

45 ÖR



SVENSK flygtidning

ÅRG. 6 NR 7

Juli 1944

Amerika:

Flyg för freden

England:

R. A. F. går till anfall

Tyskland:

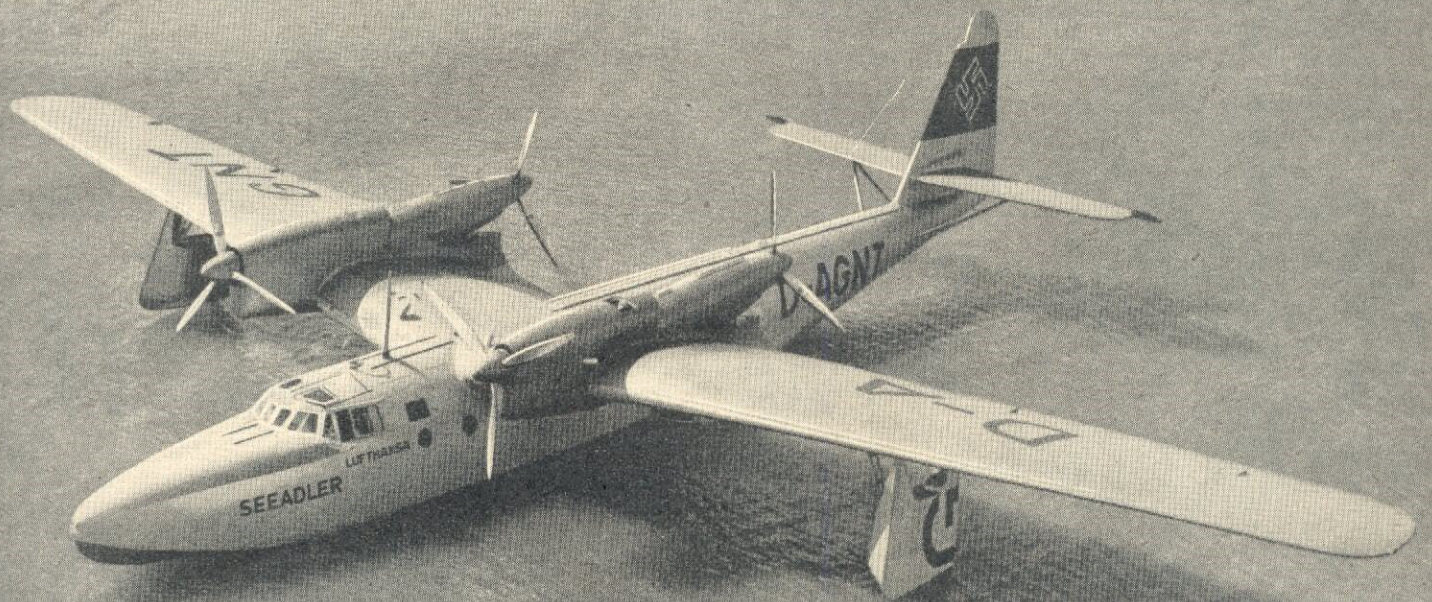
Stratosfärkampen

Segelflygarnas egen stjärna

ALICE "BABS" →

och "Film-Lasse" i filmen Örnungar





TRANSATLANTIKFLYGBÅT
DORNIER
DO 26



MOT HÖGRE MÅL!

Svensk Flygtidning tar nytt initiativ.

SVENSK FLYGTIDNING har alltsedan starten för fem år sedan ständigt sett sin främsta uppgift ligga i flygets popularisering. Ingen trodde väl från början, att detta skulle vara en så svår uppgift. Tröghet och oförståelse från många håll försvårade arbetet. Kalkylerna höllo inte alltid streck. Men någon tanke på att ge upp och lägga ned den strid, som i det svenska flygets tjänst påbörjats, fanns aldrig.

Genom osjälviskt och målmedvetet arbete från Svensk Flygtidnings alla medarbetare och vänner lyckades tidningen alltmera befästa sina positioner. Redan från början blev Svensk Flygtidning de aktiva flygarnas speciella organ. De flesta till KSAK anslutna klubbarna ha sedan länge gått in för tidningen som sitt eget klubborgan. Segelflyget och modellflyget har alltid haft en trogen förespråkare i Svensk Flygtidning. Även annonsörerna ha så småningom kommit till insikt om, att tidningen har den bästa kontakten med flygets folk från alla läger. Allt detta har i sin tur medfört, att Svensk Flygtidnings ställning i Sverige alltmera förstärkts.

Men även långt utanför vårt lands gränser har Svensk Flygtidning vunnit vänner och läsare världen runt. Först och främst har den därute varit en spegel av vad som rört sig i Sverige, men dessutom har den fört besinningens talan i en stridande värld och hållit kamratskapets band mellan jordens alla flygare vid liv — trots allt.

Mången annan förläggare skulle säkert i den situationen belåtet gnugga händerna och börja räkna in vinsterna. Så icke med Svensk Flygtidning. Den har ständigt haft sitt osjälviska mål för ögonen: flygets popularisering! Framgången öppnade nya vägar.

SEGELFLYGHANDBOKEN är ett av de hittills vackraste bevisen på denna inställning. Vårt land har hittills saknat en förstklassig handledning, som kunde komma det framåtgående segelflyget till gagn. Svensk Flygtidning tog därför initiativet till utgivandet av den internationella segelflyghandboken på svenska. Under mer än ett års tid ha Sveriges främsta experter på området varit sysselsatta härmed, och nu föreligger verket komplett på svenska, varjämte alla för vårt land

tillämpliga bestämmelser samlats och utgivits under namnet SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKEN. Inte endast i Sverige utan även i Finland och Danmark har denna handbok vunnit största spridning, då även dessa länder hittills saknat ett standardverk på området. Segelflyghandboken har mötts med entusiasm av alla Nordens segelflygare och en enig press.

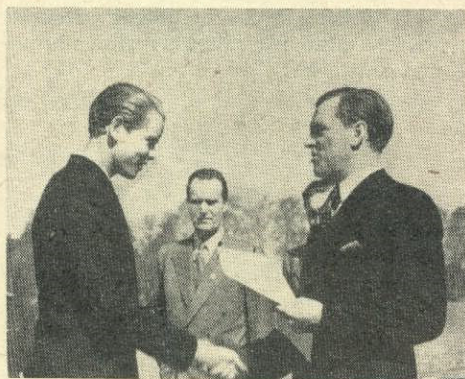
Vi vila emellertid aldrig på vunna lagrar. Sedan Segelflyghandboken i dagarna fullbordats, taga vi nästa steg på vägen att göra det svenska folket flygsinnat.

Segelflygningen har ju framför alla andra utvecklats till en ungdomens sport. Om den i Sverige ännu inte vunnit den utbredning, som önskvärt vore, så beror detta uteslutande på att de ekonomiska förutsättningarna saknas. Staten har tilldelat segelflyget ett årsbidrag på 300.000. Men detta räcker tyvärr inte långt. En kampanj för att väcka förståelse för segelflygets behov bland de styrande inom såväl rikets som kommunernas styre har därför påbörjats genom SFT.

Medan gräset gror, dör kon, heter ett gammalt ordspråk, som tyvärr brukar användas med tanke på snabbheten hos en del av de styrande. Det privata måste därför hjälpa till. Hittills ha behjärtansvärda initiativ tagits från många håll. Men vad som hittills gjorts räcker ännu inte till. Alla måste göra sin insats för att hjälpa segelflyget utnyttja den vind i seglen, som otvivelaktigt erhållits.

Svensk Flygtidning har därför för sin del beslutat att i fortsättningen anslå avkastningen av tidningens annonser till segelflygstipendier åt svensk ungdom från hela vårt land. Vi komma t. o. m. att gå så långt, att vissa annonssidor helt komma att upplåtas åt denna annonsering, varvid behållningen till 100 % tillfaller segelflyget. Stipendierna komma att utdelas i gemenskap med KSAK och annonsörerna.

Även modellflyget behöver uppmuntras. Svensk Flygtidning har för den skull uppdragit åt en av våra främsta konstnärer att utarbeta en nordisk modellflygkanna, som sedan skall tillverkas hos en av våra främsta hovjuvelerare och uppställas som vandringspris för bästa nordiska modellflygprestation. Dessa planer komma att utvecklas närmare i följande nummer.



Vårt första segelflygstipendium har tilldelats bäste eleven vid Skrubba flygplansverkstadsskola, Gösta Andersson, som här erhåller segelflygbrevet av direktör Sölve Skerfving, medan Skolöverstyrelsens representant ser på.

Nic Morane:



Luftkrigskrönika



Det rör sig på luftkrigsfronten. Invasionen i Frankrike, Italienoffensivens framförande förbi Rom, USA-flygets västryska bombbaser, tyskarnas premier för fjärrbombning av England med stora mängder "hemliga" raketplan utan förare och den förnyade USA-bombningen av mål i själva Japan, med tillhjälp av de nyaste flygande fästningarna typ B-29, av förbättrad extratung modell — allt är sensationer av rang, som inte kan bli utan sin återverkan på kriget som helhet.

Italienoffensiven tog med Roms fall den 4/6 ett betydelsefullt steg framåt. Västmakterna fick därigenom ett fjärde italienskt flygbasområde i sin hand, det kring den "eviga staden" belägna. Till sammans med de förut tagna och i år iordningställda Foggia-baserna kan det nya Rom-området utnyttjas, dels i kampen om Norditalien, och där särskilt för fortsatt offensiv mot den lombardiska slätten med sina stora flygcentra Milano och Turin, dels för fortsatta bombanfall mot Ungern, Österrike och Sydtyskland (Bayern m. m.). Krigsrapporterna om bl. a. upprepade flyganfall mot det viktiga trafik- och industricentrat München vittnar också om att utnyttjandet redan är i full gång.

Italienbaserna, i förening med de av USA ungefär samtidigt erhållna och iordningställda flygbaserna i sydöstra Ryssland för "skyttelbombning" av Centraleuropa via routinen Ryssland — Italien — England och vice versa öppnar också möjligheter till att fortsätta bekämpandet från luften av motsidans industri och hemort, med maximala bombblaster. Det förefaller också, som om man ännu ej skulle anse sig vara klar med den delen av sitt program. Om och när de längst i norr belägna italienska flygbaserna falla i allierad hand blir möjligheterna till verksam "skyttelbombning" avsevärt ökade.

*

Invasionen i Frankrike, länge förberedd och väntad, tog som känt med stöd av starkt flyg sin början den 6/6 i dagningen. Genom koncentration av västmakternas samlade militära resurser till lufts, till sjöss och till lands har man nu, då detta skrives 11 dagar därefter, lyckats åstadkomma ett brohuvud å den normandiska kusten, mellan Le Havre och Cherbourg, om c:a 90 km bredd och 30 km djup.

11.000 flygplan, talrika fallskärmsregementen och flera fördelningar glidplanburna trupper, med däri ingående flygtransporterade pansar- och artilleriavdelningar m. m. lyckades efter ett föregående kraftigt bombflyganfall, i samarbete med jakt och andra flygslag genomföra företaget mot vad som åtminstone i propagandan betecknats som alla tiders starkaste befästningszon, Atlantvallen. Man är nu som

bäst i färd med att utbygga västmaktsflygbaser på fransk mark för att med stöd av där baserat jakt- och bombflyg fortsätta österut, mot nästa fasta hinder, Västvallen. Även om de tyska flyginsatserna mot invasionsstyrkorna än så länge varit tämligen obetydliga, finns det dock kanske anledning att draga sig förra krigets engelska soldatsång till minnes: It's a long way to Tipperary — —. "Marschen till Berlin" skall med visshet taga tid.

Ett hemligt vapen, varom länge ryktats och som t. o. m. i ett par strörexemplar — tyvärr i form av söndersprängt skrot — förrirrat sig till Sverige, insattes i massa för första gången den 14 — 15/6 mot mål i Sydengland, främst London. Det var "obemannade flygplan" av rakettyp eller "radiostyrda glidbomber", hur man nu vill benämna dem. Med en uppgiven hastighet av 485—600 km/tim, en flyghöjd av omkring 200 m, en flygsträcka ("skottvidd") av c:a 150 km och en inbyggd sprängladdning av 0,5—1 ton samt därmed följande, avsevärd verkan vid fullträff, skall detta det nyaste "spökflyget" nu göra livet på Piccadilly osäkert under den närmaste framtiden. Hemlighetsfullheten om det nya vapnet, dess beskaffenhet och verkningar är än så länge stor å ömse sidor om Kanalen. Framtiden får utvisa, om det motsvarat sina upphovsmäns förväntningar och om de för "den svarta spökflygarmadan" utsatta kusinerna lyckats finna ut något effektivt motmedel. Man får alltså avvakta närmare underrättelser.

*

Fjärran Östern-kriget har också med den 15/6 förts in i ett nytt skede. Under det USA-offensiven "ö från ö" framförts sydifrån, från Marshallöarna och Nya Guinea till Marianerna, mer än halvvägs till Japan, har bortåt en halv miljon kinesiska kulis i all tysthet och på Wall Streets order, för hand i Kina iordningställt en rad bombflygbaser, varifrån direkta bombanfall med där baserat USA-flyg, "Superfortress" B-29 extratunga bombplan, nu kunnat igångsättas. I skrivande stund har mål på Japans sydö, främst en del stålverk anfallits, till ett pris av 4 förlorade B-29 under det första anfallet.

Möjligheterna till ett oinskränkt luftkrig modell Douhet mot Japans livscentrum Tokio, Jokohama m. m. rycker härmed en god bit närmare. Man kan ta för givet, att Onkel Jonatan också har den rätten på sin matsedel. Hur Japan skall bemästra faran är än så länge ovisst. Blir det även där — som i slaget om England — en jaktflygets seger över de anfallande bombarmadorna eller skall vi nu äntligen få skåda en ny fas i luftkrigets mångskiftande kaleidoskop — verkliga drabbningar i luften mellan luftens flyg-

gande slagskepp? Sannolikast är väl, att Japan med sitt trots alla initialframgångar likväl i stort sett opraktiskt ordnade och ineffektiva, delade flygvapen icke skall kunna resa jämbördigt medel till motstånd i luften med "flygslagskepp", liknande de amerikanska. Nippons söner får däremot med all sannolikhet rika tillfällen att tillämpa sin förut kända och brukade "dödstaktik", att med sprängladdade jakt- eller bombplan söka avsiktligt kollidera med "Superfästningarna" i luften. Hur som helst, en intensifiering av luftkriget kring Kinesiska sjön samt vid Nippons stränder och städer är med säkerhet att förvänta.

PATENT ÖVERLÅTES:

"KNACK"-säkerhetsmutter

Svenskt patent.

Automatiskt låsande skruvmutter för tidsenligt snabbmontage. Tillverknings- och försäljningslicens för Sverige överlättes.

Wuttig Apparatebau
Hugo Wuttig, Werk I

Laufenberg/Baden
Tyskland.

ÖNSKAS KÖPA:

Volvo personbil

mod. 53 el. 54 i mycket gott skick och körd högst omkr. 2.500 mil med eller utan däck. Sv. t. "Helst med gummi", SVENSK FLYGTIDNING f. v. b.

FLYGTIDNINGEN

Följande nummer önskas köpa för arkiv: 5 och 6/1940 och 1 och 2/1941. Svar till "Bra betalt", SVENSK FLYGTIDNING f. v. b.

TILL SALU:

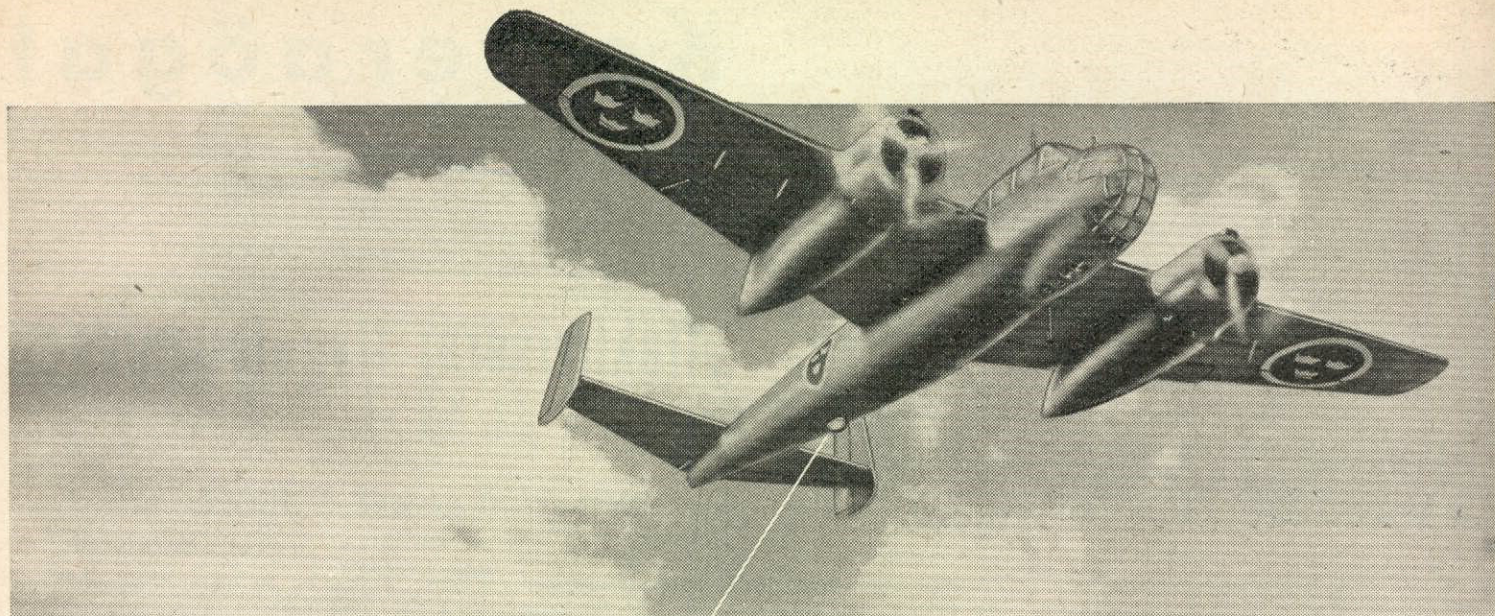
Tre nya flygöveraller

En av grå smärting med yllefoder. En bröst- och två byxfickor med blixtlås. Smärtingbälte. Blixtlås från hals till byxgren. Storlek 50½, 35 B-poäng. Pris 88: — kr.

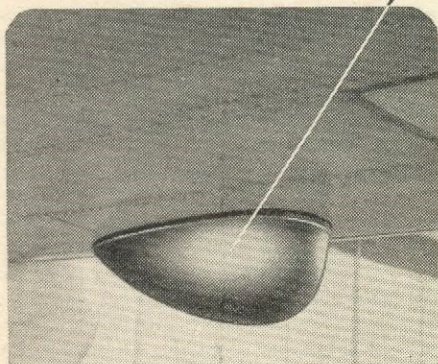
En av gråbrun smärting med yllefoder. Blixtlås vid ärmar och ben. En bröst-, två byx-, två knä- och två baxfickor med blixtlås. Smärtingbälte och pälskrage. Blixtlås från höger axel till byxgren. Storlek 54, 35 B-poäng. Pris 102: — kr.

En av brunt skinn med kamelhårsfoder. Två byxfickor. Skinnbälte. Knäppning från höger axel till byxgren. Storlek 52, 25 B-poäng. Pris 180: — kr.

Svar till "Förkrigstillverkning", denna tidning f. v. b.



MOT HÖGRE FART



Kraven på flygplanens prestationsförmåga stiger ständigt. Farten är en av de viktigaste faktorerna. Under lika betingelser segrar alltid det snabbare flygplanet. Motoreffekten är emellertid inte obegränsad. Det

gäller för konstruktören att hushålla med hästkrafterna, så att de räcka till att ge flygplanet största möjliga fart. Varje detalj, som utsättes för luftmotstånd måste formas så, att den stjälar ett minimum av effekt

PEJLRAMEN

på ett flygplan måste vara placerad utanför flygkroppens metallskal. Den äldre typen med sin stora ring förbrukade omkring 30 hk genom sitt luftmotstånd. På SAAB:s nya bombplan B 18 infördes en ny typ med ramen i en strömlinjeformad

kåpa. Effektförbrukningen sjönk till 3 hk – en besparing på 90 %.



skapar svenska vingar

SVENSKA AEROPLAN AB
LINKÖPING · TROLLHÄTTAN

Kameraögat



effektiviserar flygutbildningen

— Även Hollywood i flygets tjänst —

Hollywoods kameramän, som nu ställa sin skicklighet i den militära ingenjörskonstens och teknikens tjänst, har i hög grad bidragit till att förbättra den rörliga bilden. Den har också blivit en viktig stridsfaktor i de amerikanska truppernas arsenal. Från den dag, då USA-soldaten eller sjömannen börjar sin grundläggande utbildning och ända fram tills timmen för hans aktiva insats i striden slår, betjänas han av den rörliga bilden, vilken tjänstgör som lärare, rådgivare och outtröttlig övervakare av fienden.

"Även om kameran icke gjorde något annat än tillgodosåg behovet av utbildningsfilmer, genom vilka soldaten bibringas en mängd militära färdigheter; från att slå upp ett tält till att storma en fientlig ställning, skulle den vara ovärderlig", säger John Arnold, en gammal, beprövad kameramän i tjänst hos Metro-Goldwyn-Mayer, som leder utbildningen av speciellt inrättade klasser i användningen av filmutrustningen för instruktörer och fotografer vid de väpnade styrkorna.

Men den gör mycket mer än det. Den sättes in i striden såsom vilket annat vapen som helst. Kameror peka från jaktplanens nos och korrigera ksp-skyttens riktarbete och rätta till eventuella tekniska misstag. I bombplanen riktas kameran genom ksp-sikten för att fastställa målens läge och gevis bombträffar eller "missar". För kartläggning begagnas speciella kameraplan av typ Lockheed P 38 Lighting. En

modern armés ögon jaga genom luften med en fart av över 600 km/tim. på 10.000 m höjd. Ett landområde på 50.000 kvadratkilometer kartlägges på fotografisk väg på mindre än 3 timmar. På land håller kameran liksom kulsprutan ett vakande öga från någon väl dold "rävlya" för att förebygga skärmytslingar, angrepp, vänners och fienders strategi. Kameror ingå även som en viktig beståndsdel i utrustningen på krigsfartygen i U. S. Navy, här för att fasthålla bilden av sjöstrider och sjöstrategi för senare studier.

En uppfinning, som gjorts av kameratekniker i Hollywood, synkroniserar kameran med propellern. Piloterna kunna öva med linser och ksp-sikten mot stridsmål och erhålla en fullständig fotografisk upptagning av striden. Kapten Clark Gable, den amerikanske filmidolen, som nu tillhör U. S. Army Air Force, återvände nyligen till Hollywood från fronten i Europa för att visa filmer, upptagna under raid mot fienden.

Många av de män, som utbildats av Arnold och hans kolleger i Hollywood i samarbete med Research Council of the Academy of Motion Picture Arts Sciences komma att använda sina kunskaper i spaningsarbetets tjänst. Framgången av det första amerikanska flygangreppet mot den japanska öfästningen Truk har man till stor del spaningstjänsten att tacka för. Några dagar före angreppet utspanades Truk av två patrullplan tillhörande U. S. Marine

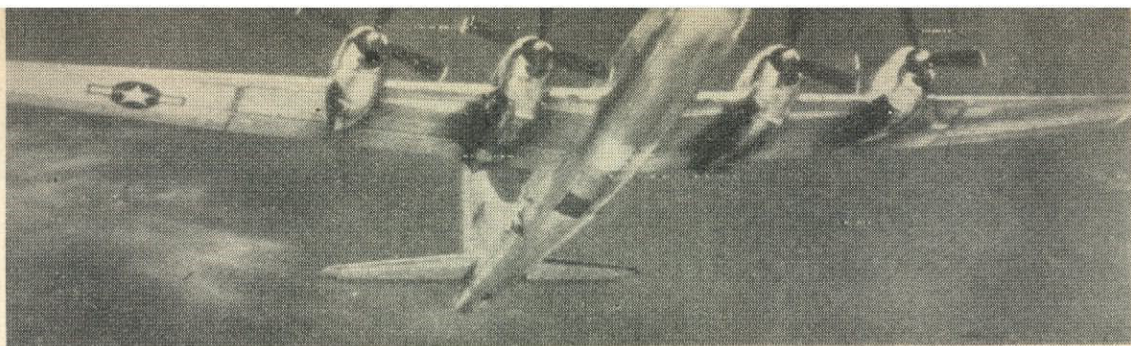
Corps. Ledda av de bilder, flygarna med fara för livet hade hämtat, läto hangarfartygsbaserade bombare, störbombare, torped- och jaktplan död och förintelse regna över den fientliga fästningen.

En viktig förbättring i utbildningen av jaktflygare är den nyligen uppfunna "spotlight-tekniken". Ett plan går upp försett med en snabbarbetande kamera. Andra plan av olika typer starta därefter, dyka, vingglida och begagna all slags taktik, som användes vid undanflyingning. Filmen famkallas och visas på insidan av en stor kupol, liknande ett planetarium. I mitten på kupolen befinner sig en jaktplansmodell, som lyder roderutslag precis som om den befunnit sig i luften. Aspiranten, som placerats i modellen och sköter spaken, lär sig att undvika skenangrepp och manövrera under stridsförhållanden. De svåraste manövrerna såsom att bryta formering för störtanfall inläres nu betydligt lättare med den visuella kamerametoden. Dessa och en hel mängd andra undervisnings- och övningsfilmer ha så tydligt visat sitt värde för utbildningen, att Hollywood överväger att bygga upp en ny gren av filmindustrin efter kriget för att förse högskolor, läroverk, kyrkor och föreningar med undervisningsfilm. Därvid komma naturligtvis de vunna erfarenheterna och framgångarna att utnyttjas. Under tiden finner övningsfilmen och stridskameran ovärderliga genvägar. Därigenom göra de sin insats för att förkorta kriget.

Argus.

Tabell över engelska flygkameror.

Typ:	Användning:	Vikt:	Bildyta:	Brännvidd:	Bildkapacitet:	Anmärkningar:
F. 24	Fast monterad el. som handkamera	17,7 kg m. 200 mm lins	127 × 127 mm	3 1/4", 5", 8", 14", 20" (telefoto)	125—250	
F. 8 (MK. III)	Fotospaning	29 kg m. 915 mm lins	178 × 210 mm	20", 30" el. 60"	250	
F. 52	Blott fotospaning	39 kg m. 500 mm lins	178 × 210 mm	20", 30", 36" o. 40"	500	
F. 24 (Minor)	För låganfall	18,2 kg	127 × 127 mm	3 1/4", 5", 8", 14" o. 20" (telefoto)	125	Omändrad F. 24
F. 64	För låga höjder	15,9 kg	2 bilder på vardera 127 × 64 mm	—, —	—, —	Alla delar som hos F. 24
F. 46	För torpedanfall, övning o. liknande operationer	9,1 kg	178 × 50 mm	5"	8	
G. 45 (Cine kamera)	Luftstridskamera	3,18 kg	9,15 × 7,75 mm	2"	1.000	
MK. 1a	För närspaning	Särskilda kännetecken i konstruktionen: Fotoelektrisk cellstyrning				Omändrad F. 24
Universell natt-kamera	För nattliga bombföretag					—, —



Telegrambild till Svensk Flygtidning av "superfästningen" B-29.

NYTT FRÅN ALLA FRONTER

Amerikanska flygare i nya stålhelmar.

Bomplansbesättningarna i USAAF ha nyligen utrustats med nya helmar, vilka skola ge ökat skydd mot kspkulor, kringflygande granatsplitter o. dyl. Den nya hjälmen tillverkas i två typer. De flesta besättningsmännen bära M-3, en i ett stycke pressad hjälm, som sluter tätt intill flygarhjälmens av läder med skydd för öronen medelst påhakade stålplåtar, vilka hållas på sin plats av en hakrem. En klädsel av ull förhindrar att flygarens bara händer förfrysa, om de skulle vidröra hjälmen under flygning på stor höjd med dess ytterligt låga temperatur.

Kulspruteskyttarna, som ju arbeta inom mycket begränsade utrymmen, bära M-4, vilken är innesluten i ett segelduksskydd och består av stålplåtar, formade så att de följa huvudets linjer. (Air News)

Utbildningen i USA

har nyordnats genom sammanslagning av Flying Training och Technical Training Command till ett Training Command. Det är det största kommandot i US Army med högkvarter utanför Washington. Dess högkvarter är nämligen beläget i Fort Worth, Texas. Enligt den nya organisationsplanen är USA uppdelat i tre regioner: den västra, mellersta och östra. Inom dessa finnas hundratals utbildningscentra. Kommandots uppgift är att utbilda piloter, bombfällare, navigatörer, flygskyttar jämte en mängd olika slag av teknisk personal för både luftstrids- och marktjänst.

(Flying)

Finska viken

övervakas numera av estniska flygare, som frivilligt anmält sig till tjänst i Luftwaffe för att försvara sitt land mot de framträngande bolsjevikerna. (Adler)

B-29 har debuterat.

"Superfästningar" (Boeing B-29) ha genomfört ett angrepp mot Japan från baser i Kina. När de första nya B-29 anlände till Karachi kände japanerna redan till saken och blott någon dag senare utsändes i den japanska radion meddelanden icke blott om antalet plan, som var aderton, utan även serienumren målade på maskinernas sidor.

Tysklandstrafiken.

Fr. o. m. 26/6 1944 har Deutsche Luftwansa A/G övertagit flygningarna på sträckan Stockholm—Berlin. Mellanlandning kommer som regel ej att göras i Malmö.

Schweiziskt specialplan för flygning över bergsterräng.

Pilatus Flugzeugwerke AG., Stans, Nidwalden har byggt ett nytt flygplan, Pilatus SB 2, speciellt avsett och lämpat för flygning över bergsterräng, där flygplanet ju utsättes för exceptionella påfrestningar.

Data: spännvidd 15,80 m, längd 9,70 m, största höjd på marken 3,30 m, total vingyta 22,10 m². Normalflygvikten är 2.200 kg.

I Sydamerika

ha sedan krigsutbrottet utbildats 5.000 piloter, 2.000 navigatörer, 20.000 bombfällare och 2.000 kulspruteskyttar.

Jakteskader "Mölders"

under befäl av överstelöjtnant Nordmann har uppnått sin 8.000:de luftseger.

(Flugwehr, Schweiz)

Chungking-Kina.

Den engelska tidningen "Great Britain and the East" meddelar, att en firma "Central Glider Factory" tillverkar segelflygplan, vilka bestå enbart av inhemskt material såsom trä och siden. Fabriken sysselsätter 400 man, och under de första 100 arbetsdagarna tillverkades 69 plan.

Kunskaper utan kostnader!

Du får som fast anställd vid försvaret en GOD och KOSTNADSFRIT utbildning till studentexamen, om Du blir officer, och till realexamen, om Du blir underofficer. Du får FRI bostad, mat, kläder och sjukvård jämte kontantlön. Du får rika möjligheter till härende friluftsliv. Du får hjälp till civilanställning inom bl. a. statliga verk efter 4 års anställning. Anställningen påbörjas för omkring 4.000 ynglingar vid: Armén, Flottan och Kustartilleriet 1. okt. samt Flygvapnet 1. nov. Sök i tid, sök i dag — sänd in kupongen till oss, till rekryteringsofficeren vid närmaste truppförband eller till arbetsförmedlingen.

Skriv tydligt med blyerts.

V. g. sänd mig broschyr med utförliga upplysningar ang. fast anställning vid försvaret.

Namn:

Adress:

Postadress:



**FÖRSVARETS
ANSTÄLLNINGSBYRÅ**
Stockholm 1.

68. a

JURID

broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan

Here is America:

KAMP FÖR FREDEN!

En aktuell redogörelse för USA:s flygvapen

Bombkriget mot Tyskland står i centrum för världens intresse. Kulmen nåddes i och med den på båda sidor fronten länge hett efterlängtade **INVASIONEN**. I denna tager som bekant USA mycket aktiv del — även Sverige invaderas ju då och då. Så hände t. ex. den 20—21 juni, då 33 Liberators och fästningar flögo in och nödlandade eller störtade i södra Sverige.

slagkraftigt vapen i det italienska Regia Aeronautica. Även i Tyskland pågick en omfattande upprustning. Göring skapade sitt högtstående Luftwaffe och i England höjdes många röster för att R. A. F. skulle utökas. Man ansåg på sina håll även i det konservativa Old England, att sjömakten hade spelat ut sin roll. "Britain shall rule the skies" löd ett slagord. En kapprustning hade kommit i gång utan att man riktigt visste vem som börjat och det oundvikliga kriget kom också. I och med det överraskande japanska anfallet på Pearl Harbor deltog USA aktivt — tidigare hade USA bibehållit en skenbar neutralitet. Leveranser av krigsmateriel hade dock verkställts till västmakterna över Kanada nästan ända från det europeiska krigets utbrott.

Flygvapnet består av

Combat Command, d. v. s. styrkor, som direkt deltaga i striden. Vid dess sida står Air Corps' olika grenar: Air Service, Materiel Division, Air Corps Production Engineering (försöksfält). De båda sistnämnda äro förlagda å Wright Field. Vidare finnas Transport Squadrons, vari Parachute Troops (fallskärmsstrupper) ingå, Maintenance Command (underhållsstyrkor) samt Independent Bombing Force, vilken är en självständig operativ bombflotta.

Combat Command är uppdelat i Air Forces (luftflottor). Varje AF organiseras för jaktflyget i interceptor command

" wings
" groups
" squadrons

samt

för bombflyget i bombardement wing

" groups
" squadrons

Headquarters Air Force (HQAf) är högkvarterens flygstyrkor.

Dessutom har flottan eget självständigt flygvapen (US Navy Air Force).

Några typer, som användas inom USAAF

må även nämnas. Bland jaktplanen märka vi Republic P-43 "Lancer", Republic P-47 "Thunderbolt", Curtiss P-40 "Tomahawk" o. "Kittyhawk", Lockheed P-38 "Lightning", Vultee "Vanguard", North American P-51 "Mustang" samt Bell P-39 "Airacobra". Bland bombplanen finna vi Douglas A-20 A, Douglas B-18 A, North American B-25, Martin B-26, Lockheed "Hudson III" och "Ventura", Vultee "Georgia" och North American "Invader". I nästa nummer fortsättes redogörelsen över USA:s flygvapen i en rikt illustrerad artikel.

Handley-Page för bombning och SE-5 för jakt. I mars 1918 hade USA ett flygvapen i tjänst vid västfronten bestående av 757 piloter, 498 spanare, 750 flygplan och 77 ballonger. Vid vapenstilleståndet funnos hela 43 flottiljer vid fronten.

Kriget upphör — men ej svårigheterna

Världskrigets slut medförde stora svårigheter för flygindustrin även i Amerika. En del bragder utfördes emellertid trots allt av amerikanska flygare och därav må några nämnas: 1923 gjorde svenskättlingen Charles Lindbergh sin berömda flygning över Atlanten med "Spirit of St. Louis". Världen upplevde en sensation. Kort därefter krossade lönjnanterna Albert Hegenberger och Lester Maitland Stilla Havet med ett Fokker-transportplan bärande namnet "Bird of Paradise", Paradisfågeln. Nästa sensation svarade Kapten William Kepner och löjtnant William Eareckson för, då de vunno Gordon Bennet-Trophy för alltid.

Vind i seglen — eller mot avgrunden?

Emellertid började det snart åter se ganska oroväckande ut i världen. I Ryssland hade bolsjevikerna börjat bygga upp en gigantisk krigsmakt och i Fjärran Östern blev den Gula Faran allt mer aktuell. Japanerna noterade betydande framgångar i Kina, Hainan okuperades överraskande och de sneda blickarna riktades mot Australien och Indien. I Europa hade Mussolini och Balbo skapat ett till synes oerhört

Flygvapnet uppstår

Den 1 juli 1907 beslöts att en aeronautisk sektion skulle uppsättas inom Signal Corps (signaltrupperna) och anbud infordrades på 1 st flygplan. Olika anbud inkommo men bröderna Wright segrade. Deras anbud löd på 25.000 dollars. Flygplanet levererades den 28 augusti 1908 i Fort Myer, där också åtskilliga provflygningar gjordes. I september 1908 höll sig Orville Wright i luften i 1 tim och 20 min med löjtnant G. C. Sweet, flottans officiella kontrollant som tidtagare. 1910 bestod flygvapnet av 3 officerare, 9 kadetter, 1 Wright-flygplan samt 3 ballonger.

Följande år anvisade kongressen 125.000 dollars för inköp av ytterligare tre flygplan. Wright levererade två och Glenn Curtiss ett. 1911 funnos fem flygplan och 6 flygande officerare.

Storm i faggorna

Strax före det första världskrigets utbrott, noga räknat den 1 juli 1914 bestod USAs flygvapen av en flottilj omfattande 16 officerare och 77 meniga. 1916 anslogs 13 milj. dollars för att utveckla flyget i takt med tidens krav. En del av denna summa användes till att bygga ett försöksfält nära Dayton, Mc Cook Field.

Vid tiden för USAs inträde i kriget bestod luftflottan av 55 flygplan och 35 piloter. De typer, som sedan tillverkades i Amerika, voro icke amerikanska utan lånade från utlandet: DH-4 för spaning,



FÖR SVERIGES FLYGVAPEN

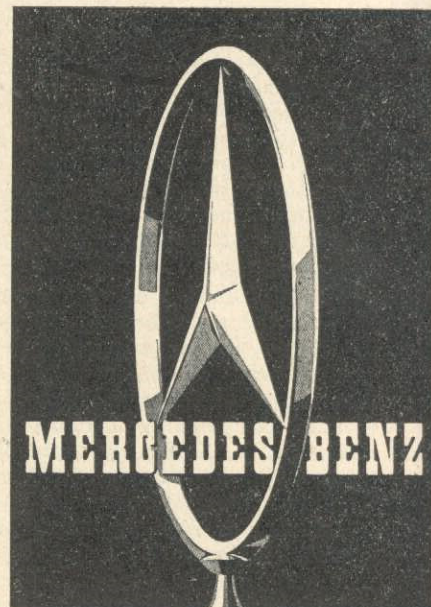
är endast det bästa gott nog

Därför utrustas det nya serietillverkade svenska bombplanet SAAB 18 B med Mercedes Benz-motorer. Inte endast "när freden kommer" utan just nu — mitt under brinnande krig — främjar alltså detta tyska kvalitetsmärke vårt svenska flygvapens uppbyggnad.

MERCEDES-BENZ

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

(Annonc fr. Daimler-Benz)



R. A. F. går till anfall!

Av T. Stenkil

Den kontinuerliga, ständiga anskaffningen av erforderligt antal plan och besättningar är icke allt, som behövs för att hålla raiderna igång. För att största möjliga skada skall tillfogas fienden och för att bombplan och besättningar skola utsättas för minsta möjliga risker, måste raiden koncentreras inom kortast möjliga tidrymd. Därigenom nedbringas nämligen försvararnas chanser att ingripa till ett minimum. För att uppnå detta har R. A. F. skapat en oerhört invecklad men dock sinnrikt fungerande organisation.

För det första äro de bombplan, som skola genomföra anfallet, före dettas igångsättande spridda över ett ofantligt område och över oräkneliga flygfält, vilka alla äro försedda med komplett eget försvar och dessutom med förbindelse per radio sinsemellan. R. A. F:s och amerikanska flygkårens flygfält i Storbritannien upptaga nu nära 1.000 kvkm mark. Kostnaderna för dessa beräknas till 615 milj. pund, d. v. s. mer än 12 miljarder svenska kronor. Den sammanlagda ytan av startbanor och banor runt flygfälten är 146 milj. kvm. Vid uppförandet av byggnaderna har en milj. ton stål och gjutjärn gått åt jämte 510.000 kbm trä samt 538 km kabel. Dessa uppgifter låta oss ana storleken av den allierade ansträngningen för att söka nå oinskränkt luftherravälde.

Vädret är en faktor, som inverkar i mycket hög grad på ett angrepps framgång eller misslyckande. Bombplanen och deras besättningar måste därför hållas redo för omedelbar insats när som helst. Dåliga väderleksförhållanden, som icke skulle hindra att två eller tre plan startade, kunna emellertid göra det fullständigt omöjligt att låta tusen plan uppehålla sig i luften samtidigt.

Väderleksförhållandena över målet måste vara tillräckligt goda för att giva bombfällaren största möjliga chans att nå ett gott resultat, och vädret över utgångsbasen måste också vara fördelaktigt, om ett så stort antal bombplan skall kunna föras ned i säkerhet. R. A. F:s dyrköpta erfarenheter under krigets första månader, då vädret mången gång förorsakade större skada än fienden i fråga om antalet förlorade bombplan, ha nu förändrat en hel del härvidlag. I dag är varje flygfält och -station försedd med ett högmodernt, hemligt elektriskt system för förbindelse mellan bombplanen och deras baser.

Som bekant går den allierade krigsföringen ut på att med en jättestyrka av jakt- och framförallt bombplan övervinna och nedkämpa tyskarnas Luftwaffe. Men blott få människor känna till, hur organisationen fungerar, när RAF utdelar sina ständiga slag mot den tyska hemorten. SVENSK FLYGTIDNING är nu i tillfälle att lämna en uttömmande redogörelse över "tusenplansraidernas" koncentration över målet under 20 minuter eller ännu kortare tidrymd, och de därmed sammanhängande förberedelserna.

I motsats till vad man i allmänhet föreställer sig, är det föga risk för kollision, när så många flygplan befinna sig i luft- rummet över målet på en gång. Varje pilot flyger en förutbestämd väg efter en exakt tidtabell och på fastställd höjd. Inget annat plan kommer för nära honom på samma höjd, ehuru det kan finnas andra

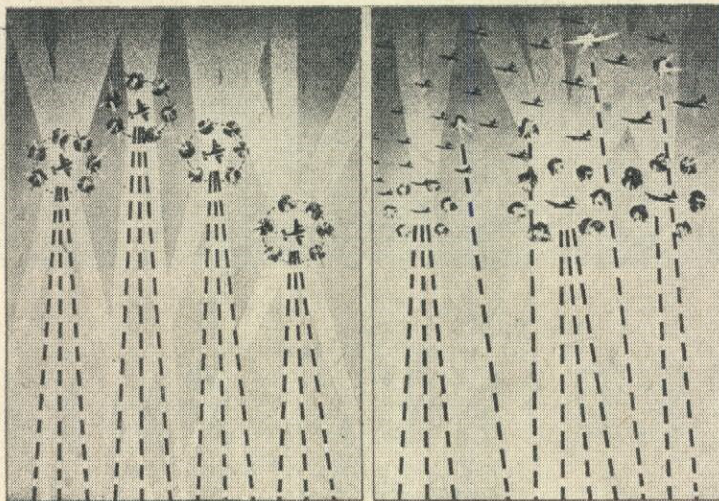
sönderskjutna, med sina instrument, kompasser o. s. v. ur funktion. Det omsorgsfullt utarbetade förbindelse-system, som nu införts, gör det emellertid möjligt för piloten på ett plan, som lyckas uppnå kusten, trots att det är nödställt och kanske hårt ansatt, att dirigeras till en närbelägen flyghamn, t. o. m. om han

icke har möjlighet att navigera och hålla kursen med hjälp av kompass utan flyger blint. Han kan sedan göra en snabb landning på ett främmande flygfält efter att ha fått "förkörsrätt" (beroende på graden av hans nödställdhet) framför andra flygplan, som återkomma normalt till ifrågasvarande flygfält. Emellertid kan det sägas, att utan den nya utrustningen, vars detaljer i dag äro hemliga och troligen också komma att så förbli under hela den tid kriget varar, skulle dessa massraider icke vara värda de stora förluster, som de skulle kräva i liv och materiel, bl. a. på grund av felpejlingar beroende på vädret o. s. v.

Å nästa sida ses en detaljerad schematisk framställning av en flygplats, över vilken en mängd bombplan just gå in för landning efter en raid. Om det moderna systemet av flygplatskontroll och alla de omsorgsfullt utarbetade instrument, som nu användas, icke varit i bruk, skulle det kanske ändå varit möjligt att sända ut tusen plan eller flera, och de skulle nog också i viss mån kunnat hålla tidtabellen till målet, men deras återfärd skulle varit betydligt mera farofylld — för att inte rentav säga en hasard med döden. De starta från flygfält, som de väl känna och flyga på fastställd kurs till sitt mål, men de vända tillbaka över områden, som de icke alls känna. Vanligtvis äro de bombplan, som återvända efter raiderna, också skadade. Återkomsten måste bli gemensam för en stor mängd plan, vilket gör landningen ytterligt besvärlig. Det nya, elektriska systemet ordnar bombplanen i en bestämd ordning och låter dem landa i säkerhet.

Det är detta organisationssystem, som gjort R. A. F:s stora raid till en påtaglig realitet.

Så långt den tekniska sidan av saken. I vad mån RAF tillsammans med sina amerikanska vänner kommer att nå det uppställda målet får framtiden utvisa. I varje fall ha redan oerhörda skador åsamkats den tyska fiendens hemort. Hundratusentals civila, främst kvinnor och barn, ha fått släppa till livet som offer för bombkriget.

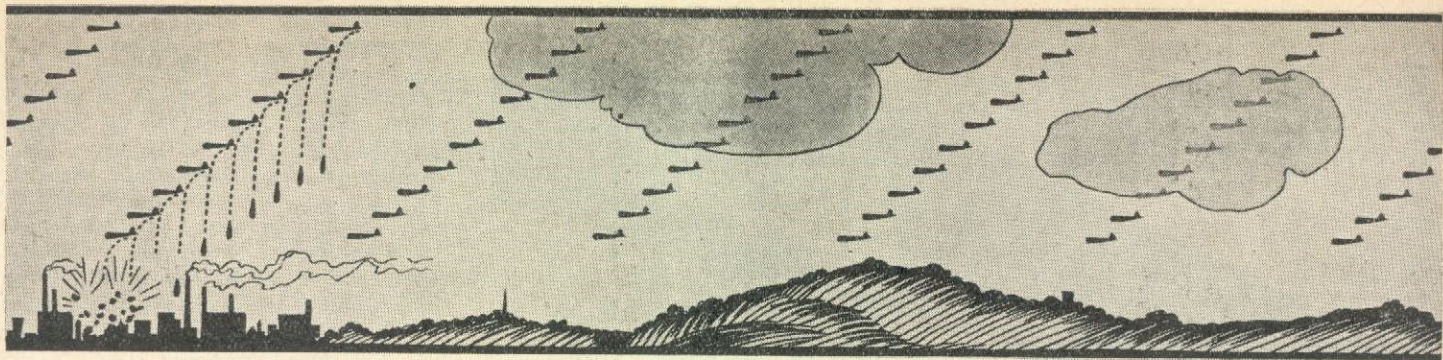


Luftvärnets verkningsseld.

Till vänster: När ett litet antal plan flyga över målet med oregelbundna mellanrum, kunna strålkastare och luftvärn plocka ut ett efter ett och koncentrera elden på dem alla. — Till höger: När ett stort antal flygplan koncentreras över målet inom en mycket kort tidrymd, är luftförsvarets uppmärksamhet splittrad, och blott några få plan kunna plockas ut och skjutas ned.

under och ovanför honom. När han har fällt sin last, återvänder han ävenledes på en förutbestämd väg till sin egen bas, där, genom det inbördes förbindelse-systemet mellan bombplan och markstation en telegrafist, tillhörande WAAF (= Women's Auxiliary Air Force, d. v. s. kvinnliga hjälpflygkåren) giver honom instruktion att kretsa runt markstationen, tills han får order att landa. Ibland kan vädret ha slagit om över aerodromen; det kan regna eller t. o. m. vara tät dimma, s. k. fogg, men om han följer de givna instruktionerna, gör det moderna förbindelse-systemet, som nu är i bruk, det möjligt för honom att landa utan att se "ljusvägen" annat än under den sista eller de två sista minuterna, innan hans hjul beröra marken.

Det faktum kvarstår naturligtvis, att ett stort antal flygplan återvända med nästan tomma tankar, med en eller flera motorer



Denna bild åskådliggör, hur ett stort antal stora bombplan i höjdförmering flyga in över sitt mål på ett sådant sätt, att de kunna koncentrera en fruktansvärd bombmängd mot sitt mål och sedan återvända utan att stöta ihop.

Att dessa gigantiska raiders kräva en enorm försörjningsorganisation framgår klart och tydligt av en intervju, som gjordes helt nyligen av en medarbetare i Sunday Times med brittiska produktionsministern, Lyttelton. Denne yttrade därvid: "Flott- och flygrustningsprogrammet vidgas ständigt. Särskilt lägges tyngdpunkten på flyget. Produktionen av militär utrustning för armén har passerat sin kulmen och det är nu möjligt att reducera den, sedan arméns utrustande i huvudsak fullbordats. Men efterfrågan på manskap är alltjämt i stigande och under år 1944 kommer vårt behov av manskap av alla slag att bli större än det varit vid någon tidpunkt förr under kriget. I flygplansindustrin, där den snabba utvidgningen medfört insättandet av en stor mängd relativt oskold arbetskraft, vilken nu samlar erfarenhet, är produktionen alltjämt i stigande. Vi emotse ökad effektivitet i flygplansindustrin genom bättre ledning, förbättrad utrustning och stigande yrkesskicklighet hos arbetarna, vilket skall ge oss maximalkraft under år 1944."

Samma månad yttrade brittiske flygministern Sinclair i ett tal: "Angreppen mot Tyskland komma att fortsätta med stigande kraft intill dess vi ha lamslagit krigsindustrin, bringat oreda i kommunikationerna och brutit stridsviljan."

Under detta krig ha många stolta löften uttalats. De ha hittills nästan alla gäckats genom krigets överraskande vändningar. Framtiden må utvisa sanningen av de citerade orden. Dock är det ett faktum att flygoffensiven ökat i styrka, vilket säkerligen bäst belyses med några exempel. Till slutet av år 1942 fälldes vid två tillfällen 100 ton bomber mot Berlin. I januari 1943 ägde två angrepp rum. Vid

vart och ett av dessa fälldes mellan 300 och 400 ton bomber. I mars företogs tre angrepp med omkring 700 ton, i september ett med omkring 1.000 ton. Natten till den 23 november tjöto åter sirenerna. Ett jätteangrepp följde, varvid 2.300 ton bomber fälldes. Sedan dess ha ännu hårdare angrepp följt. Från krigets början till maj 1943 fälldes 100.000 ton bomber av R. A. F. I december samma år uppnådde man det andra 100.000-talet ton — men de hade

fylla olika uppgifter. En del rikta sig direkt till den tyske soldaten med uppmaning att kapitulera. Andra åter skola visa civilbefolkningen hur utsiktslös kampen är och hur överlägsna de allierade äro. Resultatet lär dock hittills ha varit ringa.

Slutligen ha vi tidningsleveranserna till de ockuperade länderna. Denna lektyr torde vara synnerligen eftertraktad av civilbefolkningen. En översikt skulle här måhända vara på sin

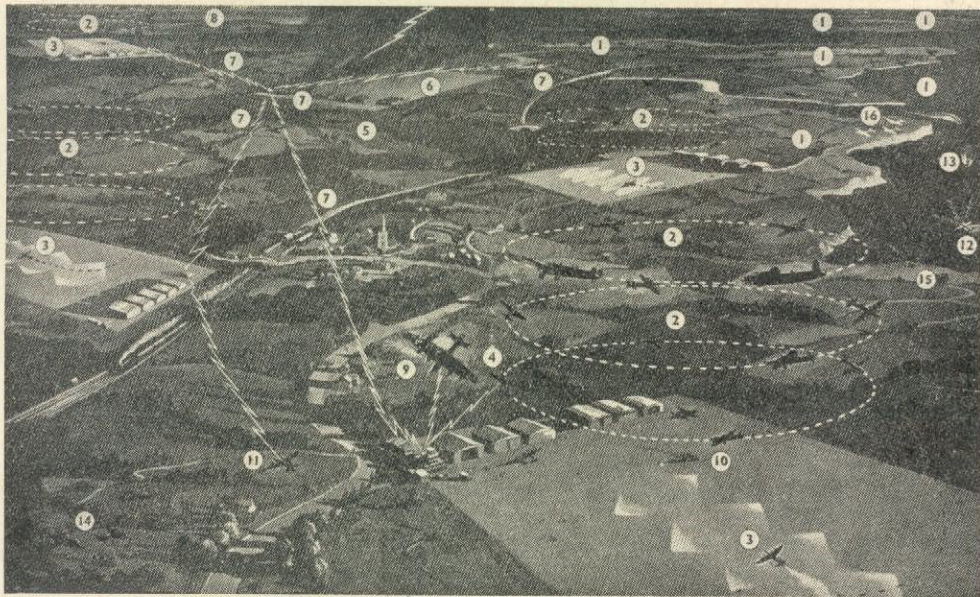
plats. Dylika pappersraider utföras av besättningar ur ett särskilt förband inom R. A. F. benämnt Operational Training Unit. Regelbundna leveranser utföras till Tyskland, Frankrike, Holland och Belgien, Norge, Danmark, Italien, Tjeckoslovakien, Luxembourg, Ungern, Rumänien och Bulgarien. Icke heller kanalöarna ha blivit bortglömda. T. o. m. under striderna i Fjärran Östern ha broschyrer nedkastats. Till Frankrike levererar R. A. F. två veckotidningar "Le Courier de l'Air" och "Révue de la France Libre". Dessutom utkomma två månadstidningar "La Révue de Monde Libre" (48 sid.) och "Accord" (32 sid., illustrerad).

Tyskland får en veckotidning "Luftpost" samt en månadsrevy "Die Andere Seite".

Under juli 1941 nedkastade R. A. F. 10.914.550 trycksaker över Europa. Halva antalet gick till Tyskland. I mars 1944 var antalet 55.982.541 st. tidningar, broschyrer och magasin, därav 23 miljoner över Tyskland. Sedan krigets utbrott har R. A. F. expedierat 1.264.000.456 st. trycksaker över Europa.

Som synes — flygoffensiven fortsätter med bomber och papper. Kanske äro båda vapnen dödliga — om ej försvarsmedel finnas. En obruten stridsmoral är grunden till seger.

Stenkil.

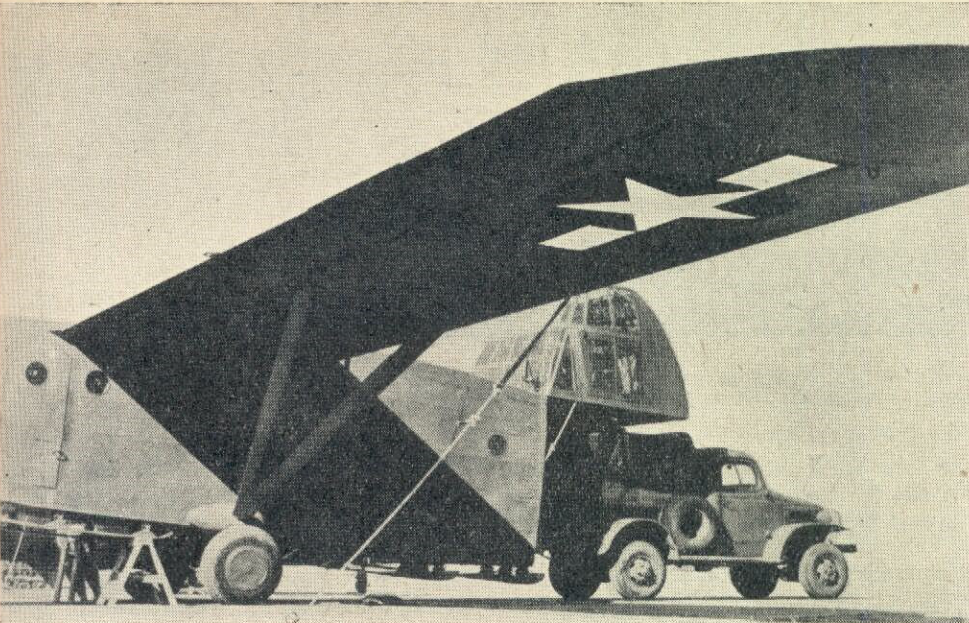


Landningen är organiserad i minsta detalj.

- 1 Bombplanen återvända efter raiden. 2 Bombplanen samlas och kretsar runt resp. egna stationer i väntan på landningstillstånd. 3 Bombplanen landar efter att ha erhållit landningstillstånd. 4 Nästa bombplan, som är i tur, erhåller order att vänta i luften, tills ett skadat bombplan (9) har landat. 5 Bombplan på väg till andra baser inåt landet. 6 Aerodrom, som satts ur spel av en åskby. 7 Från den oanvändbara aerodromen anvisas bombplanen pr radio andra landningsplatser. 8 Bombplanen flyga in över ett fält, anvisat av stationen vid 7. 9 Ett svårt skadat bombplan har fått order att landa på närmaste aerodrom och får nu företräde framför 4. 10 En ambulans göres klar och kör ut för att möta bombplanet vid landningen. 11 Ett skadat bombplan med bensinbrist anhåller om och beviljas tillstånd att landa på sin egen aerodrom, trots att det ännu ej är dess tur. 12 Detta bombplan har nödlandat i havet och signalerar sin position. 13 En båt från räddningstjänsten (RAF Rescue Service) på väg ut för att fiska upp besättningen på den vid 12 nödlandade bombaren. 14 Nattjaktplan (Beaufighters) insätts till skydd för de landade bombplanen, ty... 15 Luftbevakningen (Observer Corps) rapporterar... 16 ... tyska bombjaktplan gå in över kusten för att angripa de engelska bombplanen, när de landa efter raiden.

fällets på sju månader mot 3 ½ år för det första 100.000-talet. Detta är siffror, som tala. Det är krigets egen hårda, obarmhärtiga stämning. Ur varje bombkrevad grinar döden hänfullt och bittert. Den vite mannen på båda sidor fronten kämpar paradoxalt nog för samma sak — frihet. Bomboffensiven går vidare...

Icke blott bomber fällas över fienden. Även papper är ett viktigt vapen. Det låter måhända egendomligt, men det är dock ett faktum. Tidningar, broschyrer och flygblad regna över Europa. De avse att



CG 13 A är tillräckligt stort för att transportera 2 "jeeps" (småbilar) eller en haubits och en "jeep" med tillhörande servispersonal och ammunition, eller 30 fullständigt utrustade soldater. En särskild uppfällbar nossektion gör in- och urlastningen mycket snabb. CG 13 A är det senaste nyförvärvet inom U. S. Army Air Forces Troop Command.

"Kranich" efter. Många flygningar över land genomfördes, t. ex. flygningen Karlsruhe—Frankfurt/M—Kassel. Bröderna Espenlaub fullföljde efter bästa förmåga programmet och byggde ett motorflygplan "Esenlaub 11" med 35 hk motor och så naturligtvis ett nytt segelplan, "Esenlaub 12". Det största publiknumret på den tidens flyguppvisningar var "lufttåget". Undra på det! Genom hela Tyskland lät Lola Schrödter bogsera sig i ett segelflygplan. Och Frank Hawk, den i hela världen så välkände rekordflygaren, lät bogsera sig hela 3.800 km mellan San Diego till New York i ett med kabin försett segelflygplan, Eaglet. Denna lilla nätta tripp tog hela åtta dagar. Ej heller Sovjet låg på lat-sidan, då det var frågan om bogserflygning. År 1931 flögs sålunda ett helt "lufttåg" genom Sovjetunionen.

Dessutom vet krönikören att berätta, att fransmannen Voisin lär ha företagit bogseringsförsök med segelflygplan försedda med hjul och flottörer omkring 1904. Reinhold Platz, chefsingenjör hos Fokker från 1911—1931 och 1917 chef för Fokkers experimentavdelning i Schwerin, tänkte redan på den tiden på bogserflygning. Fokker D

Segelflyget avgör kriget?

De allierade flygburna operationerna före och under invasionen anses i London ha kullkastat alla tidigare teorier om vad en stor luftarmada kan åstadkomma. Det har ej blott varit de största dylika operationer, som någonsin företagits. De lära även ha varit mindre dyrbara i människoliv än de mest optimistiska experter vågat förutsäga. De brittiska flygburna truppernas befälhavare, general Browning, tror fast på sitt vapenslags obegränsade möjligheter. Det sägs, att det i England finnes ett hart när obegränsat antal glidflygplan disponibla för offensiva operationer mot den europeiska kontinenten. Hur det i verkligheten förhåller sig med denna sak är självfallet svårt att säga.

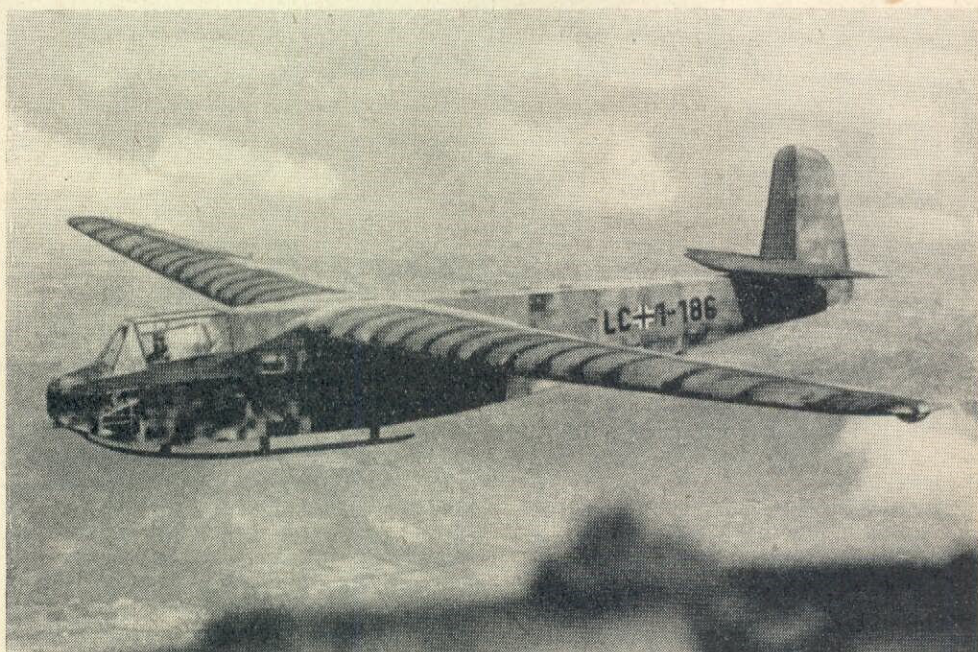
Av ovanstående framgår vilken viktig roll transportglidplanen spelat vid den av både tyskar och engelsmän länge efterlängtrade invasionen. För att få en överskådlig bild av transportglidplanens utveckling, är det här på sin plats med en historisk översikt.

Då Gerhard Fieseler och Wirz i Kurhessischer Verein für Luftfahrt en gång av en tillfällighet väckte förslag om, att genom uppvisning av bogseringsflygningar popularisera den tidens flyguppvisningar, voro de ännu ej riktigt på det klara med hur de egentligen skulle kunna utföra det hela praktiskt. Till de första mera vittgående försöken inbjöds Espenlaub; d. v. s. man lånade hans segelplan för 200 mark. I Kassel-Waldau ägde den första starten rum den 13 mars 1927, och redan den 10 april den första offentliga uppvisningen. Hopp på ända upp till 5 m nåddes. Bogserplanet, ett LVG-B III, fördes av Fieseler; i segelplanet satt "Espe". Vid senare försök framgick det emellertid, att Espenlaubs segelplan visade sig mindre lämpligt,

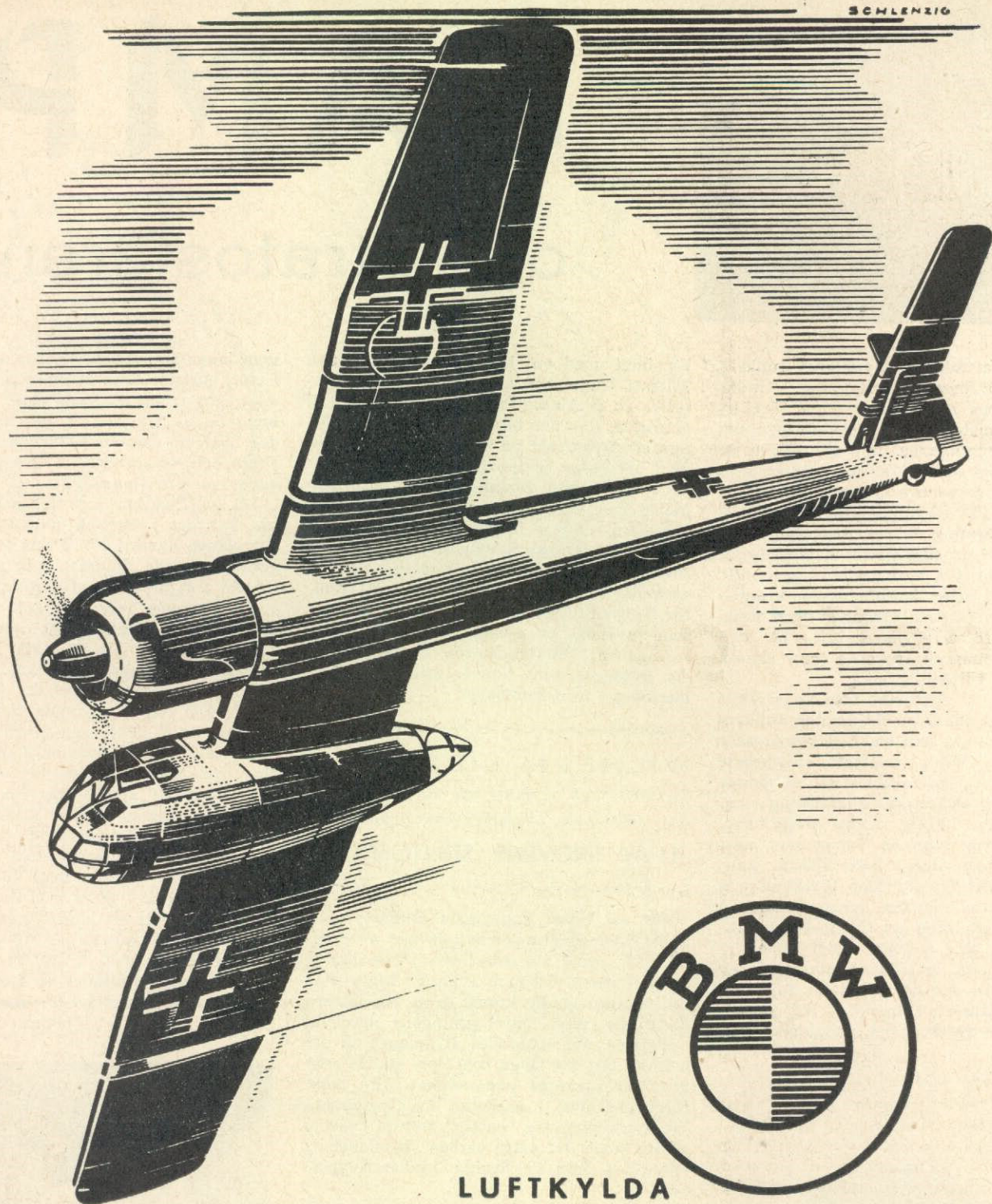
och så beslagtogs det helt fräckt av luftfartsmyndigheterna. Trots detta hårda slag fortsatta Fieseler och Wirz, som då voro anställda hos Raab-Katzenstein-Flugzeugwerke, sina försök och byggde ett segelplan RK 7 "Schmetterling" — ett biplan, som fick "stå modell" för RK 9 "Grasmücke" — och från och med den 13 april 1927 genomförde de bogseringsflygningar vid nästan samtliga flyguppvisningar över hela Tyskland. LVG fick fortfarande tjäna som bogserare, som firman Raab-Katzenstein senare byggde sin RK 2

VIII, ett ensitsigt, högvingat jaktplan utan motor bogserades av en Fokker D VII, som byggdes om till ett tvåsitsigt plan med en sits placerad så, att man satt med ryggen mot föraren.

I stället för D VIII konstruerades senare ett högvingat specialglidflygplan, som byggdes i Schwerin i början av 1918. För start på vattnet kunde hjulen bytas ut mot en flottör. Vingen var av trä, och flygkroppen av stålror. Flygplanet var färdigt före världskrigets slut, men proven (Forts. å sid. 30)



DFS-230 är konstruerat av ingenjör Jacobs vid Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug. DFS-230 är ett högvingat plan av kombinerad trä- och metallkonstruktion med stor spännvidd och har plats för en förare och nio man. Det är utrustat med ett rörligt ksp. Data: Spännvidd 20,87 m, längd 11,7 m, tomvikt 763 kg, flygvikt 2020 kg, bogseringshastighet 180 km/tim, stighastighet 1,2 m/sek, glidtal 1: 11.



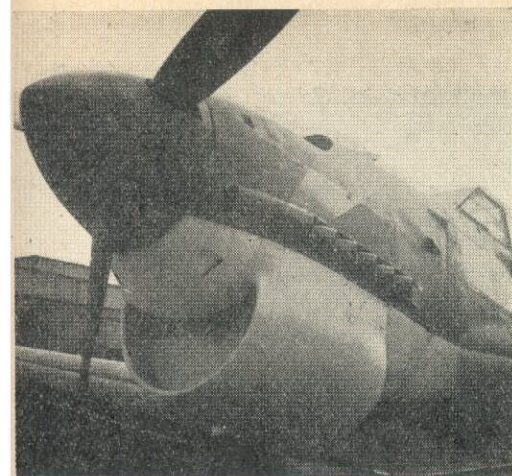
LUFTKYLDA

Högeffektiva **STJÄRNMOTORER**

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I BLOHM & VOSS BV 141

KAMP!

om stratosfären!



År 1931 startade höjdflygplanet Junkers Ju 49 för en första provflygning. Under mångåriga prov och efter många förbättringar på motor och tryckkammare utsträcktes flygningarna upp till 12.500 m. Den höjd, som ännu 1929 var rekordhöjd, kunde några år senare systematiskt utföras med Ju 49. Så uppnåddes genom målmedveten forskning en stor framgång.

Ju 49 hade en uppvärmd, dubbelväggig tryckkabin för två man, vilkens tvärsnitt var anpassat efter besättningens kroppsform. Genom att anbringa en med flera "tjurögon" försedd påbyggnad på den egentliga kammaren lyckades man skaffa besättningen tillräcklig sikt.

Flygplanet var utrustat med en särskilt för ändamålet utrustad höjdmotor Junkers L 88 a på 800 hk, som hade en kompressor för 10,3 km höjd. Lufttätt inkapslade magneter och specialtändstift skyddade denna motors elektriska anläggning mot den på större höjder ringa isolationen. Vidare använde man en kompressor med två hastigheter, vilkens båda fläktar kunde regleras var för sig. Den förtätade och starkt upphettade luften kyldes genom en kylare för avkylning av inloppsluften, innan den kom in i motorn. Som vattenkylare tjänade en lamellblockkylare, vilken arbetade under ett övertryck av 0,7 atm. För att erhålla en tillräckligt låg värmebeständighet av bränslet, blandade man

bensinen med en hög procentsats toluol. Till att börja med använde man som propeller en fyrbladig träpropeller med 5,6 m diameter, som var beräknad för bästa möjliga stigflygeffekt på samma höjd som motorn utvecklar bästa höjdeffekt. Man hade redan börjat förarbetena på att förse planet med en flöjelbar propeller. För att förbättra sikten nedåt, vilken hindrades genom den slutna kammaren, gjorde man försök med ett periskop, som gick genom vingens mittstycke och var anbragt framför flygplanförelaren. Periskopet liknade dem som användas av u-båtar. Manövreringen av motorn från kammaren skedde genom ett reglage, som tätades genom en tätbussning i tryckkammaren.

WILHELM LIEDHOLM

fortsätter och avslutar här sin i junihäftet påbörjade, höginträsanta artikel

JU 49 EROVRAR STRATOSFÄREN

Det av V-ben uppbyggda landningsställets fjädringsarrangemang bestod av gummi. På grund av propellernas stora diametermått måste det vara ovanligt högt. För att föraren skulle kunna göra sig lättare förtrogen med höjdflygningens speciella uppgifter, konstruerades flygplanet så att det var lätt att flyga och blott ställde små krav på förarens påpasslighet. På goda flygegenskaper i närheten av flygplanets överstegringsgräns sattes största värde. Beträffande det yttre skilde sig planet ej nämnvärt från de övriga Junkersflygplanen.

Under alla proven med Ju 49, som varade i flera år, inträffade ej en enda svår olycka. Erfarenheterna, som vunnits under dessa flygningar, voro många och kommo såväl vetenskapsmän som konstruktörer till godo i samma utsträckning.

Medan provflygningarna med Ju 49 pågingo, byggde Farman i Frankrike — helt och hållet oberoende av Junkers rön på området — likaledes ett höjdflygplan med

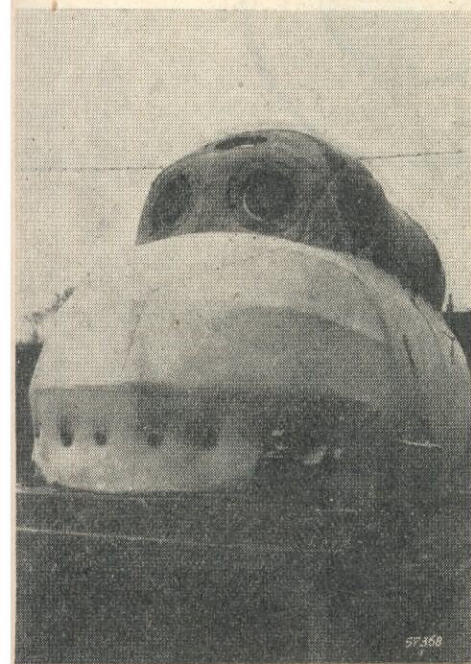
tryckkammare. Härvid rörde det sig emellertid, bortsett från kammaren, mindre om en nykonstruktion, utan blott om en ombyggnad av Farman F 190, som utrustades med en specialkonstruerad höjdmotor. Detta och senare byggda flygplan förolyckades vid provflygningar.

En konstruktion, som förtjänar att beaktas, var det i Belgien 1936 byggda höjdflygplanet Renard 35. Detta för 20 passagerare avsedda flygplan störtade emellertid vid sin första provflygning.

Fransmännen började 1938 göra försök med en tätad, alltså möjligast ogenomtränglig kabin. På så sätt kunde man stegra luftens syrehalt i kabinen, medan det inre och yttre trycket förblev lika stort. Det härvid använda flygplanet var en Farman F 2234, som insattes för postbefordran på den sydamerikanska rutten. Den med syre på konstgjord väg mättade kammaren var avsedd som rekreationsrum för besättningen, medan förare, färdmekaniker och radiotelegrafist sutto utanför och använde syrgasapparater.

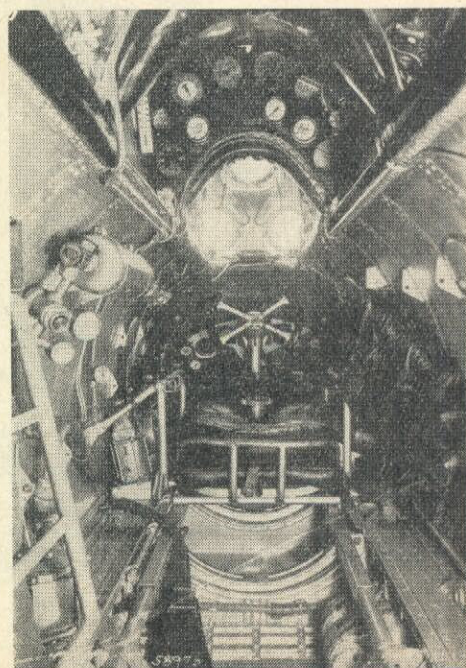
I Amerika började man först så sent som 1935 sätta i gång med de första förberedelserna för ett höjdflygplan, efter det att man 1929 lyckats slå ett världsrekord i höjdflygning med 11.930 m, som redan samma år återerövrades av Tyskland. Till en början genomfördes försöken med flyg-

(Forts. å sid. 24)



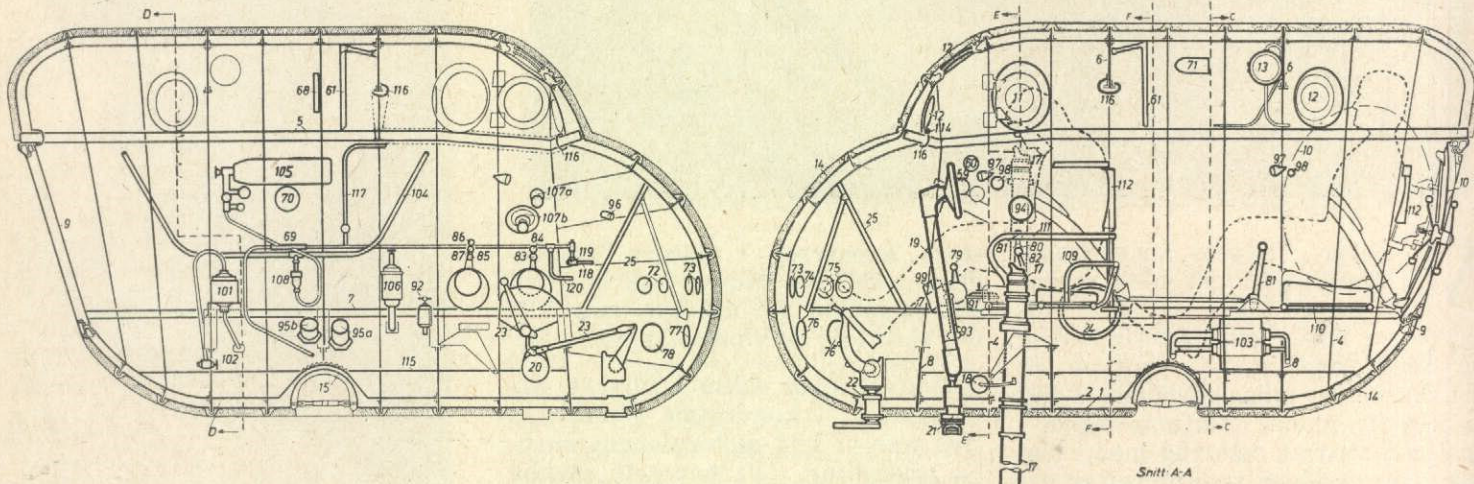
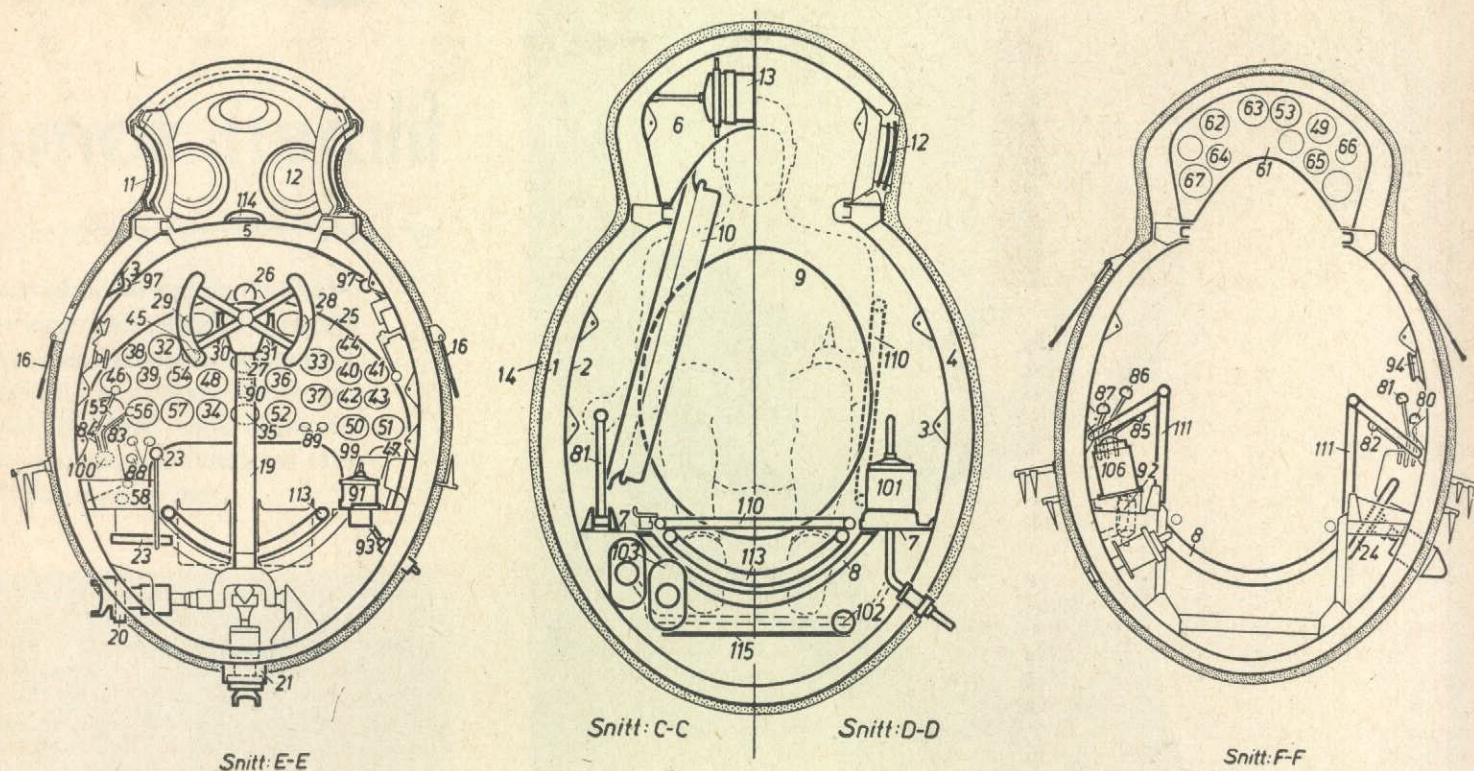
BILDERNA PÅ DENNA SIDA VISA:
T. v. Värmeisolering av försöksflygplanet Ju 49 övertryckkabin.

T. h. Ju 49 övertryckkabin sedd ifrån.
Vinjettbilden: Genom specialutformade avgasrör hos en Stuka Ju 87 utnyttjas avgasernas reaktionsverkan.

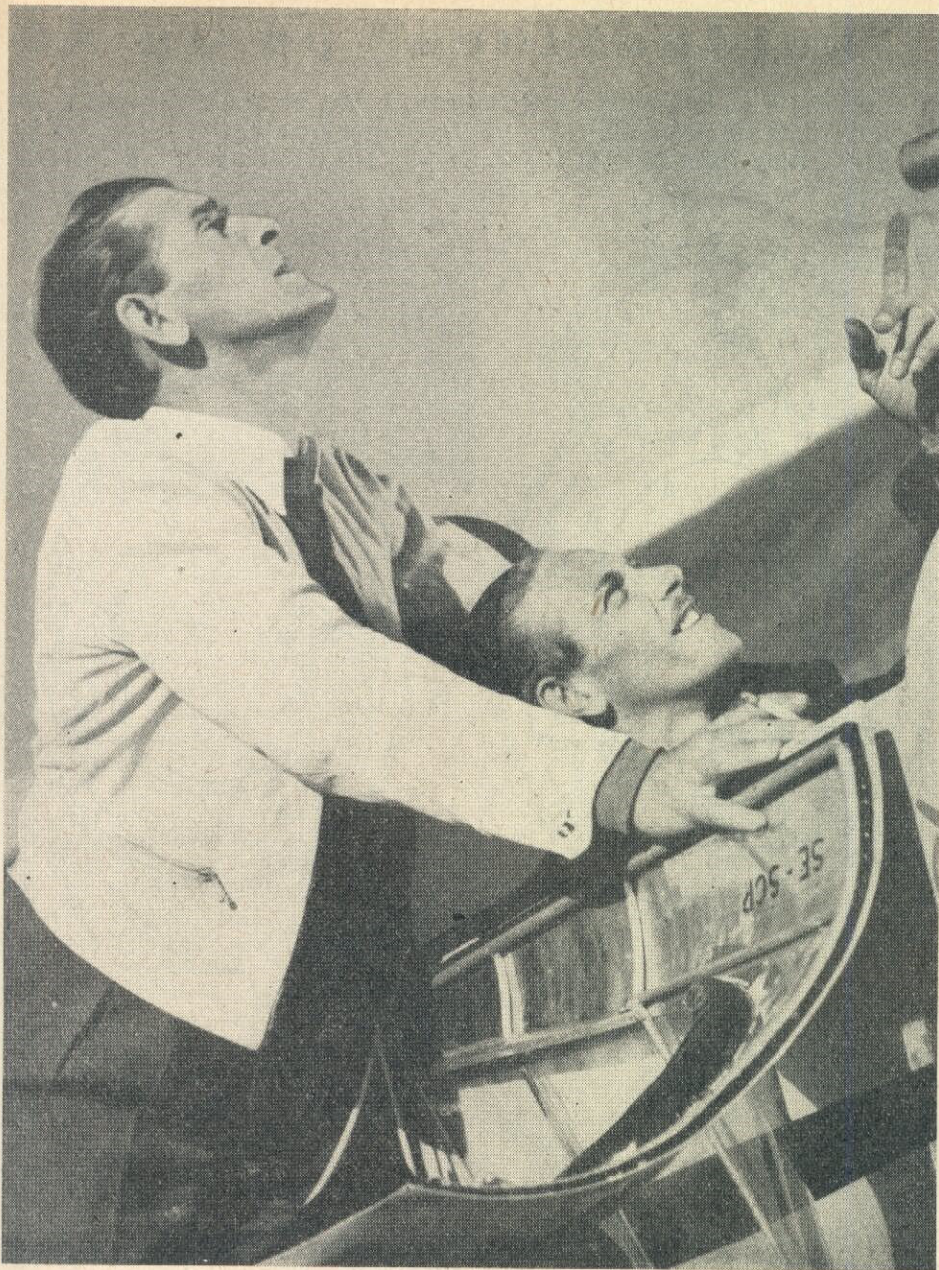


Utrustning av "höjdkabinen" på Ju 49

SVENSK FLYGTIDNING är här i tillfälle att visa den fullständiga utrustningen av kabinen på försöksplanet Ju 49, med vilket tyskarna utforskat stratosfären. Siffrorna å illustrationerna hänvisa till förklaringarna nederst å denna sida. — De 4 olika tvärsnitten (E—E, C—C, D—D, F—F) hänvisa till motsvarande bokstäver på längdsnitten av kabinen.



- 1) Yttre vägg. 2) Inre vägg. 3) Öglor för fastsättning. 4) Undre ovalt spant. 5) Runtgående longerong i axelhöjd. 6) Övre spant. 7) Sittspant. 8) Undre spant. 9) Spant omkring dörren. 10) Dörr. 11) Fönster, öppningsbart. 12) Fönster, fast. 13) Avimningsapparat för fönster. 14) Värmeskyddsskikt. 15) Urtag för vingbalk. 16) Beslag för fastsättning av höjdkammare. 17) Periskop. 18) Avimningsapparat för periskop. 19) Styrspak. 20) Genomföring för höjdrodermanövrering. 21) Genomföring för skevningsrodermanövrering. 22) Genomföring för sidoroadermanövrering. 23) Sidorodertrimning. 24) Höjdrodertrimning. 25) Instrumentbräda för flygplanföraren. 26) Kompass. 27) Klocka. 28) Höjdmätare. 29) Hastighetsmätare. 30) Längdlningsmätare. 31) Girindikator. 32) Varvräknare. 1:sta växelsteget. 33) Varvräknare, vevaxel. 34) Höjdkammartryckmätare. 35) Tryckmätare för kabinens väggar av bärande skalkonstruktion. 36) Termometer för höger kylare. 37) Tryckmätare för kompressor. 38) Oljetryckmätare för växel. 39) Oljetryckmätare för motor. 40) Tryckoljetillopp för kompressor, 1:sta steget. 41) Tryckoljetillopp för kompressor, 2:dra steget. 42) Mätare för oljetryckkoppling, 1:sta steget. 43) Mätare för oljetryckkoppling, 2:dra steget. 44) Mätare för oljetrycket i kompressorsumpen. 45) Bensinmätare. 46) Oljetermometer i oljesumpen. 47) Oljetermometer i kompressorsumpen. 48) Termometer för vänster kylare. 49) Tryckmätare för förgasarinträde (andre man). 50) Termometer för kompressorluft framför kylaren. 51) Termometer för kompressor bakom kylaren. 52) Termometer för yttre luft. 53) Mätare för bränsleförbrukning. 54) Kylvattenmätare. 55) Oljetankmätare. 56) Bensintankmätare, vänster tank. 57) Bensintankmätare, höger tank. 58) Pump för mätning av olje- och bensintankens innehåll. 59) Startflaskmanometer. 60) Differenstryckmätare för kammarens yttre luft. 61) Instrumentbräda för andre man. 62) Höjdmätare. 63) Höjdkammartryckmätare. 64) Oljetryckmätare för motorn. 65) Oljetryckmätare för kompressor, 1:sta steget. 66) Oljetryckmätare för kompressor, 2:dra steget. 67) Oljetermometer i oljesumpen. 68) Termometer för mätning av temperaturen i kammaren. 69) Mätare för ventilation. 70) Skrivande registreringsapparat för ventilationsmängd. 71) Skrivande registreringsapparat för mätning av kammartryck. 72) Manometergenomföring. 73) Varvräknargenomföring. 74) Termometergenomföring. 75) Pressluftgenomföring. 76) El-kabelgenomföring. 77) Fettleddningsgenomföring. 78) Manometerlednings- och kabelgenomföring. 79) Brand- och oljekran. 80) Vattenavlopp. 81) Hjälpump för bensintryck. 82) Reglering av kylvätskan, som genomströmmar oljekylaren. 83) Manövrering av kylarklaffar. 84) Höjdgasspak. 85) Manövrering av kompressor, 1:sta steget. 86) Manövrering av normalgas. 87) Manövrering av kompressor, 2:dra steget. 88) Kontrollströmbrytare för uppvärmning av periskop. 89) Kontrollströmbrytare för uppvärmning av hastighetsmätarens venturirör. 90) Kortslutningsströmbrytare. 91) Startanordning. 92) Press för fettsmörjning. 93) Eldsläckningsutlösare (manuell). 94) Dimbildare. 95) Övertryckventil, a) för yttre beklädnad, b) för inre beklädnad. 96) Förbindelseapparat. 97) Belysning till instrumentbräda. 98) Strömbrytare för belysning till instrumentbräda. 99) Apparat för brandalarm. 100) Manövrerbar ventil för hjälpump för mätning av olje- och bensintankens innehåll. 101) Backventil. 102) Spärrkran för ventilationsluft. 103) Oljefilter. 104) Lufttillförselslångar. 105) Reservsyrgasflaska med doseringsventil. 106) Tryckventil (automatisk). 107) Tryckregleringsventil (manuell), a) för yttre vägg, b) för inre vägg. 108) Övertryckventil. 109) Främre sits (upp- och nedfällbar). 110) Bakre sits (upp- och nedfällbar). 111) Armstöd. 112) Ryggstöd. 113) Sitskonstruktion. 114) Handtag. 115) Kabinens golv. 116) Stoppning. 117) Luftledning för avimning av fönster (med spärrkran). 118) Luftledning för manövrering av gyroskop (med spärrkran). 119) Tryckregleringsventil till gyroskop. 120) Ledning för mätning av luftförråd.



ÖRNU

filmen som vi

Sedan länge har det ryktats om att flyget — skulle förevigas i en svensk film. Filmentusiaster ha med spänning om denna sensation. Nu är allt en pågående som bäst. SVENSK ett förstahandsreportage av de som lovar att bli alla

Vi lever i flygets århundrade. Utvecklingen går med rasande fart. I dag är segelflygningen en frisk och spänstig hobby för käck ungdom — i morgon är den kanske var mans egendom. I dag är segelflygplanet "luftens kanot", som man strövar omkring med i termikernas värld på spaning efter det

stora Äventyret, i morgon "framtidens cykel" — kanske med en liten påhängsmotor för att inte vara alltför beroende av vindarnas lek.

Men vi lever också i filmens århundrade. I hundratals filmer om flyg har vi sett motorplanens snabba utveckling. Vi har sett snabba jaktplan, vidunderliga bombmaskiner, fredliga pionjärer över Kanadas skogar; luftdroskar och flygande "tramps" har förevigats av filmens mästare, men ännu har vi inte sett en svensk film om de tysta vingarnas sport — segelflygningen. Nu befinner den sig emellertid under inspelning, och den görs på Skarpnäck och Älleberg. Det är regissör Ivar Johansson som fått sig hedersuppdraget anförtrott av Svea Film att först av alla Nordens regissörer få i bild besjunga de smäckra och tysta svävande fåglarna, som kallas segelflygplan. Ivar Johansson har alltid i sina filmer tidigare strävat efter att



"Babsan", som är gammal i gamet, förklarar Weihens mysterier för den intresserade Filmlassan — eller är det bara frågan om en vanlig flirt?



ÖRNINGAR

Alla vänta på

tysta vingarnas sport — segelflygstorfilm. Alla segelflyg- och segelflygare väntar efter närmare uppgifter och arbete klart, och filminspelningstidning kan därför lämna den efterlängade filmen "Örnungar", en verkliga succéfilm.



samla ungdom omkring sig. Inte heller i "Örnungar", som filmen döpts till, har han frångått den principen. Det är ungdomar till 100 procent! Först och främst är det Alice "Babs" och Lasse Dahlqvist. "Babsen" börjar bli alltmera välkänd i segelflygarekretsar som en lika duktig som söt segelflygerska. — I sommar tar hon förresten sitt C-diplom, inom parentes sagt! — Och vidare märkas i stora roller Curt Masreliez, Rune Halvarsson, Margareta Spång, Kajan Hjelm, Margareta Fahlén, Åke Hylén, Erik Mohlin, Hans Finn, Kurt Wilbing, Harriet Philipson. Som säkra "ankare" i den unga filmfalangen få vi se Sten Lindgren, Stina Ståhle, "Quarl" Hagman och Julia Cæsar.

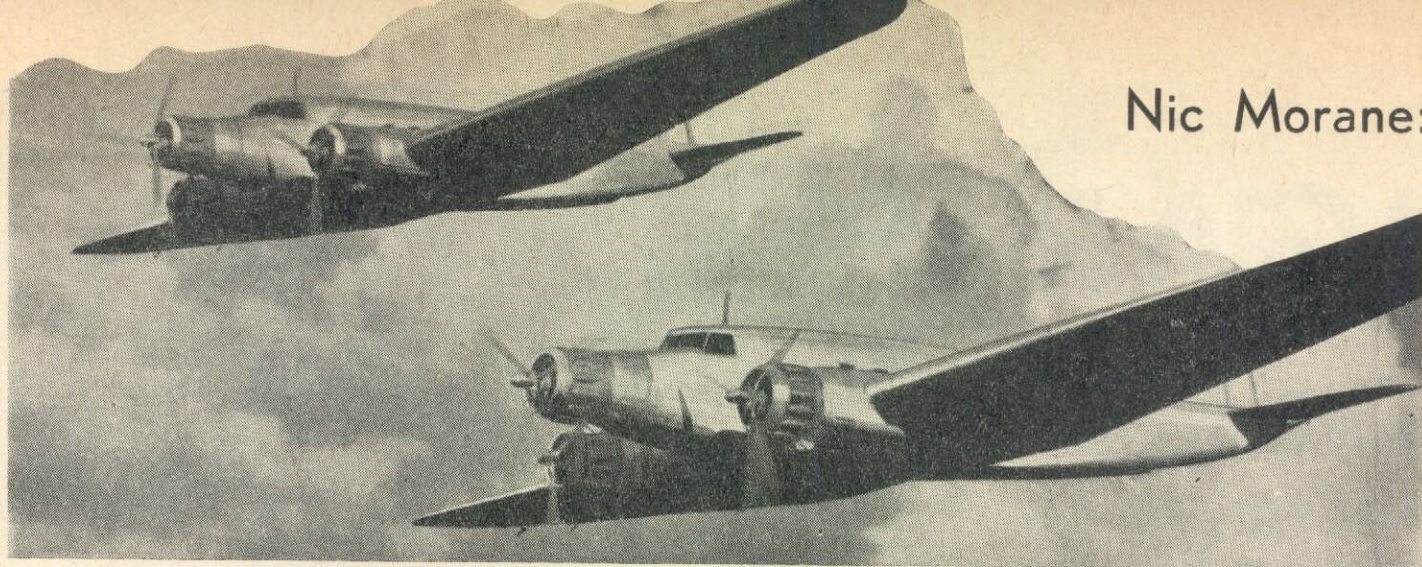
En del av exteriörscenerna tas ute på Skarpnäck och en del nere på Ålleberg, där mästerskapstävlingarna bland mycket annat skall förevigas.

Vår utsände medarbetare har levererat oss kringstående bildreportage, som tillsammans med bildtexterna får göra reklam både för filmens "Örnungar" och segelflygets.

Vi avvakta med spänning premiären, som blir tidigt i höst, samtidigt i både Stockholm, Göteborg och Malmö samt ett tiotal andra städer.



Rune Halvarsson diskuterar termik och andra segelflygfinesser med den flygbitne ingenjören Dahlqvist till långt in på småtimmarna.



MOTORFLYG FÖR ALLA

Vår uppskattade flygtekniske medarbetare Nic Morane inledde i förra numret en ny intressant lärokurs i motorflygning, varvid till en början den engelska synpunkten på flygutbildningen behandlades. I detta avsnitt fortsätter författaren nu med de därtill hörande "B"- och "F"-reglerna för tjänsten på flygskolan i allmänhet resp. för själva flygningen. I nästa nummer redogöres för motpartens synpunkter på flygutbildningen, sådan den utvecklats under stormaktskriget.

B-reglerna:

- 1 Passa flygdagarna! Om du ser, att det är dimma eller mycket hård vind på morgonen den för lektionen bestämda dagen, kontrollera då om det är "flygdag" eller "icke flygdag" på skolan, innan du far dit.
- 2 Kom till "omklädnadsrummet" minst 15 minuter före lektionens början. Det tar sin tid att plocka fram och ta på flygkläder, hörlurar m. m. Har du förmånen att få lära i ett täckt plan förenklas påklädnadsfrågan avsevärt.
- 3 Håll dig sedan på elevplatsen vid märket och avvakta din tur. Ingen skall behöva gå till hangaren för att söka efter dig!
- 4 Efter lektionen, gör noga klart för dig dag och tidpunkt för nästa lektion. För din flygdagbok ordentligt. På bestämda tider skall den lämnas in till läraren för granskning och kontroll.
- 5 Kom ihåg, att läraren har ett många gånger slitande och hårt arbete. Han sätter värde på om du kommer ihåg vad du lärt från en gång till den nästa! Tänk igenom efter varje lektion vad du lärt, så att du när läraren nästa gång frågar kan ge en kort och klar redogörelse däröver.
- 6 Drag dig ej för att fråga läraren, om något synes oklart, eller för att med honom diskutera exempelvis varför en manöver skall göras på just det inlärdas sättet. Det är för läraren mycket lättare att lära en elev flyga, som inser sin okunnighet, än en, som tror att han har allt om flygning på sina fem fingrar.
- 7 Det är icke nog med att blott ägna flygningens praktiska sida sitt intresse. Man måste också inhämta och inpränta de teoretiska grunderna i till utbildningen hörande ämnen, genom läroböcker m. m. Tro dock aldrig att du blir en god flygare på enbart bokliga studier!

F-reglerna för flygning:

Det föregående var några allmänna tips för tjänsten vid skolan. Vi kommer nu till *F-reglerna*, att minnas i luften, särskilt vid flygning.

- 1 Öppna aldrig gasreglaget hastigt eller med ett ryck! Stäng det ej heller så. Gasspakens rörelser skall alltid vara mjuka, lugna och "progressiva", d. v. s. ske utan ryck. Vid den andra metoden, för snabbt framfört gasreglage, riskerar man motorstopp genom "kvävning" och kan t. o. m. skada ömtåliga delar i motorn. Den bär ju med rätta hedersnamnet "flygplanets hjärta" och skall hanteras med omtanke och god känsel.
- 2 Vid körning på marken, undvik att köra spikrakt — då ser du kanske icke andra plan eller tillfälliga hinder på fältet. Kör heller icke fortare än en man går — "meken" vid vingpetsen har sin begränsning! Kör i en svag S-linje, för att få fullständig överblick. Kör heller inte med vingklaffar ute eller bromsarna på. Det finns ingen som helst ursäkt för missöden eller kollisioner under körning på marken. De uppstår alltid — eller åtminstone i 999 fall av 1000 — genom ren vårdslöshet.
- 3 Kom ihåg att motorn måste varmköras före första starten. Båda magneterna måste därvid provas. Under elevtiden vilar ansvaret för att detta blir gjort på läraren — vid vissa skolor på chefen för flygstationstjänsten. Är du senare under din flygartid ute på egen hand, ensam med ditt flygplan och din motor, så vilar ansvaret på dig.
- 4 Förvissa dig före start om, att bensin- och oljekranar är öppna och om att du har tillräckligt med drivmedel — bensin eller olja — för färden. Bensinuren är inte alltid fullt pålitliga. Håll reda på hur mycket bensin och olja ditt plan drar per timme. Kontroll av bränsleåtgången skadar aldrig.
- 5 Före start ser du till, att bromsspaken är frigjord — vissa plan har handbromsning — och att klaffarna är i rätt läge för start. Se ock-

så till att start sker rakt mot vinden, att längsta möjliga startsträcka uttages och att inga hinder av något slag finns i startriktningen. Se upp bakåt för landande plan. De har företrädesrätt till fältet under sin landningsmanöver. Din start får uppskjutas tills fältet blir fritt. Finns landningsmärke och biträdande trafikledare ute vid detta har du att se upp på dennes starttecken.

(6) För fram spaken något så snart planet "lättat", innan du börjar stiga. Åtskilliga haverier och onödiga olyckor har skett genom "kavaljerstart", d. v. s. då flygaren försökt stiga alltför brant omedelbart efter starten. Kontrollera flyghastigheten på hastighetsmätaren då och då under stigningen.

(7) Får du motorstopp strax efter starten — försök då *aldrig* att svänga tillbaka till flygfältet! Fram med spaken, ner med nosen i stället. Gå i glidflykt *rakt fram* och sväng blott för att undvika direkta hinder. Landa så gott du kan *på vad som helst* som ligger framför dig och kom noga ihåg, att en direkt kollision med ett hinder rakt framifrån är *långt mindre farlig* än överstegring av planet, följt av viking eller spin till "backen". Det sistnämnda blir i nio fall av tio resultatet, om du försöker svänga tillbaka till flygfältet. Kan du, så sök att låta endera vingen "ta törn" mot hindret.

(8) *Stigande sväng* skall göras mjukt och får *aldrig* göras nära marken — ej heller vid en hastighet, som är lägre än 20 km över ordinär stighastighet. Brant stigande sväng bör undvikas.

(9) Under glidflykt från stor höjd bör du "värma" motorn var 500 :de meter eller så, genom att dra på gas något ögonblick.

(10) Undvik att köra på fullvarv utom vid starten. Kom ihåg, att dra tillbaka gasspaken till marschvarvläget när stigning efter start är avslutad.

(11) Undvik svängar under glidflykt nära marken. De kan lätt vålla trassel. Var icke rädd för att "lägga omkull" planet i planésväng. Det är därvid bra mycket bättre med för mycket skevning än för mycket sidroder.

(12) Ändra aldrig kursen tvärt och släng inte omkring med planet hur som helst i luften. Alla spakrörelser och manövrar skall vara jämna, stadiga och mjuka.

(13) Undvik "lägsniff". Sök aldrig att visa dig på styva linan för anhöriga eller vänner genom att flyga lågt, tätt över deras hustak. Sådant har orsakat många flyghaverier med svår påföljd. Även om föraren tycker att han "klarat biffen fint" fördömes förfarandet av alla omdömesgilla flygvänner. Förutom bestraffning, utdelad av överordnade eller polis, kan du räkna med certifikatförlust e. d. i en eller annan form.

(14) Hyser du vid landningen den ringaste tvekan om att du skall komma fram till fältet så slå på! Använd motorn och försök inte att nå fram genom att minska glidvinkeln.

(15) Om inflygningen till fältet eller landningen ser ut att misslyckas, fram med gasen, på med motorn, *gör om* försöket! Dina lärare, flygplanets ägare och försäkringsbolaget — om planet är försäkrat — skall tacka dig om de finner att de kan lita på dig i det hänseendet.

(16) Var alltid noga med att landa *rakt emot vinden*. Nästan rakt är inte nog, det *kan* leda till haveri, särskilt om vinden är byig.

(17) Håll noga utkik efter *andra flygplan* i luften!

(18) Glöm inte att ditt plan har sina "döda vinklar", där vingar, motor m. m. skymmer sikten!

(19) Anmäl för din lärare eller till stationsbefälet om du gjort en dålig landning. Planet kan ha fått sina skador utan att du vet det.

(20) Flyg aldrig i moln utan lärarens tillstånd.

(21) Var alltid på det klara med hur du skall bära dig åt vid motorstopp. Sannolikt händer det aldrig — men om det händer en gång utan att du vet vad som bör göras är det en gång för mycket. Det viktigaste är — ner med nosen genast!

(22) Flyghastighetsmätaren är i regel rätt så tillförlitlig. Lita dock inte obetingat på den. Lär dig "känna" planets fart, så att du kan landa även då mätaren strejkar.

(23) Anmäl snarast för markpersonalen om det är något ovanligt med planet eller med motorn. Om *oljetrycket* går ned under det för motorn gällande minimitrycket skall du genast återvända till flygfältet och landa. Är du ute på distansflygning landa du på första möjliga fält. Varje gång du ser på kompassen skall du också se på oljetrycksmätaren. Gör du det skall du märka ev. nedgång i oljetrycket i tid, innan motorn hunnit taga skada.

(24) Håll reda på *var* du befinner dig! Tag karta med när flygningen går utanför flygfältets närmaste omgivning. Undvik flyga över städer och bebyggda samhällen.

(25) Om du icke känner dig frisk — tveka då ej att avbeställa flygningen.

(26) Om du ansätter landningen med 20—30 km/tim för *hög* hastighet kommer du antagligen att kunna landa helskinnat om också inte just så vackert. Kommer du å andra sidan in med 20—30 km/tim för *låg* fart kan du förorsaka ett allvarligt, kanske ödesdigert haveri. Passa därför noga på farten, särskilt om du ej är fullt säker på mätaren!

(27) Läs *igenom* ordnings- och säkerhetsföreskrifterna för flygtjänsten noga. Läs om dem allt som oftast, och laga att du *kan* dem.

(28) Överskattning av egen förmåga ävensom allt för långt driven försiktighet måste båda putsas av i sådan riktning, att resultatet blir *självförtroende*.

(29) Alla "du skall inte" härovan har till uppgift att skydda mot brister, som vidlåda det mänskliga.

(30) Efter dessa förhållningsregler kan vi nu börja i korthet tala om flygningens många fröjder.

Du får färdas i tre dimensioner, se jorden i dess rätta perspektiv och uppleva, hur dess brister, som på nära håll ter sig så betydande, på höjd krymper och försvinner. Du kan flyga på upptäcksfärd ovan molnen och vidare erfara något av de stora upptäcktsresandenas fröjder, när du söker dig fram med karta, klocka och kompass, på väg till målet för en distansflygning. Du får lära dig att känna, förstå och övervinna vädret på liknande sätt som seglaren. Du har att arbeta dig fram emot en nästan oupphinnelig fullkomlighet i den nyaste och mest fängslande av all världens konster och vetenskaper — konsten att flyga.

(31) Enligt journaler och flygdagböcker har du kanske lärt att flyga på några få timmar. Och likafullt skall du aldrig i hela ditt liv helt lära flygningens konst, lika litet som en sjöman någonsin kan lära sig allt, som hör havet till. Denna ständigt med nödvändighet alltjämnt fortgående *strävan efter fulländning* är det som ger flygningen såsom sådan dess stora värde och ständigt lockande, alltid unga tjusning.

COLLEGE

— tidning för ungdom.

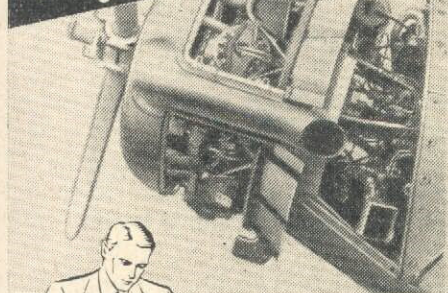


SPORT - IDROTT - FILM - TEATER
MUSIK - MODE - LITTERATUR
FLYGNING - YRKESVAL

Nytt nummer utkommet
Pris 25 öre

College säljes i tidningsaffärer eller kan
rekv. från Colleges exp., Bolagsgatan 5,
Malmö.

Flygmotorer



NY aktuell HERMODSKURS

Ny aktuell hermodskurs under utarbetande av chefskonstruktören vid Svenska Flygmotor AB, Trollhättan, civiling. G. Gudmundson.

Begär prospekt med närmare upplysningar om våra flygtekniska kurser.

HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT
Slottsgatan Malmö

Jag rekviderar härmed prospekt med alla upplysningar om Hermods flygtekniska kurser.

Namn

Bostad

Postadr. SFT



SEGELFLYGRADIO

Ett inlägg
av civilingenjör
Erland Ljungdahl

Radion har sedan länge varit ett oundgängligt hjälpmedel vid trafikflygning. Härvid har radion använts dels direkt som navigationsmedel för att genom pejling från planet erhålla rätt kurs, dels för att möjliggöra pejling från marken och sålunda erhålla positionsbestämning samt vidare väderleksutsikter och trafikföreskrifter. Den härvid använda radion är i allmänhet avsedd att fungera på stora avstånd och arbetar därför på en förhållandevis lång våglängd och med stora effekter. Undantag utgör en del på senare tid allt mera i bruk kommande radionavigationsapparatur såsom blindlandningsfyrar och radioaktimeter.

För segelflygets del har radion delvis andra uppgifter. Radion användes här, förutom att i likhet med vid motorflyget hålla kontakt med marken vid sträck- och höjdflygningar, såsom hjälpmedel vid skolning och start och för att dirigera hämtningsbil vid sträckflyg. Det är sålunda endast för markkontakt vid sträckflygning, som radion behöver ha någon större räckvidd; då emellertid denna kontakt med marken ej är absolut nödvändig, kan man vanligtvis klara sig med relativt små apparater, arbetande på ultrakortvåg. En sådan apparat kan även göras mycket lätt, vilket ju är nödvändigt i segelflygplan.

Sin hittills största betydelse för segelflyget i Sverige har radion fått såsom hjälpmedel vid skolningen. Sålunda har sedan ett par år radio prövats vid segelflygskolan i Alleberg, huvudsakligen i samband med C-skolningen samt under hösten 1943 på Skarpnäck även vid A- och B-skolningen. Även i Linköping har en del försök företagits. Vid försök i samband med skolning har huvudsakligen använts apparater, som är avsedda endast för sändning i riktning från marken till flygplanet, då ju läraren endast behöver ge instruktioner till eleven men denne ej bör besväras med att behöva tänka på omkoppling av radion. Det är nämligen med nuvarande knappt tillräckligt våglängdsband svårt att göra apparater så, att sändning och mottagning kan ske samtidigt. Även med hänsyn till drifts-ekonomien är det olämpligt att ha en sändare i flygplanet ständigt i gång eller förse den med elektrisk omkoppling, varför man är hänvisad till att vid övergång från mottagning till sändning för hand skifta om en omkastare. Detta är för den mindre försigkomne flygeleven ett irritationsmoment, som bör undvikas.

A andra sidan är det på ett mera framskridet stadium önskvärt, att flygaren kan träda i kontakt med marken. Han måste sålunda ha en omkopplingsbar apparat, och markstationen måste vara utrustad med en mottagare. Vid tävlingsflygning kan markstationen lämpligen monteras i hämtningsbilen, som sålunda kan följa flygplanet på marken och omedelbart vara till hands vid landning.

Med det hittills i Sverige tillämpade systemet har flygaren vid landning måste telefonera till utgångspunkten och angiva landningsplatsen. Då det ofta händer att närmaste telefon befinner sig långt från landningsplatsen och hämtningsbilen ju ej kan avgå, förrän meddelande om landning ingått, kan det dröja avsevärd tid efter landning, innan nermontering av flygplanet kan börja. Detta medför vid tävling förlust av

dyrbar tid. Om flygsträckan är lång, kan det hända, att manskapet inte återkommer till startplatsen förrän tidigt nästa morgon och sålunda utan vila måste börja den följande dagens tävlingar. Har dessutom ett mindre haveri inträffat, skulle flygplanet kanske hunnit repareras, om det återkommit tidigare. Dessa olägenheter kunna undvikas, om både bilen och flygplanet äro försedda med radio och sålunda stå i ständig förbindelse med varandra. En dylik radioanläggning för dubbelsidig förbindelse är emellertid jämförelsevis dyr och kan sålunda knappast ifrågakomma för mindre klubbar, som sakna erforderliga ekonomiska resurser. Den skulle sålunda ge de största klubbarna ett visst försprång i tävlingen och kan väl därför tills vidare endast ifrågakomma i tävlingsklassen för mera avancerade plan.

För närvarande har tillstånd endast meddelats till ett begränsat antal experimentstationer, men det är att hoppas, att den möjlighet till ökning av flygsäkerheten, som radion utgör, skall medföra, att i framtiden varje klubb skall kunna bedriva skolning med hjälp av radio.



En
vacker blomma
överlämnas denna månad
till "Kalle med ä" samt

alla andra, som bidragit till färdigställandet av SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKEN, som sista delen av segelflygarnas eget bokverk döpts till. De fyra första delarna äro ju som bekant skrivna av världens främsta segelflygare och översatta från tyskan. Den femte delen, som nu också finnes tillgänglig i varje välsorterad bokhandel och pressbyråkiosk, har däremot enbart svenska författare. Det är Karl Erik Övgård, Karl Svansson, J. G. Karlsson, Harald Martin, Harriet Förslev, Yngve Norrvi och G. H. Dérantz, som satt sina namn i pant på att SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKEN innehåller det bästa vårt land kan bjuda på området.

Att detta är folk, som kan sin sak, visade nu senast verkets redaktör Karl-Erik Övgård, som firade SVENSKA SEGELFLYGHANDBOKENS utgivande med att sätta nytt rekord i uthållighetsflygning — 21 tim 46 min — alla de andra författarnas banbrytande prestationer att förtiga.

STHLM S TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR

CENTRUM

KUNGSGATAN 32

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt

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

Ingenjör- och verkstärent utbildning från folkskola, real- och studentexamen. Fackavdelningar: Verkstadstekn., motortekn., flygtekn., värme och sanitet, elektro-starkström, radio och svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier. Avgifts-lindring för omedelade. Prospekt sändes. Exp.-tid 10-19. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civilingenjör, Rektor.

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



E.A. BERG



E. A. BERGS FABRIKS AB ESKILSTUNA



**Flygvapnets flyg-
märke**
gediget och omtyckt,
försett med kråsnål.
Förgyllt.

Pris kr. 2: 25



Flygarringen

av kontrollerat sil-
ver. Uppgiv invän-
digt mått (diam. i
mm). Pris kr. 4: 85

Förgyllt silver

Pris kr. 6: 25



Manschettknappar

av förgyllt alpaka
med flygmärket in-
fällt i blå emalj.

Pris kr. 5: 25 pr par

Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943.

Förgyllt i trevligt utförande. Märken
finns för alla flygflottiljer med flottil-
jens nummer i upphöjda siffror. Uppgiv
vilket flottilmärke som önskas och vilket
årtal det gäller (ex. 1943).

Pris endast kr. 1: 50



FLOTTILJMÄRKET

Ett utsökt flott märke

utfört i förgyllt metall med sköld i
blå emalj samt försett med kråsnål.
Pris endast 2: 50 kr. Märket finnes
för alla flygflottiljer.



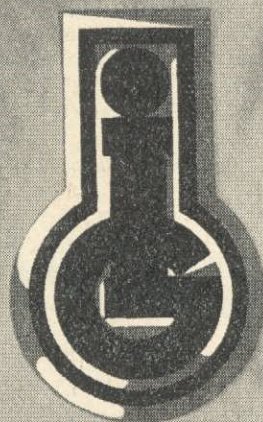
Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

Order över 5 kr. portofritt!

Ovanstående priser äro inkl. omsättningsskatt.

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

AERO-TJÄNST, Malmö



**ELEKTRON
HYDRONALIUM
IGEDUR**

*Lättmetall-
legeringar*

**I.G. FARBEINDUSTRIE
AKTIENGESELLSCHAFT**

M eddelandet hade kommit som ett bombnedslag. Den lilla mellan-svenska stadens flygklubb skulle representeras vid de stora segelflygtävlingarna i Rhön.

En av klubbens första medlemmar hade för några år sedan anställts på en tysk flygindustris konstruktionsavdelning. Av en slump hade han kommit över ett högvärdigt segelflygplan, en nästan ny Rhön-Sperber. Han hade tänkt flyga den själv, men olyckan råkade vara framme. Vid en trafikolycka hade han brutit sin ena arm.

Men det ståtliga planet skulle flygas — det svor han på. Han telegraferade hem till klubben i Sverige, och så kom det sig, att i lagom tid till Rhöntävlingarna Sverre

timmar, innan hjälpmanskapet hittade honom, och det dröjde lika länge, innan man lyckats transportera det nedmonterade flygplanet ut ur den otillgängliga skogen, där det hamnat. Och när man kom tillbaka till Rhön — då hade redan de flesta tävlingsdeltagarna landat i Nürnberg....

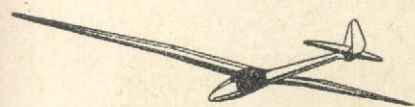
Nu satt han och filosoferade uppe vid hanget. Ett stycke nedanför honom satt ett lag tyskar och sjöng. Deras folkvisor klingade vackert i den tysta kvällen. Mitt i skaran satt Dieter Pretorius, en av dagens segelflygaress. Hans ljusa hår och nordiska utseende kontrasterade starkt mot den unga flicka, som satt i ringens mitt. Det var något sydländskt över hennes rena, välformade drag. Det var Käthe Wolfgang,



Unga vingar

Segelflygnovell av
KALLE SVENSK

över Rhön



och ett par kamrater dök upp på Wasserkuppe. Men första tävlingsdagen hade blivit ett hejdundrande fiasko för Sverre. Ett fyrtiotal segelplan hade startat i en måltävling. Målet var flygplatsen i Nürnberg. Men redan efter en timmes flygning började Sverres otur göra sig påmind. Han kom in över ett vidsträckt skogsområde, där termiken var obefintlig. Planet dalade nedåt, obevekligt, och Sverre blev tvungen att sätta det i en skogsglänta. Med en lättnadens suck konstaterade han, att planet var oskadat. Men det dröjde

en av Tysklands yngsta — och framgångsrikaste — segelflygerskor.

Sverre njöt av att vara här. Här var det historisk mark för en segelflygare. Segelflygets vagga stod här, och över hanget hade en oändlig rad segelflygplan under sin skapares andlösa tystnad gjort provflygningen — mot berömmelsen eller sopbacken... Han kunde se för sin blick, hur "Schwarze-Teufel", "Austria", "Minimosa", "Grunau" eller vad de nu hette, hade lyft över dalen och svävat bort mot det blå...

Han hörde steg bakom sig. Där stod hon. Käthe Wolfgang, som i motsats till honom hade landat i Nürnberg.

— Hur känns det, kamrat från höga Norden? frågade hon. — Fräulein Wolfgang, började han. — Kalla mig Käthe, som alla andra, log hon, och slog sig ned.

Han berättade, hur stortartat han trivdes på Wasserkuppe, men talade också om, hur besviken han var över sitt misslyckande.

Mänsketen lyste över hennes mörka hår och kastade lekfulla skuggor över hennes ansikte, då hon skrattade.

— Du skulle ha varit med, när jag första gången kom hit. Jag var bara sjutton år den gången, och just då jag skulle kliva i vårt segelflygförbunds Grunau, då stannade en bil uppe vid hangarerna. Det var min far — jag hade smitit hemifrån för att komma hit. Och Du kan ju tänka dig resten. Det blev ingen flygning utan i stället en snopen hemresa. Men nu gillar han, att jag flyger — han har nu äntligen dukat under för min övertalningsförmåga!

— Men sitt inte här och grubbla i mänsketen — kom bort till oss andra. I morgon flyger du längre än någon annan i distanstävlingen, det kan du slå dig i backen på. Sverre log och följde henne, där hon med spänstiga steg gick bort till den lilla gruppen där nedanför.

Pretorius skrattade, när han såg dem. — Vem flyger längst i morgon? frågade han. — Käthe, du, eller någon annan av oss här?

— Sverre, sade Käthe. — Gott, sade Pretorius. Vi slår vad. Den som når längst — Sverre eller jag — får i belöning bjuda ut Dig en kväll. Är Du nöjd med det, Käthe? Hon nickade.

Nästa morgon var det önskeväder för distanstävlingen. Trots den tidiga morgonen låg hettan tryckande över Wasserkuppe — och termiken var storartad.

Sverre satte sig tillrätta i Rhönsperbern. Däruppe, några hundra meter över hanget, lyste ett eldrött segelflygplan — Pretorius. Han arbetade på att vinna höjd.

Loss! kommenderades det, och gummikabeln drog hastigt ihop sig och planet höjde sig mjukt. Han gjorde en lov över hanget — det var termik som i en fabrikksskorsten. Höjdmätaren klättrade under den närmaste halvtimmen ständigt uppåt, för att slutligen tveksamt stanna på tusen meter.

Han hade tänkt sig över Rhen i dag. Och med detta önskeväder skulle det säkert gå. Han log åt minnet av Käthes skratt — det såg så käckt och lustigt ut, när hon skrattade...

Timme efter timme svävade han fram över landskapets skiftande schackmönster.

Han höjde sig upp en smula och spanade. Var han ensam i luften? Någon kilometer bakom honom lyste något eldrött — Pretorius igen. Men bakom honom syntes något annat. En mörk, metallskimrande molnvägg, där blixtrar glimtade fram. Ett åskväder — en åskfront.

Här skall åskfrontflygas, tänkte Sverre. Och en stund senare fick Sverre kännning med åskfronten. Hans plan steg, steg hejdlöst. Nu gällde det bara att rida på åskfronten. Skulle hans plan sugas in i molnen, komme det säkert att brytas sönder av de starka luftströmmarna.

Under honom gled landskapet fram. Terrasserade vinberg och små, lustiga byar skymtade. Och långt borta vid horisonten upptäckte han ett slingrande silverband — Rhen.

Han skulle komma dit — han skulle komma ännu längre — han skulle vinna...

(Forts. å sid. 24)

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

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

DEL. V SVENSKT KOMPLEMENT

Samtliga 5 delar utkomna!

Granskning av Majoren vid Flygvapnet
C. O. HUGOSSON

Förord av:

Generalsekreteraren i Kungl. Svenska Aeroklubben
Överste H. ENELL

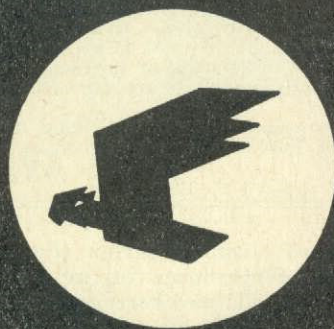
och Chefsinstruktören för segelflyget inom KSAK
Kapten SVEN ÅHBLUM

Kapten Åhblum 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.

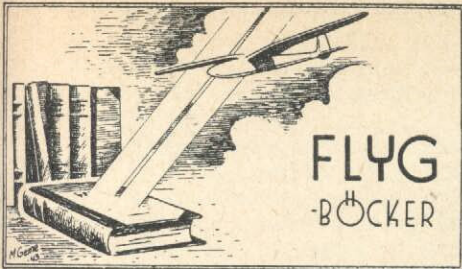
Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö



PROPELLERWERK SCHWARZ

Holzflügel

FÜR VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN



Sværeflygning, av H. Wolf och S.-A. Dalbro, Berlingske Forlag, Köpenhamn.

Segelflygning är en av Dansk Sværeflyger Union utgiven handbok för segelflygning, avsedd att tjäna som underlag till teoretisk instruktion och praktiska övningar. Den är visserligen inte så omfattande och detaljerad som SEGELFLYGHANDBOKEN, men ger på sina sidor en god inblick i danskt segelflyg, och de elementära grunderna för glidflyg och segelflyg. Boken är rikt illustrerad.

Saa flyver vi... M. P. Eskildsen. Berlingske Forlag.

Denna bok är den första samlade danska läroboken för civilflygare. Den ger på sina 270 sidor en ovanligt allsidig bild av allt vad som till flygning hör. Materieellära, navigation, meteorologi m. fl. ämnen behandlas på ett allsidigt och lättförståeligt sätt. Utan tvivel fyller den en stor uppgift — skada bara att den inte översatts till svenska.

Kamp om stratosfären

(Forts. fr. sid. 14)

plan utan tryckkabin, och avsikten var blott att samla erfarenheter. Först 1937, alltså sex år efter de första provflygningarna med Ju 49, utrustade amerikanarna en Lockheed med tryckkammare och provflög den under beteckningen Lockheed XC 38. Tryckkammaren i denna flygplantyp var ej inbyggd i flygplankroppen som särskild tryckkropp, utan den utgjorde en självständig del av kroppen. Man lyckades genomföra flygningar upp till 9.000 m höjd, varvid det inre trycket i kabinen motsvarade trycket på ungefär 3.500 m höjd.

De lyckade resultaten med Junkersplanet Ju 49 gav anledning till att man satte i gång med liknande försök i flera länder. De svårigheter, som härvid måste övervinnas, voro mycket stora. Senare konstruktioner av tryckbeständiga kabiner för militärflygplan ställde betydligt större fordringar på såväl konstruktörer som vetenskapsmän. Längre stod det oklart, hur besättningsens öde skulle gestalta sig i kabinen, ifall skottskador eller plötsligt tryckfall inträffade. Den usla sikten och nödvändigheten att inifrån kammaren kunna automatiskt sköta vapnen verkade länge hämmande på utvecklingen.

Men även med dylika frågor sysslade Junkersverken redan mycket tidigt. Försöken med den enmotoriga Ju 49 hade knappast avslutats, förrän man började bygga ett tvåmotorigt höjdflygplan med övertryckskammare. De erfarenheter man vunnit med Ju 49 skulle nu utnyttjas vid konstruktionen av en tvåmotorig flygplantyp.

Stor spännvidd och vingens rektangelvärde voro karaktäristiska drag hos försöksflygplanet. För att förbättra starteffekten, försågs vingens bakkanter med en utskjutbar hjälpvinge (Fowler-vinge). Det hela anordnades så, att skevningsrod-

UNDERRÄTTELSE från LUFTFARTSMYNDIGHETEN

SKOLTILLSTAND FÖR GLID- OCH SEGELFLYGNING.

Kungl. Svenska Aeroklubben har erhållit tillstånd att intill 30 september 1944 bedriva skolverksamhet vid Alleberg för meddelande av undervisning i glid- och segelflygning, varvid glid- och segelflygning med start och landning på eller invid Alleberg må företagas inom ett lokalt flygövningsområde begränsat av en cirkel med en radie av 10 km och centrum i triangelpunkten å bergets norra del. Inom det lokala flygövningsområdet må övningar i instrumentflygning företagas i enlighet med av Chefen för flygvapnet fastställd plan för utbildning i instrumentflygning. Såsom skolchef för segelflygskolan Alleberg har Chefen för flygvapnet godkänt kemigraf Stig Fägerblad.

Lui.

FLYGÖVNINGSOMRÅDE FÖR SEGELFLYGSKOLAN VID ALLEBERG.

Intill 30/9 1944 bedrivs vid Alleberg skolverksamhet i segelflygning, omfattande bl. a. instrumentflygning, inom ett område med 10 km:s radie och Alleberg som medelpunkt.

Inom ett område med 15 km:s radie och Alleberg som medelpunkt är instrumentflygning under denna tid förbjuden för civila motorflygplan.

Instrumentflygning med militära flygplan förbjudet jml. MFS nr 40/44.

Fa.

ren med landningsklaffar (flaps) skjutas bakåt. Flygkroppen var av skalkonstruktion och klädd med korrugerad plåt och till sin uppbyggnad lik det välbekanta sportplanet "Junkers-Junior". Alldeles särskilt lade man sig vinn om att ge kylvattenanläggningen bästa möjliga aerodynamiska utformning. Man utvecklade för detta ändamål ett kylarmunstycke, som placerades på frontalytan av själva motorn och som bildade en enhet med denna. Kylningen reglerades genom klaffar.

Vid utvecklingen av tryckkammaren sökte man förbättra sikten betydligt genom att man tillverkade hela den främre delen av tryckkammaren av fullständigt genomskinligt konstharts. Kammarens bakre del däremot bestod av elektronplåt. För de första provflygningarna användes en sluten metallkammare, i vilken man sörjde för den nödvändiga sikten genom "tjurögon".

Provflygningarna med detta Junkersplan spred ytterligare kännedom om olika områden inom höjdflygningen.

*

Ju 49 användningsändamål: stratosfärforskning, motor- och tryckkammarexperiment och militära försöksflygningar.

Motor: Junkers vattenkylda 12-cyl. V-motor Junkers L 88 a med kompressor och 800 hk nominell effekt.

Data: längd 17 m, spännvidd 28 m, vingyta 98 kvm, tomvikt 3.233 kg, last 971 kg, flygvikt 4.204 kg, vingbelastning 42,9 kg/kvm, effektbelastning 5,25 kg/hk, vingeffekt 8,16 hk/kvm, topphastighet på 10,3 km höjd 225 km/tim, landningshastighet 75 km/tim, stigtid (till 10,3 km höjd) 30—35 min och aktionsradie 1.280 km.



Vi ha länge tänkt bilda en flygklubb här i staden. Vi vänder oss därför till Svensk Flygtidning, vars frammarsch vi följt ett par år och gillar skarpt, för att få veta följande: 1) Vilka formaliteter behöver ordnas, innan klubben kan bildas? 2) Har vi någon chans att få Peter Riedel som talare på ett stort propagandamöte? 3) Kan Svensk Flygtidning hjälpa oss med reklam i ortspressen?

6 norrlänningar.

Svar: 1) Vänd Eder med förtroende till KSAK, som är rätta instansen härvidlag. 2) Peter Riedel har hittills alltid välvilligt ställt sig till förfogande, när det gällt att propagera för segelflyget. Hans adress är: Diplomingenjör Peter Riedel, Karlavägen 99, Stockholm. 3) Vårt arkiv om tusentals bilder och klischeer står gratis till klubbarnas förfogande. Dessutom bör Ni söka kontakt med KSAK:s informationschef, Red. Yngve Norrvi, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm.

Unga vingar över Rhön

(Forts. fr. sid. 22)

Men försynen sörjer för att träden inte växer upp i himlen. Framför honom sköt hastigt ännu en molnvägg upp, lika hotfull som den bakom honom. Skulle han hinna över Rhen, innan de bäge åskvädren dundrade över hans huvud? Han måste...

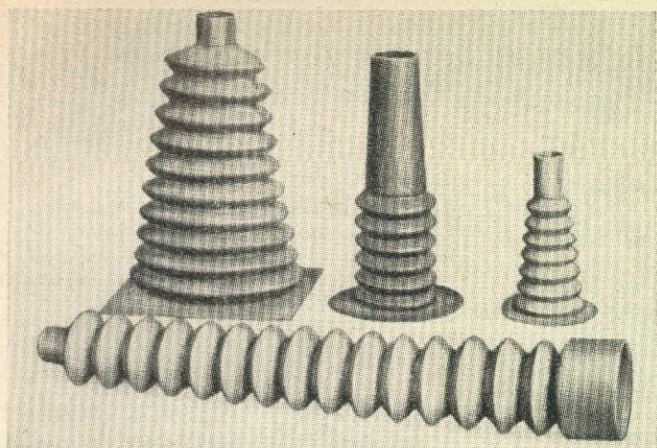
Molnmassorna närmade sig. Då och då skar en bländande blixtnad över himlen och det dundrade omkring honom, som om alla helvetets makter sluppit lösa... Han fick inte räkna in i den kokande helvetesgrytan. Han lade planet i plané. Den blå himlens yta blev mindre och mindre, och med rasande fart nalkades molnjättarna varandra. Under sig såg han en riddarborg resa sina av århundradena splittrade tinnar — och under den låg Rhen... Han svepte över floden. Andra stranden blev större och större.

Längs stranden löpte en järnväg och en landsväg; där kunde han inte sätta planet. Men uppe på vinbergets terrasser — där satte han det. Det krasade till, när planet tog mark. Men det var bara några stängsel och vinrankor, som hade krossats — planet var oskadat. Gudskelov, att det gick bra, var allt han kunde tänka, innan ovädret bröt ut över honom.

När han satt där i segelflygplanet, medan slagregnet piskade glashuven och smälde mot dukklädda vingar och fanér, så drömde han om en segelflygarflicka, som hade kommit från det sköna Rhenlandet, med minnesrika borgar och sött, doftande vin... Regnet minskade. Han sköt upp huven och sträckte på sig.

Nere på landsvägen stannade en bil. Någon viftade därnere — Pretorius! Han skrek upp mot honom:

— Sverre! Du vann!



Skyddsbälgar av läder

Specialtillverkas i alla stor-
lekar och utföranden för

flygplan - bilar - maskiner

av alla slag

Insänd ritningar eller prover och begär offert

AERO-TJÄNST • MALMÖ

Har Ni någon hobby?



Att bygga modell-
plan är både roligt
och lärorikt. Har
NI någon hobby?

Är Ni hobbyist har Ni stor nytta av modellbyggarnas års-
bok "Hobbyboken". Den innehåller allt om modellflyg, mo-
dellbåtsbygge, modelljärnvägsbygge och pojkkracerbilar.
Med Hobbybokens hjälp kan även nybörjaren snart bli en
skicklig modellbyggare.

HOBBY-BOKEN

Säljes i bokhandeln eller direkt
från tidskriften FLYG, Sveavägen
53, Sthlm. Pris 4:50 (+ oms.).

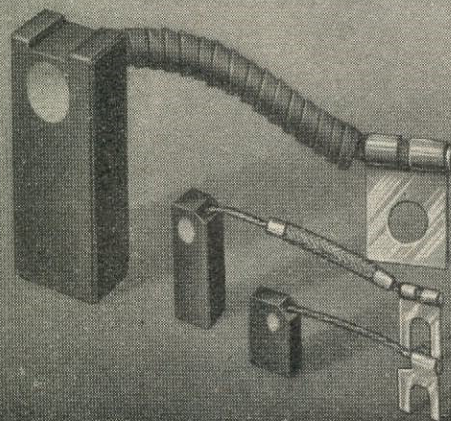
1944



RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
och HJÄLPMOTORER
i FLYGPLANET



Kk9

AKTIEBOLAGET LATEX, STOCKHOLM

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

"MOTOR-MANDIN"



*Några av våra
tillverkningar.*

**Vi tillverka alla slag
av flygmotordetaljer.**

**Specialitet: Flygmotor-
revideringar. Leveran-
törer till Flygvapnet
och civila flygföretag.**

BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB
NORRKÖPING



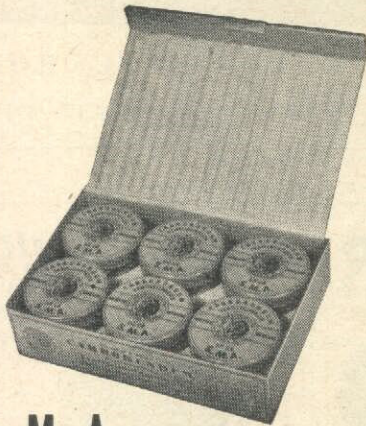
Från klubbarna

ESLÖVS FLYGKLUBB

har en sjuårdeles livaktig modellflygsektion, som nyligen på stadens ungdomsgård ordnade en verkligt lyckad modellflygutställning. Vår modellflygred. har besökt utställningen, som bland mycket annat räknade inte mindre än ett par hundra flygande- och skala-modeller. Ett vackert bevis på klubbens förmåga att hålla sig framme utgjorde de c:a 125 priser, som under årens lopp erövrats av ett par medlemmar.

VÄSTERDALARNAS FLYGKLUBB

har nu också liksom de flesta av sina föregångare beslutat gå in för klubbprenumeration på SVENSK FLYGTIDNING för att på så sätt ytterligare aktivisera arbetet.



S. M. A. CARBORUNDUM - PASTA

För effektiv ventilslipning
i praktiska förpackningar.

SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ Tel. 233 45 - 237 33

PETER RIEDEL HOS AEROKLUBBEN I SKÅNE.

Att man mitt i sommaren kan samla flera hundra personer inomhus till ett föredrag, det bevisade häromdagen Aeroklubben i Skåne. Men så hade man också som föredragshållare lyckats förvärva en sådan "kanon" som Peter Riedel. Det blev ett kärt återseende från båda parter sida. Peter Riedel hade inte varit på officiellt besök i skåningarnas huvudstad sedan flygdagen 1936, då han svarade för de omtalade konstflygningarna. Det förnyade besöket krigsåret 1944 ägnades största uppmärksamhet i pressen, som skildrade Riedels segelflygbedrifter de senaste 8 åren, framförallt i Amerika. Malmö ville också visa, vad staden åstadkommit under tiden, och därför fick Peter Riedel före föredraget ge sig ut på sight-seeing bl. a. genom den nya teatern, som förevisades av teaterchefen själv.

Det med spänning emotsedda föredraget var typiskt "riedelskt", d. v. s. förstklassigt helt igenom! När den världsberömda segelflygpionjären som avslutning appellerade om en ny olympisk gemenskap över gränserna efter kriget, ville applåderorna nästan aldrig ta slut. Sedan en av Aeroklubbens och stadens fäder, stadsfullmäktige Ivar Anderson, utbragt ett kraftigt besvarat fyrfaldigt leve för den tyske segelflygaren, löjtnant Borgström avslutat den offentliga delen av programmet och det ungdomliga autograffjärgardet fått sina önskemål tillfredsställas, samlades de aktiva segelflygladarna till en privat sammankomst, där Peter Riedel med glans klarade en skärseld av frågor och den skånske KAK-chefen major Boris Möller hyllade segelflygaren och föregångsmannen Peter Riedel.

KRONOBERGS FLYGKLUBB

På Växjö Ungdomsgård pågår arbetet för fullt. Där har pojkarna slutit sig samman till en egen grupp i vår större klubb. Medlemsantalet är 20. Detta uppslag har framkommit främst för att få fram ordnade diskussioner, men även för att på ett tidigt stadium vänja grabbarna vid klubbarbete, och sätta dem in i en förenings angelägenheter. Denna nya sammanslutning har redan utökat sin verksamhet till två nya områden, som kanske kan vara av intresse. Man har nämligen gått in för att undvika allt ovärdat språk och för varje svordom bötes två öre, en idé, som visat sig välgörande för både pojkarna och kassan. Vi har också bestämt, att friluftsverksamheten skall omhuldas t. ex. så att söndagstrimningen någon gång får lämna plats för en långpromenad.

SVENSK FLYGTIDNINGS RED.

har på en reportageresa under maj och juni besökt ett flertal flygklubbar i Svealand och Norrland. Sedan denna resa under juli utsträcks att omfatta även Götaland, återkomma vi i följande nummer till klubbarnas arbete och framtidsplaner.

FLYGET — DIN FRAMTID

heter en välredigerad broschyr från Hermod's, som bifogas 10.000 ex. av den abonnerade upplagan av Svensk Flygtidnings julnummer. Lösnummerköpare och ev. andra, som icke erhålla broschyren med tidningen, kunna rekvidrera den direkt från Hermod's Korrespondensinstitut, Malmö.



**Uniformsellekter
Föreningsmärken
Medaljer
Plaketter**

Lagerströms Fabriks A/B

LILLA ESSINGEN

FORDRA OFFERT.

BEGÄR KATALOG.

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
MALMÖ

**Luftgevär, luftpistoler
& ammunition
i ledande märken**

"ELITO", MALMÖ

Partyeri-, 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

**CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!**

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm MALMÖ Göteborg



**Allt för
BILEN**

**AB. DAHLBERG's
Maskinaffär**

Kaserntorget 9 — GÖTEBORG
Telefon 17 06 20 (Växel)

Camoufleringsfärger
som specialitet

Leverantör

AB. FÄRGVERKEN

Malmö
Tel. 258 18

Stockholm
Tel. 521 82

**Nordstjernen och Ellbe
CYKLAR
Järnvaror alla slag**

Ellbergs Järnhandel

Tel. Namnanrop
KRISTIANSTAD

**GUMMI-
STÄMPLAR
METALL-
STÄMPLAR**



Nya Stämpelfabriken

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

ÅLLEBERG

sommarens evenemang i bild



En orm i paradiset...

Segelflygskolan på Alleberg har nu riktigt börjat utveckla sig till "de svenska segelflygarnas Mekka". Sedan början av maj i år ha kurserna avlöst varandra, och alla ha de varit både välbesökta och vällyckade. De tre första veckorna avverkades samtidigt en segelflyginstruktörs- och en byggleddarkurs, och under pingsten gick den första ungdomsledarkursen av stapeln. Juni har huvudsakligen ägnats åt enklare glid- och segelflygskolning, men efter midsommar påbörjades fortsättningskurserna. Höjdpunkten nås naturligtvis under Allebergstävlingarna den 21-30 juli, till vilka vi återkomma i nästa nummers utförliga Allebergsreportage. Till dess må bilderna tala.



Vår segelflygredaktör.



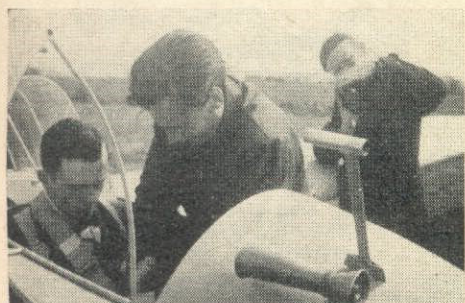
Kapten Flodqvist (t. v.) från SS-scouterna besökte Alleberg under ungdomsledarkursen och blev mäktat imponerad. Segelflygandan skall ingjutas i scouttrörelsen!



Överlärare H. Svensson har en trogen åhörarskara i segelflygarna, när han från ett gravrös berättar om rytterna i Alleberg.



Karl-Erik "pumpar" Gidde, som 27-28 april slog övgårds rekord, angående erfarenheterna. Den 12-13 juni är han mogen att återtaga sitt rekord i uthållighetsflygning. Nu är det Giddes tur igen!



Allebergschefen bjöd SS-representanten på en Kranich-tur, och chefsinstruktören själv band fast honom, medan propagandachef Norrvi förevigade evenemanget.



Stig Fägerblad talar i Guldgrävdalen.



Segelflyginstruktörskursen pluggar friskt under Eide Lindelöws ledning. Både flyglära, flygplan- och materielkännedom, meteorologi, säkerhetsbestämmelser och ungdomsledning stå på programmet.



Tävlingsmomentet har drivits långt. Till de populäraste grenarna hör urholkande av replikamodeller ur ett stycke potatis. J. G. Karlsson och Fägerblad granska en mer eller mindre välformad Stuka.

PRENUMERERA på



SVENSK flygtidning Helår endast 5:— kr.
Aug.-dec. 2:20 kr.

FLYGTIDNINGEN 1942 eller 1943
inbunden i flott pärm med guldtryck.

Arg. 1941 inb. Pris 6: 50 kr.
lös pärm med guldtryck för inbindning av
årg. 1943. Pris 5: 75 kr.

Följande äldre nummer finnas:
Pris 25 öre:
Nr 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10 år 1940.

Pris 35 öre:
Nr 11, 12 år 1940.
Nr 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.

Ombud antagas!

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.
Postgiro 147660.



Här är Pedersen, Trollhättan, Lidell, Rättvik, Kjellgren, Örebro, Kernell, Södertälje, Tord Andersson, Lidköping, Bergström, Varberg och Ers-son, Uppsala, beredda för flygprovet.

MODELLFLYG

Det gamla gardet berättar:

Hur vi började...

Modellflyget går just nu mot en ny storhetstid i vårt land. Överallt ute i bygderna bildas små klubbar, som med liv och fart gå in för modellflyget. Från många håll har därför framförts önskemål om att få tillgodogöra sig det gamla gardets erfarenheter i arbetet. Modellflygred. lämnar därför ordet åt sekreteraren i Bjuvs Modellflygklubb, Hans Otto Pyk, som berättar, "hur det började" i nordvästra Skåne. I nästa nummer skildrar "Bagar'n" Klein från Söderhamn, hur en exotisk skönhet från Californien gav modellflyget i södra Norrland vind i seglen.

tiv modellflygare och medlem av ett flertal förnämliga organisationer i sitt hemland och tillika konstruktör till ett flertal Wakefieldmodeller. Hans namn var Edvard de Groote, och han hörde hemma i Monte Carlo. Han gav uttryck åt sin stora tillfredsställelse med tävlingen men förvånades över att han inte såg till några segelmodeller. Den tid kommer säkert, sade han, då det blir lika stort intresse för segelmodeller — eller kanske större — som det var för motormodeller då. Och man kan ju nästan ge honom rätt, när man bevisat en tävling av i dag, även om materialbristen gjort sitt. För övrigt bjöd inte tävlingarna på några sensationer, och endast ett fåtal flygningar på över två minuter kunde noteras.

Även septembertävlingen, som hölls i Mölle, kan vara av intresse, då den blev den första, där ett flertal modeller flög både 3 och 4 minuter, ja i ett fall till och med sensation, då en modell fick så stark termik, att ägaren, en medlem i en kullaklubb, fick vänta i hela 20 minuter och 30 sekunder innan den landade cirka 300 meter från startplatsen. Modellen var en 75 centimeters kroppsmodell. Samme man gjorde även en glänsande start med en modell i minsta klassen i det att den försvann efter 8.11.8 minuter ut över Öresund. Även en hälsingborgare fick se sin modell försvinna ut över sundet efter att ha följts i 5.38.2 minuter. Han fick den dock tillbaka två timmar senare av en fiskare och kunde fullfölja tävlingen. Frågan är den, om inte de två förstnämnda tiderna då hade kunnat blivit svenska rekord och det ena stått sig än i dag. På den tiden var klubbarna emellertid inte tillräckligt upplysta om förhållandena med rekord och anmälningar av dylika.

En stadsmatch mellan Höganäs och Hälsingborg hölls också det året. Höganäslaget segrade, medan en hälsingborgare segrade individuellt. I denna tävling passade en modell av

segrade en höganäsare och på den senare en ängelholmare. Båda blevo uttagna att representera vår krets.

På hösten, närmare bestämt i september, gick en stor tävling av stapeln på Världse flygfält i Danmark. Denna tävling rönt ett ganska stort intresse, och på morgonen samma dag hade ett tjugotal grabbar mött upp vid färjan i Hälsingborg. Alla kommo överens om att gå in för sin uppgift och visa, vad svenskarna kunde. Resultatet uteblev heller icke; ett första, två andra och två tredje pris, vilket får anses vara gott, med tanke på att det var nästan hela danska eliten vi tävlade emot. Efter denna dansmarksresa var det slut med tävlandet det året.

Kriget hade kommit, materialbristen började alltmera göra sig gällande, med påföljd, att modellflyget kom in i vad man kallar en downperiod, då det gick trögt med övergången från motor- till segelmodeller, och länge såg det ut, som om klubbarna liksom drogo sig för att arrangera tävlingar. 1940 liksom föregående år gick till historien med endast ett fåtal tävlingar vardera på sitt samvete. Som värd till dessa

Det var på sommaren 1937, som intresset för modellflygning vaknade här i nordvästra Skåne. Att någonting var i görningen kunde en utomstående snart lägga märke till, ty på fälten utanför varje större samhälle kunde man allt som oftast iakttaga ungdomarnas förehavanden. Modellflygaren blev snart en populär figur i samhället, och ingen kunde gå förbi ett tävlingsfält eller möta en modellflygare utan att prata "flyg" med honom. Det roligaste var dock, när de äldre — hur ingående modellflygaren än förklarade det — på intet sätt kunde förstå, hur "de små tingestarna" på egen hand kunde ge sig iväg med bara "några gummiband" som motor, för att citera några allmänna uttryck.

Därmed började modellflygningen i denna del av Skåne, och innan 1937 hade gått till ända, fanns det över 100-talet aktiva modellflygare, fördelade på sju olika klubbar, bland vilka märktes Fritiden i Ängelholm, Speed i Hälsingborg, Vingen i Höganäs jämte ett flertal mycket livaktiga i själva Kullabygden. För denna snabba frammarsch kunde klubbarna i första hand tacka veckotidningen Folket i Bild, och ingen var modellflygare med mindre han tillhörde Fib:s M. F. K. Denna organisation var även klubbarna behjälplig med att skaffa startkapital till sin verksamhet, genom att skänka ett antal tidningar, som klubbmedlemmarna inte voro sena att sälja o. s. v. På så sätt hjälptes alla åt att från början få en ekonomiskt stark klubb för att längre fram få glädjas åt sitt arbete. Byggsatser och material inköptes och såldes till fördelaktiga priser, julest och föredrag anordnades och åtskilliga priser uppsattes i klubb tävlingarna, allt för att öka intresset och höja kamratskapet. Således hade innan det första kalenderårets utgång ej mindre än fyra större tävlingar gått av stapeln. Därmed var det första året gått till ända.

Efter några månaders intensivt arbete gingo modellflygarna, synnerligen väl rustade, en ny säsong till mötes. Den första tävlingen kom i april, och sedan följde en tävling varje månad t. o. m. oktober. Fib:s uttagnings tävlingar till Rikstävlingen ägde rum i Ljunghed och Hälsingborg, från vilka tävlingar en representant från Krapperup och två från Höganäs blevo uttagna. Av stortävlingarna kan nämnas augusti tävlingen i Hälsingborg. Denna var något internationell, enär förutom danskar även en fransman gästade tävlingen. Han var själv ak-



Artikelförfattaren
Hans-Otto Pyk med en
stavmodell i klass M 2.



Karl Blom
med sin riks-
bekanta S-3:a.

typ Dyn V på, att efter 8 minuter försvinna på mycket stor höjd ut över sundet i riktning mot Danmark. Två veckor senare fick ägaren, numera medlem i Bjuvs MFK, ett meddelande från en dansk jordbrukare att hans modell blivit upphittad på en av bondens ägor i trakten av Söborg. En liten nätt tripp på cirka 20 km och därav 15 över vatten. Kanske ett sorts distansrekord.

För att hålla intresset uppe hade ett flertal firmor och enskilda uppsatt vandringspris, om vars inteckningar klubbarna titt och tätt drabbade samman. Främst i dessa tävlingar var för övrigt Höganäs-klubben, medan Arild, Mölle, Krapperup och Nyhamnsläge turades om att vara de värsta konkurrenterna.

Fib:s uttagnings tävlingar hölls detta år i Hälsingborg och Kvidinge. På den förra platsen

tävlingar stodo dels en av kullaklubbarna och dels den nya Hälsingborgsklubben AIR. Redan på denna tävling lade man märke till, att fransmannen de Groote så småningom skulle få rätt. De i uttöende varande motormodellerna började ersättas med segelmodeller, även om dess genombrott skulle taga sin tid. En nyhet för kretsen var tillika den, att en modellflygklubb hade bildats i Bjuv, vars medlemmar nu för första gången kom med i prislstan. Bjuvklubben hade därtill redan från början tydligen insett fördelarna med segelmodeller och lyckades även snabbt nå resultat genom skickligt organiserad uppläggning av det hela i dess nya gestalt, medan övriga klubbar sågo ut att vara

(Forts. nästa sida)



Modellflyget
— ungdomens egen sport,

Hård kamp i Jämsjärvi

Pingsttävlingarna äro nu ett minne blott, ett trevligt sådant till på köpet. Därtill bidrog också i viss mån den omständigheten, att de hade förlagts till högborgen för segel- och modellflyget i Finland, Jämsjärvi. Den långa resan dit ut avskräckte icke deltagarna och så infunno sig de första redan den 27 på dagen. Inalles ställde 53 tävlande, med över hundra maskiner, upp till tävlingarna, däri inräknat "invånarna" i Jämsjärvi, d. v. s. de längre kursernas deltagare.

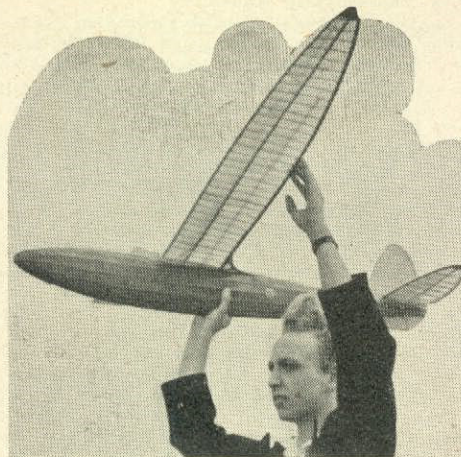
Dessa femtiotre representerade med vissa undantag den finska modellflygeliten, och om resultaten inte blevo alltför lysande, så kan vi nog med lugnt samvete skylla på vädret. Också vår vinsteknik har i hög grad utvecklats sedan sist.

Tävlingarna inleddes

med ett tal av skolningscentralens chef, kapten Mäkelä, som i hjärtliga ordalag hälsade alla välkomna. Därefter övertog "Poppe", alias löjtnant Poppius, chefsinstruktören för modellflyget, ordet och gav förhållningsregler samt förklarade tävlingarna närmare.

Sedan gavs starten fri för handstarttävlingen i klass A. Vinden blåste emellertid nästan längs med hanget och var dessutom synnerligen byig och ojämn, så att tiderna blevo under medelmåttet. Tävlingen, som redan under vanliga förhållanden kräver stor skicklighet och vana, fordrade denna gång härfin trimning och ytterst säkra hangmaskiner för att modellerna över huvud taget skulle kunna hålla sig i hangvinden. Samtidigt med A-klassens hölls också B-klassens hangtävling, givetvis under likadana väderleksförhållanden, varför resultaten blevo liknande.

En smula deprimerade samlades modellflygarerna på kvällen för FAI-klassens tävlingar. Vinden hade avtagit, och termik fanns inte alls. Med flit hade "Poppe" valt en sådan tidpunkt för tävlingen, och nu skulle det visa sig, vad våra största maskiner duger till, tre flygningars medeltid avgjorde nämligen. Det var en grann syn att se de stora maskinerna stiga rakt i skyn med Jämsihanget avtecknat mot den av solen rött färgade kvällshimlen. Många maskiner flögo långt utanför fältets gränsen, och deras respektive ägare fingo sätta efter i respekt-



ingvande fart. Men det var endast en maskin, som blev kvar, när tävlingen var över, vilket inträffade vid elvatiden. Trötta, men nöjda och med de bästa förhoppningar för den följande dagen ginga modellflygarerna att sova den kvällen.

Den andra tävlingsdagen

var FAI-klassens handstarttävlingar nummer 1 på programmet. Vinden var lite svagare än föregående dag, men dess riktning var lika olämplig. Oaktat detta uppsköt tävlingen ej, trots livliga protester. Den blev tyvärr ganska hasardartad och var späckad med dramatiska moment. I synnerhet när segrarens stora maskin alltid svängde in tillbaka i vindriktningen hejades det friskt, och allas tummar voro uppe, i synnerhet ägarens förstas.

Efter frukosten hölls de sista tävlingarna, nämligen A- och B-klassens högstardito. I början sågo molnen inte vidare lovande ut, men sedan blev det klart, och därmed infann sig också en äkta Jämsi-termik. Men uppvindsmådena voro små, och det behövdes en god portion tur, för att kärran skulle få termikanslutning. Tiderna blevo dock skapliga, och humöret var det bästa tänkbara.

Prisutdelningen

företogs på hanget. De individuella prisen bestod av en vacker samling "pottor", medan lagpriset var en dieselmotor av märket Dyno I. "Dynon" vanns av Tammerfors lag med 10 poäng, tätt åtföljt av Helsingfors med 9. Poängen räknades enligt följande schema: en första-placering motsvarade 3 poäng, en andra 2 och en tredje 1.

Och så voro tävlingarna över. De voro ett värdigt förspel till modellflygläggret den 18-23 juli, dit även ett sveskt lag och — om det bara låter sig göras — även ett tyskt och ett danskt skall inbjudas. Då får läggret en verkligt internationell prägel. Men dessa tävlingar hade också en särskild uppgift, nämligen att tjäna som uttagningstävlingar för landskampen mot Sverige den 9 juli. Vem det är, som får fara dit, får nog förbli en yrkeshemlighet tillsvidare.

Arne Sirén.

Hur vi började...

(Forts. fr. föreg. sida)

dömda att tyna ut. Kärleken till de gamla hederliga motormodellerna var allt för stor, för att man skulle kunna anpassa sig efter "nymodigheterna" utan större framtida men.

Kriget hade gjort sitt, och de modellflygare, som sedermera övergingo till segelmodeller, ha tagit sin chans till Bjuvs Modellflygklubb. När denna så småningom började sin sektionsbildning på kringliggande orter, var det till en början sannerligen ingen större skara, men medlemsantalet började snabbt att växa. Förhållandena ha emellertid nu förbättrats betydligt, till stor del tack vare en upplysande och braskande presspropaganda. Hur Bjuvklubben lyckats och fortfarande intensivt arbetar för modellsegelflyget vet säkert sedan varje svensk modellflygentusiast.

Hans-Otto Pyk.
Skr. i Bjuvs M. F. K.

Resultaten:

A-hang

1. Paavo Helminen, Tampaan LK 1.55.0
2. Simo Viljanen, PSLK 0.56.2
3. Mauri Kukka, Mapapiirin LK 0.44.0

B-hang

1. Pertti Piltz, TIPY 1.10.3
2. Antikainen, VM, Kemin LK 1.02.4
3. Määtänen, Seppo, Mapapiirin LK 0.46.0

FAI-hang

1. Seppo Relander, HIPY 2.03.8
2. Esa Liljamo, Kemin LK 1.14.3
3. E. Vari, TIPY 1.05.3

A-högstart

1. Arne Sirén, HIPY 11.50.0
2. M. Lehto, PSLK 11.30.0
3. Simo Viljanen, PSLK 6.07.2

B-högstart

1. Esa Liljamo, Kemin LK 24.47.3
2. M. Kukka, Mapapiirin LK 15.50.0
3. T. Lumne, PSLK 11.30.0

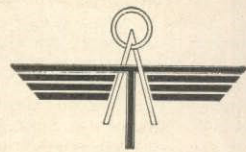
FAI-högstart

1. Paavo Helminen, TIPY (Tammerfors) 3.43.3
2. Ulf Kranse, HIPY (Helsingfors) 3.10.5
3. Leppo Relander, HIPY (Helsingfors) 3.09.6

Lag

1. Tamperen Ilmajuolustus Yhdistys, TIPY, Tammerfors Luftvärnsförbund 10 p.
2. Helsingin Ilmajuolustus Khydistys HIPY, Helsingfors Luftvärnsförening 9 p.
3. Kemin Leunokkikerko (Kemi Modellflygklubb) 7 p.
4. PSLK Björneborgs (Soldatgossarnas modellflygklubb) 6 p.

TOLLIN.
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.

replikaritningar i skala 1/40 med utförlig byggbeskrivning o. originalfärgprov.

Sk 25

Pris kr. 1:25

replikaritning i skala 1/24 med originalfärgprov.

Dornier Do 217 E 2

Pris kr. 2:65

replikaritning i skala 1/25 med originalfärgprov.

AKE TOLLIN,
Rudbecksgatan 7, Örebro

Sänd mig nedanstående:

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

Namn:

Adress:

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

SVENSK
flygtidning

SFTs
MODELL-
RITNINGAR

Skalamodell "PZL" — polskt jaktplan.

Konstruktör: Gösta Hellström.

Ritning 31 x 42 cm. Pris 75 öre.

Replikamodell DORNIER DO 217 — tyskt bombplan.

Konstruktör: Ake Tollin.

Ritning 72 x 92 cm. Pris 2: 65.

Replikamodell DRONT — jakt- & spaningsplan.

Konstruktör: Thorsten Brinck.

Ritning 24 x 31 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell TUMMELITEN — övnings-jaktflygplan.

Konstruktör: Thorsten Brinck.

Ritning: 19 x 24 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell BRISTOL BULLDOG — jaktplan.

Konstruktör: Thorsten Brinck.

Ritning 27x31 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell MITSUBISHI S-00 — japanskt jaktplan.

Konstruktör: Magnus Gerne.

Ritning 28x28 cm. Pris 0: 55.

Replikamodell MORANE SAULNIER-406 — franskt jaktplan.

Konstruktör: Tor Krause.

Ritning 28x40 cm. Pris 0: 65.

Motormodell FENIX — förnämlig tävlingsmodell i klass M.1.

Konstruktör: Bertil Lindell.

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

SVENSK FLYGTIDNING, Malmö
Postgiro 147660.



Den bästa modellflygtävlingen —

så vill jag rubricera de nationella tävlingar, som söndagen den 11 juni ägde rum på Kungl. Göta Flygflottills Flygplats i Säve i regi Aero-klubben i Göteborg. Den gästfrihet och den kamratanda — för att inte glömma tävlingarnas organisation och uppläggning — som de till ett 90-tal uppgående gästerna fick stifta bekantskap med i "Götet", var enligt min mening långt mer än alla tidigare SM och vintertävlingar uppvisat.

Redan på lördagen samlades deltagarna till supé på Lisebergs Rotundan, som klubben, liksom allt annat, stod för. Många vänskapsband knöts, och tävlingsledaren slöjdlärare G. Lind passade på att berätta litet om de förestående tävlingarna, medan 1. modellflyginstruktören, ing. G. H. Derantz från Stockholm, villigt svarade på modellflygarnas alla problem-frågor. Att deltagarna, som representerade klubbarna i Göteborg — förstås — Alingsås, Bjuv, Borås, Eslöv, Halle-Hunneberg, Halmstad, Hälslingsborg, Lidköping, Mölndal och Nässjö, sedan kungligt roade sig på Liseberg, var helt naturligt, men vi blev inte så särdeles glada, när söndagsmorgonen kom med regnbyar och hård vind.

Näväl, det blev bättre senare på dagen, och efter J-22:s glänsande uppvisning över Säve var den verkliga modellflygstämningen lagom kommen, då tävlingarna vid 10-tiden togo sin början. Dessa fortgick sedan efter en helt ny uppläggning, som fungerade oklanderligt och säkert har framtiden för sig. Man hade gått ifrån startkorten och höll sig nu istället till 8 fasta tidtagargrupper, som med jämna mellanrum skickade tidlistor till sekretariatet, som var inrymt i en stor högtalarbil och som förestods av tävlingssekreteraren kapten C. G. Rydellius.

Som tidtagare fungerade personal, som överste Bång på F9 välvilligt ställt till förfogande, och hos någon av de 8 tidtagargrupperna fick varje tävlande anmäla sig, när han var klar att starta. Var det inte ledigt, fick han invänta sin tur och under tiden göra sig klar och draga ut linan, så fort gruppen tog tid på föregående startande. Som vanligt var tävlingen indelad i tre perioder, och för tävlande som använde vinsch- el. löpstart

fanns två 100 meterslinjer uppdragna. Detta tävlingssystem, som den ypperlige tävlingsledaren funderat ut, studerades med intresse av ing. Derantz. Bland åskådarna märktes vidare överste Bång och den 56-årige modellflygnestorn John Hansson från Malmö.

Än på den äldste modellflygaren kan vi samtidigt tala om, att yngst var en 13-årig guldflygare från Halmstad. Och beträffande Halmstad så var det allmänt väntat, att denna klubb skulle "säga till om" en hel del i resultatlistorna, men Bjuv råkade vara med och rucka på alla tips genom att lägga beslag på segern i två av de tre segelmodellklasserna samt tillika vinna lagtävlingen. För dagen hade Bjuv i S-3-klassen ersatt sitt gamla ankare Blom med en ny för-måga, Meissner, som är en av Skånes för närvarande säkraste S-3-flygare. Segern i klass S-2 gick till Borås genom Kurt Sandberg, som stod för en verkligt förnäm genomsnittstid. S-1-segraren Inge Dahlström från Bjuv var ingen mindre än 1943 års skånske mästare. I motormodellklassen var resultaten av känd orsak rätt svaga, och segern, J. Westfeldt från Borås, var väl den ende, som presterade något värt att omtala. Boråsare var f. ö. även den herre vid namn L. O. Bergendahl, som bäst tillvaratog den lilla stund termiken tittade fram och således kunde ståta med tävlingarnas bästa tid på närmare 14 minuter.

När tävlingarna voro slut delade överste Bång ut priserna på kanslihusplanen och utbringade inte bara ett, utan tre leven och fyrfaldiga allihop. Dels för pristagarna, dels för den vackra sport, man just äsett under den mulna och stormrivna himlen, och slutligen för den energiske tävlingsledaren, slöjdlärare Georg Lind. Men det hurrades även för överste Bång, och det som sades "kom tallarna på bergen omkring att krokna".

Ge-Pe.

Segrarna:

Klass S-1 (segelmodeller 0—100 cm):

1. Inge Tore Dahlström, Bjuvs MFK, tid 2.21.7 min.

Klass S-2 (spännvidd 100—150 cm):

1. Kurt Sandberg, Borås Flygklubb, 4.02.2 min.

Klass S-3 (spännvidd 150—250 cm):

1. Ove Meissner, Bjuv, 3.16.6 min.

Motormodellklassen:

1. J. Westfeldt, Borås, tid 1.30.7 min.

Aeroklubbens pris till bästa klubb:

1. Bjuvs Modellflygklubb
2. Borås Flygklubb
3. Göteborgs Aeroklubb.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

HERREKIPERING

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

SJUKVÅRDSARTIKLAR

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

A/B ÅHLENS BILFIRMA

St. Persgatan 32

Tel. 391 60.

UPPSALA

Låt oss ta hand om Eder bil på vår moderna Bilservice. Vi ha även utbildad personal, för övergående till trädestillat för småvagnar.

Gör Edra inköp av

Glas, Porslin, Kristall,

Blomglas, Presentkort

Nya Glas- & Porslinsaffären

Kungsgatan 47 c, Uppsala

SEGELFLYGET AVGOR KRIGET

(Forts. fr. sid. 12)

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

Artikeln fortsättes i nästa nr.

Uppsalaortens Trädgårdscentral
förening u. p. a
UPPSALA

Partiaffär i
Trädgårdsprodukter
Frukt och Potatis

Telefon 37777 & 37797

Värme, Sanitet
Reparationer

C. H. Swahn Eft. A.-B.

34454 Telefon 37754

UPPSALA

UPSALA TVÄTT

Grundad 1865

Ö. Ågatan 77

Största, modernaste
och äldsta på platsen

Telefon
Kallenbergs A/B
namnanrop

Fotocentralen
Uppsala

Kungsängsgatan 1
(Tempohuset)

Tel. 342 82

Specialaffär i fotovaro-
Ateljéer för
Serie och moderna porträtt.
Grupper och brudfoton.

A/B Tekniska Magasinet

Svartbäcksgatan 30

UPPSALA

Färger

Tapeter

Toalettartiklar

Vid inköp av

GARDINER

MATTOR

MÖBELTYGER

vänd Eder med förtroende till oss

ÅGREN & KARELL AKTIEBOLAG

UPPSALA

Byggnadsvaror

alla slag

Kallenbergs A.-B.

Ö. Ågatan 77, UPPSALA
Tel. Namnanrop Kallenbergs

i

galdfågelperspektiv



HANS OSTELIUS KÅSERAR OM ABA OCH FLORMAN

Carl Florman är en man som förstår livet och som har mycket lätt att sätta sig in i andra människors situation. Jag erinrar mig särskilt en liten historia som synes mig vara betecknande för Carl Flormans förmåga att bedöma saker och ting. Jag kom en gång till Dublin, huvudstaden i irländska fristaten. Av någon anledning anmodades jag att hålla tal vid en rotary-lunch som jag bevisade. I ett sådant fall försöker jag alltid att dra fram likheter mellan det land där jag befinner mig och det land, varifrån jag härstammar. Jag drog sålunda upp djärva paralleller mellan Irland och Sverige, vilka mottogs med stormande bifall av auditoriet. Vidare sade jag att Irland var en flytande aerodrom och att såvitt jag kunde bedöma skulle det komma att spela en väsentlig roll under en kommande svensk flygtrafik till Förenta Staterna. Allt gick väl i lås; trots att jag faktiskt var oförberedd, råkade jag hålla precis det tal som slog an på publiken. Pressen refererade talet men tyvärr i viss mån felaktigt. Det framgick sålunda av Dublintidningarna att jag skulle ha sagt att det var lättare att förhandla med ett litet land än med ett stort och att Sverige därför skulle föredra att förhandla med Irland i stället för att underhandla med det brittiska imperiet beträffande en route över Atlanten.

Nåja, det var ingenting att göra åt den saken. Jag for tillbaka till London och tänkte inte mer på mina irländska upplevelser. Men påföljande dag fick jag ett samtal från Stockholm. Det var från Carl Florman.

— Vad i hela fridens namn har du nu hittat på igen?

— Inget särskilt, tack.

— Jo, du har varit över i Dublin och pratat en massa smörja, varvid du bl. a. framhållit att Sverige helst vill ha med irländarna att göra vid upplägget av en transatlantisk flyglinje. Förstår du inte att det kan skada vårt förhållande till engelsmännen. Det här är inte alls bra för oss. Du har skött dig dåligt.

— Du är fel informerad, Carl. Jag har bara sagt att det av rent tekniska skäl vore fördelaktigast att starta så långt västerut som möjligt. Och eftersom Irland ligger längre västerut än England, ansåg jag att Irland i det avseendet var att föredra. Detta och ingenting annat sade jag. För övrigt kan jag tala om för dig att när jag kom till Irland, fanns det knappast någon på hela ön som hade hört talas om Aero-transport. Nu är bolagets namn på allas läppar. Vad kan du mer begära?

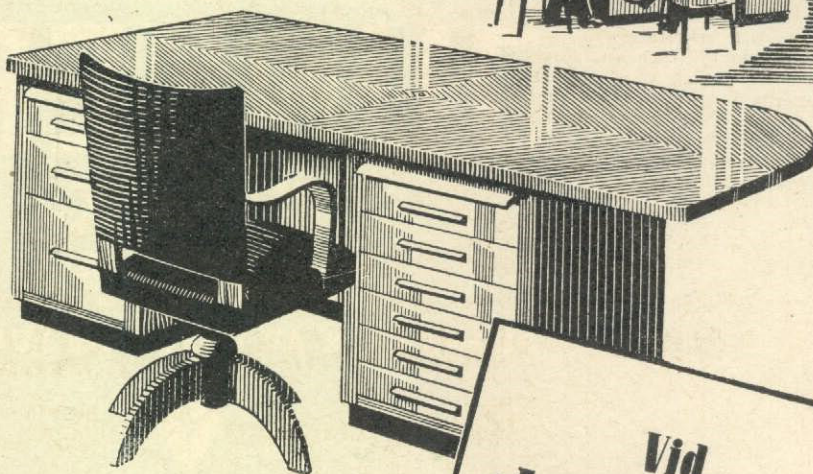
Det blev löneförhöjning.

*

När ABA inköpte Fokkerplanen, häribland Lappland, ansågs dessa vara så hög-

moderna, att ABA beslöt sända ut ett av planen på en resa runt Europa i förevisningssyfte. För att få förnämsta möjliga representation tog Calle Florman och jag själv hand om den saken. Vi kuskade från huvudstad till huvudstad och kom till slut till Paris, där vi fann oss väl till rätta. Bl. a. fick vi visa upp planet för några presidenter och ett stort antal sköna fransyskor. Till slut upptäckte vi, att vi inte hade längre tid på oss utan måste flyga nonstop till Malmö. Före resan hade vi inköpt lite mat, sodavatten m. m. Sedan allt detta inmundigats, började jag leta efter en kortlek, men någon sådan fanns inte på detta plan, som dock skulle vara den tidens moder-

naste. Dålig organisation! Då hittade jag på ett nytt sällskapsspel. Det gick till så här: Vi tog fyra tomma cigarrettpaket och lade dem på bordet framför oss, och sedan gick tävlingen ut på, vems ask som först kom fram till den bordsända som låg längst från fönstret. Trots att planet var garanterat vibrationsfritt skakade nämligen askarna tvärs över hela brädet fram till vår sittplats, utan att vi behövde röra dem det minsta. När vi kom fram till Malmö, hade jag vunnit 64 kronor av Calle Florman, varav stewarden fick hälften, ty vi hade ingått en hemlig pakt. Jag hade nämligen lagt ett 20-francsstycke i min ask, varför den skakade snabbast fram i det "vibrationsfria" planet.



Till ett rationellt inrett kontor hör chefsbordet. Det är konstruerat så, att det kan användas både som skriv- och konferensbord, och man sitter bekvämt runt omkring. För chef, kamrer m. fl. är det kombinerade skriv- och konferensbordet ideellt.

Vid
chefsbordet
kan konferensen
hållas

A.B Axel Svanberg

Malmö tel. 72145
Göteborg „ 115001
Borås „ 15580
Hälsingborg „ 17580

Jönköping tel. 5210
Halmstad „ 2564
Lund „ 15421
Ystad „ 1128



Tysk luft- **25** trafik
Å R
JUNKERS
TRAFIK-
FLYGPLAN

PIONJÄRER AV VÄRLDENS LUFTTRAFIK



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

Bevis på det tyska kvalitetsarbetet!



JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.