45 ÖR

SVENSK flygtidning

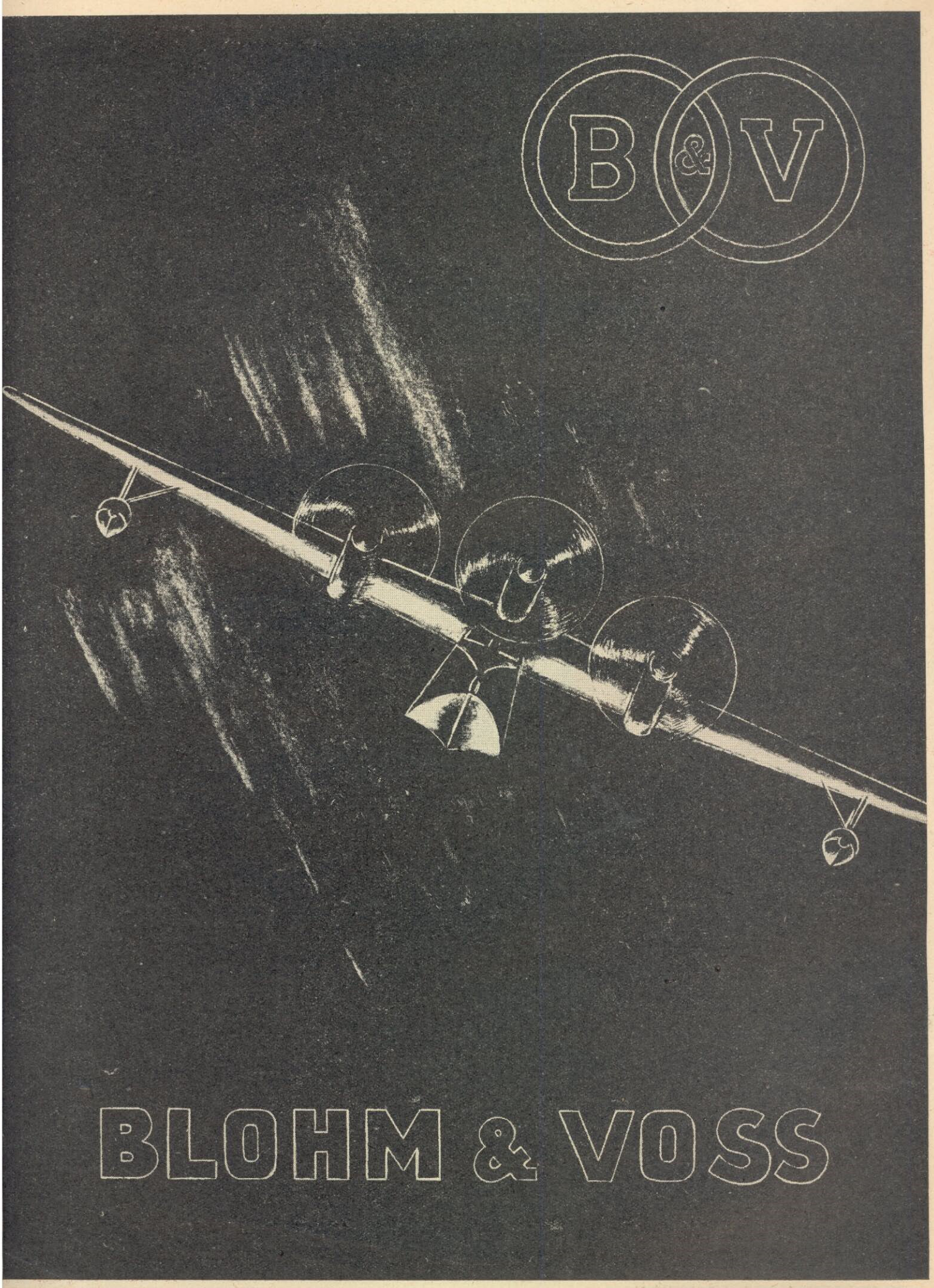
ÅRG. 5 NR 10
Oktober 1943

Blixt kontra flygplan

Första danska glidplanet

Modellflygets organisation

Peter Riedel med motorn på axeln på väg ut till sin motorseglare. Se artikel på sidorna 16—17. →


B&V
BLOHM & VOSS

AKTUELL TIDSKRIFT FÖR CIVIL OCH MILITÄR FLYGNING
Allt om flygning och flygare
Redaktör: ULF HALLVIG
Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a — Malmö
TELEFON: 74666 — POSTGIROKONTO: 147660
Prenumerationspris 5:— kr. för helår

SVENSK flygtidning

Årg. 5 Oktober 1943 N:r 10

VÅRA FLYGPLATSER

behöva utvidgas för efterkrigstrafiken

Det moderna luftkriget har ej mäktat inverka menligt på den civila svenska lufttrafiken. Hur paradoxalt det än må låta, är denna nämligen ej endast av samma omfattning som före krigsutbrottet utan har till och med ökat — och det med bred marginal. Det är fakta som väga tungt i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens riksdagspetita härförleden.

Under förra året omfattade den civila luftfarten en sammanlagd flygtid på 27.000 effektiva flygtimmar. Siffrorna för 1939 voro 24.000 flygtimmar.

För medlemmarna i följande flygklubbar ingår under 1943 prenumeration på SVENSK FLYGTIDNING i årsavgiften:

Aeroklubben i Skåne
Bjuvs Modellflygklubb
Borlänge-Domnarvets Flygklubb
Eksjö Flygklubb
Eskilstuna Flygklubb
Eslövs Flygklubb
Falköpings Flygklubb
Falu Flygklubb
Gävlebygdens Flygklubb
Hammerdals Flygklubb
Karlsborgs Flygklubb
Karlstads Segelflygklubb
Lidköpings Flygklubb
Linköpings FKs Segelflygsektion
Luleå Flygklubb
Malungs Flygklubb
MFK "Kungsörnen", Hofors
Orsa Flygklubb
Skövde Flygklubb
Stockholms Segelflygklubb
Sundsvalls Flygsällskap
Sunne Modell- & Segelflygklubb
Trollhättans FKs Segelflyggrupp
Varbergs Flygklubb
Vänersborgs Flygklubb
Västerbergslagens Flygklubb, Ludvika
Västerås Flygklubb
Örebro Läns Automobil- & Flygklubb

Följ dessas exempel, klubbprenumerera för 1943 på SVENSK FLYGTIDNING!

Glädjande siffror, som ge väl belägg för att det svenska civilflyget efter fredsslutet går en hejdundrande snabb utvecklingsprocess till mötes. Fort går det undan nu med! De senaste åren har t. ex. en svensk flygindustri av förut otänkbara mått naglats fast på svensk grund, och åtskilliga nya svenska företag kommit till — med den vällovliga avsikten att antingen sätta igång med eller i större utsträckning fortsätta en yrkesmässig luftfart, både inom landet och på utlandet. Viktigast av dessa flygbolag är det för ej så länge sedan bildade Svensk Interkontinental Lufttrafik A.-B., vilket bl. a. även slutit ett avtal med ABA om samarbete.

För att väl rustade kunna möta denna hastiga och kraftiga utveckling av civilflyget måste vi i tid vidtaga åtgärder för utvidgning och förbättring av våra nuvarande flygplatser och lägga grunden till nya sådana. Det är allt arbeten av tämligen dryg natur, varför tidigt börjat är hälften vunnet.

Det är nödvändigt, att redan befintliga flygfält utvidgas och markförvärv till nya flygplatser göres. Bulltofta flygplats måste t. ex. breddas ganska betydligt så att den även kan nyttjas av större, tyngre och snabbare trafikmaskiner, vilka komma att sättas in efter fredsslutet. För erforderliga markförvärv beräknas omkring 50.000 kr. Till belysningsanläggningar beräknas 600.000 kr, till radiofyrar 100.000 kr och till byggandet och förbättrandet av flygplatser 3.650.000 kr.

Torslanda flygplats kräver sålunda en ny och tillräckligt stor hangar och nya personalbostäder. Stationsbyggnaderna på Bulltofta måste byggas till. Start- och landningsbanorna på Norrköpings flygfält måste förlängas och Eslövs flygplats vidgas betydligt. Under nästa budgetår beräknas Karlstads flygplats vara färdig i sådan utsträckning att den kan öppnas för trafik. Flygplatsen blir en av de större här i landet och kommer att få sin stora betydelse som reträttflygplats för trafiken västerut samt som mellanlandningsplats för luftleden Stockholm—Oslo. Flygplatsen bör redan nästa budgetår förses med belysningsanordningar för en beräknad kostnad av 175.000 kr.

VAKTOMBYTE

Som framgick av föregående nummer av SVENSK FLYGTIDNING har red. H. Millgård på egen begäran lämnat tidningen för att tillträda annan befattning inom tidningsvärlden. Till hans efterträdare som redaktör har utsetts tidningens hittillsvarande redaktionssekreterare *Ulf Hallvig*.

Herr X går ombord

Ännu går ABAs flyg till utlandet — det är bara nya namn i resandelistan — herr X, en främmande storman, vars signatur på ett avtal betyder en välkommen utökning av våra knappa förråd, är bara ett av dem... Dag och natt flyga ABAs orangegula maskiner — upprätthålla vår förbindelser i krig och fred. Tänk på detta, när Ni själv får flyga igen — flyg med ABA!

Skriv efter broschyren "ABA flyger — i krig och fred".

ABA

AB AEROTRANSPORT

Ing. G. H. Dérantz.

KSAK tillsätter förste instruktör för modellflyget

Det svenska modellflyget står just nu inför en genomgripande nydaning på det organisatoriska området. Visserligen är vårt modellflyg rent kvalitativt sett synnerligen högvärdigt, men de organisatoriska förhållandena ha dock hitintills varit tämligen ömkliga.

KSAK har därför i dagarna utnämnt ing. G. H. Dérantz till t. f. förste instruktör för modellflyget. Ing. Dérantz är allt för känd för att närmare behöva presenteras, varför vi nöja oss med att önska honom ett "lycka till" när han nu går till sin viktiga uppgift.

Vid officiella provningar, som företagits för leverans till den svenska flygindustrien, utgick Synt-em Flygplanslack som överlägsen segrare.

A.-B. Arvid Lindgren & Co, Stockholm ö.

SEGELFLYGHANDBOKEN

har i skrivande stund börjat slungas ut från tryckpressarna — ut till en förväntansfull och flygintresserad läsekrets. Vi ha just nu fått ett alldeles färskt och av trycksvärta doftande exemplar av första delen i vår hand och gripa tillfället i förbiflykten att ge läsarna några korta glimtar ur innehållet.

Det är en läcker bok, rent typografiskt sett, men även om själva boken som sådan är angenäm att stifta bekantskap med, är innanmätet dock minst lika gott som skalet.

Det är faktiskt något av en tjusning att följa de olika världsberömda segelflygarnaförfattarna från de årtionden då segelflygningens fader, Otto Lilienthal, och sedan bröderna Wright och många andra sysslade med problemet att lära människan flyga fram till dagens segelflygning. Man går så till själ och hjärta upp i den lättlästa boken, att man blir ett med den. Man följer segelflygets första stapplande steg, man stiftar bekantskap med den ene kände segelflygpionjären efter den andre, möter gamla ärevördiga segelplankonstruktioner från anno dazumal och skrattar då och då gott åt någon god historia från dessa segelflygningens första spröda barndomsår om vilka det första kapitlet handlar.

Meteorologi i lättsmält uppläggning möter en i nästa avsnitt av första delen och där kan segelflygaren mätta sin hunger efter kunskap om dessa för prestationsflygning så nödvändiga ting. Att denna kunskap tillsammans med det ytterst värdefulla kapitlet om flygtekniken förmedlas på ett lekande elegant sätt är ett av bokens stora plus.

Denna första del avrundas med några korta men läsvärda kapitel om de äldsta och nuvarande skolglidplanen och övningsseglarna.

I några få ord den verkliga fullträffen!

KSAK och segelflyget

Chefen för flygvapnet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslå hos K. M:t, att KSAK skall övertaga ledningen av modell- och segelflygverksamheten under innevarande budgetår med ett anslag på 65.000 kr och enligt de riktlinjer som framlades vid 1942 års flygutredning.

Chefen för flygvapnet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ha gemensamt verkställt en utredning angående ledningen av denna verksamhet och framlagt tre alternativa organisationsförslag. Man har sålunda tänkt sig förlägga ledningen av verksamheten antingen till flygvapnet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller till en särskild modell- och segelflygnämnd, parallellställd med KSAK. De föreliggande alternativen ha emellertid ansetts erbjuda så många olägenheter och så genomgripande organisatoriska förändringar, att stor risk anses förefinnas, att hela ändamålet med statsunderstödet kan komma att förryckas och åsyftat resultat utebli. Man har därför stannat inför förslaget att de ursprungliga riktlinjerna för statsunderstödet skola följas i huvudsak, och att KSAK skall få i uppdrag att fungera som det sammanhållande och ledande organet under flygvapenchefens samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillsyn och kontroll.

Segelflygande scouter på Ålleberg

Det har varit ganska tyst kring våra scouters flygplaner på senaste tiden. Det beror emellertid på att militärinkallelserna förorsakat ledarbrist och därtill kommer att man ännu ej kunnat lösa den ekonomiska frågan, vilken är av stor betydelse för allt scoutarbete och inte minst om ett flygscoutarbete skall igångsättas. Man har därför fått sätta igång så småningom med det hoppet i sikte att tiderna skola ljusna. De flygbitna, yngre scouterna kunna få sitt flygintresse mättet inom ramen för scouting. Modellflygbygge går mycket bra ihop som patrullhobby. Den som byggt en bra modell kan nämligen få en inteckning i I-klassmärket. Modellbygge räknas som hantverksprov...

De äldre scouterna nöja sig givetvis inte med bara modellflyg — de vilja flyga själva! I sommar har två scouter fått denna sin dröm uppfylld. Som de första segelflygande scouterna i vårt land ha i scouthävderna inskrivits 18-årige Börje Danielsson, Jörn och 15-årige Roy Carlsson, Anderstorp, båda tillhörande Sveriges Scoutförbund. Genom Scoutförbundets förmedling fingo de nämligen genomgå en glidflygkurs på Ålleberg.

Det vaknande flygintresset hos scouterna har uppmärksammats av de danska scouterna. När därför chefen för Det Danske Spejderkorps, ingenjör Ove Holm, befann sig i Stockholm på genomresa från Finland begagnade han tillfället att noga taga reda på de svenska erfarenheter, såväl de positiva som negativa, som gjorts på detta område inom Sveriges Scoutförbund.

26.000 kronor till Gimohemmet

KSAKs insamling till förmån för de finska flygarbarnens hem i Gimo har till den 31 augusti givit 25.899 kr, varav KSAKs direktanslutna medlemmar svara för 10.633 kr. Genom de lokala klubbarna ha inkommit 7.822 kr och från flygvapnets personal 7.443 kr.

Den flygmedicinska forskningen

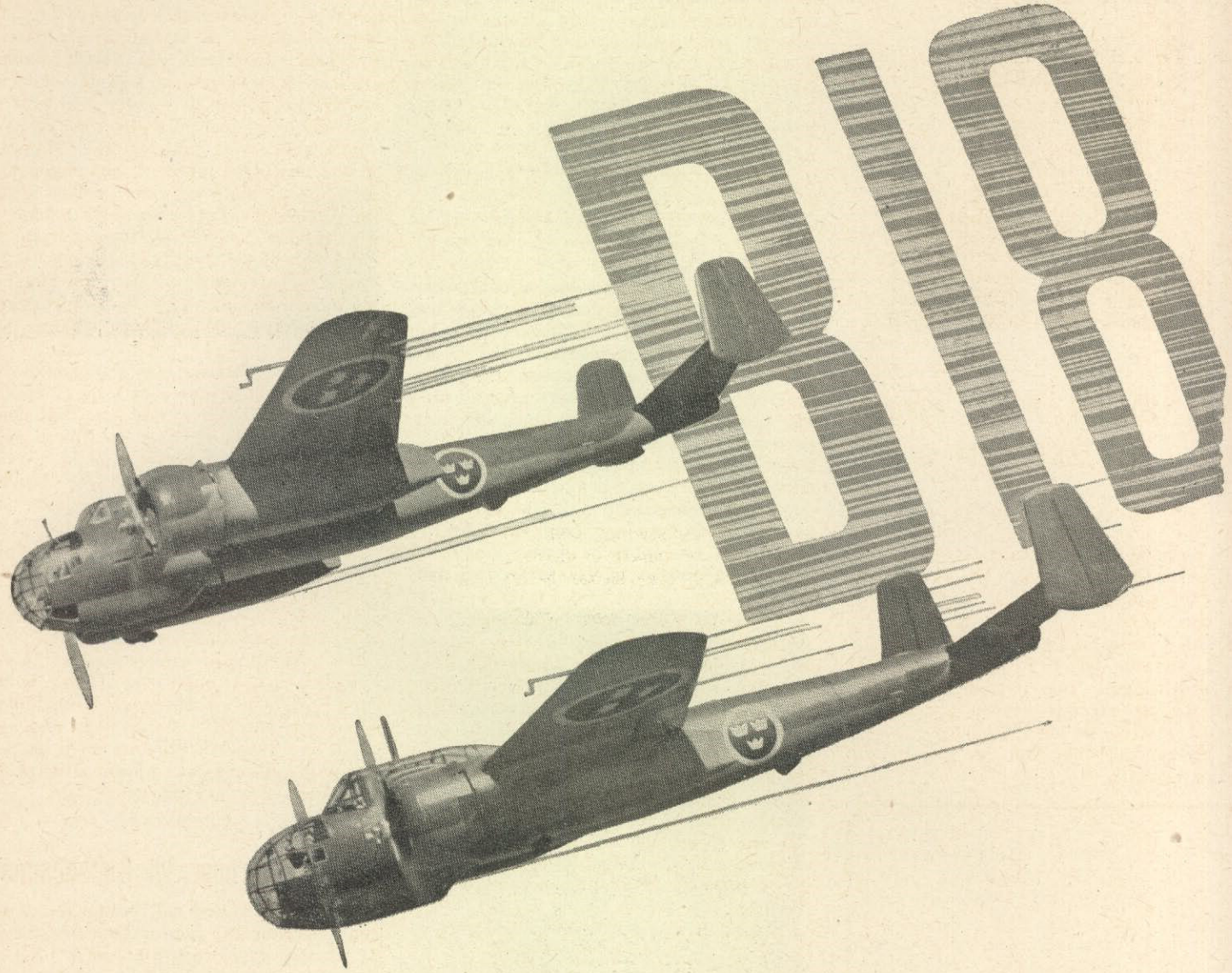
Ecklesiastikministern har tillkallat fem sakkunniga för att avge förslag till den flygmedicinska forsknings- och försvarsverksamhetens ordnande. De sakkunniga äro major I. O. D. Berg vid flygvapnet, professor Erik Christensen vid Gymnastiska centralinstitutet, professor Ulf von Euler-Chelpin vid Karolinska institutet, lektor Ivan Pauli och förste flygläkaren Nils Sundgren. Lektor Pauli blir de sakkunnigas ordförande.

Ledig plats.

Instruktör erhåller anställning för utbildning av elever i glid- och segelflyg.

Närmare upplysningar genom sekreteraren, tel. Visby 16 11 efter kl. 18,00.

Styrelsen.



B 18, det svenska flygvapnets nya medeltunga bombplan som utmärkes av *snabbhet* och *slagkraft,* är det första flermotoriga flygplan, som helt konstruerats och byggts i Sverige.

SAAB

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN

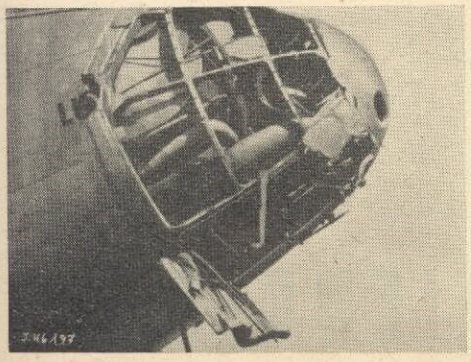
BLIXT KONTRA FLYGPLAN

Ett svenskt trafikplan blir borta, spårlöst borta efter en flygning på välkänd route. Ett plan med elitbesättning, vilket kommit det hela att se än mörkare ut. Teorier ha ställts upp, förkastats och åter tagits upp. — Hur som helst, här är en ny teori, väl värd att beaktas av de flygintresserade.

En Ju 90 startar från flygfältet i Wien för att flyga till södra Italien. På ungefär 1500 meters höjd rusar den mot bestämmelseorten under ett vidsträckt molntäcke. Efter en timmes flygning vältrar sig ett svallande molnhav fram i närheten av marken. Snart kan man varken se jord eller himmel. Nya och ständigt större molnberg torna upp sig, mellan vilka maskinen stadigt styr sin kurs. I uppvindarna vid bergen längs Adriatiska havet råkar maskinen in i molnhavet. Det blir kusligt mörkt i kabinen. Föraren håller ögonen stadigt och lugnt riktade på blindflygningsinstrumenten, som tillförlitligt visa honom maskinens läge i den mörka häxkitteln. Nu ljusnar det..., men bara för ett ögonblick, ty med ens famnar det gråkalla diset återigen allting, försvinna vingspetsarna på nytt i den oformliga, mjölkliknande massan. Mellan två skurar lyckas det för telegrafisten att göra en krysspejling, och med hjälp av denna kan man räkna ut att maskinen just flyger över Adriatiska havets norra kust och redan befinner sig ute över havet. Strax efteråt bli störningarna i radioanläggningen så starka, att telegrafisten jordar hela anläggnigen. Släpantennen halas in och även den fasta antennen jordas. Sändaren kopplas från och är strömlös. Nu är man helt hänvisad till sig själv. Utan någon som helst förbindelse med jorden sätter Ju 90 kurs mot italienska kusten.

Där!... det flammar till! Ett åskväder måste vara i närheten. Det börjar snöa starkt. Kort efteråt inträder medelstark isbildning. Skyddsanläggningen arbetar emellertid utmärkt och avlägsnar all isbeläggning.

Plötsligt hörs en fruktansvärd knall — besättningen rycker till. En eldkula framme vid nosen fyller kabinen med ett strålande ljussken. En blixt har slagit ner i maskinen! Det gör ont i ögonen, alla äro bländade. Lika fort som det hela kom, lika hastigt försvinner det igen. En stark brand- och svavellukt stannar emellertid kvar! Maskinen måste ha fått brandskador. I förarrummet ha instrumenten till största delen blivit förstörda. Motorerna gå emellertid lugnt och säkert som vanligt, och maskinen är fullständigt flygduglig. Långsamt hämtar sig besättningen från den första förskräckelsen. Föraren fortsätter att flyga efter kurvindikatorn, som inte blev skadad och



Nosen på denna Junkersmaskin blev ganska ommöblerad av blixten...

försöker komma ut ur oväderszonen genom att strypa motorerna kraftigt och gå ned i brant glidflykt. Efter några minuter bryter solen fram genom molntäcket, och det blir alldeles ljust i kabinen. Med ledning av solens ställning kan besättningen något så när orientera sig över den vida vattenytan. Minuterna förefalla som evigheter — kommer maskinen att hålla ut? I förarrummet framför instrumentbrädan gapar ett jättestort hål. Till slut dyker italienska kusten otydligt fram ur diset vid horisonten, och snart är man framme vid den. Med hjälp av kartan bestämmer man

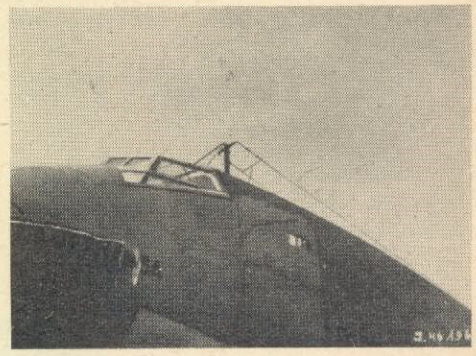
Blixtnedslag i landningshjulet på en Junkers Ju 52.

positionen och letar rätt på närmaste flygfält, som man försöker nå fram till genom markorientering. Efter en kvart landar maskinen välbehållen på ett italienskt flygfält som om ingenting hänt.

Främre delen av flygkroppen har blivit illa åtgången. Strålkastaren är helt bortsliten och pejlingsramen hänger lös i sin ställning. På styrbordssidan är kabinen upptill och nedtill nästan helt uppsliten, medan babordssidan däremot är nära nog alldeles hel. Endast en stor reva syns där. På två ställen i stjärtpartiet, där metallen har smält, har blixten lämnat maskinen efter att ha slagit ner i fören och följt hela flygkroppen.

Hur uppstå egentligen dessa åskslag? Äro de alltid ofarliga, eller förmå de även åstadkomma skador, som kunna göra att maskinen störtar? Varna inte störningarna i radioanläggningen tidigt nog, och varför undviker man inte att komma i närheten av åskväder?

Ett moln består av mycket små vattendroppar. Vi veta, att uppåtstigande luftströmmar förekomma särskilt i och under



Här har blixten fläkt upp Ju 90:s kroppssida.

cumulusmolnen (stackmoln), vilka äro de egentliga åskmolnen. I den uppåtstigande luftströmmen finfördelas vattendropparna. Därvid frigöres elektricitet, och de mindre dropparna, som äro negativt laddade, föras till molnets översta delar, medan de större, som äro positivt laddade, samlas i de undre delarna av molnet. Spänningsskillnaderna inom molnet självt äro alltså mycket stora. När en flygmaskin passerar genom moln, kan den därför själv bli laddad med elektricitet. Ytan på maskinen blir i så fall laddad med större eller mindre mängder statisk elektricitet. Om maskinen passerar genom moln med stora spänningsskillnader, kan detta ge anledning till en utjämning mellan de väldiga energimängderna, vilken försiggår i form av en blixt.

Flyger en maskin genom hagel- eller snöbyar, finfördelas hagelkornen eller snöflingorna då de slå mot maskinen, vilket i i sin tur har till följd att elektricitet frigöres. Molnet överlämnar en del av sin elektriska laddning till flygplanet, vilket kan leda till att planet laddas med stora mängder elektricitet. Man har uppmätt laddningar, som haft en spänning av flera miljoner volt och därför kunna leda till urladdning i form av en blixt, då ett moln med motsatt laddning genomflyges.

Vid undersökningarna om hur dessa elektriska laddningar uppstå och hur starka de äro, konstaterade man, att ytan på flygplan, som voro försedda med Junkers råoljemotorer, ofta uppvisade höga spänningar, utan att planet förut passerat igenom moln eller att andra dylika orsaker till uppladdning funnos. Till slut upptäckte man, att det var avgaserna från motorerna, som alstrade den elektriska energien. Då dessa lämna avgasröret, slungas de med stor kraft mot vissa delar av planet, varigenom elektricitet frigöres. Denna elektricitet måste emellertid finnas till dessförinnan. Det visade sig också, att råoljan hade väsentligt större elektrisk potential än vanliga motorbränslen.

Ett flygplan kan alltså laddas med elektricitet såväl genom atmosfäriska inverkningar som genom inverkan från avgaserna. Den elektriska potentialen gör sig märkbar i radioanläggningen genom att det sprakar och knastrar mer eller mindre starkt, vilket beror på att elektricitet ständigt strömmar över till luften. Denna över-

(Forts. på sid 25)

JU
HÅLLER ALLTID
MÅTTET
JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

25 ÅR

Trots stora svårigheter, som Det Danske Luftfartselskab har att kämpa med, går bolaget stadigt framåt. Höjer aktiekapitalet, renoverar flygplanparken och rustar på alla tänkbara vis för att väl kunna möta en kommande fred. — Här nedan en kort historik över det danska flygbolaget som i dagarna begår sin 25-årsdag.

Det Danske Luftfartselskab hör visserligen inte till de största eller mest välkända internationella flygbolagen, och ej heller har det svarat för den första flyglinjen i världen. Men inte desto mindre är det det första flygbolag som bestått i hela 25 år.

Redan i slutet på förra världskriget voro några framåtskådande danskar på det klara med trafikflygets kommande utveckling. Och de lade därför — till och med innan kriget var slut — grunden till Det Danske Luftfartselskab (DDL), som stiftades den 29 oktober 1918. Dessa framsynta män, som gåvo sig i kast med uppgiften, att ta upp civil trafikflygning, voro den kände bildhuggaren Willie Wulff och löjtnant Eckmann. Som fasta stöttepelare bakom bolaget stodo en rad kända män med etatsrådet H. N. Andersen från Østasiatisk Kompagni i spetsen.

1919 började DDL sin verksamhet med några Avro-biplan. Samma år var det ett av de bolag som i Haag bildade International Air Traffic Association (IATA). I augusti 1920 inrättades den första flyglinjen, som gick från Köpenhamn över Malmö till Warnemünde och trafikerades av "Friedrichshafen"-biplan. Vid mitten av september samma år startade man routen Köpenhamn—Hamburg, vilken flögs med biplan av De Havilland DH 9-typ.

De första åren av sin tillvaro hade bolaget att dras med en hel del både ekonomiska och politiska svårigheter. Men då staten 1923 gav DDL ett mindre understöd började horisonten ljusna en smula. Ett par år senare flyttade DDL över till Kastrup och tog upp konkurrensen med en del andra flygbolag. Då hade man för länge sedan givit de öppna biplanen på båten och ersatt dessa med plan av typ Fokker F II och F III — båda typerna monoplan. 1926

DDLs första trafikplan (överst) hade 2 mans besättning och kunde ta 2 passagerare. Därunder en 4-motorig Farman "Jabiru".

Passagerarkomfort av år 1920!

köpte bolaget 4 Farman "Jabiru" 4-motoriga plan. Hamburg-linjen förlängdes till Köln i samarbete med fransmännen, och därvid kom DDL under en längre tid även i samarbete med KLM.

Vid denna tidpunkt gick ledningen för DDL över till ingenjör Knud Krebs, som på ett synnerligen förståndigt sätt ledde bolaget genom alla svårigheter och lade en god grund för bolaget att bygga vidare på. Mellan 1928—29 undergick DDLs flygplanpark en genomgripande nydaning. De flesta planen ersattes med nya. Speciellt 4 Fokker F VII a — plan med Bristol Jupitermotorer — användes nu en tid framåt på de olika flyglinjerna. 3 av dessa maskiner äro den dag som i dag är alltjämt i DDLs tjänst! Dock tjänstgöra de ej längre på de internationella flyglinjerna utan användas på de inhemska routerna, till extraflygningar, otaliga rundflygningar samt inte minst som postplan vintertid.

Något senare utvidgades flygnätet ytterligare. Förutom att man flög linjen på Hamburg öppnade man nämligen även en route på Berlin och dessutom började man så smått med nattpostlinjen till Hannover-Rotterdam. 1931 och 1932 flög man även till Flensburg. Det förstnämnda året anskaffades för "taxiflygning" en liten engelsk sportmaskin av typ Desoutter. Vid en av de första turerna inträffade emellertid den lilla malören att planet gick på ryggen ner i vattnet, varför det ej var att undra på att DDLs erfarna piloter inte voro helt tillfreds med denna typ! Planet fick dock tillfälle rehabilitera sig sedermera genom Michael Hansens distansflygningar till Melbourne och Johannesburg . . .

Fokker F VII-planen voro emellertid snart ej längre konkurrenskraftiga, varför bolaget för att ej stå sina konkurrenter efter, beställde en Fokker F XII. Det nya planet döptes till "Merkur" och var det dittills största danska trafikplanet.

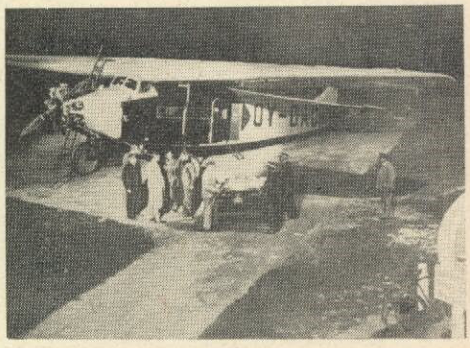
Direktör Knud Krebs avgick 1934 och efterträddes av bolagets nuvarande ledare, kapten Knud Lybye. När Bromma flygplats öppnades 1936 ökade trafiken på Kastrup väsentligt och DDL tog självt del i routen Stockholm—Malmö—Hamburg—Amsterdam. Några år senare utvidgades Kastrup betydligt och moderniserades.

Under det staten tidigare varit föga intresserad i trafikflyget och även järnvägarna spjärnat emot, blevo förhållandena bättre när kommunikationsministern Fisker kom till makten. Han understödde kraven på en flygroute mellan Köpenhamn och Aalborg, vilken startades på initiativ av ing. Gunnar Larsen (från F. L. Schmidt & Co), som sedermera blev kommunikationsminister. De första erfarenheterna voro så goda, att man byggde en ordentlig flygplats vid Aalborg, vilken snart följdes av flera, bl. a. en i Esbjerg. 1938 utvidgade man de inhemska linjerna med en route från Aalborg över Silkeborg till Esbjerg, vilken linje senare sattes i förbindelse med Hamburg i söder och Kristiansand i norr.

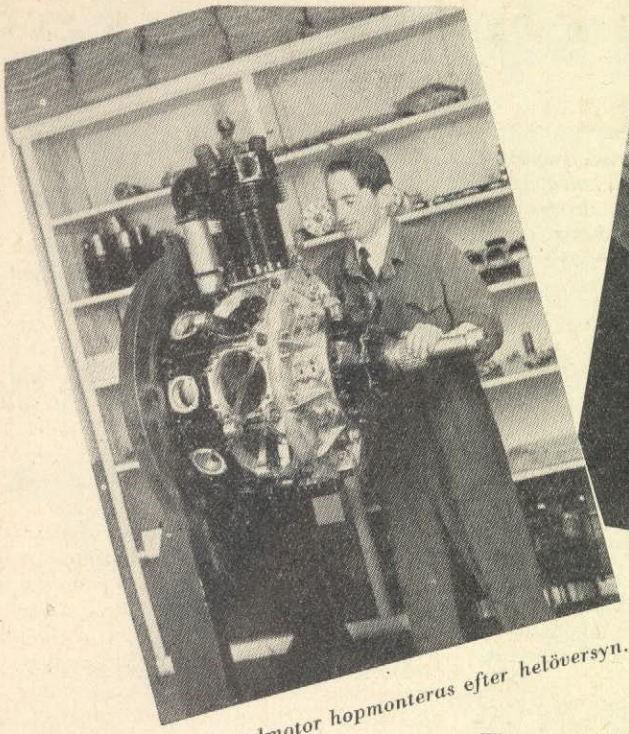
Dessa inhemska flyglinjer trafikerades med plan av typ F VII, F XII, De Havilland 89 samt en Focke Wulf Weihe. År 1936 utökades flygplanparken med en Junkers Ju 52 "Selandia".

Följande år ökades aktiekapitalet från 740.000 kr till 3,2 miljoner. Statens understöd blev större och enskilda personer som t. ex. prins Axel, ing. Gunnar Larsen och ing. Per Kampmann bidrogo till att höja

(Forts. på sid. 25)



Övre bilden visar en Fokker F VII före starten till Hannover. F XII på nedre bilden hade plats för 16 passagerare och 2 mans besättning. Hastighet 210 km/tim.



En Bristolmotor hopmonteras efter helöversyn.

Mätningsprotokoll omfattande de olika motordelarna ger kunden en god uppfattning om motorns återstående livslängd.

Vår specialverkstad för flygmotorer är nu beredd att mottaga Eder motor för reparation och översyn.

SVENSK FLYGTJÄNST A.-B.

ARSENALSGATAN 4 STOCKHOLM TEL. 23 48 95

Kapten
HARALD VICTORIN:

Engelska synpunkter

Vid världskrigets utbrott var lufttaktiken praktiskt taget helt grundad på spekulationer. Man gick i viss mån in för att tillämpa de metoder, som utprovats inom örlogsflottorna — operationer i formationer. De flesta sådana gick igen, men inte "kolonnen". Den formering, som egendomligt nog särskilt slog igenom, var emellertid flyttfåglarnas v-formering.

Likheten med en sjögående flotta slutar emellertid icke med det ovan sagda. Flottans vara eller icke vara hänger på en säker basering. Endast på så sätt kan den för längre eller kortare tider operera helt självständigt. Så gör även flyget. Men — en flotta kan verka indirekt på stora avstånd genom sin blotta existens, en flotta kan blockera. Detta gäller icke för flygkriget, även om en "blockad" i trängre bemärkelse kan upprättas.

Först nu fyra år efter krigsutbrottet börjar det moderna flygvapnets konturer klarna. Men det är synbarligen konturer med högst variabel form. En viss förvirring vidlåder stundom på grund härav dagspressens uppgifter.

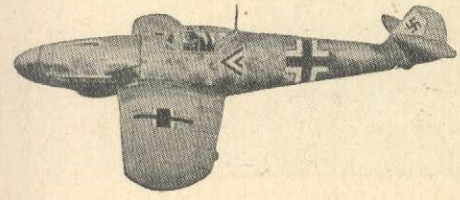
Flygvapnet är ett exklusivt attackvapen.

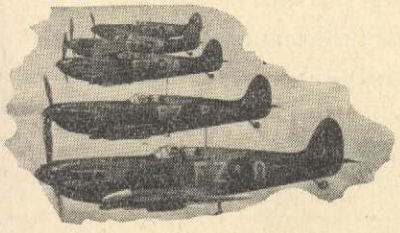
Flygvapnet är ett exklusivt attackvapen. Byggt och utbildat för angrepp. Ett flygvapen kan icke hävda sig om icke angreppet är och förblir dess främsta mål.

Utformningen av den flygande materielen korresponderar väl häremot.

1. Jaktflygplanet är strategiskt sett ett defensivt vapen men löser sina uppgifter härunder uteslutande genom angrepp, offensivt.

2. Bombflygplanet är strategiskt sett ett offensivt vapen. Det löser sina uppgifter genom taktisk offensiv — och tjänar därigenom samtidigt ett strategiskt defensivt ändamål, skyddandet av hemorten.





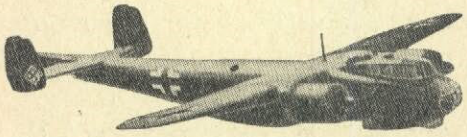
Me 109 (överst), Spitfire och Fw 190.

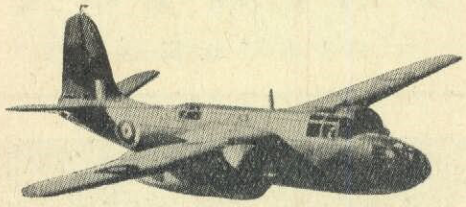
3. Mellan dessa två huvudtyper finns ett stort antal varianter. Från spaningsflyget, som principiellt undviker strid, till störtbombplan, jaktbombplan etc. De senare typerna äro samtliga exklusiva angreppsvapen, avsedda att föra striden från krigszonen vidare in i etappområdena.

Jaktflygplanet är luftvapnets kärna.

Ett flygvapens existens är helt avhängigt av dess basering. Denna kan icke fungera utan ett starkt, av offensivanda besjälat jaktvapen. Luftoffensiven bryts, om jaktflyget nerkämpas.

Det klassiska exemplet härpå har vi redan i Slaget om England hösten 1940. Detta slag fick så vittgående följder, att hela tyska offensivplanen fick läggas om. Tyska storoffensiven fick söka sig andra vägar — en ny kontinent.





Här ovan Do 217 samt Boston III.

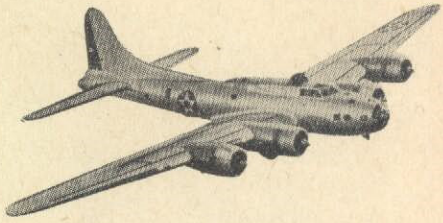
I brist på erfarenheter utformades jaktflyget till en början mer eller mindre planlöst. Allt eftersom kriget fortgått, har det klarlagts, att ensidighet i konstruktionen väl ledde till kraftigt uppdriven produktion — men icke till det strategiska målet. Ingenjören skall arbeta i flygförarens anda, icke tvärtom. Följden har blivit, att ständigt nya jaktplantyper utkristalliserats.

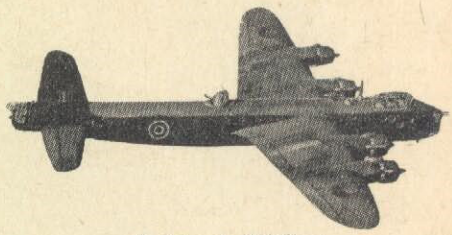
Jaktflygplanets taktiska egenskaper beror som bekant av fart, eldkraft, manöverförmåga och stighöjd.

För att nå hög fart och manöverförmåga måste vikten reduceras. Därmed krymper aktionsradien ner till 80—150 km från basen räknat. Ökas bensinförrådet, minskas fart och stighöjd. Samma effekt har tyngre beväpning. Man kan icke nå allsidiga topprestationer, och intet annat än topprestationer är gott nog.

De för närvarande bästa typerna av jaktflygplan är enligt engelsk uppfattning Spitfire, Me 109 G, Typhoon, Fw 190, Thunderbolt, Zero och Breda; i fråga om hangarfartygsburna jaktflygplan Seafire och Corsair.

En särskild variant av jaktflygplanet är nattflygplanet. Dess uppgifter återfinns i den strategiska defensiven och de dirigeras med hjälp av radiopejling. De tre bästa typerna anses vara Mosquito, Beaufighter och Me 210.





B 17 och Stirling.

Bombplanet representerar slagkraften.

Till bombflygplanen kan till en början hänföras även torpedflygplanen. Skillnaden ligger fundamentalt sett endast i att bomben förflyttar sig i det närmaste vertikalt tack vare jordens dragningskraft, medan torpeden rör sig horisontellt för egen maskin.

Tyngdpunkten i bombflyget representeras av det tunga bombflygplanet.

De medeltunga bombflygplanen hävdar dock sin ställning med glans, då de äro särskilt svåra för den angripne att komma till rätta med.

Särskilt viktiga operationer, som tilldelas de medeltunga bombflygplanen, är under dager operationer mot kommunikationslinjer, ubåtar och handelsångare. Ett kraftigt flygvapen av medeltunga bombflygplan framtvingar som motmedel behovet av specialbyggda jaktflygplan, lämpade för medelstora höjder och med stor hastighet.

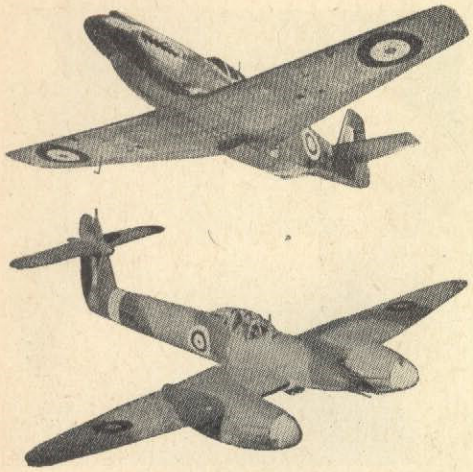
Nuvarande goda typer av medeltunga bombflygplan är Mitchell, Dornier Do 217 och Boston. I fråga om torpedflygplan Boston, Savoia Marchetti 84, Beaufighter och Avenger.

Tunga dagbombflygplan måste vara starkt beväpnade och bepansrade för att kunna fullgöra sina offensiva uppdrag trots starkt jaktförsvar. De förlitar sig därvid på stor eldkraft utvecklad från slutna formeringar. Är de rustade för precisionsbombning, kan de operera från stora höjder. Härigenom begränsas dock användbarheten genom dåliga atmosfäriska förhållanden. Nattmörkret utnyttjas med fördel för anflygning eller återflygning.

Det tunga bombplanets offensiva kraft minskas på grund av den stora vikt, vapen med ammunition och bepansring stjäl från den maximala bärkraften; för Flygande fästningarna uppgives vikten av den burna ammunitionsmängden lika med bombvikten. De framtvingar som motmedel jaktflygplan av högsta kvalitet med stor stighöjd och kraftig beväpning.

Det tunga nattbombflygplanet kan mer förlita sig på skyddet av mörkret. Be-

på flygstridsmaterielen



Mustang (överst) och Whirlwind:

väpning och bepansring kan sålunda minskas till båtnad för den burna bomblasten. Typiskt är ju att en Lancaster tar dubbla vikten bomber (8 ton) gentemot Flygande fästningen. Samma bombverkan kan alltså med Flygande fästningar endast nås genom dubbla antalet anflygningar. Taktiskt sett kommer därigenom det tunga dagbombplanet huvudsakligen till användning mot mer begränsade, viktiga mål, nattbombplanet däremot utför huvudsakligen ytbombfällning.

Det är icke uteslutet, att samma flygplantyp kan alternativt användas för antingen dag- eller nattbombning, varvid man för dagbombning utbyter beväpningen mot starkare eldenheter och ökar bepansringen.

Av nu existerande typer står otvivelaktigt Lancaster främst tätt följd av Stirling och Halifax. Av dagtyper leder Flygande fästningen med Liberator som nummer två. Tyskland har här som bekant intet att komma med än så länge.

Spaningsflygplanet utvecklas till jaktflygplan med stor operationsdistans.

För spaning kan insättas särskilt anpassade dag- eller nattjaktflygplan, långdistansjaktplan eller jaktbombplan. Differentieringen är här i full gång. Dit kan ock hänföras störtbombplanen, ehuru en sträng gränsdragning är omöjlig.

Uppdragen är mångfaldiga: Spaning, attack mot flygplan, sjöfart, järnvägståg, stridsvagnar, konstbyggnader, ubåtar. Genom att inmontera extra bensintankar förvandlas de till jaktflygplan med långa operationsdistanser; försedda med extra bomber förvandlas de till jaktbombplan. I det förra fallet blir användningen taktiskt sett att eskortera konvojer och tunga bombflygplan. I det senare fallet blir den förnämsta taktiska användningen operationer mot fientliga kommunikationer.

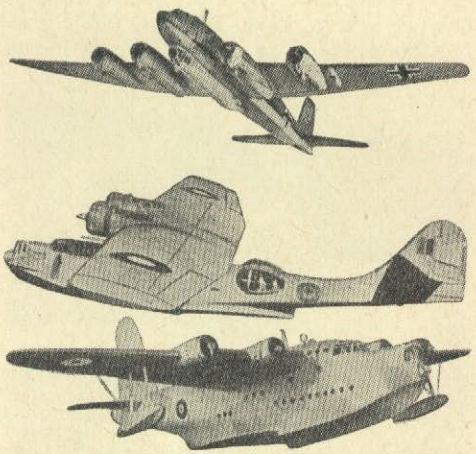
Till de bästa typerna av den existerande mångfalden kan räknas Mosquito, Mustang, Me 210, Typhoon, FW 190, Lightning, Whirlwind, Hurricane. Vid sjöoperationer Coronado, FW 200 Condor, Catalina och Sunderland. Extrema specialtyper är Stuka och Helldiver, om vilka ju striden stått ganska het.

De gamla standardbenämningarna blir tydligen allt svårare att strängt följa. Uppdragets art blir i varje fall utslagsgivande för flygplanets stridsutrustning. Ett flygplans beteckning blir en taktisk sak. Samma flygplan uppträder i många kapprockar.

Använda för dessa starkt varierande ändamål fyller emellertid dessa flygplan effektivt ut "gapet" mellan de till operationsdistansen starkt begränsade jaktflygplanen och de på längsta distanser opererande tunga bombflygplanen. Luftvapnet behärskar först därigenom lufthavet fullständigt.

Man skulle, rent teoretiskt sett, därigenom kunna lägga upp följande tabell:

Jaktflygplan: Distanser upp till c:a 150 km
Jaktbombflygplan: Distanser upp till c:a 300 km
Störtbombplan: Distanser upp till c:a 500 km
Långdistansjaktflygplan: Distanser upp till c:a 650 km
Lätta bombflygplan: Distanser upp till c:a 900 km



Från ovan: Fw 200 Condor, Catalina samt Sunderland.

Medeltunga bombflygplan: Distanser upp till 1.100 km
Spaningsflygplan: Distanser upp till 1.300 km
Tunga bombflygplan: Distanser upp till 1.600 km.

Denna tabell ger emellertid en något tvetydig bild. Visserligen är det ju möjligt att låta de tunga bombflygplanen operera på distanser upp till 1.600 km. De har dock hittills sällan använts för anflygningsdistanser över 950 km, och har då sannoligt bara en bomblast om 25—50 % av maximum. Sin största slagkraft kan de blott utnyttja på distanser upp till c:a 450 km. Därutöver sjunker bomblasten raskt på bekostnad av stegrat bensinbehov.

Då bombflygkriget bevisligen kräver lång tid — bomkriget mot Tyskland är ju i full gång sedan våren 1941 utan att ett avgörande ännu på allvar skymtar mer än för västra Tysklands del — måste uppenbarligen bombflygets användning upp till maximidistansen reduceras till särskilt viktiga specialuppdrag.

Enahanda synpunkter måste läggas på alla operationer med specialflygplan använda i samverkan med markstridskrafter. Bästa exemplet härpå är de stegvisa operationerna vid invaderandet av Italien: Pantellaria, Sicilien, fastlandet. Det direkta hoppet Tunis—Italien var för långt för flyget.

Tabellen belyser emellertid rätt väl den mångfald av bekymmer, som möter konstruktörer och den strategiska krigsledningen, om ett slagkraftigt flygvapen skall byggas upp, möjligt att insättas i varje fas av ett krig. Tvärtom har erfarenheten givit de bästa belägg för att denna starka differentiering lönar sig.

Flygvapnet blir först därigenom på fulla allvaret krigets nyckelvapen.

Vultee "Vigilant"

användes som militärt förbindelseplan med beteckningen O-49 A. Det är försett med en 280 hästars Lycoming stjärnmotor. Övriga data äro: spv 15,52 m, längd 10,36 m, höjd 3,2 m, vingyta 30,37 kvm, max. hast. 197 km/tim, landn. hast. 50 km/tim, aktionsräcka 563 km.

"Skyfarer" — familjeplanet?

Kraftiga rykten äro i svung om att en av 16 möbelfabriker bildad koncern i USA förvärvat rätten till "Skyfarer", planet med de 65 hästarna som är lika lätt att flyga som att köra bil. Meningen är att denna konstruktion skall bli en motsvarighet till nutidens "Ford"-bilar.

Segelflyg i Norge.

För kort tid sedan började man segelflyga i Norge. En segelflygskola för ett 30-tal kursdeltagare har nämligen inrättats vid Haslemoen i Valler, Solör.

Full fart på segelflyget vid Jämijärvi

Än så länge bara små hopp, men...

Ingenjör Åke Lundin, utbildningschefen vid segelflygskolan på Jämijärvi, berättar här nedan för SFT om den intensiva segelflygutbildning, som i sommar — trots allt — ägt rum på de finska segelflygarnas högborg.

Den tilländalupna sommaren har i många avseenden skilt sig från tidigare och bjudit på många svårigheter på grund av pågående krig, svårigheter, som delvis nedkämpats, delvis helt bestämt skolningens karaktär. Det må dock genast nämnas, att resultaten denna sommar överträffat förväntningarna.

Då sommarens program planerades i vintras, beredde lärarfrågan det största huvudbryet. Alla våra gamla beprövade lärare äro nämligen inkallade i militärtjänst och man kunde alltså inte räkna på deras hjälp. Enda utvägen var att som nr 1 på sommarens program upptaga en 4 veckors lärarkurs och först härefter flygkurser i vanlig ordning.

Till kursen godkändes 10 skolynglingar i åldern 16—17 år som alla voro i tillfälle att tillbringa hela sommaren i Jämijärvi. De hade sommaren 1942 under 3 månader genomgått en flygteknisk praktikantkurs i Jämijärvi och erövrat A- och B-diplomen. Man måste dock beakta, att en hel del av de tidigare kunskaperna glömts under vintern då klubbarna endast i liten utsträckning varit i tillfälle att bedriva glidflyg. Skolningen måste därför tagas om från början. A-provet utfördes på nytt den 3:dje dagen efter skolningens början. Aspiranternas skolning måste göras om från början även på grund av att de senare som lärare helt skulle kunna behärska den elementära flygundervisningens finesser. Efter A-provet fortsattes övningarna i vinschen och även B-diplomet utfördes på nytt varefter följde mållandningar samt flygningar med "Ägget" och "Babyn". Jämsides med de praktiska övningarna höllos föreläsningar för aspiranterna.

Denna del av skolningen tog ungefär 4 veckor i anspråk vilket bevisar att skolningen var synnerligen grundlig. Inget fusk godkändes, allt skulle gå tip-top.

Nu är det ju klart att det inte är nog med att en lärare själv kan flyga felfritt. Han bör även kunna meddela andra sina kunskaper, han bör kunna upprätthålla disciplinen i sin grupp, han bör vara psykolog och ha omdömesförmåga m. m. Då läraren är ung, själv jämnårig med sina elever, komma dessa hans egenskaper att tagas i anspråk i högsta grad. Dessa måste alltså uppövas, och nu arrangerades i lärarkursen så, att aspiranterna i tur och ordning fingo vara lärare för sina kamrater. En gammal beprövad lärare, silver-C-flygare o. s. v., löjtn. Poppius, fick sig anförtrott att fungera som övervakare i grupp-

En sista liten "duvning" före starten.

pen och tillrättavisa läraren-aspiranten. Dessutom fingo aspiranterna i tur och ordning hålla föreläsningar för sina kamrater över ämnen som meddelades dem först vid föreläsningstillfället. Härigenom blevo de tvungna att noga sätta sig in i alla frågor som tidigare behandlats under lektionerna.

Då 4-veckorskursen var slut, kunde 7 aspiranter av 10 godkännas som glidflyglärare och var och en av dem fick sig tilldelad en grupp nybörjare.

Ing. Lundin följer trimningen av Weihe.

Samtidigt med flygundervisningen hade de aspiranter som innehade körkort undervisats i bilvinschningens teknik. Med dessa lärarkrafter genomfördes så hela sommarens glidflygprogram vilket omfattade tre st. 3 veckors kurser med A- och B-diplomen som mål. Dessutom erhöllo även en 1 års flygteknisk yrkeskurs samt två 3 månaders flygtekniska praktikantkurser glidflygutbildning. För dessa kursers undervisning reserverades 4 veckor och på denna tid utförde eleverna A- och B-proven samt en mängd övningsflygningar med "Ägget".

De unga lärarna arbetade hela sommaren på sitt C-certifikat samtidigt som de skötte sina flyggrupper. En del av de 5 C-flygningarna hade pojkarna redan utfört i det de flögo med "Babyn" i vinschen och uppnådde stigningar på över 1000 meter. Största delen av flygningarna utfördes dock med flygplanstart. Dessförinnan genomgingo de en 1—2 timmars kontrollflygning med "Kranich". Dessa flygningar visade sig vara av allra största betydelse. Förutom att pojkarna snabbt lärde sig hänga rätt efter motormaskinen blevo de grövsta manöverfelen bortgallrade och konsten att på rätt sätt söka termikanslutning samt hålla sig kvar där klarnade bättre än på 10 föreläsningar. Som det genomgående största felet befanns tendensen att giva för grova sidoroderutslag samt lyfta maskinens nos vid svängarna. Under "Kranich"-turen försvunno dessa fel. Ett ytterst

(Forts. på sid. 25)

JURID broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan

Modellbyggare-Segelflygare — men sedan?

SFT frågar och segelflygarna svara

BERTIL STÅHL, Trollhättan: Ska' söka bli flygingenjör och få motorutbildning...

När jag med bara 10 år på nacken började plocka lite smått med modellbygge, hade jag nog egentligen inte någon tanke på flyget som mitt framtida yrke. Det var först då jag kom i kontakt med segelflyget genom skolan på Ålleberg, som jag så småningom började fundera på möjligheterna att ha flyget som yrke. Efter mitt C-diplom var jag fast besluten att fortsätta på den bana jag slagit in på. Och det lyckades mig också genom att jag fick anställning som kontrollant vid Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Trollhättan.

Mina planer äro för närvarande en flygingenjörsexamen, motorflygutbildning, eget sportflygplan eller ev. motorseglare. För att förverkliga mina drömmar började jag 1941 studera till flygingenjör per korrespondens vid NKI-skolan och det håller jag fortfarande på med vid sidan av mitt egentliga arbete. Enligt beräkningar borde jag vara klar med studierna om ett par år... Och sen? Ja, vad är väl naturligtre för en segelflygentusiast än att få fortsätta med denna härliga sport... Men jag hoppas som sagt även få motorflygutbildning vad det lider. Vilken framtidsdröm vore det inte att på lediga stunder få kuska land och rike kring med en motorseglare!

RUNE CARLSON, Kalmar: Min önskedröm? — Flygförarutbildning, så klart!

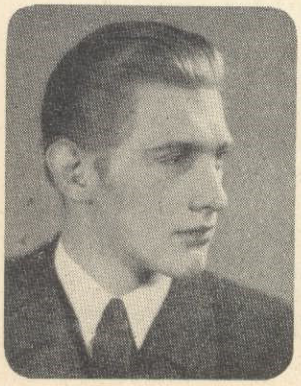
Mitt flygintresse blev väckt ganska tidigt. Flyget verkade tilldragande på mig liksom på så många andra, och jag ville komma det närmare in på livet. Varför jag först började syssla med modellbygge och så småningom fick upp blicken för segelflyget. Då Ålleberg slog upp portarna såg jag min chans — att få segelflyga — och tog den. Jag har hittills tagit både A- och B-diplomen och C-et tänker jag ta här på F. 12, vilket inte säger att jag helt släpper modellflyget. Även det har mitt alldeles speciella intresse.

Min framtid? Den har jag vigt åt flyget. Och jag hoppas att någon gång framdeles få flygförarutbildning.

L. GUSTAVSSON, Falköping: Jag har gått in för en ingenjörsexamen i det flygtekniska facket...

Jag har hållit på med modellflyg relativt länge. Det var emellertid först 1941 då jag i en tidning fick syn på en del bilder från Ålleberg, som jag blev segelflygbiten på allvar. Och det dröjde inte länge förrän jag var i full färd med att lägga beslag på både A- och B-diplomen för att senare även ta C-et och D-diplomet.

Ett hundratal starter har jag vid det här laget hunnit med. Att den härligaste flygningen var den på de fem timmarna behöver jag väl knappast nämna...



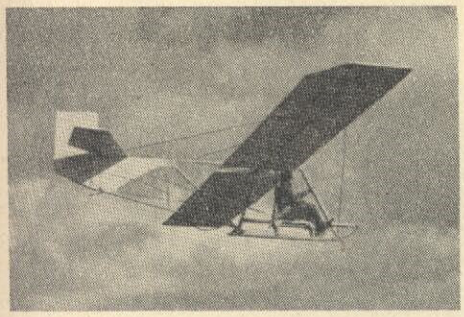
För närvarande gör jag Stockholms Tekniska Institut den äran för att där söka avlägga ingenjörsexamen — självfallet inom det flygtekniska gebitet.

Någon önskan? Ja, det skulle i så fall vara den, att småklubbarna finge hjälp att bedriva A- och B-skolning, för det blir både dyrt och tidsödande att ta diplomen vid Ålleberg eller vid andra större klubbar. Och får jag önska ytterligare en sak — det vore i så fall ett Habicht-plan för Ålleberg och en högre skola i norr och en i söder.

LUFTVÄRDIGHET — ÖVERSYN — BESIKTNING

Råd och anvisningar om översyn och besiktning av glid- och segelflygplan

Av *Ing. R. ABELIN*



Ändamålet med översyn och service av varje flygplan är att hålla detsamma luftvärdigt och klart för flygning. Skötseln omfattar rengöring, smörjning, justering, riggning samt mindre reparationer och service. Då det är nödvändigt att flygplanet är absolut tillförlitligt är en riktig skötsel och övervakning ett livsvillkor för flygsäkerheten. Även om skötseln omfattar mindre reparationer är dess huvuduppgift att *förebygga* alla slitage- och funktionsfel. Många dyrbara reparationer kunna inbesparas genom att flygmaterielen (även startmaterielen) skötes riktigt.

Ett flygplan kan inte underhållas riktigt om det endast någon gång spontant "tittas över". Sådana besiktningar bruka för övrigt inskränka sig till "fasaden", och härvidlag är flygplanet som en kvinna: en vacker fasad är till stor fördel, men om den icke är i förening med ett prima inre blir fröjden som regel kort! Enda sättet att ständigt hålla materielen i luftvärdigt skick är att genom noggranna periodiska besiktningar övervaka skötseln. Härför fordras också att samtliga journaler föras ordentligt, angivande antal starter, flygtid, skador, reparationer och besiktningar.

Precision och noggrannhet äro A och O vid alla flygplanarbeten vare sig det gäller tillverkning, konstruktion eller reparation. Slarv kan lätt ge upphov till olyckor, varför det ej kan tolereras.

Allt arbete på flygplan kan i huvudsak hänföras till någon av följande fem huvudgrupper:

1. Träarbete.
2. Metallarbete (inkl. svetsning).
3. Dukning och lackering.
4. Splitsning.
5. Riggning.

Alla ovanstående arbeten äro vitt skilda från varandra och utföras fabriksmässigt av specialister inom respektive fack. Vid klubbarna få de emellertid oftast alla utföras av en och samme man, som sålunda måste vara synnerligen allroundtränad. Han bör därför vara utbildad till vad man i dagligt tal kallar flygmekaniker (till åtskillnad från en "motormek"). Vårt segelflyg förfogar emellertid tills dato icke över specialutbildade "mekar", utan ännu så länge är det flyginstruktörens och byggledarens sak att övervaka den flygande materialen. Detta är en stor brist, då det är en himmelsvid skillnad mellan att bygga ett flygplan och att sköta det under flygtjänst. Det torde därför i framtiden bli nödvändigt att ha särskilda kurser i "marktjänst" med syfte att ge den allroundutbildning som en flygmek. behöver. Några korta råd beträffande skötseln torde emellertid vara på sin plats.

Först och främst skall här framhållas att besiktningen ingalunda är något privilegium som tillkommer besiktningsmannen. Nej, tvärtom, hans besiktning skall endast vara en kontroll på hur klubbens egen besiktning fungerar. Det är sålunda inte alls meningen att klubbarna skola avstå från besiktningar med den motiveringen att det är besiktningsmannens jobb.

I KSAKs SM-pärm finns ett särskilt besiktningsschema SM 402/1 och 2, vilket bör följas, varigenom garanti erhålles för att icke någon detalj blir bortglömd.

Innan vi emellertid gå in på själva besiktningen torde det vara värdefullt att i

Författaren.

korthet redogöra för de viktigaste hjälpmedlen. Dessa äro som följer:

1 st. rätskiva, längd c:a 2 m;
1 st. 1 m stålskala (i nödfall kontrollerat stålmåttband);
1 st. precisions-skjutmått;
1 st. vattenpass;
1 st. graderad vinkelmätare;
1 st. svarvat lod;
1 st. stav- eller ficklampa;
1 st. tandläkarspegel;
1 st. förstoringsglas.

Samtliga ovannämnda hjälpmedel måste vara av god kvalitet och i gott skick. Den klubb som saknar dessa materialier i sin verkstadsutrustning gör klokt i att snarast komplettera den. Då det är fråga om förhållandevis billiga saker föreligger ju heller inga ekonomiska hinder.

Man skiljer i huvudsak mellan liten och stor översyn. Liten översyn företages i regel varje vecka, medan stor översyn lämpligen sker varje halvår eller alternativt efter c:a 500 starter. Dessutom skall planet ses över före varje flygdag samt givetvis efter varje hårdare landning eller annan abnorm belastning.

För att effektivt kunna "söka fel" är det viktigt att veta hur flygplanets olika huvuddelar belastas. Följande översikt torde därvid vara tillräcklig för att ge den icke initierade en inblick i belastningsförhållandena.

Vingen böjes uppåt av lyftkraften. Denna belastning uppträder vid de flesta flygtillstånd såsom start, normal flygning, kurvflygning samt upptagning ur dykning. Vingbeklädnaden överför lyftkraften till spryglarna, som i sin tur överföra den till balken eller balkarna. Vid sättningen utsättes vingen för en nedåtriktad masskraft, som vid hårda landningar kan bräcka vingen eller ge upphov till bestående deformationer. Denna kraft upptas av vingbalkarna, ev. i förening med stöttor eller stag (flyg- och landningsstag).

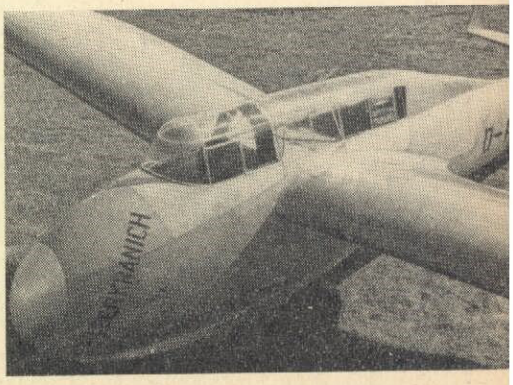
Vid alla flygtillstånd böjes dessutom vingen bakåt genom luftmotståndet. Denna belastning upptas av diagonaler inne i vingen, ytterförstagning (diagonalstag) eller hos fanérklädda vingar av det bärande fanérskalet i förening med vingbalken. I dykning och upptagning ur dykning utsättes vingen dessutom för vridning, varvid vingnosen vrides nedåt. Vridningsbelastningen upptages antingen av inner- eller ytterförstagning eller av det bärande fanérskalet (torsionsnäsa) i föreningen med balkarna (balken).

Vid skevningsroderutslag tillkomma betydande extrakrafter på vingen, som i synnerhet vid dykningar och upptagningar kunna bli farligt stora.

Styrverket utsättes för liknande krafter som vingen. Även här överföras luftkrafterna via beklädnad och spryglar till balkarna. Krafterna från höjd- resp. sidoroder överföras via roderlänkarna till stabilisator resp. fena.

Kroppen upptar i anslutningspunkterna krafter från vinge, styrverk, landningsställ (skida eller hjul) och sporre. Vingens vridande moment kring flygplanets tyngdpunkt upphäves av en åt motsatt håll riktad kraft på höjdstyrverket. Denna kraft söker sålunda att vid upptagningar böja ned kroppens bakdel. Krafterna från sidorodret söka böja kroppen åt motsatt sida som roderutslaget samtidigt som en vridkraft uppstår på grund av att sidoroderkraftens angreppspunkt ligger ovanför kroppens centrumlinje.

Krafterna från landningsstället förorsaka även en nedböjning av kroppen mellan skida och sporre.



Det är inte tillräckligt med en skön fasad...

Vid liten översyn kontrollerar man på glidflygplan i första hand riggningen med avseende på stagens spänning, vingens tordering och V-form samt stabilisatorns och bakkroppens inmontering. Har planet icke varit nedmonterat sedan förra översynen behöver vanligen icke förnyad mätning av V-form och stabilisatorskränkning företagas. Såvida inga justeringar företagas på roderlinornas spänning behöva ej heller roderutslagen mätas vid liten översyn. I stället kontrolleras rodrens funktioner, roderlinornas spänning samt ev. glapp i roderlänkarna.

Vidare går man igenom samtliga säkringar på bultar och slagsträckare. Samtidigt undersökes även glapp i styrorgan och monteringsbultar. Det viktigaste vid besiktningen är emellertiid kontrollen av alla livsviktiga detaljer med hänsyn till hållfastheten. Hur lätt kan det inte hända att vid t. ex. hård landning en spricka uppkommer på ett beslag eller en limfog spricker upp, utan att det alls visar sig i samband med just den flygningen. Ofta äro nämligen de yttre kännetecknen så gott som omärkliga. Finns det emellertid blott den minsta spricka kommer snart materialet att utmattas. Ett sådant beslag kan efter en tid icke ens upptaga de normala påkänningarna utan börjar deformeras. Nu bildas tydliga sprickor, som vid god övervakning inte kunna undgå att upptäckas.

Utbyte av beslaget eller bulten ifråga måste därefter genast företagas. Detsamma blir också fallet om beslagets bult- eller nithål genom förslitning blivit ovala så att det ej längre sitter absolut fast. Ifrågavarande detaljer kunna nämligen då röra sig i förhållande till varandra, varigenom förslitningen blir allt större och större. Genom att hålla fingrarna både på beslaget och den del det är anbringat på, samtidigt som byggdelen ifråga belastas i olika riktningar (exempel: vingspetsen dras fram och tillbaks medan kroppen hålls fast) kan sådant glapp lätt upptäckas.

Det finnes emellertid också den möjligheten att hålen blivit ovala icke i beslagen utan i trädetaljen. Upptäcks en sådan sak är planet emellertid moget för *stor översyn.* Till att börja med nedmonteras planet härvid fullkomligt och alla lösa delar såsom sits, täckplåtar och dylikt demonteras. Styrledningar, roderlänkar och lintrissor lossas och rengöras. Alla lagringspunkter smörjas. Härvid tillses särskilt att icke fett eller olja kommer på roderlinor eller lintrissor, då i detta fall damm och smuts fastnar, varigenom rena smärgelfunktioner uppnås! Beslag som äro monterade på ömse sidor om en tjock trädetalj kunna lätt lossa om trämaterialet torkar. Det är vanligen i detta fall som ovala hål uppstå i trämaterialet. Här hjälper intet annat än att byta ut den klots i vilket beslaget är fäst såvida icke besiktningsmannen medger annat förfarande. Klotsverket bör alltid uttagas ur bitar med tätvuxna årsringar.

Vid stor översyn skall man med hänsyn till ovan sagda även kontrollera att alla bultar äro väl dragna.

Glapp i lagringar borttagas genom nya bussningar eller lagerbultar av överdimension. Större överdimension än 0,2 mm bör emellertid icke tillgripas utan att besiktningsman tillfrågas. Man bör även beakta att det i regel är både dyrbart och tidsödande att anskaffa specialbultar och specialbrotschar. En god skötsel nedbringar slitaget, varför den i längden blir billigast.

Vid trädetaljer är det alltid särskilt svårt att upptäcka s. k. tryckssprickor varför stor uppmärksamhet fordras. En tryckspricka innebär inget annat än att träfibrerna brustit och stukats in i varandra. Detta visar sig genom ett veck, som mestadels löper nästan vinkelrätt mot fiberriktningen. Sådana detaljer måste givetvis genast ersättas.

Precision och noggrannhet äro A och O...

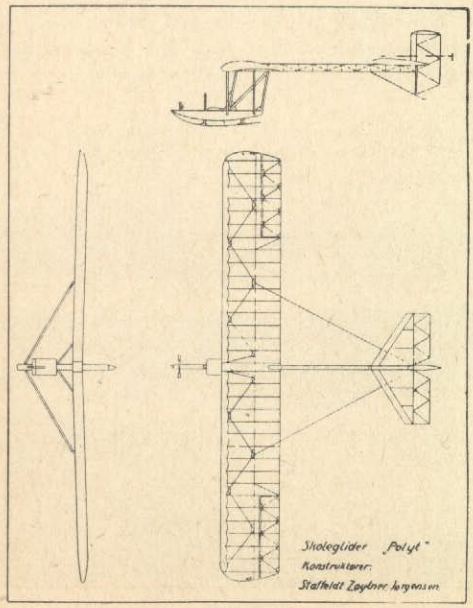
Till slut bör framhållas betydelsen av att korrosionsskyddet ständigt är oskadat. Rostande detaljer förlora snart sin hållfasthet, och trädetaljer och limfogar förstöras ävenledes snabbt om de icke äro effektivt skyddade. Rengör alltid noga innan skyddslackering företages. *Kom ihåg att välskötta flygplan äro säkra flygplan!*

R. A.

FÖRSTA DANSKA SKOLGLIDPLANET

konstruerat och byggt av ingenjörsaspiranter

Vid Polyteknisk Læreanstalt — Danmarks tekniska högskola — bildades för någon tid sen "Polyteknisk Flyvegruppe", som redan i starten fick ett femtiotal medlemmar. Klubbens stora mål är aktivt segelflyg, men håller bara intresset i sig är det meningen att med tiden även syssla med motorflyg.



Skoleglider "Polyt".

Främst på programmet står nu ett skolglidplan av ren dansk konstruktion. Först beslöt man bygga en SG-38, men efter ett sammanträde med Dansk Svæveflyver Unions byggkontrollant, stud. polyt. Carl Johansen, gav man SG-38:an på båten. Konstruktionen är säkerligen ypperlig sedd efter tyska förhållanden, men erfarenheterna från andra danska segelflygklubbar ha givit vid handen att detta glidplan är rätt dyrt att bygga och tarvar alldeles för många byggtimmar. Dessutom är glidtalet endast 1:8—1:10 och sjunkhastigheten ganska stor.

Klubbmedlemmarna beslöt i stället ge sig i kast med en helt ny konstruktion, och vilka skulle svara för ritningar, kalkyler m. m. om inte klubbens medlemmar. Ansvariga konstruktörer äro Staffeldt, Zøylner och Jørgensen.

En del stränga fordringar uppställdes genast. Planet skulle först och främst vara mycket lätt att tillverka, flygegenskaperna måste självfallet vara de bästa tänkbara, monteringen borde gå snabbt och lätt, och sist men inte minst, skulle konstruktionen kunna motstå ev. hårda landningar.

Av ritningen framgår tydligt hur planet är konstruerat. Mest iögonfallande är väl "bom"-konstruktionen, som ju skiljer sig avsevärt från t. ex. SG-38 och flertalet andra nybörjarplan. Bommen är uppbyggd som en vanlig lådbalk och har gjorts motståndskraftig mot vridningar genom att man byggt in tvärväggar av 1 mm krysssfanér (streckade på ritningen). De lodräta strävorna är gjorda i lådkonstruktion, medan de snedställda äro massiva. Meden är försedd med två oljestötdämpare.

Vingen har 11 m spännvidd och har stålrörsstöttor med strömlinjeinklädnad. Montaget går mycket snabbt och lätt. Vingytan är 16 kvm och vingbelastningen ungefär 10 kg/kvm. Vingprofilen är Göttingen 497 (användes även på modellplan) vars starkt välvda profil i förening med den ringa vingbelastningen ger planet ett långsamt glid. Genom beräkningar har glidtalet för skolglidaren fastställts till 1:12—1:13 och sjunkhastigheten till omkring 1 m/sek. Skevningsrodren är differentierade: 12° utslag nedåt och 18° uppåt. Rörelsen överföres med stötstänger, vilket i hög grad underlättar monteringen.

(Forts. på sid. 25)

MOTORSEGLAREN KOMMER SÄKERT!

Peter Riedel.

När red. hösten 1942 började rundfrågan "Tror Ni på motorseglarens framtid" sände vi samtidigt en anhållan till ett par kända tyska segelflygare-konstruktörer med erfarenhet på området. Nu ha svaren kommit från den världsberömde segelflygaren dipl.-ing. Peter Riedel och en av de båda kända bröderna och flygplankonstruktörerna Horten, nämligen kapten Walter Horten.

PETER RIEDEL har ordet:

Det är mig en synnerligen stor glädje att kunna sända Eder ett bidrag då jag som segelflygare förbinder de vackraste minnen med Sverige. Mina sträckflygningar Jönköping—Norrköping och Malmö—Köpenhamn samt senare flygningar i samband med flygdagen i Malmö, men framför allt det kamratliga och gästfria mottagandet hos de svenska segelflygarna, allt detta gör att jag aldrig glömmer mitt korta besök i Sverige under maj—juni 1936.

Nör jag 1935 utrustade mitt segelflygplan *"Condor I"* med en 18 hk Köller-motor önskade jag bevisa att det principiellt är möjligt att skapa en motorseglare. Detta visade sig dock snart vara endast ett första stapplande steg i riktning mot motorseglaren.

Motorseglaren kommer säkert. Det rena segelflyget fordrar för många hjälpmedel i fråga om materiel och folk för att kunna bedrivas av den ensamme sportflygaren.

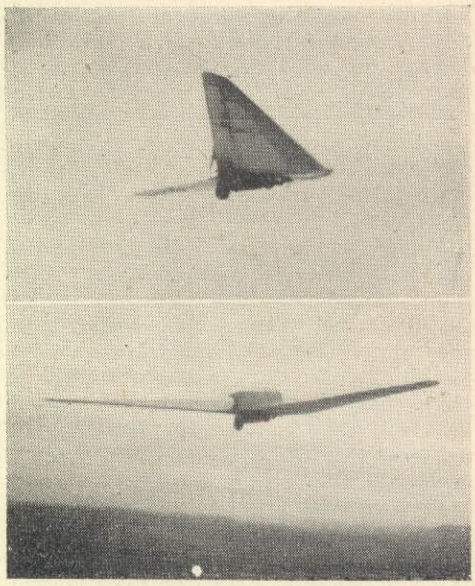
Motorseglaren kommer kanhända att utformas på olika sätt för att tillfredsställa olika krav på sportsligt utbyte av flygningen:

1. *Det segelbara motorflygplanet.* Om man försåge sportplanet Arado 79 med vingar av c:a 18 m spännvidd samt ställbar propeller så skulle man säkerligen kunna segla lång tid i uppvindarna över en flygplats. Enligt mina erfarenheter anser jag uppvindshastigheterna vid normal väderlek såväl här i Europa som i Amerika tillräckligt stora för att kunna neutralisera den större sjunkhastighet som blir följden med ett lågvingat flygplan och flöjelbar propeller.

2. *Högvärdigt segelflygplan med hjälpmotor för start.* Denna form av högvärdig motorseglare torde vara lämplig för sträckflygningar utan motor under semestrar och weekends. Motorn är endast i gång under själva starten. Om propeller- eller raketdrift skall väljas är en fråga som bör lösas av motortekniken. Denna kommer i framtiden att finna lösningar, som göra den infällbara propellern onödig, då många nackdelar äro förknippade med densamma. För att uppnå 200—300 m höjd, vilket hittills skett genom vinschstart, åtgår en mycket ringa mängd bränsle, vilket man alltså kan anse som en bisak.

Jag kan redan nu se framtidens segelflygare framför mig: Före starten undersöker han noga de rådande uppvindsförhållandena, väljer med kännarblick den rätta rakettypen ur en medförd sats och sätter in denna i drivanordningen. En minut senare susar han iväg uppåt, omgiven av ett moln av eld och rök, för att efter några minuter ljudlöst segla omkring högt över startpunkten.

3. Mellan under punkterna 1 och 2 beskrivna olika slag av motorseglare finnes möjligheter till kompromiss. För närvarande är detta dock mycket svårt. Utvecklingen sammanhänger till stor del med framsteg inom motortekniken och med möjligheten att erhålla nya drivanordningar, varför denna frågas lösning ännu så länge måste ställas på framtiden. Just nu är det för mycket av "framtidsmusik".



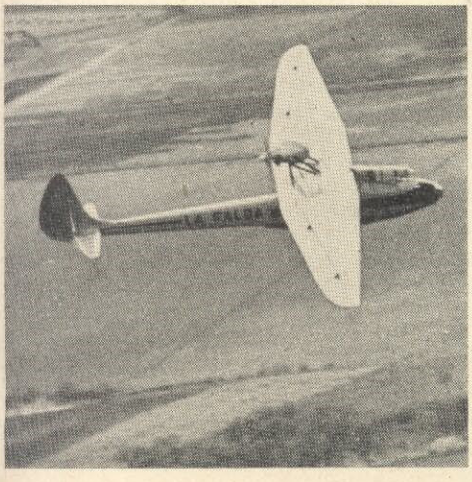
Bröderna Hortens motorseglare-flygande vinge.

Motorseglaren är nödvändig:

1. Som forskningsflygplan, med vilket den tränade segelflygaren själv startar och efter utförande av en sträckflygning kan ta sig fram med egen kraft till nästa flygplats. Där tankar han, startar utan hjälp och flyger hem igen. Härigenom bli flygprestationerna ej beroende av några hindrande eller fördröjande faktorer och bli ändå billigare, då de ej äro förknippade med hjälpmedel för start. Den meteorologiska forskningen erhåller i motorseglaren ett värdefullt hjälpmedel; flygarna själva komma säkert att sörja för att motorgångtiden håller sig högst omkring 1/10 av hela flygtiden.

2. Som flygplan med samma användning som i punkt 1 men som dessutom användes vid skolning efter C-diplomet. I synnerhet vintertid är uppehållandet av flygskickligheten samt fortsatt skolning av segelflygare nödvändig.

För dessa båda ändamål måste motorseglaren konstrueras så att den erhåller flygegenskaper som överensstämma med de

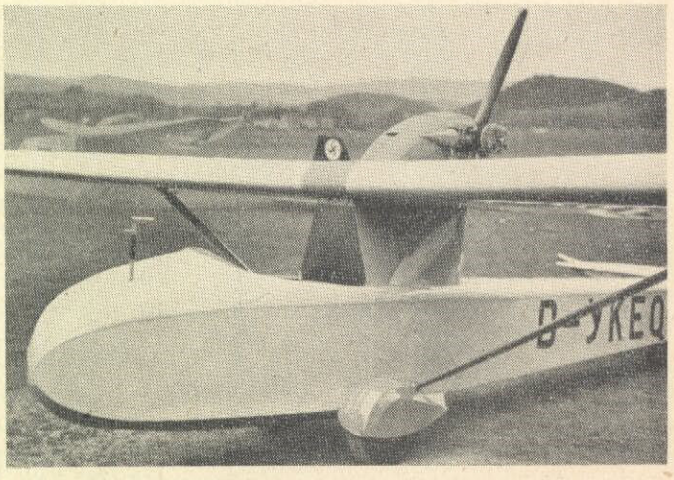


Peter Riedels motorseglare "La Falda".

WALTER HORTEN:

Den slutliga utformningen av motorseglaren kan först ske vid större efterfrågan och förblir därför tillsvidare i sitt experimentstadium. Detta gäller särskilt framdrivningsanordningen. Själva flygplanet är redan i nuvarande utformning användbart som motorseglare.

Fastän motorseglaren har en mångsidig användning har dess utveckling tillbakasatts. Det är emellertid nödvändigt att fylla igen den lucka som frånvaron av motorseglare skapar.



Grunau "Baby" som motorseglare med 18 hk motor.

rena segelplanens. Även landningsstället bör vara detsamma. Motorinstallationen måste göras så att segelplanets sikt och föraranordning ej ändras.

Avarter av motorseglare:

a) Som skolplan för omskolning av segelflygare till motorflygare. Genom dessa krav uppstår ett lätt motorplan, som måste ha en mycket tillförlitlig motor. Landningsstället skall vara som på ett motorplan. Genom god aerodynamisk utformning kan flygplanet givas tillräckligt stort kraftöverskott och dessutom "segelflygliknande" glidegenskaper. Härvid är benämningen *"lättflygplan"* bättre, och typen skall ej närmare behandlas här.

b) Flygplan för privatbruk. Härför lämpar sig efter vars och ens smak såväl motorseglaren som lättflygplanet. Privatmannens flygplan bör dock vara tvåsitsigt så att den intresserade åskådaren, som i längden blir trött på att stå där nere och bara titta på, kan få åka med. Genom dessa krav frångår man emellertid principen motorseglare och får fram en typ som hellre bör betecknas som *"turistflygplan"*.

Det är endast de under punkterna 1 och 2 nämnda användningsformerna som föra fram till motorseglaren, och det är glädjande att FFG-Chemnitz fått fram en lyckad typ av normalflygplan (C 10. Red:s anm.).

Genom användande av en "flygande vinge" är det möjligt att bygga in motorn nästan utan aerodynamiska förluster. En sådan inbyggnad t. ex. på vår firmas segelplan "H III" förbättrade t. o. m. egenskaperna för prestationsflygningar. I detta fall låg förbättringen i att vingbelastningen ökades genom den av drivanordningen höjda vikten och därmed marschhastigheten vid bästa glidvinkel.

Vid konstruerandet av motorseglare måste den mest gynnsamma aerodynamiska utformningen (flygande vinge) eftersträvas, samtidigt som den för segelflygplan maximala vingbelastningen erhålles. Höjandet av vikten medförde i detta fall en obetydlig ökning av minsta sjunkhastigheten, dock blir sjunkhastigheten *mindre* vid högre marschhastighet än 70 km/tim. Glidtalet är lika på båda flygplanen, varför motorseglaren ej står segelplanet efter i fråga om prestanda. Nackdelen med den något högre sjunkhastigheten hos motorseglaren uppväges av dess höga hastighet.

Till slut en jämförande uppställning av data och prestanda hos motorseglaren "Horten III d" med 40 hk motor och segelflygplanet "Horten III b".

	Motorseglaren "Horten III d"	Segelplanet "Horten III b"
Spännvidd	20,0	20,0 m
Vingyta	37,5	37,5 kvm
Flygvikt	450	350 kg
Vingbelastning	12,0	9,3 kg/kvm
Glidtal	1: 28,0	1: 28,0
Minsta sjunkhast.	0,74	0,65 m/sek
Sjunkhast. vid 100 km/tim	*1,35*	*1,48* m/sek
Landningshast.	45	40 km/tim
Med motor:		
Maxhastighet	168 km/tim	
Marschhastighet	155 km/tim	
Max. stighastighet	3 m/sek	
Normal stighast.	2,5 m/sek	
Startsträcka vid vindstilla	30 m	

SEGELFLYG-

HANDBOKEN

Del. I-IV översättning ur "Handbuch des Segelfliegens".

Del. V svenskt komplement.

Översättning av Ingenjörerna E. Wendel och A. Hansson.
Granskning av Majoren vid flygvapnet C. O. Hugosson.
Svenskt komplement redigerat av Gymn.-dir. K.-E. Övgård.

Förord av bl. a.

Generalsekreteraren i KSAK, Överste H. Enell och Chefsinstruktören för segelflyget inom KSAK, Kapten Sven Åhblom, vilka skriva:

Överste Harald Enell:

Det tyska segelflygets samlade erfarenheter, framförda av flera av dess förnämsta representanter, måste äga mycket av värde för de svenska segelflygarna. Detta står klart för envar, som på ort och ställe haft tillfälle att studera den omfattande och högt kvalificerade verksamheten inom segelflygets föregångsland — Tyskland.

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

Ett studium av verket ifråga giver läsaren ett bestående intryck av segelflygningens storartade möjligheter. Är läsaren därjämte aktiv segelflygare, berikas hans vetande i största utsträckning, såväl teoretiskt som praktiskt.

Kapten Sven Åhblom:

Genom översättningen av "Handbuch des Segelfliegens" har den svenska mycket knapphändiga segelflyglitteraturen fått ett värdefullt tillskott.

Boken är synnerligen uttömmande och klarlägger alla spörsmål för den, som vill lära sig segelflyget i grunden.

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. Detta är synnerligen värdefullt och boken får härigenom en personlig prägel, som gör den lättläst och intressant till skillnad från många andra tekniska handböcker, som ofta ha benägenheten att bliva torra.

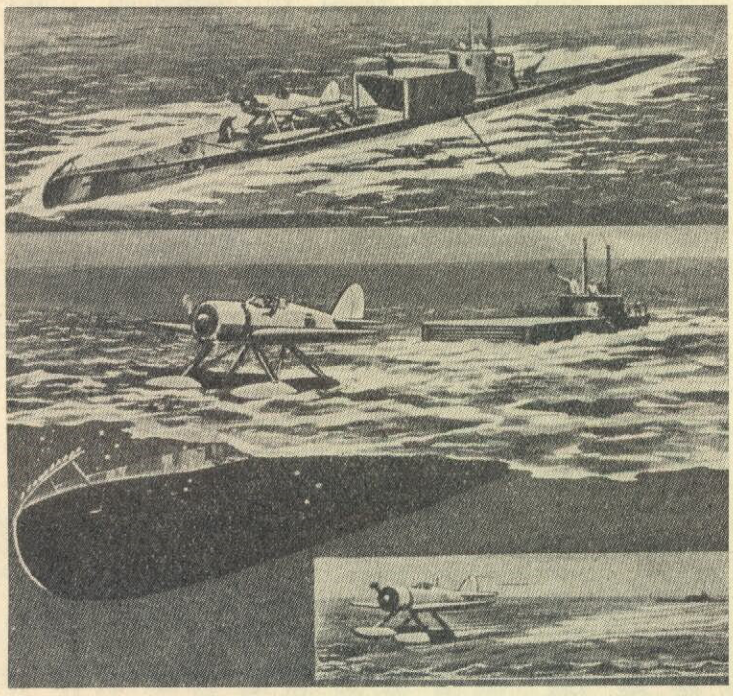
Samtliga utkomna delar kunna köpas i närmaste bokhandel eller direkt från förlaget SVENSK FLYGTIDNING, Malmö. **Pris per del 2: 50 kr.** Förlaget översänder böckerna porto- och emballagefritt.

Abonnemang kan dessutom tecknas på samtliga eller speciellt utvalda delar (dock endast genom SVENSK FLYGTIDNING, Malmö). Abonnemangspriset är:

2 delar **4: 75** kr.	4 delar **8: 50** kr.
3 delar **6: 75** kr.	5 delar **10: —** kr.

Insätt beloppet på SVENSK FLYGTIDNINGs postgiro 147660 och angiv på postgirokupongen vilken eller vilka delar som önskas.

UBÅT SOM FLYGBAS



För en tid sedan måste den australiska staden Sidney för första gången tillgripa luftskyddsåtgärder. Ett japanskt flygplan uppenbarade sig nämligen över staden. En officiell kommuniké förmodade att flygplanet hade sin bas ombord på någon ubåt. Det har dock hittills ej bekräftats om japanerna basera flygplan ombord på en del ubåtar, varför man ej vet om Sydney-kommunikéns antagande var riktigt.

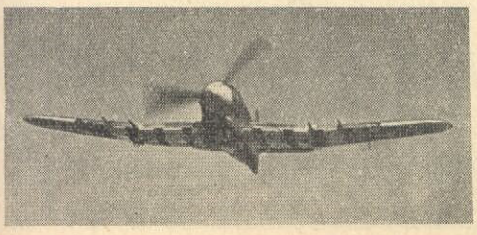
Emellertid äro flygplanbärande ubåtar ej något nytt. Engelsmännen gjorde en gång ett sådant försök, vilket dock ej blev särdeles lyckat. Den franska ubåten "Surcouf", som på sin tid var den största ubåten i världen och som sänkts under det pågående kriget, medförde ett sjöflygplan. Detta förvarades, som teckningen visar, på ubåtens däck i en vattentät hangar framför tornet. Flygplanet kunde i lugnt väder mycket lätt starta från ubåten. De olika momenten härvid framgå av våra bilder: Överst: flygplanet dras ut ur hangaren på en plattform; därunder: hangaren har stängts och planets vingar fällts ut, och nu dyker ubåten så mycket att flygplanet kommer fritt från plattformen; nederst: start på vanligt sätt.

Englands flygande kanon — HAWKER TYPHOON

För två år sedan gick det en hel del rykten om en ny engelsk jaktkonstruktion, som skulle vara ett av de kraftigast bestyckade jaktplanen i världen. Men inte förrän för någon tid sedan kom de första offentliga uppgifterna, även de dock tämligen ofullständiga.

Hawker Typhoon har varit i aktion ända sen augusti förra året och blivit omsorgsfullt testad. Det är ett av de snabbaste, kraftigaste och tyngst beväpnade ensitsiga jaktplan som finns för närvarande och har en topphastighet på väl över 600 km-strecket. Det är ett stort plan, har en längre aktionsradie än Hurricane eller Spitfire, är kraftigt bepansrat och lättmanövrerat. Det har karateriserats som "ett stort flygplan, som stiger som en raket" — en mening, som kan verka väl överdriven. Men säkert är det en ypperlig konstruktion, och det måste det nästan vara, kollega som det är till senaste Spitfiretypen.

Typhoon har konstruerats av Mr. S. Camm chefkonstruktören vid Hawker Aircraft Ltd. som även svarat för Hurricane.



Projekten till denna nya engelska jaktkonstruktion lades ut så tidigt som i mars 1937 och prototypen provflögs av Flight Lieut. P. G. Lucas — Hawkers testpilot.

Som de flesta nya typer — och i synnerhet som det var utrustat med en ny motor — var Typhoon ingalunda fullt färdig från den stund prototypen gled ut från fabriken... Men de svårigheter man mötte blev övervunna. Dessa besvärligheter med den nya Sabre-motorn har varit orsaken till den relativt sena leveransen.

Som efterträdare till Hurricane har Typhoon från första början mötts med största intresse, speciellt som det inte är brittiskt bruk att annonsera någon ny konstruktion förrän planet ifråga varit i tjänst under helst ett flertal månader. Såsom fallet varit t. ex. med Lancasterbombplanet, som offentliggjordes förra året efter den stora raiden mot Augsburg eller de Havillandfabrikernas nya bombjaktplan Mosquito, som dök upp i samband med en attack mot Oslo.

Typhoon är märkbar även genom sin motor, en Napier Sabre, som ritats av major F. B. Halford och hans medhjälpare. Sabre-typen är 24-cylindrig, luftkyld och på ungefär 2.400 hk. När en gång nyheter — mer detaljerade sådana — publiceras om Sabre-typen kommer dessa självfallet att vara i högsta grad intressanta, ty denna motor är den mest kompakta 24-cylindriga typ som någonsin byggts. På ett så litet utrymme som knappa två meter ryms 2.400 hästkrafter!

Transportproblemen mot förgrunden

De allierade operera i fråga om den europeiska krigsteatern på de s. k. yttre linjerna. Krigets förlopp fram till den nu igångsatta attacken mot Italien har också inneburit en oavbruten kamp om transportvägarna. Fästningen Europa har varit rätt mycket i fred. Där opereras på de inre linjerna, och med den vändning slaget i luften tagit har landkommunikationerna kommit allt mer i förgrunden.

Tyskland disponerade före krigsutbrottet 54.000 km järnvägar och till dessa i det närmaste 24.000 lokomotiv eller cirka 6.000 mindre än vid krigsutbrottet 1914. Genom de successiva invasionerna utvidgades detta nät till över 200.000 kilometer och samtidigt lades beslag på nya mängder rullande materiel. Affären Stalingrad kostade dem emellertid 1.200 lok. Det engelska flygvapnets attacker synas ha medfört en ytterligare reduktion med 1.500. I stort sett uppskattas på grund härav tillgången i förhållande till banlängden ha sjunkit ner till 50 % jämfört med förkrigsförhållandena.

Svårigheten beror delvis på att Tyskland, som ägt 20 lokomotivverkstäder, numera — enligt engelsk uppgift efter direkt initiativ från Hitler — endast har 8 kvar. Detta har skett på bekostnad av autostradbyggandet.

Det är därmed icke så lätt att operera på de inre linjerna. Avstånden Nordkap—Kreta och Orel—Brest uppgår till resp. 4.840 och 2.700 km. Vid de masstransporter det numera är fråga om spelar inte längre vare sig biltransporter eller flygtransporter någon reell roll. Man lär söka hjälpa sig fram genom att öka den normala totala tåglasten från 641 ton, för vilken vikt den rullande materielen byggts, till 752 ton. Detta medför givetvis ökad förslitning.

Den allierade krigsledningen har klart sett sin chans. Kriget mot järnvägskommunikationerna är sedan ungefär ett år i full gång. Till detta måste läggas direkta sabotage. Från Ungern har det varslats om hundratals urspårade militärtåg. I det ögonblick en invasion börjar på allvar i fästningen Europa kommer givetvis sabotagehandlingarna att växa lavinartat.

Det står alltså höjt över varje diskussion att transportproblemen fått en vida allvarligare betydelse i och med flygets tillkomst. Det strategiska planläggandet kompliceras avsevärt, upprätthållandet av basområdenas järnvägstransporter tenderar till att bli ett allvarligt bekymmer. Det växer helt enkelt till ett olösligt problem, om icke tillräcklig styrka kan hållas i luften.

Exempel: En armé om 20 divisioner beräknas kräva 1.600 lok och omkring 80.000 järnvägsvagnar. Två till fyra dubbelspåriga järnvägar är en blygsam fordran för denna materielmängd, under given förutsättning att dessa linjer funktionerar. Med ett överlägset fientligt flyg dag och natt över dessa linjer är det helt enkelt matematik att transportsystemet icke fungerar.

Den fortsatta händelseutvecklingen kommer säkerligen med de bevis som eventuellt hörför kan efterlysas. *H. V.*

Om det gäller flygmotor- eller flygplanbygge, komma överallt
Universalmaskiner med flexibla axlar
till användning!

Motorbygge:
Vevhus-, vevstaks-, vevaxel- och växelhusbearbetning med roterande filor, slipstift och slipbandkroppar (med ändlösa smärgelband), ävensom tillbehör för att i djupliggande borrhål kunna utföra avrundningsarbeten eller efterputsning av gängor

Flygplanbygge:
Bearbetning av svetslagar, infräsning av spår för roderorgan, polering av ytor, fasning av plåt, ävensom hyvling och fräsning av hårdträformer.

Maskiner och verktyg från ett och samma tillverkningsställe avpassas efter varandra och erbjuda bättre och snabbare arbete. Broschyrer och anvisningar lämnas kostnadsfritt och utan förbindelse.

Bilderna äro från Junkers verkstäder

August Rüggeberg, Büro Berlin · C. 25, Alexanderstr. 25.

Lättmetaller
i nästan alla legeringar svetsas lätt, med garanti för hållfasthet och kvalitet med

Svetspulvret AUTOGAL
det äldsta och mest välkända svetspulvret. Men man skall också använda den sedan 10 år beprövade, högeffektiva

Griesheim-svetsbrännaren

Fråga oss! Vi lämna gärna råd.

GRIESHEIM · AUTOGEN-TECHNIK · GRIESOGEN · FRANKFURT · MAIN · 4

»GRIESOGEN«
GRIESHEIMER AUTOGEN VERKAUFS-G.M.B.H.
FRANKFURT (MAIN)

NITAR AV ALLA SLAG
av lätt- och tungmetaller
för flygmaskinsindustrien

GHH
GUTEHOFFNUNGSHÜTTE ABT. SCHWERTE
VORM. LUDW. MÖHLING · SCHWERTE (RUHR)
Representant: Hj. Edwards & Co. AB. Göteborg · Rt 11.06.56, 11 55 27

ZOELLNER
LACKER OCH FÄRGER
För flygplansproduktionen

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

KRIGSFLYGAR-ESS

Finland:

Kapten Jorma Karhunen

De flesta av Tysklands mest berömda jaktflygare, såsom t. ex. Mölders, Galland, Gollob och Graf, ha varit chefer för kämpande förband. I denna egenskap ha de från första början att dra försorg om utvecklandet av stridsdugligheten inom sina resp. förband. Stridsutbildningen av de unga jaktflygarna ävensom det personliga deltagandet i striderna ha hört till deras dagliga plikter. Om man bland de finska jaktdivisionerna söker efter liknande chefer för kämpande förband, måste otvivelaktigt som en av de främsta bland dem nämnas kapten Jorma Karhunen.

Hans flygintresse daterar sig från skoltiden. Sin värnplikt fullgjorde han vid flygvapnet. Efter att ha genomgått reservofficerskursen och flyglinjen vid kadettskolan kommenderades han till en jaktdivision.

Under vinterkrigets hårda strider nedsköt han fem fiendeplan. I början av det nu pågående kriget fick kapten Karhunen befälet över en egen grupp. Till denna hörde bl. a. fänrik L. Nissinen och flygmästare I. Juutilainen. Redan krigets första luftstrider läto ana vilka resultat denna grupp skulle nå. Ovanför Kirvu nedsköt Karhunens jaktgrupp i augusti 1941 nio fientliga maskiner, av vilka en kom på gruppchefens konto. I den synnerligen häftiga luftstrid, som den 15 augusti detta år utkämpades över Finska viken mot 26 fientliga maskiner, nedsköt hans grupp elva fientliga jaktplan av typen "Rata", och denna gång ökade gruppchefen sitt konto med tre maskiner. Några dagar senare utkämpades ovanför Finska viken den dittills största flygstriden, i vilken sexton finska jaktplan och c:a sextio fientliga maskiner deltogo. En del av de sistnämnda utgjordes av störtbombare typ PE-2 och resten jaktplan av typerna I-16 och Hurricane. Striden varade en hel timme. Pardon varken gavs eller begärdes. Sexton fientliga maskiner förstördes, och av dem nedsköt kapten Karhunen tre. Under loppet av en vecka nedsköt hans grupp sammanlagt 26 plan. Under samma tid kommo på kapten Karhunens eget konto åtta fiendeplan. Sammanlagt har hans grupp skjutit ned betydligt över 150 fientliga plan. Den 25 november 1942 var antalet av kapten Karhunen nedskjutna fientliga plan 27.

Kapten Jorma Karhunen med mascot.

Men innan gruppen har kunnat utföra dessa lysande prestationer, har det av chefen krävts förebildlig tapperhet och stridslust, skicklighet och rådighet samt framför allt målmedveten skolning. I många strider har han berett sina unga piloter tillfälle att angripa ett fientligt plan och på detta sätt hos dem utvecklat självtillit och säkerhet i striden. Vid sidan av jaktflygningarna utför han det egentliga utbildningsarbetet. Det är verkligen en njutning att följa den lysande flyguppvisning man kan bevittna då kapten Karhunen och någon av hans unga piloter leker "katt och råtta". Resultatet av denna utbildning framstår i ännu klarare dager om man beaktar att endast två flygare äro kvar i gruppen av dess ursprungliga personal — de övriga ha flyttats till andra divisioner och grupper. Det oaktat har gruppens totalresultat ökats och den ena striden efter den andra tagit ett för gruppen framgångsrikt förlopp. Gruppen har inte lidit några egentliga förluster, och i anseende till de utkämpade stridernas antal och häftighet äro materialförlusterna mycket små.

P. Virkki.

"KONSERVBRYTAREN" GENOM TIDERNA

Ända sedan kulsprutor för första gången monterades i ett flygplan — så tidigt som 1913 — vid Royal Aircraft Factory vid Farnborough, har flygplankonstruktörerna strävat efter att förse sina plan med mesta möjliga "sprutor".

Ännu ett pinnhål har man nått på den senaste typen av Hurricane — II C, även kallad "konservbrytaren". Visserligen har ännu ej några närmare detaljer offentliggjorts om denna konstruktion, men tanken för oss tillbaka till den tid då det första flygplanet med tyngre eldvapen provflögs. Det var som sagt 1913 och planet ett Short sjöflygplan. Det hade utrustats med en Vickerskulspruta framför motorkåpan. Man berättar — med en viss ironi — att när vapnet första gången gav eld planet stoppade upp i luften, föll bortåt 150 meter för att därpå plana ut. Mr. C. Pratt som konstruerat planet, blev nödsakad lösa ett nytt problem — att söka absorbera rekylen från projektilen. Detta problem får även nutidens konstruktörer brottas med, särskilt då det gäller att montera tyngre vapen, såsom t. ex. en kanon, i ett jaktplan.

Dessa tidiga experiment gick vidare 1916 med F. E. 4, som försetts med en halvautomatisk kulspruta. Samma år som ett amerikanskt Curtiss-plan provflögs med en Davis-kulspruta!

Den enda kulspruta som användes mot markmål under åren 1914—18 var en Cow-kulspruta monterad i en F. E. 2 b. Anflygningar företogs nattetid år 1918 mot fientliga ställningar och med goda resultat. Denna kulspruta som fick sitt namn efter initialerna på Coventry Ordnance Works vägde dock alldeles för mycket.

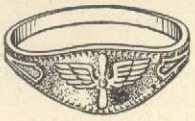
Problemen är många när man går att bestycka ett modernt jaktplan med ett antal kulsprutor, men problemen är vida större då det gäller att förse jakten med en kanon. Och svårigheten blir än större då det gäller att använda denna kanon på rätta sättet under fientliga anflygningar. Själva konstruktionsproblemen har på olika sätt övervunnits. Den 37 mm kanon som skjuter genom propelleraxeln på den amerikanska jakten Bell Airacobra P-39 är ett gott exempel därpå.

Hurricane II C — fruktad "konservbrytare".

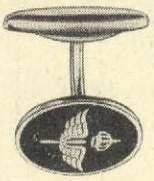
Det rent taktiska problemet är att hålla målet i sikte tillräckligt länge för att kunna åstadkomma största tänkbara skada, vilket kan vara nog så besvärligt när man betänker att hastigheten på ett sådant jaktplan ligger vid 550—600 km-gränsen. Med denna hastighet täcks 1/8 mil på 3 sekunder varför piloten måste vara snabb i vändningarna! Antar man att en kulspruta skjuter ungefär 100 skott i minuten kan man i bästa fall få in endast ungefär 5 träffar. Och då är det självfallet bäst att det är fem fullträffar med en 37 mm kanon. Ty även den starkast bepansrade tanks har besvärliga blottor och där gäller det att sätta in ordentliga träffar.

En 37 mm kanon har mer än 20 gånger så stor slagkraft som ett maskingevär och mer än 6 gånger så stor som en kulspruta. Enda nackdelen med kanonen är den låga skjuthastigheten — 85 skott i minuten jämfört med 1.100 skott i minuten för maskingeväret och 750 för kulsprutan. Dessutom är "konservbrytaren" självfallet relativt sårbar vid attacker från fientlig jakt, liksom jaktplan är idealet mot andra flygplan men tyvärr ej kan tränga igenom pansar med sin ammunition.

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



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



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

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

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

Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

Order över 5 kr. portofritt!

Ovanstående priser äro **inkl.** omsättningsskatt.

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

AERO-TJÄNST, Malmö

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM

röntgenanläggningar för

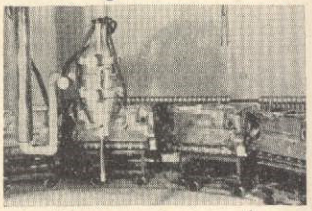
Röntgenkontroll— effektiv kontroll

Sedan röntgenstrålarnas upptäckt har vårt företag ständigt medverkat till röntgenförfarandets utveckling.

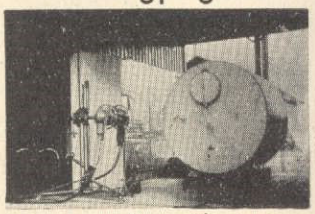
Röntgenkontrollen har i dag blivit ett oumbärligt hjälpmedel för teknik och industri.

Våra specialister stå alltid gärna till förfogande för konsultation.

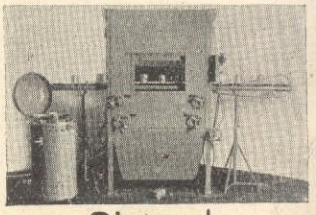
Lagerskålar



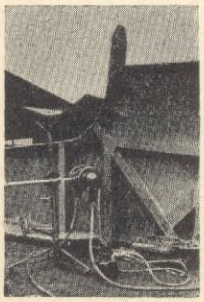
Motorgjutgods



Pannundersökningar



Gjutgodsgenomlysning



Svetsfogar

Röntgenfirman
RICH. SEIFERT & C:o
HAMBURG

Representant: A-B Bergman & Beving, Stockholm 7

Det ligger i LUFTEN

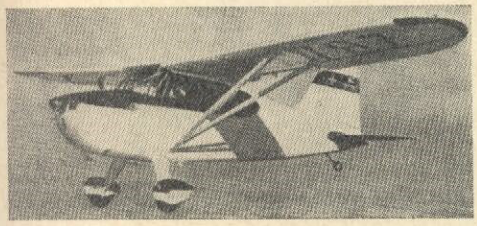
FRITT FORUM FÖR FLYGFOLK

Ing. B. Andreasson:

Några synpunkter på lättflygplanproblemet

Det är egendomligt att flygplan med 50 hk motorstyrka och därunder äro så sällsynta. Jag är förvånad över att inte verkligt små flygplan erbjudits våra privatflygare för så länge sedan att de i dag (d. v. s. under fredstid) skulle erbjudit en vanlig syn vid våra civilflygplatser.

Detta är onekligen något skevt. Enbart i vårt land finns hundratals privatflygare, vilka oftast sakna möjligheter att flyga. När det någon gång händer är det i allmänhet med så långa intervaller att träningen blir otillräcklig. Anledningen till detta missförhållande är att hyran eller underhållskostnaderna för våra nuvarande typer av "lätta" flygplan äro alldeles för höga.



Stinson "Voyager„ — 75 hk motor.

Jag bekänner mig inte till "motorseglarskolan". Inte heller skulle jag vilja föreslå att man på en existerande lättflygplantyp halverade motorstyrkan och "klippte" vingarna. Men jag håller fast vid att det är möjligt att på allvar flyga med mindre än 50 hk.

Utvecklingstendensen inom flygindustrien när det gäller ekonomiska lätta flygplan kan indelas i två perioder — från förra världskriget till omkring 1925 samt från 1925 och vidare.

Den förra perioden kännetecknades av mycket experimenterande samt entusiasm för verkligt småmotoriga och därför verkligt ekonomiska flygplan.

Den följande perioden representerar utvecklingen av existerande typer av "lätta" flygplan, vilken utveckling naturligtvis fortfarande pågår.

Bland flygplanen från förra perioden funnos flera mycket lovande konstruktioner. Den senare perioden kännetecknas som vi veta av goda och effektiva maskiner, men tyvärr råka de vara en lyx som det stora flertalet av våra civilflygare inte ha råd att hålla sig med.

Hur skall då det idealiska privatplanet se ut?

Vad först farten beträffar måste vi ha i minnet att det projekterade planet är avsett för den mera erfarne och fordrande privatflygaren. En medelhastighet av 130 km/tim med c:a 20 km/tim i reserv torde vara acceptabelt.

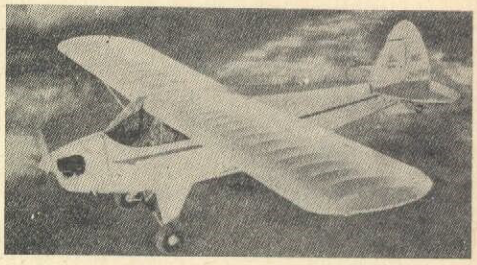
Komforten få vi nog inte pruta för mycket på. Var och en som gjort en längre flygning kan intyga hur viktigt det är med bekväma stolar och tillräckligt utrymme för ben och axlar.

En typ, som förenar utmärkta siktförhållanden med goda möjligheter till inklädsel av sittplatserna, är det högvingade monoplanet. Ett belägg för denna typs lämplighet som privatplan är den stora spridning den fått i Amerika. Vi behöva endast erinra oss Cub, Aeronca, Stinson m. fl.

Sammanfattningsvis skulle konstruktionen av vårt idealplan följa i stort nedanstående linjer:

Motorn bör för den ensitsiga versionen vara på omkring 30 hk och den tvåsitsiga på c:a 50 hk. Den bör helst vara av växlad tvåtaktstyp eller fyrtakts med direktinsprutning. Tankarna borde av säkerhetsskäl placeras i vingarna — men tankningen blir enklare med kroppstank.

Den del av kroppen som omger sittplatserna samt bildar infästningspunkterna för vinge, landningsställ och motor är av svetsad stålrörskonstruktion. Denna skänker förutom andra fördelar den största säkerheten åt besättningen. Stålrörskroppen förses under sittplatserna med en pressad träpanel, som tillåter lätt inspektion av styrorgan m. m.



Cub "Gruiser" med 75 hk motor.

Bakkroppen tänkes uppbyggd av en lätt träskalkonstruktion. Den kan ev. "bakas", varvid man erhåller ett jämnt och slätt skal med ett fåtal inre förstärkningar.

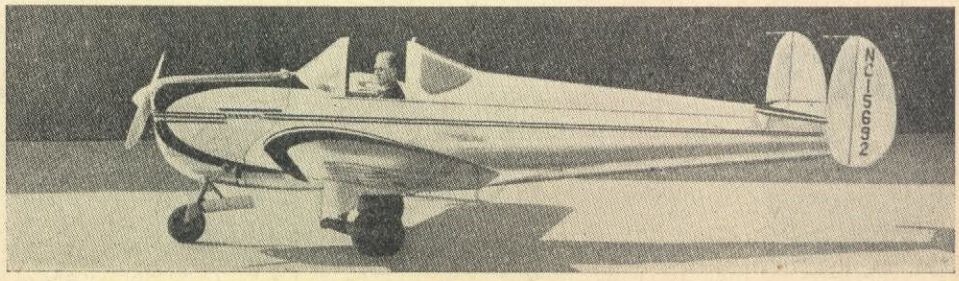
Sittplatserna äro, för att minska kroppens bredd men samtidigt erbjuda god kommunikation, placerade snett bakom varandra. Ett rymligt bagagefack tänkes anordnat bakom stolarna.

Av kostnadsskäl göras vingarna halvt fribärande och stagas med V-stötta på var sida. Genom att förse vingarnas näsa och översida med x-fanér kan all innerförstagning slopas.

Vingprofilen blir densamma för hela vingen med undantag för skevningsrodren, vars yttre ändar böjas uppåt. Den härigenom uppkomna aerodynamiska torderingen tjänar till att ge planet mjukare stallegenskaper.

I förbilligande syfte bör stor omsorg ägnas detaljkonstruktionen. Exempelvis bör man försöka standardisera så mycket som möjligt. I vår vinge kunna t. ex. alla spryglarna göras i en jigg. Man kan kanske också använda samma sorts gångjärn till höjd-, sido- och skevningsroder o. s. v.

Den efterlängtade freden är kanske inte så avlägsen. När den inträder så kommer även en stegrad efterfrågan på små ekonomiska flygplan. Rätta tidpunkten för planerandet av ett dylikt är därför inne. Sverige har, därom är jag övertygad, väl så stora chanser som något annat land att åstadkomma det idealiska lättflygplanet.



Tre-benta Ercoupe med 65 hästars Continental.

PRENUMERERA på

SVENSK flygtidning

Helår endast 5:— kr.
Nov.-dec. 0:90 kr.

FLYGTIDNINGEN 1942
inbunden i flott pärm med guldtryck.
Pris endast 6: 50 kr.
Lös pärm med guldtryck för inbindning.
Pris endast 2: 75 kr.

Följande **äldre nummer** finnas:
Pris 25 öre:
Nr 1, 2, 3, 4 år 1940.
Pris 35 öre:
Nr 12 år 1940. Nr 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.**

FÖR FLYGTEKNIKER.
Kopior i storlek 45 × 33,5 cm av det "Diagram för beräkning av luftens spec. vikt, täthet samt INA-höjden ur barometerstånd och temperatur" som var infört i juninumret.
Pris 1: 25 kr.

SFTs MODELLRITNINGAR.
Skalamodell "PZL" — polskt jaktplan.
Konstruktör: Gösta Hellström.
Ritning 31 × 42 cm. **Pris 75 öre.**
Replikamodell DORNIER DO 217 — tyskt bombplan.
Konstruktör: Åke Tollin.
Ritning 72 × 92 cm. **Pris 2: 65 kr.**

UHU-lim. Liten tub. **Pris 0: 65 kr.**

Vid köp av bägge ritningarna erhålles en tub UHU-lim **gratis!**

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.
Postgiro 147660.

Ombud för lösnummerförsäljning antagas!

Amerikanska flygplanbeteckningar

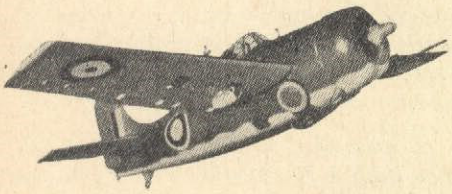
Arméflygplan.

Ensitsiga jaktplan.

(P: pursuit)
P-36
Curtiss Hawk 75 (RAF: "Mohawk").
P-37
Curtiss (senare utvecklat till P 40).
P-38
Lightning Lockheed 322-61 (RAF: "Lightning".
P-39
Airacobra aBell P-400 (RAF: "Airacobra").
P-40
Curtiss 81/87
P 40 B (RAF: "Tomahawk"); **P 40 D** (USA och RAF: "Kittyhawk"); **P 40 F** (USA: "Warhawk", RAF: "Kittyhawk II").
P-43
Lancer Republic (utveckling av P 41).
P-47
Thunderbolt Republic.
P-51
Mustang North American NA 73 "Apache" (RAF: "Mustang").

Bombplan.

(B: bomber)
B-17
Fortress I, II Boeing 299 (RAF: Fortress I och II).



F 4F-3 Grumman Martlet.

B-18
Bolo Douglas DB 286 (RAF: "Digby").
B-24
Liberator Consolidated 32 (RAF: "Liberator"). Se SFT
B-25
Mitchell North American Na 82.
B-26
Marauder Martin 179.
B-34
Ventura Lockheed Vega 37 (RAF: "Ventura").

Spaningsplan.

(O: observation)
O-47
North American Na 25.
O-51
Dragonfly Ryan.
O-52
Curtiss.

Attackplan.

(A: attack)
A-20
Havoc Douglas DB 7 (RAF: "Boston", ibland "Havoc").
A-24
Dauntless Douglas DB 19 (RAF: "Dauntless").
A-25
Bansee (landversion av Curtiss "Helldiver").
A-29
Hudson Lockheed L 414 (RAF: "Hudson").
A-30
Martin 167 (RAF: "Maryland").
A-31
Vengeance Vultee V 72 (RAF: "Vengeance").
A-36
Mustang North American NA 73.

Transportplan.

(C: cargo)
C-45
Traveller Beechcraft 17 R
Voyager Beechcraft B 18
C-46
Commando Curtiss CV 20 C (seriebeteckning på prototypen, senare utvecklat till C 55).
C-47
Skytrain (RAF: "Dokota I").
C-54
Skymaster Douglas DC 4 A (militärversion av DC 4).
C-55
Curtiss CV 20 C.
C-56
Lodestar Lockheed 18 (även med beteckning C 57, C 59 och C 60. Vid USAs marin, R 51 och R 52).
C-61
Forwarder Fairchild 24 W (RAF: "Argus I").
C-63
Lockheed 14
C-64 A
Noorduyn "Norseman" (kanadensisk konstruktion!).
C-69
Constellation Lockheed 49
C-76
Caravan Curtiss
C-87
Liberator Express Consolidated 32 D (transportplansversion av Consolidated B 24 D).

Marinflygplan.

Jaktplan.

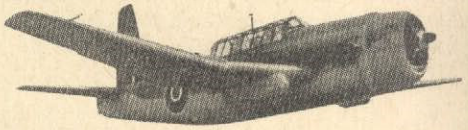
(F: fighter)
F 4F-3
Wildcat Grumman G 36 (RAF: "Martlet").
F 2A-4
Buffalo Brewster 439 ((RAF: "Buffalo").
F 4U-1
Corsair Vought-Sikorsky VS 166.

Sjöspaningsplan.

(SO: See observation)
SO 3 C-1
Seagull Curtiss (RAF: "Seagull" eller "Seamew").
SO 2 U-1
Kingfisher Vought — Sikorsky VS 310 (RAF: "Kingfisher").

Störtbombplan.

SBC-4
Curtiss 77 (RAF: "Cleveland").
SB 2 C-1
Helldiver Curtiss De Luxe (RAF: "Helldiver").
SBD-3
Dauntless Douglas DB 19 (jämför med attackbombplanet!).
SB 2 U-1
Vindicator Vought — Sikorsky V 156 (RAF: "Chesapeake").
SB 2 A-1
Buccaneer Brewster 340 (RAF: "Bermuda").



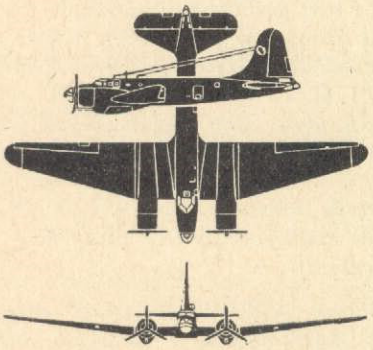
A-31 Vultee Vengeance.

Torpedflygplan.

TBF
Avenger Grumman
TBD
Devastator Douglas

Flygbåtar.

PB 2 Y-3
Coronado Consolidated
PB 2 M-1
Mars Martin
PBM-2
Mariner Martin
PBY-5
Catalina Consolidated (inom USAs Army beteckning OA-10).



Vad är detta för flygplan?

Silhuetten i detta nummer är måhända litet svårare än vanligt, men så kommer också belöningen att bli desto värdefullare — nämligen första delen av "Segelflyghandboken", svenska översättningen av den världsberömda tyska "Handbuch des Segelfliegens" av Wolf Hirth. Vi hoppas detta skall sporra än fler läsare att delta i vår populära pristävling.

Sista dag för svar är den 30 oktober. Märk svaret med "Silhuettävlingen". Priset blir alltså "Segelflyghandboken", del I.

Transportflygplanet Messerschmitt Me 323

En del korta data har på senaste tiden frigetts om det tyska transportflygplanet Messerschmitt Me 323, som i större antal kom till insats under det sista skedet av fälttåget i Nordafrika. Det är ett stagat monoplan med en spännvidd på 55 m. Utrustat med 6 Gnôme-et-Rhône-motorer på vardera 965 hk har det en marschhastighet av omkring 270 km/tim. Landningsstället består av 5 hjulpar. Lastrummet är så stort att det kan rymma en 3 tons lastbil eller 100 fullt utrustade soldater. Förarplatserna befinner sig i den synnerligen väl bepansrade främre delen av kroppen. Planet har stark defensiv beväpning, bestående av ända till 18 ksp med 13 mm kaliber.

Försöksanstalt i USA

För kort tid sen blev en ny amerikansk försöksanstalt färdig vid Langley Field. Den består av en vindtunnel med en munstycksdiameter på 4,9 m och en hastighet av 800 km/tim, vidare av en ny provkanal för hydroplan, en högtryckstunnel och slutligen en tunnel för mätning av stabiliteten hos flygplan.

Taylor "Auster"

användes sedan någon tid i England där det byggs på licens och tjänar som förbindelse- och skolplan. Under det detta plan i USA har en 65 hk 4-cyl Lycoming, Continental eller Franklin är den engelska versionen utrustad med en 4-cyl Cirrus-motor på 90 hk. Den militära beteckningen är L-57.

VI PRESENTERA:

Erik Wendel,

ingenjör, verkstadschef vid ABA, översättare av "Segelflyghandboken".

Den som på något sätt kommer i kontakt med ABAs verkstäder stöter ofelbart på ingenjör E. Wendel, chefen för bolagets verkstäder i Malmö. Han har lång erfarenhet av svensk flygindustri bakom sig! Född i norra Skåne år 1906 kom han efter avslutade tekniska studier 1925 till flygskolan i Ljungbyhed, där han var anställd fram till år 1929.

De därpå följande fem åren var han knuten som tekniker till Svenska Tändticks A.-B. 1934 förde honom hans stora intresse för det flygtekniska över till A.-B. Flygindustri, Limhamn, där han blev konstruktör och kontrollant — en anställning som sedermera vid Flygindustris nedläggande överflyttades till E. Sparmans Flygplanverkstad.

Då Svenska Flygmotor A.-B. i Trollhättan hade stor användning för duglig personal, och ing. Wendel dokumenterat gediga kunskaper på detta område, var det naturligt, att han snart knöts till detta bolag som kontrollchef. Under sin tid vid denna firma var han en tid över i England för att studera engelsk flygmotortillverkning. 1940 kom han såsom verkstadschef till ABAs verkstäder i Malmö där han under dessa år hunnit skaffa sig ett allmänt förtroende genom sitt sympatiska väsen och sina omfattande kunskaper.

Inom föreningsväsendet tar ing. Wendel verksamt del. Han är t. ex. ledamot av styrelsen i Skånska Aeroklubben, inom vilken klubb han nedlagt ett intresserat arbete på flygmaterielens underhåll.

Det goda samarbete, som kännetecknar ABAs verkstäder i Malmö, kan man helt gottskriva ing. Wendels konto. Ett trafikbolag sådant som ABA fordrar framför allt samarbete och ansvarskänsla hos de ledande såväl som övrig personal. Och denna ansvarskänsla och dessa egenskaper äger ing. Wendel till fullo.

Som översättare är han gammal på området. Det är en hel del, både tunnare och tjockare, tekniska verk, som via honom planterats över i svensk örtagård.

PIX kåserar:

Finsk tidningsman och militärflyget

Det är lärorikt och bra med facktidningar! I sådana skriver fackmän om allt som rör deras område, och en person som skriver i en facktidning utan att känna till det område inom vilket ifrågavarande tidning rör sig, kan närmast förliknas vid en lössläppt elefant i en porslinsaffär.

Å andra sidan är det orginellt med personer som skriver i facktidningar utan att ha en aning om det område tidningen specialiserat sig på. Och jag har nu beslutat att denna tidning — från att ha varit en facktidning i ordets strängaste bemärkelse — numera skall bli en orginell facktidning. Såtillvida att jag, som blott för kort tid sedan anslutit mig (på grund av order från högre ort) till vårt ärorika flygvapen, nu skall bli elefanten i porslinsaffären. Jag skall m. a. o. på ett alldeles förtjusande humoristiskt sätt skriva om flyg, flygmaskiner, höjdroder och fallskärmar o. s. v. utan att alls vara specialist på området. En tröst är ju att vad man inte är, det kan man bli och jag ber er bara vänta några tiotal år, så försäkrar jag att jag kan starta och flyga ett plan av enklare konstruktion lika väl som någon annan. Jag har förresten redan hunnit lägga märke till en sak av fundamental betydelse inom flyget, och det är att det svåraste med ett flygplan är starten och att därpå komma upp i luften. Gamla vana flygare påstår att det är landningen, som är svårast, men det tror jag inte alls på. Ner kommer man ALLTID, antingen det går långsamt eller fort. Naturligtvis föredrar jag det långsamma sättet, jag påstår bara att man kommer lättare ned än vad man kommer upp. Endera dagen skall jag be min svärmor bevisa det i praktiken inför en utvald kommitté. Först skall jag be henne ställa sig på någon trottoarkant och försöka hoppa upp till ett fönster i sjätte våningen av ett hus. Därefter skall jag be min svärmor ta husets hiss, fara upp till sjätte våningen, gå fram till fönstret och hoppa ned. Och därmed har jag kommit på en alldeles ny revolutionerande teori inom flyget: det ÄR lättare att komma ned än att komma upp. Jag förstår fortfarande inte varför gamla beprövade flygare påstår motsatsen.

Min svärmor frågade mig häromdagen vad en fallskärm var för någonting och jag svarade att det har jag ingen aning om.

(Forts. på sid. 25)

En fallskärm, mitt herrskap...

VI PRESENTERA:

Axel Hansson,

ingenjör, verkstadsingenjör vid ABA, översättare av "Segelflyghandboken".

Född 1912 begav sig ing. Hansson tidigt från sitt hem söder om landsvägen för att på egen hand klara sig fram bäst han kunde. Efter några års praktik vid en motorverkstad, och sedan han avslutat sina tekniska studier, kom han 1934 till F. 5 för att fullgöra sin värnplikt.

Senare blev han verktygskonstruktör hos Luth & Rosén, vid vilken firma han var anställd under ett par år. Intresset för motorer förde honom emellertid snart tillbaka till motorindustrin, närmare bestämt till A.-B. Volvo Pentaverken, Skövde, där han några år framåt var motoringenjör vid firmans laboratorium. Sina kunskaper inom flygindustrin fick han god användning för under sin tid som verkstadsingenjör vid A.-B. Tidan, där han bl. a. utförde vissa arbeten för flygindustrins räkning.

Den på detta vis återknutna kontakten med flygvapnet resulterade i anställning som motoringenjör i Norrland. Men hur kunde en skåning acklimatisera sig i vårt nordligaste landskap? Ja, det gick bra det med! Till och med så bra, att ing. Hansson såsom en av deltagarna i F.21s lag var med och belade tredje plats i DM i skidbudkavle, vilket väl visade att han kände sig som hemma... Näst arbetet är följaktligen sporten Hanssons stora intresse och förutom skidlöpare är han elitgymnast och orienterare.

Våren 1943 tillträdde ing. Hansson sin befattning som verkstadsingenjör vid ABAs motorverkstäder i Malmö. Man förstår livligt, att han här funnit ett arbetsfält i hans egen smak — ett arbete där hans ambition och kunnande helt kan komma till sin rätt.

ABA har ord om sig att hålla sig med kvalificerad arbetskraft. Det är med män som ing. Hansson ABA med tillförsikt kan rusta på ett sunt och omtänksamt sätt för en kommande fred!

Blixt kontra flygplan

(Forts. från sid. 6)

föring försiggår för det mesta vid spetsiga delar av planet, emedan spänningarna där äro starkast. Följden är att det bildas gnistor, vilka framkalla störningar i den känsliga radioanläggningen. Elektriciteten kan också bli synlig genom en eld, som vid flygning under natten irrar omkring som ett blekblått ljusknippe vid vingspetsarna eller på hela maskinen. När ett flygplan landar, bibehålles den höga spänningen under en längre tid, emedan gummiringarna isolera det fullständigt från marken. Om en mekaniker kommer för att öppna en dörr eller en lucka och därvid berör en metalldel på planet, kan han få en så stark stöt att han kastas omkull. För att förhindra dylika obehagliga och inte alldeles ofarliga företeelser, försåg man förr alla maskiner vid sporren med en kort släplina av metall, som ledde över elektriciteten till jorden, då planet landade. Numera använder man i allmänhet ringar, som gjorts ledande genom en viss tillsats till gummit.

Störningarna i radioanläggningen ge ingen tillförlitlig ledning för styrkan hos maskinens laddning eller för den elektriska energien i molnen, emedan de ofta förekomma även vid vackert väder. Under flygningen är det därför mycket svårt att avgöra, om ett åskväder är i antågande. Oftast finns det farliga åskväder längs en front, där kall luft strömmar in och som man inte kan flyga omkring, emedan den ofta har en längd av flera hundra kilometer. I allmänhet kan man inte heller flyga över sådana åskväder, därför att de nå mycket högt, ofta ända upp i stratosfären. Lokala åskväder, som oftast uppträda under högsommaren och vilka man känner igen på de vackra, högt upptornade stackmolnen, kan man däremot nästan alltid väja undan för.

Om man har tillgång till tillförlitliga väderleksrapporter, är det mycket sällsynt att flygplan träffas av blixten. Alla hittills kända fall, då en maskin utsatts för åskslag, ha varit av harmlös natur, varför de inte utgöra någon direkt fara för flygplanen. *-wowa-.*

Det Danske Luftfartselskab

(Forts. från sid. 8)

kapitalet. Tack vare detta kunde DDL 1938 anskaffa ett par moderna Focke-Wulf "Condor"-plan och sätta in dem på linjen Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Hamburg—London.

Denna rekordsnabba utveckling stoppades tvärt av det nuvarande världskriget, men så måningom kom man ånyo igång på en del router, t. ex. på Berlin och London, München och Wien.

Liksom man under förra världskriget beredde sig för kommande fredlig flygtrafik, välver man idag stora planer. DDL har bl. a. än en gång ökat aktiekapitalet — till 15 miljoner.

25 år ha gått, de första spröda barndomsåren... Alla tro och hoppas vi, att de kommande 25 åren skola föra med sig ännu starkare utvidgning av bolagets både inhemska och utländska flygrouter.

Per Weishaupt.

Danskt skolglidplan...

(Forts. från sid. 15)

Med hänsyn till stabiliteten har stabilisatorn fått en stor yta och bommen till stjärtpartiet gjorts relativt lång. Enligt beräkningarna kommer glidplanet att glida mycket stabilt, även om föraren för ett ögonblick skulle släppa spaken.

Varje liten detalj på planet är noga beräknad för att kunna motstå tänkbara påkänningar. Alla dessa beräkningar m. m. ha företagits efter de tyska byggföreskrifterna, såsom de finnas framlagda i "Bauvorschriften für Segelflugzeuge".

De viktigaste flyglägena som tagits med vid kalkylerna äro följande:

1) lodrät dykning (ej till sluthastighet);
2) vinschstart med 60 km/tim;
3) flygning i termikblåsa som stiger 10 m/sek.

Som exempel på styrkan hos planet kan nämnas att vingbalkarna inte brytas förrän belastningen på vingen är ungefär 8 gånger så stor som vid normal glidflykt.

Efter de första kalkylerna fick klubben av läroanstalten en lämplig bygglokal till sitt förfogande, och tack vare stort intresse från många firmor — SKF, AB Titan m. fl. — blev man i stånd att utrusta verkstaden med bl. a. en rundsåg för tillsågning av lister.

Och så kunde man sätta igång med bygget. De ekonomiska medlen voro dock ringa, och många stenar lades i de energiska klubbmedlemmarnas redan förut rikligt törnbeströdda väg. Men så blev Dansk Svæveflyver Union intresserad av konstruktionen, och när sedan den s. k. Tuborgfonden beviljade 8.000 kr till danskt segelflyg kom en tävling om den bästa danska skolglidaren till stånd. Som deltagare i denna tävling har klubben fått 3.000 kr till sitt förfogande för att kunna slutföra bygget. Enda konkurrenten hittills är Skandinavisk Aero Industri, "Kramme och Zeuthen".

— — —

Det skulle vara intressant att höra vad svenska experter kunna ha att säga om det nya danska glidplanet!

Full fart på segelflyget...

(Forts. från sid. 12)

litet antal bogseringar gingo härefter förlorade på grund av att eleverna inte erhållit termikanslutning.

Resultatet med kontrollflygningarna var överhuvud taget så gott att de utsträcktes att gälla alla elever före flygplanstart.

Nytt finskt rekord i uthållighetsflygning sattes denna sommar av läraren E. O. Korhonen vilken med "Weihen" höll sig uppe i 10 t. 1 min. Flygningen utfördes helt i termik liksom alla andra seglingar i Jämijärvi.

Tyvärr kunde inte denna sommar liksom ej heller den föregående distansflygningar utföras.

De byggtekniska kursernas uppgift bestod i verkstadsarbete. De byggde under sommarens lopp en helt ny Grunau 9 samt reparerade i det närmaste alla maskiner som havererat. Pojkarna ha efter en sådan kurs alla förutsättningar att mönstergillt leda arbetena i en klubb samt goda möjligheter att vinna inträde vid någon flygplanfabrik eller mekanikerskola.

Samma fart på segelflyget som vi hade före krigen kunna vi uppnå först då freden åter kommer men till dess få vi försöka göra det bästa möjliga av situationen.

Pix kåserar...

(Forts. från sid. 24)

En gång i mitt liv har jag haft en fallskärm på mig. Det var en underlig sak och den tjänar säkert inte till något annat än att trassla in sig i. Jag hade trott att en fallskärm var en tjusig liten tyglapp i vackra mönster som man lätt höll mellan två fingrar medan man graciöst dalade ned till jorden men nej, inte alls! En fallskärm mitt herrskap, är en underlig kudde med remmar och spännen och öglor och snörer som man trär över och under sig och på benen och på armarna så att man vilket ögonblick som helst är nära att slå knut på sig själv. Kudden hänger antingen på bröstet eller så sitter den ... hm... under... hm... hm..., nåja, ni vet. Det sitter remmar på magen och bröstet och kring benen och kring ryggen och armarna, och det hänger öglor och remmar överallt och så finns det ett handtag som man skall dra i om man verkligen önskar att fallskärmen skall veckla ut sig. Ifall man inte önskar det, skall man inte dra i öglan.

Som ni ser, har jag redan hunnit lära mig en hel del under de få dagar jag tillhört flyget. Utan att överdriva tror jag att jag redan kan anse mig vara en nästan fullärd flygarveteran. Några små tekniska detaljer återstår naturligtvis ännu men dem lär man sig fort om man är så intelligent som min mamma säger att jag var som barn. *PIX.*

A.-B.
FLYGSFORS GLASBRUK
ORREFORS
ETT AV SMÅLANDS STÖRSTA GLASBRUK
Tillverkar:
Belysningsglas, konserv- och syltglas samt glas för speceriskåp.

Flygtermer på fem språk. XXXIV

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
vinge	Flügel (m); Tragfläche (f)	wing	aile (f)	ala (f)
vinge i två sektioner; tvådelad vinge	zweiteiliger Flügel	wing in two sections; wing built in two parts	aile en deux pièces; aile en deux sections	ala in due parti
vinganslutningar	Flügel-Anschlüsse (m)	wing junctions	attaches (f) de l'aile	attachi (m) della cellula
vingarrangemang	Flügel-Anordning (f)	wing arrangement	disposition (f) des ailes	disposizione (f) delle ali
vingbalk	Flügelholm (m)	wing spar	longeron (m) de voilure	longherone (m) alare
vingbelastning	Flüchenbelastung (f)	wing loading	charge (f) alaire	carico (m) alare
vingbrott	Flügelbruch (m)	wing failure	rupture (f) d'aile	rottura (f) d'ala
vingfillet; vinganslutningsstycke	Anschluss-Stück (n)	wing fillet	pièce (f) de liaison	pipa (f) di attacco
vingflottörer	Flügelstützschwimmer (m)	wing-tip floats	flotteur (m) de bouts d'ailes	galleggiantini (m) alle estremità dell'ala
vingform	Flügelform (f)	wing shape	formule (f) d'aile	forma (f) dell'ala
vingfäste; vinginfästning	Flügelbefestigung (f)	wing fixing	fixation (f) de l'aile	fissaggio (m) delle ali
vinghalva	Halbflügel	wing half	demi-aile	cemiala
vingkanon	Flügel-Kanone (f)	wing cannon	canon (m) de voilure; canon d'aile	cannone (m)
vingklädsel; vingbeklädnad	Flügel-Behäutung (f)	wing covering; wing skin	revêtement (m) de l'aile	rivestimento (m) alare
vingkorda; vingdjup	Flügelsehne (f)	chord	profondeur (m) de l'aile	corda (f) alare; profondità (f) dell'ala
vingkulspruta	Flügel-Maschinengewehr (n)	wing gun	mitrailleuse (f) d'aile	mitragliatrice (f) d'ala
vingkylare	Tragflächenkühler (m)	wing radiator	radiateur (m) d'aile	radiatore (m) alare
vingmittstycke	Flügel-Mittstück (n)	wing center-section	section (f) centrale d'aile	parte (f) centrale dell'ala
vingnäsa; vingnos; vingframkant	Flügelnase (f)	wing-nose; leading edge	bec (m) du profile; nez (m) d'aile	becco (m) dell'ala
vingprofil	Flügelprofil (n)	wing profile	profil (m) d'aile	profilo (m) alare
vingslot	Flügelspalt (m)	wing slot	fente (f) d'aile	fenditura (f) dell'ala
vingspets	Flügelspitze (f)	wing tip	bout (m) d'aile	estremità)f) dell'ala
vingstomme	Flügel-Gerippe (n)	wing skeleton	ossature (f) de l'aile	scheletro (m) dell'ala
vingställ	Tragwerk (n)	wing unit	voilure (f)	velatura (f)
vingstöttor	Flügelstreben (f)	wing struts	mâts (m) de voilure	montanti (m) della cellula
vingtank	Flügeltank (m)	wing tank	réservoir (m) dans l'aile	serbatoio (m) nell'ala
vingtjocklek	Profildicke (f); Flügel-Dicke	wing thickness	épaisseur (m) du profil; épaisseur de l'aile	spessore (m) del profilo
vinguppbyggnad	Flügelaufbau (m)	wing structure	structure (m) alaire	struttura (f) alare
vingyta	Flügelfläche (f)	wing area	surface (f) alaire	superficie (f) alare

Betald annonsplats

av firma intresserad för flygets popularisering och SVENSK FLYGTIDNINGs framgång.

B. Månssons

Glasmästeri-Inramningsaffär

Ö. Förstadsgatan 52
Tel. 24397
MALMÖ

Regummeringar
Reparationer

OSTERMANS
Gummiverkstad A.-B.
Kanaltorget 1, (Lilla Bommen)
GÖTEBORG
Tel. 111514, 114895

Betald annonsplats av

Stadshotellet
i
Enköping

Pröva

OLOVSSONS BRÖD

Malmabergsgatan 22, Västerås

Butiker: Kungsgatan 5
Saluhallen
Tel. 33798 och 35003

Leverantör till bl. a. F 1, V-ås

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

Medaljer Plaketter
Kråsnålar
Manschettknappar
Armband Broscher
Flygklubbar erhålla kostnadsfritt skissförslag till föreningsmärken
SPORRONG & Co.
Kungsgatan 17 Stockholm 7

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!
*
Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

Malmö
WANGELS
KEMISKA TVÄTT ÄR KVALITETSARBETE

PRIMA MEJERIPRODUKTER
erhållas alltid från
Centralmejeriet
— Malmö —
Förs.-ställen i stadens alla delar.
Tel. 25010, 28796.

NYTT utifrån

VID KONSTRUKTION AV FLYGPLAN kan en skild placering av motor och propeller medföra avsevärda fördelar, varför olika lösningar av detta problem prövats. Förutom förlängning av propelleraxeln, som på det amerikanska jaktplanet Bell "Airacobra" P-39, är förskjutning av propeller- och motorcentrum i sidled av intresse. För kraftöverföring av detta slag har på senaste tiden den schweiziska propellerfirman Escher Wyss gjort lyckade försök med ändlösa sidenremmar, som kännetecknas av ringa vikt, okänslighet för fukt samt för sina goda egenskaper även vid höga periferihastigheter. Den sista egenskapen beror på att remmarna genom sin porositet förhindra bildandet av en luftkudde mellan rem och remskiva. För några år sedan gjordes experiment med sådana sidenremmar. Det var vid institutet för aerodynamik vid Eidg. Technische Hochschule i samband med drivningen av propeller för motorseglare. Helt nyligen har man vid samma högskola satt igång med försök i större skala. Anledningen härtill är den, att man önskar konstruera ett aerodynamiskt högvärdigt flygplan med två propellrar men utan motorgondoler. Motorn, vars effekt planeras till 240 hk, placeras bakom kabinen, varefter propellerdrivningen sker genom sidenremmar inuti de aerodynamiskt väl formade vingarna. Denna metod kan föra utvecklingen fram mot ett idealiskt tvåmotorigt flygplan med gemensam drivning av båda propellrarna, så att om den ena motorn av någon anledning stoppar, de båda propellrarna skola kunna drivas av den andra, varigenom olägenheten med flygning med endast en propeller bortfaller. Under planflykt kan vidare ekonomisk flygning ske med endast en motor igång. Under försök med remdrift byggdes en provanläggning för en 150 hk motor, som kopplades till en fast bromspropeller genom remmar, varvid användes dels 150 mm breda sidenremmar av fransk tillverkning, dels 10 st. kilremmar av gummi, som löpte på en remskiva av lättmetall med 250 mm/diam. Prov utfördes såväl med som utan spännrullar. Under försöken registrerades motor- och propellermomenten samt remspänning och varvtal. Resultatet visade, att den remdimension man från början valt kunde avsevärt minskas. Vidare gåvo proven belägg för att sidenremmarna voro gummiremmarna överlägsna, då inga spännrullar erfordrades, och likaså behövde sidenremmarna lägre remspänning än kilremmarna (c:a 400 kg pr rem). Remmarnas verkningsgrad var 96 %. Samtidigt utfördes mätningar av friktionsvärme och överföring av vibrationer o. d., vilka resultat sammanställda ge en klar blick över remdriftens problem.

DEN I KANADA KONSTRUERADE och byggda Noordwyn "Norseman" har nyligen satts in i amerikanska flygstridskrafterna som transportplan med beteckningen C-64. Det är utrustat med en 550 hk Pratt & Whitney-motortyp och har en lastkapacitet av 2.900—3.350 kg. Genom inbyggning av extra bränsletankar kan aktionsradien ökas från 900 km till 2.000 km.

DET AMERIKANSKA PRIVATFLYGPLANET Fairchild C-16 "Argus I" användes numera även inom RAF som kurirflygplan. Det är avsett för en pilot och 3 passagerare och är av typisk Fairchildkonstruktion — stagad högdäckare med kabin. Vingarna är i det närmaste helt raka med avrundade vingtippar. Motorn är en 165 hk, 7-cyl Warner "Super-Scarab". Några data: spv 11,07 m, längd 7,24 m, höjd 2,21 m, vingyta 16,09 kvm, vingbelastning 72,7 kg/kvm, maxhastighet 216 km/tim, landningshastighet 77 km/tim, högsta höjd 4.800 m och aktionsradie 1.160 km.

TRANS CANADA AIR LINES befordrade år 1942 106.000 passagerare, 1.013 ton post och 180 ton fraktgods.

NYTT IM- OCH ISBILDNINGSSKYDD: United Airlines har provat en nya anordning som förhindrar im- och isbildning på flygplanens vindrutor. Anordningen består av dubbla glasrutor. Den främre (yttre), som ligger mot fria luften, har en tjocklek av 6 mm, och på ett avstånd av c:a 6 mm från denna finns en c:a 3 mm tjock glasruta av konstglas. Mellan de båda rutorna finns således ett mellanrum, vilket genomströmmas av en varm luftström med en temperatur på c:a 80° C. Varmluften tas från värmeanläggningen för passagerarkabinen. Från mellanrummet mellan rutorna går varmluften ut i det fria.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR
BILTILLBEHÖR
GÖTEBORG: AB Dahlbergs Maskinaffär, Kaserntorget 9. Tel. Växel 17 06 20.
MÖBLER
ÖSTERSUND: Otterströms Möbelindustri, Prästgatan 13. Tel. 838, 458.

AKTIEBOLAGET
RADIOSPECIALISTEN
Friisgatan 6. Malmö. Tel. 16723

Allt i Trycksaker & Klichéer
från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget
Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 21660 - 21960

Bliv medlem i
SOLIDAR
MALMÖ

DRICK
BRÅVALLA BRYGGERIS
omtyckta
SVAGDRICKA
på 10-, 5-, 3- o. 1-liters flaskor.
Alla slag av läskdrycker.
Ring tel. 24385 och vi hemsända.
NORRKÖPING

"MOTOR-MANDIN"
Flygmotorrevideringar och tillverkning av flygmotordetaljer.
Bröderna Mandins
Motorverkstäder A.-B.
Norrköping

Ägare av spillolja
äga rätt att för eget bruk omraffinera oljorna hos oss.
Vi äro av Statens Industrikommission auktoriserade. Varje kund garanteras få sin egen olja tillbaka. Insänd edra oljor för sakkunnig och betryggande omraffinering. Vår metod är den av experter och kunder erkänt rätta.
Norrköpings Oljeraffinaderi
Floravägen 20 — Ordertelefon 20861
NORRKÖPING

Det bästa brödet
fås från
OHLSONS ÅNGBAGERI
Huvudaffär:
Ö. Storgatan 7. Tel. 64–191
Ankn. Filial:
Brunnsgatan 34. Tel. 64
Filial:
V. Trädgårdsg. 28. Tel. 1164
NYKÖPING

MODELLFLYGETS ORGANISATION

av Redaktör Yngve Norrvi

Det har på mer än ett sätt och i mer än ett avseende visat sig, att det svenska modellflyget ännu inte fått någon stadga, varken organisatoriskt eller resultatmässigt. Det kan häremot visserligen erinras om den höga kvalitativa standarden inom rörelsen, och denna standard skall här icke heller förnekas. Men den representeras av en topp — och dessutom av en mycket spetsig och bräcklig sådan — och det är på bredden, som modellflyget framförallt har en uppgift att fylla. Att ha en representativ elit är givetvis nödvändigt. En sådan finns också, men det är fara värt att även den försvinner, om ingenting snabbt göres för att stimulera rekryteringen.

Att förhållandena blivit sådana behöver ingen egentlig förklaring. Orsaken ligger förmodligen helt enkelt i att modellflyget hittills icke varit något egentligt behov, i varje fall inte i vidsträcktare betydelse.

Till följd av den tröghet, som lär vara ett betecknande karaktärsdrag hos de nordiska folken och främst då hos svenskarna, har vi helt enkelt nekat att, mera allmänt åtminstone, acceptera modellflyget, både som sport och som ett grundläggande element för fostran av den ungdom, som vi av allt hjärta önskar att den skall bli bärare av den ära, vilken lämpligen bör tillkomma en föregångsnation inom det ena eller det andra området. I detta fall flygets.

Många av oss har gått omkring och trott — och många gör det fortfarande — att flyget är någonting som kommer. Flyget är framtidens kommunikationsmedel, har det sagts, och vi har inte haft någonting att invända. Det har bara varit att vänta tills det blivit fullt utvecklat, och då plocka de gyllene frukterna och installera oss gott och bekvämt i det världsomspännande fredsflygets tidevarv. Men vi har mera sällan tänkt på **vem eller vilka som skall utveckla det.** Vi har ingenting emot att Sverige blir en flygande nation, men vi är en smula för bekväma, eller kanske rättare sagt en smula för optimistiska och obetänksamma, för att själva komma på idén att göra någonting för att påskynda saken.

Till nationens försvar bör emellertid sägas, att en liten klick redan på ett tidigt stadium tycks ha insett modellflygets betydelse i utvecklingen hän mot ett väl utvecklat flygväsende. Eller kanske det bara varit omedvetna instinkter, som drivit vederbörande att arbeta för en rörelse, utan vilken vi aldrig kommer att bli ett flygande folk? I åtskilliga länder runt omkring oss har man för länge sedan blivit medveten om vad det betyder att ha en flygsinnad ungdom att ta till, och där har också framgångarna kommit som ett brev på posten. Efter kriget kommer den verkliga rusningen efter marknader på luftfartsområdet. Då gäller det att vara med från början för att få en bra startposition i kampen om det fredliga "luftherraväldet".

Hur som helst. Det finns nu en rörelse, som heter svenskt modellflyg, men det måste sägas, att den vid närmare påseende icke imponerar. Vad som däremot gör det är pionjärerna och det de åstadkommit trots alla svårigheter, den största kanske att få rörelsen accepterad av allmänheten. Svårigheterna har inte blivit mindre den senaste tiden och kommer kanske att bli betydligt större inom kort, d. v. s. under det utvecklingsskede som nu stundar. Ty nu är det meningen att på ett eller annat sätt rycka upp rörelsen och få den att bli vad man vill ha den till och vad den bör vara, nämligen en god och grundläggande skola, och därtill en rolig sådan, för den generation, som skall "göra" det svenska flyget i framtiden.

Det har vid många tillfällen varit frestande att hugga till med valda stycken ur den skrift, som 1942 års flygutredning i våras uppvaktade Kungl. Maj:t med, då det gällt att övertyga folk om modellflygets betydelse. Ty man har resonerat som så, att vad en sakkunnigkommitté, sammansatt av betydelsefulla, insiktsfulla och representativa herrar, utvalda av Kungl. Maj:t själv, har att säga, förvisso måste vara ord att lägga på hjärtat. Undertecknad har själv inte underlåtit att flerfaldiga gånger citera 1942 års flygutredning i syfte att komma med starka argument för modellflygets sak, men den här gången skall jag nöja mig med att kort och gott relatera sakkunnigkommitténs kardinalinställning till modellflyget: **"Modellflyget är av grundläggande betydelse för hela flygutvecklingen och bör stödjas av staten."**

Författaren.

Och som en följdriktig konsekvens av en sådan inställning föreslog utredningen ett belopp, som staten varje år skulle bidraga med. Nu har staten bestämt sig. Prutat litet har man väl gjort och ruckat på ett och annat, men faktum kvarstår dock: modellflyget får från och med nu statsunderstöd, bl. a. 30.000 kr om året i kontanter och vidare mindre indirekta bidrag till kurser och till en förste instruktör. Summan är inte stor, och det återstår att se, vad som kan göras för den, men det är ett konkret tecken på uppskattning, som de modellflygintresserade av olika kategorier inte bör vara sena att notera.

Staten är emellertid en hård herre, och den ger ingenting, om den inte har några utsikter att få någonting i stället. Och vad vill nu staten ha från modellflygarna? Jo, helt enkelt duktiga flygarämnen, duktiga piloter, mekaniker, folk som är vant vid luften och flygplan, precis som man inom handels- och örlogsflottan vill ha sjövant folk till rekryter.

Det är meningen att inordna modellflyget i dess naturliga plats i den utvecklingslinje utefter vilken ett modernt svenskt flyg (såväl flygvapen, trafikflyg och sportflyg) skall byggas upp. Och nu återstår alltså att se hur detta skall gå till.

Först och främst måste givetvis modellflyget liksom vilken annan rörelse som helst ha en organisatorisk ryggrad, som kan stå emot tör-nar av olika slag och kring vilken den naturliga tillväxten kan ske i lugn och ro. Det torde vara tämligen klart att KSAK liksom hittills bildar stommen i denna organisation, men lika klart torde det vara, att betydligt mera arbete måste läggas ned för att få rörelsen att växa, än vad som hittills skett.

Hittills har alla modellflygfrågor handlagts av KSAKs modellflygkommitté. Men denna kommitté har icke haft sådana resurser till sitt förfogande och icke det stöd (ekonomiskt och moraliskt), att den kunnat utöva den kontroll på rörelsen som varit nödvändig, och icke heller har möjligheter för positivt ingripande funnits.

Jag är medveten om, att många av mina läsare vid det här laget gör sig redo att framkasta de mest energiska protester och i stället göra gällande att det svenska modellflyget gått raskt framåt under de senare åren och t. o. m. kan betraktas som en riktigt blomstrande rörelse. Jag är ledsen, men protesten måste lämnas utan avseende. Svenskt modellflyg är på vippen att hamna i glömskans och förintelsens dalar om inte en uppryckning snarast kommer till stånd. Det hjälper inte längre med en grupp goda elitflygare, vilka till och med kan hävda sig i internationell konkurrens. Vad som behövs är bredd (till och med för att underhålla toppen, som ju ständigt frätes), och vår förhoppning står nu närmast till statens pengar och vad KSAK med dess hjälp — och med modellflygarnas hjälp — kan åstadkomma.

En sak är från början klar; en kommitté med samma funktion och resurser som KSAKs modellflygkommitté är icke till fyllest. Dess främsta — och enda — uppgift (som kommitté betraktad) bör vara av rent rådgivande art, och vid dess sida måste finnas ett verkställande organ med relativt stor myndighet att handla fritt då det gäller den aktiva verksamheten.

I förslaget till omorganisation av det svenska privatflyget, understött av staten, nämnes bl. a. en chefsinstruktör för modellflyget, och i stipulationerna för utbetalning av statsunderstöd föreskrives också tillsättandet av en sådan, dock med den skillnaden, att personen i fråga här kallas **förste instruktör för modellflyget** — av den anledningen att en sådan kostar betydligt mindre . . .

KSAK har redan nu tillsatt en sådan förste instruktör, ing. Georg H. Dérantz, som tills vidare skall upprätthålla sysslan. Ingenjör Dérantz är inte något okänt namn inom svenskt flyg. Han har tidigare tjänstgjort som chef för KSAKs informations- och propagandaavdelning och vidare stått i förgrunden bl. a. då det gällt diskussionen om modellflygtävlingarnas organisation, och det kan utan vidare sägas, att han utövat ett icke föraktligt inflytande på den utveckling i rätt riktning, som kunnat spåras i detta hänseende den senaste tiden.

Ingenjör Dérantz har gjort sig känd som en duktig organisatör, och det skall bli intressant att se vad han kan åstadkomma med sina försök att ge modellflyget en fast grund att stå och bygga vidare på.

Utan tvivel är hans uppgift inte lätt. De enda erfarenheter som står till buds är av negativ art, i varje fall erfarenheterna från arbetet inom landet. Det finns emellertid ett par ljuspunkter, den ena är Finland och den andra Schweiz. Därifrån finns åtskilligt av positivt värde att hämta, kanske främst från Finland, där modellflyget nått mycket långt, och den nyinsatte modellflyginstruktören här i Sverige blir säkert inte sen att ta till vara de rön, som hans kolleger utanför gränserna gjort. Utan tvivel torde åtminstone finnarna ha en uppsjö av erfaranheter från de senaste årens intensiva organisationsarbete, och säkert finns där mycket att hämta, som direkt kan omplanteras i svensk jord.

Ingenjör Dérantz har såsom den första utåt synliga åtgärden vidtagit en "inventering" — om uttrycket tillåtes — av det svenska modellflyget och kommit till ganska anmärkningsvärda resultat.

Inom föreskriven tid har rapporter inkommit från cirka 25 modellflygsektioner, modellflygklubbar eller modellflygande avdelningar under klubbar, anslutna till KSAK. Själva siffran är betecknande; knappt 50 % av de svarsskyldiga klubbarna har besvärat sig med att svara på cirkulärskrivelsen, vilket är det första konkreta tecknet på, att instruktören säkert inte får ett lätt arbete.

Ingenjör H. Vilén

den välkända stockholmska modellfirman har i dagarna celebrerat sitt 10 års jubileum med att öppna en läcker detaljhandel vid en av stadens mera centrala gator. Här är ett riktigt eldorado för den modellintresserade och det yngre gardet har också fastnat utanför firmans lockande skyltfönster som flugor på ett flugpapper — ett flugpapper av mycket god kvalité. — Speciellt intresserad är man av firmans serie replikamodeller i skala 1: 20, en serie som tack vare sin prisbillighet och kvalité slagit mycket väl ut. — SFT ber att på modellflygarnas vägnar få önska den jubilerande firman och dess chef, ing. H. Vilén, ett "lycka till" även i fortsättningen.

Medlemsantalet i berörda organisationer varierar mellan 137 och 5. Endast 2 har uppnått siffran 100 eller där över, och av siffrorna framgår vidare, att det inom flertalet av de "stora" klubbarna här inte alls är fråga om aktiva modellflygare utan i ganska stor utsträckning passivt folk, som av en eller annan dunkel anledning placerats i modellflygsektionerna. Grundidén med den sektionsindelning av flygklubbarna, som föreskrives i KSAKs normalstadgar, är ju att få "rätt man på rätt plats", d. v. s. modellflygare i modellflygsektionen, segelflyggare i segelflygsektionen och motorflygare i motorflygsektionen. Dessa sektioner skall vara klubbarnas aktivt arbetande organ och får inte fyllas med folk, som aktivt ingenting gör. De passivas plats är möteslokalen, förhandlingsbordet och åskådarläktarna. Och deras uppgift är att moraliskt och ekonomiskt stödja verksamheten, inte att uppta plats för de aktiva . . .

Den största rapporterande klubben, som har 137 medlemmar, uppger att endast 4 av dessa är aktiva. Detta understryker mycket kraftigt den uppfattning, som på senare tid blivit allt vanligare bland initierat folk, nämligen att modellflygets organisationsproblem är så vitt skilda från de problem, som gäller segel- och motorflygklubbarnas organisation, att de inte kan nämnas på samma dag. Det är tydligt, att vad som gäller för segel- och motorflygklubbarna inte alltid gäller för modellflygklubbarna.

Av inventeringen framgår bland annat, att den klubb, som f. n. kan anses vara den bästa modellflygklubben här i landet, ur segel- eller motorflygets synvinkel skulle ha en fullständigt omöjlig organisation, en fullständigt omöjlig ledning och en fullständig avsaknad av alla tänkbara resurser, inte minst ekonomiska . . . Denna vår bästa modellflygklubb skulle sålunda strängt taget vara utesluten vid fördelningen av statsmedlen, enligt de villkor som uppställts för denna fördelning.

A andra sidan har det visat sig, att flertalet av de klubbar, som ur segel- och motorflygsynpunkt är verkligt förstklassiga, d. v. s. har prima ledning, god organisation, gott ekonomiskt underlag etc., icke kunnat sköta modellflyguppgifterna på ett tillfredsställande sätt. Här gäller det alltså att se upp när man skall fördela statens pengar, så att de kommer på rätt ställe.

Tre av de redovisade organisationerna saknar fullständigt regelbundna bygg- och flygdagar. Då anordnandet av sådana måste anses som den viktigaste uppgiften för en modellflygorganisation, måste siffran, även om den vid första ögonkastet tycks vara låg, anses beklämmande.

Om man ser på antalet anordnade tävlingar är det inte mindre än 50 % som inte arrangerat en enda tävling under hela året (1943), och eftersom tävlingarna är den absolut bästa sporren och det som ur modellflygarnas egen synpunkt måste anses som den enda meningen med hela verksamheten, så är det tydligt, att något måste göras och det mycket snart. KSAK får tydligen lägga sig i anordnandet av tävlingarna litet mera än vad som varit fallet hittills, alltså inte bara beträffande topptävlingarna såsom S. M. och Vintertävlingarna.

Vidare framgår det av rapporterna, att det faktiskt finns klubbar, som ännu inte upptäckt att det finns någonting som heter KSAKs modellflygmärken (järn, brons, silver och guld). Orsaken kan inte vara någon annan, än att ledningen antingen är ovanligt slö eller också helt enkelt nonchalerar det hela.

Ett par siffrar i detta sammanhang är värda att titta på. En ur motor- och segelflygsynpunkt välorganiserad klubb har bland sina medlemmar följande modellflygmärkesvalörer: 1 järn, 6 brons, 8 silver och 12 guld. Vad innebär nu dessa siffror, som faktiskt ser riktigt trevliga ut, innan man börjat tänka över dem? Jo! En gång har intresset för modellflyg funnits inom denna organisation, därom vittnar ju det relativt stora antalet guldmärken. Men hur är det med rekryteringen? Om denna ger järnmärkessiffran besked. Ett, säger ett, järnmärke på 12 guldmärken! Det kan man verkligen kalla upp- och nedvända världen. Hade klubben utvecklats sunt, skulle antalet järnmärken ha varit minst 50.

Nu är det visserligen att märka, att detta exempel är det mest typiska för den successiva tillbakagången organisatoriskt för svenskt modellflyg, men tendensen är densamma på många håll och någonting att se upp med. Över lag kan sägas, att alltför litet har gjorts för rekryteringen nerifrån. Vi har fått ett slags klickbildning, som är mycket olycklig och som med det snaraste måste motverkas. Man får det intrycket att stora klubbar knappast kan anses vara till gagn för rörelsen och att det måhända blir önskvärt att på ett eller annat sätt inrikta utvecklingen dithän, att klubbarna blir mindre och flera — och naturligtvis effektivare. Även här framstår alltså skillnaden mellan modellflygklubbar å den ena sidan och motor- och segelflygklubbar å den andra.

*

Av det sagda framgår, att det svenska modellflyget råkat in i en återvändsgränd, som det fortast möjligt gäller att komma ur. Det är inte för mycket sagt, att många av de stora flygklubbarna nonchalerat modellflyget — trots alla vackra deklarationer om motsatsen — och inte förstått dess grundläggande betydelse för flyget över huvud taget. Det vittnar om föga förståelse för de ideella strävandena inom svenskt flyg, om det kan påivasas att denna nonchalans varit medveten. Även om den skett i oförstånd, är den inte förlåtlig. Åsidosättandet av det grundläggande elementet i en utveckling får alltid ödesdigra följder.

Det är möjligt, att den nya organisationen får läggas upp efter linjer, som radikalt skiljer sig från dem, som hittills ansetts som de enda saliggörande. Och det vore oklokt, att dröja en enda dag med en omläggning, om ytterligare bevis för den nuvarande organisationens olämplighet framkommer. Det vore inte förvånande, om en fortsatt undersökning av förhållandena ger dessa bevis.

Skulle det visa sig, att modellflyget gynnas bäst genom att man drar en skarpt markerad **organisatarisk** gräns mellan å den ena sidan segel- och motorflyg och å den andra modellflyg, så bör man inte dröja med att dra denna gräns. I stället blir det sedan nödvändigt att **utvecklingsmässigt** infoga modellflyget som ett naturligt led i hela utbildningsprocessen, och ett sådant arrangemang torde inte vara svårt att genomföra. Ty modellflyget är en naturlig del av flyget som helhet. Det gäller bara att få upp ögonen för detta faktum. Vidare torde man kunna utgå ifrån, att segel- och motorflygklubbarna enbart skulle bli betjänta av, om modellflygorganisationen bleve skild från den övriga. I varje fall är det klart, att segel- och motorflygklubbarna **organisatoriskt** icke kan göra modellflyget stor nytta. Däremot skulle de kunna ge moraliskt och ekonomiskt stöd. Hur det skall gå till blir emellertid en annan historia.

Organiserandet av ett livskraftigt svenskt modellflyg blir ingen lätt uppgift, och den som i fortsättningen skall ha hand om det kommer att sättas på många svåra prov. Först och främst måste han övervinna det passiva motstånd, som uppenbarligen kommer att resas här och var mot en "nyordning". Han måste framförallt vara en duktig organisatör men också en god psykolog. Han måste ha fantasi och en rik fond av uppslag. Och slutligen måste han kunna se de praktiska konsekvenserna av den organisationsform han förordar, långt innan den blivit verklighet.

*

Av vad som sagts här ovan, drar måhända många den slutsatsen, att författaren är besatt av en obotlig pessimism eller i varje fall grinighet. Jag försäkrar att så inte är fallet. I stället är hela denna artikel ett ärligt försök till kritisk granskning av förhållandena. Det har visat sig, att viljan att se enbart det bästa hos någonting, ofta haft obehagliga uppvaknanden ur de optimistiska drömmerierna till följd, medan däremot den kritiska och objektiva granskningen sällan varit till förfång.

Ett resultat av en sådan kritisk granskning kan också min övertygelse om modellflygets stora utvecklingsmöjligheter i vårt land anses vara. Det finns inom svenskt modellflyg så många goda krafter verkande, så mycken idealism och så mycken skicklighet, att man inte ett ögonblick behöver tvivla på en ljus framtid för svenskt modellflyg. Bara de goda krafterna och idealismen ledes in i de riktningar, där de kan göra nytta. Man vinner ingenting på att vara idealist och sitta med händerna i knät. Och vad båtar den stora skickligheten och kunnandet, om möjligheter inte finns att göra nytta med skickligheten?

Stockholm i sept. 1943.

Yngve Norrvi.

VINGARNA

fick knappast tid att vila sig efter det stormiga slaget vid Svenska Mästerskapen i augusti förrän man måste hugga i med stortävlingarna vid Vängsö den 5, klubbtävlingen den 12 på Skarpnäck och slutligen klubbmästerskapen i samband med landskampen mot de finska modellflygkamraterna den 26 september.

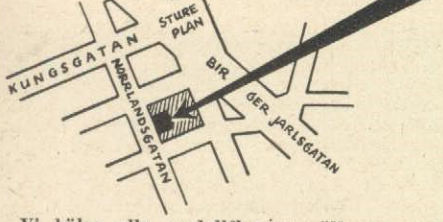
Som vanligt har förresten det gamla "motormodellgänget" med Roggen i spetsen nu börjat vakna till liv. Så länge det finns något kvar av de nästan antika gummisnoddarna vägrar man ge sig helt. Vingarnas segelflygare med undantag för Curt Janson skördade ej några större lagrar vid SM, men klubben kommer igen, var så säker . . .

På den "inre fronten" är det stora kruxet alltjämt klubblokalen, som man nu under flera år sökt med ljus och lykta efter. Det verkar dock som om även detta problem skulle ordna sig. Man hoppas även kunna sätta igång med instruktörsutbildning och byggkurser i stor skala frampå höstkanten för att trygga återväxten av nybörjare. Denna är nämligen ej så god som man kunde önska.

S. B.

Ing. H. Vilén har öppnat

"Modellbyggarcentrum" i Stockholms centrum



Vi hälsa alla modellflygare välkomna till till vår nyöppnade utställning i hjärtat av staden, blott några steg från Kungsgatan och Stureplan. Vi visa en mångfald intressanta och trevliga modeller av fartyg, flygplan m. m. som både äro roliga att se på och lärorika för dem som själva bygga modeller.

Är Ni icke i tillfälle att personligen besöka oss återfinner Ni hela vår stora kollektion i vår rikt ill. katalog, som erhålles gratis mot porto.

Sänd mig Eder stora modellkatalog. 40 öre i frim. bif. till porto och exp.

Namn . . . . . .

Adress . . . . . .

SFT 10/43

MODELLBYGGARE!

Svenska Flygvapnets nya jaktplan J 22 i strålande, splitternya modeller.

Svenskt jaktplan J 22

Nr. A—53. Spännvidd 50 cm. Spantbyggd, rikt detaljerad modell i skala 1/20.
Komplett byggsats inkl. ritning ..... Kr. 4.95
Nr. B—53. Tilltalande, spantbyggd modell i skala 1/50. Komplett byggsats inkl. ritning Kr. 2.25
Nr. B—53 R. Ritning i skala 1/50 .. Kr. —.25
Nr C—53. Trevlig prydnadsmodell i skala 1/100 med konturfräst flygkropp m. m.
Komplett byggsats inkl. ritning ..... Kr. —.85
Nr. C—53 R. Ritning i skala 1/100 .... Kr. —.15

Beställ Eder modell redan i dag!

ING. H. VILÉN, Norrlandsgatan 18, Stockholm

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

A—53, ... st. B—53, ... st. C—53 samt

..... tuber Cohesan H à 69 öre/Kr. 1.06 (stryk endera).

Namn . . . . . .

Adress . . . . . SFT 10/43

DEN BÄSTA MODELLEN VINNER SÄLLAN...

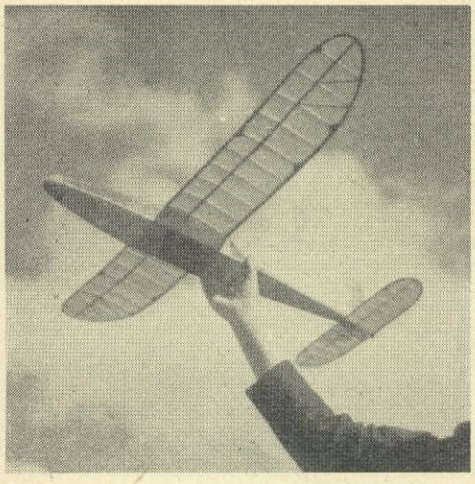
av INGVAR GUSTAVSSON

Mycket har sagts och skrivits om de svenska modellflygtävlingarnas organisation. Organisationstekniskt kunniga män har dryftat problemen, vilka var och fortfarande är ganska outredda. Men ingen har nämnvärt diskuterat de svenska modellflygreglerna eller den rättsliga utgången av en modellflygtävling.

En svensk modellflygtävling går för det mesta till på följande vis: Vingarna, Linköpingseskadern och diverse andra storklubbar samlas till "ädel" kamp "någonstans i Sverige". LENs mannar, speciellt i stora segelmodellklassen, kastar hätska blickar på samtliga "lättviktskärror". För närvarande "blåser det uppåt", och en modell av nämnda kategori startar och stiger så kraftigt att stighastigheten är större än glidhastigheten. Varför? Jo, den har minimal vingbelastning. Modellflygaren, som konstruerat och byggt den, har varit listigt förutseende och lagt sig till med en belastning av 15 gram/kvdm och en vingprofil à la paraply. Så startar en linköpingsmodell. Den flyger utan att stiga med liten sjunkhastighet. Den har en vingbelastning som parallelliserar modellens speciella typ: varken för hög eller för låg sådan. Den flyger 4 à 5 min och landar. Men "lättviktaren" landar inte. Den kan följas med en kikare en halvtimme, och så noteras tiden. Vinnaren i klassen ifråga är klar. Och han anser sig utan vidare berättigad till sin seger. **Ingen har någonsin övervägt detta faktum.**

Alla intellektuellt välkonstruerade tävlingsdeltagare tappar lusten att fullföljа tävlingen då det är fullt tydligt och klart för var och en, att 30 min flygning ej är konstruktörens förtjänst utan termikens. Vad föds under sådana tävlingsförhållanden? Jo, framför allt en giftig och förhatlig konkurrens klubbarna och modellflygarna emellan — en fullkomligt felaktig konkurrens — vilken **ej** befordrar modellflygets rätta utveckling.

Den stora allmänheten kallar modellflygets utövare stora barn . . . Den ler överseende åt deras lek. Modellflygarna å andra sidan har ej varken genom någon storstilad reklam eller med ansträngningar vid tävlingen genom tävlingsledningen lyckats övertyga den om modellflygets verkliga mening. Detta går ej därför att publiken ser allt för objektivt på modellflyget. Den kan inte som modellflygarna själva fatta dess verkliga innebörd. Vad beror då detta på? Modellplanen äger ej tillräcklig exakthet! Enligt undertecknads uppfattning är modellflygvetenskapen allt för tänjbar och ungefärlig i publikens ögon. Denna vill ha något extra, något fast och ej invecklat, och så exakt att det ej faller publiken in att kalla det lek . . .



Den bästa modellen?

Som exempel må framhållas ett par regler, som bör ändras på förekommen anledning. Först vingbelastningen. Det är denna regels stora tolerans, som frestar modellflygaren att konstruera modeller, vilka i en och samma klass kunna uppvisa en himmelsvid skillnad vad egenskaperna beträffar. Det är **fel** att på en tävling jämföra t. ex. två stora segelmodeller, som har respektive 15 och 20 gram vingbelastning. **Och det är fel att jämföra modeller med olika egenskaper.** Vingbelastningen bör vara en enda siffra, förslagsvis 25 gram för segelmodeller. En tolerans på ± 1 gram borde tillåtas. Här ligger nära till hands att slopa bestämmelserna om spännvidden. Denna säger ju ingenting om vingytans storlek. Nej klassindelningen bör ske efter vingytan, och denna skall likaledes vara skärpt inom en liten tolerans. Då först blir konstruktionerna likriktade, vars och ens tekniska kunnande och omdöme kan göra sig gällande. Reglerna skulle obönhörligen hållas och modellflyget finge därmed ett tekniskt värde i publikens ögon. Några fladdrande drakar skulle ej längre negerjazza i katapulterna, svänga runt och gå i backen. Det är ju sådana saker, som gör åskådarna besvikna och driver dem hem igen från tävlingsbanorna.

De nämnda ändringarna tillåter ej den utsträckning av skiftande modelltyper, som hittills skådats på tävlingarna. De lätta termikmodellerna behöver för den skull ej utrotas. Men särskilda tävlingar borde anordnas för dem. Den bäst utformade "paraplyvingen" finge i så fall hembära segern . . .

Framför allt kommer tävlingarna att befrias från deras form av hasardspel till de tävlandes eget bästa. Undertecknad har då detta skrives nyligen upplevat ett sådant hasardspel under finlandsvistelsen, och kan ej nog styrka sin finske kamrat Arne Elilläs yttrande, att: "Den bästa modellen vinner sällan".

MODELLFLYGGLIMTAR från HALMSTAD

av BERTIL DAHLQVIST

Första genombrottet på en större tävling är nog en modellflygledares gladaste minnen. I sådana ögonblick glömmer han allt arbete som mången gång utan resultat nedlagts på klubben, glömmer alla besvikelser och motgångar och minnes endast alla trevliga stunder han haft tillsammans med kamraterna, och i sitt stilla sinne beslutar han sig för att till nästa tävling skall klubben komma igen dubbelt bättre rustad. För Halmstads modellflygare kom genombrottet vid årets SM och det var resultatet av ett års förberedelser och en förtvivlad slutspurt sedan några av de bästa modellerna givit sig ut på egen hand utan att senare kunna återfinnas.

Av allra största betydelse har varit, att klubben tidvis haft tillgång till sådana lärare som Sven Hjelmérus i trimnings- och startteknik och Sigurd Isacson i modellflygteori. Den sistnämnde införde halmstadspojkarna i de nya teorierna. Att dessa hålla streck visade Ebbe Åkeson, som segrade i SM med Isacsons nykonstruktion "Reynold", med en genomsittstid av 4,37,7 och ett nytt svenskt rekord på 12,11,5. "Reynold" har ett mycket litet sidoförhållande 1: 6 och en spetsig, ganska tunn profil med stor välvning. Modellen är en typisk termikmodell med mycket liten riktningsstabilitet, men är trots detta ganska lättstartad.

S. Persson startklar med "Pluto".

Stig Persson, som segrade i S. 2 flög en hederlig gammal Ikarus med ökad kroppssektion och ett till startkroken kopplat kurvroder, som visat sig synnerligen säkert och effektivt. Stig är en herre som modellflugit i många år och kan sina saker. Han är egentligen inte från Halmstad utan från Gislaved, där han tillsammans med en kamrat, Arne Henriksson, även han SM-deltagare, sysslat med modellflyg både länge och väl. Som trimningsplats använda de en mosse, som visserligen inte besitter någon större jämnhet, men som i storlek knappast överträffas av något svenskt flygfält. Det är sannerligen inte något lätt arbete att hämta en kärra, som givit sig ut på långflygning, när man för varje steg måste se till att man trampar rätt på en tuva med risk att i annat fall förlora en sko i gungflyet, men roligt är det trots allt.

Kurt Nilsson heter en annan av Halmstads bästa modellflygare. Hans specialitet är att belägga tredje plats på alla tävlingar han deltager i, nu senast på SM. Han tävlar med en S. 3:a av ordinär konstruktion och dessutom med en nykonstruerad S. 1:a, som visat sig vara av mycket god klass. Kroppen är relativt hög och smal och detta gör att den går bra i höjdstart. Profilen är "modern" varför sjunkhastigheten blir synnerligen låg. Modellen har flera gånger gjort c:a fyra minuter utan uppvind och det är ju inte illa av en liten S. 1:a.

Halmstads finbyggare nr 1 heter Sven Rågvall. Hans modeller äro sannskyldiga underverk av precision och hans sista verk, en S. 3:a med en spännvidd av 210 cm får nog räknas som en av Sveriges vackraste segelmodeller.

I dagarna organiseras en fortsättningskurs i modellbygge för deltagarna i den i våras anordnade nybörjarkursen, och man hoppas att den skall tillföra klubben ytterligare goda förmågor. Dessutom planlägges modellflygsektionens avdelning av den utställning som Halmstads Ungdomsråd anordnar i november månad. För modellflygare finnes alltid arbete!

För närvarande kan klubben inte disponera något flygfält lämpligt för större tävlingar, fältet i Halmstad är nämligen långt ifrån idealiskt för modellflygning, omgivet som det är av hav, skog och bebyggelse. Men tider skola komma . . . När Hallands flygflottiljs fält blir iordningställt räknar man med, att åtminstone någon gång få disponera detta och då hoppas medlemmarna kunna återgälda den gästfrihet som visats dem av så många andra svenska modellflygklubbar.

E. Åkesson på jakt efter termik...

Kontakt:

Hård modellflygtävling i Eslöv

MARIANNE MÖLLER, kvinnlig modellflygare slår knock-out på eliten

Än en gång har modellflygarna varit samlade till stortävling i Eslöv. Det var ett 75-tal deltagare med över 125 modeller, som kommit dit för att sinsemellan mäta sina krafter. Flertalet av de tävlande var från skånska modellklubbarna, men även Halmstads Flygklubb hade sänt ner en manstark trupp. För att inte tala om en celeber gäst från flygklubben i Jönköping . . .

Många av skåneklubbarna uteblev från tävlingen, varför man sorgligt nog måste konstatera att verksamheten i närvarande stund är av betydligt ringare omfattning än för bara något år sen. Orsakerna härtill är åtskilliga. En stor del av modellflygpionjärerna är i den åldern att de måste göra tjänst för kung och fosterland och härigenom har många klubbar berövats en kraftig ledning och råkat i dvala. En annan orsak torde vara att söka i den allmänt dåliga klubbekonomien, som knappast underlättar ett arbete i positiv riktning.

Just nu behövs det verkliga krafttag för att dra upp modellflygklubbarna ur den vågdal de råkat hamna i, så att man får ett slagkraftigt modellflyg — speciellt med tanke på en bred basis. Att toppen håller måtten har man kunnat konstatera vid andra stortävlingar, och härvidlag var denna tävling intet undantag. Trots att vädret var allt annat än gott — det rådde en envis vind och ett grått, beklämmande dis — blev resultaten överlag goda.

En av deltagarna från klubben i Halmstad nådde dagens bästa genomsnittstid med hela 4 min 12,4 sek. Han svarade f. ö. även för dagens bästa tid med 6 min 32,4 sek. Största sensation ställde emellertid tävlingens enda kvinnliga deltagare till med genom att slå flertalet av de gamla kända modellflygrävarna med en vacker och välflygande S. II:a.

I klass S. I fick nykorade svenske mästaren och rekordhållaren Ebbe Åkesson från Halmstad se sig slagen av Anders Håkansson från Malmö, som hade sin bästa dag hittills och bl. a. lyckades hindra bröderna Olsson från Eslöv att taga den annars obligatoriska dubbelsegern.

Arrangemangen hade eslövklubben ordnat med den sedvanliga rutinen. I synnerhet tidtagarorganisationen — med flygelever och mekaniker från Flygreservskolan som tidtagare — var mycket god. Det hände faktiskt sällan, att någon behövde ställa sig i kö och vänta vid de många startplatserna.

Resultat:

Klass M: 1. Bertil Olsson, Eslövs FK, 1 min 52,3 sek, 2. Anders Håkansson, Aeroklubben i Skåne, 55,6, 3. Ove Olsson, Eslövs FK 51,8.

Klass S. I: 1. Anders Håkansson, Aeroklubben i Skåne, 2 min 29,8 sek, 2. Ebbe Åkesson, Halmstads FK, 2 min 22,7, 3. Lennart Persson, Höörs MFK, 1 min 55,3.

Klass S. II: 1. Ove Olsson, Eslövs FK, 2 min 35,0 sek, 2. Nils Karlsson, Aeroklubben i Skåne, 2 min 14,9, 3. Marianne Möller, Eslövs FK, 2 min 7,4.

Klass S. III: 1. Sven Rågvall, Halmstads FK, 4 min 12,9 sek, 2. Ove Meissner, Bjuvs MFK, 2 min 43,3, 3. Sven Dage Sjunnesson, Eslövs FK, 2 min 27,6.

Lagtävlingen om Aeroklubbens i Skåne vandringspris:

1. Eslövs FK Lag I ,5 min 49,2 sek, 2. Höörs MFK 4,5,4, 3. Bjuvs MFK 3,56,1, 4. Aeroklubben i Skåne 3,35,1.

Tävlingen om Eslövs Flygklubbs lagpris:

1. Eslövs Flygklubb 5 min 49,2 sek, 2. Halmstads Flygklubb, Lag III, 4,57,2, 3. Höörs Modellflygklubb 4,5,3, 3. Halmstads FK, Lag I, 3,56,3.

Priset för dagens bästa prestation tilldelades bjuvbon Ove Meissner för hans jämna tider i klass S. III.

Karl Blom, S. 3:an och termiken . . .

Av Gunnar Persson

1943 års SM i modellflyg är nu ett minne blott, men för dess deltagare och andra ett oförglömligt sådant. Vid det här laget har säkert de olika prestationerna, resultaten och annat noga begrundats och kannstöpts.

När man söker skapa reda i alla de glänsande intryck som trängs i ens huvud efter en tävling som denna, är det alltid något som småningom samlas i förgrunden. Vad som i år blev den främsta glorian kring SM var onekligen den 30 minutersflygning som Bjuv-flygaren Karl Blom svarade för. Visserligen betraktas en sådan flygning numera inte som "sensationell". De s. k. tuppflygningarna har på senare år blivit allt vardagligare. Några futtiga sek. fattades till SM-tecknet, men detta förringar inte prestationen då man får veta att Blom under hela sommaren legat i militärtjänst utan någon som helst kontakt med modellflyget. Modellerna hade således under mer än ett halvår legat och vilat i "trunken" och befann sig vid ankomsten till Västerås mer eller mindre havrerade. Till det märkvärdiga hör även att det var andra gången han återupprepade bravaden, enär han som bekant även under fjolårets SM svarade för den längsta flygningen, även om den då "endast" varade 9 minuter.

Blom, som är 22 år gammal, har byggt c:a ett 20-tal modeller under de 4 år han tillhört Bjuvs Modellflygklubb. Han har emellertid åtskilligt flera tuppflygningar på sitt samvete. Han var den förste inom Bjuvklubben som upptäckte segelmodellernas fördelar framför de gamla motormodellerna, som hans klubbkamrater i det längsta envisades med. De första segelmodellerna Blom byggde var till största del tyska konstruktioner, av vilka "Hast" med tiden blev Bloms förälskelse. Som alla andra modellflygare kom Blom emellertid snart i konstruktionstankar och så en dag stod en S.3:a färdig, vilken den dag som i dag är ännu ej erhållit något namn. Dess goda flygförmåga kunde konstateras redan under de 3 första provflygningarna i regnväder av vilken ingen underskred 4 minuter, varför Blom därmed hade sällat sig till Sveriges guldflygare. Sagan blev dock kort för detta första exemplar . . . På en större Malmö-tävling fann den nämligen på att rymma efter en tid av 9 minuter. Uppmuntrad av belöningen för dagens "bästa prestation" byggde Blom en ny modell som emellertid redan under intrimningen vid en tävling i Kvidinge behagade försvinna efter en flygning på över 15 minuter. Blom var inte sen att bygga den tredje modellen av sin termikkänsliga konstruktion.

För närvarande håller han som bäst på med att experimentera med bensinmotormodeller och "flygande vingar" allt under det han som förste instruktör håller ett vakande öga på de många nybörjare som Bjuvklubben fostrar upp.

VARFÖR INTE EN

Wakefield-segelmodell?

Under många år har modellflygare från hela världen direkt kunnat jämföra sitt modellflygvetande med wakefieldmodeller, byggda efter bestämda regler och av samma storlek. Vid segelmodelltävlingar av internationellt format såg man däremot modeller av alla storlekar, varför en direkt jämförelse var omöjlig.

Det skulle därför vara bra om man efter kriget kunde fastslå en bestämd segelmodellstorlek vid internationella modelltävlingar — och här är alltså plats för en man, som vill skänka en liknande pokal och stödja modellflyget på samma vis som Lord Wakefield.

En segelmodell av samma storlek som en wakefieldmodell är för liten. Snarare är den dubbla storleken passande, alltså 25—26 kvdm, som även är en lämplig storlek — den är stor nog för att kunna flyga väl och likväl inte allt för svår att transportera.

Till sist må högstartsreglerna ändras. När dessa kom till kunde man kanske inte nå större höjd med 200 m vinsch än med 100 m löpstart, men det kan man nu. Alltså borde man begränsa linans längd till 100 m, likgiltigt vilket startsätt man använder.

Men varför vänta tills freden bryter in? Kan vi inte redan dessförinnan här i Norden taga initiativet till en framtida internationell "Wakefieldtävling med segelmodeller"? Vad anser Nordens modellflygare om det förslaget?

Per Weishaupt.

HEDERSGÅVOR
i glas och porslin
Tel. 15168 — 17368

Ohlson J:or & C:o
Södergatan 17 Malmö

Svenska modellflygrekord

14 - 9 - 1943

År	**Tidsrekord:**			
1940	Klass M.1	U. Hallvig, Vingarna	5 m	5,0 s
1940	M.2	B. Lindell, Vingarna	33 m	42,9 s
1943	M.3	H. Ohlsson, Eslövs Mod.-flkl.	29 m	18,4 s
1942	S.1	A. Dahl, Eslövs Modellflkl	10 m	16,0 s
1942	S.2	S. A. Karlsson, Karlskoga Flkl.	46 m	16,0 s
1942	S.3	K. E. Landegren, Västerås Flkl.	40 m	40,5 s
	Distansrekord:			
	Klass M.1	Ingen notering.		
1941	Klass M.2	K. E, Svensson, Linköpingsesk.	13.300 m	
1939	M.3	B. Stark, Vingarna	7.050 m	
1940	S.1	S. Isacson, Linköpingseskadern	14.800 m	
1941	S.2	A. Sjöö, Motala MFK	17.900 m	
1941	S.3	S. Isacson, Linköpingseskadern	13.700 m	
	Hastighetsrekord:			
1940	U. Hallvig, Vingarna		81,8 km/tim	

Modellbyggare, se hit!

Spantbyggda modeller i skala 1:25

Byggsats inneh. bl. a.: Ritn., tryckta flak, hjul, ribbor m. m.
J 22, Fw 190 ..... Pris kr. 3: 95

Replikamodeller i skala 1:50

Byggsats inneh. bl. a.: Ritn., kontursågat trämaterial, hjul m. m.
J 22, Fw 190, Hawker Typhoon
Pris endast kr. 1: 95
D. H. Mosquito, B 18 ..... Pris kr. 2: 95
Stor katalog kommer omkring 1 nov.

POSTORDERFIRMAN L. SVEDFELT
Orsavägen 44 - Nockeby
Tel. 25 59 97 - Postgiro 15 57 50

Sänd mot postförskott + porto och oms.

.... st. ..... à kr. ..... skala .....

.... st. ..... à kr. ..... skala .....

Namn .....

Adress .....

SFT: 10

Det fribärande landnings-
stället - en Messerschmitt-
uppfinning till gagn för all
modern flygplansindustri.
MESSERSCHMITT A.G.
GRAPHISCHES BÜRO