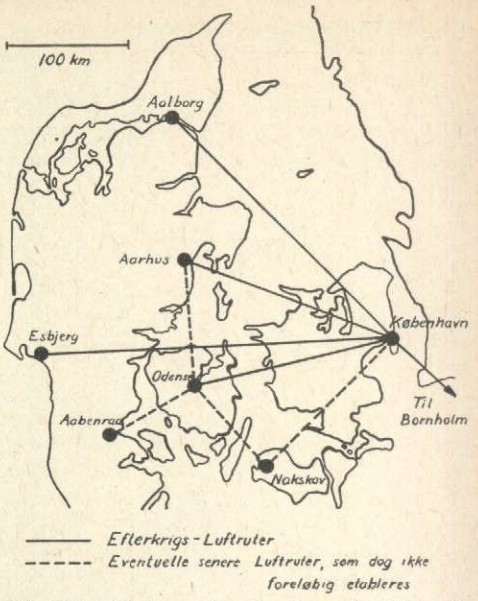
Och därtill en bra historia att berätta för överraskade kamrater där uppe i förläggningen — och för Monika i nästa brev. Max hade blivit en hjälte.

Danskt flygproblem:



Fredstidens inhemska luftlinjer

Ing. Bent Waagensen



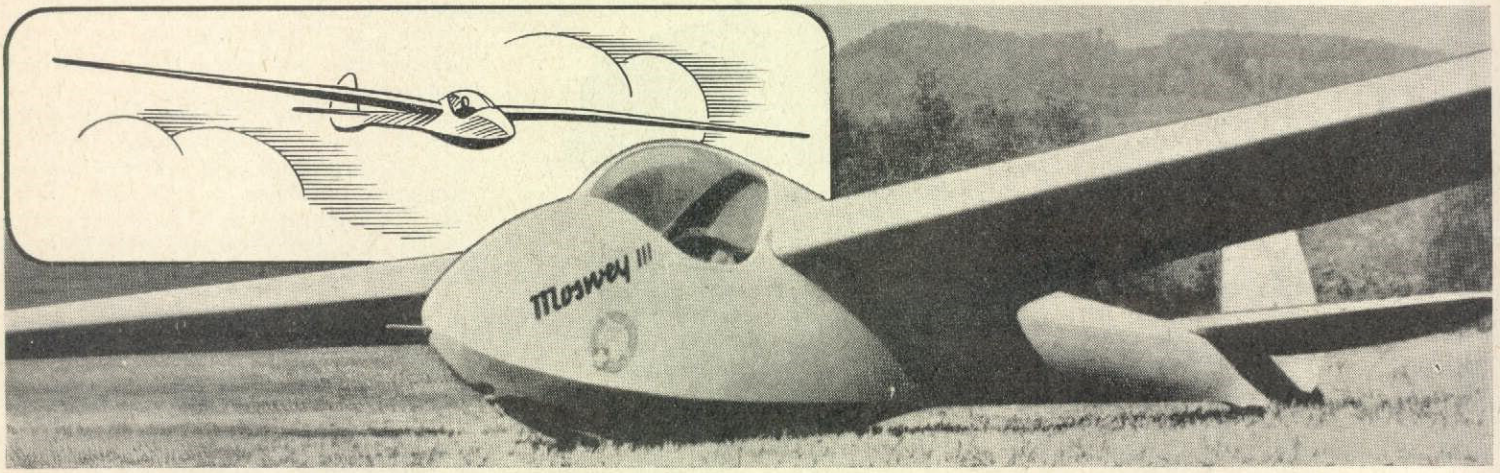
Så här tänker sig dansken de inhemska luftlinjerna när en gång fredens timma slår.

Redan nu har man i Danmark börjat planera för luftlinjerna efter kriget. Det gäller att ha planerna för nya flygplatser och lufthamnar klara, så att Danmark redan från fredsslutet kan stå berett att väl hävda sig, när det gäller luftfarten.

I fjol undersökte civilingenjörerna Hans Kjølsen och Bent Waagensen ett stort antal platser, som kunde tänkas som blivande flygplatser. Att flyglinjer inom landet, trots de obetydliga avstånden, verkligen kan fylla ett stort behov, beror i främsta rummet på landets geografiska struktur, bestående som det är av ett otal öar och halvöar, sinsemellan skilda av hav och vikar.

Avståndet flygvägen Köpenhamn—Aalborg, Köpenhamn—Aarhus, Aarhus—Odense och Odense—Aabenraa är således blott hälften av sträckan med järnväg och färja. Luftvägen Odense—Nakskov t. ex. är t. o. m. blott tredjedelen av järnvägssträckan. Detta betyder, att flygbiljettpriset, under förutsättning att de biljettpriser, som gällde i Danmark 1939 skulle kunna hållas, skulle kunna bli lägre för flyg på de fyra förstnämnda luftlinjerna, och vad beträffar linjen Odense—Nakskov, skulle de bli t. o. m. billigare än andra klass järnväg. Tyvärr kan man dock knappast räkna med att antalet passagerare på de sistnämnda linjerna skulle bli så stort, att det verkligen skulle löna sig att trafikera dem. Men de förstnämnda planerna torde bli verklighet, så fort kriget är slut. Som bilden visar, kommer dock Danmark att inrutas i flyglinjer, som ger stora tidsvinster och betydande möjligheter att på kort tid förflytta sig från den ena platsen till den andra i Danmark. Det är bara att hoppas, att denna planerade utveckling av flyglinjerna inom Danmark verkligen skall kunna genomföras.

Man har därför också redan i slutet av förra året tillsatt en kommitté, som har till uppgift att utarbeta en gemensam plan för hela Danmark för anläggandet av nya flygplatser och lufthamnar.



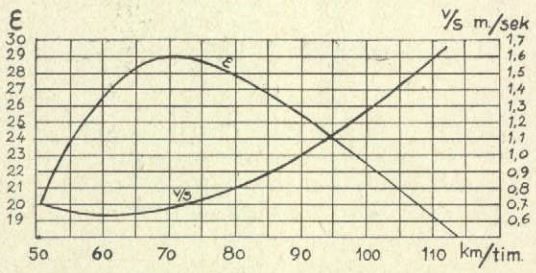
Ett högvärdigt segelflygplan för *svenska* förhållanden

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

Speciellt för flygning i "termikblåsor" är Moswey suverän.

Planet är fullt konstflygdugligt och har en säkerhetsfaktor = 12. • På grund av liten spännvidd och sinnrikt roderutförande är flygplanet mycket vändbart. • Lätt att hangera!

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



Ovanstående hastighetspolar visar Mosweys goda prestanda och den stora säkerhetsmarginalen.

Utomordentlig sikt samt förnämlig instrumentering: Hastighetsmätare Klockhöjdmätare • Dynamisk variometer • El. girindikator • Kompass • Längdlutningsmätare • Termometer för inner- och yttertemperatur • Klocka • Positionsljus m. m.

Pris 13.900:— kr. minus statsbidrag (inregistrerat och besiktigat).

WULF & CO. AKTIEBOLAG • VÄNERSBORG • TEL. 1251

Krigsflygaress:

Kapten VEIKKO KARU

en äkta finsk stridsflygare

av PÄRTTYLI VIRKKI



Hav, hav och åter hav. Detta är den syn som möter kapten Veikko Karu och hans raska gossar under deras flygningar. Detta innebär ingalunda att de skulle utföra sina flygningar från ett hangarfartyg utan på deras nästan dagliga flygningar över Finska viken. I sina landmaskiner har Karu tillsammans med sina unga piloter, av vilka en del för övrigt utgöres av f. d. segelflygare och välkända modellplankonstruktörer, tumlat om i kamp än mot flygbåtar, än mot fientliga fartyg. Själv en skicklig flygare och alltid redo till strid, har han genom sitt exempel sporrat sina piloter till prestationer, som i anseende till de använda flygplantyperna måste betecknas som mycket märkliga. Under hans ledning har mången ung och oerfaren pilot lärt sig att angripa flygbåtar och med framgång beskjuta fientliga fartyg. Att klara sig under den våldsamma luftvärnselden från fartygen har ofta krävt snabb och kallblodig handling. Kapten Karu och hans piloter kunna berätta om många intressanta flygningar och situationer, då fiendens sisu tagit slut och han hastigt tagit sin tillflykt under däck. Han kan förtälja om av honom förintade torpedbåtar, som förtvivlat sökt undgå spårljuskulorna och i full fart styrt hit och dit som barkbåtar utan roder i stark blåst.

Under sina talrika sjöflygningar har kapten Karu kommit i många svåra belägenheter, ur vilka han dock har klarat sig tack vare sin kallblodighet, sin rådighet och sin osvikliga flygkonst. Då han angrep en ö och de vid dess brygga förtöjda fartygen, mötte honom ofta en mycket häftig luftvärnseld. För att nå ett så gott resultat som möjligt brukade han då först inrikta sig på att göra männen vid luftvärnspjäserna stridsodugliga och sedan kasta



Kapten Karu.

sig över fartyget och förstöra eller skada det. En gång stötte han med sin patrull på tre fientliga motortorpedbåtar. Till följd av djärva låganfall antändes det ena fartyget efter det andra, exploderade och sjönk. Under striden lyckades luftvärnet få in en svår träff på hans maskin men det oaktat slutförde han striden. En cylinder i motorn hade blivit skadad, men genom att skona motorn så mycket som möjligt kunde han dock slutföra den långa hemflygningen och anlände till basen med en mycket ojämnt arbetande motor.

Sin hittills mest spännande upplevelse hade kapten Karu i november 1941 på Karelska näset. När han var ute på spaningsflygning med en av sina piloter upptäckte han en fientlig kolonn och lyckades förinta den nästan helt och hållet. Den ena bilen efter den andra antändes, och sammanlagt över tio bilar stodo till slut i lågor på vägen. Det flerpipiga maskingeväret, som tjänstgjorde som kolonnens luftvärn, besköt under varje dykning hans maskin och lyckades till slut få in sådana träffar att kapten Karu måste nödlanda mellan bunkrarna bakom de fientliga linjerna. Maskinen gjorde en kullerbytta i de mjuka drivorna och sedan han med möda lyckats komma ur den, samlade han alla viktiga papper och började söka sig fram mot de egna linjerna. Ungefär sex kilometer vandrade han i djupa drivor och kom slutligen fram till hindren i stridszonen. Att ta sig över dem mellan tvenne bunkrar var sannerligen ingen lätt sak. Efter att en stund ha varit i handgemäng med en vaktpost, sprang han upp på en trädstam som fallit över ett hinder och lyckades trots den häftiga elden längs trädstammen taga sig över till den finska sidan. Intill dagen för sin utnämning till Mannerheimriddare hade kapten Karu utfört 146 stridsflygningar och hans förband hade sänkt sammanlagt 22 fientliga fartyg och dessutom förstört talrika fientliga flygplan av olika typer, bl. a. många flygbåtar.

... och andra finska trumfess

Under vinterkriget och det nuvarande kriget ha de finska jaktflygarna hedrat sig vid värnandet av hemmafronten och vid striderna över eldlinjen. Det främsta finska flygaresset är fortfarande flygmästare Ilmari Juutilainen med 53 fällda plan, sedan kommer flygm. Oiva Tuominen med 40, kapten Hasse Wind med 38 och major Jorma Karhunen med 31 flygsegrar. Dessa fyra jaktflygare ha dekorerats med Mannerheimkorset.



S. M. A
CARBORUNDUM - PASTA

För effektiv ventilslipning
i praktiska förpackningar.

SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ Tel. 233 45 - 237 33



Uniformseffekter
Föreningsmärken
Medaljer
Plaketter

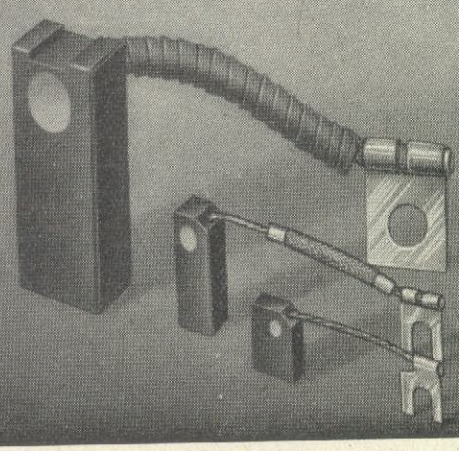
Lagerströms Fabriks A/B
LILLA ESSINGEN
FORDRA OFFERT. BEGÄR KATALOG.

Flyg-fanér i björk,
kvalitéerna I, II o. III, 0,4-10 mm.
GEORG HERTÉ
Kaiser-Friedrich-Strasse 24
Berlin-Charlottenburg 1
Telegramadress: Fliegerhölzer Berlin
Telefon: 34 58 41.



SUM VERGASER-GESELLSCHAFT
CARL WIRSUM & CO. KOMM.-GES.
Generalagent: Fa. GUNNAR WIKLUND,
Sveavägen 28—30, STOCKHOLM.

RINGSDORFF
KOLBORSTAR
för alla GENERATORER
och HJÄLPMOTORER
i FLYGPLANET



Kk 9

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM

ELEKTRON
HYDRONALIUM
IGEDUR

Lättmetall-legeringar

I.G. FARBENINDUSTRIE
AKTIENGESELLSCHAFT

i SEGELFLYGHANDBOKEN

VI PRESENTERA:



Bror Hedberg
trafikledare på Torslanda vid Göteborg.

Bror Hedberg föddes den 17 dec. 1912. Efter avslutade skolstudier vid Karlstads Högre Allmänna Läroverk genomgick han Centralinstitutet i Stockholm, där han flitigt ägnade sig åt studier i maskinskrivning, stenografi, bokföring, tyska och engelska. Hedberg blev så småningom fullärd och 1932 fick han sin första plats hos Åhlén & Holm i Stockholm. Här stannade han emellertid inte länge ty han närde en hemlig längtan till Aerotransport och redan följande år blev drömmen verklighet. 20 april 1933 blev han anställd i ABA.

Som alla nyanställda fick han först sin grundliga utbildning i marktjänst, och han blev därför först placerad på Torslanda flygplats vid Göteborg. 1934 blev han utsedd till ABA:s representant i Berlin, där han fick sätta sig in i en utlandsrepresentants skiftande och intressanta arbete. Under de närmaste åren var han sedan placerad på Bulltofta, Lindarängen och Bromma. År 1939 tillbringade han sex månader i Croydon som ABA:s representant, men blev, när Finlandstrafiken under vinterkriget gick över Sundsvall, stationerad därstädes. Våren 1940 blev Hedberg utsedd till ABA:s representant i Riga, där han kom i nära kontakt med bl. a. flyktingsströmmen från Polen. Så gott som dagligen uppenbarade sig flyktingar, som erbjödo förmögenheter för att få en plats i planet till Stockholm. Många voro de tragiska livsöden, som här rullades upp, och oändlig den ström av olyckliga människor, som väntade på sin tur att få nå Sverige och friheten. Redan i juli blev emellertid Hedberg sänd som representant till Moskva och stannade där ända till det tysk-ryska krigets utbrott den 21 juni 1941. Uppbrottet blev mycket dramatiskt. Den 20 juni började Hedberg misstänka att någonting var i görningen på grund av de alarmerande rykten han erfor från olika håll och började därför i all hast planera för hemresa. En av hans första åtgärder var klokt nog att försäkra sig om en plats i planet följande dag.

Den 21 juni hade tyskarna redan i gryningen överskridit polsk-ryska gränsen, och när Hedberg på kvällen anlände med flygplanet till Bromma, hade

(Forts. på sid. 31)

Segelflygsäsongen planeras

Många nyheter vinka

Redan under första hälften av maj börjar i år segelflygskolan på Alleberg sina kurser, meddelar KSAK. Först blir det kurser för de instruktörer, som främst skall tjänstgöra vid de många lokala flygklubbarna ute i landet, och vidare blir det kurser för byggledare. Även en speciell ungdomsledarkurs planeras.

Intresset för segelflyget är större än någonsin, och man kan nog räkna med en mycket intensiv säsong. Kursprogrammet vid Alleberg kommer i år säkerligen att bli betydligt mer omfattande än tidigare, vilket främst möjliggöres genom att segelflygskolan har bättre och rikligare materiel till sitt förfogande. Därmed har möjligheterna att planlägga en rationellare utbildningssäsong ökats. Den egentliga elevutbildningen kommer förmodligen att igångsättas i början av juni och skall omfatta alla kategorier från nybörjare och uppåt. Då det gäller den högre utbildningen kan man nog utgå ifrån att den kommer att kunna ge eleverna betydligt mera än under föregående år. Den högre utbildningen är ju främst en materielfråga och kan numera uppläggas mera systematiskt. De elever, som har de personliga förutsättningarna, bör i årets fortsättningskurser kunna avlägga godkända prov för både S-certifikat och silver-C, det internationella segelflygdiplomet. I varje fall är de materiella förutsättningarna härför bättre än tidigare.

För närvarande pågår en intensiv byggverksamhet vid Alleberg. KSAK låter nämligen uppföra förläggningsbyggnader i omedelbar anslutning till övningsplatserna, där samtliga elever i sommarens kurser kan tas emot. Även restauranten invid segelflygskolan skall utbyggas, så att den blir i stånd att ta emot alla de matfriska segelflygare och andra besökare, som man har anledning vänta till Alleberg i sommar.

Ett bevis på hur stort intresseet för segelflyget nu hunnit bli här i landet, är bl. a. att Allers i Hälsingborg i år abonnerat på inte mindre än 15 platser för A-elever, dvs. en hel A-kurs. Tidningen betalar såväl kursavgifter som resor och förläggning under den tid kursen varar. Aeroklubben väntar liknande stöd även från annat håll och framhåller hur viktiga sådana privata initiativ är i syfte att göra segelflygsporten tillgänglig för så många som möjligt. De statsbidrag, som nu utgår är ju avsedda för samma sak, men tyvärr räcker de inte till för alla. Det gäller ju nu bl. a. att förbereda deltagandet i de internationella segelflygtävlingar, som med all sannolikhet kommer att anordnas så snart kriget är över. Främst siktar man då givetvis på nästa olympiad, där man hoppas kunna deltaga med åtminstone ett svenskt lag.

Höjdpunkten på segelflygsäsongen blir väl i år liksom tidigare den segelflygtävling, som planeras till senare hälften av juli. Den beräknas omfatta såväl en Grunau Baby-klass som en klass för högvärdiga segelflygplan och väntas samla det största antal segelflygare, som någonsin tävlat på en gång här i landet. Liksom under förra årets tävling kommer flygvapnet med all sannolikhet att deltaga.

SKÖVDE FLYGKLUBB

rustar för fredliga värv

AV OQUE

"Rusta för freden" är en av dagens paroller. Alla se fram mot freden, inte minst flygets män, som hoppas på fredliga luftåtgärder i stället för bombarmadornas flykt, som längta efter segelflygningens svaga sus i vingar och stag, som hata larmsirenernas tjut och evakuerade barns jämmer, som önska ungdomen en ljus framtid i ett fritt lufthav tillsammans med sol, bärande vindar, käcka kamrater. Sportflygningars uppblomstrande skall bli resultatet av mödosamma år under vidriga omständigheter. Överallt i vårt land arbetas det i slöjdsalar och bygglokaler, i hangarer och på flygfält för att stå beredda då freden kommer. Så ock i Skövde.....

En titt i Skövde Flygklubbs olika berättelser för 1943 ger kanske ett blandat intryck — man imponeras av segelflygsektionens resultat och förvånas över modellflygarnas relativa passivitet. Förklaringen ligger dock nära till hands. I över fem år ha segelflygsektionens medlemmar väntat på att få sina händers verk "Anfängern", i luften och så kom äntligen tillfället och då behövdes ingen propaganda... Modellflygsektionen har bestått av en styrelse och ingenting annat. Denna styrelse-sektion har tävlat och t.o.m. själv anordnat nationella tävlingar, men mer har den inte förmått utan lokal och ekonomiskt stöd.

Klubben har under året haft glädjen att som ordförande se överste H. Wrede, vilken som sekundchef för K 3 och med sin vittgående erfarenhet varit klubben till stort gagn. Segelflygsektionen har letts av gruppchefen, ryttmästare R. Gyllensvan, och modellflygledare har varit köpman N. A Larsson. Segelflygsektionen har varit organiserad på tre avdelningar: adv. I (flygfält och hangar) chef ingenjör M. Neuendorf, avd. II (bilar och startmateriel) chef motoring. K. E. Grind, avd. III (flyg- och byggmaterial) chef instruktör J. Johansson.

När vi träffa ingenjör M. Neuendorf, berättar han om verksamheten inom avd. I.

— Första halvåret 1943 var klubbens skolverksamhet förlagd till Karlsborg. Under denna tid arbetade vi på att förbättra vårt landningsfält, gamla exercisheden mellan Kungl. Skaraborgs pansarregemente och Kungl. Livregementets husarers kasärner. En del trädgrupper och stenrösen ha tagits bort, och vi ha påbörjat iordningställandet av fyra landningsbanor för segelflygplan, vardera banan 300 × 25 meter. Dessutom håller vi på med en 700 m lång bana för bilstart.

Och nu planerar avd. för 1944 först och främst banornas färdigställande, sedan ämna vi taga itu med en gammal fråga, nämligen reparation och tillbygge av hangaren. Vi behöva också ett garage.

(Forts. å sid. 31)



Överste H. Wrede.

Finlands modellflyg just nu

av *Pärttyli Virkki*

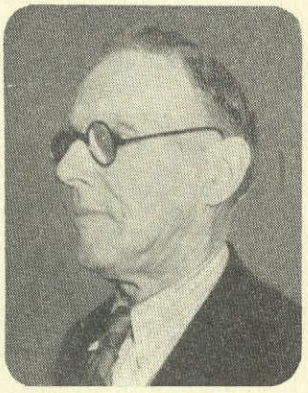
Ordföranden i centralstyrelsen för det finska modellflyget, överläraren, fil. dr. Bruno Malmio har i sin åt SFT beviljade intervju berättat följande om vårt grannlands modellflygverksamhet under detta år:

"Under de senaste åren har flygintresset och verksamheten hos Finlands yngre generation märkbart ökats trots alla krigstidens brister och svårigheter. Även våra modellflyggossar anar redan, då de energiskt ta itu med arbetet, att ett starkt och segerrikt luftvapen bäst skyddar våra hem. Sålunda gagnar själva kriget modellflygverksamheten i vårt land. Härtill kommer särskilt två under det föregående året inträffade händelser, som har till följd att modellflygverksamheten under detta år får betydligt större proportioner.

Den första är skolstyrelsens beslut, att införa modellflygbygget som ett skolämne i samband med slöjden. Det kommer att ge tiotusentals finska skolgossar tillfälle att delta i modellflygverksamheten. I sitt cirkulär framhåller skolstyrelsen, hur det planmässiga modellflygbygget gör gossarna bekanta med olika flygplantyper och sålunda indirekt tjänar försvaret. Dessutom påpekas, att denna sysselsättning på gosstadiet är en omtyckt hobby, som utvecklar händighet och därför är en fördelaktig uppfostringsmetod i våra skolor.

Redan med iakttagande av ovannämnda beslut kommer förbundet under år 1944 i första hand att utbilda ledare för modellflyg samt att anskaffa byggnadsmaterial. Ty hela verksamheten är beroende av dessa två viktiga faktorer samt av ett stort intresse för saken. Med ung. 30 kurser hoppas man kunna utbilda 800—900 nya ledare för modellflyget och för klubbar. Dessutom ges åt 350 till förbundet hörande klubbar kursbidrag. För närvarande har förbundet till sitt förfogande 320 personer, som genomgått fullständig instruktörskurs och över 500, vilka genomgått någon snabbkurs.

De folkskolor och läroverk, som har en utbildad modellflygledare som lärare, erhåller av förbundet byggnadsmateriel, såvida ej vederbörande kommun är villig bekosta det. De kurser, som omfattar första serien, är c:a 700 och andra seriens kurser c:a 600. Som ett exempel på hur stor vikt som läggs på modellflygbygget, må nämnas, att Helsingfors stadsstyrelse beslutat att inrymma modellflyget i folkskolornas program. För närvarande byggs modellplan i ungefär 250 folkskolor landet runt och dessutom i 11 läroverk och yrkesskolor som klubbverksamhet. Det skall bli intressant, att vid årsskiftet jämföra hur mycket ovannämnda siffror ändrats. Kanske de även kan ge de svenska modellflygledarna någon vägledning.



Fil. dr B. Malmio.

Inom Finlands Luftvärnsförbunds egen krets verkar för närvarande 51 modellflygklubbar.

Det andra viktiga beslutet beträffande den märkbara utvidgningen av vårt modellflygbygge gjordes från soldatgosseorganisationen. Redan under ett par år har man där experimenterat med modellbygge som undervisningsämne. Erfaranheterna har sporrat till fortsatt undervisning. För tillfället finns i organisationen 22 modellflygklubbar. Därtill har några scout- och nykterhetsorganisationer samt KFUM beslutat inrymma modellflygbygget i sitt program.

Med iakttagande av modellflygbyggets nuvarande utbredning blir tävlingsverksamheten detta år livlig. Inalles arrangeras under hela året åtminstone 10 stortävlingar, av vilka må nämnas den av luftvärnsförbundet distriksvis arrangerade "maratontävlingen". I sommar kommer naturligtvis i Jämijärvi ett internationellt modellflygläger, till vilket vi åter vänta de bästa svenska modellflygarna. Våra bästa modellflyggossar får i sin tur fara till Sverige för att tävla.

Jag vill nämna, att flygningarnas medelresultat fortfarande stigit. Antalet intressemärken har nämligen i detta avseende vuxit. Av enskilda resultat må närmast nämnas två över en timme långa flygningar med utomordentligt väl konstruerade modellplan. Vid en stortävling i somras snuddade ett av våra rekord vid ett världsrekord. Det skall bli intressant att se, om man denna sommar kommer att nå lika lysande resultat. Vi fäster fortfarande uppmärksamheten vid modellflygets teori, och observationsmaterielen kompletteras.

Närmast är hela vår modellflygverksamhet beroende av våra möjligheter att anskaffa material. Enligt våra beräkningar behöver vi detta år åtminstone 25.000 m² fanér, 300.000 flaskor lim och 2.000.000 fururibbor. Kanske dessa "anspråkslösa" tal ådagalägger våra energiska ansträngningar att via modellflygbygget leda Finlands ungdom i kontakt med flyget."



FLYGSCOUTING

får luft under vingarna

av sekr. i Sveriges Scoutförbund
BERTIL EKEROTH

Ungdomens intresse för flyg är mer än nog omvittnat. Den sakkunnighet med vilka pojkar av i dag yttrar sig i flygfrågor är anmärkningsvärd. Man behöver endast dra en parallell med den tid, då det var modernt för varje pojke att känna till alla bilmärken. Nu är hobbyn flyg och den hobbyn kommer nog att stå sig en lång tid framåt, icke minst med tanke på den utveckling flyget kommer att få efter kriget.

Scoutrörelsen är inte någon stelbent rörelse, som fastnar i gamla gängor, den följer med sin tid och använder sig av de medel, som den vet ungdomen tycker om. En gyllene regel är nämligen att man — liksom när man metar — ger fisken det den tycker om på kroken och inte vad möjligen metaren tycker om. Gillar ungdomen att syssla med flyg så varför inte låta scouterna få syssla med flyg? Tanken är ingalunda ny, i utlandet har man redan flygscouter, mig veterligt, i Finland, Polen, Ungern och Storbritannien. Polackerna var uppe och segelflög på den sista Jamboreen i Holland 1938, nu finns de icke kvar i sitt hemland, några kanske har hamnat i England. Enligt de senaste uppgifterna från Storbrittanien är "Air Scouts" i fullt arbete fastän de måhända har en något annan uppläggning av verksamheten än vad som föreslagits här i Sverige.

Chefen för flygvapnet generallöjtnant B. G. Nordenskiöld:

Scouter — Ni har namn om Er att ha hjärtat på rätta stället och kroppen i trim — en elitungdom. Det är just vad flyget behöver. En scout bör väl även skåda framåt. Då ser han flygets kommande, väldiga utveckling och han förstår, att vi måste följa med, så att vi kunna hävda oss i luften — i krig som fred.

Vårt flyg har saknat Er och välkomnar Er. Må modell- och segelflygning väcka Ert intresse och fostra Er till flygande scouter, föra Er häg från jorden till det element, som 20:e århundradet erövrar, och göra Er beredda till större uppgifter för luftens bevärskande, många av Er med flygvapnets ängar på bröstet.

Svenska Scoutrådet, som är samarbetsorganet för pojkscoutförbunden i Sverige, tog i början av år 1941 upp frågan om flygscouting. Man beslöt emellertid då att söka erhålla litet erfarenhet innan man fastställde organisationen och uppdrog åt scoutförbunden, att vart och ett för sig pröva sig fram. På hösten instiftades ett flygmärke, avsett att kunna erövras av I klass scouter. Ett år senare — 1942 alltså — hade en kommitté inom scoutrådet utarbetat nya klassprov och i samband därmed även prov för flygscouter. En inbjudan mottogs från KSAK att delta i en glidflygkurs på Älleberg sommaren 1943. På grund av tidsläget kunde emellertid endast två scouter, bägge från Sveriges Scoutförbund, delta i denna kurs och kan sålunda anses som de första flygande scouterna i Sverige. På våren 1943 beslöt Scoutrådet att låta förbunden ännu ett år fortsätta sina undersökningar. Inom kort sammanträder Scoutrådet ånyo och kommer då resultaten av undersökningarna att behandlas.

Sveriges Scoutförbund kommer därvid att framlägga sina synpunkter på basis av den utredning, som verkställts av en av dess Högkvarter tillsatt kommitté. För att få en grundlig utredning av de många olika problemen sökte Sveriges Scoutförbund kontakt med de ledande organen för svenskt flyg, vilka samtliga visade sig intresserade. Flygvapnet sände som sin representant kapten S. Å. Lindahl på Flygstabens undervisningsavdelning och luftfartsmyndigheten inom Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen civilingenjören Åke Gävert, vilken visade sig vara en gammal väpnarscout från Karlstad. Från KSAK kom en stark treklöver, sammansatt av 1. modellflyginstruktören ingenjör G. H. Dérantz, den nyblivne chefsinstruktören för segelflyget löjtnanten J. G. Karlsson samt informationsavdelningens chef redaktören Y. Norrvi. Stockholms segelflygklubb representerades av disponenten Adrian Spykman. Från Sveriges Scoutförbund kom bl. a. ingenjören Åke Kihlman, flygkadett S. O. Wiman samt vpl flygföraren Ove Huzell.

För att få en uppfattning om intresset för flygscouting sände Sveriges Scoutförbund ut en uppmaning till sina kårer att underrätta förbundsexpeditionen om dessas intresse. Hittills har denna "gallupundersökning" givit vid handen att över ett 50-tal kårer är intresserade för både modell- och segelflyg eller endera. C:a 250 scouter var redan modellflygare och 20 tillhörde en segelflygklubb. Det finns sålunda en god grund att bygga på.

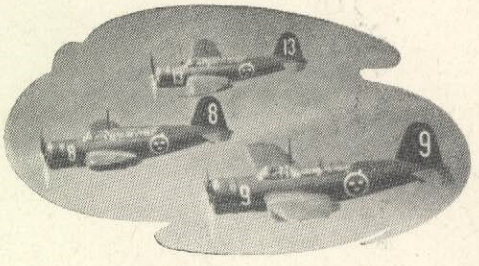
Det första kommittén hade att göra var att dra en gräns mellan modell och segelflyg. Inom scoutrörelsen arbetar man efter åldersklasser med olika prov för varje klass. De allra yngsta, vargungarna, kan borträknas i detta fall, åtminstone för tillfället. Scouter på 12—16 år få syssla med modellflyg medan deras äldre kamrater, "nyingarna" och vandrarscouter eller VS som dom brukar kallas få lära sig att verkligen flyga. Man var även enig om att flygscouting skulle bedrivas efter scoutrörelsens vanliga principer samt i intimt samarbete med KSAK. Detta samarbete skulle i första hand ske genom att alla modellflygare, som även äro scouter låter inregistrera sig i KSAK. De får därigenom en hel del förmåner, som en egen tidning, ett modellflygarpass samt rättighet att deltaga i tävlingar, kurser etc.

Chefen för Sveriges Scoutförbund greve Folke Bernadotte af Visborg:

Vår nyaste gren heter som bekant flygscouting.

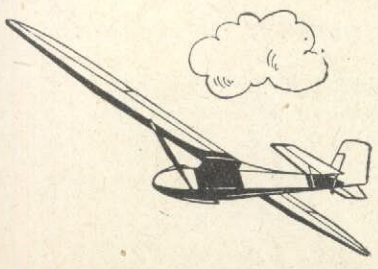
Några verkliga flygande scouter skola inte förekomma annat än bland vandrarscouterna — de yngre kunna ju inte anses mogna att ge sig upp i luften — men modellflyg och modellplanbygge kan mycket väl inlemmas i det ordinarie scoutarbetet och göra tjänst som händighetsprov. Vi hålla också styvt på att betoningen skall ligga på scouting inte på flyg.

För egen del anser jag, att scouting skall följa med utvecklingen i ungdomens intressevärld, även om vi måste skynda långsamt och inte få riskera några bakslag.



Betald annonsplats

av firma intresserad för flygets popularisering och SVENSK FLYGTIDNINGs framgång.



För att starta flygscoutverksamhet fordras emellertid först och främst ledare, som är besjälade av sin uppgift och som inte blott är flygsakkunniga utan i lika hög grad kunniga i scoutmetoden. Ledaren är A och O i allt scoutarbete. Den tidigare omnämnda undersökningen har visserligen givit vid handen att det finns 15 ledare, vilka på något sätt varit anknutna till flygvapnet. De är sålunda särskilt lämpade att starta en flygscoutavdelning om deras tid tillåter detta. Men även andra personer kan bli flygscoutledare, någon längre utbildning erfordras icke och såväl KSAK som SS (Sveriges Scoutförbund) kommer att i samarbete med varandra anordna särskilda kurser. Finns bland denna tidnings läsare någon som tidigare varit scout eller scoutledare och som nu är intresserad av modellflyg eller segelflyg är han välkommen att på nytt inträda i scouternas glada gäng och fostra upp nya led i scoutings anda med flyg som medel. Tillskriv i så fall endast Sveriges Scoutförbund, Drottninggatan 73 c, Stockholm.

Först sedan en ledare blivit utbildad kan man ta emot pojkar som önska bli flygscouter. Man börjar med 4—6 stycken, som kan anses lämpliga att senare bli patrulledare eller vice sådana. De bilda tillsammans med sin ledare en elitpatrull, som bedriver sitt arbete precis som en scoutpatrull, lär sig de olika klassproven, först och främst III-klassproven och helst även en del av II-klassproven. Nu är tiden inne för att ta emot ytterligare pojkar. De ingå i de patruller, som bildas av de redan utbildade. Patrulledaren och hans vice har härigenom fått ett visst försprång, som är till nytta för hans fortsatta verksamhet. Parallellt med arbetet i patrullen får han fortsatt utbildning i elitpatrullen. Vad han lär sig där vidarebefordrar han till sina patrullkamrater.

Liksom sjöscouterna får flygscouterna vissa scoutprov ersatta med speciella flygscoutprov. I de tre scoutklasserna skall flygscouten avlägga proven för KSAKs modellflygmärken, i brons till III klass, i silver till II och i guld till I klass scout. Utöver dessa prov finnas en del teoretiska flygprov. En tredjeklassare skall sålunda, enligt flygutredningens förslag, förstå innebörden av vindriktning och vindstyrka medan en andraklassare får utöka sina kunskaper med inte blott med att kunna redogöra för flygplanets roder och deras verkningssätt utan även äga kännedom om de vanligaste uppvindarna, deras uppkomst och utnyttjande vid modell- och segelflygning. Förstaklassaren slutligen skall kunna redogöra för flygplanigenkänningens grunder samt känna till nationalitetsbeteckningarna för de viktigaste ländernas civila och militära flygplan. När pojken hunnit så långt i sitt arbete att han blivit I klass flygscout kan han, om han fyllt 15 år, avlägga de föreslagna nya proven för flygmärket, motsvarande KSAKs bestämmelser för erhållande av diplom i glidflygning.

Glidflygningen är eljest — som tidigare nämnts — vandrarscouternas angelägenhet. Vid 16 års ålder kan flygscouten som nying inträda i vs-laget och efter ett års provning bli riktig medlem av laget. Flygscoutorganisationen för vs behöver icke vara så invecklad. Det räcker med att de vs eller nyingar i vs-laget, vilka önska ägna sig åt glid- eller segelflygning bildar en liten sektion, anmäler sig till närmaste segelflygklubb och deltager i dennas arbete på vanligt sätt. Är de tillräckligt många kunna de måhända bilda ett eget bygglag, där de deltager i den första utbildningen, nämligen att sätta ihop byggsatser till glidflygplan eller reparera enklare skador på glid- eller segelflygplan. Har han varit flygscout och därmed är innehavare av modellflygmärkena kan han få avdrag på byggtiden med högst 40 % för varje diplom. Eljest är byggtiden 50 timmar. Efter den första utbildningen kan sedan vs ingå som elev i en glidflygkurs. Han kan ju inte alltid flyga, ibland tillåter icke väderleken och ibland är flygplanen utnyttjade av andra lag. Genom sin tidigare scoututbildning har vs möjlighet att utnyttja "fritiden" med scoutliv. De många lärdomar han fått kommer honom väl till pass. Han är van att sköta sig själv, han kan bygga ett vindskydd om han inte har något tält, han kan laga sin mat, han kan lägga ett förband och läsa en karta etc. Allt som en segelflygare kan ha stor nytta av.

I flygarkretsar har man även observerat den stora fördel det skulle vara att ha ett program vid sidan om själva flygningen. Man har därvid riktat blickarna mot scoutrörelsen, som man funnit ha ett program, som mycket väl kan lämpa sig även för flygare. Man har därför hälsat Sveriges Scoutförbunds initiativ att söka kontakt med flygets organisationer med stor tillfredsställelse och man hoppas att det nu igångsatta samarbetet skall bli till gagn för bägge parter.

Flyget behöver en karaktärsfast, handlingskraftig och sund ungdom. Sveriges Scoutförbund vill gärna efter måttet av sina krafter medverka härtill.

Det reaktionsdrivna . . .

(Forts. från sid. 8)

kokplatta. När förbränningen väl börjat, förbrinner blandningen kontinuerligt. Lägg föresten märke till att det ej förekommer några kontinuerliga explosioner.

Vad tycker flygarna i allmänhet om det reaktionsdrivna flygplanet. Man tror obetingat på det! Kritiska provflygare med stor erfarenhet bakom sig, säger, att det är lättfluget och behagligt att flyga då inga som helst vibrationer förekommer. Militärflygarna bekräftar detta och är speciellt belåtna med den fenomenala hastigheten, stigförmågan och planets data och prestanda överhuvud taget.

Tydligt är, att major Whittle vänt ett nytt blad i flygets historia. Framtiden får visa vad det reaktionsdrivna flygplanet duger till.

(Bearbetning: R. Wiklund.)

UNDERRÄTTELSER från LUFTFARTSMYNDIGHETEN

Auktorisering.

Luftfartsmyndigheteen har den 27 december 1943 godkänt A/B Aerotransports kontrollorganisation. Godkännandet gäller vid tillverkning, reparation och översyn av civil flygmateriel enligt särskilda av luftfartsmyndigheterna meddelade föreskrifter.

Skoltillstånd för glid- och segelflygning.

Västerbergslagens Flygklubb har erhållit förnyat tillstånd att tills vidare intill den 1 oktober 1944 bedriva skolverksamhet å sjön Väsman vid Ludvika för meddelande av undervisning i glid och segelflygning.

Målflygning.

Tekniska Högskolans flygklubb har erhållit tillstånd att bedriva målflygningsverksamhet under tiden den 15 januari—30 juni 1944.

Skoltillstånd för glid- och segelflygning.

Rättviks Flygklubb har erhållit tillstånd att tills vidare intill den 1 oktober 1944 bedriva skolverksamhet å Rättvikens is (sjön Siljan) för meddelande av undervisning i glidflygning.

Stockholms Flygklubb har erhållit tillstånd att tills vidare intill den 1 oktober 1944 bedriva skolverksamhet vid Bromma flygplats för meddelande av undervisning i segelflygning.

PRENUMERERA på

SVENSK **flygtidning** Helår endast 5:— kr. April-dec. 3:80 kr.

FLYGTIDNINGEN 1942 eller 1943 inbunden i flott pärm med guldtryck. **Pris endast 6: 50 kr.**

lös pärm med guldtryck för inbindning **Pris endast 2: 75 kr.**

Följande äldre nummer finnas:

Pris 25 öre:
Nr 1 år 1939.
Nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 år 1940.

Pris 35 öre:
Nr 11, 12 år 1940.
Nr 1, 2, 3, 4—5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1941.
Nr 1, 2, 3, 4, 5 år 1942.

Pris 45 öre:
Nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1942
och samtliga nummer utkomna år 1943.

Brevmärken med äldre flygmotiv. 28 märken i en karta. **Pris 35 öre.**
Flygvykort i 4-färgstryck av jaktflygplanet J 9-Republic. **Pris 15 öre.**
Segelflygkort med humoristiska inslag (olika motiv). **Pris 15 öre.**

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.
Postgiro 147660.

Ombud för lösnummerförsäljning antagas!

FLOTTILJMÄRKET

Ett utsökt flott märke

utfört i förgylld metall med sköld i blå emalj samt försett med kråsnål.



Pris endast 2: 50 kr. Märket finnes för alla flygflottiljer.



Flygvapnets flygmärke

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

Flygarringen

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





Manschettknappar

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

Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943.

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



Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

Order över 5 kr portofritt!

Ovanstående priser äro **inkl.** omsättningsskatt.
Vår stora katalog med 100-tals artiklar för flygintresserade sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö

ELEKTRISK ARMATUR

i stort urval
hos

A.-B. Christian Bergh

Kansligatan 6, vid Stortorget
MALMÖ. Tel. 160 90.

bör läsa SEGELFLYGHANDBOKEN

SEGELFLYG vid F 10



Fanjunkare Jönsson.

Under föregående år utbildades ett antal befäl och underbefäl vid F. 10 i segelflyg. Elevantalet var så gott som 43 och kursen leddes på ett förträffligt sätt av fanjunkare Jönsson vid F. 10. Utbildningen bedrevs huvudsakligen under fritid varför resultaten äro aktningsvärda.

Den flygplanpark, som stått till kursens förfogande bestod av två "G 10", två "Se 102" och ett av typen "Se 104". Sammanlagt varade utbildningen i 61 dagar, mest på kvällarna efter avslutad tjänstgöring.

Antalet starter har varit: med segelflygplan 313, med glidflygplan 1228, eller allt som allt 1541. Flygtiden har för segelflygplan varit ungefär 52 timmar och för glidflygplan i det närmaste 10 timmar.

Trots att man saknat hang och därför varit bunden till moln- och termikflygning, lyckades det vid ett tillfälle att avlägga ända upp till sju prov för C-diplom. Ett strålande gott resultat!

Med framgång har man även prövat på radioförbindelse mellan plan och flygledning. Detta har visat sig särskilt förmånligt vid vinschstarter, då det ibland varit rätt så svårt att se signalflaggorna för förarna.

Antalet avlagda diplom är: A-diplom 30 st., B-diplom 19 st och C-diplom 13 st.

"ALLERS" startar SEGELFLYGSKOLA

Den populära veckotidningen "Allers" Familj-Journal har i dagarna tagit ett verkligt krafttag för det svenska segelflyget. Tidningen har nämligen börjat en högintressant artikelserie om segelflyg, men ej blott och bart nöjt sig med denna strålande insats för segelflygets popularisering i vårt land, utan man har dessutom för att stimulera intresset för denna härdande och friska sport bland ungdomen, beslutat att i sommar anordna en segelflygskola med major C. O. Hugosson som ledare.

Vid denna segelflygkurs kommer ett femtontal ungdomar — pojkar såväl som flickor — att gratis få sin flygutbildning vid det svenska segelflygets högborg — Alleberg. Och därtill svarar tidningen för ungdomens resor till och från utbildningsorten samt deras uppehälle på Alleberg.

Förvisso kommer detta utomordentliga initiativ att i aktningsvärd grad bidraga till att intresset för den härliga segelflygsporten sprids i de vidaste kretsar genom den omtyckta tidningens försorg.

Flyget — och särskilt segelflyget — är en ungdomens förlovade sport framför alla andra. Segelflygintresset är också jättestort bland den uppväxande ungdomen. Utan tvivel är därför denna artikelserie verkligt efterlängtad och kommer i "Allers", som med sin ungdomsbilaga Ungdoms-Revyn säkerligen läses av en oerhörd mängd flygintresserade, att mottagas med den största glädje.

Här finns stora möjligheter för alla dem, som på grund av ekonomiska skäl ej kunnat få sina drömmar om segelflygutbildning förverkligade. För alla dessa är detta ett enastående tillfälle — aspiranterna till den fria utbildningen på Alleberg kommer säkerligen att bli talrika och konkurrensen hård — precis så som det skall vara!

Det råder intet tvivel om att "Allers" artikelserie och segelflygskola i tidningens och major Hugossons regi kommer att mötas med entusiastiskt intresse.

Brev från Borlänge

I juli 1943 startades inom Borlänge-Domnarvets Flygklubb en modellflygsektion med 15 medlemmar. Till en början disponerade modellflygsektionen segelflygsektionens f. d. hangar i Bysjön, 7 km utanför Borlänge.

För att värva flera medlemmar deltog vi i en av alla ungdomsorganisationer på platsen anordnad utställning, "Vi Vill Fram". Vid denna utställning demonstrerade vi åtskilliga modeller. Utställningen hade också önskad verkan och antalet medlemmar uppgår nu till över 40.

Som bygglokal disponerar nu modellflygsektionen Samrealskolans slöjdlokaler två gånger i veckan.

Inom sektionen finns ingen som har någon erfarenhet i att leda en modellflygsektion, men trots detta har en nybörjarkurs påbörjats, i vilken 20 medlemmar deltager.

Nyligen har vi omorganiserat modellflygsektionen, så att den består av fyra grupper (divisioner) med gruppledare och nio medlemmar. Varje gruppledare har under sig fyra medhjälpare, vilka har hand om var sin nybörjare och lär upp honom.

Det är klubbens förhoppning, att sektionen under 1944 skall utvecklas så, att den kommer att kunna både delta i tävlingar och ordna sådana.

Rolf Collin.

Hobbyutställning i Sollefteå

I Sollefteå kommer en hobbyutställning att anordnas av stadens hantverkares ungdomsgille i samarbete med tidningen Nya Norrland. Utställningen — "Min hobby" — kommer att öppnas den 15 april och pågå t. o. m. 23 april.

Utställningens karaktär och syfte belyses redan av namnet — att visa vad flitig ungdom sysslar med under fritiden. Bland anmälningarna till deltagande i utställningen har kommit en hel del från modellflygare, varför även modellflyget kommer att bli starkt representerat vid utställningen.

Rune Dahlkvist.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

BILTILLBEHÖR
GÖTEBORG: AB Dahlbergs Maskinaffär, Kaserntorget 9. Tel. Växel 17 06 20.

BOKHANDLARE
NYKÖPING: AB Kullbergs Bok- & Pappershandel, V. Storgatan 31. Tel. 23, 16.

FÄRGER och FERNISSOR
MALMÖ: A. W. Carlssons Färghandel, Lundavägen 40. Tel. 265 69.

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

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

JÄRN-, KOL-, MASKIN- o. REDSK.-AFFÄR
NYKÖPING: AB N. A. Svensson, Ö. Stort. 36. Tel.: Svenssons järnhandel.

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

SKRÄDDERIER
MALMÖ: Alfred Olsson, Pildamsvägen 14, Tel.: 780 61.

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

TRÄVAROR och BYGGNADSMATERIEL
NYKÖPING: AB Nilsson & Ericsson, Hamngatan. Tel. Namnanrop: **Nilsson & Ericsson.**

Café Residens
Adelgatan 7, Malmö.
Erkänt gott kaffe. Trevlig miljö
Klubbrum. Tel. 153 25.

Ung flygmekaniker
furirskoleutbildad, samt med största intresse för segelflyg, önskar anställning. Svar till "Flygbiten" d. t. exp. f. v. b.

Malmö
SEV. MATTSSON
JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR
Tel. 20957, 22420
Östergatan 18
MALMÖ
Skidor, bindningar & stavar
i ledande märken

SJÖ- Försäkrings-A.-B. ÖRESUND
GRUNDAD 1890

"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

Europas nordligaste flygplanfabrik bygger

SVERIGES MODERNASTE SKOLFLYGPLAN

Sk 25 möjliggör utbildning under idealiska förhållanden

Sverige har fått sin andra och samtidigt vår världsdels förmodligen nordligaste flygplanfabrik. Den har startats av AB Hägglund & Söner, örnsköldsvik, som härmed givet ett slående bevis på vad norrländsk företagsamhet i förening med målmedveten energi kan åstadkomma. I dagarna har från företaget flygvapnets nya skolflygplan av typen Bücker-Bestmann med beteckningen Sk 25 börjat levereras. Planet bygges på tysk licens men är oaktat detta till konstruktionen svenskt. Dess upphovsman är ingenjör J. V. Andersson, numera hos SAAB, vilken tidigare varit anställd hos ingenjör Bücker. Expertisen är enig om att Sk 25 är en synnerligen modern och ändamålsenlig skolplantyp. De flygaspiranter, som inom kort komma att få göra bekantskap med denna, erhålla således utbildning under idealiska förhållanden.

Det första planet av typ Sk 25 har byggts på mycket kort tid. Detta är så mycket märkligare som Hägglund & Söner tidigare saknat erfaranhet av flygplantillverkning. Byggandet av det nya skolflygplanet utgör emellertid endast en del av företagets uppdrag för Flygförvaltningens räkning. Ännu är det emellertid för tidigt att nämna vidare detaljer. På sistone har Hägglund & Söner dessutom vidtagit förberedelser för upprättande av fullständig service åt civilflyget. Även på detta område har fabriken redan kunnat notera en del beställningar. Meningen är att den i framtiden i allt större utsträckning skall inrikta sig på sådana uppdrag.

För den nya verksamhetsgrenen ha åtskilliga åtgärder vidtagits. I anslutning till fabrikskomplexet i Gullänget har en startbana på 700 × 80 meter anlagts. Örnsköldsvik har härigenom erhållit landningsmöjligheter direkt invid centrum, vilket säkerligen kommer att visa sig ovärderligt när civilflyget tar fart på fullt allvar. Alldeles i närheten ligger Höglandssjön, som på vintern erbjuder möjligheter till start- och landning för flygplan med skidlandningsställ och på sommaren för sjöflygplan. Detta kommer säkerligen att visa sig vara av särskilt stor betydelse för serviceverksamheten.

Sk 25, berättar disponent Gösta Hägglund, är det första militära svenska skolflygplan av typen "Side by side". Eleven sitter således bredvid läraren, vilket möjliggör en närmare kontakt vid flygutbildningen. Kabinen är täckt, något som är särskilt värdefullt med hänsyn till vårt stränga klimat. Planet är försett med fullständig instrumentflygutrustning. Genom en anordning för mörkläggning av kabinen kan eleven helt isolerad öva sig i flygning enbart med instrumentens hjälp. Givetvis medföljer härvid säkerhetsförare.

Provflygningarna med det först färdigställda planet tog sin början tisdagen den 25 januari. Proven utfördes enligt Flygförvaltningens bestämmelser, genom vilka varje manöver, från den första rullningen på marken till de mest krävande avancerade manövrar i luften, genomgingos under minutiös kontroll av såväl flygplanets som instrumentens funktion. Styrkrafter och hastigheter protokollfördes därvid noggrant för att man senare i lugn och ro skulle kunna kontrollera de avlästa mätvärdena. Samtliga prov gåvo fullt tillfredsställande resultat. Bland de närvarande representanterna för flygförvaltningen märktes bl. a. chefen för Försökscentralen i Malmslätt major Enderlein, som personligen företog en del av proven. Flygvapnets chef generallöjtnant Nordensköld, har f. ö. egenhändigt övertygat sig om planets goda egenskaper genom en provtur över örnsköldsvik.

Sk 25 är försett med 105 hkr motor, som ger en högsta hastighet av 210 km/tim och en marschhastighet av 200 km/tim. Bensinförbrukningen utgör 1,3 liter per mil, d. v. s. inte mycket mera än vad en bil förbrukar. Vingarnas spännvidd är 10,66 meter, flygkroppens längd 7,85 meter. Som redan nämnts är planet till större delen byggt av trä. Flygkroppens främre del, där besättningen och den huvudsakliga utrustningen har sin plats, är emellertid utförd i stålrörskonstruktion. Planet kan för varje tankning flyga 75—90 mil — beroende på hastigheten, som ju direkt inverkar på bensinåtgången.

Segelflygplanet Moswey III

(Forts. från sid. 14)

flertalet segelflygare, som vill svara för en prestationsflygning fordrar att två variometrar skall ingå i instrumenteringen. Moswey III har därför både aneroid- och dynamisk variometer. Ett annat instrument av största vikt är girindikatorn och där skiljer man på den luftdrivna och den elektriska. Den elektriska girindikatorn har två fördelar framför den luftdrivna. Girindikatorn kan nämligen ej nedisas och man slipper venturirör, som alstrar onödigt luftmotstånd. Vilken sort har då Moswey blivit begåvad med? Jo, självfallet den elektriska! Kompass och längdlutningsmätare samt den värdefulla termometern för inner- och yttertemperatur är av Hänni välkända mönster och naturligtvis saknas ej heller en tillförlitlig klocka i Mosweys fulländade instrumentering.

Med ett rekordåk som detta vill man så klart ej gå ned så fort det börjat skymma. Har man fått tag på en termikblåsa, önskar man helst av allt fullända ett kanske redan påbörjat silver- eller varför inte rent av guld-C. Detta har också fabrikens konstruktörer förutsett, varför man även har tillgång till positionsljus, som kan slås på när så behövs.

I övrigt är Moswey III av synnerligen enkel och stabil konstruktion och byggnadssätt. Det är fullt konstflygningsdugligt och har en så hög säkerhetsfaktor som 12. Vinginfästningen sker med koniska kromnickelstålbultar. Planet kan monteras på några få minuter.

Alla roder påverkas genom stötstänger från spak eller pedaler. Luftbromsarna är av en helt ny och efektiv typ. Bagagerummet är lätt åtkomligt även under flygning. Alla delar är tillverkade under den mest omsorgsfulla precision och är lätt utbytbara.

Planet är mycket lämpat för det slags termiska uppvindar, som vi nyttjar här i Sverige — "termikblåsorna". Den ringa spännvidden och det förnämliga roderutförandet gör nämligen Moswey III mycket vändbart. Med hänsyn till vändbarheten, glidtalet, den ringa sjunkhastigheten och höga flyghastigheten, kan Moswey III anses vara ett av de mest högvärdiga segelflygplan, som står att uppbringa världen över. Därtill kommer som ytterligare ett positivt drag, att priset ung. 14.000 kr, fritt Vänersborg, inregistrerat och besiktigat, är vida lägre än för plan med motsvarande data och prestanda. Då statsbidrag om 70 % även kan erhållas på detta flygplan, kan man förvänta sig att de flesta av landets segelflygklubbar snart kommer att lägga sig till med denna önskekärra.

ROOS KONST
Amiralsgatan 1 — Telefon 105 05
MALMÖ
ATELIER FÖR MODERN KONSTMÅLNING
Specialtillverkning av STANDAR med föreningsmärken.
På ett R K arbete kan Ni alltid lita.

SKALL NI TRIVAS
köp Edra möbler
hos
Thysells
Anderslöv
Möbelverkstäder & Möbl.-affär
Tel. 67 & 267

Camoufleringsfärger
som specialitet
Leverantör
AB. FÄRGVERKEN
Malmö Tel. 25818
Stockholm Tel. 521182


HEDERSGÅVOR
i glas och porslin
Tel. 15168 — 17368
Ohlson J:or & C:o
Södergatan 17 Malmö

A/B Ambult
Allt för kontoret
MALMÖ
Regementsgatan 18
Tel. 792 90, 239 35

GUMMI-STÄMPLAR
METALL-STÄMPLAR

Nya Stämpelfabriken
St. Nygatan 32
MALMÖ Tel. 240 04, 154 54

ITALIENS FLYG...

(Forts. från sid. 4)

Regia Aeronautica och Medelhavet.

Härom sade Churchill 1941: "Medelhavet är stängt för våra konvojer. De tvingas nu att ta omvägen runt Godahoppsudden". Med denna enda mening visade Churchill klart ihåligheten hos hela den dåtida engelska propagandan. För att återtaga vägen genom Medelhavet har England sedan dess satt in all sin kraft. Men Sicilienkanalen skall för alltid bära namnet "de dödas dal". I kampen om Medelhavet tillgodoräknar italienska flyget sig följande resultat:

Slaget i Siciliensundet den 9—11 januari 1941.

Sänkta fartyg: Kryssaren Southampton, som träffats av bomber från såväl italienskt som tyskt flyg. Skadade fartyg: 2 slagskepp (däribland Malacka) samt 2 hangarfartyg — däribland Illustrious, som sattes ur spelet för ett år. Torpedjagaren Galland skadades även och sänktes troligen.

Första flyg- och flottslaget vid ön Galite (väst Biserta) den 8—12 maj 1941.

I detta deltog italienskt torpedflyg. Till italienarnas fördel noteras: Skadade fartyg: 2 slagskepp, 1 hangarfartyg (träffat flera gånger), 4 kryssare, 1 jagare och tre ångare.

Andra flyg- och flottslaget vid Galite den 23—25 juli 1941.

Häri deltogo 420 italienska plan. Resultaten blevo: Sänkta: 1 kryssare av Southamptonklassen, 5 ångare om c:a 6.200 ton, 1 tankfartyg om 1.000 ton samt jagaren Fearless.

Skadade fartyg: Slagskeppet Nelson (flera träffar), hangarfartyget Ark Royal, 2 kryssare, Manchester samt 1 av Birmaghamklassen, jagaren "H 69" och två ångare.

Slaget i västra Medelhavet den 27 september 1941.

Vid detta tillfälle förekom massinsats av italienskt torpedflyg. 36:e torpedflygeskadern, som hemförde framgången till priset av svåra förluster, hedrades kollektivt genom militärförtjänstkorset i guld till eskaderns fana. Resultaten blevo: Sänkta fartyg: 3 kryssare och 2 ångare, de sistnämnda på tillsammans 23.000 ton.

Skadade fartyg: Slagskeppet Nelson, som denna gång måste återvända till Gibraltar med förskeppet delvis under vatten och där omedelbart tagas in i docka. Vidare ett större fartyg, sannolikt hangarfartyg, 6 kryssare och 1 jagare.

Efter förlusterna den 27/9 1941 avstod engelska flottan från försöken att sjöledes färdas från vänstra till östra Medelhavet. För att föra fram underhållet till Egypten, Syrien m. m. och till ön Malta blev världens starkaste sjömakt tvungen att låta sina konvojer kringsegla Afrika. En färd på 3 månader i stället för några få dagar! Det blev resultatet av Italienflygets aktion den 27 september.

Engelska regeringen förteg visserligen den gången sina förluster, men bekräftade genom den vidtagna åtgärden att dessa varit allvarliga.

Engelsmännens problem blev därefter: Hur skulle Malta kunna underhållas?

Man försökte att komma dit med från Alexandria utsända konvojer. Det första försöket härtill misslyckades under italienska flygets hårda slag, men ett nytt följde någon månad senare.

Första Maltaförsöket.

Italienskt och tyskt flog deltog i att nedkämpa konvojen, som blev nästan helt förstörd. "Överlevande" fartyg vände och avstodo från försöken att nå Malta. Anfallsresultaten blevo:

Sänkta fartyg: En kryssare av Cairotyp, 1 jagare, 1 eskortfartyg och 5 ångare. Dessutom 2 ångare sänkta av ubåt. Skadade fartyg: 4 kryssare, 2 jagare, 8 lastfartyg och 1 stort fartyg av obestämd typ.

Andra Maltaförsöket den 22—23 mars 1942.

Efter det första misslyckade försöket blev snart ett nytt nödvändigt för engelsmännen, så att de skulle kunna få fram de förnödenheter, varav ön hade behov för att motstå den hårda, ännu pågående flygoffensiven. Men även andra försöket strandade. Under dagarna 22—23/3 anfölls konvojen och dess eskortstyrkor i ett från luften, med följande resultat:

Sänkta fartyg: 1 kryssare av Norfolktyp, 1 ångare och 1 fartyg av obestämd typ.

Skadade fartyg: 4 kryssare, 2 jagare och 3 ångare. Tyskt flyg orsakade andra förluster. Två engelska lastfartyg nådde Malta, men sattes genom bombfällning i brand innan de hunnit helt lossa sin last.

Flyg-flottslaget vid Pantelleria juni 1942.

Bur-Hacheims fall och utsikterna att förlora Tobruk tvungo nu engelsmännen till deras dittills störst lagda försök att genomkorsa Medelhavet. En stor konvoj sändes från Gibraltar mot Siciliensundet under det en annan avgick från Alexandria, för att söka nå fram till Malta. Mot den första ansattes våldsamma flyganfall under 3 dagar, samordnade med segerrika sjöstrider. Mot den andra utfördes från avgången så hårda flyganfall, att konvojen tvangs vända och helt uppge sitt försök. Två ensamma fartyg, av 30 utsända, lyckades nå fram till Malta. Italienska flyget kunde på 2 dagar tillgodoräkna sig följande framgångar:

Sänkta fartyg: 2 kryssare, 3 jagare och 6 ångare. Skadade fartyg: I allt 18 örlogs- och handelsfartyg, som svårt träffades av flygbomber eller flygtorpeder.

Slaget den 12 augusti 1942.

Två månader efter slaget vid Pantelleria lämnade en stark engelsk konvoj Gibraltar. I skyddsstyrkan ingick bl. a. 4 stora hangarfartyg. Efter junierfarenheterna hade engelsmännen nu lärt sig förstå, att det främst gällde att skydda sig mot flyganfall. Men redan innan flyget hade hunnit träda i aktion, sänktes hangarfartyget Eagle ej långt från Spanien av en ubåt, och hangarfartyget Furious som också fått en torpedträff, måste återvända till Gibraltar. På morgonen den 12 augusti började en serie av de våldsammaste flyganfall, Medelhavet någonsin skådat. Omkring 800 italienska flygplan turade om att anfalla fartygen och sänkte 1 kryssare, 1 jagare och 8 stora ångare samt skadade 19 andra fartyg. Därefter ingrep tyskt flyg samt italienska ubåtar och övervattensfartyg. Engelska amiralitet tvangs att erkänna Eagle, kryssarna Manchester och Cairo samt jagaren Foresight som förlorade, men förteg resten. Det som erkändes var ju dock vackert så.

Dyrt pris för fiendens motoffensiv.

Natten till 8 november 1942 koncentrerade engelsmän och amerikanare alla sina tillgängliga krafter, vilka urskeppades på olika platser i franska Nordafrika, gynnade i sitt djärva förehavande av en "försvarsstyrka", som helt avstod från varje försök till motstånd. För att ytterligare underlätta företaget föredrog man att göra urskeppningen på platser på gränsen av det italienska flygets räckvidd. Icke desto mindre sänktes ett stort antal stora ångare i Algeriets hamnar eller vid kusten utanför denna. Som operationen var i full gång då broschyren gick i press lämnar den dock inga slutuppgifter på förlusterna. De dittillsvarande belysas av en bild, av vilken framgår, att 117 handelsfartyg om c:a 882.320 ton sänktes av flygbomber eller flygtorpeder, varjämte 123 fartyg skadades på samma sätt.

Under de 30 första krigsmånaderna tillgodoräknade italienska flyget sig 2.193 nedskjutna, eller på marken förstörda, motståndareplan, mot 903 förlorade egna plan.

Mot engelska flottan blevo resultaten efter 30 krigsmånader 62 krigsfartyg sänkta plus 209 skadade. Av de med flyg sänkta voro:

20 kryssare
3 hjälpkryssare
18 jagare
5 torpedkryssare
6 u-båtar
1 monitor
1 minutläggare
1 kanonbåt
6 motortorpedbåtar och
5 fartyg av obestämd klass.

Antalet med flyg sänkta, resp. skadade lastfartyg o. d. voro som förut nämnts 117 resp. 123, under samma tid.

Transportflyget under 30 månader.

Italiens transportflyg, som under krigsperioden insatts på alla fronter, från Ryssland till Östafrika, tillryggalade därunder en flygsträcka i km, motsvarande 1.000 gånger jorden runt vid ekvatorn (40.075 km × 1.000 = 40 miljoner km). De italienska, 3-motoriga transportplanen typ Savoia Marchetti, S. M. 82 med tjänstebeteckningen "Marsupiale" — dvs. "Kängurun", ha transporterat otaliga infanterister, flygare, sjömän och civila från det italienska väldets alla delar tillika med enorma mängder materiel av alla slag. Till och med jaktplan och flygmotorer — de förra med vingarna avmonterade — inrymmes i dess spaciösa buk.

1943 — ett år av motgångar.

1943, de italienska motgångarnas år framför andra, blir måhända i sinom tid föremål för en liknande italiensk sammanfattning som den ovan återgivna. Från 8 novemberlandstigningen 1942 i Afrika intill Italiens sammanbrott i augusti 1943, den 38:de italienska luftkrigsmånaden, är att inregistrera en följd av katastrofer, där dock Regia Aeronautica står med ofläckad vapensköld. Motsidans övermakt i flyg och personal blev till sist för stor. Förhärjande bombanfall mot Italiens städer och industrier i förening med ett verksamt insättande av det allierade flyget mot flygbaser och markstridskrafter bröt till sist en tapper nation, med i förhållande till sina "aspirationer" alltför svagt flyg. Roms imperium upphörde att existera — men ett nytt italienskt flyg är dock i vardande. Om dess framtid kan f. n. inga förutsägelser göras.

Regummeringar
Reparationer
OSTERMANS
Gummiverkstad A.-B.
Kanaltorget 1, (Lilla Bommen)
GÖTEBORG
Tel. 11 15 14, 11 48 95



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

Möbelköpet
blir alltid fördelaktigt i såväl **stil, kvalité** som **pris,** om Ni anlitar
Styckegodsaffären
ö. Kyrkog. 28, **Nyköping.** Tel. 785
▼
Alltid stort urval av såväl nya som beg. möbler. Bäddsoffor, fåtöljer, mattor. Skrivmaskinsbord, blankettskåp o. dyl.

Sven Westberg
Sko- & Läderaffär
Brunnsgatan 25 Telefon 5
Nyköping
Välsorterat lager av grövre och finare
HERR-, DAM- och BARNSKODON
SKOMAKERIARTIKLAR, LÄDER m.m.
PORTMONNÄER och PLÅNBÖCKER

Dansk Modelflyver Unions Organisation

av v. ordföranden
JØRGEN GAMST

Den första danska modellflygklubben startades i Odense 1936, men först 1937 bildades Dansk Modelflyver Forbund — vilket av praktiska skäl ändrade namn till Dansk Modelflyver Union (DMU) i 1941 — på initiativ av Odense Modellflyveklubb.

Det är Unionens avsikt att stimulera intresset för modellflygningen, att vara förbindelseleden mellan klubbarna och vara deras officiella företrädare och därvid tillvarataga den danska modellflygningens intressen. Unionen ledes av en styrelse, vilken för närvarande består av 7 personer. Styrelsen väljs på ett årsmöte, till vilket klubbarna sänder representanter i förhållande till deras medlemsantal, en representant för upp till 25 medlemmar, och så för varje ytterligare 25-tal en representant.

Från början var Unionen icke bunden vid några som helst eller dylikt, utan fick själv skapa sina lagar, rekordregler, elitflygarregler och byggnadskonstruktionsregler osv. Det stod dock klart för styrelsen, att skulle det verkligen bli något resultat, så måste Unionen erkännas av FAI. Förhandlingar inleddes därför med Det Kongliga Danske Aeronautiske Selskab (DKDAS) vilket motsvarar KSAK i Sverige. Så blev efter förhandlingar 1939 en överenskommelse träffad om anslutning till detta. Anslutningen till DKDAS, vilket är det enda organet för aeronautiska intressena i Danmark, och till vilket Dansk Motorflyver Union och Danske Svæveflyver Union är anslutna, är av mycket stor betydelse. Dock bevarades Unionens oberoende ställning, men det blev åtskilligt nytt att iaktta. Ekonomiskt ordnades det så att Unionen betalade en årlig kontingent till DKDAS, beräknad efter medlemsantalet, men i gengäld kan DKDAS bevilja Unionen ekonomiskt stöd till åtskilliga företaganden eller arrangemang efter ansökan

Varje större modellflygtävling med deltagande av några klubbar skall nu kontrolleras och godkännas av Dansk Luftsportsraad (DL). Denna kontroll utövas i regel av en av Unionens styrelsemedlemmar, av vilka DL har valt 3 i olika landsdelar.

DMU anordnar årligen ett stort antal modellflygtävlingar. Tyvärr har det på grund av förhållandena i landet icke blivit möjligt att i år lämna översikt av de planerade tävlingarna i Unionens officiella medlemsorgan, "Flyv". Men det har dock så småningen blivit ett stort antal fasta tävlingar som avhålles årligen och till vilka klubbarna får inbjudan ungefär 1—2 månader i förväg.

De danska mästerskapstävlingarna (DM motsvarande SM) anordnas därför efter bestämda regler. DM för segelflygmodeller avhålls årligen i augusti eller september på Jylland, för gummimotormodeller i juli eller augusti. 1943 hölls dessa på Själland, 1944 skall de hållas på Fyn och 1945 på Jylland osv., och slutligen skall DM för inomhusmodeller äga rum i april — 1943 hölls dessa på Fyn, 1944 skall de äga rum på Jylland och 1945 på Själland osv. Varje år hålls det alltså ett DM i någon av de tre landsdelarna, detta för att ge alla klubbar lika stora chanser när det gäller resor.

Under påsk och pingst anordnas vanligen tävlingar på 4—5 platser i landet av Unionens tre distriktsledare, varvid tiderna sammanräknas och placeringen uträknas. Detta är emellertid inte helt rättvist, då väderleken kan skifta avsevärt på de olika tävlingsplatserna.

Sommarlägret ser de flesta modellflygarna fram emot med de största förväntningar. 1941 och 1942 avhölls lägren i "Fuglsölejren" på Mols, en halvö utanför Aarhus. För ett billigt pris kunde modellflygarna här i härligt kamratskap vara tillsammans en vecka. Lägertiden tillbringades inte bara med tävlingar och teori — då det ju var ferier hade den rena fritiden beretts stor plats på lägerprogrammet. Fritiden användes huvudsakligast till bad — en hel del badade också under teoritimmarna... Det hade också arrangerats utflykter, fester, idrottstävlingar m. m. Dessa år hölls också Unionens årsmöte vid lägret, då ju nästan alla klubbar var representerade där. Tyvärr måste lägret 1943, vilket avsetts äga rum på Faarevejle Haandverkshöjskole (i närheten av Kalundborg) avlysas, och någon annan lägerplats hann inte anskaffas.

De modellflygarting och uppvisningar Unionen ofta anordnar i samband med åtskilliga tidningar gör först och främst god propaganda för modellflyget, då dessa brukar besökas av tusentals åskådare, och verkar dessutom sporrande på modellflygarna runt omkring i landet. Det är en stor ära att bli uttagen till deltagare i dessa, och därtill är det ju en intressant upplevelse. Till några av dessa evenemang har man sökt att få deltagande från svenskt håll, vilket dock ännu ej kunnat genomföras.

Inom Unionens styrelse har man de senaste åren arbetat på att skaffa så stora ekonomiska lättnader för medlemmarna som möjligt. Vid sista årsmötet fattades beslut, att från och med 1944 indela modellflygarna i juniorer under 16 år och seniorer över 16 år. Från och med detta datum betalar juniorerna 1 kr och seniorerna 2 kr i årsavgift till Unionen, varav Unionen årligen redovisar 0.50 kr respektive 0.25 kr till DKDAS. Sker inträde i Unionen under andra kalenderhalvåret, betalas blott halv årsavgift. Medlemmarna har rätt till att bära Unionens medlemsmärke.

Medlemsantalet är f. n. 500 medlemmar från 45 klubbar — varför den summa inte är så stor, som styrelsen har till sitt förfogande. Men trots detta kan Unionen lämna gott stöd i åtskilliga fall. Detta sker bl. a. igenom den s. k. propagandabyrån, som leds av Unionens pressekreterare. Byrån är t. ex. klubbarna behjälplig med olika utställningar, och kan ställa till förfogande åtskilligt material. Därtill finns det många andra underhållande saker, såsom ljusbildsserier (50 stora bilder) och ett par modellflygfilmer. Som reklam kan propagandabyrån tillställa som förpropaganda vid utställningar vissa standardartiklar om modellflyg till den lokala pressen.

Allt detta material ställs gratis till klubbarnas förfogande, vilka blott har att stå för transportkostnaderna.

För ett halvår sedan ställdes ett penningbelopp till Unionens förfogande, avsett som hjälp till initiativkraftiga klubbar, som icke själv kunde skaffa penningmedel till anordnande av utställningar osv.

Unionens rekordprotokollförare håller räkning på nya rekord och nya elitflygare, samt övervakar att de vandringspokaler, vilka enligt Unionens statuter skall tilldelas rekordhavarna, tillställes dessa.

På årsmötet 1943 blev reglerna för elitflygarvärdigheten fastställda. De lyder:

(Forts. å sid. 31)

Familjens HOBBY-KATALOG har kommit!



SEGELFLYG - SPANT
och REPLIKAMODELLER
RADIO - BÅTAR - KEMI
SLÖJD - JÄRNVÄGAR
IDROTT

"1000" fritidsuppslag från

HOBBYCIRKLARNA

insänd 55 öre och katalogen exp. omg.

HOBBYCIRKLARNA, Box 1057, Sthlm 16
Expediera mot närslutna 55 öre 1 ex. av Familjens Hobby-Katalog.

Namn .....

Adress .....

..... SFT 3/44

"PLUTO"



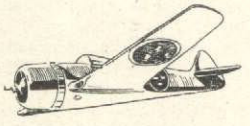
har blivit SVENSK!

"PLUTO" den populära danska S:trean, konstr. av Knud Flensted-Jensen, finnes nu i utmärkt svensk omarbetning, och uppfyller numera de svenska tävlingsbestämmelserna. Spänvidd 186 cm. Den utförliga ritningen kostar endast ..... Kr. 1: 85

Materialsats till "Pluto" inneh. erf. matr. såsom lister, plywood, beklädnad etc. men ej ritn. ..... Kr. 7: 50

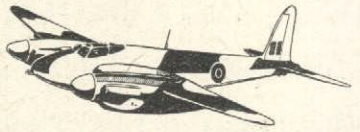
Populära replikamodeller

Skala 1: 50.



"J-22", det helsvenska jaktplanet, pr byggsats Kr. 1: 90

"B-17", svenskt störtbombplan, pr byggsats ..... Kr. 2: —



DE HAVILLAND "MOSQUITO". Aktuellt bomb- och jaktplan med hög hastighet.

Pr byggsats ..... Kr. 2: 90
„ ritning ..... „ 0: 50

I samtliga våra byggsatser till replikamodeller medföljer ritning och illustr. bygginstr. utan extra kostn. Vidare medf. kontursåg. trämatr., hjul, lim etc.

Skriv i dag efter den nya modellkatalogen. Den sändes mot 20 öre i frimärken.

SVEN E. TRUEDSSON
Modellflygindustri MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:

.... st. ritn. . . .

.... st. byggs. . . .

Namn: .....

Adress: .....

läs SEGELFLYGHANDBOKEN

Modellflygarglädje

Berättelse för de yngre modellflygarna

av

Ingvar Gustavsson

Eftermiddagen kom och Lennarts gäster klockan sju. Hans mamma hade gjort en tårta och Lennart kunde inte motstå att smaka en klick av den sällsynta vispgrädden. Så klädde han om sig, och hängde upp sin segelmodell i taket. Hans pappa var på ovanligt gott humör ty hans arbete hade slagit synnerligen väl ut. Äntligen hade en långvarig hållfasthetsberäkning nått sitt slut, ett nytt flygplanprojekt stod klart, och detta var till stor del hans förtjänst. En signal på dörrklockan och samtliga inbjudna ungdomar anlände på en gång.

— Lennart, ropade hans mamma, skall du inte komma in till dina gäster?

— Kommer strax, ropade han, men hörde så en röst som kom hans hjärta att slå hastigt av både glädje och förvåning. Hade mamma bjudit h e n n e! Hur kunde mamma veta att jag är så förtjust i Inger, tänkte han. Nog hade ändå livet sina ljusa punkter! Han vågade inte gå in i rädsla för att han märkbart skulle reagera för hennes otroliga charm. Hans självstyrka förslog ej heller, ty när han hälsade Inger välkommen, steg en rodnad upp i hans ansikte, och han kände sig förvirrad. Han brukade annars vara ganska säker i alla sällskapslivets situationer, men detta var ju endast mänskligt. Ingen tvivlade heller på att denna flicka, hans systers bästa vän, också uppvisat ett förvirrat ansikte som var så typiskt vid förälskelse och som så obarmhärtigt avspeglar människans innersta känslor. Lennarts vän och flygkamrat Lasse Wahlsten drog genast träffsäkra slutsatser av deras besynnerliga uppträdande och när Lennart förde Inger till bordet, såg han Lasses blinkningar och grimaser. Den förestående festen syntes inte lätt för Lennart. Ingers blickar gjorde honom fullständigt bortkommen; han tappade smörgåsen eller spillde på duken och skulle han säga något blev detta spänt och onaturligt. "Hej pappa", var så god och sitt, sade Lennarts syster Majken och pappa Georg gjorde sin entré i salen. Det var inte utan att backfischarna drog djupt efter annan, ty pappa Georg var en ståtlig civilmilitär som såg frapperande bra ut.

Stämningen blev bättre sedan den kamratlige pappa Georg slutit sig till gänget. Han sympatiserade alltid med ungdomen och efter en timme skrattades det hjärtligt. Även Lennart hade funnit sig själv. Så uppenbarade sig hans mamma med champagnen m. fl. härliga dryckesvaror. Hon hade givit jungfrun ledigt och skötte därför själv serveringen. Hon var alltid den perfekta värdinnan. Hon hade en förmåga att med små och enkla medel göra det trevligt för sina gäster, och allting kom alltid in i rätta stunden. Sedan hon slagit upp champagnen slog hon sig själv ned för att smaka av läckerheterna. Då reste sig pappa Georg för att hålla tal för sin son. Han hörde till dem som besitter konsten att tala och kunde alltid få sina gäster mer eller mindre tankfulla och rörda. Hans sista meningar just nu löd sålunda: "jag önskar dig mycken lycka och välgång framdeles, främst med din förestående skolgång men ej minst med ditt arbete som modellflygare. Jag måste faktiskt beundra din segelplanmodell som du med sådan ambition åstadkommit. Jag är glad att du tillbringar din fritid på detta sätt och önskar slutligen både dig och Lasse framgång med er trevliga sport." Detta gladde Lennart särskilt, ty han förstod att hans far fr. o. m. nu insett det värdefulla i modellflygningen. "Vill du inte ta ner din modell och visa den", föreslog hans syster Majken. Han gick så efter sin stora modell, och alla blev tydligt imponerade vid åsynen av de vackra linjerna. De tätt sittande kroppslongerongerna och spryglarna var en fröjd för ögat, och Lasse, för vilken modellens tillkomst hemlighållits, blev överförtjust. "Att du ingenting nämnt till mig om det här", började han ivrigt och förebrående i det han vägde modellen i handen. "Skynda dig för katten att klä den så vi få börja trimma". "Det skall inte låta vänta på sig", sade Lennart, och hängde upp den igen i taket på sitt rum. När de kom in hade man redan lämnat bordet och Majken låg på knä vid radiogrammofonen och plockade i en bunt skivor. "Börja nu inte med swing genast", tyckte pappa Georg, där han satt och nöjt i sin fåtölj med sin älskade stora cigarr i munnen. Majken lydde för en gångs skull och en gammal vals inledde kvällens dans. Lennart som just kommit in, satte kurs rakt på Inger, men en av hans kamrater var snabbare med att bjuda upp henne. Alla skrattade och fröjdades av hjärtans lust. Aldrig förr hade Lennart upplevt en fest, vars stämning stod högt i tak redan vid kvällens början. Han och Majken började tjuta av skratt när fadern med en aristokratisk bugning bjöd upp sin vackra maka och började gammaldansa i ypperligt festlig stil. Lennart riktigt kunde se hur hans föräldrar trivdes, och det fanns inget som gladde honom mera än att se dem lyckliga och ungdomliga. Tänk, vad de skulle ha dansat mycket som unga och hur lyckliga de alltid varit, tänkte han. Så fick han syn på Lasse och Majken just då de tappade balansen, för att ögonblicket därefter ligga på golvet under ofrivilligt oanständiga former, och då började hans hejdlösa skratt igen. Redan nästa dans blev damernas och det var då Inger kom fram till honom och sade sitt "får jag lov" med sin mjuka röst, och Lennart kände sig så innerligt lycklig som han över huvud taget kunde göra. Alla ville dansa med Inger så det var inte var gång som han själv fick det. Men nu, när hon av egen fri vilja bjöd upp honom, förstod han hur underbart livet kunde bli. När han dansade förstod han sina kamrater som ibland brukade säga: "Oh, vad hon dansar underbart!" Det underbara hade Lennart aldrig förstått. Men nu förstod han att något mer måste finnas, just det han nu upplevde när han dansade med Inger.

Festen fortsatte i accelerat tempo och tiden led fram emot midnatt. Det var inte lätt att bryta upp, och ingen gjorde heller min av det! Om jag skulle föreslå Inger en promenad! tänkte Lennart plötsligt. Och Inger accepterade hans förslag på ett sätt som om hon hela tiden väntat på det. De promenerade genom den dimmiga sommarnatten ut mot flygfältet. Han berättade om sin flygning och sin framtid och hon hörde tyst på. Hon beundrade honom särskilt för hans sista stora byggverk. Väl framkomna till flygfältet blev de plötsligt stående stilla och tysta. Luften var tung och tusentals insekter surrade som om även de var bemästrade av vild feststämning. Över flygfältet rörde sig dimslöjorna sakta och svepande, hangarerna i fältets bortre ände var nästan inhöljda av dem. Han stod så nära hennes vackra gestalt, att han greps av en vild lust .... en våldsam kraft genomilade honom, en kraft som han aldrig känt tidigare. Han kände inte någon återhållsamhet gent emot det svaga könet längre utan omfamnade Inger, och hon lät sig omfamnas. Han sökte hennes mun och kysste den. För dessa korta sekunder glömde han helt alla vardagens göranden och låtanden, glömde ritkontoret med dess hets och nervositet, glömde allt som över huvud taget förmådde dämpa hans upphöjda fria och lyckliga själstillstånd. Han släppte henne efter en stund, såg hennes vackra ansikte och undrade hur länge allt detta vackra skulle vara. Var det en dröm kanske, han var faktiskt inte riktigt säker på att det inte var så. De gick åter hem hand i hand genom den dystra skogen. Bländade trädde de åter in i den ljusa festsalen. Alla märkte att det hänt Lennart och Inger något, men ingen sade något, de bara log ett hemlighetsfullt leende och gav varandra menande blickar.

(Forts. i nästa nr)

MODELLBYGGARE!

Ny katalog 1944 nu utkommen!



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

Skriv efter katalogen redan i dag!

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

Sänd mig Eder nya jättekatalog för 1944.

Namn: . . . . . .

Adress: . . . . . SFT.

SFTs NORDISKA SAMARBETSRÅD I MODELLFLYG.

Sverige:

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

Danmark:

Jørgen Dommergaard, Johs. Thinesen och Per Weishaupt.

Finland:

Tor Krause och Arne Sirén.

Modellen som alla kan bygga!

Segelmodellen "KRATO"

God flygförmåga i förening med enkel konstruktion har gjort segelmodellen KRATO synnerligen populär. Spv. 40 cm. Byggsats med lister, flak, japanpapper, ritning, arbetsbeskrivning m. m. (Men ej lim och dope.) Pris endast Kr. 1:75 + porto.

Balsalim, flaska om 25 gr. 0:65
Dope, flaska om 10 gr. 0:30

Kniv för fastsättning av rakblad, lämplig vid modellbygge 0:50.

Ny katalog mot 20 öre i frimärken.

Modell–Sport

Storgatan 35 Falkenberg

Dansk Modelflyver . . .

(Forts. från sid. 29)

Med egenhändigt byggd modell skall följande minimumprestationer ha uppnåtts vid tre flygningar samma dag:

M-Elitflygare (gummimodell)
A. 3 flygn. om 1,5 min
B. 3 flygn. om 2 min
C. 3 flygn. om 2,5 min

S-Elitflygare
A. 3 flygn. om 4 min
B. 3 flygn. om 5 min
C. 3 flygn. om 6 min

I-Elitflygare (inomhus) 3 flygn. om minst 5 min

B-Elitflygare (bensinmodeller) 3 flygn. om minst 2 min varaktighet efter en motortid på 20 sek.

H-Elitflygare (hastighet): En hastighet på minst 15 m sekunden. Distansen överflygs 2 gånger i var riktning.

I Danmark gäller att överhuvudtaget alla modeller skall uppfylla de internationella FAI-reglerna (minimumvingbelastning 15 g/kvdm). Dock gäller det undantaget, att juniorer kan deltaga med sina modeller vid tävlingar, även om modellen icke uppfyller FAIs regler.

Till slut kan nämnas att DMU har en representant i DKDAS styrelse, nämligen Unionens ordförande, vilken i övrigt representerar Unionen vid alla viktiga och officiella tillfällen.

På grund av den f. n. förhållandevis ringa tillströmningen av nya medlemmar, utnyttjar styrelsen tiden till att förbättra organisationen så mycket som möjligt, så att den är färdig den dag, då det blir fart igen på modellflyget. Bl. a. arbetas det f. n. på att kunna anställa en fast avlönad modellflyginstruktör.

Den dag freden kommer, skall det bli intressant att mäta krafterna med våra svenska modellflygarkamrater vid nordiska stortävlingar!

Lockheed . . .

(Forts. från sid. 12)

I juni, juli och augusti flög två stora grupper P-38:or från Burbank i Kalifornien över till England och därefter vidare till Afrika. Det var första gången ett jaktplan flugit nonstop över Atlanten. Detta var tänkbart endast därigenom att stora, strömlinjeformade extra bensintankar monterats under vingen mellan kroppen och de bägge motorerna.

Under Afrikafälttåget genomgick P-38 med glans sitt eldprov. Inte utan respekt talade de tyska stridsflygarna och även andra om "der Gabelschwans Teufel" — den gaffelsvansade djävulen. Särskilt väl lämpade den sig för lågattack mot trupper och motoriserade kolonner. I luftstrider mot enmotoriga tyska plan fick man utarbeta en speciell taktik, då ju den tunga, tvåmotoriga "Lightning" ej kunde mäta sig med en Messerschmitt eller en Focke-Wulf i vändbarhet. Denna olägenhet uppvägs dock mer än väl av planets enormt uppdrivna stigförmåga och den koncentrerade eld den kan avge. P-38-piloterna tränas därför att undvika kurvstrid och att i stället strida i lag. På så sätt kommer de att skydda varandra och eldkraften ökas på ett avgörande vis. — Till sist några enkla data på P-38:

Spännvidd 15,8 m, längd 11,5 m, vingyta 30,4 kvm, tomvikt 5.060 kg, flygvikt 6.120 kg, stighast. 14,6 m/sek, maxhast. 660 km/tim på 4.900 m och flygsträcka 970 km med 565 km/tim.

Skövde Flygklubb . . .

(Forts. från sid. 22)

Avdelning II under motoringenjör K. E. Grinds ledning har under året färdigmonterat vinschbilen.

Avdelning II, som handhar utbildningen, har under 1943 haft ett år av idel arbete. Sammanlagt 1.530 starter ha expedierats och resultatet har blivit 31 A- och 15 B-diplom. Dessutom ha sex av klubbens medlemmar erövrat C-diplom på Älleberg, där också instruktören, J. Johansson, i somras genomgått KSAKs instruktörskurs. För avd. IIIs räkning planeras i sommar en flygdag i samband med en av klubben anordnad utställning.

Detta var segelflygfronten, där man var full av planer inför det nya året. Hur låter det på modellflygarhåll? Vi uppsöka modellflygsektionens "högkvarter", köpman Nils M. Larssons kontor, där förutom chefen, klubbledaren för 1944, aspirant Åke G. Ringh påträffas. De båda herrarna lägga pannorna i djupa veck och på vår förfrågan om anledningen till detta, svarar aspirant Ringh:

— Förra året var mycket matt för vår del, inte ett enda modellflygmärke erövrades t. ex. Nu lägger vi sista handen vid arbetsprogrammet för 1944, som börjar genast med en nationell tävling. Sedan planera vi instruktör- och nybörjarkurser, samt en propagandakampanj bland stadens ungdom. Lokalfrågan, som varit vårt stora problem tidigare, har nu lösts tack vare rektor H. Gullbergs välvilja att låta oss använda läroverkets slöjdsal. Vi ha organisationen klar. Den har utformats så, att den kan successivt utbyggas allt efter medlemsantalet.

Man får ett starkt intryck av v i l j a, när man ser på Skövdeflyget och det gör, att man lämnar Skövde Flygklubb med förvissning om att här kommer under 1944 att göras allt, som k a n göras — och det är inte litet för den som v i l l . . .

Bror Hedberg . . .

(Forts. från sd. 00)

den sista turen på linjen Stockholm—Moskva gått.

Under de senaste åren har Hedberg tjänstgjort omväxlande på Bromma och Visby flygplatser, tills han i höstas blev utsedd till trafikledare på Torslanda vid Göteborg.

I privatlivet är Hedberg en stor sällskapsmänniska och en mycket uppskattad ungkarl vid alla tillställningar. Hans syster heter fru Zarah Leander, och de båda ha ofta flugit tillsammans under sina semestrar och bl. a. besökt Paris, som de grundligt studerat. Hedberg spelar gärna bridge och är en skicklig tennisspelare, som sällan låter ett tillfälle gå sig ur händerna att få sig en sund och stärkande motion.

K. S.

SVENSK flygtidning

SFTs MODELL-RITNINGAR

Skalamodell "PZL" — polskt jaktplan.
Konstruktör: Gösta Hellström.
Ritning 31 × 42 cm. Pris 75 öre.

Replikamodell DORNIER DO 217 — tyskt bombplan.
Konstruktör: Åke Tollin.
Ritning 72 × 92 cm. Pris 2: 65.

Replikamodell DRONT — jakt- & spaningsplan.
Konstruktör: Thorsten Brinck.
Ritning 24 × 31 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell TUMMELITEN — övningsjaktflygplan.
Konstruktör: Thorsten Brinck.
Ritning: 19 × 24 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell BRISTOL BULLDOG — jaktplan.
Konstruktör: Thorsten Brinck.
Ritning 27×31 cm. Pris 0: 55.

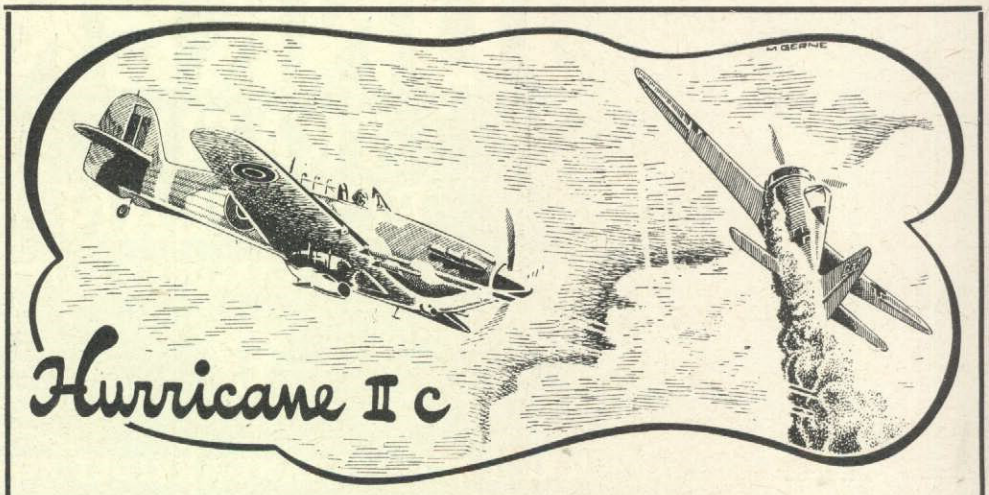
Replikamodell MITSUBISHI S-00 — japanskt jaktplan.
Konstruktör: Magnus Gerne.
Ritning 28×28 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell MORANE SAULNIER-406 — franskt jaktplan.
Konstruktör: Tor Krause.
Ritning 28×40 cm. Pris 0: 65.

Motormodell FENIX — förnämlig tävlingsmodell i klass M. 1.
Konstruktör: Bertil Lindell.
Ritning: 41 × 71 cm. Pris 1: 65.

UHU-lim. Liten tub. **Pris 0: 65 kr.**
Vid köp av tre ritningar erhålles en tub UHU-lim **gratis!**

SVENSK FLYGTIDNING, Malmö
Postgiro 147660.



En Hurricane II C, det berömda engelska jaktplanet med fyra kanoner, i rasande närstrid med en Fw 190, tyskarnas förnämsta jaktplan. Bygg något av dessa eller nedanstående aktuella krigsflygplan med ledning av våra förnämliga ritningar.

Focke-Wulf Fw 189
Pris kr. 1: 05

Bell P-39 Airacobra
Pris 85 öre

Junkers Ju 87 B (Stuka)
Pris 95 öre

Hawker Hurricane II C
Pris 90 öre.

Focke-Wulf Fw 190
Pris 90 öre.

med utförlig byggbeskrivning och originalfärgprov.

AKE TOLLIN,
Rudbecksgatan 7, Örebro

Sänd mig nedanstående:

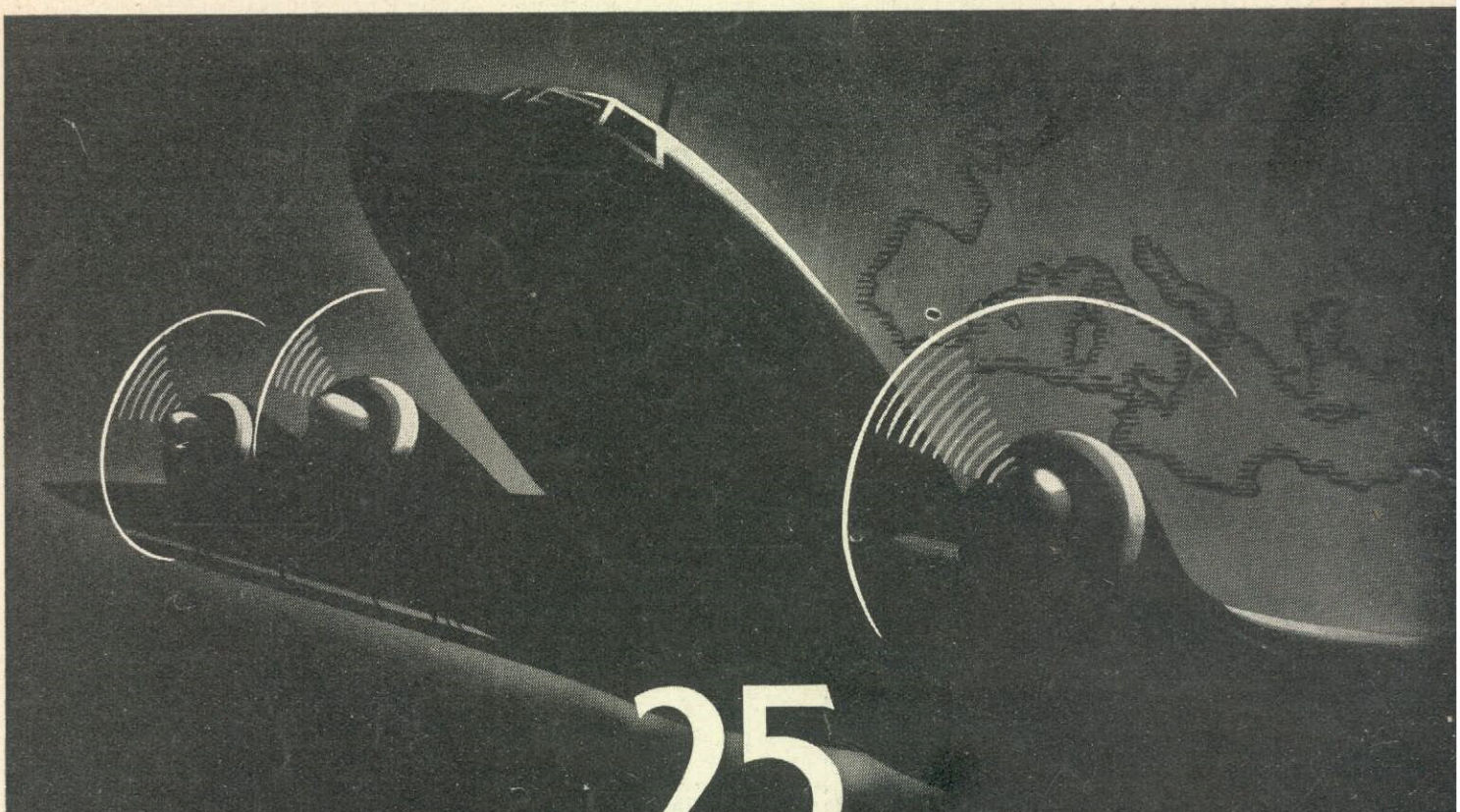
..... st. ..... kr. .....

..... st. ..... kr. .....

Namn: .....

Adress: .....

Levereras mot postförskott el. portofritt vid förskottslikvid på postgiro 27 00 77. Leverans även mot frimärken.



Tysk luft- 25 trafik
ÅR
JUNKERS
TRAFIK-
FLYGPLAN
PIONJÄRER AV VÄRLDENS LUFTTRAFIK

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

Bevis på det tyska kvalitetsarbetet!



JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.