45 Ö



SVENSK flygtidning

ÅRG. 6 NR 2
Februari 1944



Segelflygets framtid



Tysklands flyg på östfronten



Isbildningsfaran



Våra svenska modellflygare kan med lugn se framtiden an.
Se artikel på sid. 20. →




B&V
BLOHM & VOSS

AKTUELL TIDSKRIFT FÖR CIVIL OCH MILITÄR FLYGNING

Allt om flygning och flygare

Redaktör: ULF HALLVIG

Ansvarig utgivare: ERIC BJURHOVD • Tecknare: MAGNUS GERNE

Redaktion och huvudkontor: **Sallerupsvägen 26 a – Malmö**

TELEFON: **74666** – POSTGIROKONTO: **147660**

Prenumerationspris 5:– kr. för helår

Eftertryck helt eller delvis av SVENSK FLYGTIDNINGSs innehåll utan angivande av källa förbjudes.

SVENSK flygtidning

Årg. 6 **Februari 1944** **N:r 2**

SEGELFLYGETS FRAMTID

av YNGVE NORRVI

Vi väntar oss inte längre några underverk, inga patentlösningar av gåtorna. Vi vet att det enda som kan föra oss vidare är arbete, forskning, samordning av alla intressen, gemenskap i vår strävan att komma längre. Vi står med andra ord på jorden med bägge benen, även om vår själ vill lyftas dit upp, där Cumulus bas har sin absoluta rekordhöjd och vi kan sväva tyst, rofyllt i splendid upphöjdhet över futtiga jordbekymmer och mänsklig småsinthet.

Låt oss omedelbart fastslå, att vi inte har anledning vänta oss samma fart på utvecklingen i framtiden, som den vi under de senaste åren varit vittne till inom segelflyget. Utan att vara pessimist kan man konstatera, att de stora upptäckternas, de revolutionerande händelsernas tid är förbi, och att vi nu är inne i det "stadiga framåtskridandets" tidevarv.

För min del tror jag att framstegen främst kommer att göras på de organisatoriska, utbildningstekniska och "sociala" områdena då det gäller morgondagens segelflyg. Begreppet "sociala" behöver kanske en liten förklaring, allrahelst som uttrycket inte helt täcker vad jag avser. Jag menar helt enkelt att man genom olika ingrepp måste komma därhän, att vår sport i högre grad än nu blir en sport, som kan omfattas med samma värme, samma intresse och samhörighetskänsla av alla. Eller att segelflyget med andra ord blir lika tillgängligt för alla och envar, oberoende av inkomster, som exempelvis fotbollen, tennissen, ja, även delvis bilsporten, blivit det.



Författaren.

Vad som emellertid intresserar oss alla mest, är inte så mycket verksamhetens medel som dess mål. Kanske inte så långt att vi skulle gå med på en renodlad "segelflygjesuitism", men det bränns i varje fall när frågan föres på tal.

Målet är lätt att fixera: Segelflyget en stor och erkänd sport. En tävlingssport, en rekreationssport och en sport på utvecklingsvägen till trafik- och stridsflygare.

För min egen lilla del tror jag främst på segelflyget som tävlingssport. Som sådan kommer segelflyget att bli en kanske bättre förbindelselänk mellan nationerna än någon annan sportgren hittills kunnat bli det.

Segelflyget är en "stor" sport i flera betydelser. Den fordrar en vidlyftig organisation, vilket i många fall är till men, i många fall också till gagn. Segelflyget kan lätt jämföras med seglingssporten. Denna har skördat sina största triumfer på de internationella vädjobanorna. Det finns väl ingen sport, som likt seglingen förmått att motstå tidens växlingar, smakens förändringar och den tekniska utvecklingens annars obönhörliga oemotståndlighet. Seglarna ha visserligen följt med och tillvaratagit teknikens landvinningar på sitt speciella område, men de har inte fallit för frestelsen att lägga sporten på hyllan, bara för att ångmaskinen och motorn ersatt seglen som drivkraft på haven. Seglingens främsta njutning ligger kanske just i den primitiva kampen mot naturkrafterna, en kamp som människorna i alla tider fört med bitterhet, frenesi men ochså med bitterljuv lusta. Vi moderna människor an-

(Forts. å sid. 28)

Här ovan ett sammandrag ur ett kapitel med samma rubrik i SEGELFLYGHANDBOKENs del V. Författaren skriver bland annat...

PRENUMERERA på

SVENSK flygtidning **Helår endast 5:— kr.** **Mars-dec. 4:20 kr.**

FLYGTIDNINGEN 1942 eller 1943

inbunden i flott pärm med guldtryck. **Pris endast 6: 50 kr.**

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

Följande äldre nummer finnas:

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

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

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

Brevmärken med äldre flygmotiv. 28 märken i en karta. **Pris 35 öre.**

Flygvykort i 4-färgstryck av jaktflygplanet J 9-Republic. **Pris 15 öre.**

Segelflygkort med humoristiska inslag (olika motiv). **Pris 15 öre.**

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö. Postgiro 147660.

Ombud för lösnummerförsäljning antagas!

Herr X går ombord



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

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

ABA

AB AEROTRANSPORT

FLYGET DET CENTRALA I NUTIDA KRIG

Framgången följer den sida, som har det starkaste flyget, den befälhavare, som förstår att använda detta sitt flyg på rätt sätt. — Huru många gånger har icke denna sats obestridliga sanning bekräftats sedan september 1939 och hur många gånger till skall man ännu behöva upprepa den, för dem, som se och höra tidens skeenden, men icke kunna eller vilja förstå, att all krigföring numera rör sig kring flyget som det centrala?

av **Nic Morane**

För dem, som hålla särskilt styft på, att allt, som meddelas från England och USA är 100 %-igt sant — och för alla andra med, förresten — kan det vara skäl att uppmärksamma ett par uttalanden, som nyligen gjorts av två i Stillahavskriget ledande amerikanska chefer. Det är de framgångsrika och välkända generalerna *Kenney* och *MacArthur*, männen som tillsvidare räddat Australien från japansk invasion, som står för följande sakliga, ur flygarsynpunkt glädjande och ur rikssynpunkt tungt vägande uttalanden, meddelade från USA i december 1943.

General *MacArthur*, som är de allierades överbefälhavare i sydvästra Stilla Havet dekreterar kort och gott:

"Vi ska komma ihåg en sak. Armén här nere har en enda uppgift. Att flytta fram 'bombflygets räckvidd' dvs. den linje, som kan nås med flygbomber."

Ty det är *flyget*, som i allt väsentligt bestämmer krigets gång. Trupper, kanoner och fartyg kan inte komma längre fram än bombflyget når. Och bombflygets främsta brisader kan inte läggas längre fram än vad flygplan, flygpersonal och flygets handlingskraft och uppfinningsförmåga kan föra fram dem.

Bombflyget måste emellertid för att verka ha *baser* och det blir på den punkten, som jaktflyget först och armén sedan (plus marinen) kommer in som "sekonder" och medverkar i det stora spelet om framgång i krig. Som andraplansaktörer visserligen, men för den skull helt visst icke oumbärliga.

Hela operationsförloppet — i Stilla havet som på andra fronter — är främst en *strid om flygbaser*, en serie stegvisa framryckningar, från en bas för att taga nästa, och så undan för undan. Den, som till sist har flygbassystemet i sin hand, han har också *segern* i sin hand och kan diktera fredsvillkoren. Detta sagt om *strategin*, krigföringen i stort.

Ser man till *taktiken*, de omedelbara, lokala framstegen i detalj, tagandet av varje flygbas för sig, bestämmes dessa framsteg helt av *jaktflygets* styrka och räckvidd. För att förstå det följande kastar vi en blick på kartan. General Kenneys anfall mot flygbasen *Munda* på Salomonöarna utfördes av jakteskorterat bombflyg. I juli 1943 insattes 100 bombplan mot *Bougainville* — varje ögonblick skyddade av jakt. Mot *Rabaul*, 840 km från Port Moresby och över 1.000 km från Guadalcanar (eller -canal, båda stavsätten finns — Red:s anm.) hade det då varit outförbart. Ett flottföretag till den av starka japanska krafter besatta Kulagolfen invid *Truk* på Karolinerna, hade aldrig kunnat genomföras utan kraftigt stöd av jaktflyg.

De trupper, som landsattes vid Munda, skulle aldrig kommit dit, om ej de allierade dessförinnan tagit flygbasen vid Guadalcanar. När Lae och Salamaua på Nya Guinea fråntogs japanerna, började operationerna med jakteskorterat bombflyg, fortsattes och genomfördes med samma slags flygning. Dit nådde då bombbrisaderna — de amerikanska trupperna steg sedan i land och besatte vad flyget erövrat.

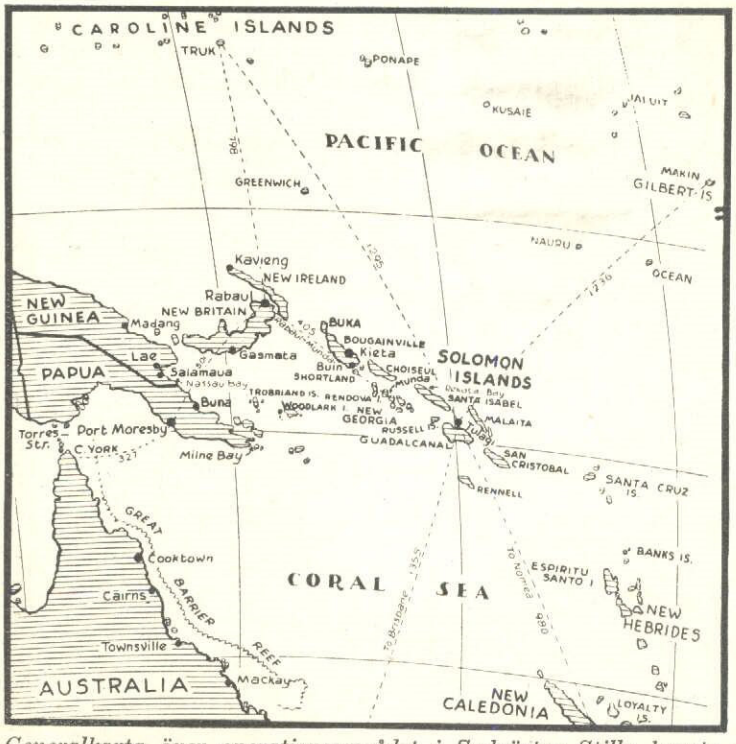
Vid operationer i havsområden av Stilla havets karaktär var det förr sjöstridskrafternas räckvidd, som bestämde hur långt fram man kunde nå. Den tiden är förbi. Numera är det jaktflygets räckvidd, som bestämmer operationsförmågan, vad man kan ta och vad man icke kan ta. Kriget har — det måste sägas en gång till — blivit en serie stegvisa förflyttningar framåt med bombflygets hjälp och i skydd av jaktflyget — för att i fortlöpande följd taga den ena flygbasen före och därifrån den andra därefter.

Skapas absolut luftherravälde — ej enbart lokal luftöverlägsenhet — kan förloppet påskyndas. Formliga "moln" av jaktflyg kan då uppträda för att från lägsta höjd anfalla flygplan på marken, baspersonal, marktrupper, drivmedelsförråd och befästningar. I nästa skede tar jaktflyget höjd för att bilda "stödstyrka" för bombflyg. Detta sistnämnda bekämpar i sin tur luftvärnsställningar och fäller sina "ägg", med eller utan fallskärmar, där så erfordras. (I detta sammanhang kan som en parentes nämnas, att "fallskärmsbomber" användas vid fällning från låg höjd för att planen skola hinna undan uppkast och sprängstycken från brisader. — Red:s anm.)

Under det slagflyg med låganfall håller anfallsmålet avskärmat från undsättningsförsök markledes, landar fallskärmsjägare för att sätta sig i besittning av själva flygfältet — på detta och runt detta. Samtidigt eller kort därefter "luftlandsättes" med glid- eller motorplan transporterad trupp för att säkerställa "brohuvudet". Så snart landningsbanorna nödtorftigt reparerats kommer stora trupptransportplan med förstärkningar till den första "brohuvudstyrkan". Och långt innan det jordbundna transportväsendet kommit igång med sina sjötransporter (på andra krigsskådeplatser landsvägs- och järnvägstransporter), för transportflyget fram drivmedel och ammunition för det jaktflyg, som nu börjat utnyttja den nyförvärvade basen för sina företag — i syfte att snarast flytta fram bombverkan till nästa anfallsmål — i 9 fall av 10 en flygbas med operativ betydelse.

Så går det till i krig av 1944 års modell. Sant som det är sagt, och här står tryckt. Arméernas och flottornas rörelser är endast möjliga inom den gräns som sättes av bombflyglinjen — dit men icke längre — och bombflyglinjen kan endast framflyttas av jaktflyg och bombflyg i samverkan. Flygvapnet erövrar, arméer och flottor besätter. Detta är salt i surt öga för "den gamla sko-

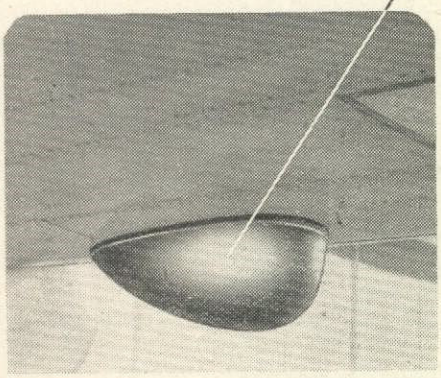
(Forts. på sid. 20)



Generalkarta över operationsområdet i Sydvästra Stilla havet: Japans förnämsta baser Munda och Rabaul (Salomonöarna) och Truk (Karolinerna). Distanser angivna i eng. mil.



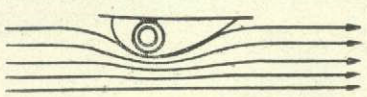
MOT HÖGRE FART



Kraven på flygplanens prestationsförmåga stiger ständigt. Farten är en av de viktigaste faktorerna. Under lika betingelser segrar alltid det snabbare flygplanet. Motoreffekten är emellertid inte obegränsad. Det gäller för konstruktören att hushålla med hästkrafterna, så att de räcka till att ge flygplanet största möjliga fart. Varje detalj, som utsättes för luftmotstånd måste formas så, att den stjäl ett minium av effekt.

PEJLRAMEN

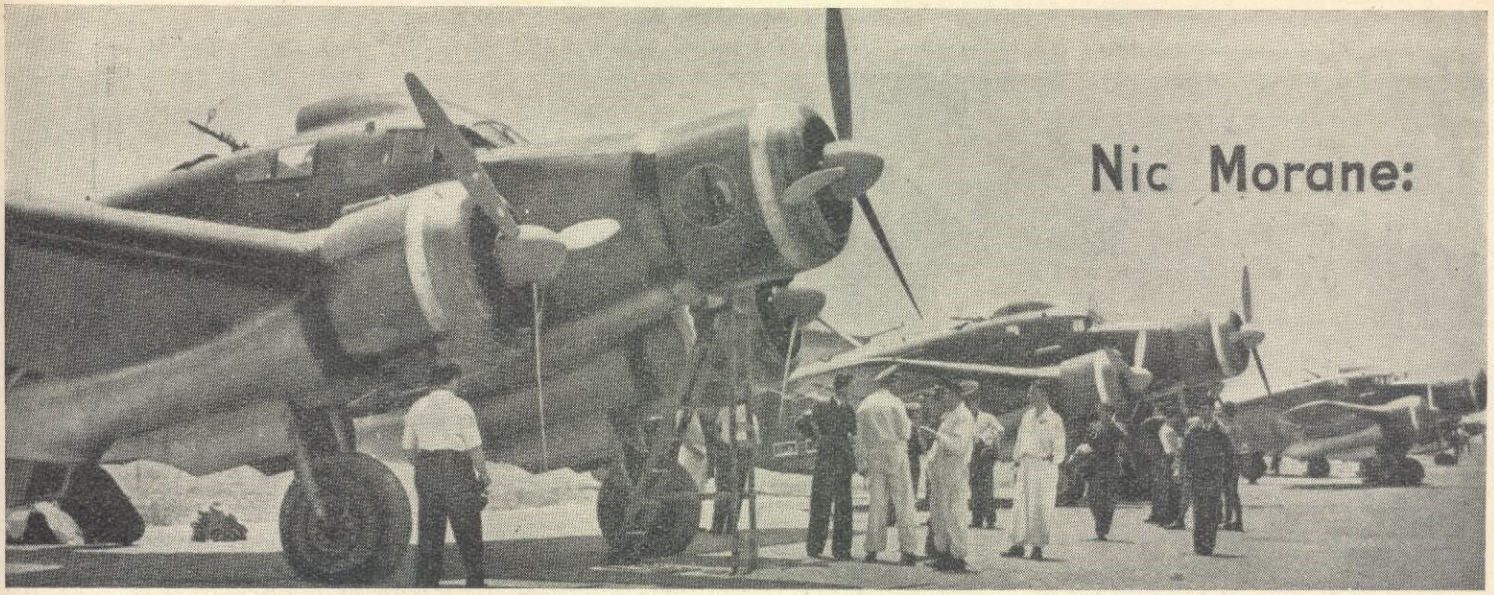
på ett flygplan måste vara placerad utanför flygkroppens metallskal. Den äldre typen med sin stora ring förbrukade omkring 30 hk genom sitt luftmotstånd. På SAAB:s nya bombplan B 18 infördes en ny typ med ramen i en strömlinjeformad kåpa. Effektförbrukningen sjönk till 3 hk — en besparing på 90 %.





SAAB
skapar svenska vingar
SVENSKA AEROPLAN AB
LINKOPING · TROLLHÄTTAN

andra delen utkommen



Nic Morane:

ITALIENS FLYG

under 38 krigsmånader

I dessa dagar, när den allierade propagandans pressmegafoner likt på sin tid basunerna kring Jeriko i alla tonarter och utan förstämning förkunna den kringrända "fästningen Europas" snart förestående fall och bokstavligen talat, med jättestora fetstilsrubriker förhärliga det egna flygets förträfflighet på ett åtminstone för lekmännen duperande sätt, samtidigt som man med alla medel och under "galleriets" jubelskrän svartmålar axelflyget, kan det vara skäl att höra något om motsidan, exempelvis vad den numera utslagne gladiatorn i Rom har att förtälja om *sitt* flygs krigsinsats — före det ödesdigra sammanbrottet 1943. Det lär ju, enligt vår försvarsminister i hans 25. novembertal 1943, höra till god svensk rättssedvänja, att icke döma någon ohörd. Må vi alltså, innan vi låna vårt öra åt axelflygets talrika belackare, också för ett ögonblick lyssna till *Regia Aeronautica's* röst. Någon gång längre fram kanske det också kan ges ett tillfälle till ett lika objektivt lyssnande till vad "Luftwaffe" har att andraga.

En liten broschyr, *"L'aviazione Italiana in 30 mesi di guerra"* ger efter en allmän inledning, det italienska flygvapnets krigsöden "i ett nötskal", från krigsinträdet den 10 juni till mitten av november 1942. Dess huvudinnehåll återges här, utan förskönande omskrivningar. Något dylikt erfordras ej heller, ty det skildrade är dokumentariskt styrkt av kommunikéer och rapporter från båda de krigförande sidorna. Liktorknippets flygande talesman har alltså ordet:

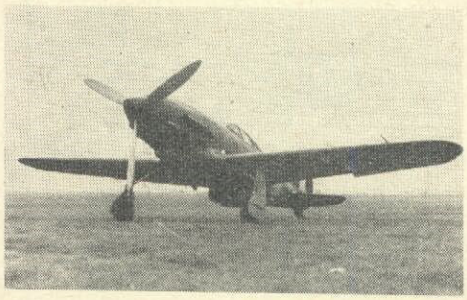
Flygets betydelse och möjligheter.

Flyget är det vapen, som sätter oss i stånd att övervinna bergen, morasen, de stora floderna, öknarna och haven. Det kan slå fienden varhelst denne befinner sig, oberoende av de hinder, som byggts av människor och av de spärrar, som rests av naturen. Flyget är vapnet, som ej känner några hinder.

Att veta vad fienden gör —

Flygplanet är den skickligaste bland spejare, mot vilken den mest fulländade skyddsorganisation kommer till korta. Flygspanaren kan ta reda på, när fartyg befinna sig i hamn, kan inrapportera trafikintensiteten på motsidans järnvägar och landsvägsnät, uppkomsten av nya industrianläggningar, flygbaser och förbindelselinjer. Flygspaningen korsar mången gång fiendens beräkningar och gör hans åtgärder resultatlösa — både i vad rör förflyttningar och anfall.





Överst Reggiane Re 2000 och därunder Macchi C 202 — bägge förnämliga italienska jaktplan.

Kampen flyg — flotta.

Den starkaste flotta är helt utelämnad till flygets nåd — såvida den inte skyddas i sina rörelser av flyg. För de största och modernaste slagfartyg är det icke nog med hög hastighet, luftvärn, tjockt pansar, svårt artilleri och följefartyg. Ett litet flygplan kan anfalla och träffa det dödligt — antingen i rum sjö eller i den starkast försvarade örlogsbas.

Anfall i närstrid.

Under sitt ingripande i närstrid på marken kan flygplanet betraktas som en fältkanon, som kan träffa överallt. Det hjälper fienden föga att han försöker dölja sig eller att fly. Flygplanet kan se allt, anfalla allt, förfölja allt. Flygets ingripande i närstriderna på marken stödjer offensiven.

Flyget — allestädes närvarande.

30 krigsmånader! Från Alpernas dalar till Ukrainas slätter, från dimmorna vid Engelska kanalen till ekvatorn, i Grekland, över Medelhavet och i Afrika, i varje klimat och i varje väder har det italienska flyget städse varit allestädes närvarande, alltid aktivt i kampen. I temperaturer från minus 40° till plus 40° i skuggan ha dess flygplan arbetat perfekt, dess personal med framgång slagit tillbaka fienden. I Ryssland gällde det att skydda motorerna för en infernalisk kyla, i Afrika att hålla flygverksamheten igång under brännande sol.

(Forts. i nästa nr)


PROPELLERWERK SCHWARZ
Holzflügel
FÜR VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN

TYSKLANDS FLYG

PÅ ÖSTFRONTEN

av Aviaticus

De tyska motgångarna i öster sedan slutet av 1942 samt de upprepade uppgifterna om 1943 till Nordryssland framkomna anglo-amerikanska konvojer — senast i december i samband med slagskeppet "Scharnhorst's" sänkning vid Nordkap den 26/12 — gör det uppenbart att tyska flygfronten mot öster allvarligt försvagats. Terrängförlusterna där har på sistone tagit en sådan omfattning, att varje tal om "planmässig reträtt", "elastiskt försvar" o. s. v. måste avfärdas som ohållbart. Hur den kommande utvecklingen skall gestalta sig, vet f. n. ingen på jorden.

Vad gör då tyska flygvapnet i öster, frågar man sig, förklarligt nog. Med ett *starkt flyg* följer framgång, med ett svagt flyg eller *utan flyg* blir reträtt över hela linjen ofrånkomlig, det vet numera varje barnunge. Eller är det så, att tyska flyget i öster *avsiktligt* hålles tillbaka, med tanke på kommande, än viktigare uppgifter, inne i "fästningens" citadell? Det vet *ingen* utanför tredje rikets ledning. Från tyskt håll har emellertid i veckotidningen "Das Reich" nyligen lämnats en skildring av flygläget i öster, som ger vid handen, att man där övergått till en helt ny taktik på flygområdet, om med tanke på kommande behov eller p. g. a. omständigheternas för dagen tryckande makt må t v. lämnas osagt. Det vittsyftande operativa luftkriget har efterträtts av en nödtvungen, mera direkt och omedelbar hjälpaktion med flyg på marktruppernas snöiga arena. Om den nya östfrontstaktiken till lufts heter det bl. a.:

Den tyska flygtaktiken i öster har visserligen ändrat sig med det därvarande krigslägets växlingar, vad som är oförändrat är dock dess slagkraft, dess aktivitet och dess precision. Huvuduppgifterna äro numera följande:

1) *Skydd* för de egna truppernas "koncentrering bakåt", gentemot påträngande ryska krafter.

2) *Försvagning* av ryska kraftsamlingar genom massanfallsstötar.

3) *Nedkämpande* av de ryska truppernas baser öster om frontlinjen — den enda kvarstående uppgiften av "operativ" karaktär.

För att lösa uppgifterna hade tyska flygledningen ett stort antal låganfallsförband till sitt förfogande, särskilt s. k. slagflyg. Detta flyg har, utrustat med de nyaste tyska flygplantyperna, Henschel 129, Me 210 och 410, Fw 290 m. fl., uppnått utomordentligt goda resultat. Tidvis kommo mer än 1.000-talet tyska flygplan till användning över markslagens brännpunkter, exempelvis vid Nevel, väster om Kiev, vid Krivoj Rog och vid Kertsj, från tidigt på morgonen till sent på kvällen. Från egna bakre områden kastades slagflyg och störtbombflyg i ett fram mot ryssarnas ömtåligaste punkter. I "rullande anfall" (dvs. ständigt återupprepade) uppnåddes kraftigaste verkan. Samtidigt opererade andra förband på övriga stridsfronter och långt inne över ryssarnas bakre områden.



Luftkriget i öster präglas i hög grad av flygtransporter. Här en Junkers Ju 90, 4-motorigt transportplan och en del av med detsamma transporterad marktrupp.

Mönstergill samverkan.

Flyg, flygbasförband och marktrupper arbetar med kraft och en för motsidan ofta tast förlamande säkerhet. Ännu då flyget befinner sig ute på sina uppdrag förberedes de flygfält till förstöring, som man bestämt sig för att uppge, med startbanor, hangarer, andra flygtjänstanläggningar, baracker m. m. Knappt har efter ombaseringsordern det sista planet startat, så börjas sprängningarna och förvandlar de präktiga, hårdgjorda startbanorna m m till en labyrint av spränggropar. De tyska flygförbanden tar samtidigt de sedan lång tid förberedda, längre västerut belägna, nya krigsflygfälten i bruk och kan utan nämnvärda avbrott fullfölja sina stridsuppgifter.

Närspaningsflyget, vars förberedande verksamhet skapar högsta kraftmöjligheter för de därpå följande låganfallen med slagflyg, spanar dag och natt över fronten. Ryssarnas anfallsvinklar kan härigenom ständigt klarläggas, ofta under mycket svåra väderförhållanden. Flyg- och marktruppledningen får i god tid reda på, var motsidan samlar större styrkor och kan med ledning härav förhindra genombrott. Tyskarnas nya, snabba 1-sitsiga plan för närspaning bryter härvid framgångsrikt genom de starka ryska jaktförband, som skyddar de ryska "tyngdpunkterna" och lyckas framgångsrikt lösa sina fotograferingsuppgifter.

Flygoperationernas huvudmål.

Luftwaffes låganfalls- och störtflyg söker främst träffa de ryska massornas "pansarstötkilar" och infanteriförbanden, de senare hos moskoviterna kallade "skytteregementen". Härvid anfaller slagflyget i ett motsidans tunga och extratunga pansarmassor med sina akan samt riktar på bred front sina eldöverfall mot infanterilinjerna. "Störtisgänget" utnyttjar tillfället för att skapa förvirring hos fienden. Pansarkolonner och trupper i stockning anfalles i brantaste dykvinkel med tunga bomber. He 111- och Ju 88-flyg hamrar systematiskt på etapplinjerna — ända från fronten och djupt in i de bakre områdena. Järn-

(Forts. på sid. 26)

JURID broms- och kopplingsbelägg för bilar och flygplan


BÜCKER
FLUGZEUGBAU GMBH
RANGSDORF BEI BERLIN
Bücker

Framtidens och fredens flyg:

FLYGBÅTAR eller LANDFLYGPLAN?

Av *Olov Obircs*

Framtidens och fredens flyg — hur kommer väl det att gestalta sig? Det är en fråga som lite var gör sig vid det här laget. Och med rätta, ty frågan hör till de intressantaste bland de intressanta. Den har blivit ett problem som alla och envar just nu centrerar sina tankar kring. — — Framtidens och fredens flyg — det är ett farligt ämne att ge sig in på. Det är för vittomfattande, för svårt att få ett riktigt grepp om. Det är en källa ur vilken man väl skulle kunna mäkta hissa miljontals välfyllda ämbar med guldstoff. Det skulle kunna skrivas en "böckernas bok" i ämnet, vi nöjer oss dock att under denna samlingsrubrik bl. a. ta upp ämnet "Flygbåt eller landflygplan?"

Flerparten flygintresserade, både de mer sakkunniga och de enbart flyktigt intresserade, är fullt överens om att morgondagens oceangående lufttrafik skall utföras med landflygplan. Att det skall vara sådana är man på det klara med, men någon egentlig grund för detta ställningstagande har man ingalunda. Låt oss därför ta en lite närmare titt på de ekonomiska fördelar man kan nå med den ena eller andra typen.

Anhängarna till flygbåten hävdar som sin mening, att framtidens flygbåt (på de 50 tonnen) först och främst har möjlighet att kunna medföra en större betalande last än landflygplanen över en och samma sträcka. Å andra sidan är landflygplanet i allmänhet överlägset flygbåten vad hastigheten beträffar.

Men med de teknikens snabba framsteg, som nu tagas, kan man förvisso räkna med att även flygbåten tekniskt sett kommer att gå framåt — med stormsteg. Och intet säger, att flygbåten ej skulle kunna komma upp i klass med de genomsnittliga landflygplanen. I detta sammanhang skall man ej låta förleda sig att tro, att nutidens snabba bombplan med ens kan förvandlas till lika snabba trafikplan. Därtill är exempelvis ett bombplans kroppskonstruktion ej på långt när lämpad.

Vilket betalar sig bäst?

Flygbåten har alltså ej alls nått toppen på sin utveckling. Den större vikt en flygbåt får därigenom att kroppens undersida måste ha en speciell form på grund av de hydrodynamiska kraven, korresponderar i stort sett med den vikt, som det infällbara landningsstället hos ett landflygplan ger upphov till. Men eftersom flygbåtens aerodynamiska form är vida sämre än landflygplanets når den senare dock större fart. Man kan utgå ifrån, att det ligger inom möjligheternas gräns att konstruera en flytkropp, som, förutom att den måste vara fullt sjövärdig, kommer upp vid sidan om landflygplanens aerodynamiskt sett goda egenskaper.

Flygbåtens förespråkare hävdar även att flygbåten är bättre lämpad för godsbefordran på grund av kroppens stora rymd. Då kostnaden för luftfrakt emellertid förorsakar, att transport av lättare och mindre värdefullt gods icke betalar sig, och då lastrummet trots allt ej är tillräckligt stort för gods, som tar ordentlig plats, håller ovannämnda påstående ej streck. Vid de många transporter man gjort med militärt materiel under nu pågående krig har det i praktiken klart visat sig, att lastrummen i de mest använda fyramotoriga landflygplanen Consolidated C-87 Liberator "Express" varit tillräckligt stora.

Men driftsäkerheten då?

Vad driftsäkerheten beträffar skall vi här ej diskutera om det skall vara flera motorer eller ej, och heller icke om de fyramotoriga planens fördelar framför de två- eller sexmotoriga.

Våra dagars flygmotorer är så till den grad pålitliga, att man här ej kan göra någon åtskillnad mellan flygbåt och landflygplan i detta avseende. Under senaste åren har lika många landflygplan företagit långa överhavsflygningar som långflygningar gjorts över land med flygbåtar. Sen kriget gick igång har förutom hundratals flygbåtar massor av landflygplan gjort "skuttet" över Nordatlanten till England. En sak, som visar de nuvarande landflygplanens säkerhet är den engelsk-amerikanska tabell, som förts över flygningarna från Nordamerika till England. Tabellen ger vid handen att bara ett plan på de tusen "missat".

Flygbåten har en stor fördel: den kan gå ner på vilken tillräckligt stor vattenyta som helst utan att man dessförinnan träffat allt för stora föranstalter. Underhålls- och driftskostnaderna är emellertid betydligt högre än hos landflygplan, varför ovannämnda fördel torde neutraliseras.

Annars är flygbåten och landflygplanet i lika grad underkastade väderleksförhållandenas inflytanden. Dock kan man näppeligen använda en flygbåt på de router där man måste landa i arktiska trakter, trakter där isen under långa månader täcker vattenvidderna. Där kan man med fördel sätta in landflygplan under denna isperiod.

De strategiska luftkrigspunkter, som under kriget naglats fast här och var, kommer med största säkerhet efter kriget att befrämja landflygplanens utveckling. Det gäller särskilt trafiken över norra och södra Atlanten med anknytning till Främre Orienten samt Indien. Varemot andra områden, där det finns tillräckligt många och stora vattenytor, alltjämt kommer att beflygas med flygbåtar. Måhända kommer flygbåten även att gå segrande fram där anläggning av landflygplatser skulle ställa sig oekonomiskt med hänsyn till trafiktätheten.

Efter kriget...

De allra första åren efter kriget kommer måhända världens flygtrafik att gå med den flygmateriel, som lyckligt undgått krigets verkningar. Flygplantyper, som exempelvis de nya fyramotoriga Lockheed "Constellations", som ursprungligen helt konstruerades för interkontinental trafik, kan utan vidare användas igen. Men det kommer förmodligen ej att finnas tillräckligt upp av dem...

Förutom denna typ kommer säkerligen många av de nu använda trupptransportplanen att tagas i bruk efter övlig omändring. Vad sedan ekonomien och bekvämligheten anbelangar, kommer de väl knappast att lämpa sig för planmässig transatlanttrafik, men kommer säkert att "köras" som post- och fraktplan.

Flygbåt eller landflygplan?

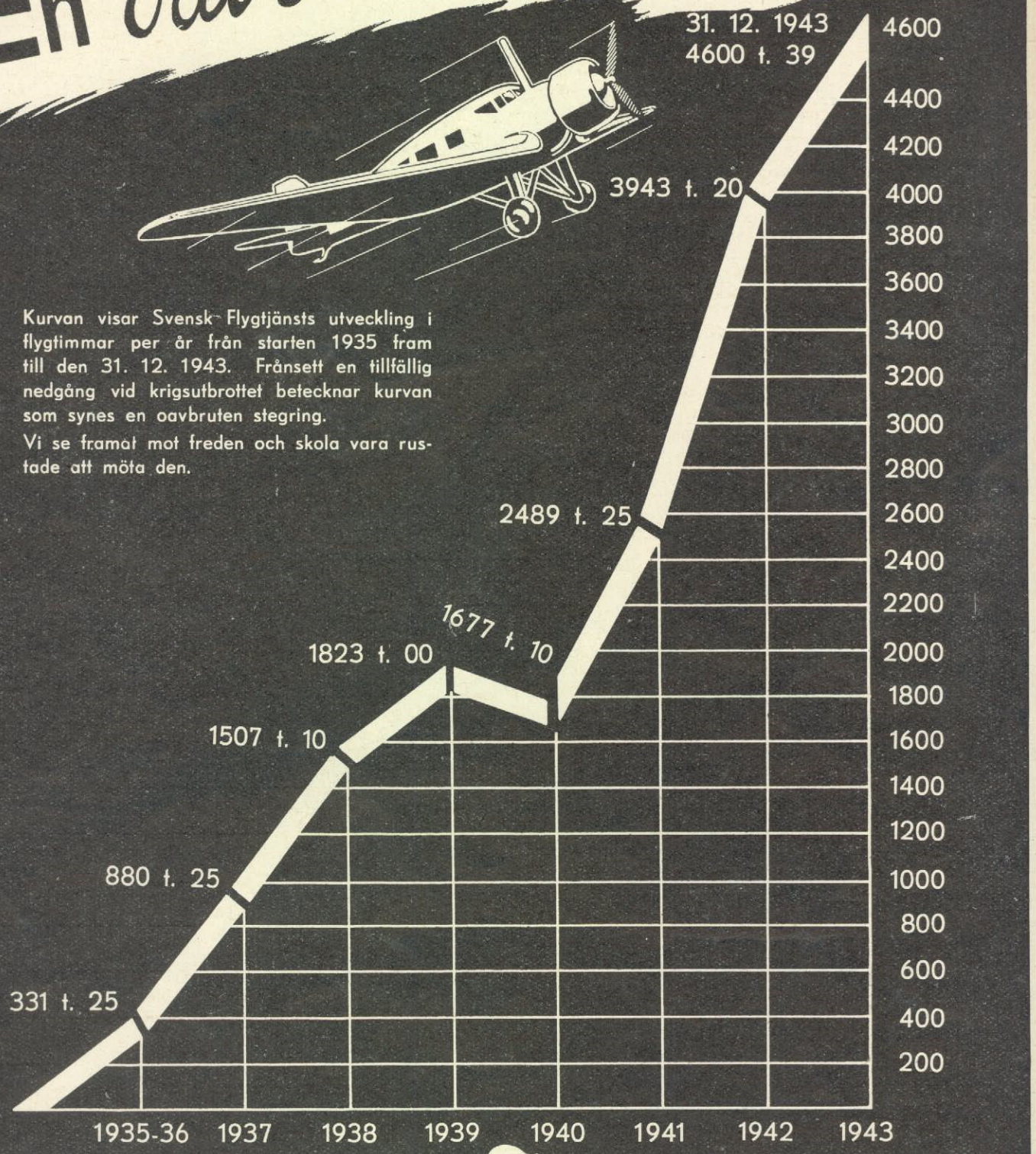
Flygbåt eller landflygplan? Bägge typerna har sina fördelar — och nackdelar. Valet av typ för en given route kommer måhända att bero på om man skall se sig nödsakad att lägga vikt vid hastighet eller bekvämlighet, på ändamålsenlighet eller lyx eller kanske helt bli beroende av ekonomiska faktorer. Förmodligen kommer man att använda båda typerna. Mellan Europa och USA kommer icke enbart kapitalstarka passagerarna att färdas i de rymliga, bekväma men långsammare flygbåtarna eller i de mindre rymliga men desto snabbare landflygplanen, vilka båda typer slå en bro mellan kust och kust samt världens handels- och industricentra. Flygtrafiken blir tillgänglig även för folk i allmänhet.

I dag stora snabbgående expressfartyg, lyxbåtar och postångare, i morgon — även redan idag — expressplan av landtyp, lyxflygbåtar och godsflygplan.

En oavbruten stegring!

Kurvan visar Svensk Flygtjänsts utveckling i flygtimmar per år från starten 1935 fram till den 31. 12. 1943. Frånsett en tillfällig nedgång vid krigsutbrottet betecknar kurvan som synes en oavbruten stegring.

Vi se framåt mot freden och skola vara rustade att möta den.

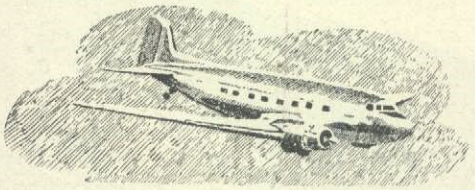


SVENSK **FLYGTJÄNST A·B**

STOCKHOLM

ISBILDNING

Här nedan en populärt författad artikel om isbildningen — flygarens oförsonlige fiende, som ständigt vaktar på rov, speciellt på senhösten och tidigt på våren.



Av MAGNUS GERNE

Isbildningen på ett flygplan kan bero på många olika omständigheter. Kommer exempelvis ett flygplan, som efter flygning på stor höjd avkylts, in i ett normalt regnmoln med en temperatur överstigande 0° C, bildas — precis som på en avkyld asfaltsgata efter regn — en tunn isskorpa utanpå hela planet. Då emellertid förmågan att magasinera kyla ej är särskilt stor hos en starkt avkyld maskin, innebär denna form av nedisning ingen nämnvärd fara.

Vid sidan av denna harmlösa isbildning förekommer den verkligt farliga nedisningen endast i "underkylda" moln, d. v. s. flyger ett flygplan in i ett regnmoln, vars vattendroppar trots en temperatur av 0° C av brist på "fryskärnor" ej frusit, fryser dessa vid beröringen med flygplanets nos, vingar, stjärtparti och andra utskjutande föremål, såsom exempelvis pitotrör och radiopejlram. Den isbildning, som kommit till på detta sätt, växer snart till formliga ismassor på de redan omnämnda platserna.

Flygplanet ökar i vikt på grund av den stora ismängden. Dessutom förändras den aerodynamiska formen och därigenom även planets flygförmåga. Den sistnämnda försämras ju större islagret är och kan slutligen resultera i fullständig manöverodugelighet. Isbildning på kontrollinstrumenten kan sätta dessa ur funktion — piloten blir tvingad att flyga "i blindo". För flygplan, som är utrustade med ryggförgasare — detta gäller framför allt engelska flygplantyper — tillkommer förutom allt detta risken för motorstopp genom isbildning i förgasaren. Vad detta betyder förstår nog var och en!

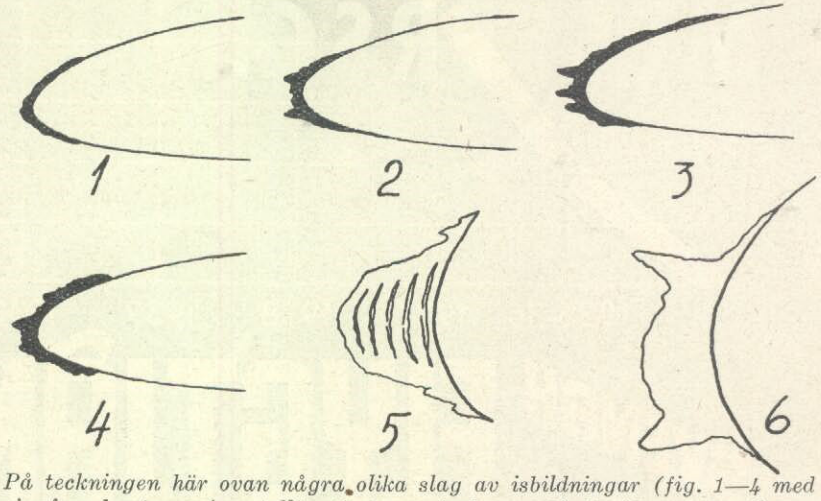
Under vilka temperaturbetingelser uppträder nu sådana "underkylda" moln i atmosfären? Efter årslånga iakttagelser fann man, att mer än 70 % av alla fall av nedisning förekommit vid en temperatur mellan 0° till — 6° C. Detta beror på att luften vid mycket låga temperaturer är torr (frost) eller innehåller vatten blott i form av iskristaller, som inte får något fäste på flygplanets relativt glatta ytor. Denna fördelning visar att man under hela året kan räkna med risken för nedisning. På sommaren förefinns dessa förutsättningar på höjder upp till 4.000 m och därutöver, vintertid huvudsakligast från marknivån och upp till 2.000 m. På grund av oregelbundna förändringar i atmosfären kan naturligtvis isbildning även förekomma på andra höjder. De årstider då isbildning oftast uppträder är vår och höst.

Vad finns då att göra för att man skall söka undvika nedisningsfaran? Framför allt en god väderlekstjänst kan förebygga denna flygets fiende, så att flygpersonalen får reda på de områden, där risk för isbildning är för handen, och blir i tillfälle att undvika farozonen genom att flyga runt densamma. Ofta kan emellertid ett flygplan utan föregående varning komma in i ett bälte, där man kan räkna med isbildning. Kan planet ej avbryta färden måste det helt lita till de anordningar för avlösning av isbildningen, som förekommer.

Ofta användes en anordning, som på mekanisk väg bryter loss den bildade isskorpan. För detta ändamål är gummiblåsor uppsatta längs vingarna, fenans och stabilisatorns framkanter på så vis att de normalt ligger omedelbart utmed vingprofilen. Bildas nu is på vingarna, kan gummiblåsorna pumpas fulla med luft, varigenom isskalet tvingas brista och faller bort. Denna metod erbjuder dock ej något 100 % skydd, då inte alla delar på flygplanet kan täckas på detta sätt. Och dessutom blir gummit efter en tid torrt och skört och kan då lätt gå sönder, varvid hela apparaten blir funktionsoduglig. — Även på kemisk väg har en del skiftande försök gjorts, men med föga eller ingen framgång.

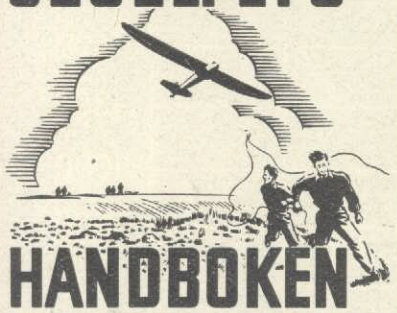
Det verksammaste och hittills säkraste skyddet mot isbildning på viktiga flygplandelar sker genom värme. Varmluft eller ånga leds genom vingarna och andra utsatta områden, t. ex. pitotrör, så att de får en temperatur, som överstiger 0° C, varigenom isbildningen effektivt förhindras. Genom hål sprutas även varmluft eller ånga på flapsen, så att ej heller dessa för landningen så viktiga detaljer fryser bort.

Redan av dessa få anförda exempel ser man, att flygindustrin av idag är i stånd att bygga flygplan, som kan flyga t. o. m. i områden där risk för svår isbildning förefinns, utan att man behöver åsidosätta den inom flyget så nödvändiga regeln: safety first.



På teckningen här ovan några olika slag av isbildningar (fig. 1—4 med vingframkanterna i metall): 1) 4 mm isskorpa, 2) 5—12 mm frostlager, 3) 5—30 mm tjocka iskristaller, 4) 20 mm kärnis. (Fig. 5 och 6 med vingframkanterna i trä): 5) 25—35 mm varvigt islager, 6) 20—30 mm tjock kärnis.

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

DEL. I—IV ÖVERSÄTTNING UR "HANDBUCH DES SEGELFLIEGENS"
DEL. V SVENSKT KOMPLEMENT

Granskning av Majoren vid Flygvapnet
C. O. HUGOSSON

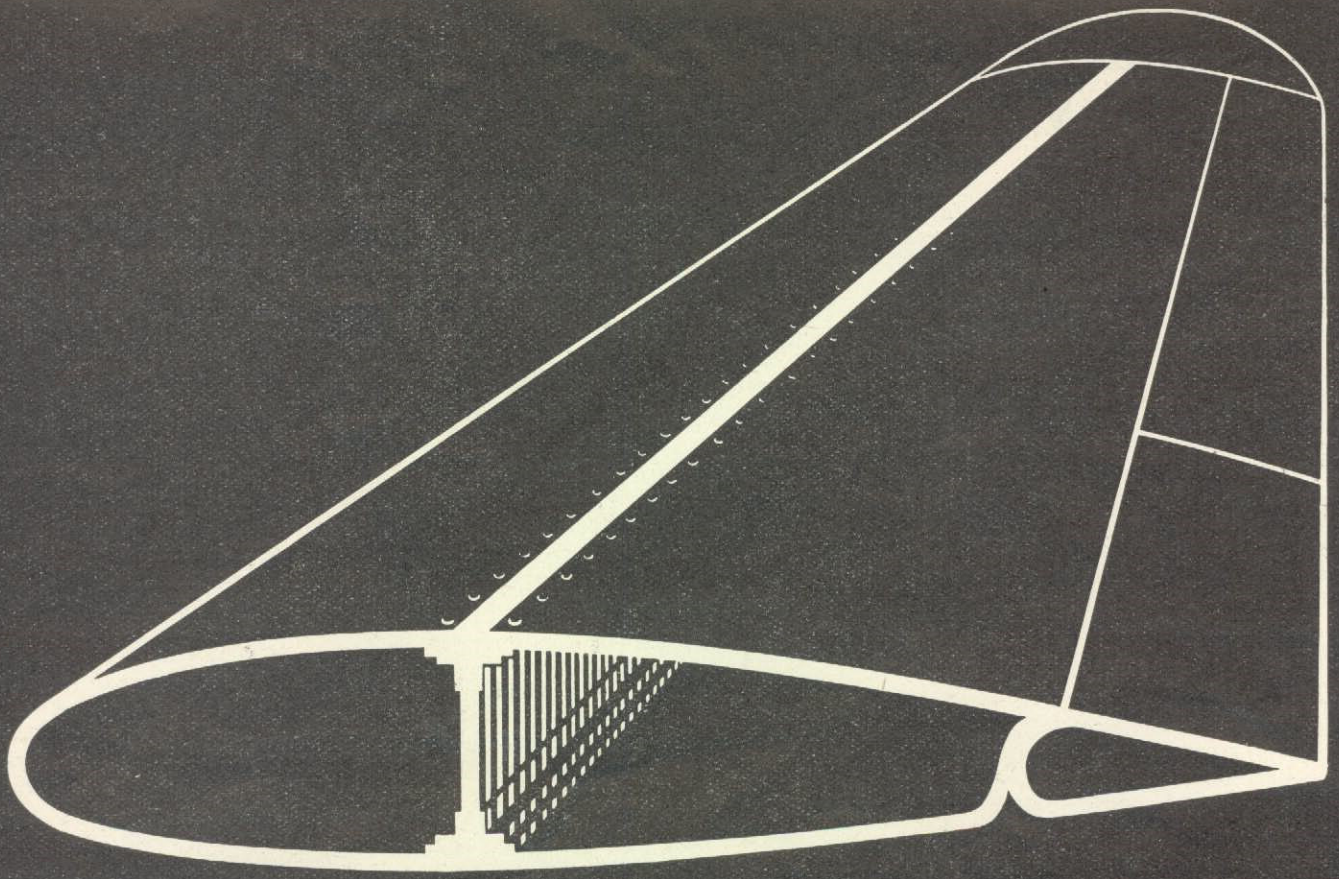
Förord av:
Generalsekreteraren i Kungl. Svenska Aeroklubben
Överste H. ENELL
och Chefsinstruktören för segelflyget inom KSAK
Kapten SVEN ÅHBLOM

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

I varje bokhandel eller från förlaget

Pris 2:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö



EINHOLM-VINGEN

som användes av världens berömdaste flygplansindustrier, är ett

MESSERSCHMITT-PATENT

MESSERSCHMITT A.G.

världens förnämsta

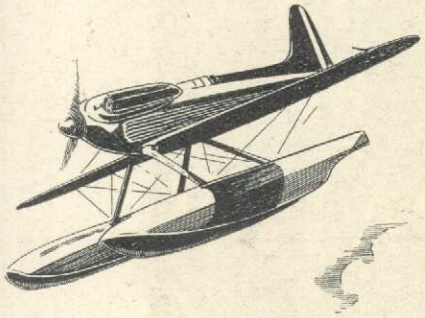
SPITFIRE

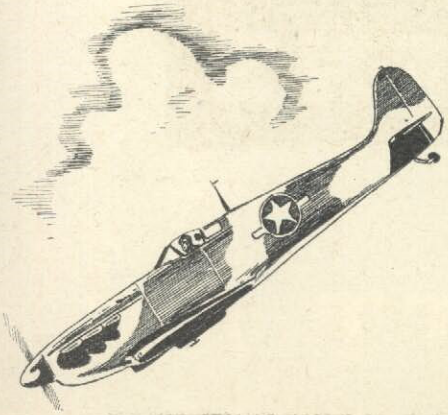
Likaväl som man kan dra intressanta paralleller mellan Hawker "Fury" och Hawker "Hurricane", kan man med största behållning anställa en jämförelse mellan Vickers-Supermarines allra första racerplan och den senaste av koncernens förnämliga skapelser — "Spitfire".

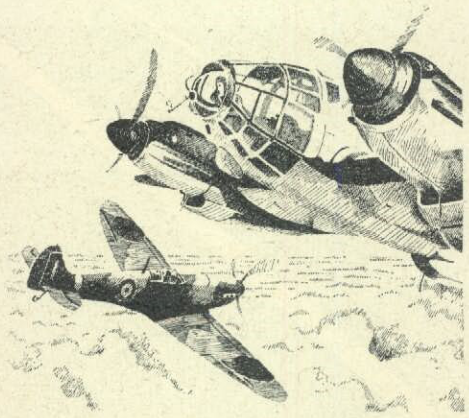
Ty "Spitfire" är inget annat än den gyllene slutlänken i en ovanligt lång och förnämlig utvecklingskedja. "Spitfire'n" såg nämligen dagens ljus så där omkring 1925 och bar då den något intetsägande beteckningen "S. 4". Det var helt i träkonstruktion om man gör ett litet undantag för "tofflorna", som var av duraluminium. För motoreffekten svarade den redan då för tiden välkända Napier Lion-motorn som ansågs kunna prestera sina modiga 700 hästar. Den fribärande vingen var anmärkningsvärt nog mycket lågt placerad. År 1925 hade planet klassificerat sig till "Schneidercupen" i Amerika, men beklagligt nog kvaddades det under en testflygning — varför cupen vandrade över till USA.

Två år senare dök "S. 5" upp på arenan. Nya förändringar, nya framgångar. Motorn var alltjämt densamma, men man hade retat det vilda lejonet så att det levererade ungefär 175 hk utöver de 700. Vingen hade en relativt tunn profil och var stagad. Med denna typ sattes en rad rekord av bl. a. Flight lieut. Webster och Flight lieut. d'Arcy Greig.

Så kom år 1929 nästa konstruktion — "S. 6", även den i släptåg med en massa nya och intressanta ändringar. Det var överhuvudtaget större än sina föregångare och utrustat med en speciell Rolls-Royce "R"-motor på så där 1 900 hk. Som framgår av våra illustrationer hade planet modellerats om ganska avsevärt. Kroppen,







Här ovan en "Spitfire" invecklad i strid med en Heinkel He 111.

för att nu ta ett enkelt exempel, rymde en motor dubbelt så kraftig och stor som den tidigare motortypen.

Planet var helt byggt i metall och svarade för en hel del vackra prestationer. Samma år bättrade Flight lieut. Waghorn på rekordet till 540 km/tim och några år därefter (1931) flög Flight lieut. Boothman till och med 570 km/tim. I en senare upplaga — "S. 6 b" — var Rolls-Royce-motorn på 2.500 hästar... Det var även med denna typ som Flight lieut. Stainforth gick till attack mot världsrekordet och lyckades pressa detta till 670 km/tim.

AV HÅGE

Det sistnämnda rekordet gav England definitivt "Schneider-cupen".

1936 noterades så äntligen "Spitfire"-kärran. Den hade direkt utvecklats ur "F. 7/30", ett rent experimentplan med fyra ksp och en Rolls-Royce Goshawk-motor. Tyvärr motsvarade den ej de förväntningar man djärvts ställa på den — av vad anledning uppges dock ej.

Men även om Mitchell, chefkonstruktören vid Supermarine, ej blev tillfreds med prototypen, tog han dock senare skadan igen då nya "Spitfire" började komma till. Det var försett med en Merlin-motor på 1 250 hästkrafter (en anmärkningsvärt svagare motor än Rolls-Royce Goshawk-typen), hade åtta ksp, radio och i övrigt full krigsutrustning.

Under otaliga stridsflygningar, där kraven på snabb styrka och stor vändbarhet är utslagsgivande, har "Spitfire" väl förstått att hävda sin utomordentligt förnämliga kvalitet. Över huvudtaget har planet nått en säkerhetsfaktor, som i förhållande till de tidigare sjöracerplanens är ovanligt hög.

När man jämför racerplanen och "Spitfire" måste man emellertid göra klart för sig, att sjöracerplanen endast och allena skapades för höga hastigheter; deras motorer skulle endast för en relativt kort period prestera sitt maximum. Därför kan man heller ej gå in på frågan om vilken av de olika typerna som är "bättre" än den andra. Men ett är då säkert — det måste krafter till för att dra fram de jättelika "tofflorna" på sjöplanen med närmare 700 km/tim!

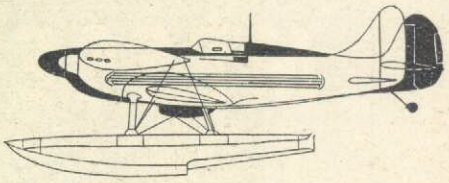
Alltsedan 1936 har "Spitfire" stadigt förbättrats. Att steg för steg gå närmare in på denna utveckling låter sig tyvärr ej göra på det korta utrymme, som står oss till buds. Ett återstår dock för oss och det är ett ingående studium av dels nedanstående tabell, dels de vidstående illustrationerna, som i all deras enkelhet dock "ger" la historien om "Spitfire", planet, som tillsammans med kollegan "Hurricane", räddade England när slaget som värst rasade över övärlden.

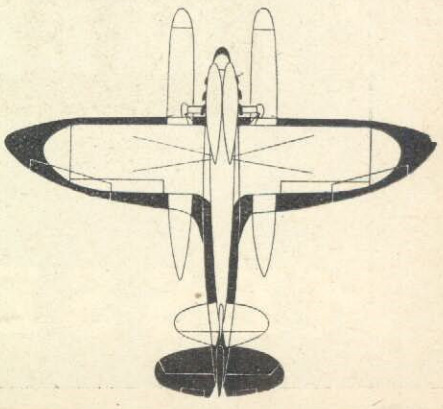
Supermarine S 6. Data (avrundade)

Spännvidd	9 m
Längd	8,5 m
Vingkorda	1,5 m
Stab.-spv.	2,4 m
Höjd	3,6 m
Motor	Rolls-Royce "R" på 2.200 hk
Max.-hastighet	670 km/tim
Landn.-hastighet	280 km/tim

Supermarine "Spitfire" Data (avrundade)

Spännvidd	10,8 m
Längd	9 m
Vingkorda	2,4 m
Stab.-spv.	3 m
Höjd	3,3 m
Motor	Rolls-Royce Merlin på 1.250 hk
Max.-hast.	630 km/tim
Landn.-hast.	180 km/tim



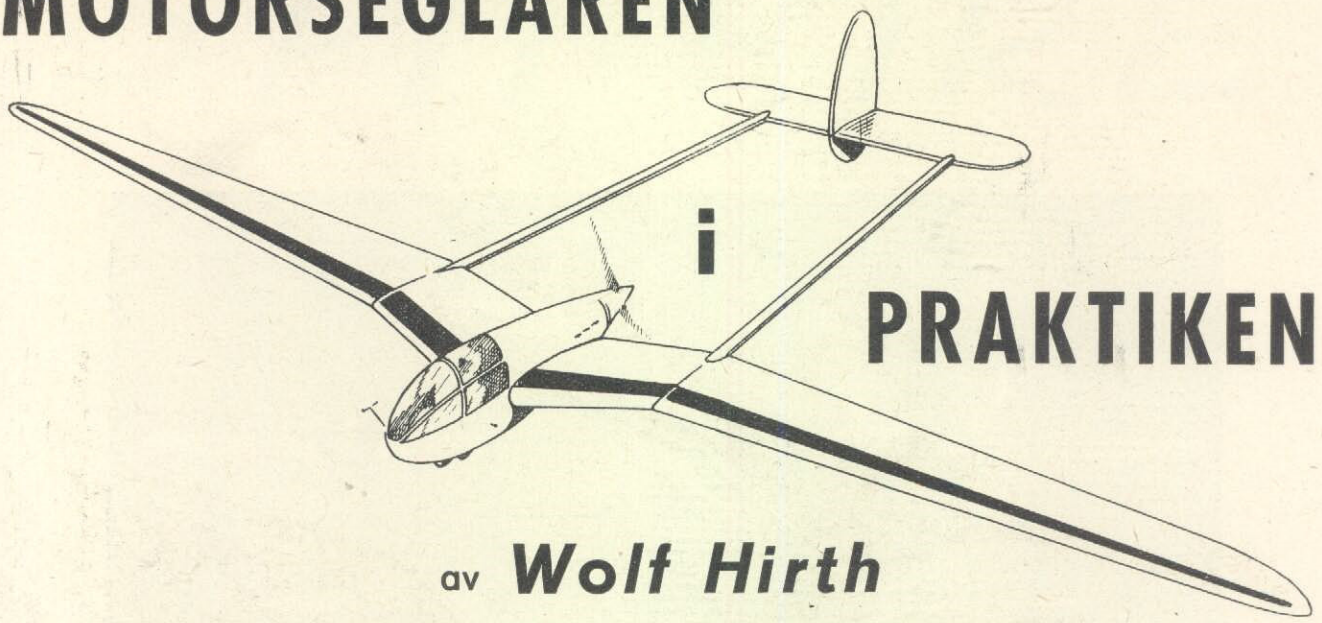


Överst t. v. kommer "S. 6" svepande och därunder går senaste "Spitfire'n" in i brant dykning. T. h. synes i vitt "S. 6" och i svart "Spitfire".



kostar endast 5 kronor för helår

MOTORSEGLAREN i PRAKTIKEN

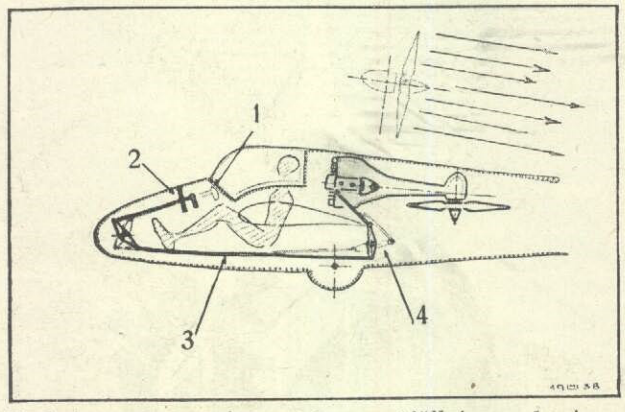


av **Wolf Hirth**

Den motorlösa sträckflygningen är något alldeles speciellt underbart. Härom finns bara en mening hos alla dem, som någon gång gett sig hän åt denna slags flygning. Och jag vill i förväg säga ifrån, att jag aldrig vill undvara denna form av flygning sådan vi hittills utövat den.

Har man efter många timmars härlig segelflygning landat nånstans, ligger man sedan med sitt plan på ett fält eller en flygplats och väntar till dess man vid tillfälle blir hämtad. Det går vid en tävling snabbt och friktionsfritt med övat manskap. Och det kommer förvisso att bli på detta sätt, emedan även marktjänsten har sin stora betydelse. Men hur blir det vid en vanlig övningsflygning — vid den enskildes lusttur? Om man räknar tillsammans vilket uppbåd, som behövs för en flygning på 200 km — transportvagn, bogserbil, medhjälpare, telefon o. s. v. — blir man en smula fundersam. Bäst lär man känna förhållandena, om man ger sig ut två och två, en i motorflygplanet och en i segelplanet. Då har man efter landning och före start en à två timmars arbete, innan bogserlinan är hämtad, medhjälpare anskaffade, som kan föra planet in i hangaren eller till start på andra sidan flygfältet, innan alla formaliteter är avklarade med luftbevakningen, väderlekstjänsten, flygplatsförvaltningen, med tankning. Plus självfallet tull och passkontroll, om man till råga på allt skulle befinna sig utomlands.

Jag skall här ej räkna upp alla enskilda punkter — kort och gott, allt pekar i riktning mot motorseglaren!

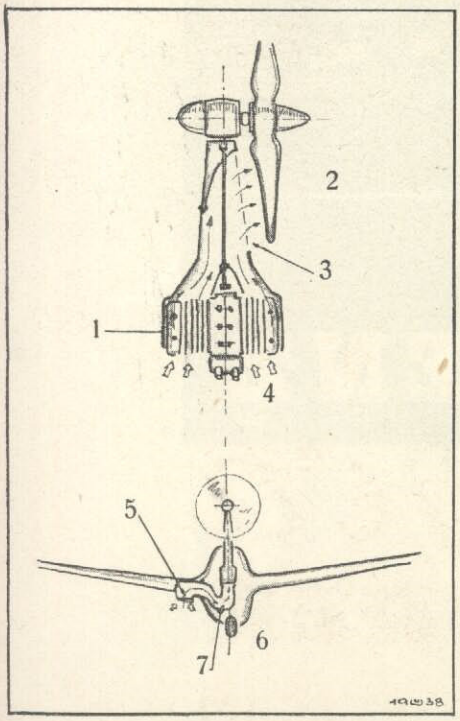


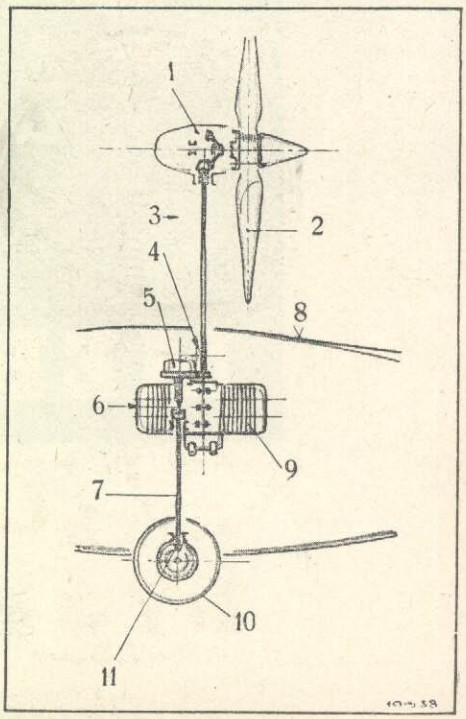
Teckningen ovan visar motorns utfällningsmekanism: 1) handgrepp på instrumentbrädan, 2) instrumentbräda, 3) hävstång, 4) hävarm.

Här kan man dra en parallell med seglingen på vattnet. Är det här inte fråga om en kappseglare, bygger man gärna in en liten hjälpmotor, som kan "puttra" ut båten ur hamnen, ut till havet och vindarna, och som på kvällen under vindstilla för den tillbaka. Samma sak och intet annat vill segelflygaren nå med sin motorseglare!

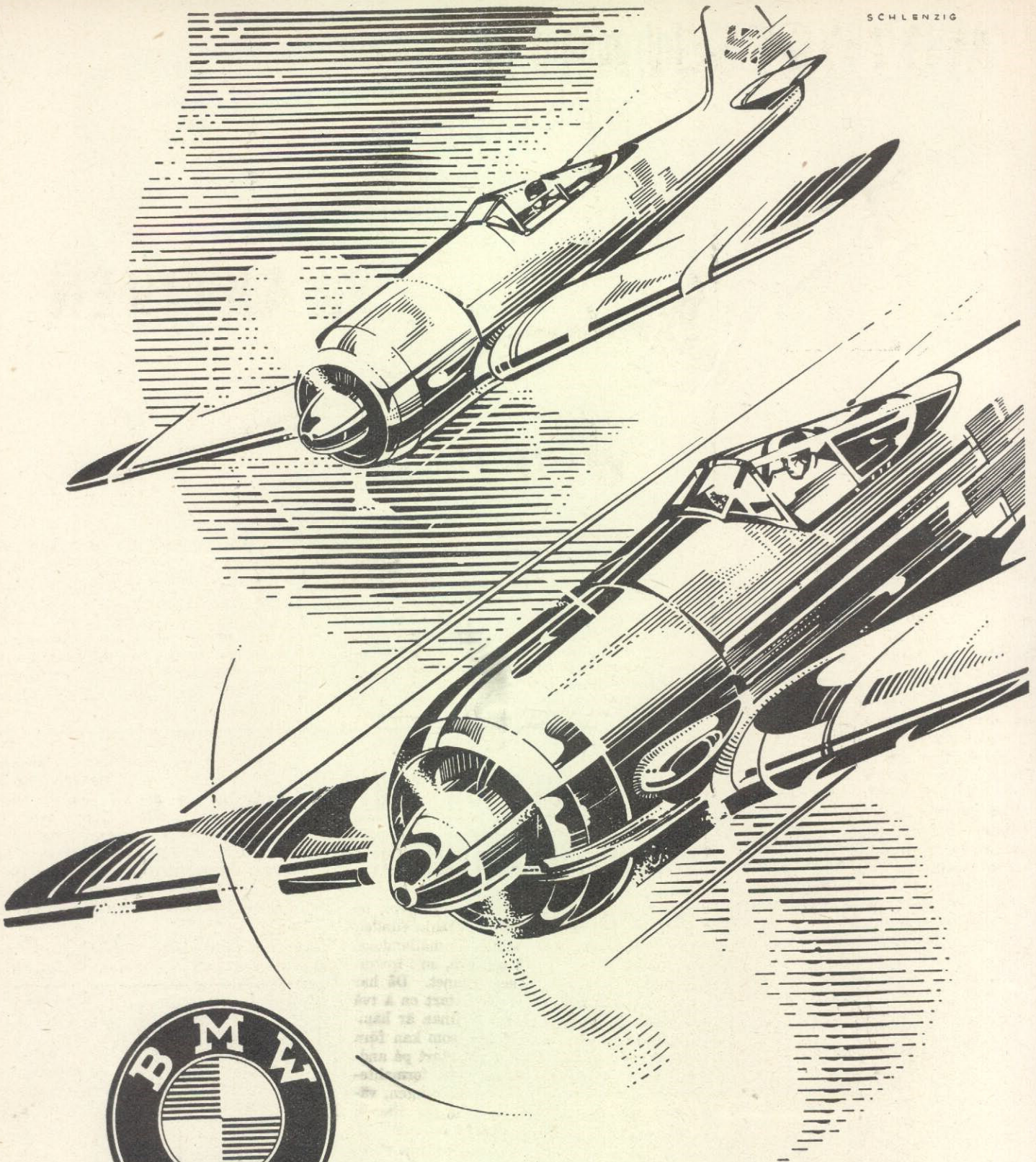
Problemet är dock här vida svårare. Vad segelbåten anbelangar spelar vikt och motstånd inte på långt när samma roll som vid segelflygplanet. Båten flyter även om den har stort motstånd, flygplanet kan för sin del hålla sig uppe i luften endast när dess skadliga motstånd är så ringa som möjligt, just så litet som hos våra moderna segelflygplan.

Vikten spelar en mindre roll, även om man trots allt måste ta vederbörlig hänsyn till den. (Forts. på sid. 24)





Teckningen t. v. visar kylsystemet på den inbyggda motorn. 1) motor, 2) propellervind, 3) avgasöppning, 4) luftintag genom asbestkanaler, 5) stängbara klaffar, 6) kroppstvärsnitt, 7) asbestkanaler. — T. h. en schematisk skiss över energikällan för propeller och landningshjul. 1) kugghjulsutväxling, 2) propeller, 3) axel, 4) axel, om vilken propelleraggregatet vrides, 5) lamellkoppling, 6) klokoppling, 7) axel, 8) kroppskontur, 9) motor, 10) centralhjul, 11) kugghjul.



BMW

LUFTKYLDA

Högeffektiva
STJÄRNMOTORER

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I FOCKE-WULF FW 190

endast 2:50 kronor per del

VI PRESENTERA:



Sigurd Rosén,
skicklig radiotelegrafist hos ABA.

Sigurd Rosén är sergeant i Flygvapnets reserv och tillhör eliten av Aerotransports skickliga radiotelegrafister. Han föddes 1910 i Halmstad och avlade realexamen år 1927. Efter avslutad skolgång gick han till sjöss och seglade i Östersjön under sex månaders tid. Det var då, som hans intresse för radiotelegrafi vaknade, och när fartyget skulle gå till Amerika, mönstrade han av och sökte in vid flottan som radiomatros. Anmälningstiden hade emellertid utgått, varför Rosén i stället kom till kustartilleriet, där han gjorde sina första lärospån i radiotelegrafi. 1932 tog han 1 kl. radiocertifikat och anställdes följande år i Statens Meteorologisk-Hydrografiska Anstalt. Därefter finna vi honom som radiotelegrafist och assistent på Bulltofta, och nu var steget icke långt till flyget.

I april 1934 hade flygintresset tagit överhanden och han anställdes omedelbart i ABA, som hade god användning och stort behov av unga, lovande telegrafister. Sitt luftdop erhöll Rosén samma vår under rekordflygningen Köpenhamn —Göteborg, som genomfördes med ABA:s flygplan "Halland" av typ Nothrop-Delta på den fenomenala tiden 47 minuter. Under de följande åren flög Rosén på de flesta av ABA:s linjer, bl. a. på nattpostplanet till Hannover och var med på den första turen till Paris den 4 april 1937.

När flyglinjen till Moskva öppnades 1937, var han naturligtvis med och flög på denna sträcka och vid en mellanlandning i Riga mötte han sin tillkommande, en ung lettiska, som sedermera blev hans brud. I sanning ett romantiskt möte! Den 5 maj 1939 blev han flygmiljonär, men kan nu med stolthet blicka tillbaka på icke mindre än 1.600.000 tillryggalagda flygkilometer, en vacker prestation med hänsyn till de hinder, som kriget lagt i vägen för den fredliga flygtrafiken.

Sigurd Rosén har emellertid flera strängar på sitt instrument. Han är ivrig bridgespelare och syns ofta deltaga i de turneringar, som ABA:s bridgeklubb anordnar. Sin gamla kärlek till sjön har han ej glömt. Han älskar sin segelbåt och tillbringar gärna sin fritid till rors bland skärgårdens kobbar med fiske som omväxling. K. S.

Intressant och givande arbetsuppgift...

tycker chefinstruktören för det svenska segelflyget



Löjtnant J. G. Karlsson.

"Arbetet inom den svenska segelflygorganisationen är många gånger mer omfattande än jag i min livligaste fantasi har kunnat föreställa mig", säger den nye chefinstruktören för segelflyget vid ett samtal med SFT.

"När jag nu suttit som chefinstruktör en månad, har jag lärt mig inse vilket oerhört arbete min föregångare, kapten Sven Åhblom, nedlagt på denna post, och det skall givetvis alltid vara min strävan att söka vidarebefordra hans intentioner med hjälp av de riktlinjer han redan uppdragit och de många goda erfarenheter han lämnat i arv till oss, som nu skall träda till.

Segelflyget är ju å ena sidan en frivillig ideell verksamhet, men genom att staten nu bidrar med medel till verksamheten och myndigheterna i samband därmed i ännu högre grad än tidigare måste utöva en ganska vittomfattande kontroll, blir arbetet för en KSAKs tjänsteman ett mellanting mellan ämbetsmannautövning och ledning av ideella strävanden. Staten ställer och har rätt att ställa stora krav på vårt arbete. Jag hoppas, att de lokala flygklubbarna skall inse det nödvändiga i att på alla sätt hjälpa till, även om fordringarna ibland kan anses stora, för att motsvara de krav som uppställts. Varken KSAK eller chefinstruktörens ställning är direkt avundsvärd ur den synpunkten sett, att organisationen ju faktiskt blivit liksom en buffert mellan myndigheterna och de lokala ideella intressena, men å andra sidan är arbetsuppgiften så intressant och givande, att man gladeligen kan åta sig även de tråkigare ämbetsmannaplikterna."

Vad utvecklingen beträffar, framhåller löjtnant Karlsson, att han inte tror att den kan forceras fram utan att den bör växa sig fram och på denna grundval stimuleras genom den hjälp som staten kan bidraga med Han säger sig slutligen vara övertygad om, att svenskt segelflyg kommer att bli mycket starkt både kvantitativt och kvalitativt.

"Det är min förhoppning att åtminstone i någon mån kunna bidra därtill, när jag nu blivit satt på denna post", slutar den nye chefinstruktören för segelflyget.

Tusen och en start med segelflygplan

Kipp modellerar om Babyn

En milstolpe passerade den kände segelflygaren och ingenjören Heinrich Kipp i Norrköping, när han för någon tid sen gjorde sin 1001:sta start i segelflygplan och passade på att celebrera detta tillfälle med att för första gången provflyga en Grunau Baby, som AB Flygplan utrustat med en av Kipp konstruerad kabin av ny typ. Kabinen visade sig vara en mycket lyckad förbättring och förvandlar i själva verket det gamla beprövade övningsplanet till ett tämligen högvärdigt segelflygplan.

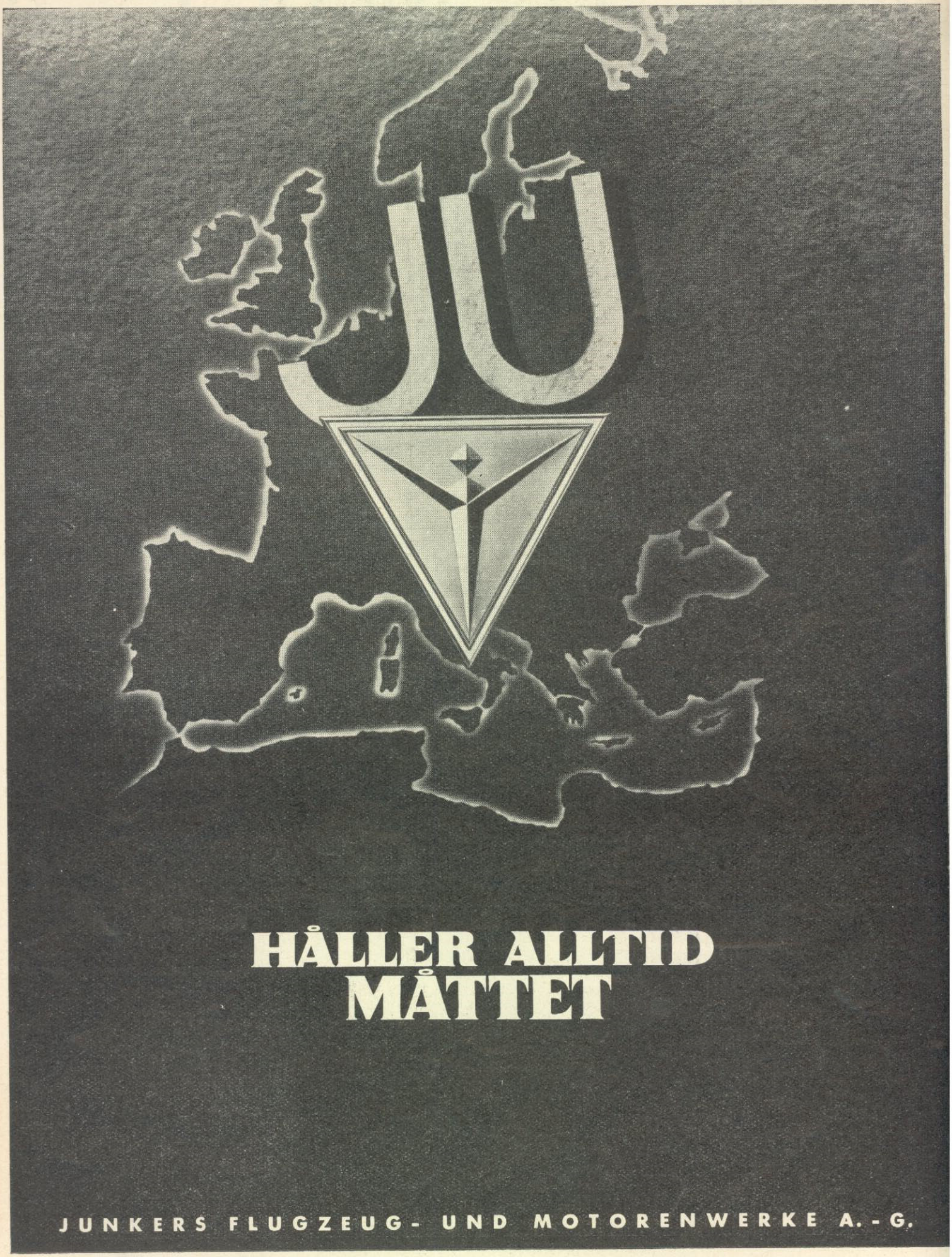


På bilden visar Grunau Baby upp sin nya dräkt. Riktigt tilltalande, eller hur?

Kipp är som bekant ej endast ledare för segelflyget i Norrköpings Flygklubb utan även provflygare och kontrollant hos AB Flygplan. Det är väl förresten fråga om någon annan svensk segelflygare varit i luften lika många gånger eller lika länge som han. Tusen gånger jämt var det, innan han satte sig i den nya Babyn (Se-SAW) — nu är det ungefär bortåt 1010 med en total flygtid av 200 timmar. Därtill kommer så där omkring 600 starter i glidplan med c:a 29 flygtimmar

Nu har Kipp, som sagt, även sökt sin lycka som segelflygkonstruktör — med lyckat resultat. Han har byggt en genomskinlig kabin till Babyn av en typ, som påminner om den till Kranich. Man får därigenom betydligt bekvämare och mindre kyligt även med flygning på stor höjd. Genom att sätta på ett par lösa kåpor, som omärkligt går över i flygkroppen, bakom kabinen har Kipp också givit Babyn en aerodynamiskt bättre form. Det visade sig vid försöken, att virvelbildningen vid vingroten — som faktiskt får håret på en barhuvad segelflygare att blåsa rakt upp! — nästan fullständigt elimineras. Babyn blev ett helt annat plan och Kipp anser för sin del att egenskaperna förbättras med 20 procent. Sjunkhastigheten blir lägre och farten betydligt högre och därtill kommer att planet är mycket behagligare att flyga med kabin än i öppet skick. Även Johan Blomberg — Bollnäs-Johan gemenligen kallad — som även han provflög det "nya" planet var förtjust över förvandlingen.

Segelflygarna landet runt kommer säkerligen att bli mycket intresserade av denna möjlighet att med enkla medel förvandla Babyn till ett avsevärt högvärdigare och mer prestationsdugligt plan.


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

Modellflyget tar jättekliv framåt

tror förste instruktören ing. G. H. Dérantz

Vi har uppsökt den nya chefen för det svenska modellflyget, ing. Georg H. Dérantz och bl. a. frågat honom om vilka nyheter de svenska modellflygarna har att vänta sig med anledning av den nya organisationen. Och svaret blir:

— Det har varit många och tidsödande förberedelser för att alla bestämmelser och instruktioner skulle bli klara att ta emot den väntade "invasionen" av ansökningar om registrering och nu är förberedelserna klara. Nu kan vi börja. Det har varit ett mycket omfattande arbete med uppläggningen, ty allt måste ju vara färdigt, om det hela skall gå i lås, när man väl en gång tryckt på startknappen. Nu hoppas jag att allt skall gå slag i slag.

Så snart registreringen hunnit i gång, kan modellflygarna vänta de första nyheterna.

— Ja, men, inflikar vi, är inte registreringen i sig själv en stor nyhet?

— Jo, naturligtvis, men saken har nu diskuterats så länge, att nyhetsvärdet knappast finns kvar. Vad vi nu främst kommer med är en inbjudan till registrering av modellflygklubbar. Enligt de nya riktlinjerna räcker det ju som bekant med att endast ett fåtal (5 eller 10 stycken) modellflygare på en ort slår sig tillsammans och bildar en klubb, som sedan kan registreras hos KSAK, under förutsättning att de tämligen enkla fordringarna uppfyllas. Klubbbildningen är faktiskt A och O inom modellflyget, och KSAK ser gärna att det bildas flera klubbar på samma ort. Ju större blir ju den lokala konkurrensen och därmed också resultaten bättre.

Som nummer två kommer nog kungörandet av de nya bestämmelserna för märken och kvalificeringsbestämmelserna för märkens giltighet då det gäller övergången till glidflygning. För ögonblicket kan nämnas att ett elitmärke med strängare bestämmelser än för det nuvarande guldmärket med all säkerhet kommer att införas. Märkestagningen kan fortsätta som hittills ända tills meddelande kommer att de nya bestämmelserna trätt i kraft, vilket torde dröja något. De olika modellflygmärkena kommer att kvalificera för byggtid inom glidflyget enligt följande:

Brons	5	timmar	
Silver	25	,,	= 30 timmar
Guld	30	,,	= 60 ,,

Det viktigaste och kanske också intressantaste blir nog 1944 års digra tävlingsprogram, som emellertid inte i nuvarande stund är klart. Allt



Ing. Dérantz tror på en ljus framtid för modellflyget . . .

beror ju på registreringens fortgång och omfattning, enär endast registrerade medlemmar kunna deltaga i tävlingarna hädanefter. Man kan räkna med att en stor nationell serietävling i stil med de nuvarande fotbollsserierna kommer att igångsättas. Vidare blir det troligen en eller flera utslagstävlingar, länsmästerskap och slutligen naturligtvis S. M.

— Kan man förutsätta några omfattande ändringar i tävlingsbestämmelserna?

— Knappast några större förändringar, men däremot en genomgripande omredigering. Klassifieringsbestämmelserna kommer att få en klarare utformning.

I detta sammanhang vill jag också framhålla, att alla meddelanden, instruktioner etc. kommer att publiceras i "Modellflygaren", ett informationsblad, som KSAK kommer att gratis tillställa samtliga registrerade modellflygare. Denna tidning blir alltså en motsvarighet till segelflygarnas S. M. Man kan utgå ifrån att samtliga frågor rörande organisation, tävlingar etc. kommer att behandlas där i tur och ordning allt efter som de aktualiseras.

En annan nyhet är modellflygarpasset, som tillställes varje registrerad modellflygare. De första passen har redan utfärdats.

— Och vad skall detta pass tjäna för syfte?

— Eftersom vi räknar med en mycket stor tillslutning av modellflygare, många tiotusental, blir det omöjligt, att vid de många tävlingar, som anordnas hålla reda på samtliga modellflygares kvalifikationer. För att få deltaga i tävlingar, skall alltså passet företes, och i detta står antecknat alla de uppgifter tävlingsledningen behöver för att kunna hänvisa vederbörande till den klass eller tävling där han hör hemma. Passet kommer även att vara till ovärderlig nytta i andra avseenden.

— Och till sist kan man hoppas på en ljus framtid för det svenska modellflyget efter att den nya organisationen trätt i funktion?

— Åtminstone jag hoppas och tror på den. Men det beror varken på KSAK eller mig, utan till syvende och sist på modellflygarna själva, om vi skall göra några verkliga framsteg. KSAK ger informationerna och leder verksamheten under kontroll av myndigheterna. Det fordras att modellflygarna sätter sig in i bestämmelserna och lojalt och målmedvetet arbetar efter de nya riktlinjerna. Mycket hänger på de äldre modellflygarna, som varit med från början. Om alla går in för saken, kommer vi att göra jättekliv framåt dag för dag, fram till målet, som är att göra modellflygsporten tillgänglig för tiotusentals ungdomar, inte bara för ett fåtal stjärnor.

Slutligen vill jag även nämna, att en extra modellflygkonferens kommer att på inbjudan av KSAK sammankallas i Stockholm under våren. Där kommer detaljerade informationer att givas angående de många nya bestämmelserna. Modellflygarna kommer där också att få personliga och klara besked om motiven till förändringarna, samt — som jag hoppas — stimuleras att ta nya krafttag för sporten.

Redaktionen vill endast tillägga: Insänd anmälan om registrering till KSAK redan i dag. Därmed underlättar du arbetet för dig själv, din klubb och KSAK. Insätt registreringsavgiften, 1 kr, på postgirokonto 55570. Angiv fullständigt namn och adress, födelseår och -datum, erövrade modellflygmärken etc. på talongen.

Flyget det centrala . . .

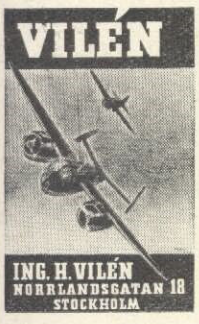
(Forts. från sid. 4)

lan", men det är icke dess mindre nödvändigt för denna att vakna upp och se sanningen som den är: Flyget är det centrala i nutida krig. Flertalet lekmän och framförallt det uppväxande släktet har redan förstått saken.

Man måste emellertid också inse, att allt tager sin tid. Först i skrivande stund, den 10 januari 1944, meddelar engelsk radio, att tungt engelskt bombflyg den 8 januari börjat operera från baser i Italien mot mål i Tyskland. Från baser, som genom "kapitulationen" den 8 september 1943 föll i allierad hand. Det tog i detta fall 4 månader, innan språnget till nästa flygbasområdet kunnat på allvar förberedas från det först tagna. I Europa liksom i Stilla havet är det "bombflyglinjens" läge, som bestämmer takten i skeendet och räckvidden, huru långt "återerövring" och "invasion" med polistrupper, arméns markförband, kan genomföras. **Flyget är det centrala.** Kring flyget bygges den övriga krigshandlingen upp. Utan flyg ingen seger.

MODELLBYGGARE!

Ny katalog 1944 nu utkommen!



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

Skriv efter katalogen redan i dag!

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

Sänd mig Eder nya jättekatalog för 1944.

Namn: . . . . . .

Adress: . . . . . SFT.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

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

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

ELEKTRISK BELYSNING OCH INSTALLATION
MALMÖ: Rigo-Elektra, Kalendegatan 8. Tel. 123 24.

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

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

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

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

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

TRÄVAROR
NORRKÖPING: Hedman & Co, Drivhusvägen 32. Tel. 227 23.



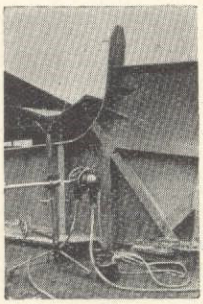
röntgenanläggningar för

Röntgenkontroll— effektiv kontroll

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

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

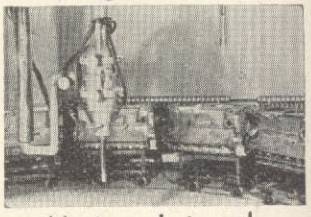
Våra specialister stå alltid garna till förfogande för konsultation.



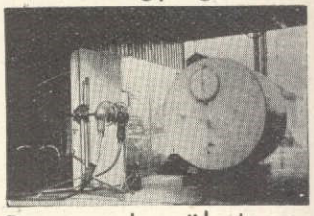
Svetsfogar



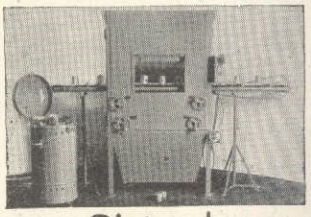
Lagerskålar



Motorgjutgods



Pannundersökningar



Gjutgods-genomlysning

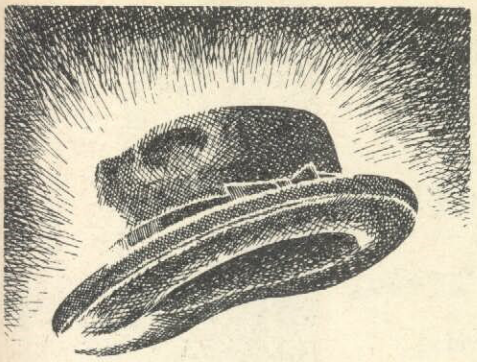
Röntgenfirman

RICH. SEIFERT & C:o

HAMBURG

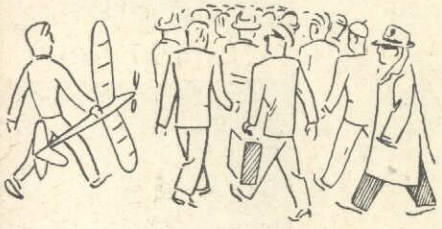
Representant: A-B Bergman & Beving, Stockholm 7

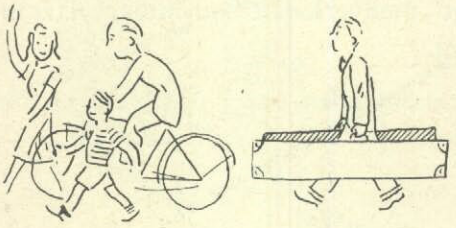




MODELLBYGGARNA under en HATT

Modellbyggarnas Riksförbund bildat







Redaktör G. Fahlnaes — populär sekreterare

I slutet av föregående år bildades det länge bebådade **Modellbyggarnas Riksförbund** i Stockholm. Förbundet har till uppgift att samla alla för modellbygge intresserade till aktivt arbete, organisera modellbyggarna distriktsvis samt genom en centralstyrelse leda en hela landet omfattande propaganda. Förbundet kan betraktas såsom en logisk produkt av det intensiva intresse för småteknik i alla former som kommit till synes vid de "Teknik i Miniatyr"-utställningar, som under loppet av föregående år anordnades i Stockholm, Göteborg och Linköping.

Man kan utan tvekan påstå att modellbygget i Sverige nu tagit verklig fart och ett centralt förbund för den organisatoriska ledningen har faktiskt kommit att framstå såsom en nödvändighet. Det nya förbundets styrelse har givits en sådan sammansättning, att **modellbyggets alla fack** blivit representerade.

Då en väldig massa av SFTs läsare äro aktiva modellbyggare kan det ha sitt intresse att ta del av det nya förbundets program. Därför göra vi här nedan ett utdrag ur stadgarna.

Där heter det bl. a. i § 1:

Förbundet har till ändamål att tillvarataga i riket varande modellbyggares gemensamma intressen, såväl ideella som rent ekonomiska och därvid verka bl. a. för följande:

främjande av olika slags modellbygge med särskild hänsyn tagen till vikten av skalenligt bygge,

underlättande av modellbyggares fackutbildning samt allmänna tekniska uppfostran och utbildning, bl. a. genom anskaffandet av instruktörer, redskap och arbetslokaler,

främjande av modellbyggets införande i slöjdundervisningen vid rikets folkskolor och läroverk,

förbilligande av materialinköp samt rådgivning i kvalitets- och prisfrågor,

väckande av intresse för modellbygge genom utställningar, föredrag m. m. samt beredande av möjlighet för medlemmar som så önska att försälja tillverkade modeller,

återupptagande och främjande av modellbyggarnas internationella förbindelser, såsom utverkande av rabatter vid resor inom och utom riket etc.,

ombesörjande av en hela riket omfattande inventering av modellbeståndet samt uppläggning av ett centralt register,

samarbete med redan existerande specialföreningar inom modellbyggets område.

Ett gediget arbetsprogram, inte sant? De personer, som åtagit sig den ingalunda lätta uppgiften att försöka omsätta dessa punkter i praktiken äro följande:

Advokat Harald Almer (ordförande), direktör Arvid Öhlin (vice ordförande), slöjdinspektör Gunnar Nilsson, direktör Mats Hede, redaktör Gunnar Fahlnaes (sekr.), konstnär Olle Norélius, mekaniker Ivan Rogstadius, direktör Yngvar Hermannsson och teknolog Sverker Blom.

Medlemmarna i det nya förbundet komma inte att betungas av några stora avgifter. En krona om året föreskriva stadgarna i årsavgift. Inträdesavgiften är satt till två kronor. Denna tvåkrona blir medlems totalutgift under första året.

Fördelarna en blivande medlem skördar bli dock många. Han får personlig kontakt med folk runt om i landet (så småningom i hela världen!) som syssla med samma hobby som han själv. Han får hjälp med verktyg och ritningar och i den mån det är möjligt ställer också förbundet en instruktör till förfogande.

SMITH FICK GULDMEDALJEN

Stockholms-Tidningens årliga flygarpris — guldmedalj och stipendium på 1.000 kr. — för den främsta svenska flygargärningen under föregående år, har av en enhällig jury tilldelats den 29-årige provflygaren vid SAAB, kaptenen i flygvapnets reserv Claes G. Smith, för ett flertal bragder, utförda i samband med testning av nya flygplantyper. Envar av dessa prestationer hade varit tillräcklig motivering för Smiths kandidatur till priset, heter det i juryns utlåtande. Smith, som tidigare varit trafikflygare vid ABA, tillhör även eliten av de svenska segelflygarna.

SCOUTING OCH FLYG SÖKER KONTAKT MED VARANDRA

En gemensam kommitté har i dagarna tillsatts av representanter för flygets olika organisationer och Sveriges Scoutförbund i avsikt att utreda frågan om flygverksamheten inom scouting. Under ordförandeskap av förbundssekreterare Bertil Ekeroth hölls ett första sammanträde varvid beslöts att kommitténs namn skulle bli Sveriges Scoutförbunds utredningskommitté med följande sammansättning, kapten Sven Åke Lindahl, Flygvapnet, civilingenjör Åke Gävert, Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, löjtnant J. G. Karlsson, ingenjör G. H. Dérantz, redaktör Yngve Norrvi, KSAK, disponent Adrian Spykman, Sthlms segelflygklubb, ingenjör Åke Kihlman, Stockholms scoutdistrikt samt sekreterare B. Ekeroth, studerande Ove Huzell (tillika kommitténs sekreterare) och flygkadett Sven Olof Wiman, Sveriges Soutförbund.

Ordföranden lämnade en kort historik över flygscouting samt redogjorde för det hittillsvarande resultatet av den undersökning, som f n pågår bland scoutkårerna för att få konstaterat hur många som redan nu håller på med modell- eller segelflyg samt vilka ledare eller vandrarescouter, som fullgöra eller fullgjort sin värnplikt eller inneha fast anställning vid flygvapnet. Från flygrepresentanternas sida framfördes ett tack till scoutförbundet för det tagna initiativet och uttalades en förhoppning om ett gott samarbete. Kommittén blev fullt enig på alla punkter beträffande hur detta samarbete borde organiseras och på vad sätt man kunde stödja varandra för att få fram en vaken flygintresserad ungdom med scoutanda. Kommitténs betänkande skall ligga klart vid Sveriges Scoutförbunds högkvarters sammanträde i mitten av februari, varefter frågan går vidare till Svenska Scoutrådet.

FÖRNÄMLIG TRE-KLÖVER

Trollhättans Flygklubb har slagits samman med den i Uddevalla och den i Vänersborg till en gemensam klubb med nammet Halle—Hunnebergs Flygklubb med adress — Trollhättan. All flygning vad gäller motor- och segelflyg kommer att bedrivas på flygfältet vid Trollhättan samt vid Halle- och Hunneberg under det byggverksamhet skall försiggå på respektive orter.

MÄRKESTAGNINGSTÄVLINGEN AVGJORD

Halmstad segrade på sagolik slutpurt.

Halmstads Flygklubb,som efter novemberomgången i KSAK:s märkestagningstävling låg sexa har under december månad lyckats samla icke mindre än 62 nya poäng, och vinner slutomgången med 119,5 poäng, närmast följd av Aeroklubben i Göteborg och Sandvikens Flygklubb.

Här nedan följer den slutgiltiga prislistan:

Halmstads Flygklubb, 1:a pris 100:— kr.	119,5 poäng
Aeroklubben i Göteborg, 2:dra pris 50:— kr.	106,5 ,,
Sandvikens Flygklubb, 3:dje pris 50:— kr.	75,5 ,,
Örebro Läns Automobil- & Flygklubb, 4:de pris 25:— kr.	68,5 ,,
Eskilstuna Flygklubb, 5:te pris 25:— kr.	67,5 ,,
Gävlebygdens Flygklubb, 6:te pris 25:— kr.	66 ,,
Östra Sörmlands Flygklubb, 7:de pris 25:— kr.	65,5 ,,
Västerås Flygklubb	59,5 ,,
Bjuvs Modellflygklubb	57,5 ,,
Eslövs Flygklubb	52 ,,
Vingarna	47 ,,
Västerdalarnas Flygklubb	22 ,,
Tranås Flygklubb	20 ,,
Aeroklubben i Skåne	16,5 ,,
Nässjö Flygklubb	14,5 ,,
Kronobergs Flygklubb	14,5 ,,
Linköpings Flygklubb	9 ,,
Kalmar Flygklubb	8,5 ,,
Jönköpings Flygklubb	7,5 ,,
Vänersborgs Flygklubb	7 ,,
Borås Flygklubb	6 ,,
Norra Angermanlands Flygklubb	6,5 ,,
Karlskoga Flygklubb	5 ,,
Hälsingborgs Flygklubb	4,5 ,,
Hammerdals Flygklubb	4 ,,
Luleå Flygklubb	4 ,,
Trollhättans Flygklubb	3,5 ,,
Avesta Flygklubb	3 ,,
Roslagens Automobil- & Flygklubb	3 ,,
Arboga Flygklubb	1,5 ,,
Östersunds Flygklubb	1 ,,



Lättmetaller

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

Svetspulvret AUTOGAL

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

Griesheim-svetsbrännaren

Fråga oss! Vi lämna gärna råd.

»GRIESOGEN«

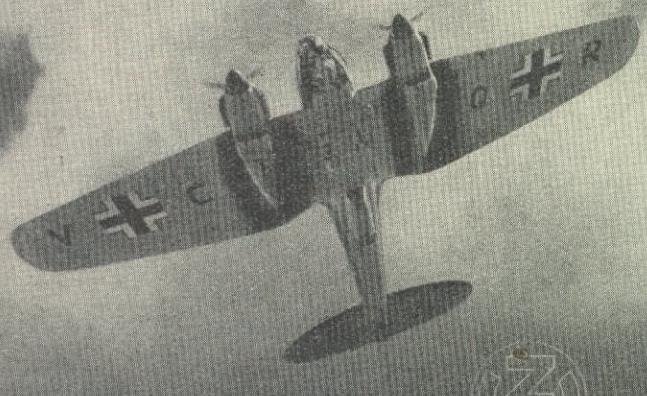
GRIESHEIMER AUTOGEN VERKAUFS-G.M.B.H.

FRANKFURT (MAIN)

ZOELLNER

LACKER OCH FÄRGER

För flygplansproduktionen



ZOELLNER-WERKE

GES. FÜR FARBEN- U. LACK-FABRIKATION M. B. H.

BERLIN

ELEKTRON

HYDRONALIUM

IGEDUR

Lättmetall-legeringar

I.G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

SEGELFLYGHANDBOKEN - en stormande succé

Dala-Demokraten:

— — —

Svenskt segelflyg är på stark frammarsch och har redan nått en högtstående standard, främst kvalitativt. Den inhemska litteraturen om denna sport har emellertid inte följt med i utvecklingen men i dagarna har **Svensk Flygtidnings förlag** avhjälpt bristen med att börja utgivandet av ett omfattande uppslagsverk i fem delar. Den första finns nu på bokhandelsdisken. Handboken utgör med sina fyra första delar en översättning och bearbetning av "Handbuch des Segelfliegens", författad av den världsberömde segelflygaren Wolf Hirth, som jämte många andra erkända experter skildrar segelflygets historia ända fram till de senaste nyheterna på området. Förutom dessa häften rymmer verket ett svenskt komplement av den kände segelflygaren och gymnastikdirektören Karl-Erik Övgård. Första delen innehåller en intressant historik av segelflyget i olika länder, segelflygningens meteorologi, flygteori och några sidor om lämpligaste typen för nybörjarskolning — allt roande och lättläst skrivet.

Gotlands Allehanda:

— — —

Segelflyget är ungt, men på samma gång gammalt. Det låter paradoxalt, men är sant. Pionjäråren har raskt runnit undan och de segelflygningens pionjärer, som för endast några få tiotal år sen röjde mark, dyrköpt och svårbruten sådan, för segelflyget, kan i denna stund med glädje och berättigad stolhet se tillbaka på välförrättat värv. Pionjärerna har gjort sitt, ungdomen kan ta vid!

Och det har den också gjort!

Svenskt segelflyg är kvalitativt sett förnämligt — ord som dock näppeligen passar in på den svenska segelflyglitteraturen, vilken är skäligen mager. Största bristen har varit att det ej funnits någon lämplig handbok i ämnet. Den luckan är emellertid nu igenfylld med ett förträffligt svenskt uppslagsverk i fem band.

Det är **Svensk Flygtidningens förlag,** som anammat den lovvärda tanken att förse de svenska segelflygarna med andlig näring och i dagarna utkkommit med första delen i en bokserie. Det är den första bok som getts ut om segelflyg i vårt land varför den förtjänar uppmärksammas i mer än ett avseende.

Första delen av SEGELFLYGHANDBOKEN blev en strålande succé av sådant format, som vi ej ens vågat drömma om! En samstämmig press land och rike kring har jublat över boken och sjungit dess lov i de mest melodiösa tongångar.

Vi har här tillåtit oss att gå en kort promenad med saxen i hand bland alla de många, mer eller mindre långa, recensionerna. Det kan också vara på sin plats att uppmana alla och envar att redan nu köpa andra delen, som just i dagarna utkommit. Den är utan överdrift ännu bättre än den första — och det vill knappast säga så lite . . .

— — —

Hallands Posten:

— — —

Varje kapitel är författat av en expert, som har praktisk erfarenhet av det han skriver om. Detta är synnerligen värdefullt och boken får härigenom en personlig prägel, som gör den lättläst och intressant till skillnad från många andra tekniska handböcker, som ofta ha benägenheten att bliva torra.

Kristianstads Läns Tidningen:

— — —

En handbok i segelflyg har börjat utgivas på **Svensk Flygtidnings förlag.** Första delen föreligger nu och omfattar fem intressanta och lärorika kapitel, författade av experter på området. Boken bör vara till stor nytta för ungdomar som äro intresserade av segelflyg.

Stockholms-Tidningen:

— — —

För den svenska upplagan svarar en av det svenska segelflygets banbrytare, majoren vid flygvapnet C. O. Hugosson med biträde av kapten Håkan Höök-Nilsson. Ett sådant verk skulle blivit tämligen dyrt om det utgivits i en enda bok. Därför har man delat upp det i häften, vilka utkommer efter hand som de blir färdiga. Därigenom bör det bli betydligt lättare för unga segelflygintresserade med små fickpengar att lägga sig till med hela det digra uppslagsverket.

De fyra första delarna är en översättning och bearbetning av "Handbuch des Segelfliegens" skriven av den världsberömde segelflygaren Wolf Hirth, och omspänner segelflygets historia från de första barndomsåren vid Rhön till de allra färskaste nyheterna på området. Förutom dessa häften rymmer verket ett svenskt komplement, som redigeras av den kände segelflygaren och gymnastikdirektören Karl-Erik Övgård.

Första delen, som nu föreligger i handeln, börjar med ett förord av ledningen inom svenskt segelflyg. Generalsekreteraren i Kungliga Svenska Aeroklubbeen, överste H. Enell säger bl. a.: "Det svenska segelflyget, som just nyss lämnat novisstadiet, kan ur föreliggande uppslagsverk finna svar på många av de problem, vilka det eljest skulle hava tagit mycket tid och möda att bemästra, ävensom råd och ledning beträffande den framtida utvecklingen".

Trollhättan:

— — —

Svensk Flygtidnings förlag i Malmö har utgivit del I av en segelflyghandbok, som i sin helhet skall upptaga fem delar. Del I—IV äro översättningar av den tyska "Handbuch des Segelfliegens" av Dipl. ing. Wolf Hirth, under det att del V blir ett svenskt komplement, redigerat av gymn.-dir. K.-E. Övgård. Översättningen har verkställts av majoren vid flygvapnet C. O. Hugosson och kaptenen vid flygvapnet H. Höök-Nilsson. Handboken ger, att döma av första delen, en synnerligen ingående kännedom om segelflygningens teknik och därmed förenade spörsmål. Framställningen är populär, ehuru den tyska grundligheten satt tydliga spår i texten. Verket skall i sin helhet säkerligen välkomnas av den segelflygintresserade allmänheten.

Motorseglaren i praktiken

(Forts. fr. sid. 16)

Vid en första hastig anblick ser motorseglaren ut som ett vanligt, högvärdigt segelflygplan, men med ett inbyggt hjul eller, än bättre, med ett litet, indragbart landningsställ. Har man endast **ett** hjul behöver man fortfarande en medhjälpare, med två hjul klarar man själv sitt plan.

Motorn måste vara inbyggd i kroppen eller vingen så att man med flygning med frånslagen motor inte får motorns luftmotstånd att dras med. Av denna anledning borde också motorn, propellern och överföringen vara infällbar.

Den främsta fordran man ställer på motorn är icke bara låg vikt, ringa bränsleförbrukning och längsta möjliga livslängd — utan en absolut startsäkerhet. Motorn är ju bara ett hjälpmedel som ej arbetar under flygningen utan huvudsakligen under starten och stigningen, d. v. s. till dess man nått lycklig anslutning till termiken. På 1.000 segelflygtimmar skall endast komma ungefär hundratalet motortimmar, alltså en livslängd, som man numera kan fordra även av en liten, billig motor.

Bränsleförbrukningen spelar därför inte någon större roll. Tio kilo räcker för en hel dags kajkande hit och dit med segelplanet. Ej heller vikten är av avgörande betydelse, ty tyngre än ett tvåsitsigt segelplan behöver då en motorseglare ej bli. Att det tvåsitsiga planet ifråga om prestanda icke är mycket underlägset det ensitsiga har numera till fullo bevisats. Att motorn omedelbart startar är emellertid ett absolut villkor! Vid brist på livnärande uppvindar, måste föraren kunna förlita sig på att motorn går i gång — och det just då han som bäst behöver den. En liten blick på en tripp med en sådan motorseglare kommer att klarlägga alla ännu obesvarade frågor bättre än långa förklaringar.

Tillsammans med en medhjälpare drar segelflygaren ut sitt plan ur hangaren. Allt annat gör han ensam. Han sätter sig i kärran, vrider upp gummistarten och fäller ut motorn, varvid kylluftsintågen och bensinkranen automatiskt öppnas, motorn snapsas och tändningen slås till. Så snart motorn låsts i utfällt läge utlöses, likaledes automatiskt, självstarten och motorn går i gång. Segelflygaren rullar fram till start, ger fullgas och stiger på 10 à 15 minuter till 600 meters höjd där han får god termikanslutning. Han gör en eller flera lovar med något avdragen motor och räcker då uppvinden till, slår han igen sin butik och segelflyger i fem-sex eller flera timmar åt vilket håll han än behagar.

Då motorn fälls in, stängs självfallet luftkanaler och bensinkran automatiskt, samtidigt som tändningen slås ifrån.

Landningsstället har vår segelflygare naturligtvis dragit in strax efter starten — när han sen svävar fram utan motor på ordentlig höjd, har han tillräckligt med tid för att åter ladda upp sin självstart — spänna gummirepet.

Så dör uppvinden ut, motorseglaren tappar höjden allt mer, men det bekymrar vår segelflygare föga. Har han på 100 meters höjd ej funnit rätt på någon ny uppvind fäller han på några få sekunder ut motorn igen och stiger så snabbt till ett nytt uppvindsområde.

Och så till sist ett ord till alla dem, som endast uppskattar ren motorflygning och som förhåna alla diskussioner om segelflyg och motorseglare. Det gör mig faktiskt ont om er — ty den flygande människans vackraste upplevelse är den första riktiga segelflygningen under de vita ulltapparna på sommarhimmeln.

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

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

RÖRINSTALLATIONER utför
Värme,- Gas-, Vatten-, Avloppsledningar
nyanläggningar - moderniseringar - reparationer
INFORDRA OFFERT!
Tel. 17715 Friisg. 6, Malmö Tel. 756 10 växel



NITAR AV ALLA SLAG

av lätt- och tungmetaller
för flygmaskinsindustrien

GHH

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



Fjädrar
-PROBLEM?

Låt oss lösa dem

Aktiebolaget

Svenska Spiralfabriken

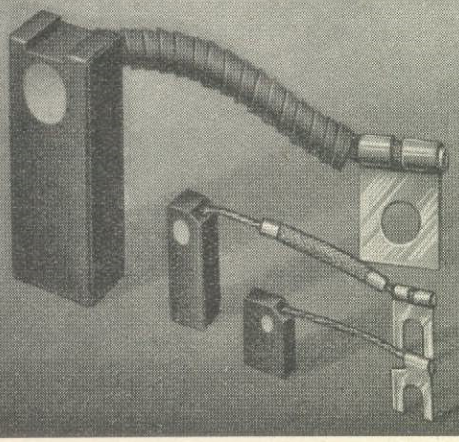
Fridhemsgatan 43

Stockholm

RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
och HJÄLPMOTORER
i FLYGPLANET



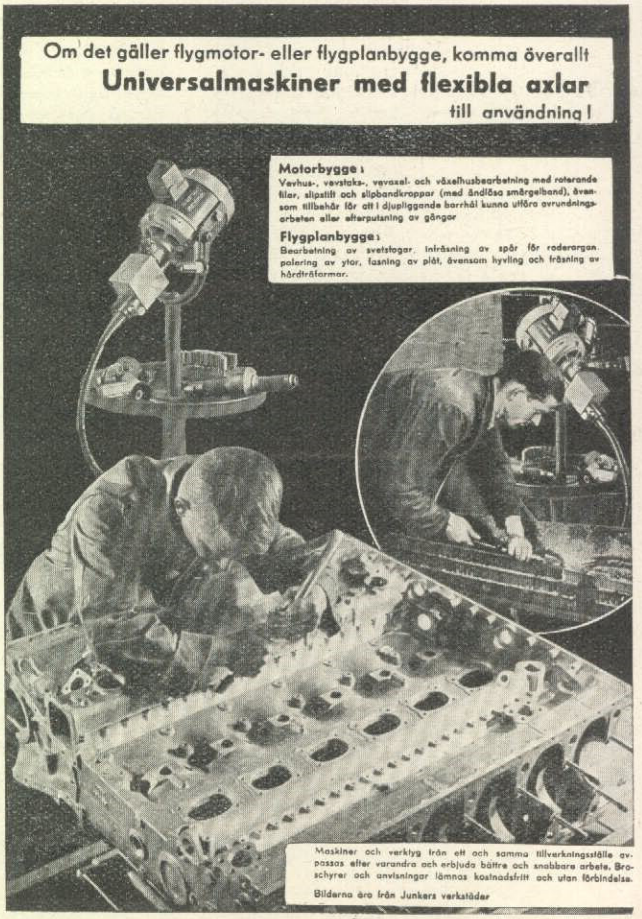
Kk-9

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM

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

Motorbygge:
Vevhus-, vevstake-, vevaxel- och växelhusbearbetning med roterande filar, slipstift och slipbandkroppar (med ändlösa smärgelband), även som tillbehör för att i djupliggande borrhål kunna utföra avrundningsarbeten eller efterputsning av gångor

Flygplanbygge:
Bearbetning av svetsstagar. Inträsning av spår för roderorgan. polering av ytor, fasning av plåt, även som hyvling och fräsning av hårdträformar.



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

Bilderna äro från Junkers verkstäder

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

---

bör läsa ***SEGELFLYGHANDBOKEN***

Flygteknik:

Experiment med propellerbromsning

III.



av

Dipl.-ing. A. VON DER MÜHLL

(Forts. fr. föreg. nummer)

Till det snabba omställningsaggregatet hör en passande omkastningsmekanism, som avkopplar regulatorn och bromsmanöverns påbörjande och låter den ackumulerade tryckoljan verka direkt på propellern. Denna mekanism sammanfogas med oljeackumulatorn till en enhet.

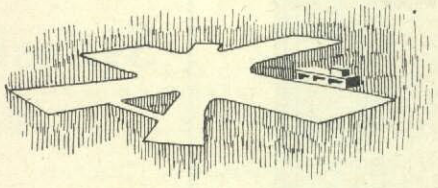
Det är viktigt att göra propellerreglaget för piloten så enkelt som möjligt. Escher-Wyss-typen uppfyller denna fordran på så sätt, att det finns en enda kombinerad betjäningsspak, med vilken såväl samtliga propellerfunktioner som motorns effektinställning regleras. Rörelsemöjligheterna hos denna betjäningsspak är genom slitsar tvångsvis styrda så att felmanövrar uteslutas och regleringen kan ske lätt och ändamålsenligt. Behovet av utrymme för den kombinerade betjäningsspaken är knappast större än det som krävs av en vanlig gasspak. I den nu utprovade anordningen av omställningsaggregat för landningsbromsning är en säkerhetsmekanism inkopplad på så sätt, att t. o. m. en ofrivillig omställning till bromsställning under normal flygning förhindras. Vikten hos apparaten för snabb omställning till bromsställning, i förening med den kombinerade betjäningsspaken, utgör blott c:a 12 kg. Då Escher Wyss' ställbara propeller i sig själv, på grund av dess mycket enkla uppbyggnad, är lättare än de flesta andra typer, uppgår den totala vikten för propelleraggregatet med tillsatsaggregat för snabbomställning inte ens till en vanlig ställbar propellers utan bromsmöjlighet.

Sammandrag.

Med hänsyn till de tekniska krav, som ställs på en propeller, och luftkrafternas storlek, syns landningsbromsningen bilda ett mellanled i utvecklingen till störtflygbromsning. Genom denna mellanställning doldes länge det egentliga värdet hos landningsbromsningen. Det är ju för det mesta så, att det verkliga värdet hos ett tekniskt fortskridande först kan uppskattas riktigt när saken är klar, fastän dess resultat redan länge kunnat förutses genom teoretiska beräkningar.

Den främsta fördelen vid landningsbromsning med propeller har visat sig vara den utomordentliga förkortningen av rullsträckan. Denna förkortning gör det möjligt för vissa flygplan att använda mindre flygplatser. Tills nu bestämmes ett flygfälts minsta mått efter flygplanets landningssträcka, då det vid start av den driftsäkra landningsbromsningen med propellern blev förhållandet det omvända. Vilka taktiska omvälvningar detta faktum kan föra med sig, behöver väl inte särskilt betonas. På ett annat område, hangarfartygens, kan landningsbromsningen med propellern medföra stora förbättringar. Därmed skulle även där kunna användas flygplan med stor vingbelastning och med motsvarande stor flyg- och landningshastighet. Sålunda skulle de hangarfartygsbaserade flygplanens underlägsenhet gentemot landflygplanen övervinnas.

Landningsbromsningen med propellern har emellertid inte blott såsom störtflygbromsningen ett militärt värde för en viss flygplankategori utan kan i framtiden komma till användning vid de mest varierande flygplantyper.



Bland de fördelar, som först dök upp vid utprovandet av landningsbromsningen skall även nämnas förenklandet av hela landningsproceduren genom bromspropellern. Vid landning med en normal propeller kunde man till nu särskilja fyra faser: anflygning under glidflykt, utflygning, sättning och utrullning. Med hjälp av en bromspropeller kan landningen ske från glidflygning med motorn på tomgång. Flygbanan måste tangera flygfältet. I passande ögonblick omställes propellern till bromsning, varvid bromskraften genast sätter in med stor verkan. Då p. g. a. den bromsande propellern en stor del av vingens lyftkraft i detta ögonblick förstöres trycker flygplanet mot marken och "galopperar" inte. Likaså behåller bromsningen med propellern full verkan även vid landning med en hastighet över den normala landningshastigheten. Detta är rakt motsatt hjulbromsningen. Därigenom kan hastighetsgränserna vid anflygning vilka till dags dato låg mellan lägsta möjliga flyghastighet och den största hastighet, som var tillåten med hänsyn till en måttlig utrullningssträcka jämte fara för "galoppering", stegras högst betydligt uppåt. Bromsningen med propellern blir verksammare i motsats till hjulbromsningen vid högre hastigheter. Vid landning med lika hastigheter förhåller sig utrullningssträckorna inte som kvadraten på hastigheterna, såsom är fallet vid hjulbromsning. Rullsträckan vid mycket hög hastighet blir knappast längre än vid normal hastighet.

Denna ökning av hastighetsgränserna under anflygningen erbjuder en säkerhet gentemot olyckor p. g. a. ett underskridande av minimalhastigheten och kan således förenkla piloternas omskolning till snabba flygplan.

Ett annat bidrag till säkerhet vid landning garanteras genom läget av den resulterande propellerbromskraften, som med god verkan motsätter sig en kapottering. Detta i sin tur möjliggör ett bättre utnyttjande av hjulbromsarna, vilka kan ansättas kraftigare. Genom denna växelverkan förklaras också den förvånansvärda verkan av rullbromsning med propellern.

Men den största utvecklingsmöjligheten ligger på ett helt annat plan, nämligen i ökningen av maximalhastigheten.

En liknande företeelse uppträdde på sin tid vid införandet av luftklaffarna, vilka i första hand infördes för att erhålla en minskning av landningshastigheten genom en ökning av vingens lyftkraft. Man utnyttjade emellertid snart luftklaffarna för ökning av maximalhastigheten med bibehållande av den normala landningshastigheten, i det att vingbelastningen ökades. På samma sätt erbjuder landningsbromsningen den principiella möjligheten att förkorta rullsträckan för ett visst flygplan. Men då startsträckan är utslagsgivande för måtten på den nödvändiga rullbanan för ett flygplan med bromspropeller, kan man lika gärna konstruera flygplanet motsvarande de nya möjligheterna, så att det vid ungefär lika lång utrullningssträcka landar med väsentligt högre hastighet. Därmed blir det även möjligt, att öka vingbelastningen så mycket, att den maximala vingbelastningen med de medel, som står oss till buds, stegras till en ännu ej uppnådd grad.

Tysklands flyg . . .

(Forts. fr. sid. 8)

vägståg och bilkolonner tillfogas svåra förluster, med stopp i tillförseln som följd. Härav följer i sin tur, att ryssen mången gång berövas förmågan att utnyttja vunna lokala framgångar. Såväl flygfotografier som fångarnas utsago bekräftar faktum — vägarna bakom de ryska trupperna är kantade med bilvrak. Vid järnvägslinjerna finner man på samma sätt massor och åter massor av med flygets hjälp förstörd järnvägsmateriel, tunga godsvagnar, som en gång varit lastade med ammunition, drivmedel, materiel och förnödenheter av alla slag. På rangerbangårdar och knutpunkter, där tågstockningar oftast orsakas av flyganfall, är förödelsen bland lok och övrig rullande materiel fruktansvärd — bl. a. till följd av de åter och återigen ansatta tyska förnyade flyganfallen. Man måste dock i detta sammanhang konstatera, att ryssarna mångenstädes väl förstått, att genom trafikanläggningar och andra improviserade åtgärder åtminstone delvis neutralisera de vållade skadorna. Dag som natt insättas tusentals motorfordon, för att bota revorna i trafiknätet.

Flygets förluster i öster.

Överlägsen personlig skicklighet hos besättningarna å bomb- och störtbombflygets plan har hållit nere de tyska förlusterna. Jaktflygets planmässigt ordnade skydd för bombföretagen och slagflyget har kraftigt bidragit därtill. Från ryskt håll har de tyska förlusterna sedan januari 1943 uppgivits till över 10.000 plan. Vad är sanning?



Ryssflyget har efterhand som det tillväxt i styrka sökt efterlikna de tyska flygtaktiska metoderna för att förbereda och understödja de massiva ryska genombrottsförsöken. Utomordentligt kraftigt ansatta jakt- och slagflyganfall - i vad rör kvantiteten — hör sedan lång tid till ordningen för dagen. Trots detta blir resultaten icke alltid de åsyftade, främst beroende på otillräcklig kvalitet hos flygplan, beväpning och personal. För nattföretag kommer i regel blott de äldre bombplanen ifråga. Det är också nu uppenbart, att ryska flygindustrin f. n. koncentrerar sig på jakt- och slagflygbygge, heter det till sist i "Das Reichs" redogörelse.

Strömkantring trots allt?

I skrivande stund pågår den tyska koncentreringen bakåt fortfarande för fullt. Om det förhåller sig som "Das Reich" säger, att ett operationsdugligt tyskt flyg ännu existerar i öster, bjuder nödvändigheten snart sitt "hitintill, men icke vidare", såvida icke östfrontkriget inom kort skall föras in på rikstysk mark. Huruvida en strömkantring ännu är möjlig kan för ögonblicket endast på en plats bedömas med någon utsikt till framgång, nämligen i "Das Führerhauptquartier".

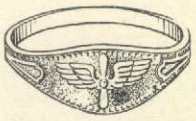
Flygtermer på sex språk. II

(Forts.)

N:r	Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska	Spanska
0057	ostagad (utan wire)	unverspannt	unbraced	sans haubannage (m)	senza tiranti (m)	sin antirantado (m)
0058	stöttning	Verstrebung (f)	rigid bracing	haubannage (m) par mats	irrigidimento (m)	arriostramiento (m) rigido
0059	stöttad	verstrebt	strut braced	haubanné rigidiment	irrigidito da montanti	arriostrado por montantes
0060	ostöttad (fribärande)	unverstrebt	unbraced	sâns mats (m)	senza montanti (m)	sin montantes (m)
0061	V-stöttor	V-Streben (f)	V-struts	mâture (f) en V	montanti (m) a V	montantes (m) en V
0062	N-stötta	N-Stiele (m)	N-struts	mâts (m) en N	montanti (m) ad N	montantes (m) en N
0063	vingstöttor	Flügelstreben (f)	wing struts	mâts (m) de voilure	montanti (m) della cellula	montantes (m) de la célula
0064	wirestag, stagning, förstagning	Drahtverspannung (f)	wire bracing	haubannage (m) souple	irrigidimento (m) di fili	arriostramiento (m) de alambre
0065	diagonalstagning	Diagonal-Verspannung (f)	wire cross bracing	croisillonnement (m) souple	crociera (f) di tiranti	cruceta (f) de cables
0066	V-form	V-stellung (f)	dihedral	dièdre (m) latéral	diedro (m)	diedro (m)
0067	pilform	Pfeilstellung (f)	sweep-back	flèche (f) longitudinale	freccia (f)	flecha (f)
0068	staffling	Staffelung (f) der Flächen	stagger of the wings	décalage (m) des ailes	decalaggio (m) delle ali	decalación (f) de las alas
0069	stafflat biplan	gestaffelter Doppeldecker (m)	staggered biplane	biplan (m) à ailes décalées	biplano (m) decalato	biplano (m) de alas decaladas
0072	biplan med lika stora vingar	Doppeldecker (m) mit gleichgroßen Flächen	equal-span biplane	biplan (m) à ailes égales	biplano (m) con ali uguali	biplano (m) de alas de igual envergadura
0073	sesqui-plan	Doppeldecker (m) mit ungleichgroßen Flächen	unequal-span biplane	biplan (m) à ailes inégales	biplano (m) con ali disuguali	biplano (m) con alas desiguales
0074	**4. Motor**	**4. Motor (m)**	**4. motor, engine**	**4. moteur (m)**	**4. motore (m)**	**4. motor (m)**
0075	motor med stor effekt	starker Motor (m)	high-powered engine	moteur (m) de grande puissance	motore (m) di grande potenza	motor (m) de gran potencia
0076	motor med liten effekt	schwacher Motor (m)	low-powered engine	moteur (m) de faible puissance	motore (m) di piccola	motor (m) de baja
0077	flygplan med liten motorstyrka	schwachmotoriges Flugzeug (n)	low-powered aeroplane	avion (m) de faible puissance	aeroplano (m) di piccola potenza	avión (m) de pequeña potencia
0078	enmotorig	einmotorig	single-engined	monomoteur	monomotore	monomotor
0079	tvåmotorig	zwei-motorig	twing-engined; bi-motor	bimoteur	bimotore	bimotor
0080	tremotorig	drei-motorig	three-engined; tri-motor	trimoteur	trimotore	trimotor
0081	fyrmotorig	vier-motorig	four-engined	quadrimoteur	quadrimotore	cuatromotor
0082	femmotorig	fünf-motorig	five-engined	pentamoteur	pentamotero	pentamotor
0083	sexmotorig	sechs-motorig	six-engined	haxamoteur	esamotore	de seis motores
0084	flermotorig	mehrmotorig	multi-engined	multimoteur	plurimotore	multimotor
0085	bensinmotor	Benzin-Motor (m)	petrol engine	moteur (m) à essence	motor (m) a benzina	motor (m) de gasolina



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



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



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

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





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

Representanter antagas vid varje flygflottilj. Hög provision!

Order över 5 kr. portofritt!

Ovanstående priser äro **inkl.** omsättningsskatt.

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

AERO-TJÄNST, Malmö



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

— *prenumerera i dag*

Segelflygets framtid

(Forts. från sid. 3)

ser oss till stor del ha utgått som definitiva segrare i denna kamp. Vi behöver inte kasta oss ut i den på samma sätt som våra förfäder. Vi använder således motorn och ångmaskinen när vi vill färdas tryggt och snabbt över haven. — Men vi sätter segel på vår farkost när vi vill ta en dust med elementen. Där ligger seglingens tjusning. Där ligger också segelflygningens. En spännande lek med elementen, där människans slughet och förstånd oftast avgår med segern. Och det är denna seger som smakar så sött och ger sådan utlösning, att vi kan fortsätta att omgärda oss med säkerhet och stängsel, som utestänger farorna.

Vad segelflygarna främst väntar sig av framtiden är större allmän förståelse för sporten. Den kommer så snart utövarna själva lyckats göra den mera känd, och detta lyckas man bäst med genom aktivitet. Genom uppvisningar men främst genom tävlingar.

Vad kommer då framtiden att bjuda i fråga om segelflygningar?

Det torde inte dröja så värst länge förrän behovet av distrikts- och klubbtävlingar gör sig påmint. Sådana evenemang kan genomföras så snart antalet fullgoda segelflygare hunnit bli så stort, att det över huvud taget är någon mening i mindre tävlingar än den nu traditionella Allebergs-tävlingen. En annan förutsättning är att materielbeståndet mångdubblas. Även detta kommer att ske mycket snart, om utvecklingen håller vad den lovar.

Vi kommer då, i den gyllene framtid, som inte bör vara så avlägsen, att få en tävlingssäsong, som sträcker sig från maj och in i september och vars kulmen otvivelaktigt kommer att utgöras av Svenska Mästerskapen på Alleberg.

Tävlingsorganisationen kommer troligen att läggas upp efter i princip samma system, som nu skall praktiseras inom den nya modellflygorganisationen, d. v. s. med klubbtävlingar, landskaps- och distriktstävlingar, samtliga kvalificerande för motsvarande högre tävlingsform och slutligen upp till S. M.

Vad detta kommer att betyda för populariseringen av sporten är inte svårt att begripa. Man får här tillfälle att spela på de lokalpatriotiska strängarna på ett sätt, som enbart måste vara av godo. Det är inte ur vägen att i detta sammanhang ta en titt på exempelvis fotbollen med dess seriesystem, vilket kan hållas i gång främst tack vare den stimulerande lokalpatriotismen.

Beträffande det internationella tävlingsutbytet måste man först och främst inrikta sig på den största av alla tävlingar — olympiaden! Segelflyget är ju numera en olympisk gren, vilken skulle ha haft urpremiär vid olympiaden i Helsingfors.

Trots allt vad som hänt sedan 1939 har inte den olympiska tanken kunnat dödas, olympiaden kommer att återuppstå, och då få också världens segelflygarungdom för första gången mötas i ädel kamp i den kanske vackraste av alla sportsgrenar.

Men mellan olympiaderna kommer de många landskamperna i segelflyg, vilka torde bli lika spännande som någonsin en uppgörelse mellan fotbollselvor eller vältrimmade båtar och besättningar.

Det har sagts att segelflyget kommer att få stryka på foten som tävlingssport när motorflyget ännu en gång träder i fredens tjänst och blir utnyttjat som sport. Tillåt mig i min ringhet att tvivla på detta. Man behöver inte hysa någon som helst ringaktning för motorflygsporten — den kommer säkert också att tilldra sig stor uppmärksamhet — men motorflyget kommer dock alldeles säkert att i största utsträckning tagas i anspråk för det rena turistandet evad det gäller privatflyget som hobby.

Motorflyget kommer att bli en sport — och en god sport — men en sport för rikemansfolk i första hand. Atminstone så långt in i framtiden som författaren vågar titta. Segelflyget däremot är redan nu på väg att bli en folksport och har såsom sådan de största möjligheter att samla väldiga intresseskaror.

*

Beträffande de tekniska framstegen kan man utgå ifrån, att en rad nya typer av plan kommer att framträda ganska snart. Främst måste nog såväl konstruktörer som fabrikanter inrikta sig på att förbilliga materielen, och på så sätt bidraga till att göra sporten tillgänglig för var man.

Startmetoderna skulle måhända vara värda ett särskilt kapitel, men man kan nöja sig med att fastslå, att det på denna punkt finns mycket att göra för konstruktörerna. Säkert kommer också mycket att göras på detta område. Funderingarna i riktning mot "motorseglaren" och reaktionsstartprincipen tyder på att stora ting är i görningen.

Slutligen bör man givetvis hålla ögon och öron öppna för vad glid- och segelflyget kommer att betyda ur transportsynpunkt. Redan nu har ju fullkomliga "lufttåg" krossat Atlanten med avsevärda laster. Man kan förutsätta att erfarenheterna från kriget kommer att utnyttjas för en fredlig transportapparat per lufttåg ganska snart efter fredsslutet.

Segelflyget kommer vidare att i kanske ännu större utsträckning än hittills uppmärksammas av den meteorologiska och aerodynamiska forskningen, som dragit mycken lärdom av den motorlösa flygningen. Och vidare får förutsättas att man i rent utbildningssyfte kommer att taga segelflyget till praktisk användning, någonting som redan nu börjat praktiseras.

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.

SJÖ-
Försäkrings-A:B.
ÖRESUND
GRUNDADT 1890

Bliv medlem i
SOLIDAR
MALMÖ

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

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

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

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

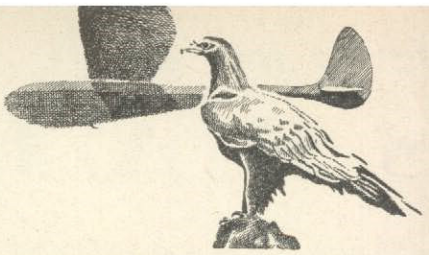

HEDERSGÅVOR
I glas och porslin
Tel. 15168 — 17368
Ohlson J:or & C:o
Södergatan 17 Malmö


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

För god ringservice
anlita
GUMMICENTRALEN
V. Trädgårdsgatan 53
NYKÖPING
Tel. 796 ankn bost.

Du har väl prenumererat?

Kungsörnen och segelmodellen

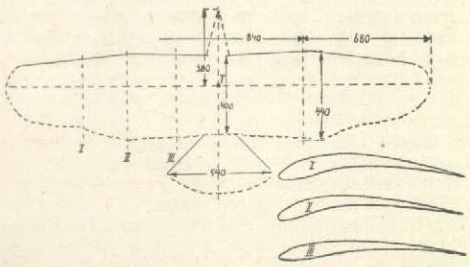


En intressant jämförelse

Av ARNE SIRÉN

Nuvarande fänriken K. Vuoripalo är en av de allra första i Finland, som börjat intressera sig för segelmodellplan. På senaste tiden har han självfallet ej kunnat ägna sig åt modellflyget som förut, men det oaktat har han ofta kommit med nya eller av honom själv omarbetade teorier beträffande segelmodellkonstruktionerna, teorier, som utformats till smärre artiklar och som lagts fram i offentligt ljus i Suomen Ilmapuolustusliiton Tiedoituksia, det finska modellflygets språkrör. Ofta återfinner man i denna tidskrift artiklar av hans hand, vilka har blivit allt populärare bland de finska modellflygarna. En sådan artikel är även den följande. Den handlar om ett synnerligen intressant ämne: förhållandet mellan kungsörnen och segelmodellen. Det är otaliga iakttagelser och experiment, som ligger som grund till denna artikel — ibland har de stundom varit nog så svåra att genomföra. Just dessa försök ge artikeln dess höga värde — återstår för oss intet annat än att låta fänrik Vuoripalo själv ta hand om ordet:

"Mången modellflygare har säkert observerat fåglarnas flykt och kommit att lägga märke till deras överlägsenhet gentemot modellflygplanet. Detta beror faktiskt inte bara på den omständigheten, att fågeln är i stånd att styra sin flykt till de mest fördelaktiga luftströmmarna, något som ju modellen ej mäktar göra, utan även därpå, att fågeln har en vida bättre aerodynamisk utformning. Låt oss därför ta oss en lite närmare titt på kungsörnens vingar, deras profiler och klädsel.



Som var och en väl känner till, är lyftkraften och motståndet beroende av det s. k. reynoldska talet. Den enklare formeln för detsamma är: v×t×70, där v är planets hastighet i m/sek och t vingkordan i mm. Ju större det reynoldska talet är hos ett modellplan, desto bättre flygegenskaper har det. Örnens glidhastighet är omkring 15 m/sek och dess vingkorda 370 mm, således får vi dess reynoldska tal till ungefär 388 500. En segelmodell med samma spännvidd har däremot Re-talet endast omkring 140 000 (v 8 m/sek och t 250 mm). Vi ser alltså, att örnen har ett mer än dubbelt så stort Re-tal som modellen. Vilket visserligen också beror på den förras stora vingkorda. Örnens vinge är fördelaktig även ur andra synpunkter. Så sker exempelvis luftströmmens lösgörande vid större anfallsvinklar mycket trögt, därför att vingspetsen är bred och trubbig och de där befintliga skårorna delvis släpper igenom luften. Detta har samma verkan som flaps på ett riktigt flygplan. Därtill har örnen på vingens bredaste ställe (II) ett knippe fjädrar, vilket — en aning upplyftat — bildar en 13 cm lång flaps med vingframkanten.

Låt oss sen granska örnens vingprofiler. De nödvändiga mätningarna var självfallet delvis synnerligen svåra att gå iland med, just därför att vingen måste belastas, för att dess form skulle bli så naturtrogen som möjligt — sådan som den är under själva flykten. Man lägger omgående märke till, att dessa profiler avsevärt skiljer sig från dem, som mestadels användes på flygplankonstruktioner och i viss mån även från de vanligaste modellflygprofilerna. Ta t. ex. profil nr 1. Dess största höjd är nära framkanten och nosradien är mycket liten. I allmänhet är välvningen på de tre olika profilerna mycket kraftig, vilket gör att profilerna blir tunna. Genom många försök i vindtunnlar bevisades, att en tunn och välvd profil har mycket bättre egenskaper vid låga hastigheter än en tjock sådan med rak undersida. Örnen, vars hastighet jämförd med ett flygplans är liten, har som vi kan se en tunn och kupig profil!

Ännu en synnerligen intressant omständighet, som man kan iakttaga hos ett modellplan, är den s. k. negativa skränkningen av vingspetsarna. Märkligt nog har örnen en t. o. m. ganska stark sådan. Mätningarna visade nämligen en skränkning på —3 till —6°.

Även själva vingytan inverkar förmånligt på örnens flygegenskaper och den skiljer sig i stort från modellens klädsel. Hela ytan och i synnerhet framkanten är täckt med små fjädrar. Framkanten blir därav ojämn, men trots det ändå glatt och håller formen bra. Ytan blir således inte jämn, och man frågar sig onekligen om den ej åstadkommer ett alltför stort motstånd. Så är emellertid icke fallet. Detta har man kunnat påvisa genom talrika försök i vindtunnlar varvid man kommit till följande resultat: för att modellvingen skall flyga med överkritiskt Re-tal, måste luftströmmen som rör sig kring vingen göras turbulent. Detta turbulentskikt uppkommer genom en spetsig profil och en ojämn yta, varför örnens vinge är fördelaktig i motsats till modellvingen, främst genom den senares släthet. Därför har en modellflygare med en slarvigt beklädd modell ofta nått bättre resultat än en modellflygare, vars modell haft en bra yta. (Turbulensen blir störande vid höga hastigheter och man har därför inte gjort mätningar, som kunde belysa dess stora betydelse för ett modellplan. Turbulensalstringen kan göras på många sätt. De två exempel, som Vuoripalo angett är svåra att tillämpa på modellplan, men ett effektivt medel att få en kärra med för tjock profil att upföra sig någorlunda hyggligt är att använda sig av s. k. turbulenstråd, d. v. s. en ståltråd, som man spänner framför vingframkanten på ungefär 1 cm avstånd från densamma).

Såsom framgår av denna kortfattade beskrivning har örnen en synnerligen bra aerodynamisk utformning. Dess glidtal är 16, när modellplanets i bästa fall blir 10 och vanligtvis stannar vid 6. Eftersom fåglarnas storlek och hastighet ofta liknar modellernas, vore det nog skäl att undersöka deras vingform och profiler. Därigenom kommer vi säkert snabbare till bättre resultat än om vi väntar på eventuella vindtunnelförsök i den vägen. Dessa är svåra att utföra och mycket, mycket dyra".

"OLYMPIA"

som skalamodell

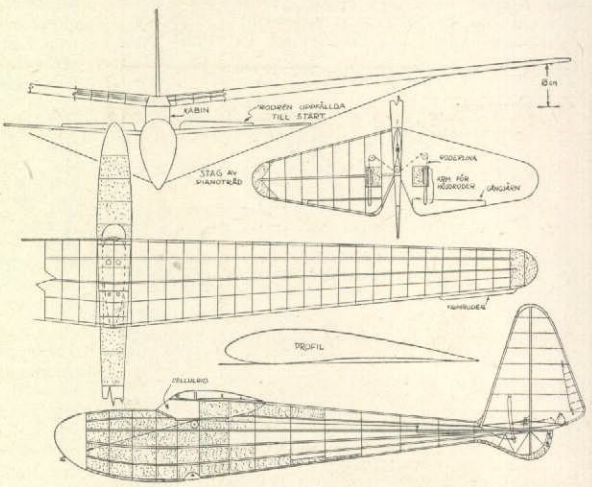
När signaturen för någon tid sedan anlände till Eslöv för att se på Eslövsmästerskapet i modellflyg väntade jag knappast få se några modellflygare förrän jag hunnit ut på fältet. På vägen upptäckte jag emellertid en flock ungdomar, vilka även de hade kurs mot Eslövs flygfält. Av allt att döma var det en modellflygare som här färdades omgiven av den sedvanliga, frivilliga eskorten. Jag påskyndade stegen och kunde inom kort konstatera att mitt antagande var riktigt. Det var Börje Bergkvist som hade för avsikt att vädra sin nybyggda jättesegelmodell med en spännvidd av inte mindre än 3,1 m. Modellen som byggts i skala efter det tyska segelflygplanet D. F. S. Olympia, har följande data:

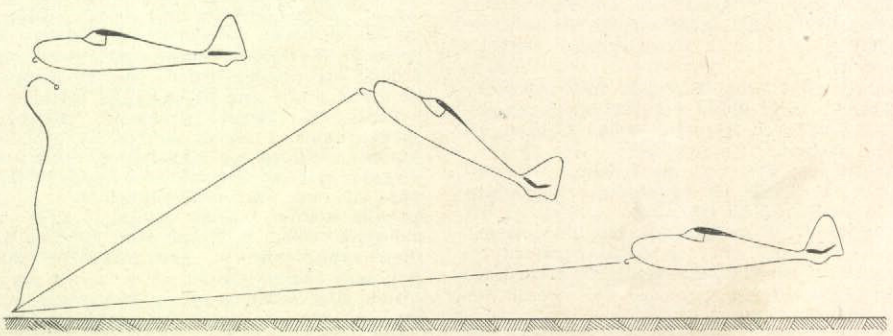
Spännvidd 3,1 m, längd 1,9 m, vingyta 72 dm², vingbelastning 44 g/cm², vikt 3,18 kg.

Tidigare har ju flertalet modellflygare ansett att ett modellplan i skala efter ett verkligt plan är betydligt underlägset i flygförmåga och det är också mycket få som vågat experimentera närmare på detta område. Det väckte en gång stort uppseende när den svenske modellflygmästaren Sven Hjelmérus lanserade sin senare riksbekanta modell av D. F. S. Kranich.

Börje Bergkvist har varit djärv nog att göra ett stort experiment med sin modell. Han har nämligen försökt sig på en ny startmetod. Startlinan har nämligen anbragts i en krok i nosen på planet och denna krok står i sin tur i förbindelse med modellens höjdroder, som fälls upp så snart något drag i startlinan uppkommer. Då detta skrives har endast några kortare provflygningar företagits med modellen, men dessa ha utfallit synnerligen lovande. Det var den gamle tävlingsräven Allan Dahl som fick äran att göra den första starten med modellen. Dessförinnan hade man företagit en massa glidförsök med modellen och därvid lyckats få in det av allt att döma absolut bästa glidet. Modellen hade i dessa glidförsök visat en mycket jämn och stadig gång men högstarten var ett problem för sig. Många av de närvarande hade ställt sig mycket skeptiska till det hela, och spänningen var därför stor när modellen för första gången satte nosen mot skyn. Lyckligtvis kommo alla onda aningar på skam. Modellen kunde verkligen flyga! Visserligen konstaterades inom kort att ett par smärre justeringar måste göras men detta betydde ju mindre vid sidan om det faktum att man verkligen fått se modellen bestå provet. Vi återkommer.

Kontakt.



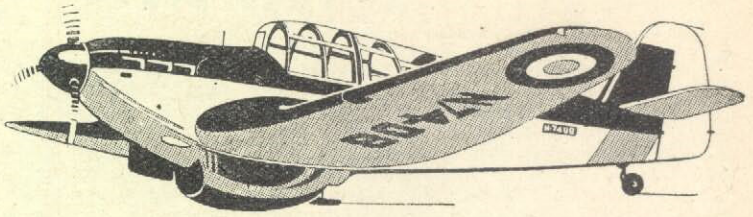


läs SEGELFLYGHANDBOKEN

Varför inte en

SKALAMODELL?

II.



av *RIGO LINDGREN*

Att bygga och flyga en skalamodell är många gånger svårare än att flyga en vanlig tävlingsmodell, då man är bunden vid originalets utseende och konstruktion, såvida man inte bygger vad amerikanerna kalla "semi-scale", alltså bygger en modell efter en stor maskins yttre former, men sedan "lägger till och drar ifrån" vad man tycker för att på så sätt kunna göra modellen mer lämpad för flygning. Men därmed förlorar skalamodellflyget hela sin tjusning, sitt konstvärde! Det är en hel vetenskap att kunna förena originalmaskinens **skalenliga** utseende med god flygförmåga i en enda modell!

I föregående artikel behandlade vi valet av typ för att giva nybörjaren en handledning när han står inför sin första modell. För att kunna uppnå fullgoda resultat med skalmodeller måste man först och främst tänka på att man väljer en modell, som är lämplig i trimmningshänseende och har bra flygförmåga och dessutom tilltalar byggarens smak. För att göra modellen mera hållbar vid hårda landningar, bör man helst ha alla delarna löstagbara. Särskilt gäller detta vingarna, stabilisatorn och landningsstället. Använder man gummimotor bör man givetvis ej sträcka densamma alltför hårt, så att propellern och medföljande nosblock ej kan "vika" sig, om modellen skulle törna emot något hårt föremål. Ett gammalt beprövat sätt att fästa vingarna vid kroppen är, att låta två pianotrådar (ung. 1,25 mm för en 75—85 cm:s modell) löpa genom kroppen och de två första spryglarna. Tråden fastsurras och limmas i kroppen och löper genom bussningar eller andra lagringar av metall i spryglarna, vilka på så sätt lätt kunna glida av. Vingarna hållas intill kroppen medelst två gummisnoddar, vilka äro fästade i små krokar i de första spryglarna och går mellan dessa genom kroppen. I övrigt finnes så många sätt, att det enbart bleve en uppräkning, om man här skulle gå igenom dem. Varje modellbyggare har alltid sina egna små tricks och metoder, som säkert kommer till användning här. Landningsstället göres fjädrande i den mån konstruktionen tillåter det. Stabilisatorn fästes vid den övre kroppshalvan av stjärten (om stab. sitter mitt på en rund eller oval kropp).

De flesta skalamodellflygare, som provat lågvingade skalamodeller, äro av den åsikten, att dessa absolut ej kunna flyga. Erkännas måste också, att de äro rätt svårtrimmade och nybörjare kunna endast med svårighet gå iland med uppgiften. Man får ej räkna med att lågvingade modeller kunna uppnå lika god flygförmåga som högvingade, men bygger man bara modellen tillräckligt stor, övervinner man många trimmningssvårigheter och kan dessutom få längre flygtider. Ju mindre modellen är, dess större precision fordrar byggning och trimmning, för att ej nämna den "flygvana" man bör besitta.

Stabilitet.

Det vanligaste sättet att uppnå ökad stabilitet på en lågvingad skalmodell är att öka V-formen. Detta torde vara det lättaste och effektivaste sättet, men nackdelen är att modellen ej blir trogen sin förebild. Men man uppnår rätt god, eller i varje fall tillräcklig stabilitet, om man sänker tyngdpunkten så långt ner som möjligt, d. v. s .genom att använda relativt tunga hjul. En lågvingad sjömodell är därför stabilare än en landmodell, men fordrar i stället större stjärtytor eller i varje fall större fenyta, för att erhålla stor kursstabilitet.

Många modellbyggare i utlandet använda särskilt på stora modeller, en slags pendelanordning, medelst vilken de reglera skevningsordren så att dessa giva utslag när modellen nått över 12—15° lutningsvinkel och alltså återför den i dess rätta läge. Detta sätt är lämpligt att använda på bensinmodeller där batteriet kan tjäna som pendel. En skiss av detta system har varit införd i SFT, så den som ej vet hur en sådan anordning verkar, kan taga reda på detta nummer och studera skissen. På en gummimotormodell är detta system däremot mycket svårt att utföra i praktiken, då det stöter på svårigheter att placera en dylik pendel. Vill man därför uppnå god stabilitet måste man välja en modell med stor vingyta. Utförda experiment ha visat, att en pendel på 28 gram kan hålla en modell med 100 cm spännvidd "på rätt köl" även om vingen har 8—10° negativ V-form. Sidoförhållandet var 1: 10, och skevningsrodsens yta 20 % av vingens. Därför skulle en lågvingad skalmodell med 100 cm spännvidd ej behöva en större vikt än 10—12 g. Anmärkas bör, att pendelvikten ej verkar under större delen av motorflykten utan huvudsakligast under glidflykten.

Motorkraften.

Den vanliga gummimotorn vållar i allmänhet skalamodellbyggarna huvudbry. Är modellen försedd med en kopia av originalets stjärnmotor har man dels svårigheter med att kunna framställa en praktisk och löstagbar lagring av propelleraxeln, och dels är det svårt att undvika den vanliga "nedåtpallningen", som kommer att störa helhetsintrycket och i värsta fall förorsaka att propellerbladet slår i den nedre delen av motorringen. Däremot äro modeller försedda med "radmotorer" lättare att trimma, då man i detta fall "pallar under" hela nosblocket, som är utfört precis som på en vanlig tävlingsmodell.

Vanligtvis lägger problemet Motorkraften många hinder i vägen, särskilt för dem, som ej kunna anskaffa en explosionsmotor el. dyl. Bygger man en gummidriven modell, får man nöja sig med yttre skalenlighet, d. v. s. att göra alla utifrån synliga detaljer i fullt proportionerlig skala, men har man tillgång till en liten explosionsmotor kan man även fullfölja den **inre** skalenligheten, d. v. s. att göra sittbrunn eller kabinen precis som originalets, om man nu har en ungefärlig aning om hur den ser ut. Men ju mer man förser sin modell med detaljer, ju tyngre blir den och därmed måste man ha tillgång till större motorkraft. När det gäller en gummimotormodell är då en förlängd snodd eller ännu hellre den välbekanta "kraxen" att föredraga framför utväxling l. dyl. Detta beror på att man måste kunna draga upp motor med drillborren och detta kan i allmänhet ej ske på annat sätt med en skalamodell än att anbringa uppdragningskroken i modellens nos, ty det blir ej snyggt att "kapa av" kroppen strax framför stabilisatorn, för att göra den aktre kroken åtkomlig. Som ett exempel på "kraxens" fördelar kan nämnas förf. modell av sportplanet "AERONCO K", vars två 52 cm långa snoddar, vardera bestående av 10 strängar 0,85 × 6,40 mm snodd, orkade draga den 28 cm stora propellern i hela 35 sek (trots dålig snodd!) och lyfta planet till en höjd av i genomsnitt 20 meter. Med endast en motor blev motortiden ej mer än 12—13 sek! Nackdelen med den beskrivna anordningen är, att man på grund av de aktre kugghjulens och lagringarnas vikt ej kan anbringa kraxen längst bak i aktern, utan på c:a 2/3 av kroppens längd framifrån räknat. Den förlängda snodden (om man nu törs tala om sådant i dessa tider!) har den nackdelen, att propellern efter motorkraftens upphörande kommer att skjuta fram något framför navet, detta för att kunna erhålla en effektiv stoppanordning.

Såsom nämndes under rubriken "Stabilitet" kan man medelst motorkraften undvika alltför svåra kvaddningar orsakade av modellens bristande stabilitet. Detta gäller i allra högsta grad de lågvingade skalamodellerna, som gärna vilja "vika sig". Man ger propelleraxeln helt enkelt en smula mer nedåtriktning, varför modellen i starten kommer att få vissa tendenser att "trycka". Detta är ju i och för sig ingen nackdel, ty man vill ju gärna se modellen göra **"skalenlig"** uppstigning, d. v. s. att man undviker s. k. "vrålstarter" (såvida det ej är en Stork) men man förlorar även därmed höjd. Det är därför en precisionssak att trimma sin modell, så att den får den starkaste möjliga startvinkeln och ändå lämna en marginal kvar till överstegringsläget. Nedåtriktningen av propelleraxeln har därför den verkan på en modell, att den ökar vingbelastningen och dessutom har stabiliserande egenskaper, precis som om man belastar en planka i dess mittpunkt och som är upphängd vid dess ytterändar. I allmänhet bör man undvika lågvingade modeller med alltför stark vingknäck el. inverterad "gull"-form. Sådana modeller fordra i allmänhet rätt stark nedåtriktning av propelleraxeln för att kunna bli stabila under motorflykt. En modell av den tyska Stukan, Junkers Ju 87, som hade närmare 6° nedåtriktning på propelleraxeln "stallade" redan vid 20° stigvinkel. Då propellern växlades i förhållandet 1: 1,7 minskade visserligen stigvinkeln till ung. 16°, men flygtiden blev ung. densamma med den fördelen, att modellen ej så lätt överstegrades, och glidflykten uteblev ej heller. Man kan taga som regel, att ju ostabilare en modell är, desto mindre glidtal måste den ha, för att kunna parera alla eventuella kastvindar och andra ojämnheter i luften.

När ni nu ger er i kast med eder första flygande skalamodell, så bygg modellen så **lätt** som möjligt och utelämna gärna alla tyngande detaljer den första gången och framför allt — välj en modell som är både lätt att bygga och trimma och ej heller för svår att reparera! Om ni har några problem, som ni ej kunna lösa, så skriv gärna till SVENSK FLYGTIDNING och tala om edra "bekymmer", därmed erhåller ni säkert några nya erfarenheter. Lycka till med bygget!

SOLNA ESKADERN

År 1943 har varit modellflygklubben SOLNA-ESKADERNS mest aktiva och framgångsrika. En del av medlemmarna har med verkligt sann entusiasm gått in för att ta KSAKs modellflygmärken. Klubben hade t. ex. vid årsskiftet inte mindre än fem järn, fyra brons samt ett silvermärke — det första inom klubben. Dessutom har två av klubbens medlemmar under året deltagit i Stockholms Segelflygklubbs skolverksamhet på Skarpnäcksfältet. Av dessa har en vid årsskiftet avlagt prov för B-diplom, under det den andre på grund av sjukdom tyvärr nödgats avbryta sin flygverksamhet en tid framåt. Han hoppas dock snart kunna fortsätta proven....

Genom vänligt tillmötesgående från folkskoleinspektör C. N. Hedlund har klubben kostnadsfritt fått disponera Råsunda skolas slöjdsal två gånger i veckan.

Klubben har även ett par gånger företagit färder ut till Gärdet för att studera stockholmsklubben VINGARNAS trimningar. Dessa färder har varit synnerligen givande för klubben och vi ber därför så här i tryck få framföra ett hjärtligt tack till samtliga "vingar", främst till Robert Löwen-Åberg, som varit vår ciceron och hjälpande hand. Tack!

Modellflygarglädje

Berättelse för de yngre modellflygarna

av Ingar Gustavsson

Pennan gick för fullt, ritmaskinen, som i vanliga fall hade för vana att röra sig långsamt och sällan, ibland till och med inte alls, gick nu i ett enda kör. Nog skall den här lilla saken bli klar innan chefen dyker upp tänkte Lennart Engelwing medan han med än större frenesi gav sig hän åt sin nya modellkonstruktion. Konstigt vad hans hjärna var klar i dag. Men snart skulle han vara tvungen återgå till det vanliga själsdödande ritkontorsarbetet, som skulle återskänka honom det olustiga och tröga i sinnet. Nu levde han för ögonblicket upp, nu arbetade han så som han ville arbeta till döddagar. Med säker hand lade han mallen på vingprofilens konturpunkter och gav den dess form. Nu visslade han inte och störde heller inte ingenjörerna i deras viktiga arbete, de fick fick faktiskt för en gångs skull arbeta i fred — för Lennart arbetade själv.

Bäst jag slutar innan det händer något, tänkte han för sig själv och tog ner den färdiga segelmodellritningen från arbetsbordet. Några ingenjörer, som sett hans ritningar kom fram till honom. En av dem — en amerikanare — som tillfälligtvis var anställd på kontoret, och som förresten trodde sig kunna allt om flygtekniken, yttrade sig mycket överlägset om hans alster och framhöll de många tekniska felsteg som Lennart begått. Han var en känslig pojke, Lennart, han reagerade kraftigt för all kritik och alla anmärkningar. Han var endast 18 år och född i Amerika av svenska föräldrar. Familjen hade sedermera flyttat tillbaka till Sverige, och Lennart hade fått anställning på ett flygtekniskt ritkontor för att få praktik innan han började i ett tekniskt plugg. Han hade faktiskt aldrig tyckt om amerikanarna, och nu när denne dryge ingenjör kritiserade hans segelmodellplan alldeles obefogat, kunde han ej styra sig, utan besvarade mannen på dennes eget språk i de mest kraftiga ordalag. Lennart märkte hur rodnaden sköt upp i hans tinningar och det var med häftighet och med högljudd stämma amerikanaren försvarade sina kunskaper. Några av de andra stod på Lennarts sida, men en del, som tycktes avundas Lennart, satte sig upp mot hans åsikter och slöt sig fegt till amerikanaren. Ritningen, som lagts ner hade för en halvtimme sen åkt upp på ritbordet igen och halva ritkontorspersonalen diskuterade den för fullt. Alla tvärtystnade med ens när dörren öppnades, och en lång mager, nästan flintskallig man åtföljd av chefen trädde in på kontoret. Samtliga ritare drog sig diskret tillbaka när den länge mannen närmade sig Lennarts ritbord. Lennart insåg från början det hopplösa i att hinna få ned ritningen, och så hade den distingerade främlingen redan fått syn på den. Chefen, som stod vid hans sida, betraktade ritningen med bister min, och Lennart började så smått känna sig illa till mods. Så med ens började mannen tala — tyska.... Chefen kommenderade upp Lennart, som hälsade tysken med en bugning. Denne uttryckte sitt gillande av Lennarts modell och gav så chefen några glimtar från det tyska modellflyget, och hur högt man skattade den modellflygande ungdomen i hans hemland. Det låg något av sympati och friskhet i tyskens ansikte och det var glädjefyllda och stolta ögonblick för Lennart när han slutligen tryckte den tyske ingenjörens hand. Chefen verkade märkbart belåten, när han, sedan han kallat till sig Lennart, berättade att denne hälsat på en av Tysklands förnämsta segelplankonstruktörer. Lennart gick tillbaks till sitt arbete både glad och stolt till sinnes. Att denna lilla episod skulle sluta så lyckligt hade han ej trott.

Han kunde emellertid inte undgå att märka amerikanarens föraktfulla blickar och den underliga tystnad, som rådde bakom ritborden. Han förmådde faktiskt inte koncentrera sig på sitt arbete, hans tankar gick tillbaka till den gången för 3 år sen när han först kom i kontakt med modellflyget. Det var en dag frampå våren.... Solen hade nyss smält snön och flygfältet började så smått tona i grönt. Några av modellflygsektionens bästa flyggrabbar hade gett sig iväg för att trimma sina stora segelmodeller och njuta av vårvädret också, förstås.... Det var deras strömlinjeformade, kulörta underverk som slog an på honom så kraftigt, att han gick hem jublande glad till sinnes. Och så hade han börjat bygga och flyga själv, fått värdefull hjälp av klubbkamraterna, tills han en dag konstruerat sitt eget segelmodellplan. Det var en bra konstruktion, hade två meter spännvidd, var försedd med luftbromsar och en del andra trevliga konstruktionsfinesser. Det var den ritning han nyss fullbordat innan det lilla intermezzot med amerikanen och tysken.

Nåja, det var nog bäst han tog hem ritningen nu och satte fart på byggandet. Under många veckor och långa månader byggde Lennart, ibland till och med långt in på nätterna. En natt framemot ett-tiden kom hans pappa in till honom. Det var minsann inte någon sympatisk blick han hade i ögonvrån den här gången och Lennart kände sig lite illa till mods. "Vet du att du har ett arbete att sköta", började han, "vet du, att ditt arbete kräver vaksamhet, noggrannhet och omtanke. Tror du då verkligen att då får behålla din plats om detta får fortg Släpp modellbyggandet ett tag och gå och läg dig" var hans ord och det var bäst att lyd Men det var svårt att sluta.... Lennart had gripits av en sån intensiv bygglysta. Ju me han såg sitt verk närma sig fullbordan dest kraftigare sporrade skaparglädjen honom.

Och så i juli fyllde han arton år och han mamma hade lovat ordna en bjudning me dans. Lennarts pappa, som var en erkänt duk tig flygingenjör, hyste inte några speciellt var ma sympatier för den moderna dansen, me den här gången hade han inget emot det. Le nart arbetade oavbrutet på sin segelmodell, t han ville absolut ha den färdig till sin födels dag.

Det var dagen för den stora bjudningen n och han hade nyss fått själva stommen till mo dellen färdig. Eftersom han tyckte modellen va vackrare utan klädsel laddade han sin kame för att ta några plåtar av den utomhus. D var första gången han var ute med modelle varför en massa åskådare samlades för att sig en liten titt på den flotta uppenbarelse Just då kom hans pappa hem från sitt arbet och fick se modellen. Han hade aldrig tro på modellflyget förr. Dagarna i ända var ha sysselsatt med tabeller och matematiska fakt Hans ungdom hade ej uppfyllts av modellfly gets fröjder och ej heller erfarit dess fysisk styrkande och psykiskt utvecklande förmåg Men nu tog han fram sin räknesticka och bör jade prata med sin son. Ty en del av flyg teorien hade Lennart redan lärt av sin pappa Sällan hade Lennart kommit i ett så förtrolig samtal med sin far som nu. Denne fick nu s sin tidigare misstro mot modellflyget börj vackla betänkligt.... För Lennarts modell va verkligen något som kunde intressera även e gammal erfaren flygtekniker som Lennart pappa! (Forts. i nästa nr)

TOLLIN-Ritningar

Focke-Wulf Fw 189
Pris kr. 1:05

Bell P-39 Airacobra
Pris 85 öre

Junkers Ju 87 B (Stuka)
Pris 95 öre

Hawker Hurricane II C
Pris 90 öre.

Focke-Wulf Fw 190
Pris 90 öre.

med utförlig byggbeskrivning och originalfärgprov.

ÅKE TOLLIN,
Rudbecksgatan 7, Örebro

Sänd mig nedanstående:

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

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

Namn: .....

Adress: .....

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

SFTs NORDISKA SAMARBETSRÅD I MODELLFLYG.

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

Danmark:
Jørgen Dommergaard, Johs. Thinesen och Per Weishaupt.

Finland:
Tor Krause och Arne Sirén.

Svensk flygtidning

SFTs MODELL-RITNINGAR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SVENSK FLYGTIDNING, Malmö
Postgiro 147660.



LÅNGDISTANSFLYGBÅT
DORNIER
DO 26