

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

FRITT SPRÅKRÖR I FLYGETS TJÄNST
— MED ANSVAR INFÖR LÄSAREN —

MOTORFLYG

— FLYGVAPENÖVNINGARNA —

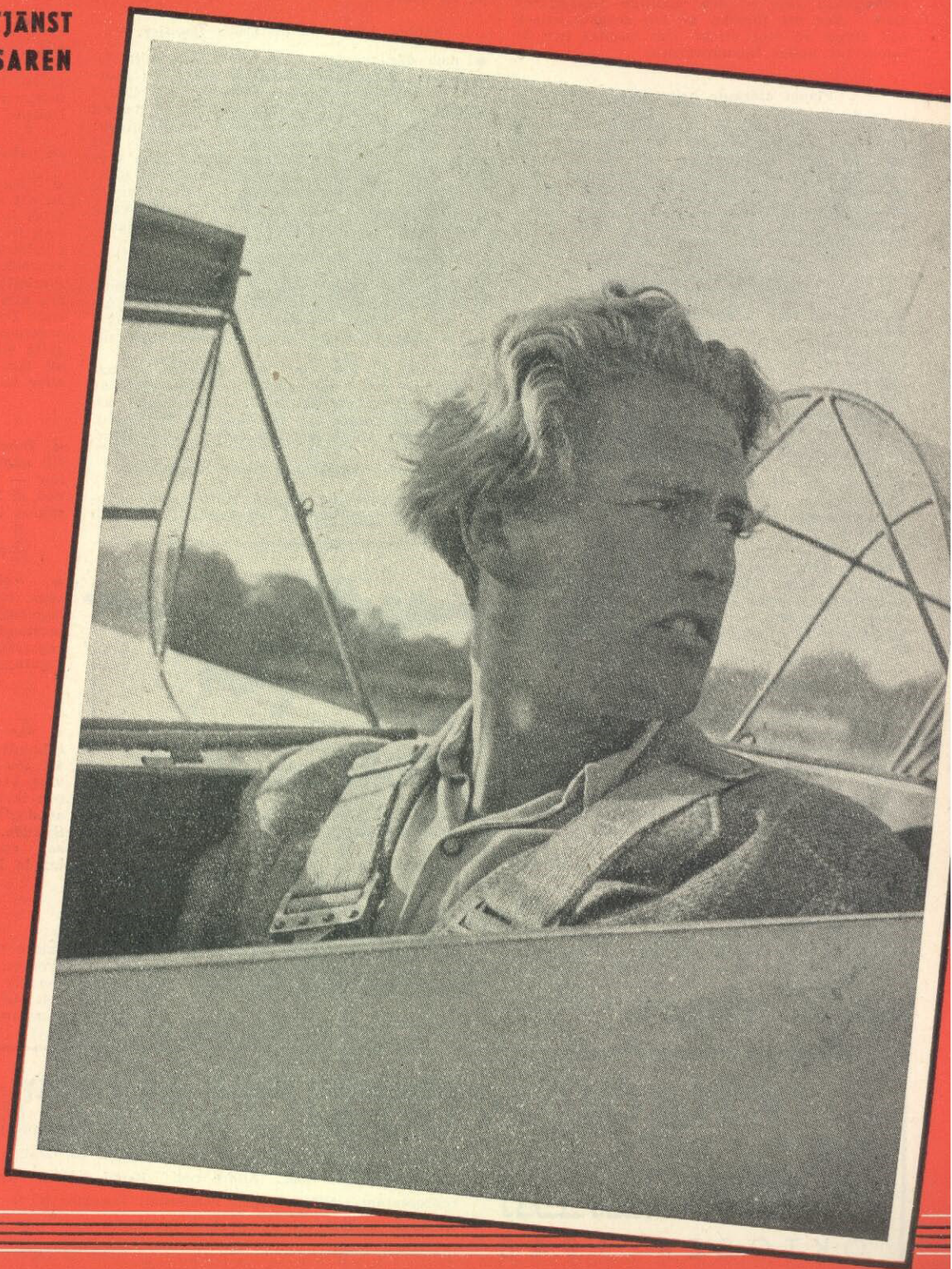
SEGELFLYG

— WÄTTERHANGET UTPROVAT —

MODELLFLYG

— VIRKKI, WEISHAUP, ISACSON M. FL. —

Nr 7 • 1946





I VINDSTÄRUTEN

"Idioter som tror att dom erövrat luften!"

● så skildras flygets folk av Rit-ola i veckans nummer av bildtidningen Se. Vi har ju med tiden fått vänja oss vid litet av varje från det hållet, varför vi inte tar den ovederhäftiga kritiken så hårt. Uttrycket "idioter" i detta sammanhang kommer säkert att verka som en bumerang, den där ytterst drabbar Rit-ola, Seredaktionen och — den mäktige förläggaren själv! För att försöka ge sin senaste attack mot flyget så stor effekt som möjligt har Se emellertid under huvudrubriken

"Planet störtade brinnande..."

● klippt ihop alla de braskande rubrikerna kring den senaste månadens flygolyckor ur det egna förlagets dagstidningar och till yttermera visso låtit dessa följas av ett fyrfaldigt "etc. etc. etc.". Det moderna trafikplanet presenteras i Se som en "dödsfågel", vars "dödsdryck" bensinen är, och för att riktigt visa sig på styva linan kallar man flygplanet även

"de dödsdömdas sardinlåda".

● Det skall vara de halvintellektuella dekadensfenomenen kring kvarteret Moraset på Sveavägen i Stockholm för att i en enda teckning koncentrera så många otidigheter gentemot flyget. Antagligen i akt och mening att ge det infantila angreppet ett sken av vederhäftighet låter man på samma bild också

en otrevlig liten pjattreporter från Se

● (tydligt det enda, som karikerats riktigt) fråga Charon, om det är lugnt nu, "se'n det stora vanvetet äntligen upphört?" Och Charon, vilken ju enligt den grekiska mytologien var symbolen för den underjordens färjkarl, som förde de döda över floden Acheron, ger följande svar på frågan: "Tjavaras, dom stadiga prenumeranterna har han ju numera framför allt hos dessa idioter som tror att dom erövrat luften!" Egentligen borde man kanske inte ägna utrymme åt dylika

underjordiska utgjutelser,

● men det förtjänar trots allt påpekas, att samma förlag som finner det förenligt med sin uppfattning om modern journalistik att publicera dylik propaganda anser sig böra ha monopol på flygtidningsbranschen! NF har fått mängder av brev med protester mot denna snuskjournalistik, och en brevskrivare från Norge sammanfattar sina intryck i fältropet

"Sätt stopp för expressjournalistiken!"

● Man behöver inte undra på att "dom stadiga prenumeranterna" — för att tala med buktalaren Rit-ola — efter detta i än större utsträckning söker sig till ett fritt språkför, som arbetar i flygets tjänst med ansvar inför såväl läsaren som flyget. På det att ingen må tro, att våra protester inskränker sig till Morasets härjningar, vill vi också ge

en släng av sleven

● åt Västgöta-Demokraten, som åter visat lindrigt sagt dåligt omdöme, enligt vad en segelflyginstruktör i Borås rapporterar. Saken var helt enkelt den och förhållandet sådant, att ett segelflygplan skulle bogseras från flygflottiljen i Säve till Kalmar. I trakten av Dalsjöfors brast bogserlinan, varför planet gick ned och landade på en åker.

Sådant händer i de bästa familjer,

● men där umgås tydligen inte Västgöta-Demokraten, ty av den alldagliga händelsen gjordes en sensationell rubrik över en hel sida i bladet och en trespaltig färginramad hänvisning å första-sidan med den drastiska formuleringen: "Segelflygplan nära störta i Dalsjöfors!" Det påminner oss om den där malmötidningen, vars reporter på flygdagen i fjol såg Karlssons Klister trevliga reklamåsa dingla i luften under en fallskärm och med anledning därav sprang hem och gjorde en sju-spaltare i kvällsupplagen:

"Åsna hoppade fallskärm över Malmö"

● till allmän förnöjelse för bladets läsekrets. Faktiskt verkar det inte, som alltför många åsnor skulle hoppa omkring i den svenska dags- och veckopressens spalter — med eller utan fallskärm!

Men för att tala om något roligare, så har landstings- och kommunalvalen nyligen gått av stapeln. Dessa var kanske inte så roliga i och för sig (åtminstone inte för dem som förlorade), men verkligen skämtsamt var det att iakta det

strålände flygintresset bland politikerna

● som kulminerade dagarna före valet. Professor Ohlin i folkpartiet lovade storflygfält och

guld och gröna skogar, d. v. s. statsanslag att röja undan skogarna med och bygga storflygfält i stället. Det var så förnuftigt, att han gick hem som valets segerherre. Sven Lasse Linderoth, som ju länge haft vind i seglen, fortsatte frammarschen som en meteor eller — varför inte? —

som en spökbomb

● och gick in som god tvåa. Bramstorparen kom på tredje plats — för att han lovade utrota alla jordbrukskas skadeinsekter med flyg (eller höja mjölkpriset med ett öre...). Helt enkelt dräpande var emellertid den sprudlande humoristen professor Georg André, som bl. a. liknade vår handelsminister Myrdal vid

en politisk flygare, som tappat landningsstället.

● "Nu flyger han så länge, tills han blir tvungen att nödlanda, och det återstår att se resultatet av den våldiga färden." Hr Myrdals kollega trafikministern Torsten Nilsson förebräddes i valstriden för att han ej lyckades lösa flygets aktuella problem. Men man får inte begära för mycket av en minister. Torsten har ju haft sitt nya jobb bara ett år — och som regerings ende Don Juan måste han tänka även på kvinnoorganisationerna — så han kanske inte hunnit sätta sig in i trafikfrågorna än. Hur vore det att låta flygflottorna sköta den orienteringen — eller varför inte

flygvärdinnorna?

● Dom skall väl utnyttja sitt fördelaktiga yttre till någonting produktivt! Upp och hoppa flickor — von Schoultz och von Holstein och allt vad ni heter! En extrakram av Calle Flor blir säkert belöning för den som först

gör trafikministern "air-minded"

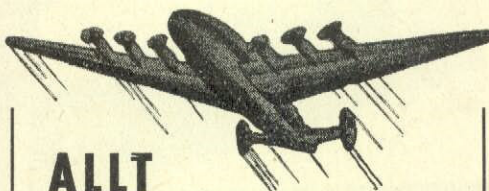
● — eller "flygsinnad" är det kanske bäst att säga, ty regeringsledamöterna behärskar ju inte engelska — om man får tro Aftonbladet var det bristande språkkunskaper som hindrade Sveriges regering att låta sig representeras vid SAS invigningsflygning till Amerika!

Språkförbistring

● var det förresten också på FAI-konferensen i London, enligt vad dir Gösta Fraenckel berättat för NF. Det hindrade dock inte, att Sverige blev representerat både i segel-, modell- och turistflygkommittéerna av FAI, varjämte en av de tio vice ordförande-platserna veks för Old Sweden. Det var strängt taget bara i ballong- och sportflygkommissionerna, som KSAK ej kunde låta representera sig.

Hur vore det, om...

● ... "Nordens två främsta flygtidningar" skulle ta hand om representationen? Tillgivne brodern Wille Kleen är ju som klippt och skuren för ballong-corps... förlåt, commissionen, och NF har som bekant alltid haft sportflyget som sitt speciella skötebarn.



ALLT HÖGRE och HÖGRE

pressas NFs prenumerationsupplaga i höjden månad för månad. Endast under september var det

2.347

f. d. lösnúmerköpare, som ingick i prenumeranternas stora skara genom att utnyttja erbjudandet om billighetsprenumeration. Till årets slut kostar NF nu endast 1: 35 kr. (inkl. julnumret) — det är sista budet! Sänd in beloppet omgående till NF, box 118 Malmö 1.

INTERNORDISK TIDSKRIFT FÖR MOTORFLYG • SEGELFLYG • MODELLFLYG

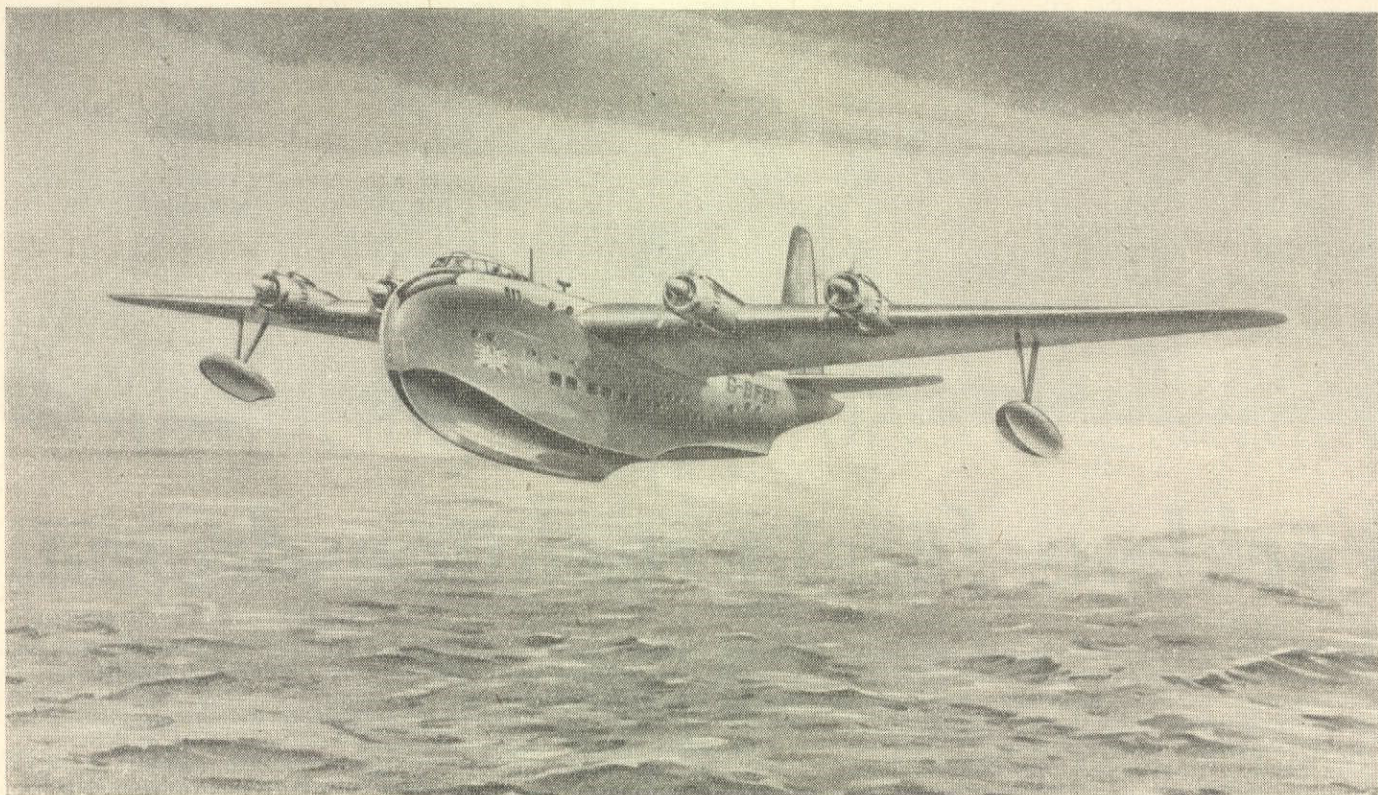
Utkommer omkring den 1 varje månad. Lösnummer 45 öre. Prenumerationsavgift 5: — kr./helår. Huvudkontor: Norra Vallgatan 66, Malmö. Tel. 335 42. Giro 24 52 48. Chefredaktör: Hans Göst. Andre red.: Bertil Rubin. Ansv. utg.: A. M. Lundgren. Svensk representant i NFs nordiska redaktion: Ingenjör K. G. Molin Stockholm (Tel. Täby 356 a). Artiklar, notiser och fotografier emottagas med intresse för publicering. — Eftertryck av innehållet tillåtet, endast om Nordiska Flygtidningen anges som källa.

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

OKTOBER 1946

DRAKES treåriga färd...



Short-Saro Shetland-planet är världens snabbaste flygbåt med tre gånger så stort tonnage, som sin föregångare "Empire"-flygbåten, som flugit på de brittiska flygrouterna under många år. Shetlandsplanet drives av fyra Bristol Centaurus-motorer, vilka utveckla över tiotusen hästkrafter.

...är en veckas arbete för **SHETLANDPLANET**



Sir Francis Drake, 1545—1595. Brittisk amiral, upptäcktsresande och patriot. Som en redan erfaren sjöman förde han vid tjugotvå års ålder befälet på ett fartyg under sin släkting Sir John Hawkins under expeditionen till Spaniska sjön. År 1577 seglade han med "The Golden Hind" på sin namnkunnigaste färd, då han såsom den förste engelsman att segla jorden runt, rundade Kap Horn till Gylne Porten, seglade tvärs över Stilla Havet och efter en äventyrlig färd på två år och tio månader tillbaka igen till Plymouth via Java och Goda Hoppsudden.

När Drake hade seglat jorden runt med *The Golden Hind*, gav drottning Elizabeth order om att den lilla 40-tonnaren skulle bevaras "såsom ett monument till hans egen och hans fosterlands ära".

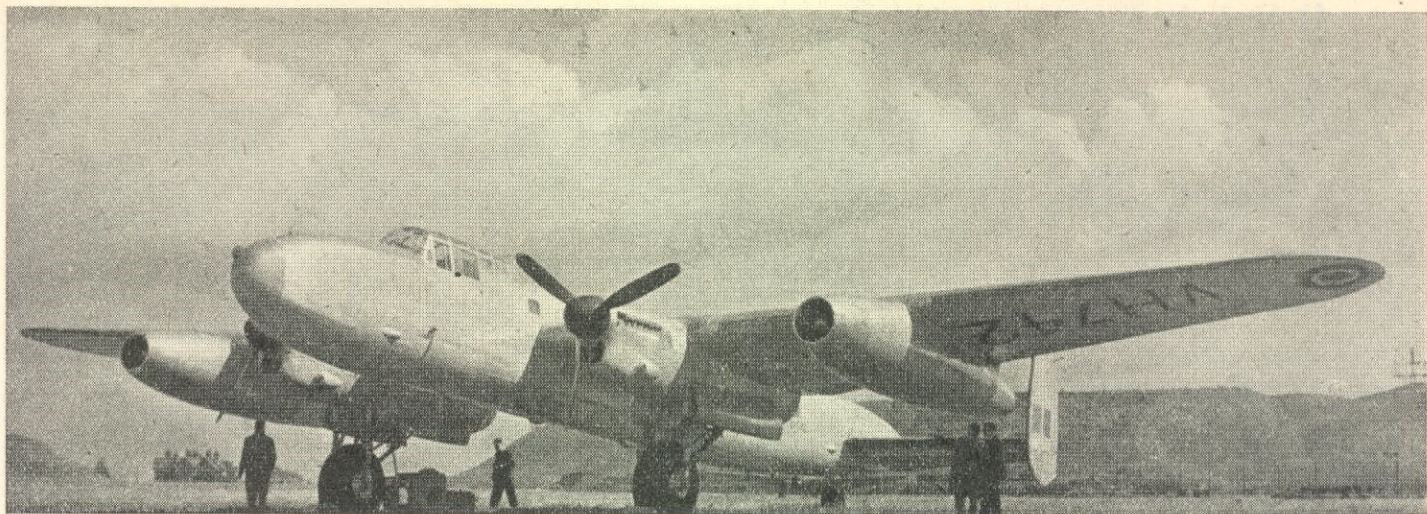
På två år och tio månader fullbordar en modern brittisk flygbåt med större antal personer ombord än Drakes flaggskepp en lika lång sträcka, som hundra gånger jorden runt, i transocean passagerare- och postfart.

Storbritannien är det geografiska centrum för jordens landmassa och det logiska centrum för världens flygindustri. Direkt från framgångarna med konstruerandet och producerandet av krigets bemärkta stridsplan äro brittiska konstruktörer och ingenjörer nu sysselsatta med att tillverka moderna transportplan av alla sorters storlekar och klasser. Såsom arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för de kompulsionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de — och komma att tillmötesgå — varje krav från dagens och morgondagens flygålder.

Segertik i kriget bygger nu

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIEN

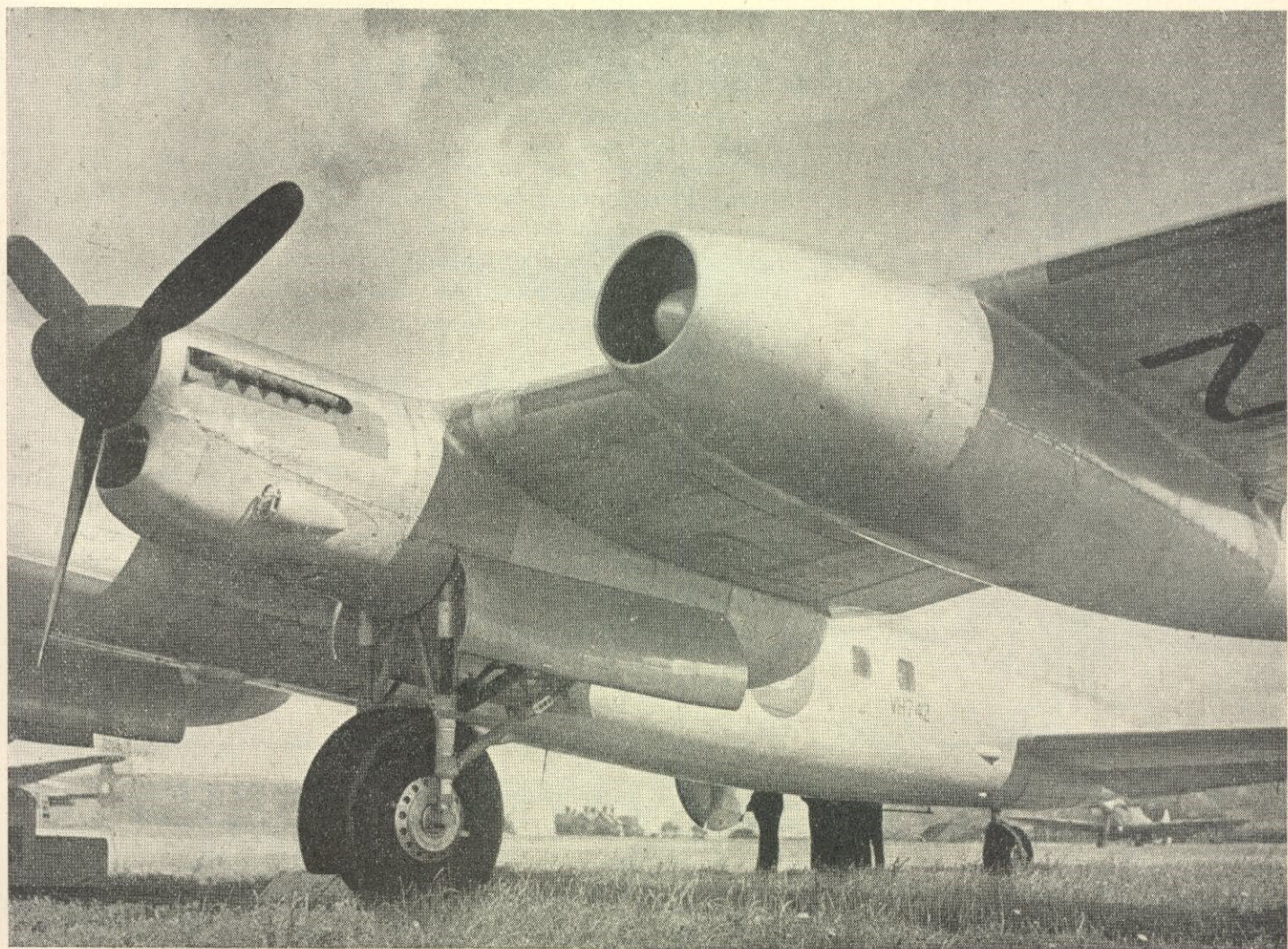
för världens flyglinjer



Världens första reaktionsdrivna...

Världens första reaktionsdrivna passagerareplan påbörjade fredagen den 13 september sina provflygningar och demonstrerades samtidigt för första gången för offentligheten. Som framgår av bilderna är planet, en Avro Lancastrian, inte enbart reaktionsdrivet utan det är de båda yttre motorerna som utbyts mot reaktionsaggregat. De båda kolmotorerna utgörs av Rolls-Royce Merlinmotorer under det att yttermotorerna, reaktionsaggregaten, äro världens hitintills starkaste reaktionsmotorer Rolls-Royce Neneaggregat. Dessa senare beskrivas närmare i en längre teknisk artikel som börjar i detta nummer av NF.

Detta Lancastrian-plan beskrives som ett "flygande laboratorium", då det för att man skall i största möjliga utsträckning kunna tillgodogöra sig provflygningarnas erfarenheter har försetts med ett otal instrument och kontrollapparater. NF hoppas bli i möjlighet att så snart resultaten av provflygningarna föreligga utarbetade låta våra läsare taga del av dem.



DET

Ligger i
LUFTEN

Tjeckoslovakien — föregångslandet

TJECKOSLOVAKIEN — FÖREGÅNGSLANDET bär månadens ledande artikel som rubrik. Det är inga överord när man på detta sätt betecknar den lilla republiken nere i hjärtat av Centraleuropa. Här är inte något forum för ordande om principer för mellanfolkligt samarbete, sociala återuppbyggnadsprogram etc. Som flygfackpublikation nöjer vi oss med att hålla oss till det område där vi hör hemma, nämligen flyget, och det är bl. a. just här vi bör se Tjeckoslovakien som ett föregångsland — och ett föredöme!

Är Tjeckoslovakien ett föregångsland när det gäller mellanfolkligt och socialt framåtskridande, är det också i lika hög grad ett föregångsland inom flygets område. Få om ens några andra länder har på samma sätt som Tjeckoslovakien förstått att slå in på den väg som leder mot målet — *Flyget för folket*, ej blott för några få utvalda eller särskilt privilegierade!

Sverige gästades för något mera än en månad sedan av en grupp tjeckiska segelflygare. De hade kommit till vårt land för att lära känna det svenska segelflyget och för att knyta kontakter med svenska segelflygare. "Här tar vi emot representanter från ett land, som ännu för knappt mer än ett år sedan varit invecklat i en kamp på liv och död. De har kommit till vårt land för att lära sig hur vårt svenska segelflyg fungerar, men när vi efter deras avresa summerar ihop intrycken, finner man att det i stället är vi svenskar som bör resa till deras land för att se, lära och samla erfarenheter", yttrade den kände svenska segelflygaren och gymnastikdirektören Karl-Erik Övgård då han i Köpenhamn tog avsked av sina tjeckiska vänner.

Han hade tvivelsutan rätt. Vi har ingenting att lära tjeckerna evad det gäller flyg men *vi* har mycket att lära *av tjeckerna*. I Tjeckoslovakien har de statliga myndigheterna en inställning till flygrörelserna, som får en svensk att gnugga sig i ögonen, när han tar del därav. Republikens ledning med statschefen doktor Benes i spetsen har med förbluffande klarsynthet förstått vad så många här i landet ännu inte alls har fattat. Nämligen att flyget, som i dag är en faktor av ganska stor betydelse i ett flertal sammanhang, redan i morgon kommer att ha erövrat en sådan position att alla andra kommunikationsmedel helt ställes i

skuggan. Framtiden tillhör flyget — den nation som vill leva med även i framtiden, den nationen gör redan i dag flyget till hela folkets egendom.

Hela folkets egendom — det är ett begrepp som man näppeligen känner sig manad att tillämpa när det gäller det svenska flyget. Men i Tjeckoslovakien har man, trots att man i dessa dagar ännu har många svårlösta problem att brottas med i samband med läkandet av alla de sår som kriget tillfogat landet, förstått att slå in på den rätta vägen. Ja, man har inte endast slagit in på den, man har redan hunnit tillryggalägga en god del av den mot det uppsatta målet.

Tjeckoslovakien har ungefär dubbelt så många invånare som Sverige. Tjeckoslovakien har *fem* statsunderstödda segelflygskolor! Varav den mellersta av ungefär samma storleksordning som Sveriges enda — Ålleberg! En A- plus en B-kurs för segelflygcertifikat kostar knappt 40 kronor! C-kursen ställer sig ungefär lika billig. (Motsvarande svenska siffror bör man väl av ren hänsynfullhet ej nämna här!) Och har någon som befinner sig besitta de rätta förutsättningarna inte möjlighet att skaffa ens så mycket, så behöver ändå inte det ekonomiska lägga några hinder i vägen!

Allt detta möjliggöres av ett minst sagt välvilligt och förstående intresse från den tjeckoslovakiska statsmaktens sida. Rikligt tilltagna understöd i form av kontanter är endast ett av de sätt på vilka staten stödjer det tjeckiska sport-, segel- och modellflyget. Intensiv propaganda i skolorna och pressen är, för att nu endast nämna några exempel, andra sätt på vilka marken beredes för flyget. Förekomsten av en speciell högskola för civil lufttrafik är en annan faktor värd att nämnas i detta sammanhang. Törs man undra när Sverige får en dylik?

Att vi inte gör oss skyldiga till någon som helst överdrift när vi redan i inledningen talar om Tjeckoslovakien som ett föregångsland även på flygets område, torde väl nu stå klart för en var. Det skulle helt säkert vara en nyttig tankeställare för många tillbakabromsare inom vårt lands styrelse att få taga del av, vad ett sådant land som Tjeckoslovakien anser sig böra offra för att få möjligheter att hålla och utvidga sin position även i morgondagens värld.

DOKTOR BENESJ

"England gränsar åt alla håll mot havet. Engelsmännen har sedan urminnes tider förstått, att samfärdseln över haven varit en livsbetingelse för nationens rikedom och makt. Tjeckoslovakien gränsar åt intet håll mot havet. Den moderna tekniken har givit oss ett samfärdsmedel, en förbindelselänk med omvärlden — flyget — som för oss bör vara någonting lika naturligt som sjöfarten för engelsmännen. Våra vägar går genom lufthavet. Låt oss förstå detta och handla och tänka därefter."



Friska fläktar

förde de tjeckiska segelflygare som under sensommaren besökte vårt land med sig. Det var många nya impulser det svenska segelflyget fick möjligheter att tillgodogöra sig. Vad månede bliva av de tips ordföranden i Akademiska Segelflygklubben i Prag, Jiri Sandera (tredje fr. v. på bilden) här ger sina svenska "kollegor"?

STUDENTERNA OCH FLYGET

SOFFLIGGARE, det är ett epitet, som rätt ofta klistrats på Sveriges akademiker i den allmänna debatten. Framför allt har detta väl föränletts av det rätt ljumma intresset för idrottsliga prestationer vid våra högskolor och universitet.

Om detta skällsord — ty så måste man väl faktiskt karakterisera begreppet "soffliggare" — har använts med rätt eller orätt, det faller utanför ramen för vår uppgift att bedöma. Men man kan mycket väl förstå de kritiker, som angriper våra akademiker för bristande flygintresse — åtminstone vid en jämförelse med exempelvis våra tjeckiska kollegor.

Sveriges studenter och flyget

Här i Sverige fanns ju på sin tid den mycket livaktiga flygklubben vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg, vilken förresten räknas som en av de verkliga pionjerna för segelflyget i vårt land. Men sedan den gick upp i Aeroklubben i Göteborg, återstår endast den — åtminstone utåt — inte fullt så livaktiga flygklubben vid Kungl. Tekniska Högskolan i Stockholm. I övrigt lyser det akademiska flygsinnet helt med sin frånvaro — i varje fall rent organisatoriskt sett.

Det där är ett förhållande, som vi snarast borde reglera på ett eller annat sätt — vem som nu skall ta initiativet. Lyckligast vore nog, om de yngre studenterna själva toge saken i egna händer, utan alltför mycket farbroderligt medinflytande "från högre ort".

Utlandet bättre lottat

Hur akademikerna utomlands hjälper flyget på mångahanda sätt och ofta rentav visar vägen för ungdomens insatser har NF tidigare berört, nu senast i en redogörelse för flyget i Finland, där PIK-teknologerna svarar för praktiskt taget alla nykonstruktioner på segelflygets område. I ett annat sammanhang skall vi låta civil-

ingenjör Hans Harboe berätta om de danska teknologernas "Polyteknisk Flyvegruppe" i allmänhet och klubbens intressanta konstruktion av en ny motorsegelare i synnerhet.

För dagen skall vi emellertid inskränka oss till våra nyförvärvade vänner bland studenterna i Prag. NF har tidigare utförligt behandlat den tjeckiska akademikergruppens studiebesök hos svenska och danska segelflygare. Vi skall nu låta chefen för AVS — d. v. s. Aeroklub Vysokoskolského Studentstva, segelflygklubben vid universitetet i Prag — redogöra för arbetet inom sitt verksamhetsområde.

En aristokrat bland aristokrater

Men låt oss först med några ord presentera *Jiri Sandera*, innan vi lämnar ordet åt honom själv. Han studerar kemi vid högskolan i Prag och har redan en ingenjörsexamen bakom sig, men det skulle inte förvåna, om vi nästa gång möter honom som doktor Sandera. Det är nämligen en utpräglad intellektuell typ, en vetenskapare av renaste vatten, som vi här har att göra med. Han är gift med en journalist, som också var med på Sverige-resan, närmast i egenskap av pressreferent. Under samtalets gång gör hon ofta små intelligenta inpass och förtydliganden, som låter oss ana den pigga tidningskvinnan. Men det var nu inte henne vi skulle tala om, även om hon liksom hela den tjeckiska gruppen i övrigt på ett ypperligt sätt representerade det nya Tjeckoslovakiet. Om man med fog kunde säga, att vi här hade att göra med en fullodig elittrupp, så måste man beskriva Jiri Sandera som aristokraten bland aristokrater.

1 000 Pragstudenter vill segelflyga

— Vi har över tusen medlemmar i vår segelflygklubb, berättar Sandera, och ett par hundra av dessa har redan hunnit klara sina diplom vid vår egen flygskola tio

kilometer från Prag. Parallellt med segelflyggruppen har vi en sektion för motorflygare — den räknar c:a 800 medlemmar under ledning av Vincenc Hodek — samt en helt nystartad avdelning för fallskärms-hoppare, vilken enbart den räknar 200 deltagare och har några hemkomna RAF-officerare som instruktörer under ing. Rudolf Nováks ledning.

— Intresset behöver vi alltså inte klaga på, men ingen skall för den skull tro, att vi enbart haft en dans på rosor fram till den nuvarande ståndpunkten. Under kriget låg verksamheten helt nere, och efter fredsubrottet måste vi bygga upp organisationen på nytt från grunden.

"Vi ha kämpat oss fram"

— Vi hade inte det minsta att börja med, och därtill kom, att huvudorganisationen inledningsvis ställde sig mycket avvisande mot en rent akademisk flygorganisation. Kanske fruktade man en för stor oppositionell kraftsamling. Det var i så fall ogrundade farhågor. Vi har fått kämpa oss fram från position till position och är i dag Tjeckoslovakiets utan jämförelse största flygklubb. Centralorganisationens inställning till segelflyget är å andra sidan numera så positiv, att den ingalunda inbjuder till opposition. Samarbetet är alltså det bästa. Ett direkt idealiskt tillstånd har rätt, sedan vi kallade ledaren för flygsektionen i teknikministeriet, civilflygchefen ing. Bervida till hedersordförande i vår klubb.

Tyska segelflygplan till nytta

— Bland annat just genom förmedling ARCS — "tjeckoslovakiska republikens aeroklubb" — har studenterna redan fått en icke föraktlig uppsättning plan. Således har vi vid vår flygskola ett tiotal segelflygplan, varav 3 Kranich, 4 Babies, 1 Olympia, 2 Schulgleiter (SG 38) samt det

första exemplaret av Zlin 24. Kanske förvånar det, att vi liksom även klubbarna runt om i landet redan har så pass många segelflygplan, trots att nytillverkningen först på sistone kommit igång. Förklaringen är enkel: de tyska segelflygplanen som funnos i landet fördelades helt enkelt efter krigets slut av statsmakterna bland klubbarna! (Det hade kanske varit något att tänka på för de herrar, som till synes utan varje orsak — business? — förstörde mängder av tyska plan i Norge och Danmark i stället för att låta dem komma de lokala klubbarna tillgodo!)

— Dessutom har vi inte mindre än 9 motorflygplan, både för bogserstarter och för skolning. Som bogserplan har vi använt Storch och Me 7, och i höst sätter vi ytterligare in en Heinkel Kadett, som jag själv anser vara världens bästa bogserplan.

RAF-flygare leder motorflyget

— Medan jag själv leder segelflyget tillsammans med mina instruktörer, har den akademiska motorflygsektionen en speciell chefspilot anställd. Det är majoren i RAF, ing. Karel Drohlav, och det är symptomatiskt för utvecklingen hos oss, att även de första motorflygarna nu efter kriget fått sin utbildning inom den akademiska flygklubben.

— Som förut nämnts har vi även utbildat de första och flesta segelflygarna. Hittills rör det sig visserligen bara (!) om ett par hundra, men mer ha vi helt enkelt inte hunnit med på grund av det begränsade antalet plan. Vi började nämligen de egentliga flygningarna efter kriget först i april i år.

Engelsk brigadgeneral tog C-diplom

— Hittills är det givetvis i första hand tjeckiska studenter, som besökt vår flygskola, men nästa år hoppas vi absolut få se en svensk grupp hos oss. En viss internationell fläkt fick skolan förstas redan i somras genom besök av en engelsk brigadgeneral, som blev så intresserad, att han tog både C-diplom och segelflyg-certifikat hos oss.

Segelflyg inget surrogat!

— Det är förresten rätt intressant att höra de garvade krigarnas syn på segelflyget. Ingen enda avfärdar det som ett surrogat. Tvärtom blev det t. ex. mot slutet av kriget allt vanligare, att bombflygare efter en viss tid måste vila upp sig och under tiden flitigt övade segelflyg — vilket återgav dem den rätta känslan för flygningen! Alla de tyskar, vilka under kriget använde vårt land som något slags träningsreservat, måste också regelbundet lära sig konstflyga på segelflygplan, innan de kunde börja samma manövrer på motorflygplanen. Mycket annat att förtiga.

Studenterna nykonstruera

— Våra medlemmar vid tekniska högskolan är sammanslutna till en egen fackgrupp, VLP, som säkert kommer att låta höra tala om sig genom en rad nykonstruktioner på segelflygets område. Just nu närmar sig VLP-1 "Sroubek Fardik" sin fullbordan, och fortsättning följer — den saken är klar!

— Men även den tjeckiska flygindustrien är intresserad av segelflyget, och därför har vi f. n. vid sidan av VLP-1 ännu en prototyp, ZLIN 24 "Krajánek", som inom kort skall börja seriebyggas. Krajánek är vår förbättring av Grunau Baby, och typen är bl. a. redan godkänd för konstflygning. Som namnet kanske antyder, så har planet konstruerats vid de kända Zlin-fabrikerna, vars motorsportflygplan ju äro kända även i Sverige.

— Samma konstruktörer svarar också för ett nytt glidplan, "Honza", som redan föreligger i prototyp, samt en under konstruktion varande hjälpmotor för segelflyget.

1 500 Kranich i en serie!

— Ett annat flygföretag, Beneš-Mráz i Chocen, har nyligen påbörjat en ny serie om ett 50-tal plan av Kranich III. Under

kriget tillverkade man där inte mindre än 1.500 Kranich II-plan åt tyskarna, varför en viss erfarenhet ifråga om segelflygplanbygge nu torde vara för handen.

— Det kanske förvånar svenskarna, som uteslutande har Kranich I, att denna typ är helt förbjuden hos oss. Med "II-an" flyger vi å andra sidan även termik och går rätt ofta på sträcka. På tal om Kranichen kan jag nämna, att vi i sommar vid sidan av den vanliga EK-skolningen i SG även på prov — och med stor framgång! — låtit elever börja flyga direkt i dubbelkommando, och experimenten talar inte till DK-skolningens nackdel.

Bakre huven uppflyttad på tjeckiskt DK-plan

— En annan och intressantare nyhet ifråga om Kranichen är måhända, att vi hos oss numera alltid placerar den bakre huven uppskjuten ovanför den främre. Vad som därvid ev. förloras i den aerodynamiska utformningen får man flerfaldigt igen genom den förbättrade sikten från baksitsen. Slutligen får jag kanske nämna, att det är Kranich-fabrikanten ing. Mráz, som svarar även för tillverkningen av det trevliga sportplanet "Sokol" M-I, vilket demonstrerades i Sverige under augusti.

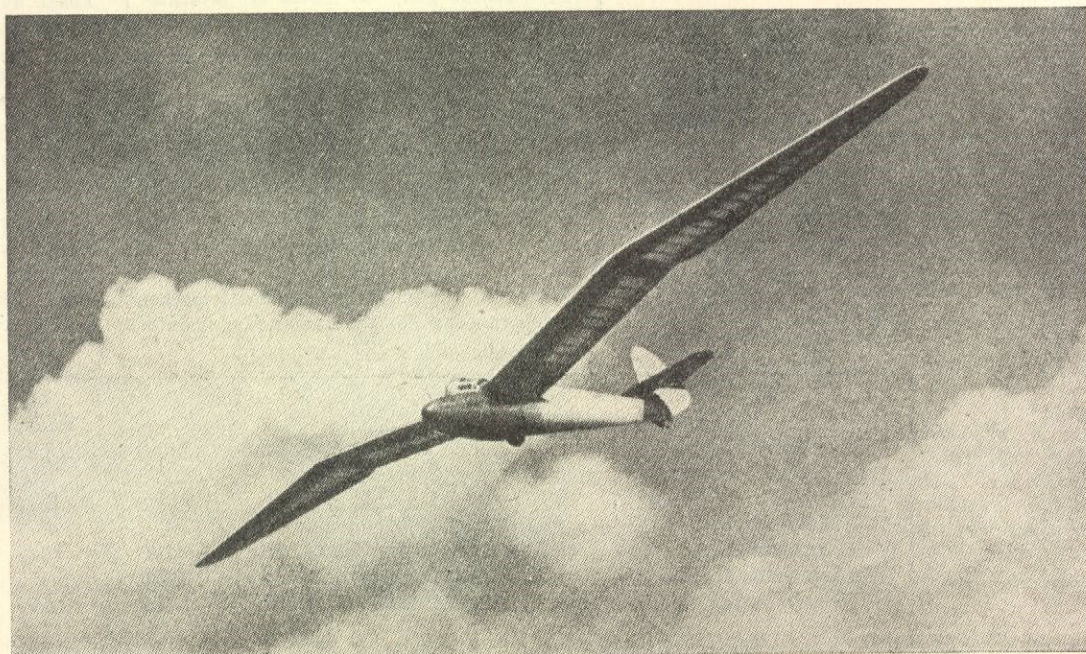
Fi-1 till Tjeckoslovakiet

— Även om vi alltså själva redan fått igång en betydande segelflygindustri, är vi mycket intresserade av de svenska tillverkningarna. Speciellt har vi förälskat oss i Fi-1, ett utmärkt konstflygplan, som vi fick provflyga genom Stockholms Segelflygklubb och NFs välvilliga tillmötesgående.

— Framförallt vill vi emellertid bevara och vidareutveckla de vänskapsband med de svenska segelflygarna själva, som vi knutit under sommarens besök i detta vackra och gästfria land. Vi ses i Prag sommaren 1947!
Örnen.

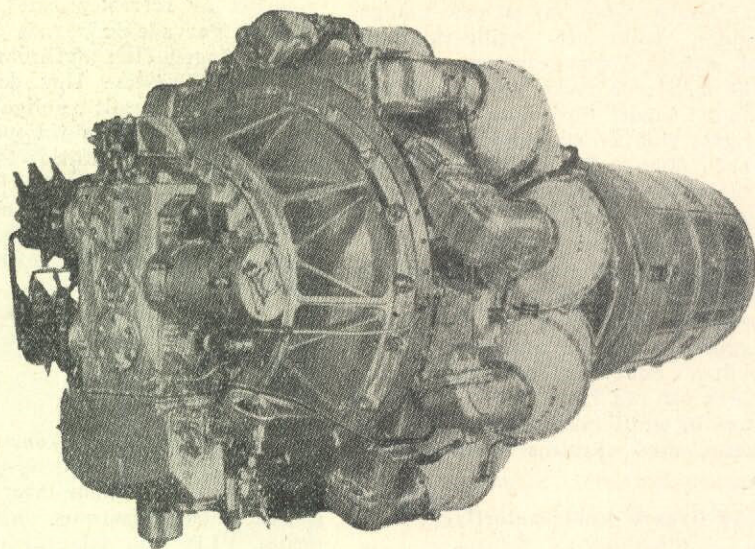
Inte ett utan tusen

och ännu fler segelflygplan har de senaste åren byggts i Tjeckoslovakien. Ett företag som Beneš-Mráz i Chocen bör vid det här laget ha större erfarenheter än de flesta andra flygplansfabriker i världen då det gäller att bygga segelflygplan. I fråga om kvalitetsarbete hävdar emellertid svenskarna genom Kockums Flygindustri väl sin plats i täten.



ROLLS-ROYCE R. B. 41

"NENE"



världens starkaste flygmotor

— "BABYN" SOM BLEV EN GIGANT! —

Redan de första reaktionsmotorer, som seriebyggdes i England på basis av Air Commodore Frank Whittles patent och forskningserfarenheter och inmonterades i jaktplanet Gloster "Meteor", voro produkter från de välkända flygmotorfabrikerna Rolls-Royce Ltd. i Derby. De buro flodnamnen "Weland" och "Derwent". Den första av dessa typer, "Weland", var i stort sett en direkt utveckling av Whittle-principen, under det att "Derwent" kom att utgöra utgångspunkten för en Rolls-Royce's egen utvecklingskedja. Till denna senare kedja hör också världens för närvarande starkaste flygmotor "Nene", vilken vi här avse att beskriva i korta drag.

Redan innan "Nene"-konstruktionen var avslutad uppstod ur densamma en ny mindre motor, "Derwent V", vilken med sina prestanda vida överträffade alla dittillsvarande "Derwent"-motorer. Det var med denna motor, som de nya serierna av Gloster "Meteor", speciellt då "Meteor IV", det nuvarande världsrekordplanet, utrustades. Inom parentes sagt har redan rapporter ingått om att "Meteor IV" under provflygningar för ett nytt världsrekordförsök överskridit 1.000 km-gränsen.

Spanskt?

Rolls-Royce kan taga äran åt sig av att ha skänkt livet åt världens starkaste baby — d. v. s. om nu vår en smula fantasifulle redaktionsgosses antagande är riktigt. Ifrågasvarande yngling vill nämligen söka göra gällande att Rolls-Royce lånat namnet till sin senaste reaktionsmotor, "Nene", från spanskan. Där nene alltså betyder baby! Vare härmed hur som helst — "Nene" är i skrivande stund världens starkaste flygmotor. Havillands "Ghost" kommer visserligen enligt påståenden att bli exakt lika stark, men eftersom denna senare motor ännu så länge inte tillhör fullbordade fakta, bör väl påståendet om "Nene":s överlägsenhet hålla streck ganska gott. Vi inleda här presentationen av denna teknikens senaste triumf.

En direkt jämförelse mellan dessa reaktionsmotorer och de mera konventionella typerna av flygmotorer låter sig näppeligen göras för närvarande. Speciellt då eftersom det ganska färska begreppet "dragkraft" i detta sammanhang försvårar en dylik. Vi får därför för att belysa utvecklingsgången nöja oss med att presentera några data för de sinsemellan relativt

likartade motorer, vilka tillhörande "Weland"- och "Derwent"-serien utgått från Rolls-Royce (se tabell).

För ytterligare fullständigande kan nämnas att "Derwent" försöksvis försetts med anordning för propellerdrift. Detta försöksutförande betecknas med "Trent". Två dylika motorer byggdes in i en Gloster "Meteor", vilken i september 1945 steg upp i luften som världens förmodligen första propellerdrivna plan med turbindrif.

Reaktionsmotorn Rolls-Royce R. B. 41 "Nene" skisserades upp efter ett förslag från ministeriet för den brittiska flygindustrin. Man ville ha en motor med en dragkraft av minst 1.810 kg, en vikt av högst 1.000 kg och en maximal diameter av 1.397 mm. "Nene"-motorn har i sitt nuvarande serieutförande 25 % högre dragkraft, 30 % lägre vikt och en 10 % mindre maximal diameter och uppfyller alltså de uppställda anspråken med god marginal.

Ur "Nene"-motorns dragkraft vid en flyghastighet av 965 km/tim kan man beräkna att denna motsvarar en effektutveckling av ungefär 7.200 hästkrafter. En direkt jämförelse mellan reaktionsmotorns och kolmotorers prestanda är visserligen

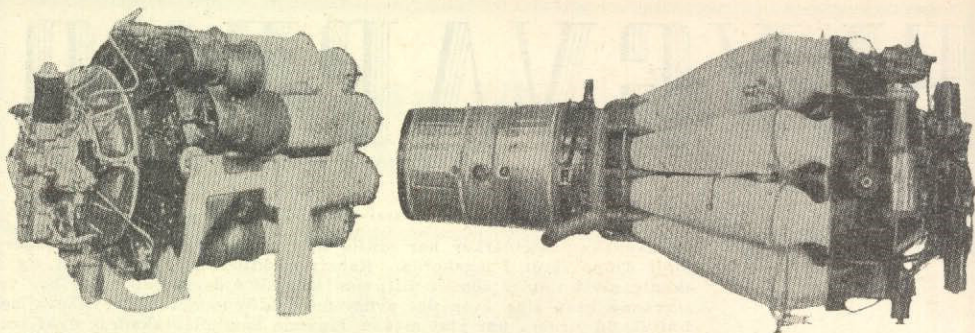
Modell	Konstruktionen påbörjad	Max. diam. mm	Längd mm	Maximal dragkraft kg	Vikt kg
Weland	Slutet 1941	1.090	—	770	386
Derwent I	April 1943	1.050	2.130	908	441
Derwent V	Våren 1944	1.090	2.460	1.475	565
Nene	Början 1944	1.257	2.458	2.270	703

inte tillåten utan hänsynstagande till den med den senare praktiskt uppnåbara maximumhastigheten och den denna motsvarande verkningsgraden för propellern; men ur det här angivna talet framgår det detta till trots att "Nene" kan betecknas som världens för närvarande starkaste flygmotor.

Den nya reaktionsmotorns huvuddelar ligger i följd efter varandra i motorns längdriktning på ett sätt som gör motorns olika delar lättillgängliga för översyn och reparation. Den inströmmade luften upptages först i den yttre motorn omgivande manteln och går alltså inte direkt in i kompressorn, ett förhållande vars fördelar kommer att framgå av den fortsatta redogörelsen. Kompressorn är byggd som en dubbelsidig radialkompressor i motsats till Goblin-aggregatets enkelsidiga kompressor. Såväl på kompressorhusets fram- och baksida finnas av konformade skyddsnet omgivna luftintag, genom vilka luften i övervägande radiell riktning strömmar utifrån och in.

Denna form av lufttillförsel medför att mantelns diameter måste vara ungefär 50 mm större än den egentliga motorns maximumdiameter, så att en tillräcklig luftmängd når fram till kompressorernas bakre luftintag. En av fördelarna med denna anordning är den låga hastighet med vilken luften strömmar mot luftintaget; alltså av luftströmmen medförda främmande partiklar tvingas som en följd härav inte in i motorn utan avskiljas redan i manteln. Genom en ändamålsenlig utformning av luftkanalerna från de yttre främre intagen till rummet omkring motorn uppnås vid flygning med hög hastighet sugströmmar som ge upphov till ett övertryck i detta rum varigenom kompressorn besparas besväret att ensam övervinna hela skillnaden mellan den yttre luftens tryck och trycket i förbränningskamrarna.

Å kompressorhusets bakre del finns ett centralt lager där axialtrycket balanseras. Detta axialtryck uppstår därav att kompressorn inte lämnar nog axialkraft för att kompensera turbinens. Runt omkring utrymmet för detta centrala lager ligga de nio förbränningskamrarna med sina främre delar anslutna till förbindelserör från kompressorn och med sina bakre delar mynnande ut vid turbinen. Efter turbinen följer sedan avloppskonens genom vilken förbränningsgaserna strömma ut bakåt. Avloppskonens konstruktion tillåter en förhållandevis enkel längdjustering då förhållandena så kräva.

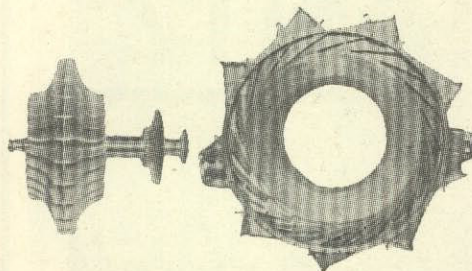


ROLLS-ROYCE FÖRSTA reaktionsmotorer. T. v. "Welland" byggd efter Whittle-patentet. T. h. "Nene":s föregångare "Derwent I".

Motorns hjälpapparater bestående av startmotor, bränsle- och oljepumpar, generator m. m. ha sammanförts i en på kompressorhusets främre del anbringad låda.

Kompressorn.

Som vi redan i det föregående nämnt har "Nene"-motorns kompressor konstruerats som ett dubbelsidigt kompressorhjul till vilket luften genom främre och bakre luft-



T. v. den dubbelsidiga radialkompressorn. Obs.! det mindre enkelsidiga kompressorhjulet på kompressoraxeln från vilket kyl luften levereras till det centrala lagret. T. h. diffusorn.

intag strömmar in radiellt. Efter en riktningssändring på cirka 90° går luftströmmen axiellt framifrån in i det dubbelsidiga hjulet, slungas från dettas periferi ut i diffusorn och ledes därefter ut i förbränningskamrarna.

Rolls-Royce har föredragit användandet av dubbelsidig radialkompressor i alla sina reaktionsmotorer. I motsats till den enkelsidiga centrifugalkompressorn med samma hjuldiameter tillåter nämligen detta arrangemang en fördubbling av intagsdia-

metern och därmed också av luftmängden. Denna luftmängd är sedan å sin sida avgörande för reaktionsmotorns prestationsförmåga. Omvänt kan för vissa fordrade nyttoprestanda den härför erforderliga luftmängden erhållas av en dubbelsidig kompressor med ungefär 40 % mindre diameter än en enkelsidig.

Ett ytterligare företräde hos denna konstruktionsform uppges vara det att gasturbinen kan byggas fördelaktigare för den av den dubbelsidiga kompressorn förorsakade större gastillförseln. Turbinens varvtal och vridningsmoment med vilka kompressorn måste kunna uppvisa en viss överensstämmelse gör att konstruktören inte kan göra sina beräkningar godtyckligt, då han vill fixera förhållandet mellan de båda hjulen. Enligt firmans uppgifter har det visat sig att ett mera ändamålsenligt och jämnare utnyttjande av styrkan hos materialet i hjulskivan och skovelarna är möjligt om denna kan mätas för en större gasmängd.

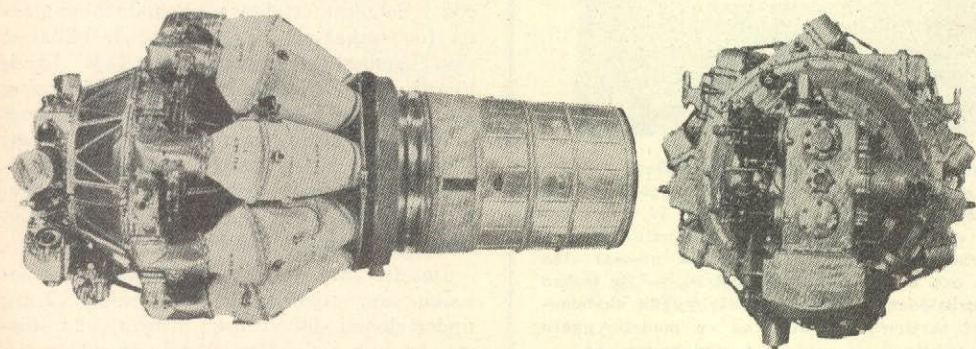
Gentemot detta förefaller den nackdel vara av mindre vikt, som ligger i det förhållande att det axiala lufttrycket på båda sidorna av kompressorhjulet upphäver varannat och ej kan leda till utjämnande av det motsvarande ensidiga axialtrycket på turbinskovelarna. De sammanlagda längsriktade krafterna på "Nene":s axel är till följd härav inte stora; deras resultat är vid varvtal upp till 8.000 v/min framåtriktad och vid högre varvtal bakåtriktad.

I sin främre del är kompressoraxeln lagrad i ett rullager och i sin bakre del i ett kullager med vars hjälp axialtrycket balanseras.

Rotorn är sammansatt av tre lättmetallgjutstycken av vilka det mittersta är försett med 29 jämna radiala huvudskovlar samt utgör skiljevägg mellan de på båda sidorna liggande skovelkanalerna. På varje sida om detta stycke sitter ett annat med böjda inströmningsskovlar, vilka direkt ansluta sig till huvudskovelarna. På kompressoraxeln finns dessutom ett litet enkelsidigt kompressorhjul, vilket för kyluft till det centrala lagret.

Den vid kompressorhjulets periferi ur båda sidornas skovelkanaler strömmande luften uppfångas i diffusorn mellan 18 fasta ledskovlar och retarderas under tryckökning. Ur varje par ledskovelkanaler strömmar den därefter in i något av de 9 tangentställda förbindelserören till förbränningskamrarna.

(Till dessas konstruktion m. fl. intressanta detaljer återkomma vi i nästa nummer.)



ROLLS-ROYCE SENASTE reaktionsmotor — världens starkaste. Sedd från sidan — 2.458 mm — och framifrån — 1.257 mm!

FLYGVAPENÖVNING!

Smäländska tassemarker har slitits upp av mullrande bombkrevader. Kulsprutekärvar har plöjt djupa fåror i markerna. Raketprojektiler har ylande ätit sig fram genom luften och skoningslöst smulat sönder allt, som kommit i deras väg. Det har varit ett brummande och surrande utan like över det sydsvenska luftrummet under några hektiska septemberdagar. Luftskyddssirener har ylat medan dånande bombplanskador dykt fram ur molnen spridande död och förintelse över industricentra och järnvägsknutpunkter. Som ilska getingar har hypersnabba jaktplan virvlat runt kring angräparplanen och låtit åtskilliga av dem dyrt få plikta för sin djärvhet. Kort sagt årets stora flygvapenövning har gått av stapeln och NFs utsände ger här några snapshots från evenemanget.

Att se en folkmassa på dryga femtiotusen personer stirra mot skyn och skratta som förtjusta barnungar — det är onekligen inte en syn som tillhör de vardagliga. Men så tillhörde inte heller det föremål som orsakade denna reaktion det vardagliga. Intermezzot inträffade nämligen när svenska flygvapnets senaste nyförvärv Vampiren "bläste" sig fram på

cirka trettio meters höjd ovanför den väldiga mänskomassa som bevittnade den ståtliga finalen i årets flygvapenövningar.

Det har varit ett brummande och surrande utan like i mannaminne (och väl knappast tidigare heller) över det sydsvenska luftrummet den senaste tiden. Massivt imponerande formationer av B 17 och B 18 har dånat fram spridande — som väl

är fingerad — död och förintelse över tapert kämpande försvarare och civilbefolkning. Ettrigt blixtsnabba jaktplan av alla de senaste årgångarna — J 21, J 22, J 26, och J 28 — har virvlat fram genom luften inviterande motståndarna till en lustiger dans.

Smäländska tassemarker har slitits upp av dovt mullrande bombkrevader, kulsprutekärvarna har sopat rent bland målfigurer och vegetation, röksvansförsedda raketprojektiler har ylande ätit sig fram och med förintande kraft slagit genom alla de hinder de funnit på sin väg. Ända ut över det sensommarblånande Östersaltet har den vilda jakten gått fram.

Några sjömil utanför den blekingska örlogshuvudstaden Karlskrona fann sålunda en av den svenska marinens trotjänare, den dåmera en smula ålderstigne jagaren Munin sin grav i djupet, dit förpassad av en division B 17 från F 7. En 500 kg:s bomb rammade jagaren midskepps och klöv den och vad som sedan återstod maldes till småsmulor av de efterföljande planen så effektivt att när attacken var över även de båda återstående halvorna försvunnit från havsytan. Vilket säkerligen framkallade ett flertal mustiga ord från bombfällarna på de 20 F 4:bombarna, som några minuter därefter dök upp över målområdet för att "draga sitt strå till stacken".

Luftbevakningsstationerna har haft en bråd tid. Ideligen har flygplan — ensamma och i stora formationer — dånat fram. Blixtsnabbt har rapporterna gjorts klara och sänts in till ledningen, som med hjälp av uppgifterna om de observerade planens typ, fart och riktning snabbt dirigerat jaktförbanden i närheten mot inkräktarna.

Det är inte utan skäl som populära högste flygchefen general Nordenskiöld gått omkring och smålett i mjugg när han sett med vilken sisu och geist hans gossar gått till verket. En sisu och geist, som inte ens i de mest ettriga sammandrabbningarna förorsakat några gentemot de gällande säkerhetsbestämmelserna överilade handlingar. Den föredömliga självbehärskning som ständigt ådagalagts även i de mest upphetsade situationer är ett gott belägg för att ett av de betydelsefullaste utbildningsmomenten — frågan om flygsäkerheten — fallit i god jord. Trots allt är det ju en viss skillnad på övning och allvar!

Det är inte enbart den flygande personalen som prövats och befunnits värdig under denna det svenska flygvapnets största övning hitintills. Reparationstjänsten — det kämpande flygets livsnerv — har



Vår flygande fotograf fann häromdagen detta motiv på Gustav Adolfs torg i Malmö. Bilden visar ett av den kända Malmöfirman Peil & Lantz' skyltfönster, där man i lagom tid för årets stora flygövningar hade ordnat en väl sorterad utställning i miniatyr av vårt flygvapens nyaste flygplanstyper i modell. — Det välarrangerade fönstret har naturligt nog väckt berättigad uppmärksamhet och många förhoppningsfulla ungdomar har pressat sina näsor platta mot fönsterglasat under delvis stum och delvis vältalig beundran. — De läckra modellerna härstammar från Sven Truedssons verkstäder. Förutom färdigbyggda skalamodeller innehåller fönstret dessutom ett rikhaltigt sortiment av allt vad en modellbyggare behöver ifråga om materiel och material. En riktig liten guldgruva med andra ord.

stälts inför en mängd svårbemästrade upp-
gifter — och klarat dem med glans! I de
stora välutrustade "tältkyrkorna" har ska-
dor som uppstått vid landningar på de
stundom en smula ojämna fältflygfälten
etc. snabbt och sakkunnigt avhjälpts. Med
hjälp av reservdelar, specialmaskiner och
en välutbildad reparationspersonal har man
på platsen klarat av alla småskavanker.
Skulle någon totalkvaddning ha inträffat
fanns särskilda transportkärror i bered-
skap som snabbt skulle fört iväg "vraket"
till någon plats där en mera omfattande
reparation kunde företagas.

Även civilförsvaret har fått sin beskär-
da del av övningen. I ett flertal städer i
hela Sydsverige har flyglarmssirenerna
ylat och husbrandvakter och annan perso-
nal skyndat man ur huse för att vara på
sina poster när effekterna av bombfallen
inrapporterades från rapporteringsstäl-
lena och luftskyddscentralerna.

Kulmen under de intensiva övningsda-
garna nåddes — åtminstone för den åskå-
dande partens del — i den magnifika upp-
visning Flygvapnet gav i Lommabukten
strax norr om Malmö söndagen den 22 sep-
tember, då de drygt femtiotusen airmin-
ded åskådarna från alla håll och kanter i
Sydsverige fick sig till livs en manifesta-
tion av vårt flygvapens kraft, snabbhet och
slagkraft, som säkerligen inte lämnade nå-
gon oberörd.

Huvudvikten vid dessa uppvisningar hade
lagts vid ett framvisande av de modernas-
te planen, och att det var många nummer
som slog, därom vittnade välutaligt publikens
spontana reaktion inför "tvestjärtar",
"blåslampor", "storkar", halvtonsbomber,
automatkanonsknatter, raketprojektiler och
mycket annat.

De ute i Lommabukten liggande sjömålen
pepprades först omsorgsfullt av kulsprutor
och automatkanoner. Därefter fräste rök-
svansförsedda raketprojektiler ned mot vat-
tenytan och de intensiva explosionsljuden
från dessa vittnade på ett välutaligt sätt
om att det här inte var frågan om några
vanliga kräftkalasilluminationer.

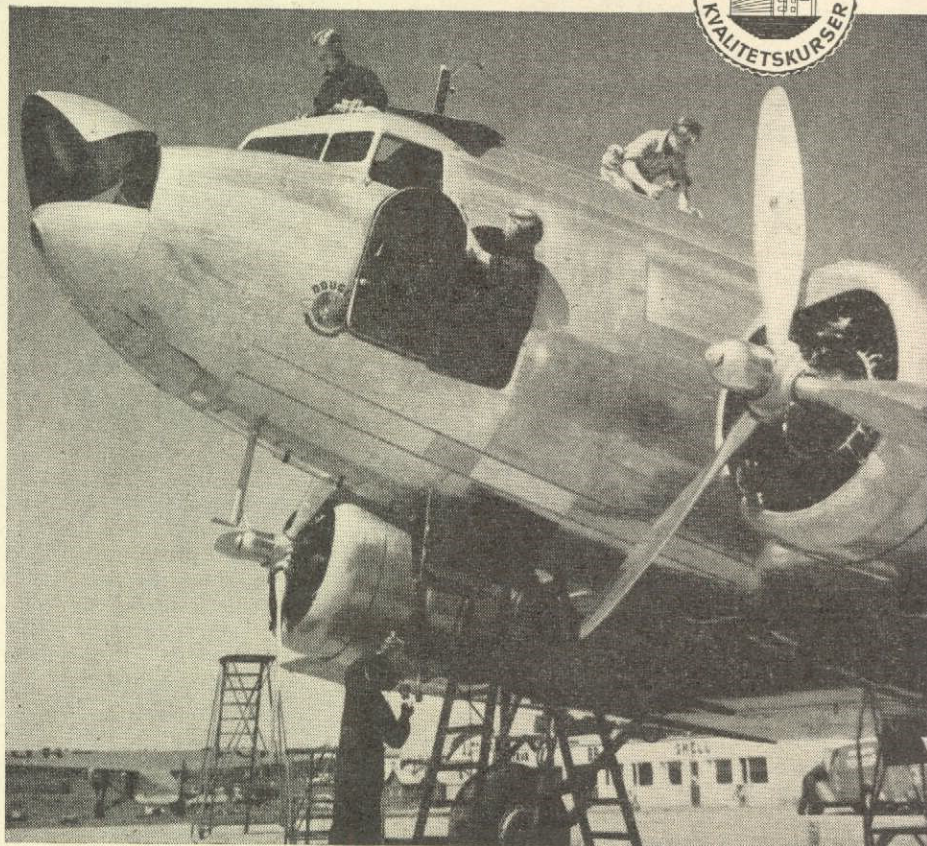
När sedan bomberna började dräsa ned
från störtbombare och vanliga bombare
stegrades åskådarnas förtjusning och steg
sedan oavbrutet alltefter som vattenkaska-
derna steg allt högre och högre ju grövre
bombkalibrar som sattes in. Kulmen nåd-
des då halvtonnarna vräkte upp gytjje-
mängda vattenmassor, som närmast fick
en att tänka på vulkanutbrott under den i
vanliga fall så sedesamt lugna Lommabuk-
tens yta. Sådana knall- och ljuseffekter
hör ju inte precis heller till vardagsmaten.

Mitt i allt knallande och motorbuller sän-
de nog mången åskådare upp en tacksam
tanke för att det inte var något främman-
de lands luftarmador, som sökte sprida död
och förintelse över skänemetropolen, sam-
tidigt som han kände sig styrkt av medve-
tandet om att om en dag något sådant verk-
ligen skulle inträffa, så har vårt lands flyg-
vapen numera både vilja, kraft och möjlig-
heter att bita tillbaka på ett sätt, som kan-
ske skulle kunna förmå angriparen att tän-
ka sig för både en och två gånger innan
han gjorde om försöket.

F.

Förbered Dig för framtidensyrket

Läs flygteknik
hos HERMODS



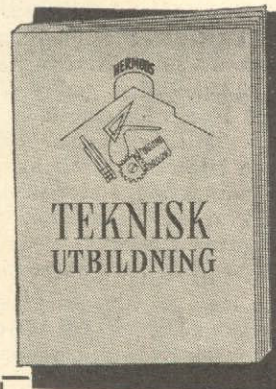
Flygmekanikern har ett ansvarsfullt och intres-
sant arbete. Det är han, som förbereder flygpla-
net för flygning och utför de dagliga tillsynings-
arbetena efter flygningarna. Dessa mekaniker
måste kunna sköta både flygplanet och dess mo-
torer samt olika specialanläggningar. Mekani-
kerna måste därför vara specialutbildade.

De bästa bland flygmekanikerna utses till chefs-
mekaniker, flygmaskinister och startförmän.
Bland dessa utses i sin tur ofta flygplanmästare
och startmästare. En gedigen teoretisk utbild-
ning är nödvändig för den mekaniker, som vill
avancera.

Hermod's har kurser för flygmekaniker och flyg-
montörer. Skriv till Hermod's efter prospektet
TEKNISK UTBILDNING. Du får det om-
gående, och i det finner Du allt Du behöver veta.

HERMODS

skolan
för energiskt
folk



HERMODS
Slottsgatan 8A, Malmö

Sänd mig prospektet
Teknisk Utbildning med
utförliga upplysningar
om Edra flygtekniska
kurser.

.....
Namn

.....
Bostad

.....
Postadress NF nr 7-46



Finlands, Norges, Danmarks och Sveriges landslag.

Pärtyli Virkki

FYRLANDSKAMP!

DEN FÖRSTA LANDSKAMPEN i modellflyg mellan de fyra nordiska länderna utspelades i Finland på den 17 aug. på kvällen. Det var mycket glädjande att konstatera, att alla de nordiska länderna hade sänt över varsitt av fyra man bestående tävlingslag, varav följde, att 16 "styva" tävlarer närvaro. Tävlingen hölls i segelplanens A-2-klass, och resultatens nivå utvisar, att landskampen lyckades över förväntan väl. Det tävlades om minuter och sekunder ända till den sista starten. Sverige blev mästare, såsom man i tysthet antagit. I själva verket hotade Finland och Danmark rätt mycket vid ett tillfälle, då Sverige hade otur med en av sina tävlarers resultat, men sedan räddade den gamle duglige "Isaac", Sigurd Isacson, situationen och förde hem segern. Mellan danskar och finnar förekom en bitter kamp. Finnarna hade verkligen tränat sig omsorgsfullt, ty de hade ännu kvar en "oangenäm eftersmak" från tävlingarna i Sverige senaste år, då danskarna segrade med några sekunder.

Den mest positiva överraskningen åstadkom Danmarks lag, till vilket världsmästaren Mogens Erdrup, den energiske 50-årige författaren A. Höst-Aaris, C. Petersen samt K. Enevold-Nielsen hörde. Danskarna ha företagit en fullständig kursändring, såväl i fråga om planen själva som vad sättet att tävla angår. De ha lärt sig av svenskarna, hållit ögonen öppna, och man såg nu ett gott resultat därav. Det var alltså inte utan orsak som danskarnas lagledare ing. Per Weishaupt presterade ett ovanligt brett och präktigt danskt leende. Deras bästa man var Erdrup, vars serie var: 2,17,8, — 3,23,6 — 3,30.

Det svenska laget bestod av: Gunnar Persson, Sigurd Isacson, Rune "Bananen" Andersson och Lennart Friberg samt ledaren ing. G. H. Dérantz, vars geniala organisationsförmåga och omvård man åter blev i tillfälle att beundra under tävlingens mellantider. Det svenska laget gav ett mycket jämnstarkt intryck och behärskade till fullo sin skicklighet. Av deras sätt

att starta ha de övriga nordiska länderna en hel del att lära sig. Sveriges bästa tävlarer var alldeles utomordentlig. Det var den 14-årige Gunnar Persson, som för säkerhets skull hade fört med sig hela 17 plan! Hans tävlingsresultat voro 2,56,0 — 3,11,2 — 4,04,5. Det var en vacker serie, med vilken han individuellt segrade i tävlingen med medeltalet 3,23,9. Isacson flög tiderna: 2,35,0 — 3,12,9 — 3,39,0. Friberg: 2,30,5 — 3,42,3 — 0,41,4. "Bananen" Andersson: 2,15,0 — 2,15,2 — 3,07,4.

Norrmännen voro nu med för första gången i gemensam tävlan, och färden blev säkert för dem en god studieresa, påminnande om de resor, som några andra av de nordiska länderna gjort, innan de riktigt fått igång sin modellflygverksamhet. Norrmännen hade bara ett plan per tävlarer och då några haverier inträffade under tävlingens gång, drogo dessa ned de slutliga resultaten. Norrmännens energiska ansträngningar vid reparation av planen och deltagande i flygningarna intill det sista måste storligen beundras. Deras lag bestod av: Tävlaren och lagledaren Harald Orvin, Per Hoff, Jerv Heiret och Finn Wahlquist. Orvin hade den bästa tidsserien: 1,40,1 — 2,52,5 — 1,23,1.

Finland uppnådde under tredje rondens tävlingens bästa sammanräknade serietid 12,53,17. Finlands lag bestod av: T. Silmunen, R. Kauhanen, L. Morelius och L. Santala med ledaren O. Lucenius. Av dessa placerade sig Silmunen bäst med resultat: 2,13,3 — 3,39,5 — 3,01,3.

Landskampens mellan de fyra länderna bästa resultat:

1. Sverige 27,15,5.
2. Finland 25,10,5.
3. Danmark 24,35,9 och 4. Norge 14,43,5.

De individuella resultaten:

1. G. Persson, Sverige, 3,23,9
2. S. Isacson, Sverige, 3,08,7
3. M. Erdrup, Danmark, 3,04,8
4. T. Silmunen, Finland, 2,58,0
5. C. Petersen, Danmark, 2,54,3
6. R. Kauhanen, Finland, 2,51,3
7. L. Morelius, Finland, 2,34,2
8. R. Andersson, Sverige, 2,32,5
9. L. Friberg, Sverige, 2,18,1

10. A. Höst-Aaris, Danmark, 2,13,9
11. L. Santala, Finland, 1,58,9
12. H. Orvin, Norge, 1,58,6
13. K. Enevold-Nielsen, Danmark, 1,53,8
14. P. Hoff, Norge, 1,34,4
15. F. Wahlquist, Norge, 1,21,3
16. J. Heiret, Norge, 0,44,0.

Den av finska Shell donerade ståtliga pokalen fick Sverige för ett år framåt i sin ägo, och det av finska Dyno-Diesel skänkta priset för bästa individuella prestation överräcktes till G. Persson. Dessutom fingo alla utländska deltagare som minne en finsk slidkniv, "puukko", i vars skaft Finlands Flygförbunds märke fanns infällt.

Svenskarna tävlade också i andra klasser. Där vann åter Persson alldeles överlägset i klassen A 3 med medeltalet av tre flygtider på 4,12,9. Tvåa blev O. Vaskilinna, Mikkeli, med 3,41,8 och trea M. Letho, Pori, 3,03,7. Ett av R. Anderssons plan rymde sin väg, för övrigt samma plan, som danskarna vid ankomsten haft med sig efter att ha funnit det efter en liknande rymning i Danmark.

Finnarna försökte göra sitt bästa för att de utländska gästerna skulle trivas så bra som möjligt under tävlingsperioden. På söndagen hade de tävlande inbjudits som hedersgäster till FFF:s flyguppvising, där ävenledes utdelningen av tävlingspriserna förekom. På flyguppvisingens program fanns bl. a. en segelflygares fallskärmshopp, "elevuppträdande" med segel- och motorplan samt konstflygning. Söndag afton reste gästerna i bil till Finlands Flygförbunds flygskola i Jämskärvä. En tävlande ur varje lag fick i anslutning till lottkastning gå upp med flygplan och beundra landskapet, varigenom L. Friberg fick vara i luften för första gången på sträckan Åbo—Pori. På tisdag morgon återvände gästerna till Åbo och fortsatte sedan färden till Stockholm och vidare hem. Nästa landskamp kommer säkert att vara ännu mera spännande, ty nu "känna ju alla varandra" och försöka fortsättningsvis utveckla sin skicklighet.

Pärtyli Virkki.



AERO MATERIEL A. B.
STOCKHOLM

BIRGER JARLSGATAN 6



ING. G. H. DERANTZ, KSAK,

var en av de svenska deltagarna i den internationella privatflygkonferensen i London september 1946, varom berättas här nedan.

INTE MER ÄN 58 AV DE 63 papper som behövdes för att få flyga några gubbar till London hann Gösta Frænckel ordna för sin nyförvärvade "Safir" — trots att det rörde sig om en delegation från Kungliga Svenska Aeroklubben till den första officiella privatflygkonferensen sedan 1939 och trots ett par månaders energiska förberedelser från alla berörda instanser — se där ett strålande belägg för den svenska byråkratien, när den slår ut i full blom!

Frænckel blev turistexpert

Men direktör Gösta Frænckel är lika glad för det, när NFs medarbetare stöter ihop med honom i KAKs hotell på Blasieholmen i huvudstaden — den populära västkustflygaren och nyvordne medlemmen av FAIs turistkommission behöver tydligen luftombyte allt emellanåt, och i avvaktan på att KSAKs lokalteter skall bli tillgängliga även för medlemmarna "utifrån landet" tar den kände flyg- och motorpionjären in på Automobilklubbens residens.

En sak retar dock Frænckel, enligt vad han under samtalets gång berättar för NF, och det är den oerhörda språkförbistring, som rädde under hela FAI-konferensen och i hög grad försvårade förhandlingarna. Vid sidan av franskan har visserligen nu även engelskan upptagits till officiellt språk (Tyska talade de flesta, men det vågade man endast viska man och man emellan, enligt vad en annan av konferensdeltagarna — inga namn! — anförtrodde oss).

Finland saknades

En hel septembervecka varade FAI-konferensen, och till mötesplatsen London hade inte mindre än 18 länder sänt representanter: Från Sydafrika, Egypten och Turkiet, från Brasilien och Peru i Sydamerika

Krav från FAI-konferensen:

Öppna gränserna för sportflyget!

samt USA och Canada i Nordamerika och från de europeiska staterna Belgien, Danmark, Frankrike, Holland, Luxemburg, Norge, Spanien, Schweiz, Sverige och Tjeckoslovakiet hade manstarka deputationer mött upp, och givetvis var engelsmännen själva representerade på hemmaplan. Ryssarna däremot lyste med sin frånvaro.

Av de nordiska länderna var det alltså endast Finland som saknades — vårt tappra och flygsinnade broderfolk hade uteslutits ur FAI för att dess statsledning under ett skede av kriget "höll på fel häst"! Enligt vad den svenska gruppens chef, överste Harald Enell, meddelar beslöt man emellertid på KSAKs initiativ välvilligt uppta en eventuell ansökan om återinträde från Finlands sida. Likaså tycks Italien ligga rätt väl till av de forna s. k. axelstaterna.

Ett livsvillkor för sportflyget

Överste Enell fäster sig i övrigt framförallt vid frågan om återinförandet av förkrigstidens carnéer — privatflygets tullpassersedlar — i förenklad form, vilket är förutsättningen för att få igång de verkliga sportflygförbindelserna mellan de olika länderna. Det kan i detta sammanhang vara av intresse att erfaras, att en engelsk eskader av privatflygare, som i höst hade för avsikt att besöka hela Skandinavien, i stället kommer att stanna enbart i Danmark. KSAK har förresten för rätt länge sedan hos vår regering begärt att få det gamla carnéförfarandet i kraft igen — men den nådiga papperskvarken i kanslihuset mal som bekant rätt långsamt, helt obekymrad av tidens rekordjakt i övrigt (eller tänker man slå rekord i långsamhet?).

London bromsar segelflyget 1948?

En annan av de viktigaste frågorna vid FAI-konferensen gällde segelflygets vara eller inte vara vid London-olympiaden 1948. Visserligen blev det redan vid Berlin-olympiaden för tio år sedan bestämt, att segelflyget skulle ges heder och rang av olympisk sportsgren, men under de två senaste fyraårsperioderna har olympiaderna ju på grund av kriget måst inställas, och nu tycks engelsmännen vilja krypa bakom en bestämmelse, enligt vilken det arrangerande landet själv bestämmer, om de tysta vingarnas sport skall vara med eller inte. På den punkten fick alltså den svenske segelflygdelegaten kapten Lennart Bunke närmast en jobbspost med sig hem från London. Däremot beslöt FAI ordna en stor internationell segelflygtävling i någon annan europeisk storstad samma år, och till 1952 har man lovat ta upp frågan om

segelflyget och olympiaderna till ny behandling!!

Det skall först som sist erkännas, att detta var något av det svagaste vi hört på länge! Varför skall man inte nu äntligen kunna lancera segelflyget som olympisk gren? Saknas det organisatörer, så står säkert Sverige gärna till tjänst med dessa! Vi kanske kan lägga beslag på en eller annan medalj i alla fall. Låt oss alltså sjunga ut, så det hörs till London, att vi bestämt väntar att få sända vår segelflyg elit till England i samband med Olympiaden. En internationell tävling i ett annat land skulle endast verka splittrande på intresset, och skall vi vänta ytterligare 12 år på nästa chans, så blir det väl först våra barnbarn som får mäta sig med utlandets bästa moln-bröder!

Strålande uppvisning och Flyg-Expo

I KSAKs pampiga högkvarter Malmkillnadsgatan 27 uppsöker vi slutligen den svenske modellflygrepresentanten, ing. G. H. Dérantz, som öppenjärligt bekänner, att det bästa med FAI-kongressen var dess slut och fortsättning i Englands stora Flyg-Expo och uppvisningar den 13—14 september!

Hade förhandlingarna under FAI-veckan varit tröttnande, så fick man nu i stället som belöning sitt lystmäte mättat av allsköns sensationella nyheter. Flygplan med en hastighet av 800 km/tim blev sådan vardagsmat, att vi knappt tittade på dem, berättar ing. Dérantz. Så mycket större uppmärksamhet väckte De Havillands flygande vinge "Svalan" (vilken som bekant förolyckades den 27 sept.), Avro Lancaster med 2 motorer och två turbindrivna aggregat (se detta nummer sid. 4), Gloster Meteors senaste världsrekordplan, Vickers Armstrongs Jet Fighter, Hawker Sea, uppvisningar av tankning i luften o. s. v. Speciellt intresserade jag mig för den nya jet-helikoptern "flygande stupröret", som chefskonstruktören beskrev i detalj för oss svenskar — förutom KSAK-folket märktes bl. a. överste Jacobsson och ledande representanter från SAAB. Från 11 f.m.—5 e.m. pågick uppvisningarna med ett rätt koncentrerat program, och dagen därpå hade världens hittills största flyg-expo sin premiär. Allt som allt var det tolv utställningshallar, och som en detalj kan nämnas, att inte mindre än 8 genomsurna motorer iordningställdes speciellt för denna expo — så fint som om en guldsmed haft hand om dem. Det var omväxlande stål, lättmetallegeringar och plastik. Ja, det var faktiskt något schweiziskt över det hela — verkade nästan förstorade urverk....



Smålandsflyg åt

SMÅLANDSFLYG!

Från 1930-talet, när motorcykelsporten var som populärast, är det säkert många, som minns tre framgångsrika Huskvarnaförare: Karlén, Sunnqvist och Gustafsson, eller "Smålandsblixten". Karlén omkom på tävlingsbanan, Sunnqvist har nyligen gjort come-back på tävlingsbanan, men enligt ryktet skulle "Smålandsblixten" efter diverse kullkörningar och benbrott valt ett lugnare element för sin framfart. Det visade sig också riktigt. Han hade valt flygning, trots att han ännu har 14 svenska backrekord kvar att försvara mot attacker, som säkert kommer från åksugna tävlingskörare. En sådan man bör ju vara ett lämpligt intervjuoffer. För den skull uppsökes SMÅLANDSFLYG i Jönköping, vars chef just är gamle Smålandsblixten, nu för tiden kanske mera bekant under sitt riktiga dopnamn, Thorsten Gustafsson.

Ute på fältet höll just SMÅLANDSFLYGs mekaniker på att varmköra firmans nyanskaffade "Fairchild". Kan man tänka sig någon bättre plats för en intervju än i detta 4-sitsiga lyxåk på 165 PS. Planet fördes av den ene av SMÅLANDSFLYGs trafikflygare, Sven Morell, och ordet av firmans allt i allo, kamrer Eskil Lönnäs.

Under den härliga flygturen kunde man sitta och tala aldeles obehindrat i den ljudisolerade, rymliga hytten. Kamrer Lönnäs verkar något förtegen, när det gäller bolagets planer för framtiden. Men vi får veta, att flygplanparken redan nu några må-



nader efter starten förutom av "Fairchild" utgöres av en Auster, en KZ III och två Cubar. Förutom Morell är också trafikflygare Sigvard Svanbeck knuten till bolaget. Efter att beundrat Vättern, Visingsö och Jönköpingssonen John Bauers sagoskogar från ovan och flugit över småländsk, östgötsk och västgötsk terräng landar "Fairchild" på Jönköpings välskötta och tills vidare cirkelrunda gräsmatta. För övrigt hade vi tur. Det var precis lagom för att träffa chefen själv, dir. Thorsten Gustafsson.

Av honom tänkte vi få veta litet närmare om de framtida planerna. Någon blixtofensiv har han bestämt inte i tankarna. Tvärtom! Han påpekar, att ett flygbolag skall byggas upp från grunden sakta och försiktigt. Bolaget arbetar från början på lång sikt. Än så länge har man skol- och rundflygningar, en och annan längre affärsresa och så reportageflygningar för olika smålandstidningar. Men verksamheten kommer att utökas. Från 1 oktober i år är nämligen kapten Wage, Göteborg, anställd som flygchef i bolagets tjänst. Han har varit anställd som trafikledare och trafikflygare i Aerotransport, varvid han bl. a. flugit sträckan Stockholm—Moskva och Stockholm—London. Vidare har han varit flyglärare vid flera av landets klubbar. Med en sådan man som flygchef kan man lugnt se framtiden an. Och verksamheten kommer att utökas. Så snart Seabeen kommer till landet hoppas bolaget att erhålla ett av de första exemplaren. Det måste vara en maskin lämplig för oss. Och det har nog dir. Gustafsson rätt i. Vättern är ju i alla fall landets näst största insjö, Jönköping ligger lika långt ifrån såväl ost- som västkusten och i närheten ligger ju sydsvenska höglandet med ett komplex av större och mindre insjöar. Att planet dessutom kommer att kunna landa på flygplatserna är ju knappast något större fel. Och flygplatser finns det. Vi behöver bara tänka på den långa raden av flygplatser i Småland på flyglinjen Stockholm—Malmö. Jönköping har därför alla utsikter att bli centrum i ett lokalt flygnät. Och staden har ju sedan gammalt varit berömt för sitt goda läge ur kommunikationssynpunkt. Och läget har inte försämrats genom att lufttrafiken tillkommit. Tvärtom, Jönköping har genom lufttrafiken fått ett ännu gynnsammare läge.

Jönköping ligger ju praktiskt taget mitt emellan landets tre största städer. Och alla möjligheter finnas. Ganska snart är Jönköpings flygplats utbyggd med en betongbana på 1200 m och inrangerad som mellanlandningsplats i ABA:s nät Stock-



Vinjettbilden: "Smålandsblixten" i full aktion. Ovan: Länets hövding — Olle Ekblom — tackar Svanbäck för god flygning. Ovan t. h.: Kamrer Lönnäs informerar förste pristagaren i SMÅLANDSFLYGs namnpristävling om priset — en flygresa till Köpenhamn.

(Forts. å sid. 19)



WÄTTERHANGET -

Södra Sveriges längsta hang

Av 12-år. Erik Öngård

I många, många år har segelflygarna i Jönköping gått och betraktat det härliga hanget efter Vätterns östra strand. I år har de äntligen fått tillfälle att provflyga det, och resultatet blev bättre, än man vågat hoppas.

Först kanske det skulle vara av visst intresse att närmare få veta, hur det uppkommit, och när. Den första frågan är inte så svår att besvara. Man kallar en dylik företeelse för en förkastning. Vättern ligger i ett bäcken, som sänkts ner, medan marken på båda sidorna stannat kvar i sitt gamla läge eller stigit. Även på andra sidan av Vättern har vi en liknande formation, även om den i detta sammanhanget inte intresserar oss så mycket, då den är mindre lämpad för segelflygning. Sakkunniga påstår, att Vättern blivit nedsänkt sammanlagt 500 m i förhållande till de översta lagren i omgivningen. Men när detta skett, är man inte riktigt enig om. Förkastningen har dock inte, som man kanske skulle kunna tro, skett på en enda gång. Tvärtom har det tagit oerhörda tidrymder, och säkert har hela processen ägt rum under olika perioder. Men man kan lugnt räkna med, att förkastningen började äga rum för hundramilliontals år sedan. Så hanget har ju anor.

Hanget börjar nere vid Tenhultssjön omkring 12 km söder om Huskvarna. Här nere äro landningsplatserna mycket bra men försämras längre upp. Mitt emellan Tenhult och Huskvarna är hanget, som här annars håller sig på ungefär 100 m höjd på ett par ställen ganska lågt. Härifrån och upp mot Huskvarna störs dessutom upp vinden av en ås, som ligger ett par km i västlig riktning. Denna sträcka blir därför mindre lämplig för hangflygning, men går naturligtvis att utnyttja för speciella flygningar.

Från Huskvarna och 6 km i rak nordlig riktning upp till Vista kulle sträcker sig det bästa hanget. Höjden (över Vättern räknat) håller sig mellan 150 och 200 m. Landningsmöjligheterna nedanför hanget äro inte så goda. Slutningen ner mot Vättern är ganska kraftig och tillåter knappast en landning från hanget. Landning med vinden i ryggen upp mot hanget är ju inte heller att rekommendera. Men däremot finns hyggliga landningsmöjligheter uppe på berget.

Strax norr om Vista kulle sjunker hanget på en sträcka av en halv km ner under 100 m. Här lämnar för resten landsvägen Vätterstranden och böjer av rakt mot öster. Ytterligare en inskränning finns ett par km norr ut men sedan löper hanget praktiskt taget oavbrutet 15 km mot norr ända upp till Västanå och Gyllene Uttern. På de flesta ställena stiger hanget direkt upp från Vättern. Det finns alltså inga som helst möjligheter att landa mellan sjön och hanget. Höjden håller sig hela tiden mellan 150 och 200 m för att vid Gyllene Uttern sjunka till 100 m, samtidigt som slutt-

ningen blir allt flackare. Denna delen av hanget från Vista kulle har ännu inte kristnats av Jönköpingsflygarna. Men kommande provflygningar kommer väl att visa, vilken del av hanget som skall kallas "det gyllene".

Men än är det inte slut. Än en gång reser sig hanget upp till 100 m höjd, för resten redan efter ett par km. Just där detta hanget börjar, finns ett sydhang på en två-tre km längd. Mäktigt sträcker sig hanget förbi Gränna. Ett par km norr om Gränna ser vi på hangkanten ruinerna efter det stolta Brahehus. Landningsmöjligheterna nedanför hanget blir här allt bättre. Vid Uppgränna borde det finnas alla möjligheter att få skoltillstånd efter erforderliga provflygningar. Ännu en tio km norr om Gränna är hanget fortfarande över 100 m högt, men nu börjar det att bli allt lägre och uppe vid Ödeshög är det inte stora rester kvar av förkastningen. Vid gränsen mellan Småland och Östergötland dyker hanget ner under 100 m.

Från Tenhult i söder och till Östgötagränsen i norr är hanget över 55 km långt.



Huskvarnahanget sett från sydväst.

Även om man tar bort 10 km mellan Tenhult och Huskvarna, så räcker ju ändå pendelsträckan ett gott tag. Och vid stark och jämn nordvästlig vind finns alla utsikter att flyga hela sträckan. Vem blir den förste segelflygaren från Jönköping, som flyger Silver-C-sträckan på hang?

Redan utförda flygningar.

Som nämdes i början av artikeln, har Jönköpingsflygarna i flera år haft för avsikt att provflyga hanget. Nu har man fått åka upp till Alleberg för att klara tidsflygningarna för Silver-C. Men i år fick man som först möjlighet till flygstart. Calle Stenér hade tidigare mycket noga undersökt hanget med en Cub, ritat in landningsplatser på kartan etc. En av medlemmarna i klubben Jürgen Cewers kom i augusti hem från Samadern i Schweiz med nyförvärvat Silver-C. Flygbiten hade han blivit bland Alperna, och nu ville han se sin hemstad Huskvarna från luften. En lördag i augusti i år blåste det upp västanvind. Klubbmedlemmarnas intresse var stort. Skulle hanget bära? Vinden var inte så stark. Och det bar. Över 500 m var planet under hela den två timmar långa provflygningen. Cewers flög mellan Huskvarna och Vista kulle, en sträcka på ungefär sex km. Han landade nedanför hanget men tyckte, att landningsmöjligheterna var litet för vanskliga. Nästa dag var en annan av medlemmar i luften. Det var Inge Persson, som passade på att klara 5-timmarsprovet. Det var samma förhållanden denna gången. Höjden var aldrig under 500 m och steg till 600 och upp till 800 när luften började bli litet mera labil, och termiken började lösa ut sig. Persson valde i stället ett landningsfält uppe på platån. Landningen där erbjöd inga svårigheter. Inge Persson var lika entusiastisk över

hanget som Cewers dagen innan.

En månad senare var jag själv uppe i Jönköping och fick lov att prova hanget. Vid starten fanns det för resten all anledning att prisa Bollnäs-Johan för hans fina uppfinning "Bojo". Utan den vet ingen hur det hade gått. Klemmen dansade upp och ned, och Babyn är ju knappast någon idealkärra i dåligt väder. Jönköpings flygfält ligger nere i gryta mellan bergen, och där kan det bli ganska oroligt.

Vinden var sydvästlig, och som jag själv trodde allt för spetsig för att ge någon större höjd över hangkanten. Men efter urkopplingen på 400 m fortsatte Babyn att stiga ytterligare 100 m. På Alleberg skuldet det knappast gått att flyga i så spetsig vind. Men det måste komma sig därav, att Vätterhanget sträcker sig mil efter mil. Vinden tvingas helt enkelt att gå över hanget. Vid ett mindre berg t. ex. Alleberg föredrar vinden vid liknande tillfälle att gå runt hindret i stället för över.

Uppvinden var mycket jämn, och uppvindsområdet brett. Men då jag gick förbi Huskvarna åt söder, blev det allt oroligare. Framför hanget ligger ju en kraftig ås, som ger upphov till virvelbildningar. Landningsmöjligheterna voro också mindre tillfredsställande. Pendelsträckan blev 14 km räknad från Vista kulle. Men de sista 8 km bör nog därför inte utnyttjas annat än för någon enstaka flygning under goda väderleksförhållanden. Huskvarnahanget med sina 6 km räcker ju ett gott tag.

Kommande uppgifter.

Men ännu har ingen flugit på hanget norr om Vista kulle. Här har medlemmarna i Jönköpings Flygklubb en intressant uppgift i höst. Särskilt intresserar man sig för kommande flygningar uppe vid Gyllene Uttern och vid Uppgränna. Vid båda stäl-

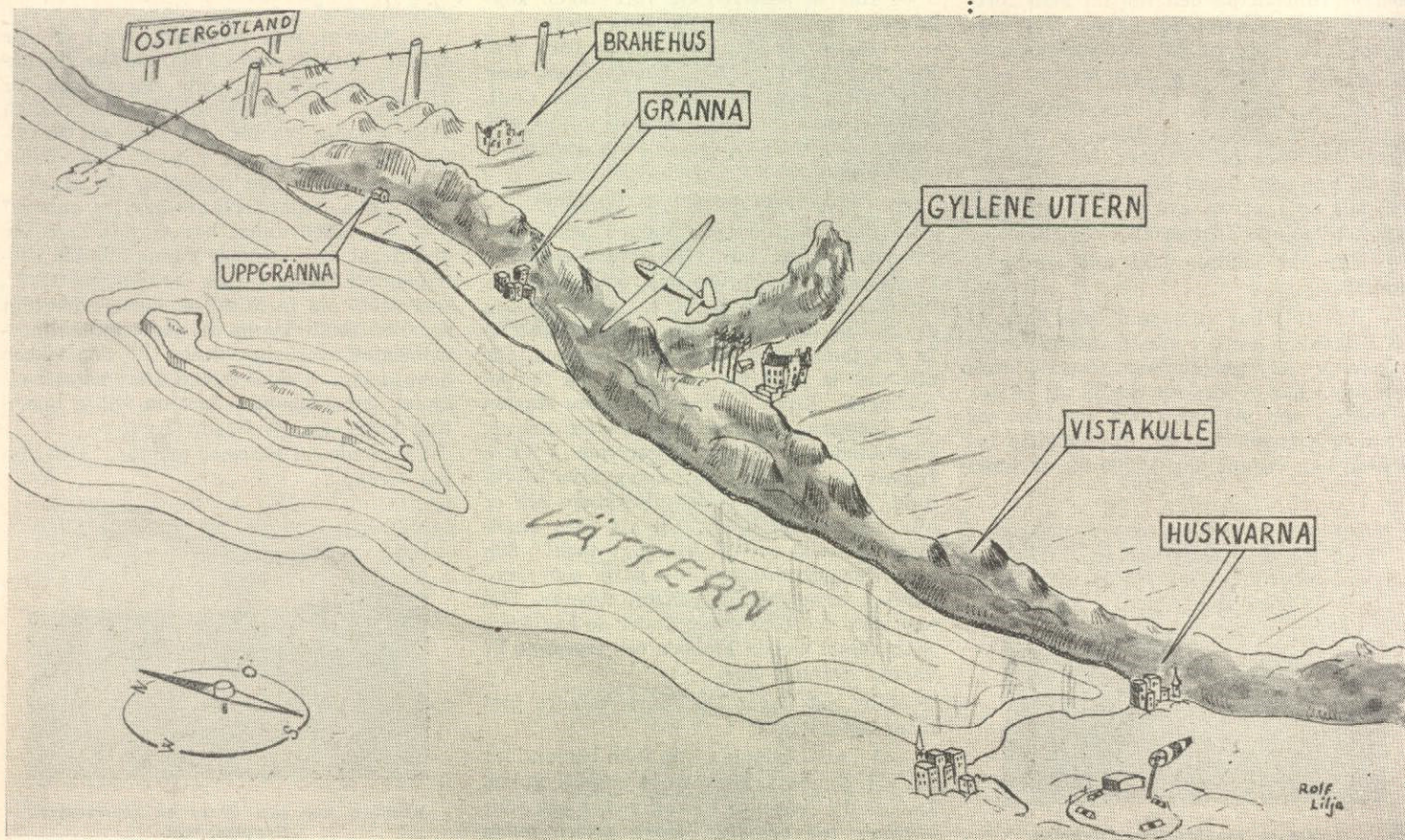
lena äro landningsmöjligheterna goda, varför skoltillstånd säkert kan erhållas en gång. Västanå äges ju av en gammal (för-låt, men här menas en inom sporten gammal) segelflygare Rolf Gyllensvaan. Han har många år gått och betraktat hangen. Men nu hoppas vi det inte skall dröja så länge, förrän han flyger över sina ägor i ett segelflygplan. Och skall vi säga, att om några år har Gyllene Uttern eget segelflygplan för passagerareflygningar. Möjligheterna finns. På Grännahanget eller på "Gyllene hanget" skulle kanske modern turism och segelflyg kunna mötas. Båda parterna skulle tjäna på ett sådant möte.

Även Jönköpings Flygklubb har intresse av DK-skolning på hanget. Det bör finnas möjligheter att öva blindflygning, termikflygning och varför inte också avancerad flygning över den gamla förkastningsbranten. Men ännu har vi ju inget lämpligt DK-plan. Skall hjälpen komma från Schweiz eller kanske rent av från Kockums? Vi får väl vänta och se. Men vi vill inte vänta för länge!!

Stenér yttrade före provflygningen i augusti, att nu har Jönköpings Flygklubb arbetat i mer än tio år. Nu vore det på tiden, att medlemmarna också fick flyga litet ordentligt. Och det får vi alla hoppas. De kommer säkert med tiden att bli ganska hemtama på Vätterhanget, och plats finns där inte bara för dem utan också för många flera. De svenska segelflygarna ha all anledning att vänta goda resultat från Vätterhanget.

Karl Erik Övgård.

**WÄTTERHANGET så som
tecknaren ROLF LILJA ser det.**



NF presenterar:

JÖNKÖPINGS FLYGKLUBB

— landets näst äldsta med segelflyg på programmet

Det är nog inte många av landets segelflygare som vet, att Jönköpings Flygklubb är den näst äldsta segelflygklubben i vårt land. År 1933 bildades Chalmers Flygklubb, och året efter kom smålänningarna. En 12-åring är ju i alla fall endast ett barn. Men till en så gammal kollega borde ju nästan de flesta klubbarna i landet säga farbror. Men några ålderssymtom tycks inte klubben lida av.

Vad som framför allt slår en, när man kommer till Jönköpings flygklubb, är den ordning och reda, som råder inne i hangaren. Planen tycks alltid vara nymålade, och allt finns på sin plats. Ty ordning har man alltid hållt styvt på i den klubben.

För att få veta litet närmare om 12-åringens upplevelser och tilltänkta framtid vänder vi oss till gruppchefen Carl Stenér. Det är en gammal pionjär, som redan 1930 köpte sitt första glidflygplan av en elev från Hamiltons Flygskola nere vid Hammars backar. Men han är inte en sådan där, som endast lever i det förflutna och som — vilket ibland händer — med vemod ser tillbaka på den tid, då man fortfarande drog ut wiren för hand. Nej, Stenér ser hela tiden framåt med ögonen öppna för alla nyheter, som kan komma.

I hangaren finns för närvarande tre glidflygplan, två Babies, en Olympia och en Klemm 35. Sen har klubben två vinschar och en bogserbil samt en transportvagn. Som allt är i prima skick, så måste man säga, att materialfrågan är väl ordnad.

— Hur har klubben lagt upp sin verksamhet?

— Hitintills har vi nästan bara haft A- och B-skolning samt i mindre utsträckning C-skolning på programmet. Beträffande materialen har vi inriktat oss på att få den så tip-top som möjligt. Och som Du ser har vi lyckats ganska bra. På de sista fyra åren har vi lagt ner 30.000 kr. förutom

statsbidraget. Och vi kommer nog att se till att de pengarna inte mögla bort inne i hangaren.

— Men varifrån har klubben fått så mycket pengar?

— Det är dels privatpersoner och dels industrier, som hjälpt oss på olika sätt. Så tillsköt t. ex. AB Junex 5.000 kr till vår nyinköpta Olympia, Krönliens bryggeri gav oss en bogserbil, Tändsticksbolaget ett glidflygplan etc.

— Närmaste planer?

— Vi måste skaffa oss en egen hangar. Den kommer att kosta pengar. Vi hade tänkt att på en gång förena denna med verkstad, expedition och klubblokal. Sen beröver vi en fast anställd instruktör. Men våra tillgångar har ännu varit för små för att anställa någon. Men det behövs, om vi skall kunna ha permanent skolning. För flygintresset här nere i Småland är stort, mycket stort. Tillsammans med motorflygarna har vi i höst anordnat en hel del små enkla flyguppvisningar på olika platser.

— Har ni segelflygare fått någon konkurrens från motorflyget sista året?

— Ja, på ett sätt, men det är bara bra. Själv har jag t. ex. börjat motorflyga, men inte sviker jag segelflyget för den skull. Båda delarna är bra, var och en på sitt sätt. *Men molnets broder kan endast en segelflygare bli.*

— Vad betyder mest i en flygklubb?

— Det är sammanhållningen och kamratandan. Här har vi haft ett gammalt garde, som aldrig givit upp, och som arbetat lika oförtrutet år från år. Och jag skulle i detta sammanhang gärna vilja rikta ett tack till de gamla surdegarna, för allt vad de gjort för vår klubb och för segelflyget. Einar Levin, med sedan starten och fortfarande aktiv efter 14 års arbete, Eide Lindelöw, numera flygstyrman i ABA, Ingvar Bergström, Olle Esping, Ove Björklund, Martin Fredén och Björkman och er alla andra som hjälpt till att föra segelflyget framåt — ett hjärtligt tack! Sen har vi en styrelse, som inte sitter som skenfigurer utan som verkligen arbetar. De har utträttat stora saker under de här åren. Samarbetet mellan klubben och styrelsen är därför ovanligt god.

— Är det något Du finner mindre gott inom segelflyget?

— Jo, att Olympian inte från början blev ansedd som ett högvärdigt segelflygplan. Den skulle beställts i stora serier och följaktligen till betydligt lägre priser redan

för länge sedan i stället för att hålla på och bråka med Weihe. Vad har en klubb för nytta av det planet? Hur många kan flyga det? Sen är den för dyrbar, tar för stor plats såväl i transportvagn som i hangaren, är för dyr att försäkra etc. Det måste vara något fel på något ställe, om ett segelflygplan skall behöva kosta över 20.000 kr. Låt Flygvapnet köpa planet, om det anser sig ha råd till det. Men var hygglig tag reda på haveriprocenten där med detta plan. Och ändå är det ju till allra största delen officerare med motorflygutbildning, som flyger det planet. Det är därför absolut ingenting för oss fattiga klubbar. *Skall vi fortsätta att skaffa sådana lyxåk blir segelflyget aldrig en folksport.*

— Vad tror Du om DK-utbildning?

— Den måste införas med det snaraste i klubbarna. Dels skulle vi få ner haveriprocenten, dels skulle vi på kort tid kunna lära eleverna verklig segelflygning. Vi har ju sett vilka strålande resultat man uppnått med den skolningen i Schweiz.

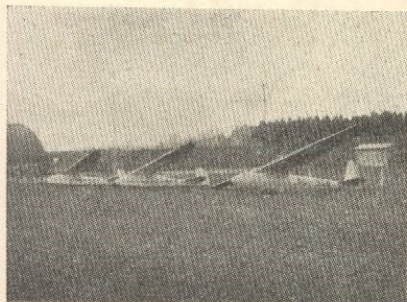
— Vilket plan skulle Du vilja ha för DK-utbildningen?

— Absolut inte Kranich! Den är för dyrbar. Sen är den föråldrad, har för dåliga flygegenskaper, och sen är den för klumpig. Det gäller för dem, som skall välja lämplig typ för vårt land, att de väljer rätt. Det tunga amerikanska planet "Schweizer" är nog ingenting för oss.

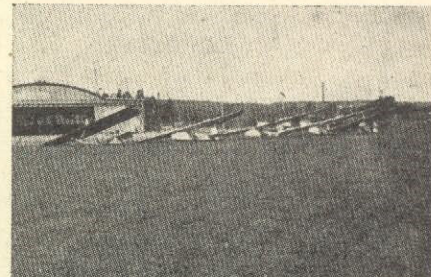
— Vilka framtidsplaner har Du annars?

— Jo, bland annat har vi rätt ingående diskuterat att i sommar kunna inbjuda närliggande klubbar till en "segelflygarträff", som skulle ha form av ett läger, samtidigt som den skulle kunna ha något av tävlingsmomentet över sig. Men till den saken hoppas jag, vi skall kunna återkomma i ett annat sammanhang. Just nu vill vi ingenting högre än att flyga, flyga.

Så talade en gammal pionjär, "still fly-ing strong". Ke.



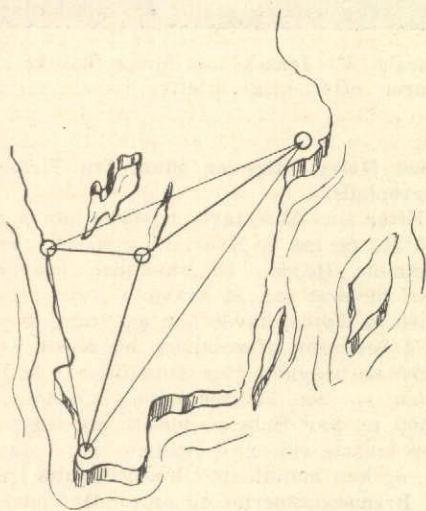
Tre av klubbens segelflygplan.



Klubben har som synes en representativ flygplanspark.

holm—Malmö. Det är nog både Jönköpingsborna och dir. Gustafsson tacksam för. Men en man, som har "Smålandsflyg åt smålänningarna" som valspråk önskar nog, att inblandningen utifrån inte blir för stor. Redan under Gustav Vasas tid visade sig smålänningarna inte i så stor utsträckning vilja underordna sig för mycket inblandning från huvudstadens sida, och kynnet har kanske inte ändrat sig allt för mycket sedan dess.

"Se här!" Dir. Gustafsson visar oss en kartskiss, som klart åskådliggör Jönköpings centrala läge:



Vad utbyggnaden av flygplatsen och flyglinjerna kommer att betyda för Jönköping och omnejden är ännu svårt att överblicka. Men att Jönköping kommer att hålla sig framme, när flygaldern börjar, det är nog ett som är säkert. Redan nu har t. ex. en industri i dotterstaden Huskvarna, nämligen Vapenfabriken, skaffat eget motorplan — Junex A.-B. lär snart komma efter.

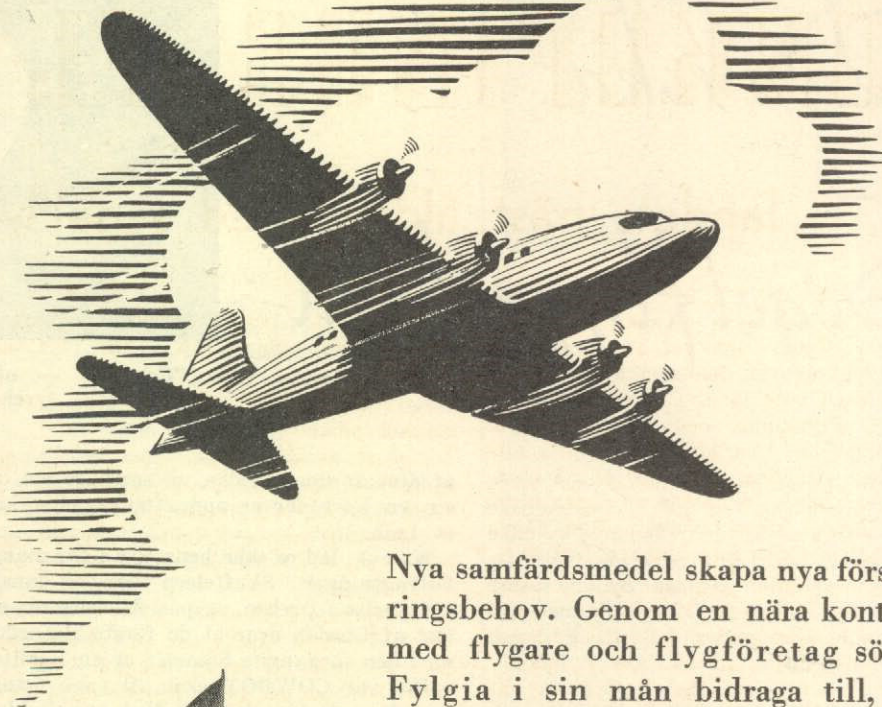
Medan vi stått och pratat har "Austern" och "Fairchild" lyft för rundflygningar. Men så kallas inte planen. Nej, de ha av smålänningarna i en namnpristävlan med landshövding Olle Ekblom som ordförande i tävlingsjuryn kristnats till hederliga småländska namn. Numera heter de JUNALAND och VIRDALAND. Junabäcken har ju en gång givit det gamla Jönköping sitt namn, och virdarna var ju ett bekant folk nere från Värend.

Att smålänningarna valt namn med så gamla traditioner åt något så nytt som flygplan visar väl, att SMALANDSFLYG redan från starten fått god förankring i gammal smålandstradition. Smålänningarna anse det som sitt bolag.

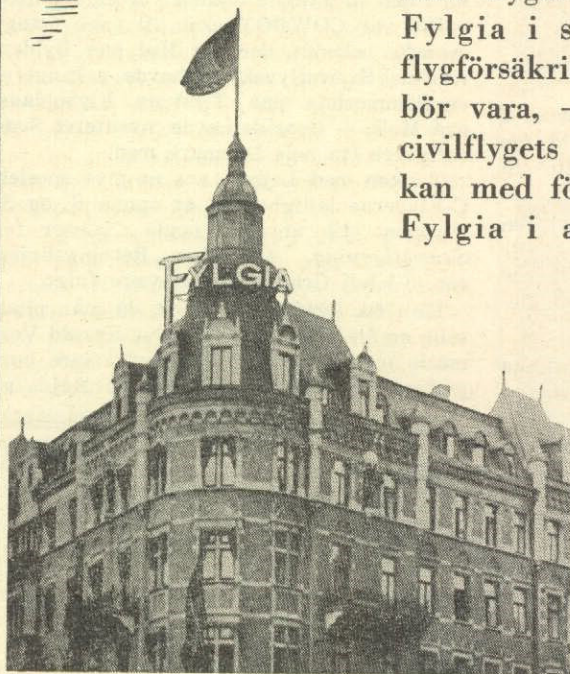
Alla känner ju ordspråket om smålänningen på den nakna klippan och vad det blev av honom. Men SMALANDSFLYG har från början betydligt bättre jordmån än den kala klippan. Vad månne bliva av detta bolag?

Ke.

FLYGET *dagens och morgondagens trafikmedel*



Nya samfärdsmedel skapa nya försäkringsbehov. Genom en nära kontakt med flygare och flygföretag söker Fylgia i sin mån bidra till, att flygförsäkringen skall bli, vad den bör vara, — ett verksamt stöd för civilflygets sunda utveckling. Ni kan med förtroende vända Eder till Fylgia i alla försäkringsfrågor.



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7



Lär Er flyga!

Är Ni en av dem, som inser flygets framtidsvärde, både för nytta och nöje, lär Ni Er flyga?

Förlägg Er flygutbildning till Jönköping. Nya flygplan, förstklassiga lärare. Sänkta utbildningspriser. Flygplanstyper: KZ III och Piper Cub. Begär våra prospekt.

AB. SMALANDSFLYG JÖNKÖPING, Tel. 5800, 4100, 5850 (Hangaren)

HARTVIG JENSEN:

Danska Segelflygrekord



"Cowboy" — alias Harald V. Jensen — første danske rekordsättaren efter krigsslutet.

Under Krigen, naar man sad og lyttede til Nyhederne fra TT i den svenske Radio, hørte man af og til om nye svenske segelflygrekorder. Man glædede sig naturligvis over sine svenske Kammeraters Fremgang, men mærkede i saadanne Øjeblikke skilnaden mellem svensk og dansk segelflyg dobbelt.

Da Krigen saa sluttede, og vi igen kunde flyve frit, opdagede vi at 5 Aars Dressur i lukket Manége, havde sat sine Spor. Prøv at slippe en Løve fri, som er opvokset i Fangenskab —. Der vil gaa en Tid før den forstaar at udnytte og værdesætte sin Frihed.

Noget lignende gør sig gældene med den danske Svæveflyvning. Før Krigen, var den kun paa Begynderstadiet, og Tyskerne tillod ikke at den kom længere, under Besættelsen.

Efter Krigen, har det været svært at faa rigtig Gang i det, men der er nu Lysning

at øjne forude. Tiden vil saa vise om det er en Løve der er opdrættet — eller kun et Lam.

Naa —, lad os ikke hensynke i for mange Betragtninger. Skuffelsen over den danske Deltagelse i Örebro, og paa Alleberg, er afløst af Glæden over at de første Rekorder, nu i den forgangne Sommer er en Realitet.

Det var COWBOY, som vil være mange svenske bekendt, der tog Hul paa Bylden. Aarhus Svæveflyveklub, havde arrangeret en Sommerlejr paa Tirstrup Flyveplads, paa Mols, — hvor de havde inventeret Svæveflyvere fra hele Danmark med.

Tanken med Lejren, var at give specielt C-Flyverne lejlighed til at opnaa S, og S-Flyverne til at faa nogle Chanser for Svæveflyvning. Og disse Retningslinier, ser jo i høj Grad ud til at være fulgt.

Man fik ligefrem et Chok, da man pludselig en Dag læste i Avisen, at Harald Vermuth Jensen, som er Cowboy's mere borgerlige Navn, havde opnaaet en Højde af

2.500 Meter, efter en Start fra Tirstrup Flyveplads.

Efter en Autostart, koblede han ud i 400 M., og laa et Kvarter og rodede rundt i samme Højde. Efterhaanden begyndte Variometeret saa at kravle i Vejret, og i 1.500 m Højde, havde han en Stigning paa 5 M/Sek, som efteraanden øgede til 7. I 2.400 m begyndte der Isdannelse paa Baby'en — og Fartmaaleren svigtede. I 2.500 m, var Baby'en blevet saa tung, at han maatte side med Spaken helt i Maven —, og han mandt det tilraadeligst at trække Bremseklapperne, og søge nedaf igen — den første danske Svæveflyverekord efter Krigen var en Kendsgerning!

Det virkede ansporende, og da han kun manglede Distancen til sit Sølv-C rettede han Blikket mod denne.

Da han saa en Dag saa at Chansen var der, greb han den omgaaende. Han startede ved Tolvtiden, ligeledes i Autostart, og maatte ogsaa denne Gang kæmpe et Stykke i Starthøjden. Han fik dog efterhaanden fat i lidt — skruede sig op til Skybasen og stak i væg.

Det var vindstille, saa han maatte arbejde sig frem Kilometer for Kilometer. Undervejs skulde han passere et Søj- og Skovomraade, og da han ikke havde mere end 700 Meter Højde, maatte han "gaa i Ventestilling", efterhaanden lykkedes det ham dog at opnaa tilstrækkelig Højde, saa han kunde fortsætte paa Turen.

Han satte sig undervejs, Silkeborg som Maal — naaede frem til denne i 1.200 meters højde, og efter at have kredset rundt over Byen for at blive observeret, landede han paa Silkeborg Flyveplads 4 ½ Time efter sin Start.

Svæveflyverne fra Silkeborg havde observeret ham, og stod paa Flyvepladsen for at tage imod. Distansen var 64 Km.

Nu havde han opdaget, "at det egentlig slet ikke var saa svært" — og gik i Lag med at forbedre Højderekorden, og opnaaede at forbedre den med 750 M., saaledes at den nu ligger oppe paa 3.250 Meter, som opnaaet Høje, og en Højdevinding paa smaa 3.000 Meter.

Til næste Sommer haaber vi nu paa, ikke alene nye Rekorder indenfor dansk Svæveflyvning, men at den opnaaede "Spids" maa blive udbygget i Bredden.



Välmotiverade leenden

skulle man kunna sätta som rubrik för denna bild av ABA-chefen och styrelseledamoten i SAS, kapten Carl Florman samt SAS- och SILA-chefen, direktör Per A. Norlin. Som bekant har nu SAS amerikalinje invigts med vederbörlig pompa. Belåtenheten tycks vara allmän även bland de danska och norska representanterna i "systemet".

DANMARKS FLYG

— KONTINENTALT och
INTERKONTINENTALT —

NF-intervju om SAS och DDL med Per Kringelbach

I maj 1945 hade vi knappt 70 anställda — i dag uppgår vår personal till i det allra närmaste 1.000 personer. I januari 1946 hade vi två (!) flygplan — nu har vi 17 och väntar inom den närmaste framtiden ytterligare 5! Onekligen siffror som på ett övertygande sätt talar om utveckling och framåtgående. Siffror som representera den storstilade utveckling det danska flygbolaget DDL undergått efter den tyska kapitulationen våren 1945.

Det är företagets sympatiske reklamchef, Per Kringelbach, som lämnar NF:s medarbetare dessa uppgifter. När vi träffar honom uppe på DDL:s trivsamma reklambyrå i hjärtat av Kongens By har reklamchef Kringelbach just återvänt från New York där han tillsammans med andra medlemmar av DDL:s ledning representerat Danmark vid öppnandet av SAS' amerikalinje.

— Jag har endast de allra bästa erfarenheter av samarbetet mellan de tre nordiska länderna inom SAS. Även samarbetet med de amerikanska myndigheterna går friktionsfritt. Någon direkt konkurrens med amerikanska och andra flygbolag på sträckan över Atlanten har vi ännu ej någon känning av. Men naturligtvis kommer även den så småningom när så många plan satts in på denna route att antalet platser överstiger passagerarefrekvensen. Vi tror dock att SAS motto "Service first" skall komma att visa sig vara utslagsgivande i denna konkurrens.

— Som ett gott exempel på att vår service inte endast berör passagerarnas personliga komfort utan även möjliggör snabbast möjliga förbindelser trots vidriga väderleksomständigheter, kan jag nämna en episod som inträffade under flygningen med de nordiska pressrepresentanterna till USA. När vi lämnade Skottland hade vi att flyga mot en svår storm och routen lades därför om över Grönland för att vi skulle kunna göra en mellanlandning där. Vilket gjorde att vi fick rak motvind under en betydligt kortare sträcka av resan. Flygningen över Grönland hör faktiskt till de upplevelser som blir minnen för livet. Efter det att vi länge flugit över ett jämngrått molntäcke sopades himlen plötsligt ren och under oss låg Grönlands gigantiska orörda snövidder bländande vita i solskenet. Mil efter mil flög vi fram över väldiga snöhöljda bergsmassiv, ändlösa snölandskap där den oberörda vitheten endast då och då bröts av några enstaka mänskoboningar. Trots att man satt tryggt instuvad i den moderna teknikens modernaste kommunikationsmedel förnam man intensivt människans och hennes verks

obetydlighet i jämförelse med naturens egen omätliga väldighet och storslagenhet.

— När vi efter att ha lämnat Grönland landade på Labrador upptäckte vi på flygplatsen ett amerikanskt passagerareplan, som lämnat Skottland två timmar innan oss. Det hade anlänt till Labrador en timme före oss. Amerikanaren hade endast en besättning och då denna var alldeles uttröttad av den besvärliga flygningen över den stormiga Atlanten, nödgades planets passagerare att vänta på Labrador medan besättningen sov. Till New York kom sedan detta plan åtta timmar efter SAS-maskinen! Det skandinaviska systemet med två besättningar, varav den ena sover medan den andra flyger, hade på ett fullt övertygande sätt visat sina fördelar. Vad passagerarnas rent personliga komfort angår, kan jag ju bara nämna, att medan SAS tar 28 passagerare i sina plan, tar de amerikanska bolagen med samma plan över trettio och ett annat europeiskt flygbolag över fyrtio!

— Detta om SAS. Vad DDL själv angår så trafikerar vi för närvarande ett mycket omfattande trafiknät på den europeiska kontinenten. Paris, Marseille, Prag för att nu bara nämna några namn från våra turlistor. Våra största svårigheter för närvarande orsakas av personalbristen. Speciellt då den flygande personalen. Det har visat sig att krigspiloterna i regel är föga användbara som förare av passagerarplan. Speciellt gäller detta jaktpiloterna som alltför mycket fått jaktflygningen i blodet, för att man till dem skall våga överantvarda ansvaret för våra passagerare. Transportplanspiloterna tror vi då mera på. Så småningom skall väl vår egen utbildning av flygvapenflygare komma igång. Den har ju av kända skäl legat helt nere under krigsåren. Omöjligt är det sedan inte att vi kommer att rekrytera en del av vår flygande personal därifrån. (Någonting för svenska flygofficärer, som på grund av rådande bestämmelser ej kunnat beredas anställning inom svenska flygföretag?)

— Vi anser oss ha goda skäl att motse den kommande utvecklingen med en viss optimism, slutar Per Kringelbach. — Ett uttalande som ingalunda jävas av det sjudande liv och den intensiva verksamhet som frapperar överallt i DDL:s lokaliteter i Köpenhamn. Danmarks trafikflyg har länge saknat möjligheter att förbereda sig för flygaldern — nu tar man igen skadan med en energi och en effektivitet som för en utomstående betraktare ej kan förefalla annat än — imponerande!

F & N

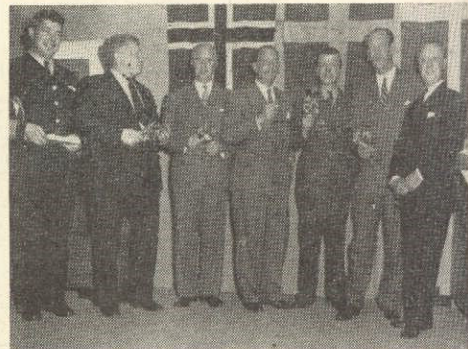
Med SAS till USA



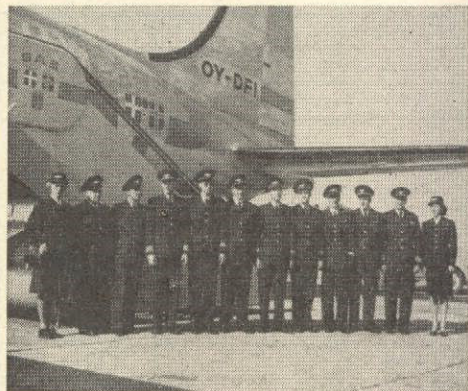
De nordiska pressmän, som premiärflog med SAS, ses här efter ankomsten till La Guardia Field i New York.



Framför "Dan Viking" syns här Carl Florman, Harald Fallenius, Frans Severin, Gunnar Lager, M. Ravndal, Carl Ljungberg och Per A. Norlin.



Kända skandinaver i New York ser vi här. Från vänster: piloten kapten Niels Steen, Bernt Balchen, Wilhelm Munthe af Morgenstjerne, norsk ambassadör i USA, dir. Per Kampmann, styrelseordf. i SAS, dir. Per A. Norlin, prins Axel av Danmark, Henning Schröder, dansk generalkonsul i New York.



Last but not least är denna bild av de båda besättningar som bar ansvaret för "vikingäts" lyckliga genomförande.

P. Wisbech

DM I MODELLFLYGNING

DM for Gummimotormodeller afholdtes den 28/7 i Roskilde i stærk Blæst. Fem old boys var tilmeldt, men kun to gennemførte. Gummiet har længe været praktisk taget Slut, og Blæsten fik nogle til at opgive. Danmarks mester blev jeg selv med min gamle "Jumbo", en meget stor Gummimotormodel paa 24 Kvdm. Efter ikke at have fløjet med den siden 1941, havde jeg ganske kort trimmet den en Aften tidligere og startede den nu i den haardeste Vind, den hidtil havde været ude i, uden at foretage nogen Trimmings-flyvning av Hensyn til Havaririsikoen: I Gennemsnitt af de tre Starter fik Danmarks mesteren "Jumbo" 2 min 42,4 sek og vandt dermed DKDASs Vandrepokal samt 25 Kr, som var udsat af Henning Schrøder, ogsaa en gammel Motormodelrotte, som selv deltog med en ganske lille Førkrigsmodel, der blev drevet af almindelige Elastikker. Han fik 42,0 sek i Gennemsnit. Begge Tider var over Vindertiden for sidste Aar. Forhaabentlig kommer der snart Gummi til Danmark!

DM for Svævemodeller afholdtes i Fredericia paa samme Dag som SM i Stockholm, nemlig den 25. 8. I Danmark har man ikke mere Mesterskaberne opdelt i forskellige Klasser — det hørte man op med for flere Aar siden. Nu del-



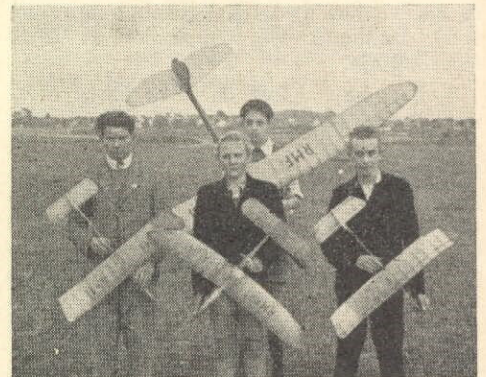
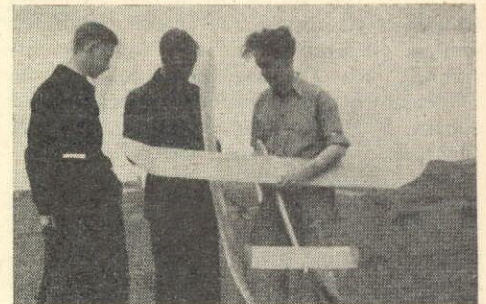
Jørgen Larsen med två Wakefieldmodeller.

tager alle Modeller, der hører ind under den respektive Gruppe, i dette Tilfælde altsaa Gruppe A. Fra næste Aar forventer man, at de nordiske Reglers Bestemmelser bliver fuldt opfyldt, d.v.s. at Mesterskaber tages med henholdvis Wakefield-modeller og A 2 Modeller.

Det danske Landshold var lige naaet hjem

fra Finland med Modelerne og placerede sig morsomt nok i præcis omvendt Rækkefølge end i Finland. Det blev altsaa den unge Kjeld Enevold Nielsen, som blev Danmarks mester med 3.59.3 i Gennemsnit, tæt fulgt af sidste Aars Mester, Aage Høst-Aaris med 3.45.5. Nr 3 blev en helt ny Mand Henning Christiansen fra Haslev med 3.42.8. Han deltog med en A 3 Model "Diogenes", konstrueret af Kurt Rechnagel, som selv blev Nr 8 med en lignende Model med 3.14.4. De mellemliggende var Jens Arne Lauridsen, Vejle, med 3.34.4, Kjeld Lopdrup fra Sportsflyveklubben i København med 3.21.1, Børge Hansen, Hobro, med 3.20.7 og Carl Johan Petersen, OM-F, med 3.20.3.

Resultaterne er de hidtil pæneste Konkurrence-resultater i Danmark og ligger en lille Smule bedre en SM-Resultaterne for Svævemodeller. Vejret var praktisk talt det samme som i Stockholm. En kvindelig Deltager, Karin Terndrup, OM-F, opnaede at blive Nr 11 med 2.18.5.



Överst: "Nordjyllands Esser"; C-Diplomat Jøns Jørgensen t. v. och Rekordmanden Bent E. Larsen t. h. Under: RMF fr. v. Erik Sundström, Karl G. Larsen, Knud Selmosé och ordf. Poul Mortensen.

VEM ÄR POPULÄRAST I USA?

Tabell över USA-transportplan i tjänst (680 st 1 juli 1946), under byggnad (94) och beställda för framtida leverans (585).

I tab. dominerar för närvarande Douglas DC-3 ganska eftertryckligt, följt av "storebror" DC-4:an. Lockheed Constellation blir trea avsevärt efter Douglasplanen. Consolidated 240 har som synes störst leveranser under 1947 nära följt av Martin o. Douglas DC-6.

	AMERICAN AIRLINES	BRANIFF AIRWAYS	CHICAGO & SOUTHERN AIR LINES	COLONIAL AIRLINES	CONTINENTAL AIR LINES	DELTA AIR LINES	EASTERN AIR LINES	MID-CONTINENT AIRLINES	NATIONAL AIRLINES	NORTHEAST AIRLINES	NORTHWEST AIRLINES	PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS	CAPITAL AIRLINES-PCA	TRANSCONTINENTAL & WESTERN	UNITED AIR LINES	WESTERN AIR LINES
Transportplan i tjänst																
Boeing 307												3	5			
Douglas DC-3	90	18	14	15	12	16	54	10		9	22	53	28	71	70	13
Douglas C-47		2				2							1			2
Douglas DC-4	23	3	4			7	8		5	3	9	19	12		23	7
Lockheed 12						1										
Lockheed Lodestar								3	11							2
Lockheed Constellation												20	10			
Transportplan under ombyggnad																
Douglas C-47					1											
Douglas DC-4	23	7					12									6
Douglas C-54											2	39	2	2		
Beställda för leverans 1946																
Douglas DC-4									1				10			
Douglas DC-6																13
Lockheed Constellation	7						14							13		
Beställda för leverans 1947																
Boeing Stratocruiser	8									10	20					
Consolidated 240	100										20					20
Douglas DC-6	50	6	4					6				7		22	10	
Lockheed Constellation														18		
Martin 202		2	6	17			20	25		10		35				
Martin 303		3	12							40						35
Republic Rainbow	20										6					

¹ Ev. ytterligare 10
² Ev. ytterligare 12

³ Ev. ytterligare 15
⁴ Ev. ytterligare 25

⁵ Ev. ytterligare 30
⁶ Ev. ytterligare 12

⁷ Ev. ytterligare 15
⁸ Ev. ytterligare 35

ÖPPNA GRÄNSERNA... (Forts. fr. sid. 14)

FAI-intresse för våra modellflyg-regler

— Och modellflyget då? — Javisst tusan. Jo, intresset för de nordiska reglerna var stort, men eftersom FAI ju huvudsakligen inriktar sig på internationella rekord och ej sysslar så mycket med tävlingar, följde man det minsta motståndets lag och lät det mesta bli vid det gamla t. v. Ett par nya klasser infördes dock — vid sidan om en för inomhusmodeller även en grupp E (för raketplan etc.). Av gruppen för helikoptrar etc. i nordiska gummimotorgruppen skapades en helt ny klass. Enligt de reviderade reglerna skall också endast den verkliga vingtan räknas i stället för som förut den projicerade. På schweiziskt förslag fastställdes nya kroppsregler efter vingytan etc.

Vi återkomma på modellflygsidorna!

Örnen.

Arlöv:

**Arlövs Automobilreparations o.
Mek. Verkstad**

— Telefon 30 —

Emottager alla slags bilreparationer
samt mek. arbeten.

Hälsingborg:

**MOTORCYKELN
såväl som cykeln är ett värdefullt
och bekvämt fortskaffningsmedel.**

Dess fulländade tjänst beror på dess
vård och skötsel! Under sommarmåna-
derna är det svårt att avvara densam-
ma. Skall den repareras eller överses
lämna den då till oss, ty då behöver Ni
ej vänta i veckor på dess iordningstäl-
lande. Vi lämna snabbservice och sam-
tidigt ett kvalitetsarbete. Vi avhämta
och leverera densamma där så önskas.
Glöm ej adressen!

MARATHON

Hörnet Erik Dahlbergsg.—Helmfeltsg.
Tel. 144 96 Hälsingborg.

Guttes

Kemiska Tvätt A.-B.

Hälsingborg: Södergatan 48. Tel. 193 88
Filial: Tågagatan 36. Tel. 140 52
Ängelholra: Vaktgatan 24. Tel. 1414

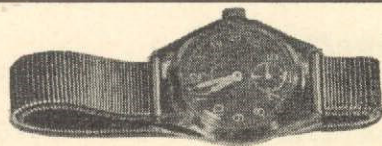
Till allmänhetens tjänst!

Kött-, charkuteri- och speceriaffär
i nya moderna lokaler REKTORSGATAN 4

Slottshöjdens Livsmedel

Arne Bengtsson Tel. 217 16 Henry Johansson

Göteborg:



Klockarmbandet "ELASTIC"

av polerat ROSTFRITT STÅL. Passar alla,
fjädrande, behöver ej knäppas upp för av-
och påtagning. 12 mm bred. Kr. 5.50.
OMBUD ANTAGAS.

SVENSKA STALBOLAGET, Göteborg.

Sänd mig omg. mot postförskott

..... st. ELASTIC pris 5.50 plus porto.

Namn:

Adress: NF 7



GEOFFREY DE HAVILLAND

I den yttersta av dessa dagar har det
brittiska flyget drabbats av en svår för-
lust. Fredagen den 27 september inträffa-
de en våldsam explosion i lufthavet över
floden Themsens mynning. Med hjälp av
de vrakspillror som hittades kunde man
snabbt konstatera, att det var de Havil-
lands experimentplan "Svalan", som gått
sin undergång till mötes.

Planet fördes vid olyckstillfället av en
av världens mest kända provflygare, den
populära och våghalsige testpiloten Geoff-
rey de Havilland. Han fann sin grav i
Themsens smutsgrå vatten dagarna innan
han skulle företaga det slutgiltiga hastig-
hetsprovet med "Svalan" — Englands mest
omskrivna experimentplan.

Enligt ett ögonvittnes beskrivning skall
en explosion ha inträffat då "Svalan" be-
fann sig uppe i luften. Härvid bröts på
en gång vingarna av, flygkroppen gjorde
en brant dykning rakt ner i vattnet och
splittrades därvid fullständigt vid kontak-
ten med vattenytan.

de Havilland 108 var en "flygande
vinge" försedd med de Havillands Ghost
aggregat. Till exteriören påminde det mest
om tyskarnas Me 263. Vingarna i 43 gra-
ders pilform. Enligt till buds stående upp-
gifter skulle "Svalans" maximumhastighet
ha legat vid cirka 1.100 km/tim, alltså
avsevärt över gällande hastighetsvärldsre-
kord. Den flygning, vid vilken olyckan
skedde, var en av de sista provflygningar-
na före det slutgiltiga hastighetsprovet.

Geoffrey de Havilland hade själv kon-
struerat planet och gjorde själv alla prov-
flygningar med det. Det brittiska flyget
har inte endast förlorat en av sina allra
förmämsta provflygare utan också en av
sina skickligaste och mest framsynta kon-
struktörer. En av de främsta pionjörerna
för morgondagens flyg har funnit sin död
när han som bäst behövdes. Han dog som
en flygare!

LOCKHEED FÖR KLM

Man väntar aldrig för länge när man
väntar på någonting gott — lyder en gam-
mal sentens. Vilken väl det holländska flyg-
bolaget KLM i dessa dagar har skäl att
begrunda. De 4 Lockheed Constellation
(plats för Ostelius) bolaget fått löfte om
att få från USA blev ju tack vare det
flygförbud som drabbade "Constellationen"
försenade en del. Nu har emellertid alla fy-
ra kommit. Under loppet av en vecka lan-
dade de på Schipol aerodromen utanför
Amsterdam.

KLM har nu till sitt förfogande 6 DC-
4:or och 4 Constellations för den trans-
atlantiska och interkontinentala trafiken.
Härtill kommer 15 Skymasters vilka fram-
för allt flyger Amsterdam—Batavia-linjen
och på en av KLMs europeiska router.

Den första Constellation kristnades den
18 sept. till "Arnhem" under närvaro av
bl. a. general R. E. Urquhart, CB, DSO,
och borgmästaren i Arnhem.

Schipol börjar nu även få de byggnader
som hör till ett flygfält av internationella
mått. I början av september kunde man så-
lunda inviga en representativ restaurang.

Falkenberg:

NY KATALOG

över massor av
modeller o. mate-
rial erhålles mot
25 öre i frimärken.



MODELL-SPORT

Avd. NF

FALKENBERG

Malmö:



Flygets kvinnor

köpa sina pälsar hos

SIGNE LUNDVALL

Pälsvaruaffär

Västergatan 14.

MALMÖ.

Tel. 141 34

Camoufleringsfärger som specialitet

Leverantör

A/B FÄRGVERKEN

Malmö
Tel. 258 18

Stockholm
Tel. 5211 82



**S. M. A
CARBORUNDUM - PASTA**

För effektiv ventilslipning
i praktiska förpackningar.

SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ

Tel. 233 45 - 237 83

BORGRÉNS EFTR.

— STOLZ —

Målar på
Bulltofta

MALMÖ TEL. 20156—28056

Verkstaden

STIG H. LARSSON, TYGELSJÖ



TILLVERKAR

MÖBLER O. INREDNINGAR AV
OLIKA SLAG OCH UTFÖRANDE
SPECIALITÉ: STILMÖBLER

Telefoner:

KONTOR OCH VERKSTÄDER:
66286 MALMÖ

Sandviken:

Kemisk tvätt och färgning

utföres förstklassigt
till billigaste pris

Sandvikens Färgeri & Kemiska Tvätt

Storgatan 32 Tel. 3735

Ängelholm:

ALVA PAULSSON

Strykinrättning

Rönneholmsgat. 18 Tel. 765

Ängelholm

Ateljè BRINK

Telefon 236

MODERN PORTRÄTT- & SERIEFOTO

BRINKS foto

Nybrogatan 2 Tel. 1439
SPECIALAFFÄR FÖR AMATÖRER

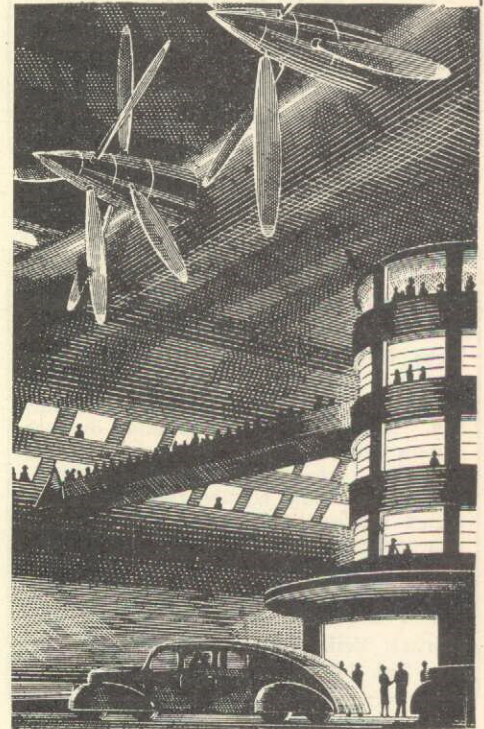
FANTASI SOM BLIR VERKLIGHET?

Hur stora flygplan kan man egentligen bygga? — Frågan dyker då och då upp och besvaras väl i samtliga fall på samma sätt, nämligen att teoretiskt sett kan man bygga ungefär hur stora plan som helst.

En fantasifull amerikansk tecknare har roat sig med att skissa upp denna gigantiska flygbåt — ett projekt, som skulle göra till och med Jules Verne heder. Nåja, det har under de senare årens fantastiska utveckling på det tekniska området ett flertal gånger visat sig att det som var rena fantasierna i går, den dag som i dag är blivit en realitet. Och varför skulle inte också ett fantasifoster som detta någon gång i framtiden kunna bli verklighet? Märkligare ting har inträffat!

Det är ingen tillfällighet att tecknaren tänkt sig morgondagens jätteflygplan som en flygbåt. Landflygplanen kommer förr eller senare att få sin storlek begränsad av det förhållandet att större plan kräver större landnings- och startutrymmen och en dag — kanske till och med ganska snart — kommer det därhän att anläggningskostnaderna för flygfält, som skall kunna taga emot dessa giganter blir alltför stora för att trafiken med dem skall kunna bli ekonomiskt lönande. Naturens egna landningsfält — havsvidderna — kommer däremot säkerligen att vara fullt tillräckliga både för de plan som byggs i morgon och om hundra år. Varför mycket talar för att morgondagens luftgiganter kommer att bli ganska snarlika vår tecknares framtidsdröm!

Den som lever får se!



RESULTAT AV KORSORD 3. — PRISTAGARE:

1. pris 50: — Ingenjör K. G. Persson, Linköping. 2. pris 25: — Furir S. Andersson, Stockholm. 3. pris 15: — Aage Nielsen, Köpenhamn. 4. pris Stud. Eva Carlsson, Lund. Dessutom ha tjugo flygböcker tillställts lika många lyckliga vinnare, vilka av utrymmesbrist ej kunna uppräknas.

LÖSNING TILL KORSORD 3:

Vägrätt: 1. Airone. — 4. Cansos. — 8. Dotterbolag. — 11. Areal. — 12. Express. — 14. Tårat. — 16. Goose. — 18. Kryddor. — 21. Rolls. — 23. Överstegräs. — 25. Gratis. — 26. Räflla.

Lodrätt: 1. André. — 2 Rut. — 3. Enris. — 5. Avlasta. — 6. Segerraid. — 7. Skolat. — 9. Tor. — 10. Ar. — 13. Pilotlösa. — 15. Renseri. — 16. Göring. — 71. Droska. — 19. Rotor. — 20. Dag. — 22. Lv. — 24. Rof.

OMSLAGSBILDEN

visar den kände malmösegelflygaren, Karl-Erik Rosenqvist, innehavaren av vårt lands originellaste segelflygrekord — tur och returflygning non stop. Foto: Bertil Rubin.

Ängelholm:

GULLBERGS leder i presentartiklar

Papper ● Kontorsmaskiner

Kontorsutensilier

Ängelholm. Vid Scalabiografen. Tel. 771

Malmö:

ALLT I HYGIENISKA ARTIKLAR
A. F. Lövgrens Sjukvårdsaffär MALMÖ: Västerg. 53,
Tel. 11314. LUND: Grönegatan 1. Tel. 117 35.
Bästa varor. — Billigaste priser.



Det jäser bland modellflygarna...

Den saken har var och en som sysslat med modellflyg under den senaste tiden kunnat konstatera. Inte minst på det senaste sammanträffandet mellan de olika svenska modellflygarna vid SM på Barkarby kunde man tydligt märka den förbistrade stämning som f. n. råder mellan huvudstyrelsen och de olika klubbledningarna ute i landet. Kontakten dem emellan är dålig och ute bland klubbarna är man förbittrad över huvudorganisationens långsamma takt. Den konferens som föregick SM-tävlingen gav ju faktiskt intryck av ett misstroendevotum från modellflygarnas sida. Ett flertal av de närvarande önskade nära nog 1:ste instruktörens huvud på ett fat och förordade att modellflygarna om det skulle visa sig nödvändigt skulle skrida till handling och bilda en egen organisation.

Ing. Dérantz, som lovade att sammankalla till en klubbledarkonferens så snart resultatet från FAI-kongressen föreligger klart, får nog vänta sig att flera delikata frågor kommer att dragas fram vid denna konferens.

I samband med konferensen citerades några ord som 1:ste instruktören skrev i "Flyg". I dessa undrar han varför insändarna inte adresseras till "Flyg" — KSAK:s officiella organ — i stället för Nordiska Flygtidningen. Tydligen hade en del av konferensdeltagarna försökt gå den vägen, ty det hela upptogs som ett mindre lyckat skämt. Vidare anser ing. Dérantz att klubbledarna skall vända sig direkt till huvudorganisationen med sina förslag. Resultatet härav kan väl i alla fall inte bli större än det som de samlade ledarna vid årets SM ej kunde framdriva!

Ställningen mellan modellflygarna och centralorganisationen är f. n. synnerligen ohållbar. Men det är tydligt att man på högsta ort ej vill låtsas känna till saken och beblanda sig med de aktiva för ett verkligt ställningstagande till problemen. Det verkar emellertid som om gränsen för möjligheten till samförstånd nu är nådd då de aktiva modellflygarna inom modellflygkommittén enligt uppdraget anhållit om befrielse från det eftertraktansvärda medlemskapet i modellflygkommittén. Lars Andersson.

VINJETTBILEN visar norrmannen Finn Wahlqvist med en A 2:a. Observera de uttandethöjda fenorna.

Modellflyg från hela Norden

MODELLFLYGARE SKRIVER FÖR MODELLFLYGARE

Årets SM det hitintills bästa?

Goda resultat trots chansartat väder

När eliten av svenskt modellflyg söndagen den 25 augusti samlades till kamp om mästartitlarna på Barkarby flygfält var vädret nära nog idealiskt. Över fältet och så långt ögat kunde nå låg härliga termikgator, som gav en försmak av vad som komma skulle. Redan tidigt på söndagsmorgonen var det full fart och ett jäktigt liv bland de modellflygare som övernattnat i flottiljens kasern. Det trimmades väl deligen och den spänning och nervositet som alltid föregår en stortävling saknades ingalunda. Det var i synnerhet förbränningsmotordeltagarna som var angelägna om att ge sina modeller en sista fintrimning före slaget.

Sedan deltagarna fått tillfälle att inmundiga en välbehövlig frukost i flottiljens matsal var man klara till vad man i andra sammanhang brukar kalla "kick off". Med tidtagarna klara vid startplatserna och flickorna vid sekretariatet klara att ta emot startkortet samt med gamle "räven" från gummimotormodellernas glandsdagar, Börje Stark, vid mikrofonen, förklarades tävlingen öppnad.

Som vanligt gick det en aning trögt i början. Man avvakade för att kunna se varandras resultat — men så kom Gunnar Persson från Malmö, landskampsvinnaren och det senaste svenska trumfesset inom modellflyget. I en lugn och sansad start i klass S 2 nådde han topphöjd och levererade en flygning som av tidtagarna följdes i 26 min 10 sek innan modellen försvann ur sikte. Det var ju inte lönt att försöka hitta modellen igen varför Persson lika lugnt plockade fram en ny kärra ur sin innehållsrika trunk och var klar till ny start. Vid det laget var det nog många av de andra tävlande som började undra om den 14-årige grabben var i total avsaknad av tävlingsnerv. Efter första periodens slut låg Kurt Jewert, Karlskoga, på andra plats i klass S 2 med en flygning på 7 min 13,2 sek. I klass S 1 ledde eskilstunabon Jens Svensson med 4 min. 32,8 sek.

G-klasserna hade man inte väntat sig så mycket av men tiderna blev ovanligt goda för nuvarande förhållanden. Olof Höglund, St. Skedvi FK., låg efter första perioden främst i klass G 1 med en flygning på 3,41,5 medan västeråsaren Lennart Larsson i den större klassen noterade hela 8 min 4,8 sek. Även i förbränningsmotorklassen låg en västeråsare främst, nämligen Sigurd Boberg med 3 min 36 sek.

Allt eftersom tävlingen fortskred visade det sig emellertid att skillnaden mellan uppvinds- och fallvindsområden blev alltmera markant. Till följd härav blev tävlingen ganska chansartad och man fick till stor del lita på sin tur att komma in i det rätta området med modellerna i starten. Detta lyckades inte riktigt för Gunnar Persson, som endast fick 2 min 40 sek i andra perioden men till följd av sin vackra första start ledde han även vid denna periods slut. I

de båda gummimotorklasserna blev det emellertid ledarskifte. Den gamle räven Ake Larsson från Vingarna, mera känd under namnet "Postis", övertog ledningen i G 1 efter en flygning på 6 min 28,4 sek med Karl-Erik Landegren, Västerås, som säker tvåa. Landegren gick dessutom fram till ledningen i G 2 med en andra start på 7 min 12,5 sek före klubbkamraten Lennart Larsson som hade en misslyckad start. Västeråsarna visade sig för övrigt mycket starka i allt vad som gällde motormodeller. Sigurd Boberg konsoliderade sålunda sin ställning i F-klassen med en god andra flygning.

Tredje perioden gick efter lunchen och i den säkrade den våldsamt spurtande halmstadsbon Curt-Olof Svensson sin seger i minsta segelklassen med Torsten Håkansson, Jönköping, närmast. I S 2 fick "bjuvningen" Lennart Olsson en bra tid och passerade därmed Gunnar Persson som alltså slutade som tvåa. I G 1 räckte Karl-Erik Landegrens sista tid ej till att gå förbi "Postis", som vann med Landegren på andra plats. Landegren tog emellertid igen skadan i den större klassen som han vann i "splendid isolation". Två blev här Sune Stark, Vingarna. I förbränningsmotorklassen utgick Sigurd Boberg som segrare före Börje Börjesson, Göteborg. Den sistnämnde kunde emellertid ej göra riktigt rätt för sig, när hans bästa maskin hade kvaddats — utan hans eget förvällande. Malmöbon Anders Håkansson behagade nämligen låta sin dieselmotor göra en störtstyrtning med fullt pådragen motor, varvid det inte bar sig bättre än att den "landade" rakt på Börjessons modell som intrimmas och sedan safts undan i väntan på start. Börjessons maskin totalhavererade naturligtvis under det att Håkansson höll!!!

Genom tillmötesgående från flottiljchefens sida hade det beretts tillfälle för publik att åse tävlingen och en hel del hade kommit tillstädes. Mest intressant var naturligtvis dieselmotorerna, vars startplatser funktionärerna hade all möda att hålla fria från den alltför intresserade publiken. Men så smäller de ju också så härligt! I övrigt demonstrerade red. "Vingström", alias Lennart Sundström, olika modeller för de intresserade åskådarna som på detta sätt bibragtes någon insikt i den ädla sporten.

Speakern, Börje Stark, försökte även så gott det lät sig göra att medelst högtalaren informera publiken om tävlingens gång, vilket dock inte lyckades helt så bra som man hade väntat sig emedan högtalaren ej var tillräckligt "stark".

Resultaten räknades snabbt ut av de febrilt arbetande damerna på sekretariatet och så snart allt var klart vidtog prisutdelningen som naturligtvis förrättades av Vingarnas klubbnestor och ivrige förespråkare, "Pappa Stark". Och sedan

(Forts. å sid. 30)

NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

Linnégatan 4. Tel. 14 59 39. Göteborg. Inspektor prof. GÖSTA BODMAN.

Enda tekniska institut i västra Sverige som har verkmästare och ingenjörskurser både i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid.

Elektr. installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll. Kemisk-teknisk fackskola. Fackskola i skeppsbyggeri. Senaste läsåret 525 elever. Begär prospekt! Nya verkmästarekurser och ingenjörskurser börja januari och augusti varje år. — Angiv om möjligt vilket fack som önskas.

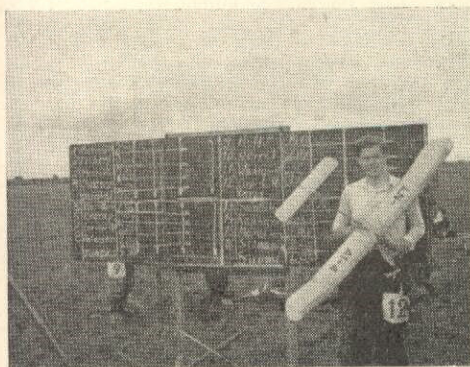
SIGURD ISACSON:

Elegans och säkerhet i fyrlandskampen

Det var elegans och säkerhet över tävlings- och gästarrangemangen, över tävlingsflygplanen, över landslagen och över hela fyrlandskampen över huvud taget. Finnarna (läs Poppe) kan ju presteras en gästvänlighet och en uppfinningsrikedom när det gäller trevliga arrangemang, som inte står i någon proportion till landets försörjningsläge eller resurser, sedan granarna i öster tagit ut sin tribut för att finnarna åter en gång "hållit på fel häst", som de själva säger.

Bara det att rama in landskampen i en för finska förhållanden stor flyguppvisning med sådana sensationer som fallskärmshopp och där-flygning på lingshöjd av en flygelev, som var lika okunnig i flygning som han var lång (trodde publiken) måste rendera arrangörerna ett varmt erkännande för den glans och festivitet det gav åt modellflygtävlingarna. Prisutdelningen efter landskampen hölls som klimax på flygdagen med de olika lagen uppställda framför prisbordet och allt folket, som hurrade glatt åt denna välsedda nordiska modellflygarträff.

Vad de tävlande landslagen beträffar var det en sak som slog en iakttagare: vilken åldersskilnad de samlade nordmännen representerade! Sveriges yngste och tävlingarnas framgångsrikaste landslagsman, 14-åriga Gunnar Persson, var väl 10 år yngre än de andra i medeltal. Danskarnas äldste, Aage Høst-Aaris, är inte mindre än 54 år gammal, och nordmännen med sin ledare, juristen Harald Orvin, var alla stadgade män. Men så kom man också med det hittills jämnaste resultatet, presterat av de vackraste och mest genomtänkta modellplan som ställt upp i en nordisk tävlan. Där fanns faktiskt många modeller, som förtjänar ett närmare studium och ett erkännande, även om deras ägare ännu inte riktigt hunnit skaka av sig de bojor kriget lagt över deras modellflygverksamhet.



Så här såg fyrlandskampens resultatavla ut efter första omgången. Norske ledaren Orvin t. h. (Foto: Isacson.)

FINNARNA,

för att vara artig och först nämna värdfolket, kom med segelmodeller av deras typiska stil, eleganta, utpräglad strömlinjeformade och högvärdiga, men med den gamla vanliga svaga punkten: en inte 100-procentig säkerhet i starten. Finnarna presenterade den mest utsökta mjukhet i luften och vackra termiksvängar (i fallvindarna!), men vad hjälpte det när man inte kom upp till full höjd i alla starterna! Man har i Finland också gått in för osedvanligt långa, smala vingar, vilket otvivelaktigt ger skönhet i luften och högt lidital, men troligen inte förbättrar sjunkhastigheten något och säkert inte startsäkerheten. Sidosförhållandet 12 är numera ingen ovanlighet, när det gäller A 2:or, medan vi i Sverige (de som vågat bygga efter nordiska regeln, när vi inte vet vad vi vill!) håller oss så vackert till 8-9. De berömda och vanliga finska vingfickorna syns nu vara på reträtt till förmån för hela, odelbara vingar, men så är ju A 2:an också en liten behändig modell i stora klassen, om man nu får uttrycka saken så.

KRING

När landslagen från Danmark, Norge och Sverige kom till Åbo, mötte Finska Flygförbundets buss och förde dem till Björneborg. Bussen stod hela tiden till gästernas förfogande och möjliggjorde ett smärtfritt avklarande av det komprimerade programmet. Typiskt för de gästvänliga finnarnas välvillighet.

Den finska livsmedelssituationen är om möjligt värre än förut. Gästerna märkte dock intet därav på den undfägnad de bjöds.

Vid flyguppvisningen efter landskampen visades bl. a. ett riktigt fallskärmshopp. Det var författaren segelflyginstruktör Matilla på Jämsjärvi, som utan att blinka langade sig ut från en gammal Klemm, drasade ner på fel ställe — i en talltopp — och klarade sig utan en skräma. Ja se finnar!

De svenska modellflygarna visade sig vara de säkraste och gjorde toptider i samtliga tävlingsstarter utom en. Startsäkerheten låg säkert över 90 % och förvånade svenskarna själva. Alla länderna presenterade för övrigt hittills osedda välbyggen och vackra konstruktioner. Det nordiska samarbetet har satt tydliga spår efter sig.

Efter tävlingarna gick "landskampsbussen" till Jämsjärvi flygskola, där man fick bada sauna, äta "pansarplåt" och se en lyckad övningsdag för segelflygarna.

NORRMÄNNEN

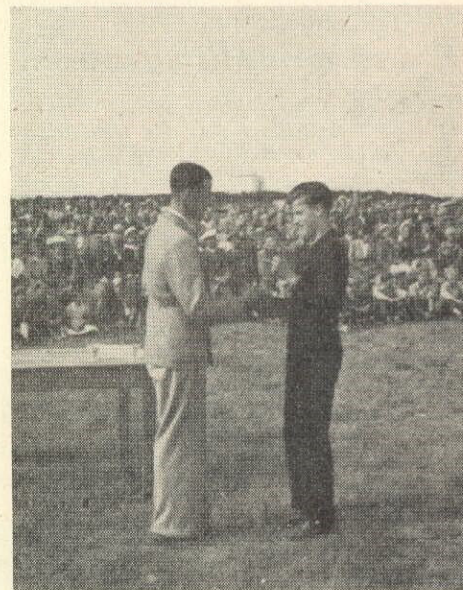
hade mycket av intresse att visa och berätta, inte minst som vi saknat dem i vårt glada lag ända sedan 1939 — i 7 år. Harald Orvin berättade, att de varit sorgligt isolerade från teknikens senaste framsteg i hela världen (i den mån den gjort några större framsteg under kriget) och endast tack vare KSAs kompendium i modellflygteknik kunnat följa utvecklingen. Härigenom hade man nu kunnat ställa upp med fullt moderna typer, utrustade med korrekta, välformade vingprofiler och med välberäknade lateralplan. Men rutinen kunde givetvis inte vara vad den blivit hos danskar, finnar och svenskar, som legat betydligt bättre till beträffande idé- och tävlingsutbyte, och det framgick tydligt av tävlingsresultatet, som för nordmännens del var det ojämnaste, delvis beroende på att resultatstavlan välte omkull över ett av de bästa norska planen och spolerade det fullständigt. Men vi har all anledning se upp till kommande år, därom skvallrade de många idéerna och den personliga stilen hos de ofta mycket vackra norska planen. Jerv Heirets helt elliptiska modell med stabilisatorytan 1/3 av vingen och Finn Wahlqvists läckra sak med U-form och öron på vingen och ett styrverk med fenor riktade snett nedåt-utåt var goda exponenter för den norska stilen, som för övrigt skiljer sig från den svenska därigenom, att de norska planen är betydligt mera invecklade, detaljerade och strömlinjeformade än de svenska.

DANSKARNA

hade just inte några sensationer med sig, men de hade i år helt och fullt slutit upp kring den nya linjen med moderna vingprofiler, lateralplans- och vingpetsutformningar. Danskarna flög väl och kämpade tappert med finnarna om andraplaceringen, sedan svenskarna redan från början visat sin särklass. Efter dessa var danskarna jämnast och visade största säkerheten, men så var det också bara gamla salta gossar med i gänget med 54-åriga Høst-Aaris och världsrekordhållaren Mogens Erdrup i spetsen (d.v.s. som lagledare fungerade danske modellflygchefen ingenjör Per Weishaupt).

SVENSKARNA

kom med mera kantiga och osensationella plan, möjligen med förf:s tvåbommade turbulens-trädsförsedda "Scout" som undantag. De var byggda på kortare men flög längre tid, var inte så vackra men startade säkrade (så när som på en typisk kort-nos-konstruktion, s. k. termikvinglare, som var spiralinstabil och dök i backen på 40 sek. i en start!). De flög utan sensa-



Individuella segraren, Gunnar Persson, hämtar sitt pris ur Poppes hand. Som synes en talrik publik. (Foto: Isacson.)

tioner jämna toptider för den rådande, stabila kvällsfallvinden, startade som V 2:or och cirklade säkert, pressade till det yttersta på hagel i den lugna luften. Lille Gunnar Persson var omöjlig att hota för någon; hans plan utnyttjade pianoträdslinan till sista metern (och mer till) och vann tävlingen individuellt. Som god tvåa kom förf:s "Scout" och som trea den danske världsrekordhållaren.

Sigurd Isacson.

★ Danmarksnytt ★

Den absolutte danske Varighedsrekord blev 18.8. slaaet af Bent E. Larsen, Brønderslev i Nordjylland. Her plejer det ellers at være det mest blæsende Vejr i Danmark, men denne Dag var det ganske stille, og hans A 2 Model landede kun 500 m fra Startstedet efter at have fløjet lige over Pladsen i 1 Time 27 Min 05 Sekunder. Den gamle Rekord paa 1.16.22 var sat i 1940 af Wedorf Hansen, Slagelse. Bent E. Larsen deltog i Sommerlejren i Tranum og er en af Nordjyllands bedste Modellflyvere. Foruden den absolutte Rekord og Grupperekord A var Flyvningen ogsaa A 2 Rekord. I denne Klasse begyndte Rekorderna forfra ved Aarets Begyndelse, men nu er der formodentlig allerede lagt "Loft" over Varigheden. Den foregaaende A 2 Rekord havde Oscar Vang, OM-F, med Andemodellen "Donald Duck" paa 29 min 42.8 sek.

Den første Rekord for Gasmotormodeller er opstillet af Jørgen Hansen, Helsingør, med 1 min 32.3 sek.

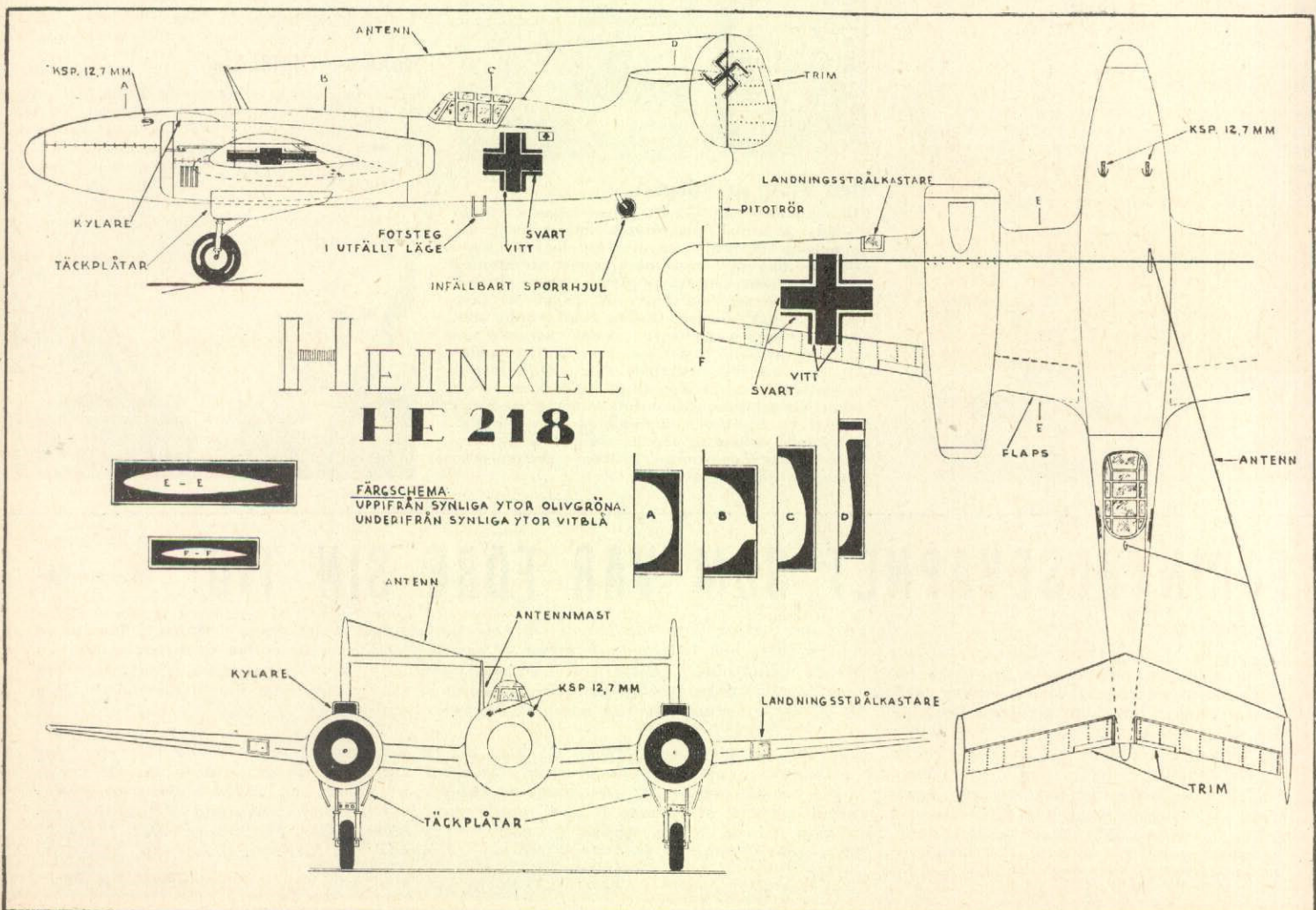
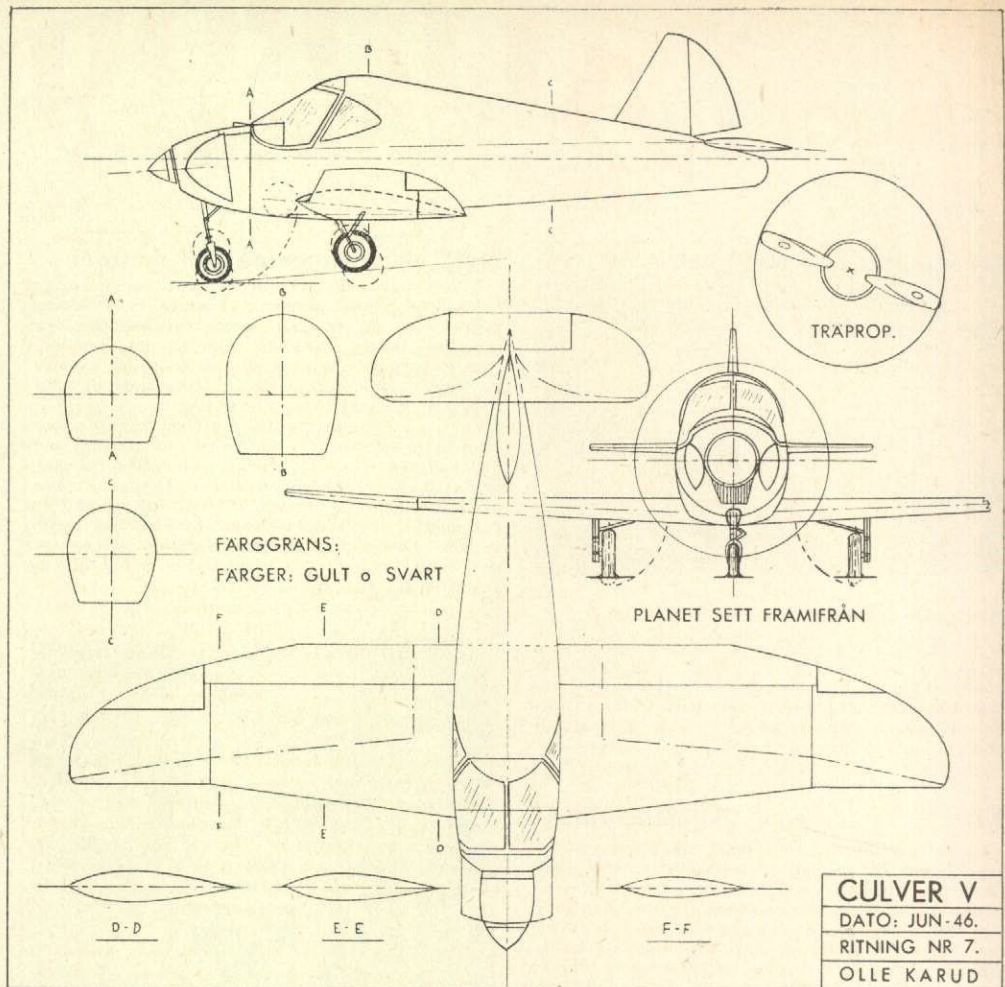
To danske Modellflyvere, Jørgen Larsen fra Kbhvn og Tage Hansen, Nyborg, deltog i den internationale Uge paa Eaton Bray. Resultaterne var paa Grund af Uheld og de lidt mærkelige Konkurrenceregler (der blev kun konkurrenret med en Flyvning) ikke straalende, men der blev skabt nye værdifulde Kontakter med udenlandske Modellflyvere. Per Weishaupt.

MODELL- RITNINGAR

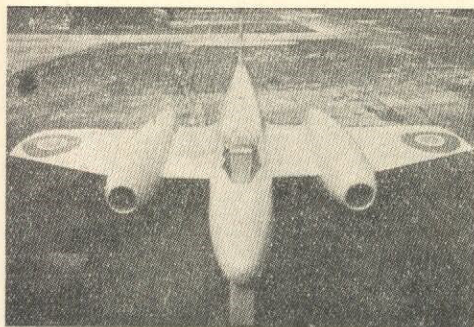
I mitten av januari månad 1946 kom ett nytt tvåsitsigt sportplan i handeln i Amerika. Chefskonstruktören för denna produkt från Culver Aircraft Corp. i Wichita, Kansas, är Mr. Al. Monev. Culver V, som den kallas, har en Continentalmotor på 85 hkr, vilken ger planet en maxhast. av 215 km/tim. Aktionssträckan är 112 mil. Förutom fallskärmar kan c:a 35 kg bagage medföras. Planet är försett med en förenklad styrinrättning, kallad Simply Fly Control. Bensintankarna äro av nylon av Goodyears fabrikat och ger vid normal hastighet Culver V en flygtid på 7 tim. Ritning ses t. h. Data:

Spännvidd: 8,84 m
Längden: 6,25 m
Höjden: 2,07 m

Vår andra ritning visar det tyska reaktionsjaktplanet Heinkel 218, som tillhör det tyska flygvapnets "efterlämnade kvarläten-skap". Några data om planet utöver dem som framgår av ritningen har inte ännu publicerats utöver den uppgiften att aggregaten utgöres av två BMW 003 A.



ALL ROUND



Karakteristiskt

är onekligen detta foto av Gloster Meteor. Korta, avhuggna men fantastiskt bärkraftiga är dess vingstumpar, som trots sina till synes diminutiva dimensioner täcker en areal av 35 kvm! Vilket säkerligen behövs då Glosters flygvikt är hela 5,2 ton.

Vätesuperoxid som flygplansbränsle

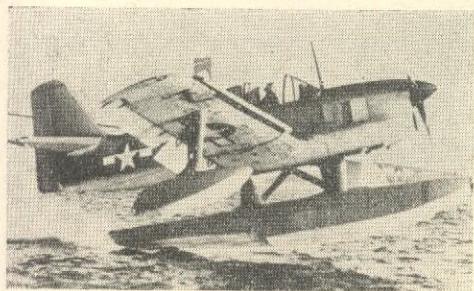
Union Oil Co. of California har nyligen experimenterat ett slags vätesuperoxid av ungefär samma kvalitet som användes för desinfektionsändamål att användas som flygplansbränsle. Den nya produkten framställs ur petroleum och har fått namnet Uniperox. Den uppgives i hög grad öka dieselmotoroljans effektivitet.

Ett annat användningssätt för densamma är som katalysator vid tillverkning av olika konstartser och syntetiskt gummi.

(Science Digest, juli 1946. C. H. L.)

Ett alldeles nytt

marinspaningsplan har USA lagt sig till med. Xose-1 kallas prototypen som för närvarande undergår slutprov. Planet är ensitsigt, har en maxhastighet av 330 km/tim och kan bita ifrån sig med två grovkalibriga kulsprutor. Skall operera från kryssare och slagskepp.

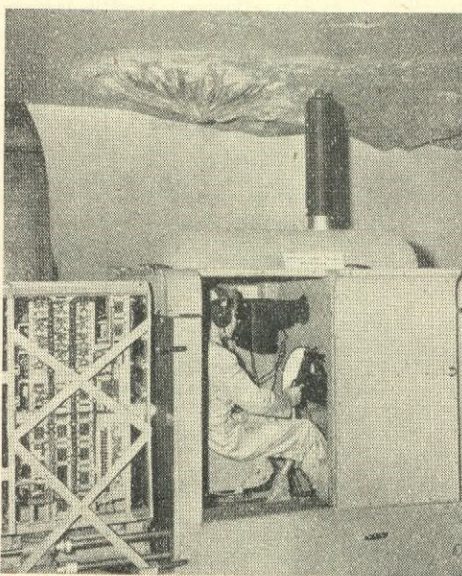


Nytt slags tändning för motorer

Bland tekniska nyheter, som de amerikanska ockupationsmyndigheterna funnit i Tyskland, rapporteras en explosionsmotor avsedd för flygplan och andra ändamål, som saknar den vanliga elektriska tändningen. Vid flygning på större höjder är detta tändningsförfarande ofta utsatt för störningar av olika slag.

Den nya metoden består i att en flytande eterblandning insprutas i cylindern vid kolvens nedåtgående rörelse. De ämnen som hittills använts äro budadiol-dietyl eller dietyl-glycoleter. Vätskan antändes av värmen i cylindern vilket i sin tur medför, att bränslegasen antändes och exploderar. Tyvärr uppger ej vår källa, på vad sätt den höga erforderliga temperaturen i cylindern från början åstadkommes.

(Science Digest, aug. 1946. C. H. L.)



Med hjälp av speglar

kan man lära sig flyga i denna "contact flight trainer" som det amerikanska marinflyget nyligen börjat använda sig av. Föremålen i taket ovanför "piloten" är en naturtrogen återgivning av ett landskap sett från luften. Genom sitt periskop ser eleven landskapet på samma sätt som om han i verkligheten svävade högt ovanför det. När han sedan manövrerar "planet" kommer han att få se marken "under sig" röra sig på samma sätt som om han verkligen flög. Man räknar med att denna nya apparatur skall komma att förkorta marinpiloternas utbildningstid med flera veckor. Piloten i vardande får lära sig flyga, skjuta, känna igen och bomba fartyg, använda radar och andra tekniska instrument i denna sinnrika "flighttrainer".



Ute på vift

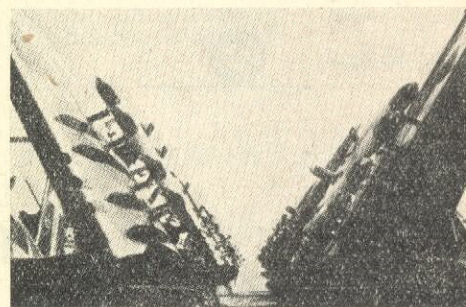
har danskarnas eget folkflygplan, KZ III, varit den senaste tiden. I slutet av juli gästade ovanstående KZ III:a den första brittiska efterkrigskonferensen hos Deauville Air Rally. Planet väckte berättigad uppmärksamhet, speciellt landningshastigheten — 55 km/tim.

Kuriös transport

En DC-4 flög häromdagen från New York till Warschau med 55.000 ägg, vägande 5 ton. Äggen som var befruktade var avsedda att kläckas i Polen och bidra till att utöka det under kriget avsevärt decimerade polska hönsbeståndet. Trots den besvärliga landningen på Warschaws av nödtorftigt igenfyllda bombkratrar rika flygfält klarades transporten utan att ett enda av de 50.000 äggen krossades. Men så var det förstås också Veterans Air Lines säkra piloter som satt vid spakarna!

Månadens bildgata

skulle man kanske kunna kalla denna bild. Men för att stilla läsarnas nyfikenhet är det nog bäst att på en gång tala om att den visar Vought Corsairs uppställda på däckat av en hangarkryssare under en Stilla Havsmänöver. "Bomberna" är raketprojektiler!

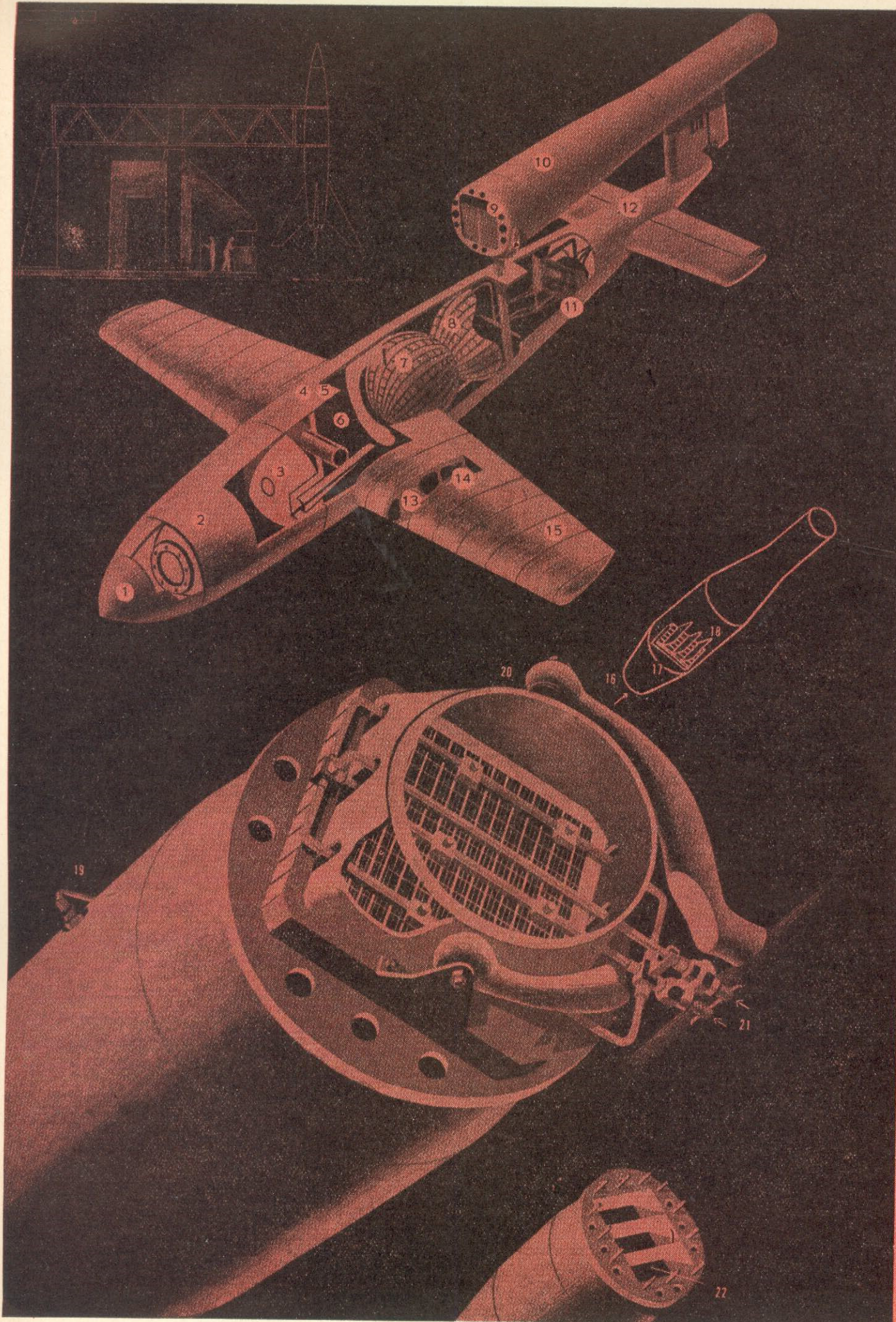


FÖRINTELSEVAPNET SOM VAR FÖRE SIN TID!

Hela världens militära experter är överens om att ett framtida krig i mycket stor utsträckning kommer att gå i den totala mekaniseringen tecken. Fjärrstyrda stratosfäraraketer och bombplan kommer att sprida död och förintelse utan att några levande människor deltagar i anfällen inom själva målområdet. Blott och bart knäppandet i förintelsevapnets fjärrkontroller skall vittna om människorna bakom verket, som fjärran från stridsplatsen kontrollerar och dirigerar maskinerna som dödar. Den av filosoferna fruktade maskinåldern, den tid då maskinerna helt blir människans herre, synes vara närmare sin fullbordan än någonsin tidigare.

Under vår väntan på vad som komma skall kan det vara av intresse att taga del av de senaste rönen om urprototypen för den mekaniska krigföringen — det tyska V-1 vapnet. Amerikanerna har nu slutgiltigt undersökt de erövrade exemplaren och på basis av dessa undersökningar pågår nu ett febrilt arbete för ett vidareutvecklande av denna och andra tyska fjärrvapentyper. Vår suggestiva V-1 sida visar: 1. massiv spets, 2. stridskon, 3. sprängladdning, 4. flygkroppsbeklädnad, 5. påfyllningsstuds, 6. bränsletank, 7. och 8. behållare för komprimerad luft, 9. galler, 10. plats för fjärrkontroller, 11. automatpilot, 12. räckviddskontroller, 13. rörbalkar, 14. spryglar, 15. vingbeklädnad av stål, 16. luftintag, 17. jalsi, 18. luftintagsjalsi, 19. tändstift, 20. stödbalk, 21. huvudbränsleledning, 22. galler.

**B
Ö
R
J
A
N
T
I
L
L
S
L
U
T
E
T
?**





SM-bilder: Fr. v. Vingarnas starke man, Sune Stark. I mitten huvudstadens segrande lag: Bananen, Stark, Postis. T. h. delar "Pappa Stark" ut pris till "Pappa Broberg" (längst t. h. ses Lennart Sundström).

MODELLFLYGAR-SM... (Forts. fr. sid. 25)

var det till att åter packa ihop trunkarna och åter bege sig var och en till sitt, ett vackert minne och en god tävling rikare.

SM-tävlingen föregicks av en konferens, som ordnats i all hast för att de församlade modellflygarna skulle komma tillsammans och diskutera de senaste händelserna på modellflygfronten. För att en fri diskussion skulle kunna föras, hade man ordnat det så att ingen av KSAKs representanter var närvarande. Och en livlig diskussion blev det. Visserligen kom de olika klubbrepresentanterna med få undantag när alldeles oförberedda till konferensen men man fick dock det intrycket att man i samtliga landsändar var tacksamma för en omfattande palatsrevolution och omändring av den nuvarande modellflyg-regimen.

Den svenska modellflygledningen kritiserades i många bittra ordalag och man undrade hur det egentligen var med kontrollen av statsmedlen och om svenska staten verkligen ansåg sig betjänad av de många onödiga utgifterna som bevisligen påföres statsanslaget. Konferensdeltagarna önskade i stället att utbildningen av modellflygarna skulle fortsätta och inte som nu upphöra i och med att nybörjarna byggt de första nybörjarmodellerna. Eftersom KSAK ej har försökt att bana väg för dessa nybörjares fortsatta utbildning till verkligt modellflygintresserade ungdomar, ansåg konferensen att det hela var utkastade pengar eftersom endast en ytterligt liten procent själv är så pass företagsamma att de kunna fortsätta på egen hand. I övrigt pekade konferensdeltagarna på ett otal missförhållanden som vidlåder den nuvarande modellflygregimen. Synnerligen förbluffade blevo konferensdeltagarna när de blevo upplysta om att svenska modellflygare hade varit inbjudna till den internationella flygveckan på Eaton Bray i England samt till Dansk Modellflyver Unions sommarläger på Jylland. Till båda dessa modellflygarmöten hade KSAK, enligt vad som framkom, tackat nej (med undantag för NF:s egen medarbetare och ett par skåningar, vilket konferensdeltagarna ansåg

som höjden av diktatorsprivilegier. Orsaken till att KSAK avböjt inbjudningarna ansågs vara den att KSAK ej kunde lämna bidrag till resan för eventuella deltagare!!! Med stor förtrytelse konstaterade man att ett flertal närvarande skulle ha varit intresserade av dessa resor om man blott hört någonting glunkas därom! Sedan ett flertal förslag till omändring av det svenska modellflyget framkommit enades man om att uppsätta vissa huvudpunkter, vilka modellflygarna bör sträva efter att få genomförda.

Från flera håll — inga namn skall enligt konferensens beslut nämnas här — framlades förslag om att modellflygarna skulle ta saken i egna händer och själva bilda en riksorganisation om KSAK även i fortsättningen vägrade att efterkomma t. o. m. modellflygarnas huvudönskemål. Dessa var:

1. En av modellflygarna själva vald modellflygkommitté.
2. Beslutanderätt för kommittén över 1:ste instruktören, varav följer att modellflygkommittén måste höras i alla viktigare frågor. Med andra ord, MK skall i stället för att

vara ett rådgivande bli ett bestämmande organ. För att KSAK skall kunna känna sig garderad mot eventuella överraskningsmoment ansåg konferensen att KSAKs VU kan erhålla vetorätt över modellflygkommittén. Modellflygarnas strävan är ju att bygga upp en stark folksport och av denna anledning behöver ingenting höjas i dunkel som nu oftast är fallet.

3. Modellflyg arbetet skall bedrivas intensivare.
4. Större kontroll över användningen av statsmedlen. Pengarna skall kunna mer än vad som nu är fallet disponeras för ytterligare utbildning av modellflygare och inte som nu begränsas till nybörjarverksamhet.
5. Arligen återkommande modellflygledarkonferens.

Sedan dessa konferensens beslut sammanfattats delgavs de KSAKs representanter, vilka med ing. Dérantz i spetsen infunno sig i konferensrummet. Resultatet blev emellertid det väntade. 1:ste instruktören förklarade att de begärda önskemålen voro omöjliga att realisera i praktiken. Enligt ing. Dérantz har staten godkänt KSAKs stadgar i vilka föreskrives att KSAK utser modellflygkommittén och att denna sedan utgör endast ett rådgivande organ under Verkställande Utskottet inom KSAK. Från modellflyghåll undrade man om dessa ålderdomliga stadgar inte skulle kunna modifieras om den goda viljan fanns hos KSAK, en sak som ing. Dérantz ej ville besvara. Som en kontrast till fasthållandet vid de gamla bestämmelserna framkom det sedan att bestämmelserna för lagdeltagandet i årets SM i all tyshet reviderats därhän, att även modeller i klass F i år fick deltaga i lagen, en sak som endast några få klubbar observerat. Detta skapade en ännu mera hätsk stämning och inte blev det bättre när det senare framkom att det hela från början berodde på en felskrivning på KSAKs sekretariat som sedan proklamerades som gällande bestämmelse.

Då modellflygarna emellertid såg att de för dagen ingenting kunde utträta lämnades konferensrummet. Dessförinnan hade ing. Dérantz dock lovat att modellflygledarkonferensen i år skulle komma till stånd. Till dess måste vi alltså "wait and see".

Kontakt.



Från SM-tävlingarna. Fr. v. G. Persson, S. Isacson, L. Friberg, R. Andersson och G. H. Dérantz. (Foto: L. Andersson.)

MODELLFLYGNYTT FRÅN FINLAND

DET FINSKA MODELLFLYGET har vind i segeln för närvarande. Finlands Flygförbund har antagit flera nya moderna typmodeller. "Siipi" — modell- och segelflygets speciella tidskrift i vårt östra grannland — utges i större format än under 1945. Denna tidskrift är mycket förmålig och innehåller ritningar, teoretiska artiklar och tips. Men så medarbetar också eliten av de finska modellflygarna, och man behöver ju endast nämna namn som Lennart Poppius, Aarne Ellilä, Jorma Pajanen etc. för att envar skall förstå tidningens höga standard.

Den första verkligt utförliga modellflyghandboken på finska ligger för övrigt nu under utgivning. Den är författad av K. Vouripalo och handlar om segelmodeller samt är illustrerad med en mängd ritningar och foton. I nästa nummer hoppas vi kunna lämna en recension av "Liidokki", som är bokens titel.

Det är beklagligt att såväl "Siipi" som "Liidokki" utges endast på finska, som ju är ett ganska svårförståeligt språk för eventuella läsare i de övriga nordiska länderna. Har man tid och vilja tillräckligt torde man dock kunna tillgodogöra sig det mesta av den finska texten.

Den finska kursverksamheten på Jämijärvi är, i likhet med tidigare somrar, mycket livlig. Några kurser äro helsvenska och som lärare i dessa har man anställt Sigurd Isacson.

Det råder i n. stor materialbrist i Finland. I likhet med övriga nordiska länder har man inte kunnat importera gumminodd sedan 1939, och det är därför fullt förklarligt, att gummimotormodellerna ej omfattas av någon större del av de finska modellflygarna, utan det är mest segelmodellerna och på sistone kanske även förbränningsmotormodellerna, som kommit fram i rampluset.

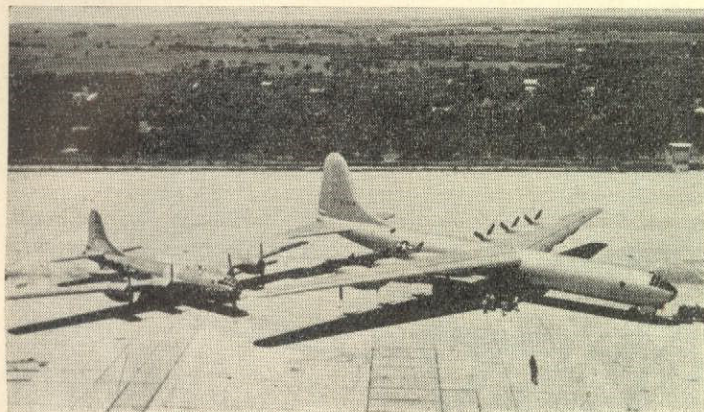
Många tävlingar har emellertid anordnats i år.

Jämijärvilägret, som alltsedan 1938 varit internationellt, blev i år en rent finsk tävling — detta trots att inbjudan till deltagande hade sänts till Sverige, Danmark, Norge och Sovjetunionen. Tävlingarna i Finland arrangeras numera efter de nya nordiska reglerna. (Men man påstår ju, att reglerna ej är kompletta ännu? red. anm.)

En del nya rekord har noterats. På själva midsommarloftet strax före kl. 24.00 satte Holger Uppgårdh, Mariehamn, nytt finskt rekord i minsta förbränningsmotorklassen, klass D 1. Han noterade nämligen tiden 3 min 8,4 sek. Den 16 juli satte vidare O. Lucenius nytt rekord i C 4-klassen (gummimotormodeller med vattenstart). Tiden blev 58,5 sek, en skaplig tid under nuvarande förhållanden.

När dessa rader läses, har finnarna också arrangerat det första Nordiska Mästerskapet i modellflyg. Men mera därom i Virkkis och Isacsons specialrapporter för NF! KAP.

STORA PLAN och STÖRRE...



Nog har det framgått

av den nya amerikanska bombplansgiganten XB-36:s data att det inte precis varit frågan om något "leksakerplan", men frågan är väl om man verkligen kunnat få begrepp om hur stort planet i själva verket är. Vår bild visar till höger XB-36. "Sportplanet" till vänster är en superfästning! XB-36 har redan företagit sin första provflygning, vilken varade inalles 38 minuter.

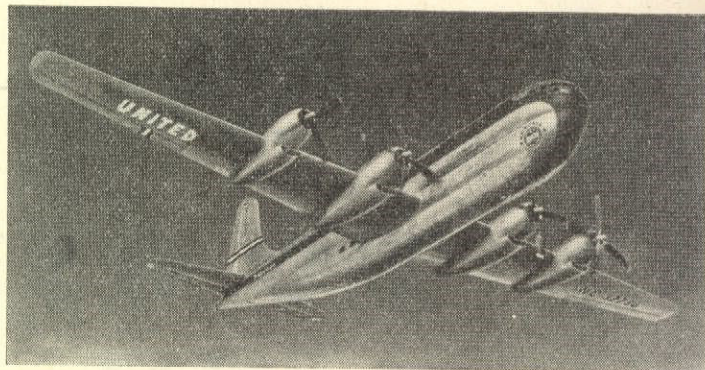
Boeing Stratocruisers

av vidstående typ har nu rekviderats en gros av United Air Lines i USA. 67 ½ ton väger bjässen, som utan besvär flyger New York—San Francisco non stop på 8 ½ timme och San Francisco—Honolulu på 8 ¼ timme. 55 passagerare tänker man taga ombord.



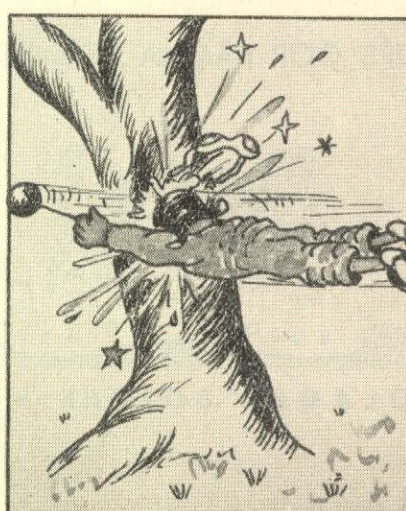
Boeing Stratofreighter

visar ovanstående bild. Planet har ett lastutrymme som motsvarar två rejäla järnvägsvagnar, fraktkostnaderna är så fabulöst låga som 3,9 cents per ton-mile, d. v. s. ungefär 10 öre per ton och kilometer. Vartill kommer att Stratofreightern flyger fram och tillbaka över den amerikanska kontinenten cirka tjugo gånger under den tid som en järnvägsvagn tillryggalägger samma sträcka en gång.



PELLE QVISTS UNDERBARA ÖDEN

Originalserie för NF av Rolf Lilja





RO 653
- ETT
BOFORSSTÅL
I FLYGETS TJÄNST

Det nya helsvenska jaktplanet SAAB-21 har landningsställ med indragbart noshjul, en konstruktion som ställer mycket höga krav på materialet. För vitala delar användes BOFORS RO 653, som vi nu lansera för en allmännare användning inom industrin. RO 653 är ett krom-molybdenlegerat konstruktionsstål för seghärdning, som blivit standardiserat i flygets materialnormer.

BOFORS GÖR SAMMA STÅL FÖR ER.



AKTIEBOLAGET BOFORS • BOFORS

★
RO 653 levereras i form av valsat stångstål, smide eller stålgjutgods. Stångstål kan levereras omgående från lager i Bofors. Begär lagerlista.