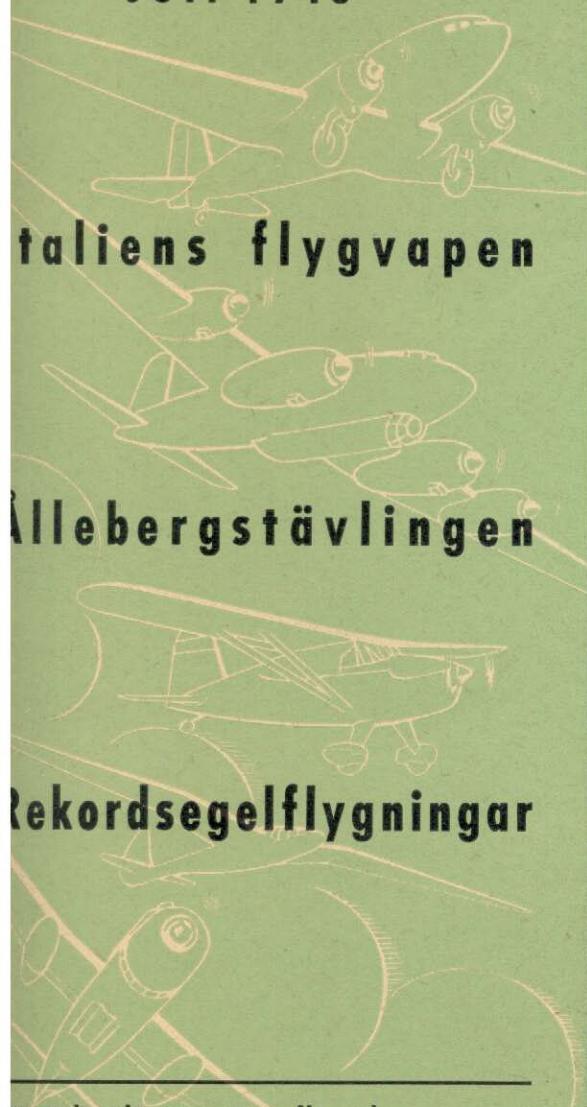


45 ÖRE
X

SVENSK flygtidning

ÅRG. 5 NR 7

Juli 1943



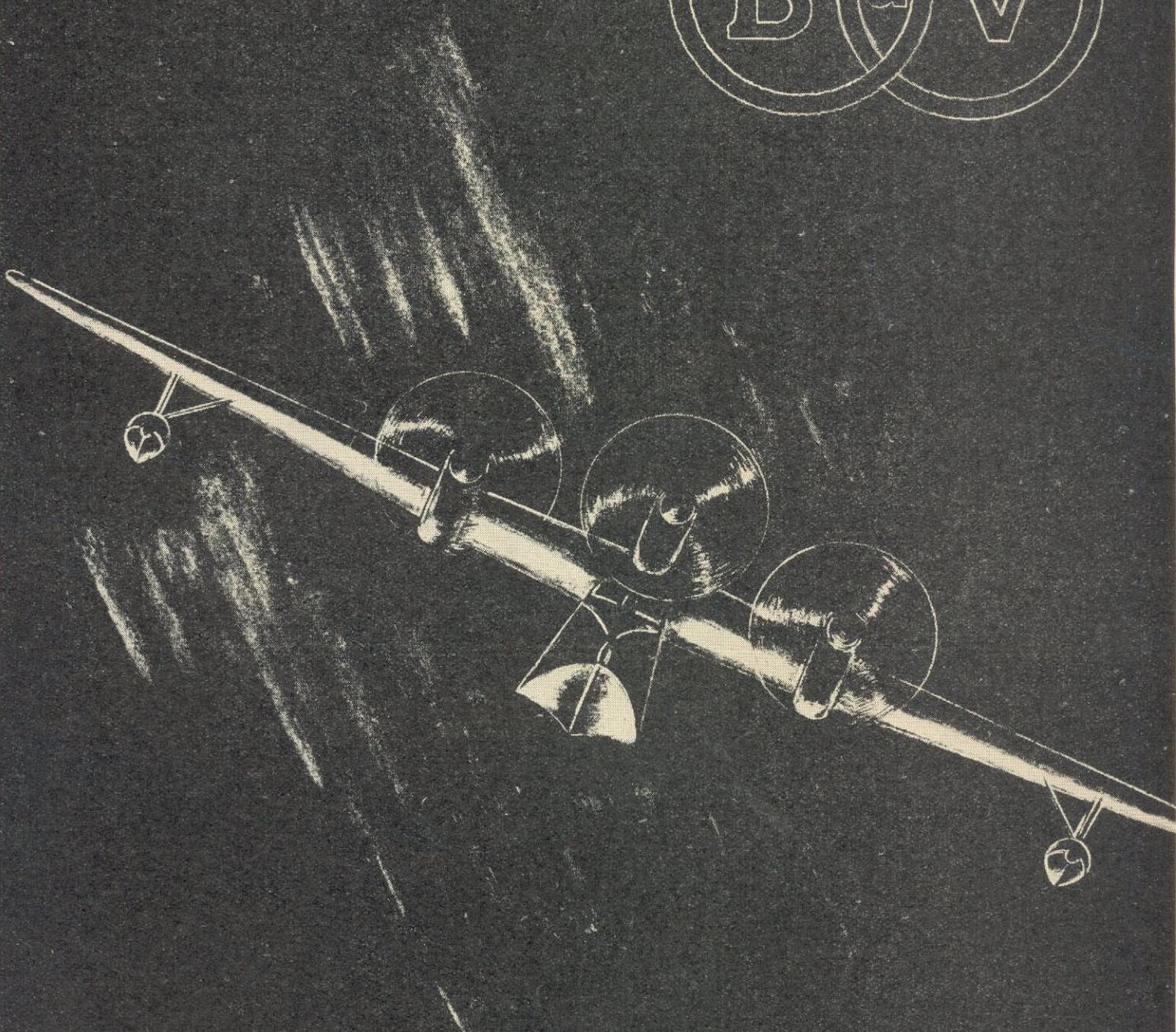
Italiens flygvapen

Allebergstävlingen

Rekordsegelflygningar

ett italienskt spaningsflygplan
omeo Ro 43 tages ombord på
t krigsfartyg. — Se artikeln om
aliens flygvapen på sid. 6—8.





BLOHM & VOSS

For medlemmarna i foljande flygklubbar
bar ingår under 1943 prenumeration på
SVENSK FLYGTDNING i årsavgiften:
Aeroklubben i Skane
Bjurs Modellflygklubb
Borlänge-Domnarvet Flygklubb
Eksjö Flygklubb
Eskilstuna Flygklubb
Eslövs Flygklubb
Falkopings Flygklubb
Färla Flygklubb
Gävlebygden Flygklubb
Hammarsås Flygklubb
Karlsborgs Flygklubb
Lidköpings Flygklubb
Luleå Flygklubb
Ljungby Flygklubb
Målungs Flygklubb
Örnsköldsviks Flygklubb
Örsås Flygklubb
Skövde Flygklubb
Stockholms Segelflygklubb
Sundsvalls Flygklubb
Sunne Modell- & Segelflygklubb
Trollhättans FKS Segelflyggrupp
Varbergs Flygklubb
Värmlands Flygklubb
Västergötlands Flygklubb, Ludvika
Västerås Flygklubb
Västerbottens FKS Automobil- & Flygklubb
Örebro Leks Flygklubb
Förmedlemmarna i foljande flygklubbar
är den civila flygtrafik som planeras på
örhland. Flygflotte har byggts med tanke
stadskärmer E. Schöön i Sundsvall för
ett normalt storlek.

Deltats kunder dessa barnsjukdomar beröts
Första och tillsammans med tillhörige bredd.
Det nya flygflaketet i Timrå har nu fått
sitt officiella namn, som blir Sundsvall-
Härnösands flygplats. Till flygplatssche-
detta om sommar. Ett fullständigt botande
nödvändigt om Sveriges skall få ett "hög-
dipt" segerflyg med tillhörige bredd.
STHLM TEKNiska INSTITUT
DAG- & AFTONSKOLOR. CENTRUM KUNGSGATAN 32.
Sveriges största tekniska läroanstalt.
Inspektion: Professor E. Alm, Major E. Rääbergs (f. elevkarären). Ingenjörer-
och verkm.-utb. från folkskola, real- och studentexamen. Fackavd.: Verk-
stadslekm., motorlekm., flygtekn., varme och san., elektrostarktrom., radio och sver-
och verkm.-utb. från folkskola, real- och studentexamen. Fackavd.: Verk-
stadslekm., motorlekm., flygtekn., varme och san., elektrostarktrom., radio och sver-
E. WALLER HOLMSTEDT, Civ.-ing. Rektor.
Sandes. Anmäl i tid. Upprop 20 aug. Expektionsid 10-19. Telefon 23 87 05.

Seth Svensson och Lars Ture Bohlin.
Efter styrrelsen konstituerande slut holl den nyvalda
styrrelsen David valdes till ordförande i styrelsen
medan direktör Henriksson och till vice ordförande
förfarande direktör Marcus Wallenberg j:r. Vi-
dare utnämndes direktörer till SILAS verkställande direktör
Per A. Norlin, tillkenn nu från-
träder sin berättamling i ABA. Hr Norlin
transsport Per A. Norlin, tillkenn nu från-
terna för att underrändla bl. a. om inkop
beslut vidare godkännas ett tidigare vilkor-
av tygplan för SILAS reskning. Styrelsen
bestyrkande välde även att uppriatthållas i framtiden.

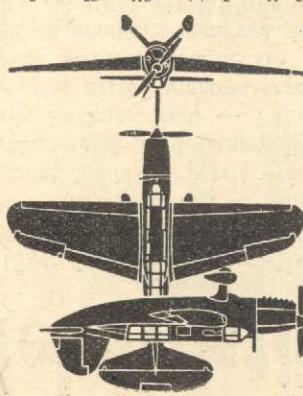
När detta läses avo segelflygvärdinerna
Att Alldebergs i det nämnda avslutade.
Alltflug för i svenska segelflygvärdinier
så många flygplan och förrare samlats på
ett ställe. Man kan formoda att travhagar-
na är mange värdfulla erfarenheter. De
välkända segelflygvärdinier har
de segelflygvärdinier på.

Embarter glädjande är att flygvapnet sätter
så många lag till travlängen. Att flygvap-
net demma sport inre är garant för
att denne segelflyg är aktivitét för
modenyek. Även efter krigets slut kunnna
vi vänta att segelflygget skall fortleva och
tillfallig vi världen att segefflygget slutt kunnna

SYENSK Flygträdning Malmö 7/43
Akutell tidskrift för civil och militär flygning.
Redaktion och handelskontor: Salterups-
vägen 26 a, Malmö. Postgiro: 14 76 60.
Redaktörer: HARALD MELLGÅRD.
Redaktionsssekreterare: ULF HALLVIG.

STHLM'S TEKNIKA INSTITUT

SILA startar med 12 milj. kr.



Vad är detta för flygplan?

Ållebergstävlingar av internationell klass

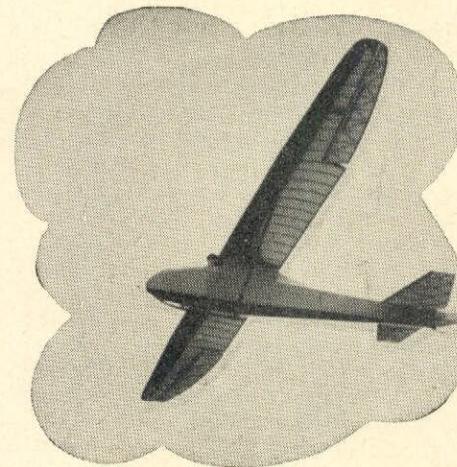
Äntligen kan svenska segelflyg nämnas på samma dag som andra länder se-gelflyg! Mandomsprovet utgöres av årets tävlingar på Ålleberg. Sådana resultat som uppnåtts i år trodde man i fjol kanske ej skulle vara möjliga. Toppens bredd har varit överraskande stor. Ett glädjande faktum för flyg-klubbarnas civila deltagare är att även dessa kunnat hävda sig i den ytterst hårdta konkurrensen. — På grund av att största delen av tävlingarna utkämpas efter detta nummers tryckning har tyvärr ej ett fullständigt reportage kunnat införas, med de tre första tävlingsdagarnas förlopp och resultat få vara en smakbit, som red. hoppas är tillfyllest för läsarna, vilka givetvis vilja ha sin tidning i rätt tid varje månad!

Det ösregnade på Ållebergstävlingarnas första dag, midsommardagen, som således blev en trist dag för de kampsugna se-gelflygarna från allt Sveriges land.

Första tävlingsdagen, den 25 juni. Väderleksrapporten var lovande, och sträckflygning med höjd-tävling till Jönköping utslystes. Stor glädje i lägret. Kl. 9.30 gavs tillåtelse till start, men man väntade därmed på grund av att termiken dröjde. Vid elvatiden voro dock många plan i luften, uppboğserade av motorflygplan till 400 m höjd över startplatsen. Åtta flygare lycades ta sig fram till Jönköping, och de flesta av dem avslutade triumffärden med pricklandning på märke, som medförde 25 poäng extra. Ingen försökte sig på att flyga tillbaka till Ålleberg. De åtta som landade i Jönköping voro: 1) fänrik Björn Schlyter, F 6, 220 poäng, 2) L. Gustafsson, Falköpings Flygklubb, 185,5, 3) löjtnant Bruno Kullgren, Aeroklubben i Skåne, 174,6, 4) furir Arne Gundersen, F 8, 170,7, 5) fänrik Bengt Olow, F 5, 170,7, 6) S. Larsson, Stockholms Segelflygklubb, 167,1, 7) sergeant Bengt Bergman, F 5, 154,1, 8) T. Andersson, Stockholms Segelflygklubb, 142,1.

Fänrik Schlyter snöt kamraterna på många och dyrbara poäng genom att under flygningen nå dagens högsta höjd 2.800 m. Hans höjdvinst efter urkopplingen uppgick till 2.075 m och tillsammans med pricklandning och längd-distansflygning nådde han således 220 poäng. Närmaste man på listan, teknolog L. Gustafsson, Fal-köping, hade 125 poäng för distans och pricklandning, men eftersom hans höjd-vinst endast utgjorde 1.175 m kom han inte upp till mer än 181,5 poäng.

Andra tävlingsdagen, lördagen den 26 juni. Ledningen kunde på basis av de mycket gynnsamma väderleksprognoserna på morgonen bestämma sig för en kombinerad mål- och höjdflygning med målet förslag till Färinge flygplats strax norr om Ljungby i Småland, en distans på 140 km — alltså nära 9 mil längre än fredagens sträcka. Termikmolnen runt om Ållebergskalotten började snabbt växa, och



samtliga plan lågo startklara med segel-bitna förare. Men det dröjde innan någon gav sig i väg upp. Man jämförde nämligen väderlekssituationen med fredagens, då termiken inte satte in förrän ett bra stycke efter klockan 12 och trodde sig ha räknat ut att det var förmåligast att ligga stilla i väntan på de verkligt bärande uppwindarna. Men den gången bedrog man sig och det gick grundligt. Väderleks-situationen försämrades nämligen mycket snabbt till följd av att en kall luftmassa helt överraskande trängde in över området och lade sig under ett varmare skikt, vilket hade till följd att termiken hade mycket svårt att komma i gång. I de flesta fall övergick man till att söka samla höjdpoäng och sedan gå tillbaka till startplat-sen för att inte onödigvis förhala tiden med återtransporter från utelandningar och kanske gå miste om en plötsligt inträf-fande förbättring i vädret. Några förare lyckades nå sträckor på 2–3 mil, där ibland fänrik Olow. Fänrik Schlyter visade emel-lertid hög klass även under lördagen. Fram på lördagseftermiddagen rapporterades det att han landat vid Fryele kyrka norr om Värnamo omkring 11 mil från startplat-sen, ett anmärkningsvärt gott resultat i det rådande vädret.

Resultat av lördagens tävling: Lagtäv-ling: 1) Västgöta flygflottilj 170,6 poäng, 2) Flygkrigsskolan 85,8, 3) Aeroklubben i Skåne 71,3, 4) Göta flygflottilj 60, 5)

Stockholms Segelflygklubb lag II 59,6, 6) Falköpings Flygklubb 58,2, 7) Aeroklubben i Göteborg 53, 8) Stockholms Segelflyg-klubb lag I 44,7, 9) Västmanlands flygflottilj 36,2, 10) Svea flygflottilj 17,1 poäng.

Sammanlagt resultat efter lördagens tävling: lagtävling: 1) Västgöta flygflottilj 416,2, 2) Flygkrigsskolan 410,6, 3) Aeroklubben i Skåne 257,6, 4) Falköpings Flygklubb 239,7, 5) Stockholms Segelflyg-klubb lag II 236,1, 6) Svea flygflottilj 201,0, 7) Linköpings Flygklubb 167,1, 8) Stockholms Segelflygklubb lag III 161,0, 9) Västmanlands flygflottilj 154,4, 10) Stockholms Segelflygklubb lag I 152,3.

Individuella tävlingen: 1) fänrik B. Schlyter, Västgöta flygflottilj, 395,6, 2) fänrik B. Olow, F 5, 239,5, 3) löjtnant B. Kullgren, Aeroklubben i Skåne, 202,3, 4) L. Gustafsson, Falköpings Flygklubb, 185,8, 5) S. Larsson, Stockholms Segelflygklubb, 175,6, 6) furir A. Gundersen, Svea flygflottilj, 175,0, 7) sergeant B. Bergman, Flyg-krigsskolan, 171,1, 8) fanjunkare G. Magnusson, Västmanlands flygflottilj, 154,4, 9) T. Andersson, Stockholms Segelflygklubb, 142,1, 10) T. Andersson, Jönköpings Flyg-klubb, 102,8 poäng.

Tredje dagen, söndagen den 27 juni. Målflygning till Färinge flygplats igen. I tävlingen ingick som vanligt även höjd-flygning-moment. Vädret var ganska bra på morgonen och blev idealiskt på efter-middagen. Två av förarna, ingenjör Gunnar Karlstrom, Aeroklubben i Göteborg, och fänrik Olow, Flygkrigsskolan, nådde fram till målet. Distansen är 134 km, vilket be-tyder nytt svenskt rekord i sträcksegel-flygning. Det tillerkändes ingenjör Karl-bom, som anlände först till målet. Han hade över målplatsen en höjd på cirka 1.800 m och borde med de gynnsamma förhållan-den som rådde ha kunnat fortsätta ytterligare en avsevärd sträcka.

Löjtnant A. Wennerström, som flyger för Västgöta flygflottilj, nådde en punkt endast 7 km från målet. Han hade en högsta höjd av 1.600 m. Denna goda pres-tation räckte dock ej till att förvara den förstaplacering, som Västgöta flygflottilj genom fänrik Schlyters goda flygning på lördagen skaffade sig. Enligt de prelimi-nära rapporterna ledde nu Flygkrigsskolan med något tjugotal poäng före Västgöta flygflottilj. Flygkrigsskolan tog därmed ledningen för andra gången i Ållebergstäv-lingarna. Individuellt leder nu fänrik Olow före fänrik Schlyter. Flyginstruktör S. Larsson, Stockholms Segelflygklubb, gjorde under söndagen även han en för-nämlig prestation genom att flyga en sträcka av 115 km.

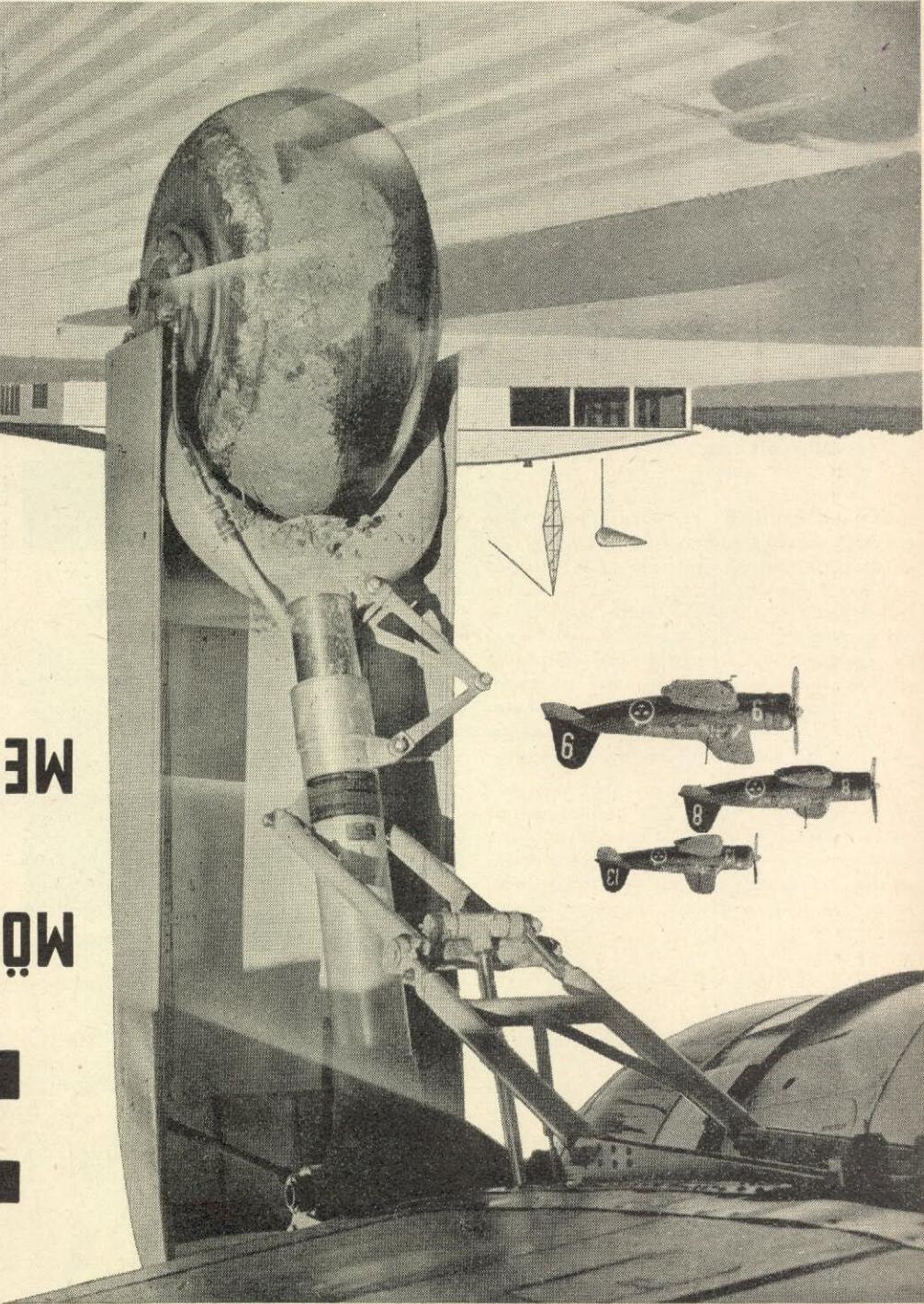
SENSKA AEROPLAN AB LUNDSBERG • TROLLHÄTTAN

skatia sensata wingat



The image is a black and white advertisement. The top portion is a photograph of an aircraft's landing gear, showing the strut, wheel, and part of the fuselage. The bottom left side of the image contains three lines of text in a bold, sans-serif font. The top right corner has a line of text in a smaller font. The overall composition is dynamic, with the aircraft in flight.

När ett litet bomplåne landar, skall
hjulställer absorbera landningsstötten,
unge ljusuk fästrime under rullninge
och bromsa upp hela flygplanet.
Detta skall ske vid varje landning,
många gånger dagligen under flyg-
planets helra livstid. Andock måste
hjulställer ha mycket lång vikt, så
att flygplanets last av bomber och
bensin kan göras så stor som möj-
ligt. Dessutom måste hjulställer vara
gräsmark, ty flygfältet är en-
och bromsas till stopp — allt på
full last körer med 100 km/t
ärna på en stor lastbil, som med
tio minuter i taget passerar
och lämnar.



REGIA AERONAUTICA

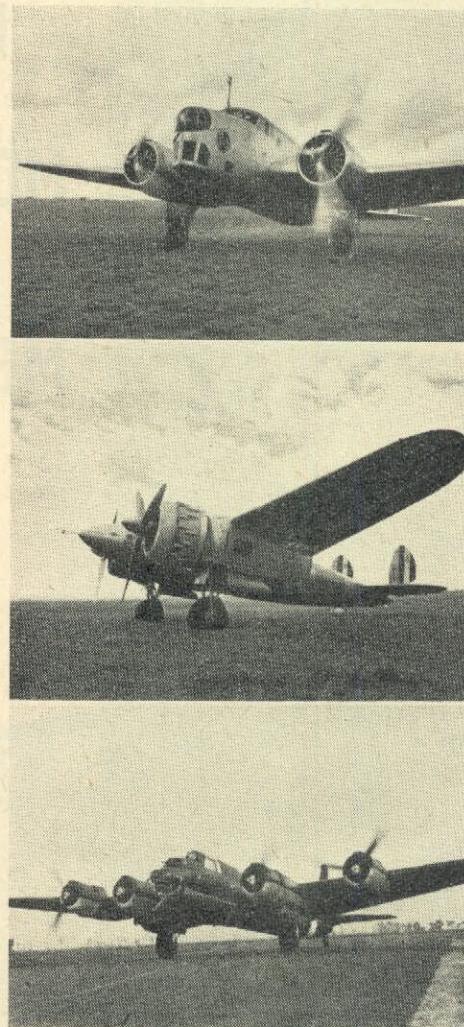
— Av *Wilhelm Liedholm* —

Det italienska Regia Aeronauticas — Kungl. Flygvapnets — 20-årsdag inföll i en tid av hårdaste prövningar. I nedanstående artikel vilja vi giva en så fullständig bild som möjligt av italienska flygvapnet. Därför taga vi även med organisationen för Italiens besittningar i Afrika, vilka under det nu pågående kriget som bekant råkat byta ägare — för alltid eller kanske endast för tillfället?

Då Mussolini den 28 oktober 1922 övertogs makten fann han summa 76 militärplan, vilket var allt som återstod av det en gång till 1.500 flygplan uppgående flygvapnet. De regeringar som styrde Italien åren 1919—22 hade enligt Mussolini med uppsåt bokstavligen förovat sabotage på flygvapnet. Till och med sportflyget hade förbjudits. Mussolini, vilken trots polisförbud och strängaste bevakning i ett uselt plan sökte upp d'Annunzio, den världsbekante landsmannen och diktaren, som med sina friskor då belägrade Fiume, hade redan i förväg insett betydelsen av ett starkt flygvapen för en stats militära makt och handlade därefter. Mer än alla andra militära prestationer är därför det italienska flygvapnets utveckling II Duces personliga verk, vilket han som passionerad aktiv flygare — redan den 12 januari 1937 avlade han proven för militärflygcertifikat — själv tillhör och är intimt förbunden med.

Redan tre månader efter övertagandet av makten lade Mussolini grundstenen till det nya italienska flygvapnet, vilket redan från början organiserades som självständig försvarsgren. Den 24 juni 1923 upprättades ett kommissariat för flygväsendet som Mussolini personligen övertog. Den 28 mars samma år grundades genom en kunglig lag flygvapnet och fick egna uniformer, egna gradbeteckningar och egna märken. I oktober bildades generalstabben, i november grundades den fascistiska luftfartsakademien, från vilken nästan samtliga flygvapnets aktiva piloter gått ut. Redan vid festligheterna på första årsdagen av det fascistiska maktövertagandet flög en eskader på 300 plan över Rom och förkunnade att Italien åter ägde ett flygvapen. Den 30 augusti 1925 omvandlades luftfartsområdet till luftfartsministerium. Förste luftfartsminister var Mussolini själv, vilken några år senare överlämnade ministeriet till Balbo och sedan övertog det igen och själv förvaltar det.

De viktigaste etapperna i uppbyggndarbetet kännetecknas av införandet av oblikatorisk rekrytering till flygvapnet i stället för de tidigare frivilliga anmälningarna genom inrättandet av ett "luftråd" såsom ministerns högsta rådgivande organ 1936, genom den fullständiga omgestaltningen av flygvapen- och territorialorganisationen 1937 och genom uppsättandet av flera stora eskadrar (luftens armékårer)



Italienska bombflygplan: Fiat BR 20 (överst), Breda Ba 88 och Piaggio P 108.

1938. Så står i dag det italienska flygvapnet med flera tusen plan och över 10.000 piloter. Anslagen till Regia Aeronautica höjdes 1939—40 från 905 miljoner lire till 2.165 miljoner lire.

För utbyggnaden uppställdes 1925 ett program, som till 1939 möjliggjorde uppställandet av 19 luftregementen med i runt 2.000 flygplan jämte ett ballong- och luftförsvarsregemente. Rent siffermässigt genomfördes programmet endast till ungefärligen hälften. Däremot har det under en begränsad tidrymd uppnått en fullständigt organisatorisk enhetlighet inom flygvapnet och dess personal samt att bygga ut försöks-, anskaffnings- och utbildningsväsendet. Med andra ord; grunden lades för en kvalitativt och kvantitativt högtstående luftflotta.

Med utnyttjande av erfarenheterna genomförde luftfartsminister Balbo den 12 november 1930 en ny organisationsplan. Enligt denna plan delades flygvapnet i två stora grupper, nämligen moderlandets luftstridskrafter, vilka underställdes luftfartsministeriet, och koloniernas luftstridskrafter,

ter, lydande under kolonialministeriet. Då kolonierna hade att själva sörja för sin luftförsvarsorganisation, minskades moderlandets kostnader för luftstridskrafterna.

Hemmastridskrafterna bestodo av flygvapnet, den tekniska kåren, flygförvaltningskåren och skolorna. Markorganisationen omfattade generalstabben, fyra kommandostabbar på halvön (luftzoner) och en kommandostab vardera på öarna Sicilien och Sardinien. Flygvapnet bestod av den självständiga luftflottan, arméluftstridskrafterna och marinluftstridskrafterna.

Handla, handla raskt och handla fullständigt var den lösen Mussolini gav sitt vapen. Så kunde prestationerna ej låta vänta på sig. Efter föregående enskilda hastighets- och långdistansflygningar flögo 1928 sextioen Savoia S 55 i formering under Balbos ledning en 3.000-kilometersflygning runt västra Medelhavet och gav därmed ett bevis för det italienska flygvapnets tekniska utveckling och dess piloters höga utbildningsnivå. År 1929 upprepade Balbo denna flygning med trettiofem Savoia S 55 och utsträckte den ända till Odessa. Dylika resultat uppmuntrade till vidare därför. December 1930 lyckades Balbo med elva Savoia S 55 hydroplan flyga till Brasilien, och sommaren 1933 företogs den stora eskaderflygningen med tjugo fyra Savoia-flygbåtar (S 55 X) över Nordatlanten till Azorerna och åter till Rom, vilken sträcka hitintills flugits endast av enstaka flygplan.

Under de följande åren stod understatssekreteraren general Valle såsom ledare för det åter av Mussolini ledda flygvapnet. Han lyckades ytterligare höja personalens prestationsförstående. Om dessa resultat vittna talrika världsrekord, till vilka kunnat räknas flygningen med tre Savoia-bombplan S 79 till Sydamerika, utförd av eskadern "Gröna Mössen" under överste Biseos befäl och med Il Duces son Bruno som förare på ett av planen. Hit kan även räknas den av Frankrike arrangerade racerflygtävlingen Isters—Damaskus—Paris, vilken vanns av Italien.

Organisationen av det operativa flygvapnet slog redan från början in på en ny väg genom att helt och hållet skilja markorganisationen från de flygande enheterna. Detta höjde vapnets rörlighet vid operativa och taktiska insatser. I vilken utsträckning "luftkrigets Clausewitz", den 1930 avlidne general Douhet, andlig fader till ett självständigt flygvapen, utövat inflytande på denna organisationsform får lämnas därhän. Det är Il Duces förtjänst att denna grundläggande och på den tiden revolutionerande planen förverkligats. Denna plan befriade vapnet från stelhet och återgav det den snabbhet och rörlighet som utgör dess egentliga väsen.

Ehuru Douhet-doktrinen i allmänhet bezeichnas som överdriven och ensidig har den dock haft stort inflytande på alla stormakter.

(Forts. på sid. 8)

SOCIETA ITALIANA ERNESTO BREDA · MILANO · via Bordoni 9

MILITÄR- OCH CIVILFLYGPLAN

LUFTEVARN OCH KULSPRUTOR FÖR FLYGPLANSBEVÄNING



Regia Aeronautica . . .

(Forts. från sid. 6)

ter. Den är tillskuren särskilt för Italiens strategiska situation, om också Douhet tillskriver densamma allmängiltighet — något som bevisas av det senaste årets luftkrigföring. Italien var en av de första staterna som tillvaratog resultaten av denna lära. Huvudvikten vid Italiens militära rustningar lades på flygvapnet, medan man genom detta ville utjämna underlägenheten till lands och sjöss. I Dodekanes (Tolvöarna) har Italien under senare tid byggt ut ön Leros till en stark flygstödjepunkt, från vilken Cypern, Ankara, Istanbul och även Alexandria och övre Egypten kunna nås med flyg. För övrigt kan Italien icke följdriktigt utnyttja sin luftdoktrin gentemot England, då det engelska moderlandet med sina kraftkällor ligger utanför Medelhavet och Italiens räckvidd. Italien kan alltså endast angripa viktiga engelska utposter men icke centrum. Däremot kan England genom fjärrblockad träffa Italiens livskällor.

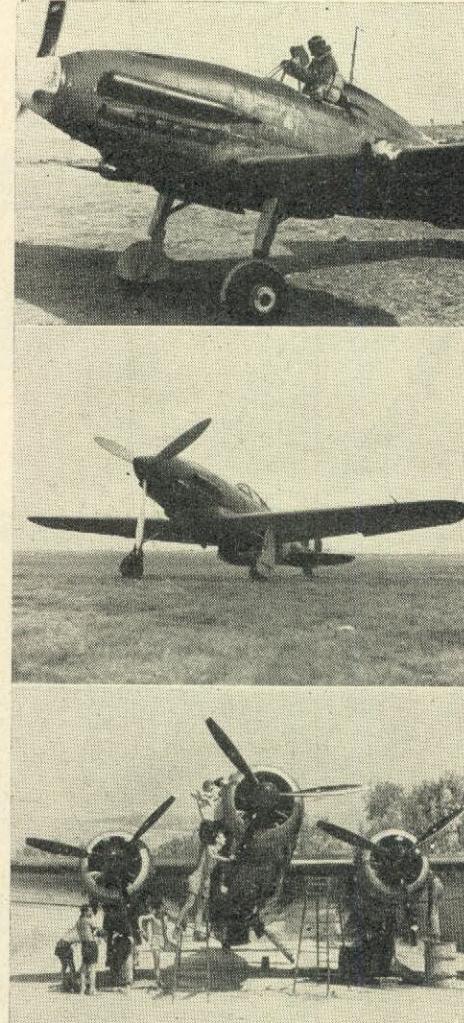
I Italien sätter man stort förtroende till flygvapnets kvalitet och verkningsförmåga. Men det finnes säkert tungt vägande och säkert även berättigade invändningar emot en överskattnings av luftdoktrinen. Man förebrår Douhet att han underskattat såväl inflytande av de atmosfäriska förutsättningarna som dock det i snabb utveckling stadda markförsvaret.

En ytterligare milstolpe i det italienska flygvapnets utveckling utgör dekretet av den 22 februari 1937. Detta bestämde en utökning av de hittillsvarande förbanden till 93, men deras siffermässiga styrka fastställdes ej i detalj. De redan bestående autonoma grupperna (15 tilldelade hären och 4 marin) bli även för framtiden bestående men skola utbyggas. De på grund av imperiets uppkomst inträdande nya behoven blev särskilt tillgodosedda genom upprättandet av ett eget överkommando för Östafrika och genom en nyindelning av hela riket i distriktskommandon: fyra fastlandsområden, ett för vardera Sicilien, Sardinien, de egeiska öarna och Libyen. Tyngdpunkten hos fastlandsluftflottan skall även framdeles vara förlagd till norra Italien, något som fördelningen av de fyra områdeskommandona visar, av vilka tre ligga i Norditalien: Milano, Turin och Bologna, medan det fjärde, Neapel, omfattar hela Syd- och Mellanitalien ända till norr om Rom. Ytterligare punkter på uppbyggnadsprogrammet är: upprättandet av nya flygplatser och tekniska anläggningar (1937 voro redan 20.000 arbetare sysselsatta), uppbyggnad av flygskolor, förnyande och utvidgning av flygplanparken till en tredubbling av offensivkrafen (1937 funnos 3.000 plan tillgängliga), stegring av hastigheten, vilken hos de lätta och medeltunga bombarna redan sättes överstiga 500 km/tim.

En av de viktigaste uppgifterna är att flygindustrien gjorts oberoende av utlandet beträffande råmaterial. Under det att tidigare 23 % av materialet i flygplanindustriens måste hämtas från utlandet, kunde denna procentsats under de senaste åren avsevärt nedbringas genom att det erför-

derliga trädet vanns ur egna bestånd. De i flygarstaden Guidonia företagna försök ledde till det resultatet att Italien i dag är i stånd att täcka flygvapnets behov av bensin i det egna landet. Medan det tidigare arbetades med utländsk trotyl på sprängämnesområdet, förfogar flygvapnet i dag även över ett i landet framställt sprängämne.

Den under abessinska kriget och sanktionerna mot Italien genomförda industriella mobiliseringen är ännu i kraft. Flygindustriens autarki är nästan uppnådd, och



Italienska flygplantyper: jaktpersonal Re 2001 (överst) och Macchi C 202 samt bombplanet Savoia Marchetti S 79.

den kommer troligen helt och hållit att nås, ty Italiens naturliggångar sätter tillfredsställa flygindustriens alla krav.

Regia Aeronautica, i vilket samtliga italienska luftstridskrafter, stödjepunkter, skolor, olika centraler och såväl moderlandets som koloniernas flygvapen ingår, omfattar efter en i kraft trädande nyorganisation:

generalstabens,
4 luftzonkommandon på fastlandet,
1 överkommando i Östafrika,
4 luftkommandon för Sicilien (Palermo), Sardinien (Terranova), Libyen, Egeiska havet och italienska Östafrika.

Regia Aeronautica indelas i:

1. Luftflottan (armata aerea), som består av 93 flottiljer (gruppo) med ett olika antal divisioner (squadriglia); flottiljerna

sammanfattas i regementen (stormo), brigader (brigata aerea) och divisioner (divisione aerea) — dessa större förband torde endast i undantagsfall uppträda samlade i luften. På dessa enheter falla samtliga krigshandlingar inklusive luftförsvarat av de under Italiens överhöghet förut stående områdena samt nyförvärvade sådana.

2. Luftstridskrafter till samarbete med landhären (aviazione per l'esercito). Desse består av 15 spaningsflottiljer, vilka sammanlagt bilda 5 regementen (stormo).

3. I flottans flyg (aviazione per la marina) ingå 4 flottiljer (commando), vilka består av ett ej fastställt antal sjöspaningsplan samt de som medförs ombord på krigsfartygen.

4. Det koloniala polisflyget (aviazione di presidio coloniale): här rör det sig om flygande enheter, vilka är tilldelade de enskilda kolonialområdena och uteslutande tjäna polisväsendet såväl i krig som i fred.

Armata aerea är i sin helhet underställt luftfartsministeriet. De flygande förbanden (2–4) lyda under luftfartsministeriet i tekniska och utrustningsfrågor men står i övrigt under härens, marinens resp. kolonialregeringarnas kommando. Inspektionen av land- och sjöluftstridskrafterna med undantag av Libyen, vars flygförband är underställda moderlandets flygvapen, utövas av flygvapnets generaler.

De italienska luftstridskrafternas personalbestånd bildas genom nedanstående:

a) Det egentliga flygvapnet: flygande förband (ledning, organisation och taktisk insats); den tekniska servisen (organisation och markpersonals verksamhet); specialmanskapet (mekaniker, montörer, radiotelegrafister, elektriker, fotografer och bilförares).

b) Flygingenjörkåren: ingenjörer och tekniker (övervakning av byggen, förarbeten och beväpning, handhavande av stationära och transportabla flygplatsanläggningar).

c) Luftkommissariatet: förvaltning (inspektion, ekonomiska och förvaltningsfrågor).

d) Sanitetskåren.

Sedan 1938 sammanfattas några luftdivisioner i stora eskadrar (2–3 luftdivisioner eller luftbrigader och ett varierande antal divisioner för strategisk spaning). År 1939 fanns det fyra av dessa för att att bestämda "luftens armékarer" (squadre aeree), vilka var och en räknade 400 stridsplan. För att bevara deras mobila karaktär och ständigt hålla dem stridsberedda är de befriade från varje belastning av frågor som rör markorganisatörer, personalrekryteringen och materialförsörjningen. Härför svara de olika luftzonkommandona. Squadre aereas kommando står direkt under flygvapnets överkommando resp. "flygvapnets generalstab för utbildning och insats".

Det aktiva och passiva luftförsvaret står självständigt vid sidan om flygvapnet. Det ligger i den fascistiska milisens händer, vilken uppställt en stark specialtrupp för luftförsvaret. Det passiva luftskyddet försettes av den "nationella luftskyddsunionen". Anskaffning av lv-artilleri och där till hörende ammunition för industriföretag har underlättats av staten, medan motsvarande milisavdelningar kunnat bildas för att tjäna industriens luftskyddsressurser.



TORINO (ITALIA)

FIAT

Flight Lieutenant:

Vi går fienden in på livet!

Jaktflygkonstens tillämpning vid strid

JAKTPLAN MOT BOMBPLAN

II.

I förra numret började vi en studie av jaktflygkonstens tillämpning vid strid jaktpolan mot bombplan. Här nedan fortsätter vår medarbetare sin artikel med behandling av den viktiga frågan, *f r å n vilket håll* (vilken riktning) inflygning till anfall bör ske. Svaret är: Vid klart väder i riktning *f r å n solen*; vid mulen himmel från fiendens eget håll, den sida varåt han har sina huvudkrafter och varåt uppmärksamheten följkatlig är minst. Slutligen ges några tips för bombplanens utveckling, sådan "Flight Lieutenant" ser denna.

Varifrån bör inflygning ske?

Det håll (den riktning), varifrån inflygning till verksamt eldavstånd skall ske, beror helt på förhållandena i varje fall. För att kunna komma till bestämda slutsatser härutinnan kan man lämpligen skräcka ett par noga preciserade fall.

Vi kan exempelvis anta, att en luftstrid äger rum någonstans över en gräns mellan ett jaktpolan tillhörande en makt A och ett bombplan tillhörande en annan makt B (se bild 3). Jaktflygaren får se bombplanet en bit på andra sidan gränsen, på väg hem till basen i B efter fullgjort bombuppdrag över A. Hur skall A:s jaktflygare då "lägga upp" sin inflygning till anfall?

Till en början kan vi då anta att sikten är god, att klart solsken råder samt att solen står över A:s land. Inflygningen bör

i detta fall göras uppifrån och "från solen" (se bilden). Det är nämligen ett förstahandsvillkor för framgångsrik luftstrid i stark sol att lägga upp inflygningen i riktning *från solen* samt att göra "försvarsmanövrerna", de må gälla bombplan eller jaktpolan, så att fienden nödgas vända blicken *mot solen*. Och mot det starka solskenet är det sedan så gott som omöjligt att se ett flygplan. Själva anfallet kan

I detta första fall stiger A-jaktpolan först och dyker sedan i förhållandevis flack glidvinkel från solen rakt ner mot B-bombplanet. Under denna inflygning lägger han sig ej helt bakom B-planets stjärt utan räknar med att han skall hinna avge en så kraftig eldskur, att bombplanet skall "fallas" i första anfallet.

Misslyckas han härmed gör han en sväng samt anfaller andra gången rakt bakifrån. Därmed är vi dock inne på stridens fortsättning, vi har lämnat vårt egentliga ämne för denna uppsats, inflygningens taktik och lämnar därfor frågan om anfalls fortsatta förlopp åsido.

Inflygning i mulet väder.

Vi kan nu betrakta exakt samma fall, men med en skillnad — att väderet har ändrat sig. I stället för blå himmel och strålande klart solsken bjuter väderguden på helmulet. Gör jaktflygaren i detta fall sin inflygning till anfall från samma håll som sist har han så gott som ingen möjlighet vid inflygning i riktning från solen i regel utföras med mycket goda utsikter till överraskning.

alls att åstadkomma överraskning. B-bombplanets besättning skall med största sannolikhet, ja, med säkerhet upptäcka jaktpolan, som kommer från fiendesidan av gränsen och som nu, i detta fall, ej genom solen skyddas för upptäckt. Att bombplanbesättningen får korn på jaktpolan beror härvid främst på, att den självfallet håller skarpaste utkik åt A-sidan till, när man flyger bort från A:s territorium efter där slutfört uppdrag.

Hur skall A:s jaktflygare då bär sig åt? Ja, vi kan exempelvis anta att han stiger kraftigt och flyger bort från bombplanet så långt han kan utan att förlora detta ur sikt. Därefter gör han en rundlritt tilltagen sväng in över B:s land samt verkställer sin inflygning till anfall ej från A-lands-utan *från B-landshållet*. I det fallet skaffar han sig ganska goda utsikter att överraskande slutföra sin första inflygning.

Båda de krigförandes flygpersonal är självfallet utbildad för och inställt på att

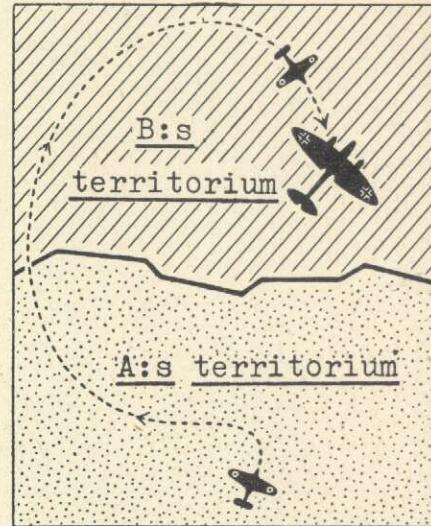


Bild 4: När det är mulet lägger jaktpolan upp sitt anfall mot bombplanet efter exempelvis denna modell. Åt "egen sida" håller bombplanet oftast sämre utkik än åt fienden till.

hålla god utkik åt *alla håll*. Det faktum att ett flygplans ena sida är vänd åt fienden skulle egentligen ej få inverka på "utkikens" (målspaningens) allsidighet och effektivitet. Förvisso inpräntar man detta ideligen under utbildningen. Icke dess mindre blir det likafullt omöjligt att i ett flygplan i praktiken genomföra en sådan "allsidig" bevakning av luftområdet. Man kan inte komma ifrån den mänskliga naturrens svaghet, ej ens när det gäller krigsflygare.

Flygplanbesättningarna vet nämligen att motsidans huvudkrafter finns i en viss riktning. Ingenting på jorden skall då kunna förmå dem att hålla lika skarp utkik åt ett annat håll. Följaktligen måste det alltid bli en viss eftergift på vaksamheten åt "egen" sida.

Jaktpolan gör alltså sin sväng långt in över B-land, går så långt ditåt det kan utan att förlora sitt tilltänkta offer ur sikt och "flyger in" till anfall enligt bild 4, snett framifrån, just bakom bombplanets främre beväpningsriktfält. Utsikterna att åstadkomma överraskning i detta fall är ganska goda. Jaktpolan drar också nytta av sin överlägsenhet i hastighet just för det ändamål, denna hastighet avsetts, nämligen för att få eldöverlägsenhet i stridens utgångsskede.

Vi har i det föregående sett exempel på två fall av luftstrid, i vilka de deltagande flygplanen börjar kampen i exakt samma lägen. Ändock måste "inflygningen" till eldöppnande göras från nästan rakt motsatta håll. Sedan anfallsriktningen bestämts, har jaktpolan blott att med utnyttjande av sin överlägsenhet i hastighet och frontal eldkraft flyga fienden rätt in på livet utan att nämnvärt bekymra sig om det fientliga bombplanets kulsprutor. Jakt-

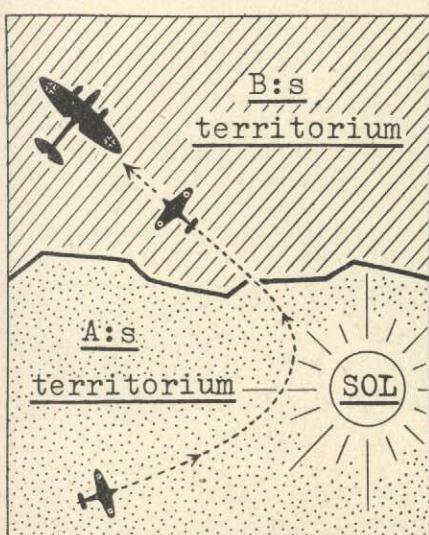
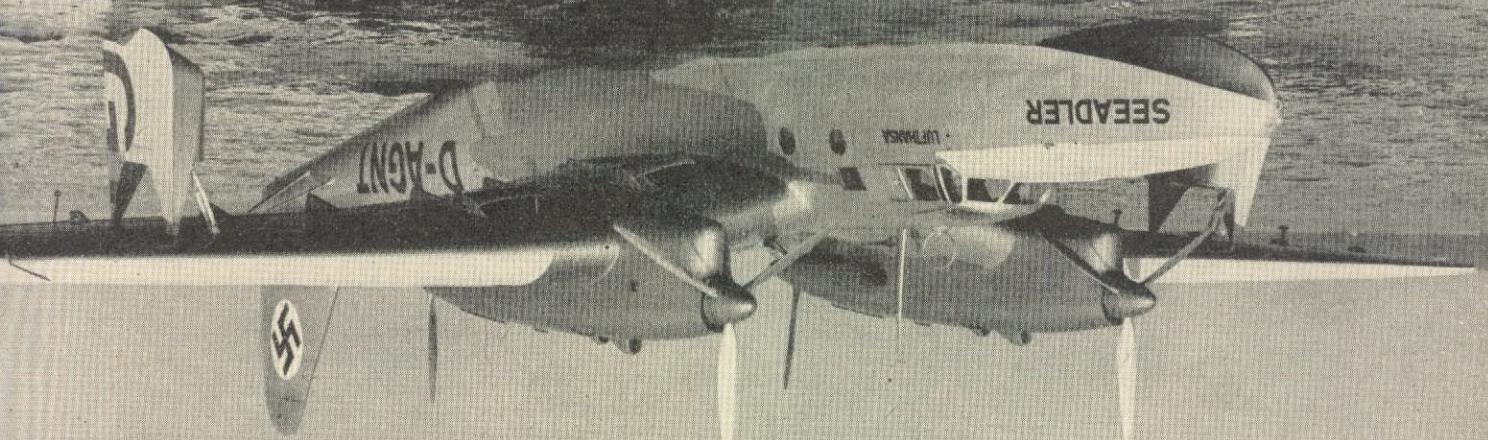


Bild 3: Hur jaktpolan gör sin inflygning till anfall i klart väder och sol — med solen i ryggen.

DO 26
DORNIER
LÄNGDISTANSELYGBÅT



Vi går fienden...

(Forts. från sid. 10)

planet skall då i 99 fall av 100 lyckas i sitt anfall. (Här måste i sanningens intresse framhållas, att bombplanens defensiva beväpning ökat i kraft, antal och kaliber på senaste år genom multipel-automatkanonbeväpningens allmänna införande, varför chansen för jaktplanen att lyckas numera blivit något mindre. — Ref. anm.) Möjligheter och sätt att skapa överraskning bör dock alltid studeras och utnyttjas. Dels har man att ta hänsyn till antalet av varje krigförande insatta plan, dels måste jaktflygaren alltid eftersträva att "falla" sitt byte utan att själv bli nedskjuten, eller åtminstone utan att få sitt eget plan skottskadat.

Händelserna på jaktförterna 1914—1918 är en sann källa till inspiration för alla en senare tids jaktflygare. Immelmann, Boelcke, von Richthofen, Ball och Guymer m. fl. gav där ett lysande föredöme för samtid och eftervärld. De tvekade aldrig en sekund att flyga fienden in på livet, närlöst det gavs en chans. Men det vore ett misstag tro, att de underlätt att begagna sig av sådana taktiska knep och finter, som hjälper till att vinna seger.

Om det finns några utsikter till att fiendeplanet skall slippa undan, bekymrar sig jaktflygaren inte så mycket om att överraska utan gör sin inflygning till anfall rakaste och snabbaste väg. När läget åter är sådant, att "bytet" ej kan hinna undkomma gör jaktflygaren rätt i att så långt möjligt är skapa och utnyttja överraskningsmoment.

En sak i det föregående kan kanske tyckas oklar. Hur hänger det ihop i fall 2 ovan, när himlen var mulen och intet solsken fanns, att jaktföraren kunde se bombplanet utan att bombplanets besättning såg jaktplanet? Svaret blir, att jaktflygaren visst inte kan vara säker på att han nalkas osedd. Men då bombplanet är betydligt större än jaktplanet kan det vanligen upptäckas på längre avstånd av en person med normal syn. Följden härav blir, att om jaktflygaren flyger bort från bombplanet så långt, att han nätt och jämnt ännu ser det, finns det ojäm förligt mycket större chanser för att bombplanbesättningen skall ha förlorat honom ur sikte redan långt dessförinnan.

Flygplanens fortsatta utveckling.

Som avslutning på försöket att klarrägga jaktflygningens konst ger F. L. några tips om flygplanutvecklingens fortsatta förlopp, som delvis bestyrkts av verkligheten,

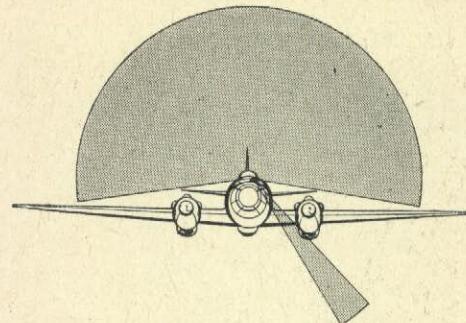


Bild 5: Flygförarens synfält uppåt och snett nedåt i ett tungt bombplan typ Heinkel 111.

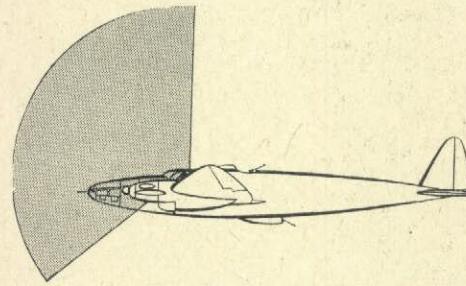


Bild 6: Flygförarens synfält framåt i en Heinkel 111.

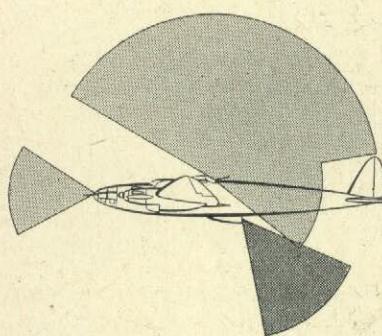


Bild 7: Riktfält för rörlig (defensiv) beväpning på tyska bombplanet Heinkel He 111. Obs. att senare typer av bombplan hos båda de krigförande har större antal vapen och flera "torn". Stjärttorn, två buktorn samt två rygg torn är numera vanligt. De eldbestrukna områdena blir då större.

ten, men i andra fall motsagts av denna. Först och främst gör han då gällande, att det stora, extratunga bombplanet varit ett missstag. Bombplan bör, säger F. L., göras så små och så snabba som överhuvudtaget är möjligt. Deras eldvapenbeväpning kan aldrig skydda dem. Man kan bygga bombplan med 8 motorer, späcka dem med vapen

åt alla håll och likafullt snabbt förlora dem i strid mot jakt, av de skäl som framgår av bilddiagram 2 i förra numret (de relativt styrkeförhållandena i vad rör eldkraft, skydd, effektiv målyta). Ju större och tyngre bombplanet bygges, dess snabbare skall det gå förlorat och dess större och kostsammare blir haveri- och stridsförluster. Alla försök att bygga "världens största" bombplan är därför på förhand dömda att misslyckas. De förbiser luftstridens art, dess logiska uppbyggnad från grunden.

Hur skall framtidens bombplan då se ut? Jo, säger F. L., oaktat att varje bombplan nödvändigt måste bli långsammare än ett jaktflygplan med samma motoreffekt, måste det dock kunna flyga i det närmaste lika snabbt som jaktflygplanet. Viss beväpning med eldvapen måste det nya bombplanet också ha, dessa vapen är dock mer att betrakta som ett moraliskt stöd för besättningen än som någon verksam förbättring i stridshållande. En flygskydds lott i ett bombplan är foga avundsvärd. När han reser sig för att med sina 2—4 vapen söka träffa den anfallande jaktflygarens "hjässa" innan dennes 8—12 kulsprutor (eller 6 akan) hinne träffa flygskydden själv, behövs det både mod och optimism.

Studium av inflygningstaktiken vid jaktförslag mot bombplan måste ständigt fortgå. Mer än annan flygtaktik belyser den nämligen värdet hos de olika flygplanslagen. Detta studium skall visa, säger F. L., att de extratunga bombplanen spelat ut sin roll, de är "omoderna". Vad som behövs för dagbomberfall utan jakteskort är lätt och överlägset snabba, 1—2-mans bombplan. (Ex-vis typ D. H. Mosquito. — Ref. anm.) Detta studium visar också, att jakteskort med tunga jaktflygplan icke kan "klara upp" ingripande lokalförsvarsjakten av lätt jaktflygtyp. Att bygga extratungt bombflyg och sedan försöka detta med eskortjakten är följaktligen blott att krångla till frågans rätta lösning, slutar F. L. sin intressanta utredning.

Ref. mening är att det ännu är för tidigt att helt utdöma de extratunga, flermotoriga bombplanen. Stirling, Lancaster och Fortress, för att blott nämna några exempel, har länge betytt och skall förvisso länge än betyda mycket för luftkrigets fortsatta förlopp. Vid sidan av dessa tunga bombplan har snabba "dagbomber" av den "lättas" typ F. L. förordar med all säkerhet också stor betydelse. Det ständiga målet för båda huvudtypernas konstruktionsutveckling hägrar icke dess mindre alltjämt:

"Starkare än de snabba, snabbare än de starka".

Nic Morane.

JURID

broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan

Lufthansa



Messerschmitt Me 109 F

jämförd med föregångaren Me 109 E

Uppgifter om Messerschmitt Me 109 F, Luftwaffes mest använda jaktflygplan, har blivit tillgängliga först på senaste tiden trots att planet varit i elden under mer än halvannat år.

Me 109 F är avsett för eskort av bombare samt för medeltid jakt. Detta flygplan är liksom de föregående Me-jaktplanen en utvecklingsform av Messerschmitt "Taifun". De första utkasten gjordes redan 1934 och ha sedan undan för undan utvecklats och förbättrats.

Sina traditioner från fredsårens flygtävlingar har Me 109 bevarat. I det nu pågående krigets stora slag har Me 109 motsvarat de förväntningar som Luftwaffe ställt på flygplanet.

Kropp och vingar.

Me 109 F är ett fribärande, lågvingat helmetallflygplan. Kroppen är byggd i halvskalkonstruktion, d. v. s. sammansatt av två kroppshalvor.

Vingarna äro enbalkiga. Vingformen har modifierats. Spetsarna äro på 109 F rundade med endast mindre förändringar av spänvidd och yta.

Vingklaffarna äro vid starten nedfällda 20°, vilket förorsakar kort startsträcka och god stigning. Klaffarnas spänvidd och yta är mindre hos 109 F än på 109 E. Varje klaff är delad i en övre och en undre klaffdel. Den förra består i sin tur av två delar, vilka äro i stånd till samtidiga rörelser nedåt eller motsatta rörelser (verkande som "kylarklaff", då kylarluften passerar ut där). Den förra rörelsen äger rum när den översta klaffen är nere. Den senare rörelsen står under kontroll av en termostat placerad mellan kylvätsketanken och kylaren. Den mycket enkla och effektiva klafflägesvisaren är även värd att lägga märke till. Linjer äro målade på klaffarna med 10 graders mellanrum. Start- och landningslägen angivs genom olikfärgade linjer.

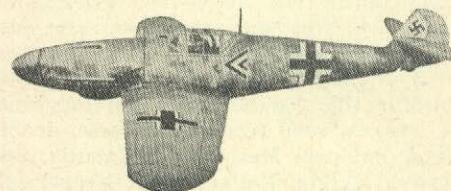
Spaken är fördelaktigt placerad. Den ställbara stabilisatorn och klaffarna manövreras genom två tätt intill varandra sitrande rattar.

Motorns instrument äro ytterst enkla, beroende på den höga graden av motorns självreglering. Kompressorn manövreras hydrauliskt. Kylar- och oljetemperatur regleras genom en termostat. Bromsarna äro mycket kraftiga och manövreras hydrauliskt genom pedaler. Instrumenten äro väl grupperade med flyginstrumenten till vänster och motorinstrumenten till höger. Huven fälles upp på höger sida. I nödfall kan den helt frigöras tillsammans med radiomasten.

Sikten är god bl. a. på grund av den inverterade motorn. Huven har skottssäkert glas. Utrustningen omfattar även radioanläggning.

Skevningsrodrens spänvidd har på Me 109 F reducerats men djupet ökats, varvid ytan blivit ungefärligen densamma som på föregångaren. Skevningsrodren kunna justeras och ha statiska balanser.

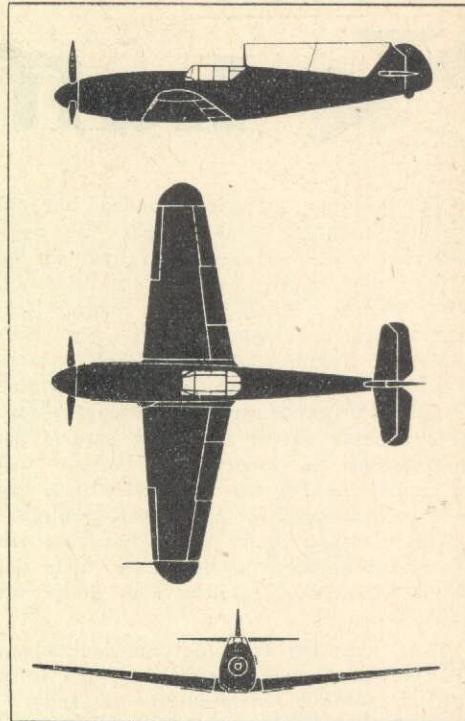
Stjärtstyrvorna äro helt fribärande. Skillnaden mellan höjdroden på typerna 109 E och 109 F är att på den förra den statiska balansvikten är omsluten av roderarmens beklädnad, medan på den senare typen balansvikten är skruvad till roderarmens spets och lätt kan tas av. Höjdrorets yta har reducerats från 0,75 kvm till 0,70 kvm. Stabilisatorn kan omställas från kabinen.



Rodren äro mycket känsliga även vid låga hastigheter. Vid överstegring varnas föraren av vibrationer i skevningsrodren, säges det.

Motor.

Me 109 E har en Daimler-Benz DB 601A, men i Me 109 F har installerats en DB 601N. Huvudskillnaden mellan de två motorerna är att kanstoparna på A-typen äro konkava men på N-typen plana, vari-



genom kompressionsförhållandet höjts från 6,9 till 7,9. Den nyare motortypen har 1.085 hk mot den förras 985 hk. Luftintaget har fått större effektivitet på Me 109 F.

Vätskekylarna ha placerats under vingen tätt intill vingrotten. Olje- och vätskekylarnas klaffar manövreras termostatisch men kunna även öppnas och stängas av föraren.

Bränslemängden är c:a 370 liter, d. v. s. lika mycket som på Me 109 E. Me 109 F kan även medföra en extra bränslebehållare, som kan frigöras under flygning.

Landningsstället är konstruerat enligt ett Messerschmittpatent som enbensställ. Benen äro infällbara liksom sporrhjulet. Om den hydrauliska manövreringen vid beskjutning e. d. skulle sättas ur funktion kan ut- och infällning ske mekaniskt. Landningsstället sitter tämligen långt framför tyngdpunkten, varför kraftig bromsning kan göras efter landningen utan att stjärten lyftes.

Propellern är av constant-speed-typ, men omställning kan även göras av föraren. Propellerns diameter har reducerats från 3,11 m (Me 109 E) till 2,96, varjämte propellerkåpan fått större diameter och samtidigt blivit längre.

Beväpningen varierar beroende på avsedda stridsuppgifter. Den vanligaste kombinationen torde vara en automatkanon och 2 eller 4 ksp av tämligen grov kaliber. Planet kan även medföra lätt eller medeltung bomb, vilken placeras under kroppen.

Data och prestanda:

spänvidd	9,97 m
längd	9,00 m
vingyta	16,07 kvm
vingbelastning	172,3 kg/kvm

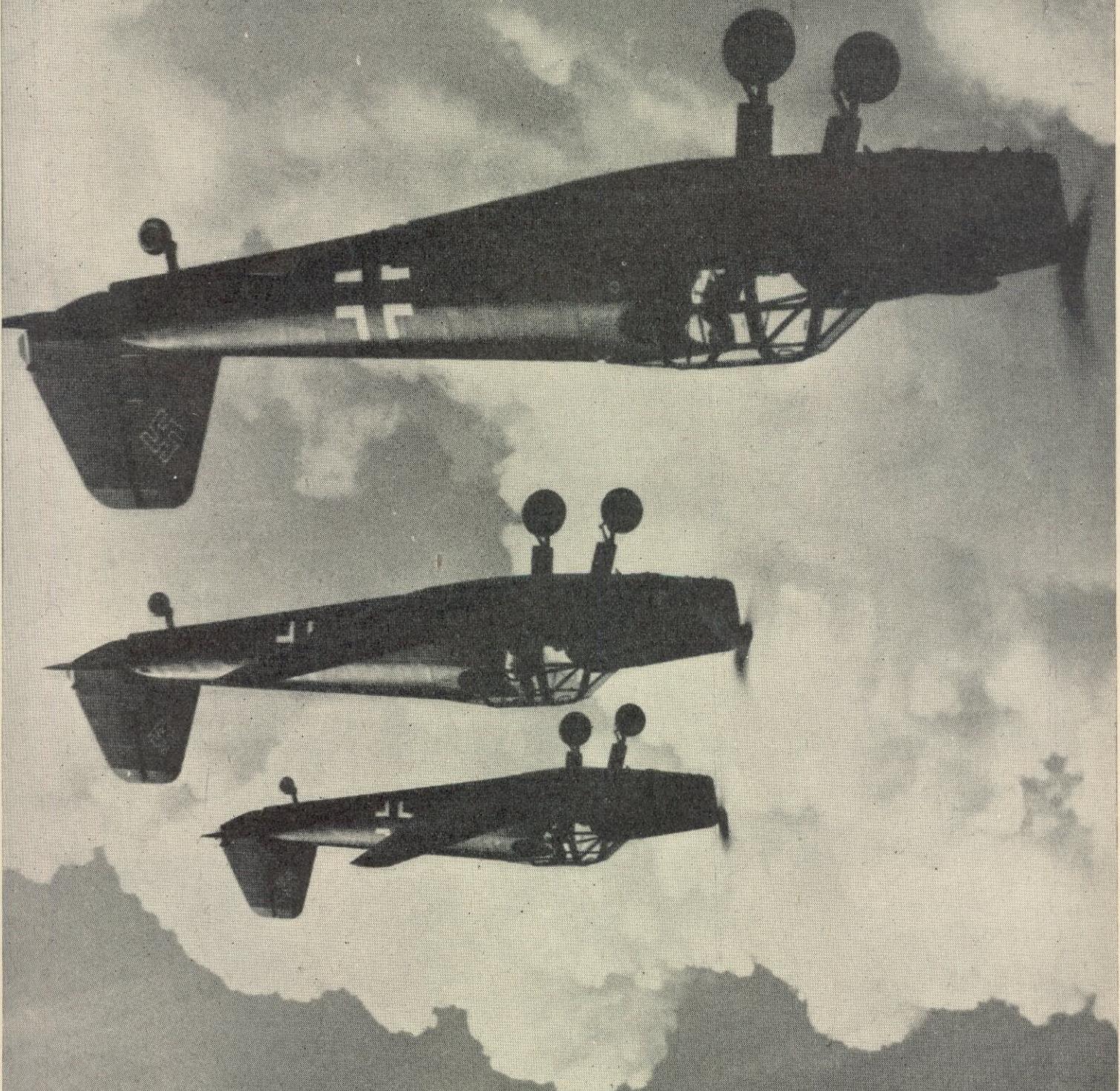
Maxhastigheten uppges till c:a 597 km/tim på 6.000 m höjd och topphöjden till omkring 11.500 meter.

W. Liedholm.



RANGSDORF BEI BERLIN
FLUGZEUGBAU GMBH

BÜCKER



VI PRESENTERA:



Per A. Norlin,

verkställande direktör i Svensk Interkontinental Luftrafik AB (SILA).

En av de aktuellaste personerna inom svenska flyg just nu är direktör P. A. Norlin. Det nya flygbolaget SILA har i honom fått en utomordentlig kapacitet.

P. A. Norlin är stockholmspojke och föddes 1905. Studentexamen tog han 1924 vid Östra Real. Därpå följde studier vid handelshögskolan 1924–25. När de förberedande arbetena för Aerotransports trafik började deltog Norlin med liv och lust, och följdens blev att han fick anställning i bolaget vid dess grundande 1924.

Först tjänstgjorde Norlin på ABAs huvudkontor i Stockholm för att sedan under åren 1925 och 1926 fungera som bolagets representant i Amsterdam. År 1927 återvände han till huvudkontoret som direktörsassistent. Sedan dess har han "gått från klarhet till klarhet". I AB Aerotransport var han styrelsesuppleant åren 1931–35, och sedan 1931 har han varit styrelseledamot i ABAs dotterbolag AB Flygmateriel. Han var ledamot av utställningskommittén och arbetsutskottet för internationella luftfartsutställningarna i Stockholm 1931 och 1936. Naturligtvis är det trafikflyget som ligger direktör Norlin närmast om hjärtat. Han är ledamot i två av Air Traffic Associations ständiga kommittéer, och när en nordisk förhandlingskommitté 1940 besökte USA för att konferera om en flyglinje mellan USA och Sverige var Norlin kommitténs ordförande.

Att direktör Norlin är en ovanligt duende kraft inom svenska flyg förstår man när han för en tid sedan utsågs till verkställande direktör i det väldiga nybildade flygbolaget SILA. När detta skrives befinner han sig i USA för att bl. a. inköpa flygplan för SILA. Hans goda prestanda framgå även av det stora antal utmärkelser som kommit honom till del: riddartecknet av Finlands Vita Ros I kl., riddartecknet av nederländska Oranien-Nassau-orden, Tyska Örnens Ordens förtjänstkorset III kl., ungerska minnesmedaljen, KSAKs silvermedalj och förtjänstplakett, Svenska Luftfartsförbundets förtjänstmedalj i guld samt riddartecknet av Vasaorden.

X—o.

Bengt-Olows höjdflygning den 5 juni:

Termiken hade tidigare under dagen varit dålig. Himlen var delvis täckt av höga moln, och stundom var det helmut. Omkring kl. 14.00 observerade jag ett åskmoln över Röstånga som var just sådant att ett gammalt segelflygarhjärta började klappa fortare. Det hade en härligt mörkblå färg undertill och tornade upp sig högt mot himlen.

Jag beslöt mig för att göra ett försök och startade med en Grunau Baby kl. 14.00 medelst flygbogsering. Urkoppling skedde kl. 14.25 på 650 m höjd strax sydväst om Sorrödsjöarna. Stigningen var jämn och bra med 2 m/sek, och i snäva cirklar bar det stadigt uppåt mot molnbasen, som låg på 1.500 m höjd.

Fortsatte in i molnet med instrumentens hjälp. Stighastigheten ökade till 2,5 m/sek. Uppvinden var jämn och tilltogs i styrka med ökande höjd. På 2.000 m höjd var stigningen 3 m/sek och på 2.500 m 7–8 m/sek, fortfarande jämn och bra. Innan jag passerade 3.000 m-strecket gick variometern upp till 12 m/sek, och där stannade visaren under resten av stigningen. En aktningsvärd stighastighet om man betänker att den senaste versionen av det engelska jaktplanet Spitfire stiger med 10 m/sek på 5.000 m höjd. På omkring 3.000 m höjd började flygplanet bli nedisat, och strax under 4.000 m kom jag in i en synnerligen kraftig hagelskur. Denna tilltogs i hättighet så jag befarade att flygplanet skulle skadas av hagel. Planet började bli kraftigt nedisat — isen låg centimetertjock på vingarnas framkanter — och till råga på allt började instrumenten krångla på grund av nedisning. Det var bäst att lämna upp-vindsområdet trots att planet fortfarande steg med 12 m/sek. Klockan var då 14.38 — jag hade således använt 13–14 min för stigningen. För att om möjligt komma tillbaka till startplatsen gick jag rakt ut på sydostlig kurs. Vinden var sydostlig, och jag hade sålunda under stigningen drivit i nordvästlig riktning. För att bli av med isbeläggningen på flygplanet drog jag ut bromsarna för att snabbare komma ner i varmare luftslager. På 3.000 m höjd kom jag ur ur molnet strax norr om Klippan.

Sedan är det inte mycket mer att berätta om flygningen än att jag landade kl. 15.10 i Ljungbyhed efter 55 min flygning. Och så naturligtvis att barografen inte fungerat som den skulle. Lyckligtvis hade den dock ritat starten, toppunkten och landningen.

Toppöden blev omkring 4.200 m, vilket ger en höjd av ca 3.550 m över urkopplingspunkten, och därmed hade jag lyckats klara mitt höjdprov för guld-C. Sträckprovet — ja, det är en annan historia...

Bengt Olow.

Äke Gäverts höjdflygning den 13 juni:

På pingstdagen startade jag med en Baby från Bromma, iklädd sommarkläder med skinnrock men utan huva. Vinschlinan kopplades ur på 200 m höjd under ett kraftigt åskmoln. Tvärs över Bromma sträckte sig en svart molngata och åskan mullrade. Stigningen var till en början 1 m/sek,

Segelflyge

Nu verkar det som om svenska segestadet — "glidflygstadet". Termiken börjat utnyttja åskflygningen. Färnfärdsgång och civiling. Äke Gävert föll sett utomordentliga. Dessa flygningar, t. ex. Stig Troives uthållblads höjdflygning till 3.300 m höjd särskilt av flygvapnets segelflygare. segelflygningar att vi äntligen ha fått

men över 1.000 m höjd ökade den till 1–2 m. Jag sögs in i molnen och började blindflyga. Över 2.000 m slog variometern i botten — alltså över 5 m/sek stigning. På barogrammet såg jag sedan att stigningen varit 6 m/sek.

Själva flygningen var ansträngande. Snöbyarna omväxlade med hagelskurar, och det blixtrade runt omkring planet, ofta mycket nära. Hastighetsmätaren och girindikatorn frös ihop, och isen låg centimetertjock på vingframkanterna. Vindrutnan var också överisad så jag inte kunde se ett dugg. När jag nått topophöjden blev det för kallt för att fortsätta. Jag hade flugit i moln hela tiden och visste inte alls var jag befann mig. Kylian var stark, ca 10 grader under noll, skulle jag tro. Händerna stelnade kring spaken, och jag bestämde mig för att gå ner genast.

Det var dock lättare sagt än gjort att komma ner. Stigningen tog ca 35 min, men uppwinden var så stark att jag hade all möda i världen att tvinga planet nedåt. Ur molnet kom jag inte förrän på 2.000 m höjd, och då befann jag mig en bra bit norr om Ulriksdal. Där tryckte jag och landade i en havreåker alldelens invid Uppsala vägen, ganska frusen men glad eftersom jag hade på känna att min höjd var nytt rekord.

Den uppnådda höjden var enligt meteorologiska anstaltens kalibrering och korrigering senare 4.790 m. Urkopplingen hade skett på 195 m höjd. Höjdvinsten var således 4.570 m.

Nu efteråt vill jag allvarligt varna alla oerfarna segelflygare att ge sig in i moln. Det är ingen barnlek att blindflyga i moln, och behärskar man inte blindflygningen så är det absolut livsfarligt att ge sig i kast med sådana stora moln. Man skall ha papper på att man kan molnflyga in-



Övningssegelplanet Grunau B ganska friskt, har i sommar Åke Gävert som de militära st

På bilden Bengt Olow

SE-MI

Det spår som Var Andersson satt i
de skansla seg tillgåte har dock inte så
mycket med hans egen flygutbildning
att göra som fastmer hans orörda
energi då det gäller att undanröja
hindrar och bredda utgen för segelflyg-
sektionens verksamhet. Det är inte sma-
saker han upptar. Var hinner allta-
ga, parat med ett klatr intellekt och
överskaddig framställningsknos. "Var
ordnar allt?" har nastan blivit ett slag-
ord.

Att Var Andersson hinner med allt
är för de flesta en gata, då han enda-
tats med en mindre förtroendeuppgång
bl. a. i det kommande året, som skulle
stöcka upp till att kommande året, som skulle
näckas live. Men han undersöken för sege-
rligheten att ju att Var Andersson hin-

Yrkeshusarre Larar Andersson, sekreter-
arie i Aeroflygbussen i Shkola och segle-
slyggestationens "tomte", ansvar emellerstid
att man skall bero utöva sporten för att
förstå den till alla delar och detta var
tumtattitivet och energien skall sättas in
och borgade rustscha. Detta skänkade föd-
jor att bura frukt. Han satte sig där
med glädsjungens på allvar.
Främlingarna har inte hittat värna på sig.
För en tid sedan tog han sin A-diplom,
och inskrifturen sade att Laras land-
ningsar är något av det mest perfekta
man kan se. Kom sedan och seg att
inte den monoga mannaaddrern har något
med glid och segelbåt att gör. Den
55-åriga glädsjungen att Larar Andersson är

Segetflugget har ungdomen till, sagger
man allmänt. Men sporten har i alla
fall stor nytta av ålder, entusiastiskt
män, som detta här är äldre, entusiastiskt
tvingas förfogande skall upp-
an landetet flyglubbar finnas sådant
stöttefullare, men oftast är de inte ak-
tiva segeraffärer utan har dettt med an-



VI. PRESENTERA:

In det ont som intе har något gott med
krispning i Svenska sегеfтиggets ut-
skick. Kriget har påskyndat sегеfтиggets ut-
skick till komma svenska att bygga upp
med runt omkring oss. När kriget är
slut kommer svenska att saker att sys-
söka till komma svenska att bygga upp
med runt omkring oss. När kriget är
slut kommer svenska att överlämna saker till
Norge, Danmark och Finland med sегеfти-
gernas för att mata vara kriget med
prodörfolken borta till ytterligare. Möj-
liggår att följer den svenska sегеfтиggen
att följa med till att följa med till
Sverige dem gärra själva! Även mycket an-
druddbar ha skaffat sig transporthagarna —
1945 maste sledes alla storre svenska flyg-
emena att följa med till ytterligare en sommar fritid
i änden ha vi ytterligare en sommar fritid
för att vi borja använda våra fällor
utanför sätta svariga heder, varför det är det
änge kommer att erbjuda de svenska sve-
nska stora svariga heder, varför det är det
änden att vi borja använda våra fällor

205

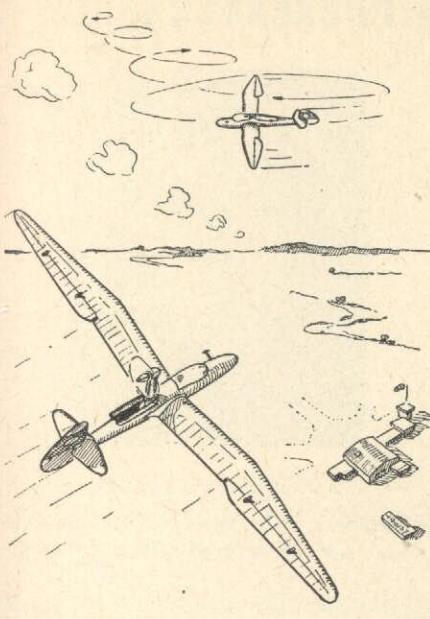
Gösta Magnusson.
Höjd- och distansproven för silver-C
blåsas och köras i samband med höjd-
och längdsmästerskapet i Uppsalalänskolan i
Den starka vindens och de mänska land-
stingsmöjlighetsverken på Upplandslänet loc-
yttre. Hittills harde jätte kurvat fram un-
der molnen men borjade nu i stillhet i den
sjärda bygga vindens rakflygga i medvind.
Jäder en kvart flöje jäg i och ur en massa
ett skogsområde med mindre landningsmöj-
igheter sattes dock stopp för vildare fram-
urvämandet. En blåsa lyftte mig till 600 m.
Befann mig snart över Rimbo och
målt ramms tydliggen inte längre, utan mol-
nen bortade upplosas, varför jag efter
ett stegs minuter lämnade landet på Ekeby
öarna ägor.

Fanj. Gusta Magヌussons sträckflyg-
nings Västerrås-Norrstråle den 15 juni:
D Det blåste en stark och bygg västlig vind.
KL 13.00 skedde starten med en Baby.
Utkoppfling på 900 m över Västerrås. När
jag natt 1.050 m höjd beslöt jag "hop-
pa", till ett litet men kraftigt uppbor-
nat cumulusmoln åt nordost. Planet
sjöspänk emellertid avvärkande under mitt
högst flik in stiglinne föd 3—4/m sek. Kur-
vade brant, och på 5 min hade jag nätt
1.200 m höjd och härmade mig Enkoping
train NV. Över Pepparkakssaden låg ett
stort cumulusmoln, och jag styrsde rakt SO
för att nå det. Fram 650 m höjd undar

Stig Troives ut hällighetsflygning
den 13—14 juni:

erklären kommit über det elementala hatt fröru, men nu ha svenskar även att Olowis flygning på Kristi himmels- på pingsttagen ärö även immentatio- "på" ha även affoljs av andra goda pingsttagen, Stig Fager- lygning på pingstdagen, Stig Fager- kus: mot "högvarldig" segeffligning!

! upwind



MOTORSEGLARENS FRAMTID

Är "bastardtypen" motorseglaren berättigad eller ej? Den diskussionen slutar ej på allvar förrän man lyckats konstruera en bra typ till skapligt pris — eller så fått svart på vitt på att motorseglaren är en misslyckad kombination. Red. anser emellertid att motorseglaren har framtiden för sig och hoppas snart få se en fulländad och folklig typ under svenska cumulusmoln. Med denna förhoppning införes här slutskörden av inlägg i diskussionen om motorseglaren.

då svarar jag nej! I det senare fallet lönar det sig nämligen bestämt bättre att bygga ett lätt (riktigt) motorflygplan.

Vad jag alltså önskar av en "motorseglare" är att den har förmåga att självt stiga till c:a 1.000 m på hygglig tid (ej över 12 min) och — detta är viktigt — att planet från start till landning kan betjänas av en man: föraren! Får man alltså syn på alla tiders "blomkålshuvud" skall man inte behöva ringa "stan-runt" för att få starthjälp, utan man skall kunna gå direkt ut till hangaren, rulla ut kärren, sätta sig i och trycka på en knapp! Givetvis skall man kunna avbryta "starthjälpen" på vilken höjd man önskar. För att bli effektiv måste motorseglaren kunna flygas inom ett vidsträckt hastighetsområde även såsom segelplan.

GÖSTA AHLÉN, direktör, segelflygmecanat, Stockholm:

Jag är mycket intresserad för att typen motorseglare blir prövad, då den säkerligen skulle erbjuda stora möjligheter till en både billig och härlig semesterflygning för segelflygare.

SÖLVE SKERFVING, direktör för A/B Flygplan, segelflygare:

Tanken är ju inte ny men lika lockande för det. Att konstruera en? Tulipanaros. Jag har sett både Edmund Schneiders och Wolf Hirths tålmodiga försök i den vägen. Uppgiften är inte lätt. Men om det en gång kommer en bra konstruktion, blir det en stor sak. Då skulle jag ha lust att bygga den.

RUDÖLF ABELIN, ingenjör, segelflygare, A/B Flygindustri:

Om jag tror på motorseglaren? På den frågan kan jag svara både ja och nej! Om man med motorseglare menar ett plan som i första hand skall vara ett segelplan men med förmåga att utan en hel klubbs benägna bistånd taga sig upp till lämplig utgångshöjd, då svarar jag ja! Avser man dock emot ett plan, i huvudsak utformat å la segelplan men avsett att med motorhjälp företaga sträck- och reseflygningar,

WALLE FORSLUND, segelflyginstruktör, luftvärnsflygare, Borlänge:

Vad skall man kunna ha för åsikter om en flygplantyp som man inte sett, mycket mindre prövat? Om man antar att flygplantyper med prestanda som den i SFT beskrivna tyska C 10 blir tillgängliga till överkomligt pris och dessa få flygas på S-certifikat, ja, då tror jag att det blir fart på flygningen. Men nog tror jag att det blir mest "motorflyg". En verklig flygbiten person kan nog knappt hålla sig nära en söndag utan termik om han till förfogande har en sådan kärra som det i alla fall går att flyga med. Förresten, om man segelflyger på sträcka och har chansen att motorflyga tillbaka (då har man ju nästan alltid motvind) så gör man det naturligtvis. Det blir också billigare än all annan återtransport. Det är nog därför bäst se sig för och få en särdeles slitstark motor i motorseglaren, för den kommer nog att tagas i bruk mer än flygplankonstruktören någonsin menat. Motorseglaren är i varje fall livligt efterlängtad, ty den ger den verkliga segelflygsentusiasten mångdubbelt fler tillfällen till segelflygning än nu är fallet.

FRED NORDHOLM, ingenjör, segelflygare, Västerås:

Om motorseglaren kommer att få någon framtid? Helt säkert, om man kan få fram en motorseglare med tillräckligt goda prestanda. Som minimivärden kan sättas: glidtal 1: 20—22, sjunkhastighet 0,9—1 m, lättflugen, samma hållfasthetsvärdet som för vanliga segelflygplan. Vid utfäld motor och full gas bör stighthastigheten vara minst 1,5 m/sek. Priset bör inte vara högre än för Kranich.

Om ovanstående villkor kunna uppfyllas anser jag att ett stort behov av motorseglare föreligger, huvudsakligen avsedda som träningsmaskiner för silver-C-aspiranter.

Motorseglarens fördelar är:

- 1) Kostnaderna för återtransport vid sträckflygning bortfalla nästan helt.
- 2) Tidsförlusterna genom väntan på hämmningsmanskap, nedmontering, hemtransport, uppmontering och ev. provflygning bortfalla.
- 3) Två eller flera sträckflygningar kunna utföras med samma plan på samma dag.
- 4) Flygklubbar som sakna motorflygplan och hang kunna ge sina medlemmar träning i termikflygning.
- 5) De dryga kostnaderna för flygstart bortfalla.
- 6) Sämre väder kan utnyttjas för träning i sträckflygning utan risk för utelandning.

Motorseglarens nackdelar är:

- 1) Kostnader i samband med översyn på motorn.
- 2) Den ökade anskaffningskostnaden.
- 3) Dyrare reparationskostnader vid havari.
- 4) Risken att motorn ej startar när man behöver den.
- 5) Tjusningen vid segelflygning bortfaller delvis.
- 6) Träningen som en utelandning ger bortfaller.

Motorseglarens fördelar synas överväga, varför den hälsas välkommen, men det återstår att se om prestandavillkoren kunna uppfyllas.

INGEMAR JANSSON, gruppchef, Örebro Läns Automobil- & Flygklubb:

Det är inte tu tal om att motorseglaren är en bra kombination mellan motor- och segelflygplan. Med den slipper man ifrån en massa folk till hjälp vid starten och kan sticka iväg ensam — åtminstone från ett normalt flygfält. Men det är så lätt att fantisera. Vi måste få hit ett sådant plan också och inte bara se det på bild. Motorseglaren bör nog helst ha elektrisk starter. Om jag hade en sådan kärra så vore den första långturen jag skulle göra att flyga från Örebro till Ålleberg och hälsa på.

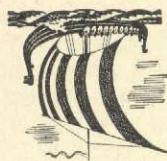
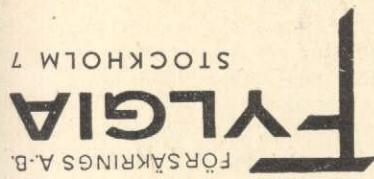
A.-B.

FLYGSFORS GLASBRUK
ORREFORS

ETT AV SMÅLANDS STÖRSTA GLASBRUK

Tillverkar:

Belysningsglas, konserv- och syltglas samt glas för speceriskåp.



önskade upplysningar i alla försäkringsfrågor.

Skriv eller ring till Fylgia så hama vi

själva om besöksja sina representationer.

das och lamper sig särskilt väl för klubbbar, som
Försäkringen är bra att ha där planen kvad-

"Tusen också — jag trod skidan gick nu igen!"



for glid- och segelplattan

en ny form av haskoforsäkring

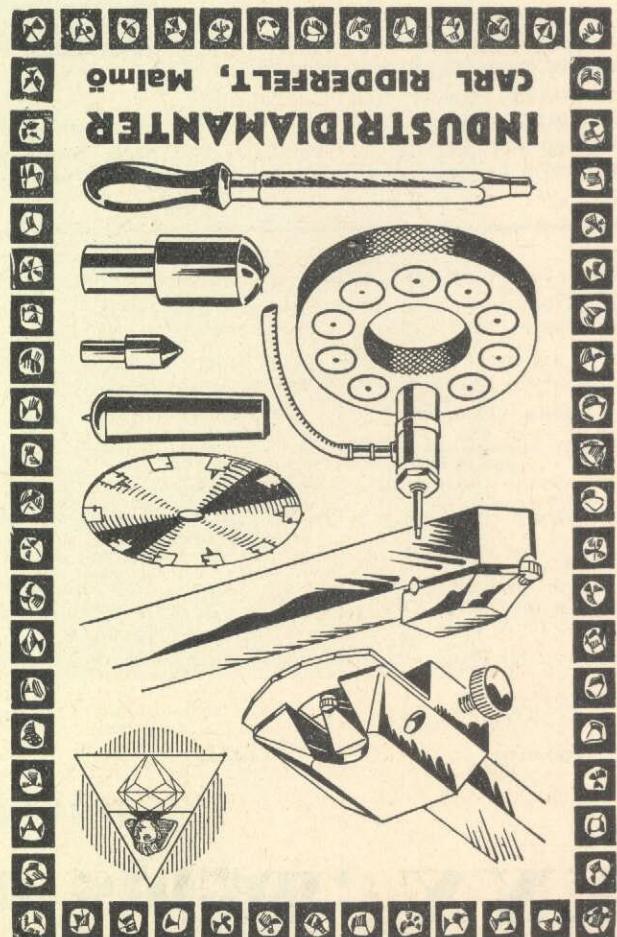
— Byggsats försäkring —

STOCKHOLM
APELBERGSGATAN 58
FH - VERKEN A.-B.

M-43

Industri!

Fahl Kluwe



Flygtermer på fem språk. XXXI

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
varv (motorn) varv per minut; varv/min; v/min	Umdrehung (f) Umdrehungen in der Mi- nute; Umdr./Min.	revolution; turn revolutions per minute; "revs" per minute; r. p. m.; RPM	tour (m) tours/minute; t/m	giro (m) giri al minuto; giri/min
varvräknare; tachometer	Drehzahlmesser (m)	revolution indicator; rev. counter	compte-tours (m); tachy- mètre (m)	contagiri (m); tachimetro
vattencirkulation	Wasserumlauf (m)	water circulation	circulation (f) d'eau	circolazione (f) dell'acqua
vattendroppe	Wassertropfen (m)	water drop	goutte (f) d'eau	gocciano (m) d'acqua
vattenkylare	Wasserkühler (m)	water radiator	radiateur (m) d'eau	radiatore (m) acqua
vattenkyld	wassergekühl	water cooled	refroidi par l'eau	refreddato ad acqua
vattenmotstånd	Wasserwiderstand (m)	water resistance	résistance (f) hydro- dynamique	resistenza (f) idrodinamica
vattenpump	Wasserpumpe (f)	water pump	pompe (f) à eau	pompa (f) d'acqua
vattenroder	Wasser-Ruder (n)	water rudder	gouvernail (m) marin	timone (m) d'acqua
vattenrör	Wasserrohr (n)	water pipe	tube (m) d'eau	tubo (m) di circolazione dell'acqua
vattentät avdelning; -t skott	wasserdictes Abteil (n), Schott (n)	watertight compartment	compartiment (m) étanche	compartimento (m) stagno
vattenånga	Wasserdampf (m)	water vapour	vapeur (f) d'eau	vapore (m) d'acqua
ventil	Ventil (n)	valve	souape (f)	valvola (f)
ventilifjäder	Ventilfeder (f)	valve spring	ressort (m) de soupape	molla (f) della valvola
ventiljustering	Ventileinstellung (f)	valve adjustment	rattrapage (m) de jeu des soupapes	registrazione (f) delle valvole
ventilspel	Spiel (n) der Ventile	tappet clearance	jeu (m) des soupapes	giuoco (m) delle valvole
ventilstyrning	Ventilführung (f)	valve guide	guide (f) de soupape	guida (f) della valvola
ventilsäte	Ventilsitz (m)	valve seat	siège (m) de soupape	sede (f) della valvola
verkningsgrad (pro- pellers)	Schraubenleistung (f)	efficiency of the airscrew	rendement (m) de l'hélice	rendimento (m) dell'elica

KRIGSFLYGAR-ESS

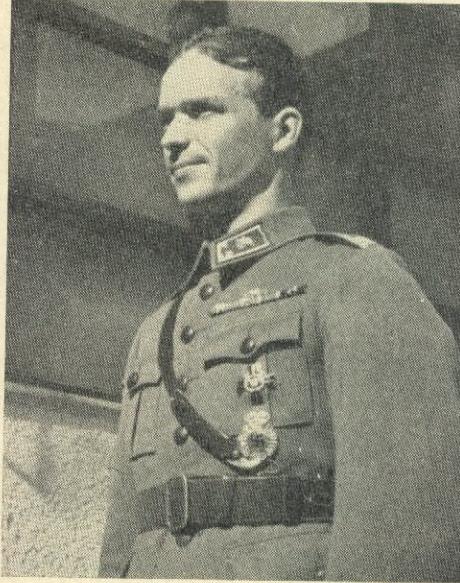
Finland:

Fänrik Lauri Nissinen.

Den sjätte i ordningen bland riddarna av Mannerheimkorset inom finska flyget och samtidigt den yngste — 24 år gammal — är fänrik Lauri Nissinen. Till en början var han nummer ett bland de finska jaktflygarna, men senare gingo andra förbi honom. Detta hade sina särskilda orsaker, Nissinen tillbragte nämligen då sin tid på skolbänken.

Först genomgick han officersskolan och blev fänrik. Så var han återigen med om några nappatag med fienden, ökade sitt konto av nedskjutna flygplan, hamnade åter på skolbänken och klarade på kort tid med goda betyg sjätte klassens skolkurs. Sedan uppenbarade han sig på nytt vid sin flygdivision och var verksam där ända tills lantkrigsskolan började sin verksamhet. Där inhämtar han som bäst ytterligare kunskaper för att bli aktiv officer. Som den energiske och framåtrivande flygare han är har han tagit tillfället i akt att i stället för att öka sitt konto av nedskjutna fiendeplan med tanke på framtiden skaffa sig andra meriter. Det är att hoppas att han ännu under detta krig hinner ta in den tid han tillbragt borta från fronten.

Det var en tillfällighet som gjorde att fänrik Nissinen blev flygare. År 1936 inträdde han som frivillig i flygvapnet för att göra sin värnplikt. I Sordavala hade han tillfälle att på nära håll stifta bekantskap med flygarnas dagliga verksamhet och blev själv flygbitten. Han beslöt söka sig in vid förarkurserna. Men detta var lättare sagt än gjort. Två gånger måste han lämna in sin ansökan innan vägen stod öppen till flygkrigsskolan. Också där hade han i början svårigheter att övervinna. Det tog tid för honom att lära sig konsten att landa med sin maskin, men han övade sig energiskt under god ledning, och till slut gick



även detta lätt och ledigt. Efter avslutad kurs kommanderades han till en jaktdivision.

Vinterkrigets svårigheter klarade Nissinen med glans. Han deltog i talrika häftiga luftstrider och sköt ner fyra fientliga bombplan. Under det nuvarande kriget har han gång på gång hedrat sig, men en del av hans segrar har krävt hans insats helt och fullt. I närheten av Kexholms flygfält måste han rakt framifrån beskjuta ett fientligt plan av typen I-153. Det fientliga planet fick in 15 träffar på hans maskin, och fem skott träffade motorn. Skotten från hans ksp voro emellertid ännu mer träffsäkra och det dröjde inte länge förrän motståndaren damp ner i en skogsdunge. I det stora luftslaget ovanför Rautjärvi var Nissinen i tillfälle att beskjuta ett Rata-jaktplan på så nära håll att det exploderade i luften, och då kastades bitarna därav omkring och skadade ena vingen på hans

maskin. Dessutom fick han oljan i ansiktet. Vingskjuten försökte han därefter begge sig hemåt men märkte att tre fientliga jaktplan förföljde honom. Ryssarna lågo väl till med sin kulspruteeld, kabinen på hans plan blev som ett såll, och det knastrade otäckt överallt kring maskinen. Med svårighet lyckades han manövrera det sonderskjutna planet och styrde samtidigt kurs mot den täta röken från en skogsbrand. Denna blev hans räddning. Efter att ha blindflugit en stund lyckades han ta sig tillbaka till flygbasen.

I närheten av Leningrad råkade fänrik Nissinen tillsammans med flygmästare Juutilainen i en strid, under vilken han ansette icke mindre än 25 fientliga plan som sökte skydd bakom den ryska luftvärväsenden. Efter en stunds strid begävö sig de båda kamraterna på hemväg. Under tio minuter fingo de utföra de konstigaste manövrer för att undgå fiendens eld, men till slut klarade de sig helskinade igenom.

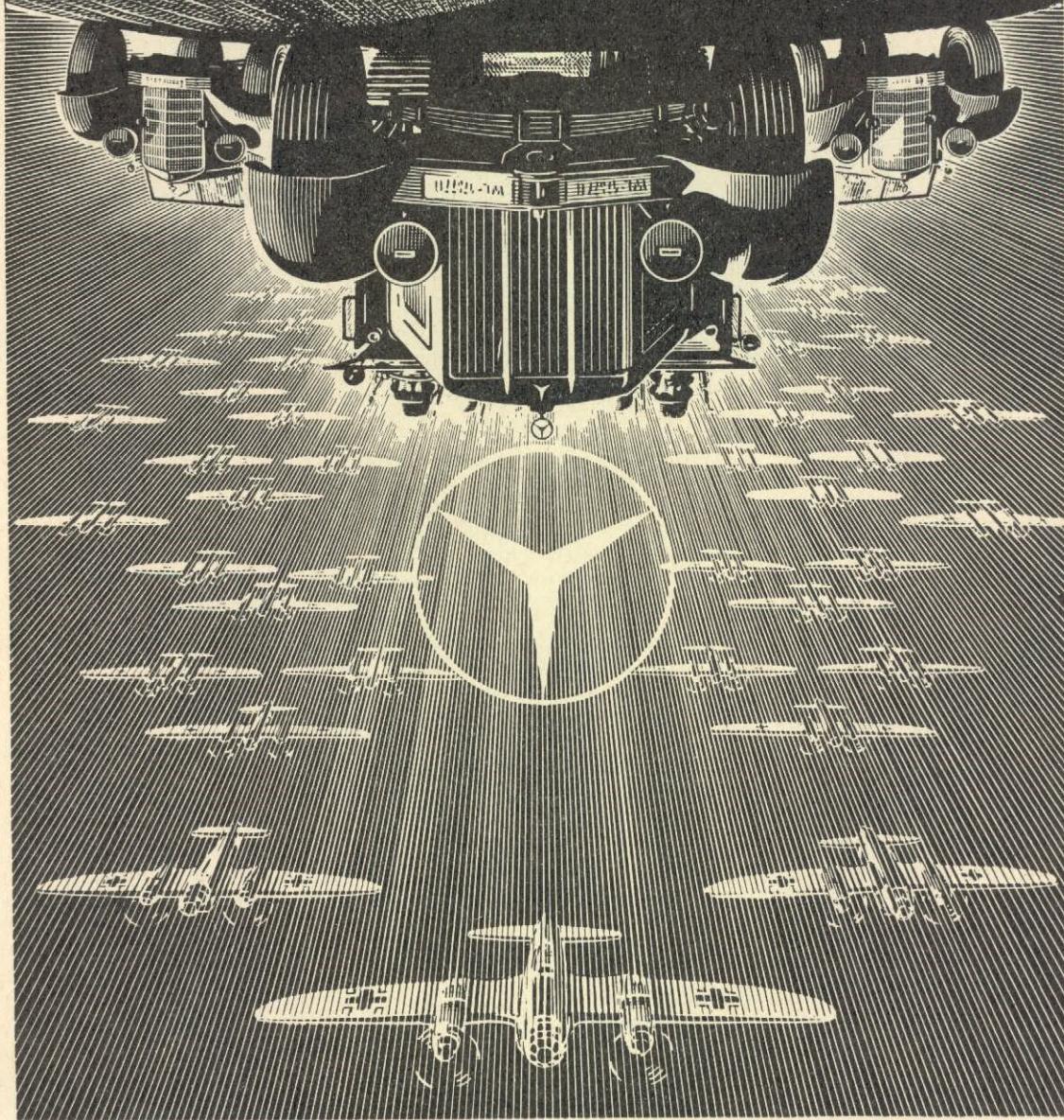
Sin hetaste dust hade fänrik Nissinen strax innan han hamnade på skolbänken. En liten finsk formation stötte på tre ryska Hurricane-plan och upptog striden med dem. I detsamma uppenbarade sig ur molnen tolv andra Hurricanes. Nu voro finnarna illa ute. Nedifrån dammade luftvänet på, och ovanför sig hade de en numera rätt överlägsen fiendestyrka. Fänrik Nissinen fick tre fiendeplan på halsen. Efter en stunds akrobatik lyckades han lösgöra sig från alla tre, styrde in i en molnbank och kom åter ut från den för att ta sig en titt på situationen. Ett av Hurricaneplanen råkade då inom lämpligt skotthåll och blev nedskjutet. Det föll ner tätt intill ett fientligt flygfält. Också Nissinen kamrater redde sig bra med sina motståndare.

Sammanlagt har fänrik Nissinen skjutit ner 24 1/2 fiendeplan. I tre luftstrider har hans egen maskin blivit skjuten till ett såll, men alltid har han själv klarat sig helskinad. En gång under en häftig strid lyckades ett fiendeplan få in några skott rakt från sidan, och efteråt kunde man konstaterat att en kula genomborrat munstycket på syrgasmasken.

P. Virki.

572

MERCEDES-BENZ



"Stridsäpplet" uppätet!

Diskussionen om huruvida en segelflygare skall eller icke skall ändra hastigheten i kurvning i vind avslutas med nedanstående inlägg, som få utgöra svaret på det uppställda problemet.

Man skall givetvis icke ändra hastigheten vid kurvning. Hastigheten därvid bestämmes ju uteslutande av planets aerodynamiska prestanda, vingbelastningen och lutningsvinkeln i kurvan. Hastigheten i kurvan bör vara $1/V \cos \alpha$ gånger hastigheten för minsta sjunkhastighet.

Man vet ju av erfarenhet att så fort man avviker från denna hastighet ökar sjunkhastigheten, och redan därför finns inga skäl till ändring av hastigheten i kurvning. Detta gäller givetvis endast om vindhastig-

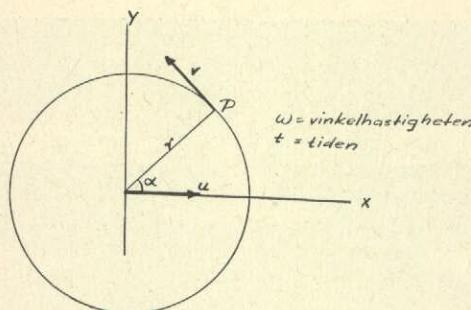
dv

hetsgradienten $\frac{dv}{dh} = 0$, d. v. s. att icke

dynamisk segelflygning är möjlig, vilket dock faller utom ramen för diskussionen.

Planet rör sig icke i ett jordfast koordinatsystem utan i ett system vars koordinater äro rätliniga funktioner av tiden och vindhastigheten. Man märker ju också att utöver centripetalaccelerationen inga till-satsaccelerationer uppträda. Hade sådana upprättat skulle man nog känt dem. Ett exempel:

En Baby kurvar med c:a 55 km/tim. Antag att vindhastigheten är densamma och sätt kurvradien till 30 m. Om verklig en sådan acceleration som den diskut-



terade skulle uppträda så skulle den i detta fall uppgå till inte mindre än 0,5 g, vilket betyder att man för varje varv skulle bli klämde i ömsom magremmar och ömsom rygg med bortåt 35 kg. Det blir man inte.

Betr. frågans matematiska behandling visas här en enkel lösning (beteckningar enl. figuren):

$$\left\{ \begin{array}{l} v = \omega \cdot r \\ \alpha = \omega \cdot t \\ x = u \cdot t + r \cdot \cos \omega t \\ y = r \cdot \sin \omega t \end{array} \right.$$

Segelplanets koordinater kunna skrivas i vektorform som funktion av tiden t:

$$\mathbf{P} = [u \cdot t + r \cdot \cos \omega t, r \sin \omega t]$$

Hastigheten ($v + u$) är ortens tidsderivata:

$$W = \frac{dP}{dt} = [u - r \cdot \omega \sin \omega t, r \cdot \omega \cdot \cos \omega t]$$

Accelerationen är hastighetens tidsderivata:

$$\alpha = \frac{dW}{dt} = \frac{d^2P}{dt^2} = [-r \cdot \omega^2 \cdot \cos \omega t, -r \cdot \omega^2 \sin \omega t] = -r \cdot \omega^2 [\cos \omega t, \sin \omega t]$$

Accelerationens storlek eller absolutvärde: $|\alpha| = r \cdot \omega^2 = \text{centripetalaccelerationen}$.

Den beror alltså uteslutande på radien och vinkelhastigheten och är oberoende av ifrågavarande falls vindhastighet u .

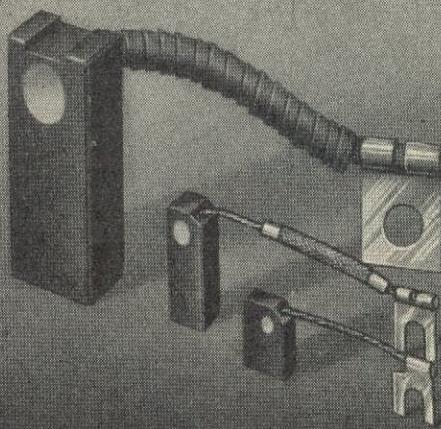
Balbo.

★

Det framgår tydligt av diskussionen om "stridsäpplet", att det finns många, som inte känner till Einsteins speciella relativitetsteori, vilken handlar om relativiteten hos en speciell art av rörelse, nämligen den likformiga, rätliniga rörelsen. Denna relativitetsteori säger: "Alla naturföreteelser förlöpa på samma sätt inom tvenne system, som röra sig sinsemellan likformigt och rätlinigt". Varje realstudent borde känna till detta, enär teorien, visserligen kortfattat, behandlas i Moll-Rudberg: Lärobok i fysik för högre läroanstalter, del V, Dynamik. Sålunda sägs i § 78 c: "Man kan icke genom några som helst fysiska mätningar avgöra, om en kropp befinner sig i vila eller icke. Men just därför är det icke heller nödvändigt att känna den


RINGSDORFF
KOLBORSTAR

for alla GENERATORER
och HJALPMOTORER
i FLYGPLANET



Kk 9

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM

Oekonom

HÖGEFFEKTIVA
SVARVVERKTYG

FRÄSHUVUD
STÅLHÄLLARE FÖR UT-
O. INVÄNDIG SVARVNING

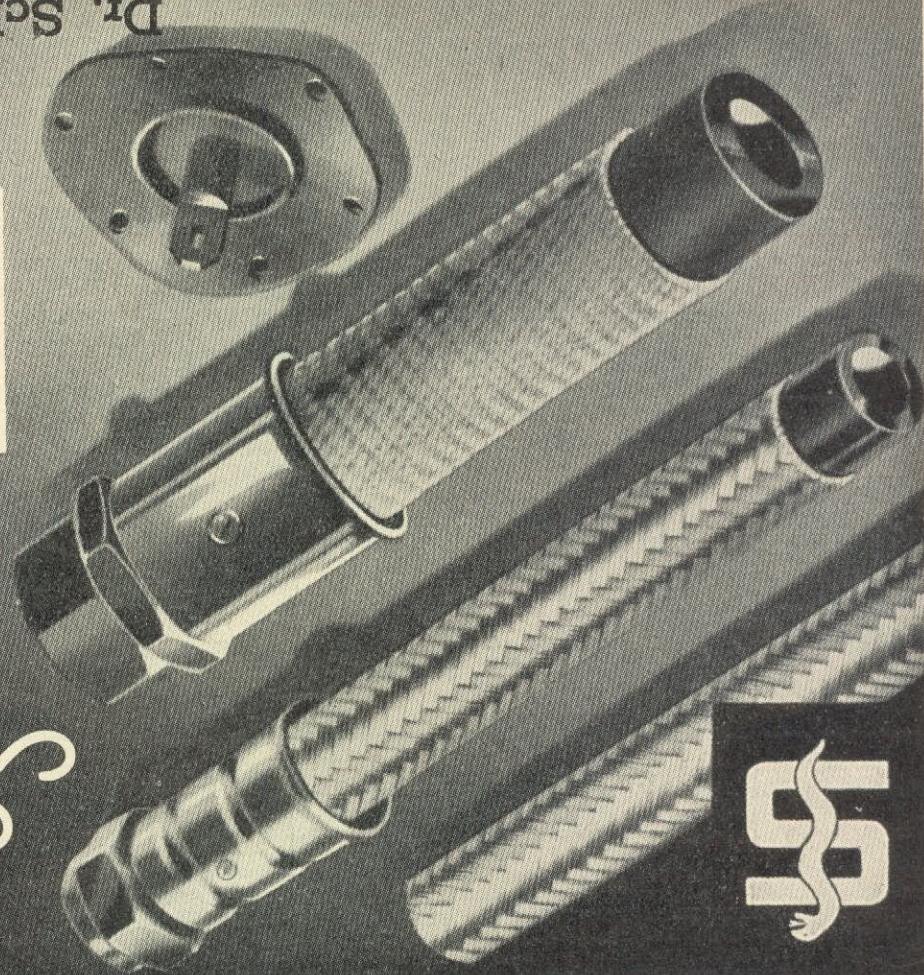
Oekonom Werkzeuge Th. Vierich BITTERFELD-I KA 19

Begär ultra utförliga specialprospekt
osedvanligt höga kvalitet.
här ytterligare besyrkt S-märkets
svarta praktikens alla krav. Kriget
ha under driften visat sig mot-

sioner, gaser, »hydraulik» etc.
för drivmedel, oljor, emul-

**SAMT PACKNINGAR
OCH MEMBRANER**

g-aktuering



till töntimigar.
så har glid och segefflyget efter ej fort
med flera i ungefär samma aldersklass. Om
de förut varit på väg att bli gamla i sime-
tta. Kunt Holmberg är på väg mot B i likhet
sitt A-diplom, och den 41-åriga direktör
ärige yrkeslärlaren Luré Andersson tagit
lander till. I Malmö har nyligen den 55-
åven på andra segefflygplaster i vart
länds halla lika mögna man som dir. Schen-
ker upp i stratosfären, men instruktörern

Per Haps.
sätt, som om rummet (= luften) varje
det rörliga rummet (= luften) på samma
Själv trodde jag att jag varit minst tio me-
sällade den segerrike ESS-torsmängen.
Känsla var det här man lyfte första gången,
farare. En härlig och svindlande
en torsman, såväl i kappspelare som läng-
så det att segefflyget har mycket att lära
in. Omvändt är dock förhållandet öck-
nigen. När man ska lära sig segefflyg-
varning segling, men speciellt isyachtmästare
det blir fred. Visst har man hatt nyttा av
flygningens far därmed varar för mig, när
det kanske även C-diplomet. Motor-
B- och kamrater till vadars. Själv har jag ta-
re kontorsdags, och far jag tid skar jag ta
till därtill på marinerna nägra timmar fö-
na komma till vadars. Alla åro vi du med varandrade från
alla mäste hälpta varan om man skulle kun-
forta stund, tonatigge och gubbar, och
den. Alla åro vi du med varandrade från
styrseleledamoten och isyachtmästaren
kamratskapet, bemedlar den gamle KSSS-
styrelsen till vadars. Alla åro vi du med
varandrade från vadars till luften ske Pa
exempel är det uppåbbarat, att flygplanets
ljuslampas relativitetsteoriens ske Va-
gora i ett rum i villa".

enlig relativitetsteorien sker ju rörelsen i
hastigheten relativt luften är konstant, och
står. En forntastning var nömligen, att
enär hastigheten inte varierar utan är kon-
tigeben varierar, behöver inte något svar,
resenergen 1/2. M2 hos Planet, då han
Pro Primos fråga, hur det går med ro-
nets hastighet relativt marken.

har endast betydelse i fråga om flygpla-
te alls på flygplanetts läge i hoided utan
Motvind och medvind invärka sättna in-
na även på konstant hastighet över marken.
bortser från den normala sjunkhastighete-
ten, befinner sig flygplanet under svanger-
ten, hoid i forhållande till luften, om man
start hoid i flygplanet gör svängarna på kon-
ten, och flygplanet gör svängarna i horisontell
tan hela tiden för sig endast i horisontell
tisenell som vertikal led. Eftersom lu-
vore i villa. Detta gäller alltså i sällan ho-
samma sett, som de skull gör, om luften
rörelser i forhållande till luften ske Pa
ljuslampas relativitetsteoriens ske Va-
gora i ett rum i villa".

rat linje, ske Pa sämma sätt, som de skull
som rör sig med oförändert hastighet i en
som rör sig i ett rum (koordinatsystem),
som flygga i ett rum (koordinatsystem),
Mekaniska processer, d. v. s. alla rörelser,
Stockholm, 1938) på sidan 82 formulerat
den speciella relativitetsteorien sålunda:
Max Born har i sin bok "Var raslösas
fallen desamma".

— Det trevliga med dema sportgren ar
kamratskapet, bemedlar den gamle KSSS-
styrelsen till vadars. Alla åro vi du med
varandrade från vadars till luften ske Pa
exempel är det uppåbbarat, att flygplanets
ljuslampas relativitetsteoriens ske Va-
gora i ett rum i villa".

SEGEFLYGET

- föryngningsmedlet





I FÖRBIFLYKTEN

Ny ordförande i Aerotransport.

Aerotransport fick för en tid sedan ny ordförande efter generaldirektör Granholm, som på grund av åldersskäl undanbörde sig återvänd. Den nye ordföranden är chefredaktören och riksdrogsmannen Frans Severin. Styrelsen utgörs i övrigt av byråchefen A. Wirseen, Stockholm, vice ordförande, kapten Carl Florman, riksdrogsmannen Johan Nilsson, Malmö, direktör W. Wehtje, Stockholm, och direktör Emanuel Höglberg, dito, omvalda, samt direktör M. Wallenberg jr., Stockholm, nyvald. Till styrelsesupplänt nyvaldes direktör P. A. Norlin, Stockholm.

ABA hade under 1942 en inkomst av persontrafiken å 4,18 milj. (2,9), godstrafiken 0,85 milj. (0,38) och posttrafiken 1,25 milj. (0,5). Övriga trafikinkomster uppgingo till 0,86 milj. (0,52). Totalt gav trafikrörelsen 7,13 milj. (4,34), var emot stodo driftskostnader å 5,36 milj. (3,99). Skatteutgifterna uppgingo till 0,09 (-), och överskottet blev därefter 2,41 milj. (1,05). Härav ha till avskrivningar använts 2,27 milj. (0,91), varefter redovisar en nettovinst å 139.000 kr eller samma belopp som föregående år.

Till bolagsstämmans förfogande stå liksom i fjol 0,41 milj. Styrelsen föreslår att till reservfonden i likhet med i fjol avsättas 13.888 kr samt att till aktieägarna för vart och ett av åren 1940 och 1941 utdelas 4 proc. vartill åtgär 0,25 milj. I fjol utdelades också 4 proc., då avseende är 1939. I ny räkning balanseras 0,14 milj.

Bolaget har under året lätit uppföra en ny verkstads- och hängarbyggnad på Bromma flygplats. För erhållande av erforderlig tomt härför har ett tomträtsavtal på 60 år träffats med Stockholms stad. Denna byggnad är i bolagets balans uppattagen till 2,45 milj. Posten Flygplan är nu nere i ett bokföringsvärdet av 0,12 milj.

Skånsk segelflygpropaganda.

På Kristi himmelfärdsdag den 3 juni anordnade Segelflygets Skånekommitté i samarbete med Aeroklubben i Skåne en stor flygdag på Näshyftet i Kristianstad. Initiativet hade ta-

gits av landshövding Rodhe, som ansett att kristianstadsborna borde lära sig hur glid- och segelflygning går till.

Det var ett stort företag Aeroklubben i Skåne givit sig in på för att kunna genomföra detta "korståg" från Malmö till Kristianstad. Ett tiotal klubbmedlemmar deltog i uppvisningarna med ett glidplan, två segelplaner, en vinschbil och en motorcykel. Det ensa segelplanet flygbogserades till Kristianstad, medan resten av materiellet fraktdes i en transportvagn och en lastbil.

Uppvisningarna gav publiken en överskådlig bild av utbildningens gång. Först gjorde instruktören Karl-Erik Rosenqvist med glidplanet rutsch, hopp och flygning för A-diplomet, varpå han övergick till svängar i olika grader och "tug B". Sedan var det gruppchefen löjtnant Kullgrens tur att med SE-SBF visa hur man lär sig flyga Baby. Hela tiden underrättades publiken om vad som skedde — och hur detta skedde — av spektern fanj. Bjurhovd, som skötte sin kravande uppgift på ett förfärligt sätt. Allt gick väl i läs tack vare perfekt organisation och väl utförd flygning.

Höjdpunkten på uppvisningarna var när den andra Babyn SE-SBZ precis på avsedd tid anlände i flygsläp efter Svensk Flygtjänsts Moth och kopplade loss på c:a 1.000 m höjd över Näshyftet. Förvarn, instruktören ing. Ivan Persson, tippade på c:a 700 m plötsligt med vingarna, vilket var tecken till löjtnant Kullgren att vinschstarta med SE-SBF till högsta höjd och ansluta sig till SBZ. Det blev en utomordentligt vacker uppvisning i roteflygning, som framkallade applådaskor från de 7.000 färtjusa åskådarna.

Så vitt referenten vet är det första gången en segelflygdag med sådant program ägt rum i Sverige. Det pedagogiska värdet av en demonstration av skolningens gång är odisputabelt. Men även i övrigt — som allmän segelflygpropaganda — var flygningen i Kristianstad en succé för skånska förhållanden.

Sträckflygning Ljungbyhed—Veinge

Den 11 juni flög sergeant S. Thunér från Ljungbyhed till Veinge (norr om Laholm) med en Grunau Baby. Sträckan var c:a 58 km.

21.000 kronor till Gimo-barnen

KSAKs insamling till förmån för hemmet i Gimo för stupade finska flygares barn har till den 31 maj inbringat 20.940 kr, varav på KSAKs direkt anslutna medlemmar kommer 10.295. Genom de lokala flygklubbarnas insamlingsverksamhet har inkommit 6.804 kr och från flygvapnets personal 3.840 kr.

Insamlingen fortgår, och bidrag mottagas tacksamt på insamlingens postgirokonto 193430. Adressera: Kungl. Svenska Aeroklubben, Barnhemsinsamlingen, Stockholm.

**Betald annonsplats
av firma intresserad för
flygets popularisering
och SVENSK FLYG-
TIDNINGs framgång.**

FÖR FLYGTEKNIKER.

Kopior i storlek 45 × 33,5 cm av det "Diagram för beräkning av luftens spec. vikt, täthet samt INA-höjden ur barometerstånd och temperatur" i juninumret av denna tidning kunna erhållas efter rekvisition från SVENSK FLYGTIDNING, Malmö. Pris kr 1:25 per styck.

Årets AB-stipendiater

De tio stipendier å 200 kr, som i år liksom tidigare ställts till förfogande av Aftonbladet och som är avsedda för segelflygutbildning vid Ålleberg, har i år tilldelats Jönköpings Flygklubb (Göte Carlsson), Östra Sörmlands Flygklubb (Erik Olsson), Eslövs Flygklubb (Ingvar Möller), Västerås Flygklubb (A. Aue-Pogatschnigg), Vänersborgs Flygklubb (Kurt Gustavsson), Norra Angermanlands Flygklubb (Valter Lindén), Eskilstuna Flygklubb (Göte Eriksson) och Stockholms Segelflygklubb (Edgar Carlsson, Tage Löf och Lars Martin).

Ny försäkringsform för segelflyget.

Numera kan för glid- och segelflygplan erhållas en kaskoförsäkring, en s. k. "byggsförsäkring", för vilken försäkringssumman endast omfattar planets materialkostnad. Då försäkringssumman härigenom blir betydligt lägre än om även arbetskostnaden medräknas, sjunker premien i motsvarande grad, och klubbarna få härigenom möjlighet att till en billig premie försäkra sina plan.

De flygklubbar som är intresserade av denna nya försäkringsform kunna vända sig till närmaste Flyglaombud, som står till tjänst med närmare upplysningar.

BO BRA och billigt

HOTELL GÄSTIS

Enköping

Tel. 752

STÖRST och BÄST
när det gäller Tekniska artiklar
Sjukvårds- och Förbandsartiklar
Kameror o. Fotografiska artiklar
Framkallning o. Kopiering

JALA

Färg- och Droghandel
Luleå

Tel. 2229

Harry Lagerström

Ur- & Optisk affär
Guldmedsaffär

Stora Torget, Enköping

Norrbottnens
Kooperativa
Charkuteriförening
LULEÅ

Norrbottnenhushållens egen charuterifabrik för framställning av högklassiga produkter till låga priser. Tillverkningen sker under betryggande kontroll från K. F:s livsmedelslaboratorium.

Olof Thulin & Son

Enköping

SPECERIAFFÄRER
MANUFAKTURAFFÄR

Ruuths Eftr.

Boktryckeri

Bokbinderi

C. Rehnström

- LULEÅ -

Tel. 2022 ankn. bost.

" 2330

Alla slags

TRYCKSAKER
Snabbt — Korrekt

**Betald
annonsplats av**

Stadshotellet

i

Enköping

Järnkonstruktioner

Reparationer

Gjutgods

Allt inom branschen

Humana priser

Nya A/B

Luleå Värv- & Verkstäder

Tel. 1809 LULEÅ Tel. 2191

•senby

Men skilfører mit med hænger, gildblæn och
bogeserbill. Klinibben ville okska ha vinsch och
sægeblæn. Den är av klinibmedmænna snikstælla-
de en lrimphig bli och pâ denna byggedes en
klostich, konstruerad av hrig. Alt Svensson, lid-
köpige, vischesen är nu farlig och kan anses
som en av de besta i landet.

Vad stillegåen sægleplænne anngår har Darbergs
varer har leveransen blivit forrådigt och sinni-
vet man intre der man får plane. Men blir den
da gen kommer, da skal det sægeblægås da

Men under tiden de bygande hällo på med detta mysselse de sätte medlemmarna i sätet, men mindre vikliga uppgifter. En av kliniken medlemmarna, villingenjör Gunnar Victorin ritade en härlig modell av kliniken och dess bilar. Kliniken har med hjälp av en förtrollande tekniker stabilisering, en modernhet som är en del i den europeiska konstruktionen. Som det finns i Europa, där bilarna är tillverkade i Italien, Spanien och Frankrike. Detta är en del i den europeiska konstruktionen. Men under tiden de bygande hällo på med detta mysselse de sätte medlemmarna i sätet, men mindre vikliga uppgifter. En av kliniken medlemmarna, villingenjör Gunnar Victorin ritade en härlig modell av kliniken och dess bilar. Kliniken har med hjälp av en förtrollande tekniker stabilisering, en modernhet som är en del i den europeiska konstruktionen. Som det finns i Europa, där bilarna är tillverkade i Italien, Spanien och Frankrike. Detta är en del i den europeiska konstruktionen. Men under tiden de bygande hällo på med detta mysselse de sätte medlemmarna i sätet, men mindre vikliga uppgifter. En av kliniken medlemmarna, villingenjör Gunnar Victorin ritade en härlig modell av kliniken och dess bilar. Kliniken har med hjälp av en förtrollande tekniker stabilisering, en modernhet som är en del i den europeiska konstruktionen. Som det finns i Europa, där bilarna är tillverkade i Italien, Spanien och Frankrike. Detta är en del i den europeiska konstruktionen. Men under tiden de bygande hällo på med detta mysselse de sätte medlemmarna i sätet, men mindre vikliga uppgifter. En av kliniken medlemmarna, villingenjör Gunnar Victorin ritade en härlig modell av kliniken och dess bilar. Kliniken har med hjälp av en förtrollande tekniker stabilisering, en modernhet som är en del i den europeiska konstruktionen. Som det finns i Europa, där bilarna är tillverkade i Italien, Spanien och Frankrike. Detta är en del i den europeiska konstruktionen.

Die besondesler av spyrbar och famnibitar.
Get kom vissellogen i samma veva och lade hin
der för idare lävreskamhet, men restesmed-
lemmarna arbeteade vidare för att skaffa nä-
gonting att lägra med. Sommarens 1721 inledes
nybredda SG-38 till Värbergskübbens förtöjan
de mot att Boråskubben medlemmar skulle få
ta om världen och tillfälle till fyra 1 Värbergs (som
höm arbetares tillmöte förläts der hela Rörs backar). Ge-
ttes, där Greta-Pamela ett flertalus utanför flygeln
nun arbetares tillmöte förläts dronningarna. Det fölgs my-
cket i fjol.

Men smittige kom flygslæt på Getteron til. Nu skulle det flygas, trode man, godt man kør- det. Nogen yvengede alt stille det i rammen ju- mle, uten den gamle Zöglingen, som uppleret sin mangen dren eftir. Utanför Zöglingen, som uppleret sin hane, sätta det i rammen ju- mle. Nogen yvengede att stilla det i rammen ju- mle, utanför Zöglingen, som uppleret sin hane, sätta det i rammen ju- mle. Nogen yvengede att stilla det i rammen ju- mle, utanför Zöglingen, som uppleret sin hane, sätta det i rammen ju- mle.

AERO-TJÄNST, Malmö

was soon arranged that 100 tons of timber to be delivered at the port of Antwerp by the 1st of March.

Overstrenge pris er det ikke, omstættelings-skrat.

Order over 5 hr portotti

Frits Endastet kr 1:- 50

Ett viktigt marknadsområde
som önskades snabbt utveckla
är uppdraget till ett företag
som tillverkar och säljer ex-
empelvis bensinmotorer.

Flyglets beredskapsministerie 1942 och 1943.

LÄGGTIDNINGEN 1942
imbanden i flott pfrm med Guiltvick.
Lös pfrm med Guiltvick.
Pris 25 kr
Förlagd årligen i 12 nummer tillsammans.
Nr 1, 2, 3, 4 år 1940.
Nr 4-6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1942.
Nr 12 år 1941. Nr 1, 2, 3, 4, 5 år 1942.
Nr 22 år 1941. Nr 45 pris
Nr 22 år 1940. Nr 46, 7, 8, 9, 10, 11, 12
år 1941. Nr 1, 2, 3, 4, 5 år 1942.
Förlag: SVENSK FILMGETTDUNGS
Postgård 147660.
Malmö.

Det råder optimism i Västergötland, men och den där motgårna har kunnat sätta ut att ordna sig.

VARBERGS FLYGKLUBB — en historik

Lokalpatrioter uppbygga STOR FLYGKLUBB I SANDVIKEN

I det sjudande industriområdet Sandviken växer flygintresset, och när red. för en tid sedan besökte orten var det med en känsla av tillförsikt för Sandvikens Flygklubbs del som det konstaterades att i denna klubb arbeta alla mot ett gemensamt mål — ingen slöar och tänker att "det där får gruppchefen göra".

Det är inte många unga flygklubbar som lyckas skapa sig en så god ekonomisk grund som Sandvikens Flygklubb. De största industrierna på platsen, Sandvikens Jernverks AB, See Fabriks AB, Djupdals AB, Sandvikens Dissousgas AB och AB Svensk Rakplinga, har nämligen ingått som stödjande medlemmar i klubben. Detta har gjort att klubben kunnat utvidga sin aktiva verksamhet till att även omfatta segeflyg. Man har särskilt från AB Flygindustri i Halmstad inköpt och erhållit en byggsats till glidflygplanet SG-38, och byggsatsen har igångsatts i klubbens egen bygglokal, som disponerar K. F. Grönsson och Sandvikens Jernverk tidigare ställt till förfogande.

Alltsedan den för svenska förhållanden utomordentliga flygutställningen i Sandviken hösten 1941 har klubben förutom modellflyg huvudsakligen varit sysselsatt med planering för framtidens flygverksamhet. Det är särskilda glädjande konstatera hur detta arbete nu börjat bär frukt, och man må härvärd särskilt lägga märke till den förstående inställningen från ovannämnda industriers sida, som möjliggjort det första stora steget. Man hyser numera ingen oro vare sig av ekonomiska skäl, ur teknisk personalsynpunkt eller intressesynpunkt. Enbart medlemskapet av sandvikensindustrierna torde vara fullgod garanti, och lägger man därtill att dessa industrier var för sig erbjudit klubben räntefria lån på mycket fördelaktiga villkor — lånen skola amorteras med en årlig summa motsvarande av resp. industri erlagd årsavgift — må man förstå att den ekonomiska grunden för närvaraende kan anses stabil. Klubbens ekonomiutskott är dessutom i ständig verksamhet för att ytterligare förbättra den ekonomiska ställningen. Vidare räknar man med ett gott understöd från den för närvaraende pågående länssamlingen för segeflyg, och givetvis hyser man en förhoppning att så småningom bli ihägkommen av statsmakterna.

Beträffande klubbens tekniska personal finns särskilt en av KSAK godkänd gruppchef som

två byggledare. I styrelsen sitter vidare motorflygutbildad och allmänt tekniskt skolad personal, varav åtminstone en ur den förra och en ur den senare kategorien under sommarens lopp beräknas erhålla KSAKs godkännande såsom glidflyginstruktörer.

I detta samband kan även erinras om att den ledande delen av modellflygpersonalen har ca 10 års erfarenheter bakom sig. Ortsbornas intresse för flyget har varit i ständigt stigande alltsedan den ovan omtalade flygutställningen hösten 1941. Detta torde få betecknas som ett säkert tecken på att sandviksborna äro eller hålla på att bli flygbitna.

— Klubbmedlemmarna är till största delen anställda vid industrierna, säger ordföranden och gruppchefen, civilingenjören och flygingenjören i reserven, C. G. Hård af Segerstad, vid en liten intervju. Det är ingenjörer, tjänstemän, arbetare av alla kategorier och skolungdom. Betecknande är att samtliga ingenjörer på min avdelning är medlemmar i klubben.

— Vi häller på att samla ihop ytterligare medel, men redan har vi så vi kan köpa vinsch och bygga hangar, säger kassören, ing. John-Erik Magnusson. Propagandan intensifieras för att öka medlemsantalet. Det blir minsann en stor klubb med tiden!

— Stora planer föreligger på ett flygfält, omfattar klubbens flygfälgspersonal, ing. Håkan Flodman, fänrik i flygvapnets reserv och ordf. i motorflygsektionen. Fältet kan bli 1.000 × 1.000 meter och ligga i omedelbar anslutning till Storsjön — en kombinerad land- och sjöflygplats således. Hangarbygge så snart möjligheterna föreligger.

— Modellflyget blir underlag för hela klubbens verksamhet, säger ordf. i modellflygsektionen, martinismästare Albert Nilsson, när red. träffar honom efter en tappning av en martinugn. Nu har vi börjat komma i gång, och även i skolorna är intresset livligt — en klass beställde t. ex. 10 byggsatser nyligen.

— Skiften vid verket gör det svårt att sköta sina klubbgörömål, utbrister byggledaren och materielförvaltaren Bertil Nygren, kantskärare i kallvalsverket och utbildad flygskjut vid flygvapnet. Men man får göra så gott man kan. Vi har en finfin bygglokal, och bygget är i full gång. En sak som jag lagt märke till är att det måste vara minst två byggledare för att klara av bygget på ett effektivt sätt.



FÄRGER och FERNISSOR

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

STÅLMÖBLER

MALMÖ: D. S. Stålmöbelfabriken S. Jönsson A.-B., Industriegatan 14–18. Tel. 175 72.

**Flyg-fanér i björk,
kvalitéerna I, II o. III, 0,4–10 mm.**

GEORG HERTÉ

Kaiser-Friedrich-Strasse 24

Berlin-Charlottenburg 1

Telegramadress: Fliegerhölzer Berlin

Telefon: 34 58 41.

**AKTIEBOLAGET
RADIOSPECIALISTEN**

Friisgatan 6. Malmö. Tel. 167 23

Disponent Nils Gille vid See Fabriks AB framhäller en sida hos sandviksborna som sannolikt kommer att verka stärkande i klubbarbetet:

— Jag tyckte det var underligt att Sandvikens Flygklubb inte sökte samarbete med Gävleklubben. Förklaringen fick jag vid ett samtal lite senare — "sandviksborna vill inte åka till Gävle för att flyga, ska dom flyga måste det göras här på platsen".

Om en sådan lokalpatriotism användes rätt kan den öka intensiteten betydligt!

**Pröva
OLOVSSONS BRÖD**

Malmbergsgatan 22, Västerås

Butiker: Kungsgatan 5
Saluhallen
Tel. 33798 och 35003

Leverantör till bl. a. F 1, V-ås

Ägare av spillolja

äga rätt att för eget bruk omraffinera oljorna hos oss.

Vi är av Statens Industriskommision auktoriserade. Varje kund garanteras få sin egen olja tillbaka. Insänd edra oljor för sakkunnig och betryggande omraffinering. Vår metod är den av experter och kunder erkänt rätta.

Norrköpings Oljeraffinaderi
Floravägen 20 — Ordertelefon 20861
NORRKÖPING

**Att göra allt
utan att annonsera
är som att vinka åt
en flicka i mörkret.
Själv vet man vad
man gör, men ingen
annan vet det.**

Alla slags

Bergsprängningar
Granitarbeten
Skyddsrum m. m.
utföras av

Albin Högström

Trozelligat. 30. Tel. 28129
N ORRKÖPING

All bergsprängning utföres
med elektr. luftkompressor.

Minnesgåvor

Idrottspriser

J. Anderssons

Guldsmedsaffär

Östra Förstadsgatan 50

MALMÖ

DRICK

BRÅVALLA BRYGGERIS

omtyckta

S V A G D R I C K A

på 10-, 5-, 3- o.
1-liters flaskor.

Alla slag av läskdrycker.

Ring tel. 24385 och vi hemsända.



OHLSON J:OR & C:o
Södergatan 17 Malmö

HEDERSGÅVOR
i glas och porslin
Tel. 151 68 — 173 68

Det bästa brödet

fås från

OHLSONS ÅNGBAGERI

Huvudaffär:
Ö. Storgatan 7. Tel. 64–191
Ankn. Filial:
Brunnsgatan 34. Tel. 64

Filial:
V. Trädgårdsg. 28. Tel. 1164

NYKÖPING

M O D E L L F L Y G

Redigering: Ulf Hallvig • Teckning: Magnus Gerne

FÖRSTA HELSVENSKA DIESELMODELLEN



Gösta Hellström med sin dieselmodell.

Stora ting har på senaste tiden timat inom svenska modellflyg. Den första helsvenska dieselmodellen fick nämligen för någon tid sen lufta på sig en smula över Skarpnäcksfältet i termikbemängda rymd. Det var något av en sensation när ett par unga stockholmska modellflygentusiaster cyklade ut till Skarpnäck för att "testa" en splitter ny dieselmodell — den första i sitt slag. Kunde man tala om epok inom vårt unga modellflyg skulle förvisso ett sådant ord passa bra i detta sammanhang!

Idén att bygga en liten modell utrustad med en dieselmotor kom inte till av en slump. Den föddes för ganska länge sen och slog rot i den kände stockholmske modellbyggaren och uppskattade SFT-medarbetaren Gösta Hellström. Den låg och grodde en lång tid, men trots riktig näring ville den inte skjuta upp. En del utkast till själva modellen gjordes visserligen, men det stora kruxet var och förblev den lilla dieselmotorn. Hur skulle man skaffa en sådan? En och annan diesel hade letat sig in i vårt land, men självfallet gått åt som smör och nya stod inte att få.

Motgångar är till för att övervinnas och glad i hägen började Gösta Hellström i alla fall att bygga sin modell — en liten käck och trevlig modell i minsta klassen. Den har alla de kännetecken som är så typiska för en hellström-modell. Den är en smula orginell till utformningen, har vackra former och är så där oerhört pendantiskt byggd att man inte finner ord nog för sin beundran.

Så småningom fick Hellström lön för möдан. Han fick via mfred upp kontakten med en annan modellhobbyist — en expert på allt vad modellmotorer heter och en segerrik vinnare vid talrika utställningar i modellbygge. Han hette Ivan Rogstadius och hade även han sedan någon tid umgåtts med planer på att göra en helsvensk

byggd av Gösta Hellström

I dagarna har den första helsvenska dieselmodellen varit till väders på Skarpnäcksfältet i Stockholm. SFT lämnar här nedan ett förstahandsrapportage från det celebra tillfället.

dieselmotor. Sagt och gjort. De båda hobbyisterna slog sina kloka huvuden ihop. Hellström stod för fackkunskapen på modellflygmrådet och Rogstadius för sakkunskapen på motorgebitet. Man hade alltså att vänta stora saker... Det tog lång tid att förfärdiga motorn. Det var många hinder man måste övervinna, men trots att Rogstadius tidtals låg inkallad i militärtjänst började den lilla plantan skjuta i höjden och slog som sagt var för kort tid sedan ut i full blom. Tyvärr var det inte så många som fick se den blomma för fullt, de båda konstruktörerna gav sig nämligen en söndag i hemlighet ut för att trimma...

Under de första flygningarna använde de sig av den gamla amerikanska metoden för trimning av bensinmodeller. De fäste helt enkelt en 60 m lång hamplina vid modellen för att den inte skulle flyga för långt. För att det skulle bli flygning av, det var de till fullo övertygade om! Trots tyngden som linan försakade och luftmotståndet hos densamma flög kårran rätt bra. Tyngdpunkten hade emellertid Hellström ännu inte fått exakt bestämd varför han blev tvungen linna en massa snodd om bakre delen av kroppen och fästa en 6 mm borrh i slingorna för att få modellen att väga jämnt.

Vid de första hoppen kunde man inte undvika att kvadda en hel massa propellrar. Gång på gång slets nämligen bitar ur dem bort vid mindre lyckade landningar och till slut hade man kommit så långt att modellen flög med en



I. Rogstadius (t. h.) ser över motorn.

snurra, som var avtrubbad till ungefär 5 cm radien, men den flög bra ändå... Den lyckades starta från marken efter en rätt kort startsträcka — något ganska enastående.

Den första söndagen återstod ej mer att göra än att reparera modellen, försé den med nya trimmingsynder och slutligen förstärka nospartiet. Och så bar det på nytta iväg ut för trimning och denna gång nådde man resultat som man knappast kunnat drömma om. Förankringslinan slopades och modellen startades med litet blandning i tanken. De första starterna blev inte så lyckade men sen fick man modellen att lätta och den flög då i branta spiraler till ungefär 20 m höjd. Glidflykten var dock dålig, emedan dieselnen kommit i stall. Vid nästa start flyttades trimmingsynden fram och då blev det flygning av! Efter en rullsträcka på knappa 1,5 m blev kårran fri från marken, tog luften mjukt och steg i en mycket brant spiral till c:a 75 m höjd under 30 sek motortid, varefter glidflykten började. Och vilken glidflykt! Modellen drog sig mer och mer utanför fältet och efter en stund var den utanför.

Det blev med ens fart på Hellström och Rogstadius, de satte snurr på cykelhjulen och gick ut för att spana.

När de kommit in i skogen höll de kontakt med varandra genom visselsignaler och efter ungefär en halvtimmes sökande kröntes deras möda med framgång. En flygare kom cyklande och frågade ifall de letade efter ett modellplan, som han just hittat. Att glädjens vågor gingo höga behöver man väl knappast nämna...

Vi återger på denna sida några bilder som visar den lilla dieselmodellen och dess båda konstruktörer. Och på samma gång kan vi meddela att utförlig ritning och beskrivning på denna första helsvenska dieselmodell kommer att införas i nägot av de närmaste numren av SFT.



Klart för start.

Glada glimtar ur modellflygvärlden

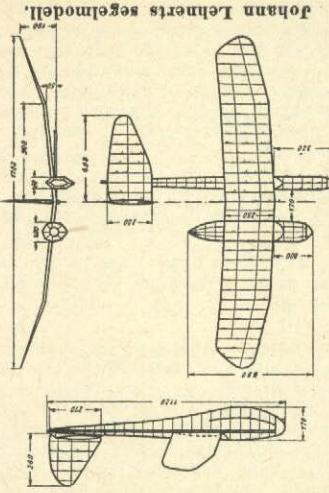
HALLVIG REDIVIVUS

Som tydligt framgår av modellflygavdelningen i detta nummer har modellflygredaktören Ulf Hallvig åter fattat tyglarna efter att framgångsrikt fullbordat sina studier. Visserligen har han även under mellanperioden i mån av tid haft ett finger med i spelet, men hädanefter fä läsarna i full utsträckning ta del av Hallvigs omfattande kunskaper på området. Modellflygavdelningen kommer att bli bättre och bättre.

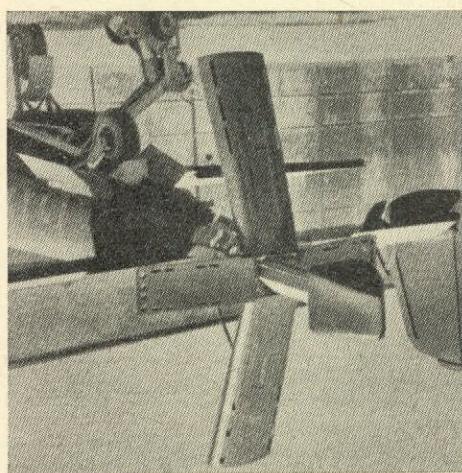
Mille.



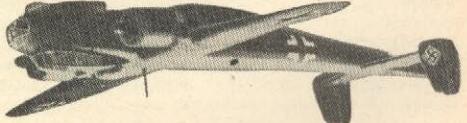
OSYMETRISKA SEGELMODELLER



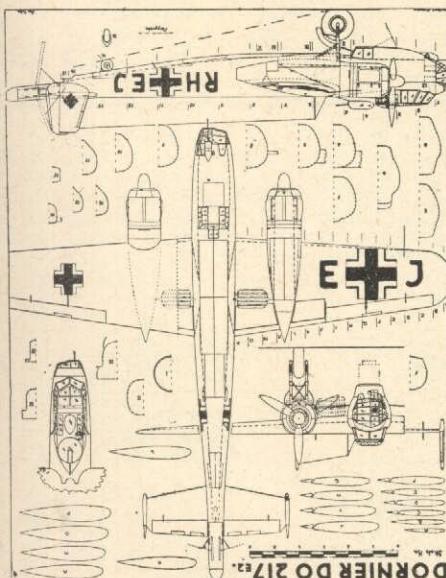
A detailed technical line drawing of a mechanical linkage. It features a vertical rod at the top with a cross-shaped slot. A horizontal rod is positioned below it, also featuring a slot. The two rods are connected by a central vertical support structure. Various points on the rods are labeled with letters: 'A' is at the top of the vertical rod; 'B' is at the top of the horizontal rod; 'C' is on the left side of the vertical rod; 'D' is on the right side of the vertical rod; 'E' is on the left side of the horizontal rod; and 'F' is on the right side of the horizontal rod. Arrows indicate the relative motion or orientation of the components.



DÖRNKE DO 217
är kanske ett av de mest sensitivella och
effektiva störholmoplåtarna av i dag. Var spe-
cialist på replokmodeller — Åke Tölin —
presenteras här en sverigeförfattning över den
tycka bokmässen.

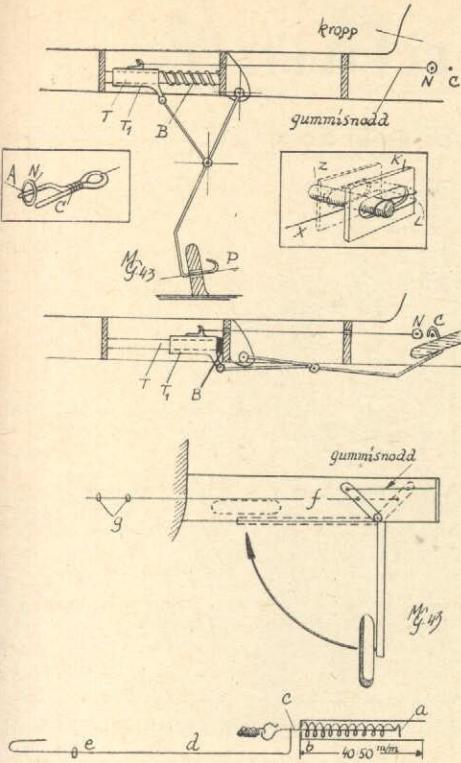


Alla tiders Collinritning



FÄLLBARA LANDNINGSSTÄLL

— Ett par bra konstruktioner —



Fällbara landningsställ och andra rörliga och skalaliga detaljer är kanske det som är mest svårt att göra till replika- och skalamodeller. Men på samma gång är det detaljerna som verkligen skänker modellen dess naturtrogna utseende. Förutsatt självfallet att de äro väl utförda och pryder sin plats. Totalintrycket kan då bli strålande.

Man ser ganska ofta i och för sig sinnrika mekanismar, men vilka på ett eller annat sätt är misslyckade. För att bidra med några bra metoder för fällbara landningsställ inför vi vidstående skisser, som visar hur ett par utländska modellflygare klarat av bifffen. Den översta teckningen visar ett förslag från en holländsk modellbyggare och tarvar knappast någon närmare beskrivning. De olika bokstäverna på ritningen betecknar:

T	Lageraxel
T ₁	Mässingsrör
B	Fjäder
A	Träd
N	Ring
C	Lödning
X	Träd
Z	Trätapp
K	Plywoodlagring
L	Gummisnodd.

Den undre skissen återger en dansk konstruktion för infällbart landningsställ. Den funge-

rar på följande sätt: Bak i kroppen fästes ett aluminiumrör med c:a 5–7 mm inre diam. Godstjockleken är c:a $\frac{1}{2}$ mm och röret tillslutet blott i ena änden. I den finns ett hål genom vilket ett stycke aluminium c löper. Till aluminiumkroken är fastgjord en svag fjädertråd som går genom ett litet öga e, vilket sitter fast i ett spant i kroppen och slutar i en krok. På skissen överst ser man tråden f, som löper från det ena landningsbenet till det andra, genom två ögon g i kroppen, mellan vilka avståndet är c:a 5 mm. Tråden skall vara spänd när landningsstället är uppfällt, på så sätt att krogen d kan trycka på tråden, när motorn bara har 50 varv kvar innan den löpt ut. När motorn gått ut, trycker fjädern gummikroken c tillbaka och då d sitter fast monterad på e trycker den tillbaka tråden, som står i förbindelse med landningsstället, vilket därvid fälles ut.

Den enda svaghet med den sistnämnda konstruktionen är den, att modellen måste startas från hand med infällt hjulställ. Några markstartar kan det således ej bli tal om. Och då den största, tjsningen ligger just i att se en skalamodell starta från marken, falla in tillstället och efter fullbordad flygning låta hjulen åka ut igen och gå in för landning, är den trots allt långt från ideala. Vem av läsarna konstruerar förresten ideallandningsstället för replikor och skalamodeller?

Sigurd Isacson presenterar:

Elliläs fruktade wakefieldmodell

— Tre år gammal modell i toppklass —

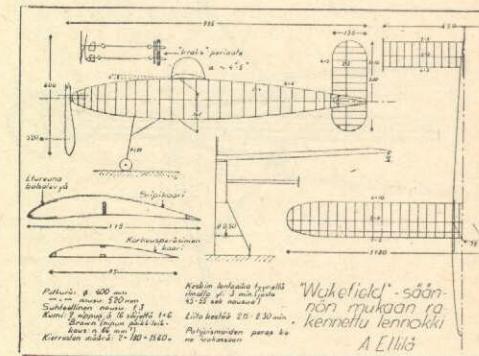
NÅR vi svenskar 1939 mätte oss med Finlands modellflygare var favoriten i wakefieldklassen Arne Elliläs — den s. k. "Sjörövaren". Då lyckades han blott tillkämpa sig 3:de plats med sin utsökt granna wakefield, men man kunde lätt förstå redan då, vad den med ytterligare trimning skulle åstadkomma.

På Alleberg hölls 1941 en nationell tävling som ersättning för den på grund av Finlands inträde i världskriget inhiberade "Nordiska tävlingen". Här vann Elliläs överlägsset med samma modell. I somras fyllde den gamla "knarren" 3 år, och detta firades med en förkrossande seger över det svenska laget. "Elliläs-Wakefield" gjorde c:a 3 min 10 sek. i genomsnitt mellan kl 8–10 på kvällen! Vi svenskar stod och såg, hur den klättrade lugnt men snabbt. Höjden var imponerande och glidet något av det perfekta man sett.

Vidstående ritning, som jag fått av Elliläs genom Luftenförbundet, ger en god föreställning om modellens renhet. Särskilt två saker är av intresse, nämligen "kraxen" och bärplanprofilen. Åran av den första tillkommer hrr stockholmare i Vingarna, från vilka finnarna lärt sig kraftöverföringen i aktern. Vingprofilen visar, att Arne redan 1939 visste mer om modellplanens aerodynamik än kanske någon svensk. Den är starkt välvad, relativt tunn och mycket spetsig. Det senare utmärker även stabilisatorprofilen. Jag försäkrar, att detta är den främsta orsaken till att vi blivit slagna av denne finne.

Förutom tydliga mått finns en del data på finska, som jag nedan översätter.

Propeller diameter 400 mm
stigning 520 mm
stigningsförh. 1: 1,3



Elliläs wakefieldmodell.

Motorgummi 2 motorer, vardera 16 str.
1 × 6 mm "Brown" (sektionsarea 2 × 86 mm²)
Uppvriddning i varv 2 × 780 = 1.560 varv
Ungefärlig flygtid 3 min (varav 45–55 sek stigid)
Glidtid 2,15–2,30 min.

S. I.

Östgötamästerskapen 1943

1943 års östgötamästerskap, de femte i ordningen, hölls annandag pingst på Norrköpings flygfält. Värdet var tyvärr ej det allra bästa. När tävlingen inleddes kom en väldig hagelskur och drev in de tävlända och funktörerna i hangaren. På hagelskuren följde självfallet en häftig vind, som höll i sig under hela tävlingen och inverkade menligt på resultaten.

Ende startande i M.1 var K. E. Svensson, LEN, vilken gjorde en lyckad första start. Sen grep han till en sämre kärра och fick med den inte så goda tider.

M.2 såg bland deltagarna bl. a. K. E. Svensson och R. Hjelmérus, LEN. Svenssons modell var bättre trimmad och även i denna klass tog han hem mästarstecknet.

Flest deltagare hade klass S.1 som sig bör och konkurrensen blev hård. Mästerskapsförsvaren R. Hjelmérus hade otur, råkade ut för en massa kvaddningar och fick således ingen chans att försvara sin titel. Segern bärades i stället hem av E. Hedman, en av LEN:s yngre modellflygare. Två kom S. Molin, F3.

A. Fagerström, Boxholms MFK, segrade i S.2 med en modell av typ "Gamen 6", ganska välbyggd och bra trimmad. Som andre man kom Kerstin Ölund, LEN, enda kvinnliga deltagare.

I S.3 triumferade K. G. Iverskog, LEN, med en omändrad A. M. 9. Det var Iverskogs första tävling och debuten blev således lyckad. Förrum disp. Mörks vandringspris fick han även ex. av "Modelflyvesport" och ett av "HOB-BYBOKEN". Bättre pris torde inte en nybörjare kunna få.

B. Hellborg, NFK, placerade sig på andra plats, men slog sönder sin "Strolch" i sista starten.

Resultat (medeltid av 3 flygningar):

Klass M.1: 1) K. E. Svensson, LEN, 0,44,9 min.
Klass M.2: 1) K. E. Svensson, LEN, 0,56 min,
2) R. Hjelmérus, LEN, 0,41 min.
Klass S.1: 1) E. Hedman, LEN, 1,21,2 min, 2) S. Molin, F3, 0,45,5 min.
Klass S.2: 1) A. Fagerström, Boxholm MFK, 1,33,6 min, 2) Kerstin Ölund, LEN, 1,05,7 min.
Klass S.3: 1) K. G. Iverskog, LEN, 1,38,3 min,
2) B. Hellborg, NFK, 0,41,5 min.

Efter prisutdelningen följde ÖMF:s konferens på vilken den viktigaste frågan var modellflygets ställning till segelflyget.

KAP.

SFTs MODELL- RITNINGAR

Skalamodell "PZL" — polskt jaktplan.

Konstruktör: Gösta Hellström.

Ritning 31 × 42 cm. Pris 75 öre.

Replikamodell DORNIER DO 217 — tyskt bombplan.

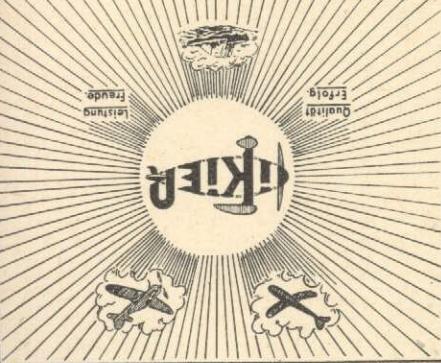
Konstruktör: Åke Töllin.

Ritning 72 × 92 cm. Pris 2: 65.

SVENSK FLYGTIDNING, Malmö

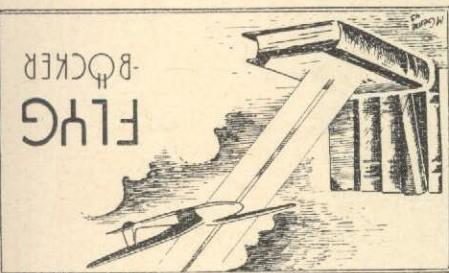
Postgiro 147660.

Rintingar, Byggmaterial Verktyg och Litteratur
Lepzig C 1, Övers. 27
Döber-lmg. Arno Kiefer
Forsmäld och bilmödelbygge

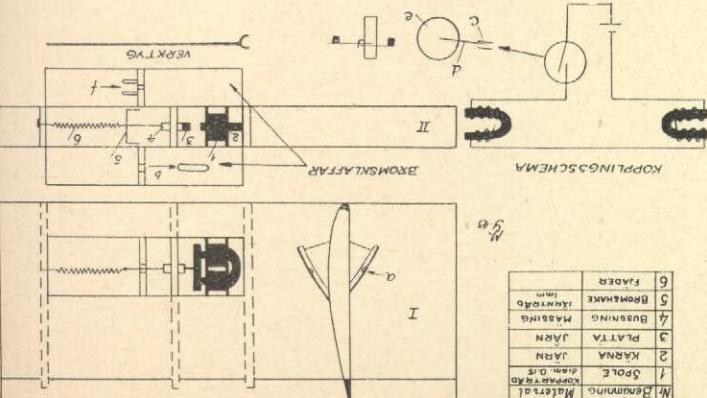


S
Boken är den i dina till kommit - modern
ut med ljuds och lykta att spela efter.
HÖRBY-BOKEN heter den, redigeras av S
natt undstund - Wingeßtrom - och är just
sean där bok som varje vecka mest populär
Den tittar av filmen rymdiga mäste skaffa
slags modell, här och där framför det till
bara terrelister att kalla och en mingad andra
vilda tiggar, men den andras stånd är dock
likas god som den första. Vi systrar på en
känd modellboksexpert, redigeras av I
Sveriges Flotta. Mer behöver knapp
slags om demna bok, som trots att den är
skreven första i sitt slag har i längd
alla års delar. Boken består i stort av
och den hela rikssadeln och kan fås hos
bokhandlare.

DEEN KOM ANDA!



„Bridgeman“-Gesellschaften sind inzwischen in unterschiedlichen Formen entstanden. Einige davon sind auf dem Markt sehr erfolgreich, andere wiederum haben sich nicht so gut entwickelt. Eine der erfolgreichsten ist die „Bridgeman“-Gruppe, die unter der Leitung von Michael J. Bridgeman eine Reihe von Unternehmen gegründet hat, darunter „Bridgeman Art Collection“, „Bridgeman Images“ und „Bridgeman Books“. Diese Gruppe hat eine starke Position im Bereich der Kunst- und Kulturfotografie und ist weltweit tätig.



ELEKTRISK TIDUTLOSNINGSMEKANISM
Låssekretsen konstruerar:

CROSS & CO., A.B., Vasagatan 15 17, Stockholm, Tel. 21 08 20

Om UHU-LIM mot formadan af filmes & Eder ort, sand oss kr. 1: 85 i frimärken el.
pr. Postgiro 54445, Så lev. vi omg. en stor
tub om ca. 60 gr.

Bästa liten för härligare
limning.

LÄGAR ALIT SOM GÅTT ITU
DET FÖRTANDE ERFÖRTIGER

UHU

SPÄNNVÄDD 150-350 cm, VINGEDELASTMING MINT
15 g/kvdm, KROPPSSEKTIONEN FR I BÄDA TÄLLERNA SKILDA TILLVING-
SPÄNNVÄDD 70-350 cm, 15 g/kvdm, KROPPSSEKTION
FÖR SEGELEDELLERNA ANDORNAS SKILDA TILLVING-
SPÄNNVÄDD 70-350 cm, 15 g/kvdm, KROPPSSEKTION
Klass FAI — ENLIGT FAI-BESTMELSERNA, VINGEDELAST-
15 g/kvdm, KROPPSSEKTIONEN FR I BÄDA TÄLLERNA SKILDA TILLVING-
SPÄNNVÄDD 150-350 cm, VINGEDELASTMING MINT
15 g/kvdm, KROPPSSEKTIONEN FR I BÄDA TÄLLERNA SKILDA TILLVING-
ELLE MINT 12½ g/kvdm
NING MINT 12½ g/kvdm

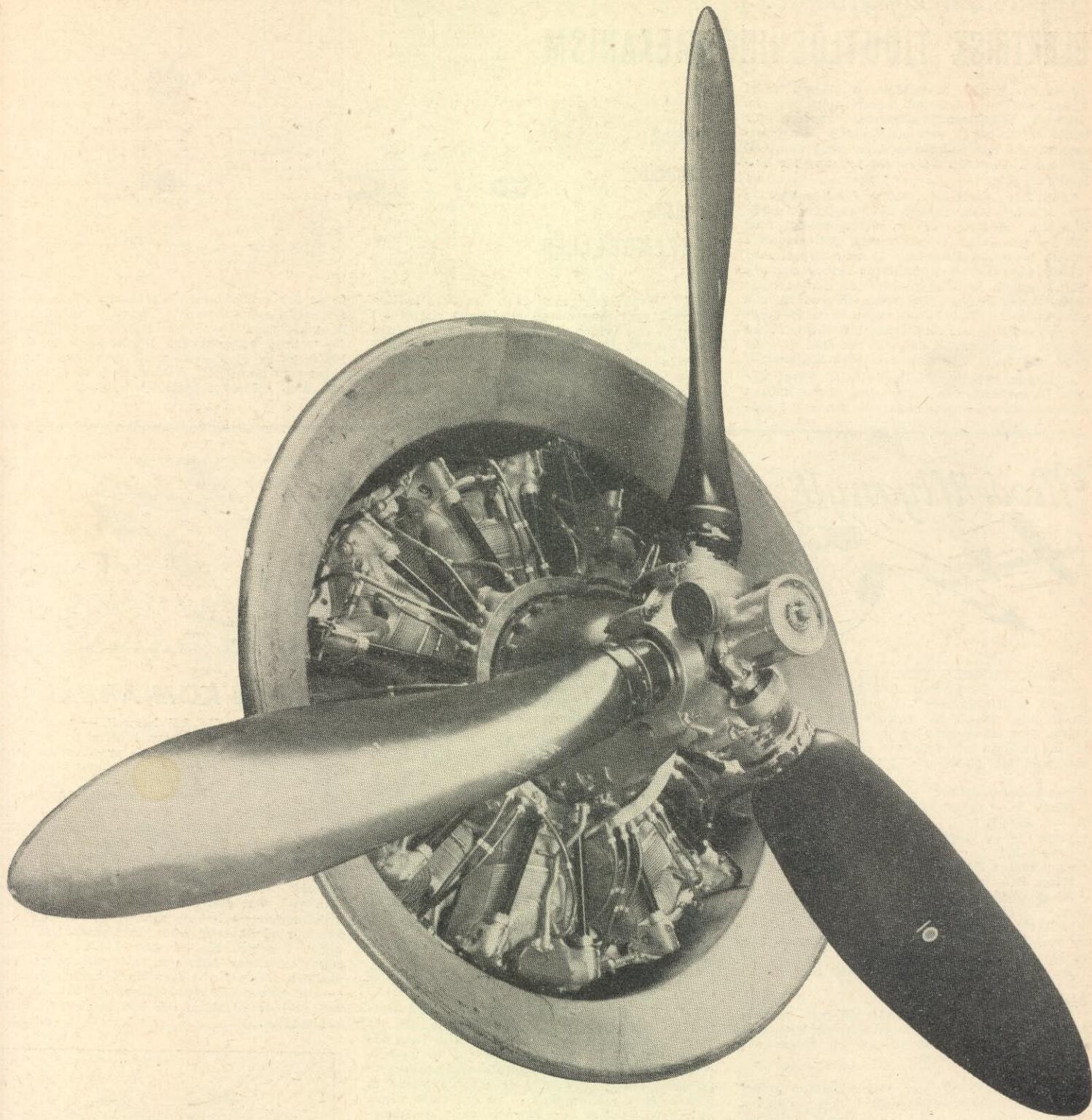
Klass B — SPÄNNVÄDD 100-150 cm, VINGEDELAST-
BÄTTNING MINT 10 g/kvdm, FR I KROPPSSEKTIONEN.
Klass A — SPÄNNVÄDD under 100 cm, VINGEDEL-
SSEKTION MINT 8 g/kvdm

SÄGPÄNNVÄDDER:

AEROKLUBBEN I FINNLAND har imbjudit 4
seminars modellflygare att delta i ett interna-
tionellt modellflygseminarium i Jämsjöbygd under
20-25 juli. KSAK har beslutat att om möjligt
skriva över till seminariet där. men vilka som skola
sändas är ännu inte definitivt avgjort. Träffnings-
stadsresa är den enda som kan göra det möjlig-
gare att delta i seminariet. Förslag om att
Gummimotormodeller:
Klass A — spanvidd under 70 cm, kropps-
sektion 1 X 1, vingbelastning minst 10 g/kvdm.
Klass B — enligt FAT.
Klass C — Wakefield — enligt 1939 års bestämmel-
la för konkurrensen.
Särskilt rekommenderas att sammanslås.
Ra klasser att sammanslås.
Av vanskande klasser anmälte sig kommer till
till ett tillräckligt antal detta var i någon
av vanskade klasser att delta i en annan
klass.



Fra en av vira modellbygande lærere har vi møtt alt fra modellbygging over en eksperimentisk studiørsomhet til børnehjemmet som er et stort selskapsmodell. Dette er et eksempel på hvordan konstruktivitet og utvikling i skolen kan føre til et annet konstruktivt samfunn.



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET • TROLLHÄTTAN