



# SVENSK flygtidning

ÅRG. 6 NR 5  
Maj 1944

Historik:

**Jaktflygets uppkomst**

Aktuellt:

**Seger genom luftmakt**

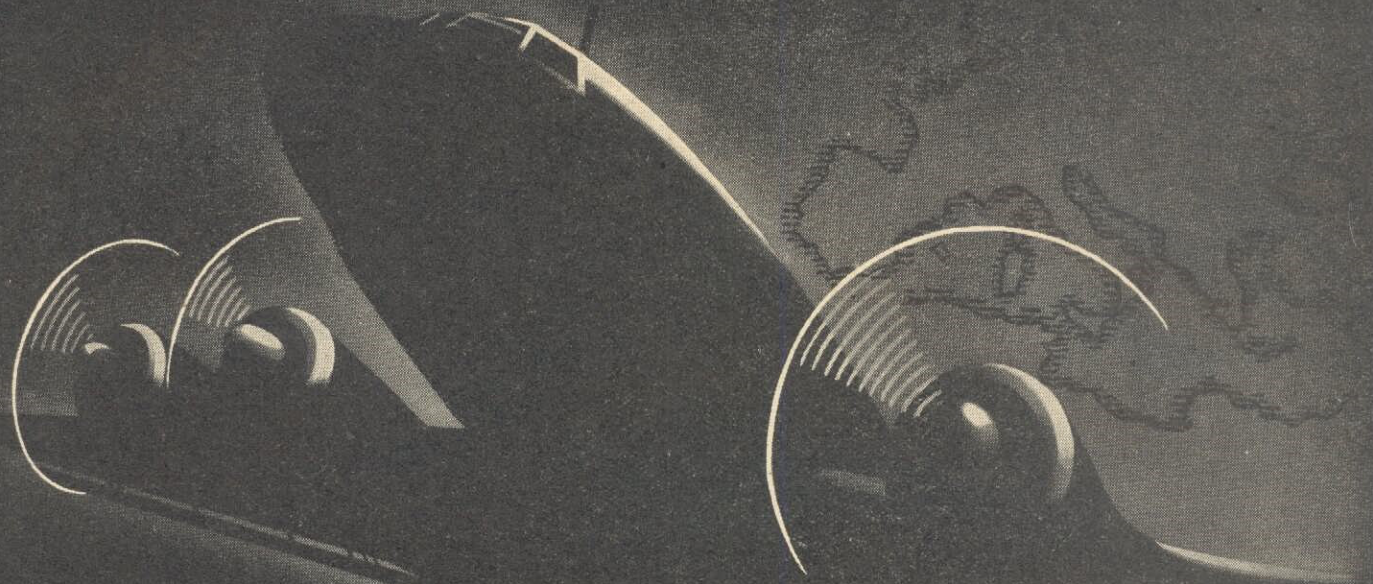
Framtidsvy:

**Vi flyger till månen**

Segelflygets chefsinstruktör  
Löjtnant J. G. KARLSSON →  
inleder årets segelflygsäsong.







Tysk luft- **25** trafik

Å R

**JUNKERS**

**TRAFIK-  
FLYGPLAN**

PIONJÄRER AV VÄRLDENS LUFTTRAFIK



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

Bevis på det tyska kvalitetsarbetet!



**JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.**



# UPP TILL KAMP

för bättre "flygsinne" bland de styrande!



"1944 ÅRS SEGELFLYGARTING har enhälligt anslutit sig till den uppfattningen, att bestämmelserna för utdelande av diplom-premier om möjligt böra revideras i syfte att höja åldersgränsen och hemställer, att KSAK måtte låta verkställa en utredning häröver och vidtaga i anslutning härtill lämpliga åtgärder."

Detta uttalande antogs enhälligt av segelflygets valda ombud från hela Sveriges land, när de den 1—2 april samlades till ting för att på äktsvenskt manér ge sin mening tillkänna. Det är inte en vagt formulerad resolution, som avfattats mera för ordningens skull, utan snarare en kampparoll, under vilken segelflygarna på det "diplomatiska" området komma att gå till offensiv för att öppna ögonen på dem, som ännu ej insett segelflygets stora betydelse för hela vårt folk och då speciellt för vår krigsmakts bärande vapenslag, det svenska flygvapnet.

Efter att en tid ha kämpat praktiskt taget utan stöd, har segelflyget uppmärksamats av statsmakterna, som här sett ett viktigt led i vår försvarsberedskap. Följaktligen har segelflyget fått statsanslag för inköp av material till klubbarna, och premier utdelas till dem, som erövra segelflygdiplo-m. Härvidlag har man emellertid inskränkt sig till den åldersgrupp, som man anser vara av "direkt" nytta för flygvapnet, d. v. s. manliga ungdomar upp till 20 år. Alla, som passerat 20-årsstreck, stå därför idag utan möjlighet att erhålla bidrag till sin segelflygutbildning. Detta är så mycket mer beklagligt, som utbildningen ju ställer sig mycket dyrbar.

Med all respekt för myndigheternas uppfattning om åldern måste man dock utgå ifrån, att en trupp behöver befäl för att kunna utbildas och marschera framåt. Så är det även inom segelflyget. Redan en blick på segelflygarteringens sammansättning säger en hel del. Här samlades det unga segelflygets pionjärer. Deras arbete

är ej avlönat. De offra all sin fritid för segelflygets sak. Låt vara, att det är en hobby. Risk finnes, att intresset svalnar, om alltför många svårigheter möta på vägen. Dessa ledare, som alla trampat ur barnskorna, bilda den ryggrad, som skall hålla uppe segelflyget som folkrörelse.

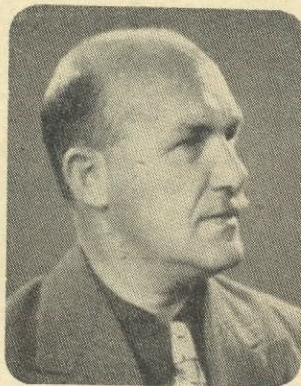
Men denna kategori segelflygare, som behövas som instruktörer och gruppchefer, stå utan möjlighet att erhålla stipendier. Man stannar därför på halva vägen, om man inte ändrar åldersbestämmelserna. På den punkten förvänta vi segelflygare landet runt, att statsmakterna snarast höja åldersgränsen till 30- eller åtminstone till 25-årsåldern. Ty i denna åldersgrupp finnas de befälsämnen, som äro nödvändiga för att föra segelflyget framåt.

Även från kommunernas sida borde man nu kunna förvänta större förståelse. De kommunala myndigheterna handla under mycket stort ansvar, då de ju förvalta kommunens medel. Det är därför naturligt, att de inte kunna bevilja anslag till varje ny-modighet, som pockar på deras stöd. Å andra sidan har segelflyget nu så klart visat sitt stora värde, att här inte länge någon tvekan borde råda. Statsmakterna ha ju också genom sitt anslag i princip förklarat segelflyget vara av största betydelse. Då borde vägen stå öppen även för kommunala anslag. Till en början kunde man tänka sig, att anslag beviljades i form av kommunala stipendier för utbildning av segelflygare och instruktörer.

De pengar, som man offrar på segelflygets altare, komma förvisso att vara väl använda pengar, både direkt och indirekt!

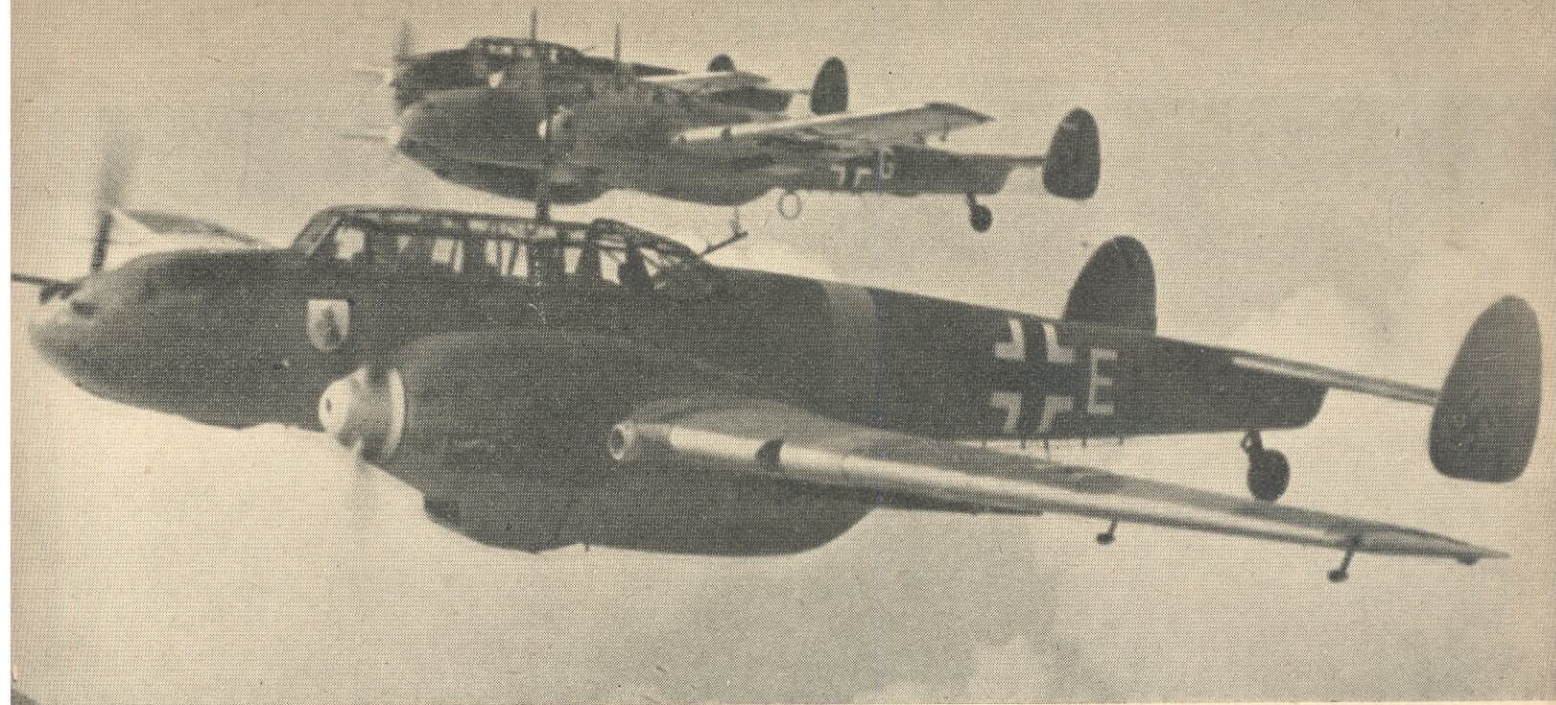
Även i övrigt skulle man från myndigheternas sida vilja möta litet större förståelse när det gäller behandlingen av segelflygets frågor.

Landet behöver segelflyget. Ungdomen står redo. Nu få de, som makten hava, icke svika! 1 maj 1944.



Ivar Andersson,  
framstående kommunalman  
och A-diplomat, efterlyser  
större förståelse för segelflyget.





# JAKTFLYGETS UPPKOMST och utveckling under förra världskriget

**D**et förra världskriget förde med sig en oanad utveckling av flygmaterialet. Vid krigsutbrottet disponerade stormakterna vardera blott några hundratals flygplan, men under kriget gick utvecklingen så snabbt framåt icke blott kvalitativt utan även kvantitativt, att de krigförande staterna vid vapenstilleståndet kunde räkna veritabla luftflottor.

När kriget bröt ut, hade flygningen ännu knappast hunnit "trampa ur barnskorna". Stridsflyg i egentlig mening existerade inte. De flygplan som fanns, var uteslutande avsedda för spaningsuppdrag. Även luftskepp förekom — tyskarna hade ju som bekant specialiserat sig på dessa luftfarkoster, som dock visade sig vara allt för sårbara för att med framgång kunna insättas över fronterna, varför de under krigets fortsatta förlopp användes huvudsakligast för fjärrbombardemang. Zeppelinraiderna över London är ju ganska väl kända.

Under det första krigsåret förekom inga nämnvärda luftstrider. Flygplanen var obeväpnade, och i händelse ett fientligt flygplan skulle närma sig, fanns det bara handeldvapen att tillgripa för luftstriden.

Marktrupperna såg länge med misstro på de flygande krigsmaskinerna. I början gav soldaterna eld, så fort de såg ett flygplan, i lycklig okunnighet om det var en vän eller fiende de sökte knalla ned. Många officerare tyckte också, att en pilot var ungefär detsamma som en chaufför, och kunde inte upphöra att förvänas över att officerare kunde nedlåta sig till något så simpelt, som att sitta vid spakarna i ett flygplan.

Huvudsakligen gick luftkriget ut på att hindra inflygningar över frontlinjerna och skada de fientliga förbindelselinjerna. Endast i undantagsfall utfördes bombraider mot fiendens städer och försvarscentra, och

då i mycket obetydlig omfattning i jämförelse med det pågående storkrigets tusenplansraider.

Snabbt blev det klart, att man måste vidtaga drastiska åtgärder för att förhindra de fientliga inflygningarna. Man experimenterade med kulsprutor, som sköt i vinkel m. m., men först då den synkroniserade kulsprutan uppfanns, började verkliga luftstrider uppstå.

Jaktflyget blev därför särskilt omhuldat. Från början var jaktmaskinerna ganska primitiva tingestar — som t. ex. den första Fokkerjagaren, med vilken typ bl. a. Immelmann vann sina luftsegrar. Det var ett litet monoplan med 100 hkr motor, bestyckat med en kulspruta, och med en hastighet på mellan 80 och 100 km. Vikten på planet var mycket låg, blott trehundra kg. Inte mycket att sätta upp mot ett modernt jaktplan, t. ex. av typen FW 190, som gör över 600 km och är bestyckat med fyra automatkanoner och två ksp samt med en motor på 1.600 hkr.

Mängder av jaktplanstyper såg under kriget dagens ljus. Plan av typerna Fokker, Pfalz, Albatross, Bristol, Sopwith, Morane, Nieuport, SE 5 och Spad virvlade om i luft- rummet.

## Som kontrast

mot denna intressanta historiska artikel om förra världskrigets jaktflyg presentera vi i vignettbilden Me 110, ett av detta världskrigs mest uppmärksammade jaktplan, som även enligt allierade uppgifter visat sig mycket framgångsrikt i den senaste tidens stora luftslag över Tyskland. Me 110 har nyligen utrustats med raketkanoner, vilket ytterligare höjt dess stridsduglighet.

Däribland fanns många kuriösa konstruktioner, speciellt triplanskonstruktionerna av typerna Fokker och Sopwith. Men särskilt Fokker Dreidecker I visade sig vara en förnämlig sådan. Med sin stora vändbarhet och sin snabbhet — 200 km — flögs den med förkärlek av flygaress som Manfred von Richthofen.

De nämnda triplanen och t. ex. Sopwith Camel och Nieuport Scout voro utrustade med roterande stjärnmotorer. Säkert var det ett ganska smutsigt jobb att flyga dessa plan, då oljan sprutade kring den snurrande motorn.

Någon sinekur var det inte att vara jaktflygare under världskriget. Piloten satt med halva överkroppen i vinddraget — uppvärmda kabiner eller vindskydd var okänd lyx — och hade han turen att få en fiende på kornet, hände det inte alltför sällan, att han fick bearbeta kulsprutorna med en träklubba för att klara av laddningsfel. Hade han oturen att stöta, då fanns det ingen fallskärm att tillgripa. Först under krigets slutskede infördes fallskärmen. Klart var därför, att jaktpiloterna var en förbrukningsvara — förlusterna voro betydande på bägge sidor.

Men luftstriderna hade något av dueller eller torneringar över sig. Piloterna hann ofta avlossa hundratals skott i flera serier, innan motståndaren virvlade ned mot jorden. Det var andra tider än nu, då jaktplanen kommer neddimpande som meteorerna och på några sekunder spottar ut hundratals kilo projektiler ur eldrören.

Det var också ett praktfullt skådespel att se flygplanen drabba samman på den tiden. Man målade inte planen i dystra camouflagefärger som nu, utan piloterna fick ofta måla planen i de färgkombinationer, som de själva bäst tyckte om. Och de valde inte

(Forts. å sid. 22)





# Effektivitet är lösen

Ett modernt flygplan är i regel vackert. Den egenskapen har planet fått till skänks — konstruktören eftersträvar nämligen endast effektivitet, när han ger flygplanet dess form. Ett typiskt exempel på detta är SAAB 18:s karakteristiska stjärtparti. Den V-formade stabilisatorn med dess snedställda fenor ger:

- *Bättre skottfält bakåt.*
- *Tillräcklig frigång över marken — ett stridsflygplan måste kunna flygas från sämsta tänkbara fält.*
- *Lämpligare aerodynamisk anslutning mellan stabilisatorn och flygkroppen.*
- *Minskad belastning på stabilisatorn.*
- *Kraftigare styrverkan av fenor och sidoroder genom att dessa placerats mitt bakom propellrarna.*



*skapar svenska vingar*

**SVENSKA AEROPLAN AB**  
LINKÖPING · TROLLHATTAN



## Allierad luftkrigsföring:

## SEGER GENOM LUFTMAKT

## Dag- eller nattanfall?

## Allmänna synpunkter

Det torde icke ha undgått våra läsares uppmärksamhet att bombangreppen mot Tyskland merendels företagas av brittiska styrkor under natten medan amerikanerna ofta även begagna dagen. Orsaken torde vara att söka i motstridande åsikter inbördes mellan amerikanska och engelska militära fackmän angående flygkrigets möjligheter och utsikter. Den amerikanska luftkrigsdoktrinen förfäktar — tydligen i hög grad under inflytande den rysk-amerikanska konstruktören och majoren Alexander de Seversky's tes "Victory through Air Power" — energiskt den åsikten, att ett starkt beväpnat och hänsynslöst insatt flygvapen icke kan nedkämpas av försvararna och att det skall vara möjligt att vinna "seger genom luftmakt". Den i England baserade 8 US-Army Air Force (8 amerikanska luftflottan) har under en längre tid tydligen försökt omsätta dessa teorier i praktiken. Dock synes icke resultaten ha blivit de väntade. I motsats härtill företager det engelska Bomber Command nästan alltid sina angrepp nattetid.

Den amerikanska luftkrigsdoktrinen grundar sig på bombplanens numera stora räckvidd och USA:s allmänna militära läge. På denna basis utvecklade sig där en uppfattning av bombplanens ändamål och beskaffenhet, som blev normgivande vid

byggandet av de amerikanska 4-motoriga typerna. Man begärde användbarhet för daganfall, formationsflygning, förmåga att säkert fälla bomberna från stor höjd, snabbhet och stark beväpning, oberoende av väderleken samt förmåga till långdistansflygning. För fackmannen står det klart redan vid första ögonkastet, att alla de önskade egenskaperna mer eller mindre strida mot varandra och att de med den nutida teknikens hjälp näppeligen kunna samordnas idealiskt. Så t. ex. ligger Boeing 17:s marschastighet föga över 300 km-strecket. För att skydda sig mot jaktan-

## — Av TORE STENKIL —

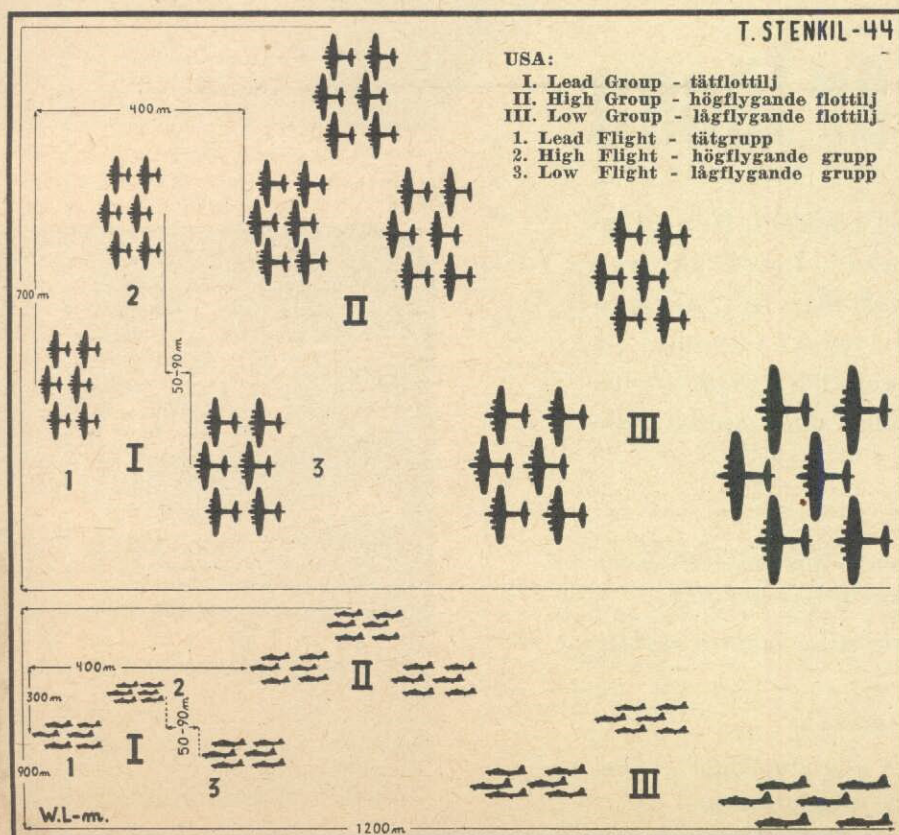
fall ha amerikanerna infört slutna förbandsflygning. Härtill torde även vissa psykologiska, med den amerikanska mentaliteten sammanhängande faktorer ha spelat in. Innan vi gå närmare in på själva anfallet torde en översikt över de amerikanska formationerna vara på sin plats.

## Organisation

En amerikansk group består utan reserver av 18 flygplan (element). 2 elements bilda 1 flight. En dylik flight flyger i en noggrant indelad, tätt sammansluten ordning, som fastställts efter noggranna beräkningar ur bästa försvarssynpunkt. 3

flights — indelade i lead flight, high flight och low flight — utgöra en group. Groupens enheter (se bild), varigenom full eldkraft och fritt skjutfält eftersträvas i möjligaste mån. Denna formering återkommer därefter i varje våg. Från den brittiska ön starta de amerikanska flygplanen med bestämda mellanrum för att formera sig till en "våg" (wing = 3 groups) över en i förväg markerad punkt.

Formering sker sedan enligt teckningen för att nå ett så starkt försvarssystem som möjligt med stor eldkraft åt alla håll. En dylik fast formering är emellertid underkastad ständiga störningar av t. ex. väder, jaktangrepp, luftvärnseld o. s. v. Dessutom är det mycket ansträngande för en flygare att timme efter timme flyga förbandsflygning. Anmärkningsvärt är också att hos amerikanerna det slutna förbandet ledes mot målet av ett ledarflygplan, som svarar för både navigering och radioförbindelse. Samtliga plan i vågen stå i radioförbindelse med ledarplanet. En olikhet finner man ibland då ett plan flyger bredvid ledarplanet. Det förra har då enbart till uppgift att hålla radioförbindelse med vågens enskilda plan och repetera samt vidarebefordra ledarplanets order. Härigenom kan ledarplanet koncentrera sig på sina viktigaste uppgifter: navigering och utmärkande av målet. Hela framgången är nämligen beroende av en god ledning.



## "Den döda vinkeln"

Den nästan skolmässiga fasta ordningen vid anflygningen har till uppgift att bilda en formering, som — åtminstone i teorien — icke har några "döda vinklar" och mot vilken varje fiendligt jaktangrepp är dömt att misslyckas. Den döda vinkeln spelar en icke oväsentlig roll vid flygplanets beväpning. Den uppstår genom en av vissa aerodynamiska förhållanden betingad anordning av försvarsvapnen, varvid vissa sektorer av flygplanet bli sårbara, d. v. s. icke kunna bestrykas av egna kanoner och ksp. I dessa områden ligger till stor del bombplanets Akilleshäla, och den angräpnade jaktflygaren väljer naturligtvis med förkärlek ut just dessa ställen för sitt angrepp. Amerikanerna eliminera detta emellertid genom att bombplanen inbördes bestryka varandras döda vinklar.

## Anfallet

Under ideliga kursförändringar, aningen i skarpa vinklar eller flygning i cirkel för att locka försvararna att starta för tidigt, uppnår så förbandet den s. k. initialpunkten, d. v. s. den punkt, varifrån angreppet startas. Från ledarplanet skjutes en ljussignal, vilken markerar klart för fällning av bomberna, och samtidigt flyga de sista flottiljerna ut åt sidorna så att



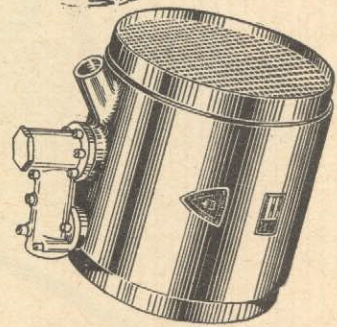


# KYLARE

De nya, helt svensktbyggda flygplanen äro utrustade med specialkonstruerade oljekylare av vår tillverkning. Auto-Metalls märke återfinnes även på kylare till arméns stridsvagnar och bilar, på kylare till marinen, posten och andra statliga inrättningar. De ledande bilfabrikerna taga sina kylare från Auto-Metall, och detta gäller även cylinder- och ringpackningar av alla slag och storlekar. 30-årig erfarenhet och moderna fabrikationsmetoder borga för högsta kvalitet. Tunnsplåtsarbeten av alla slag är även en av våra specialiteter. Begär offert!

**A.-B. AUTO-METALLFABRIK**

Sundbyberg. Tel. 28 26 95 (växel)



**AUTO  
metall**

angreppet kommer att ske koncentriskt, från alla håll samtidigt. Då blott eskaderns ledarplan jämte dess ställföreträdare äro utrustade med Norden-bombsikten måste dessa ansvara för inriktningen, varpå efter givet tecken hela eskadern faller sina bomber. Genom denna metod träffas naturligtvis en större yta — en bombmatta utlägges (pattern bombing). Härigenom förklaras också den meningslösa förstörelsen av tyska städer.

## Luftkryssare mot jakt

Till att börja med ansågo amerikanerna tydligen, att de skulle kunna promenadfylla över Europas fastland efter behag. Snart nog började emellertid den tyska jakten begagna grovkalibriga vapen, och resultaten se vi varje dag i tidningarna. Gång på gång har nattjakten uppnått stortartade resultat, varav må nämnas luftslaget över mellersta Tyskland den 11 januari 1944, då 136 amerikanska flygplan nedskötes. Av dessa voro 124 fyrmotoriga bombplan. Natten till den 31 mars d. å. angreps Nürnberg. Härvid insattes nya vapen av tyskarna. Resultatet blev att 141 angripare nedskötes. Det tyska luftförsvarets marsbyte blev rikt. Sålunda sköt det tyska luftförsvaret ned sammanlagt 1.234 engelska och amerikanska plan, däribland 1.000 bombplan. Under februari skötes 886 engelska och amerikanska plan ned. Totala antalet nedskjutna engelska och amerikanska plan under årets tre första månader uppgår därmed till 2.926, därunder 2.300 fyrmotoriga bombplan med över 18.400 mans besättning. De allierade arbeta också tråget på att förstärka skyddet

på sina bombplan. Som ett led i dessa strävanden ha s. k. luftkryssare införts. Dessa medföra en mycket stark beväpning men ingen bomblast. De torde emellertid icke ha bestått provet till full belåtenhet, då den starka beväpningen lär medföra vittgående förändringar i flygegenskaper-na i ogynnsam riktning.

Alltmera insattes nu i stället långdistansjaktplan, vilka tack vare extratankar uppnå avsevärd räckvidd. Emellertid är en synkronisering av de relativt långsamma bombplanen med de snabba jaktplanen ett mycket svårbemästrat problem. Även andra problem ha gjort sig påminta i detta sammanhang.

Vi skola nu lämna amerikanerna och i stället skärskåda det brittiska Bomber Command's taktik. Beträffande organisationen må endast hänvisas till SFT nr 5 1943. Som redan tidigare nämnts föredrag britterna natten för angrepp. Förbandsflygning kan här alltså ej komma i fråga utan varje flygplan har egen radiopojling och flyger även enskilt. I annat fall vore faran för kollision mycket stor. Trots detta sker anflygningen av varje våg inom ett relativt smalt område, teoretiskt 8 km brett.

Vid ett storangrepp starta en mängd Bomber Squadrons (ung. 25 plan) från olika långt från varandra liggande flygplatser. Samling sker sedan vid en träffpunkt (concentration point), där förbanden bilda en s. k. bombplansström. Under de tidigare månaderna av kriget, då målet inte var alltför avlägset, kunde ett angrepp pågå under åtskilliga timmar av dygnets mörka del. Besättningen, som ju i regel

var obekant med lokaliteterna, hade god tid på sig och kunde söka ganska länge i hopp om att kunna identifiera sitt mål genom någon ränna i molnen.

## "Pathfinders"

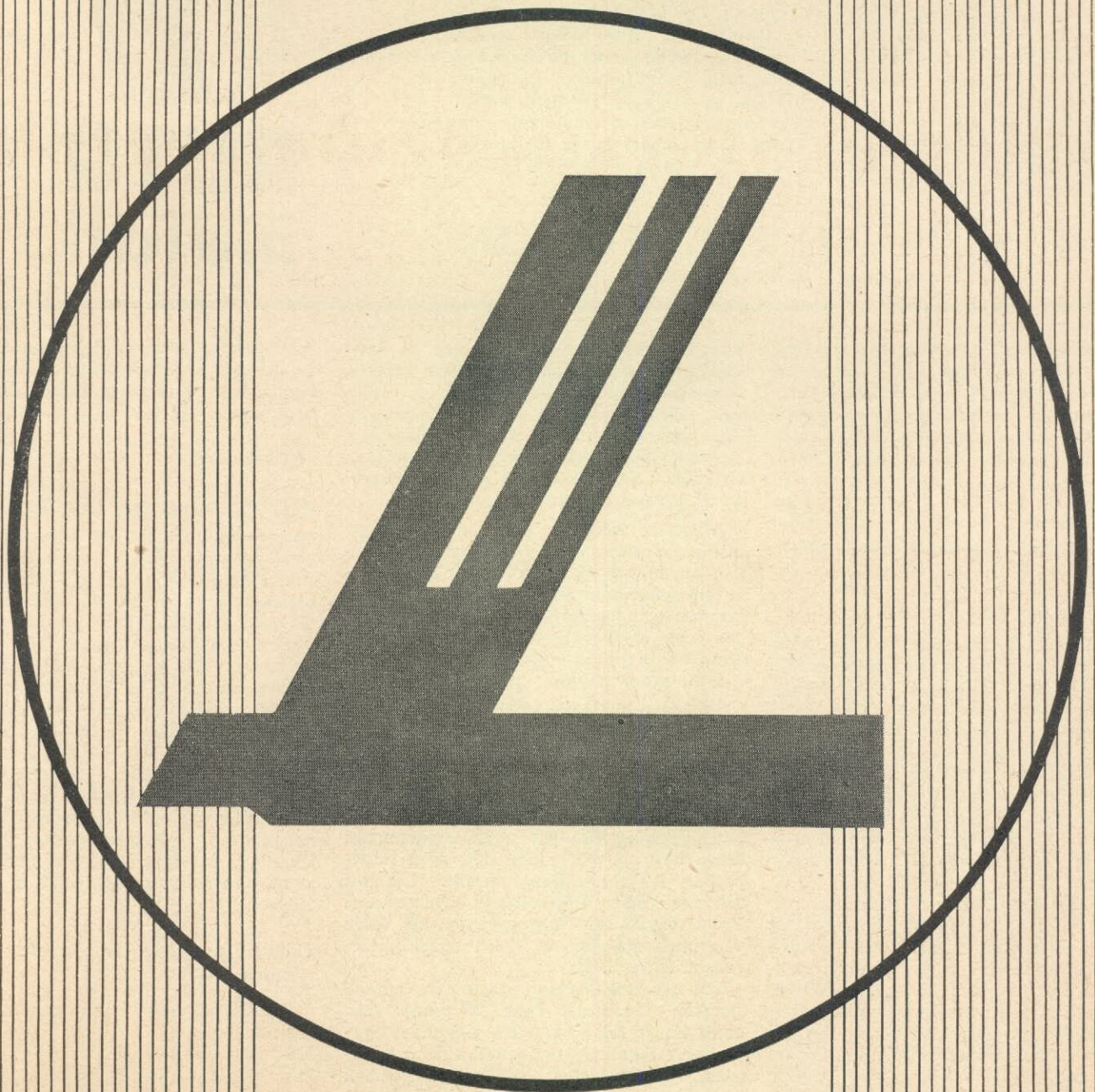
Allt detta har grundligt förändrats. Noggrant placerade målmarkeringsljus, som fällas av RAF:s Pathfinder Force (målfinnarkår) jämte en ganska långt driven molnbombningsteknik befria nu besättningarna från det värsta besväret och jäktet med att lokalisera sina mål. För att hindra, att försvararna alltför fort nå klarhet i vilket angreppsmål, som åsyftas, lägges kursen ofta över skenmål. Härvid ha målfinnarna även till uppgift att medelst kaskadljus och lysbomber markera vändpunkterna, där bombplansströmmen skall lägga om kursen. Ofta företagas åtskilliga kursförändringar under en enda inflygning. Skulle en målfinnare bliva nedskjuten, övertager genast ett annat flygplan, utrustat med liknande instrument, den fallnes plats och för angreppet vidare.

Tidtabell uppgöres för bombning exakt på minuten

Emellertid lämnar "saturation bombing" ingen marginal för tillfälligheternas spel. Med begreppet "saturation bombing" menas fullständig bombning av allt inom ett givet område med mycket stark kraftsamling av stora flygstyrkor, som fälla sina bomblastar inom en kort tidrymd. Man försöker m. a. o. "mätta" området med  
(Forts. å sid. 23)

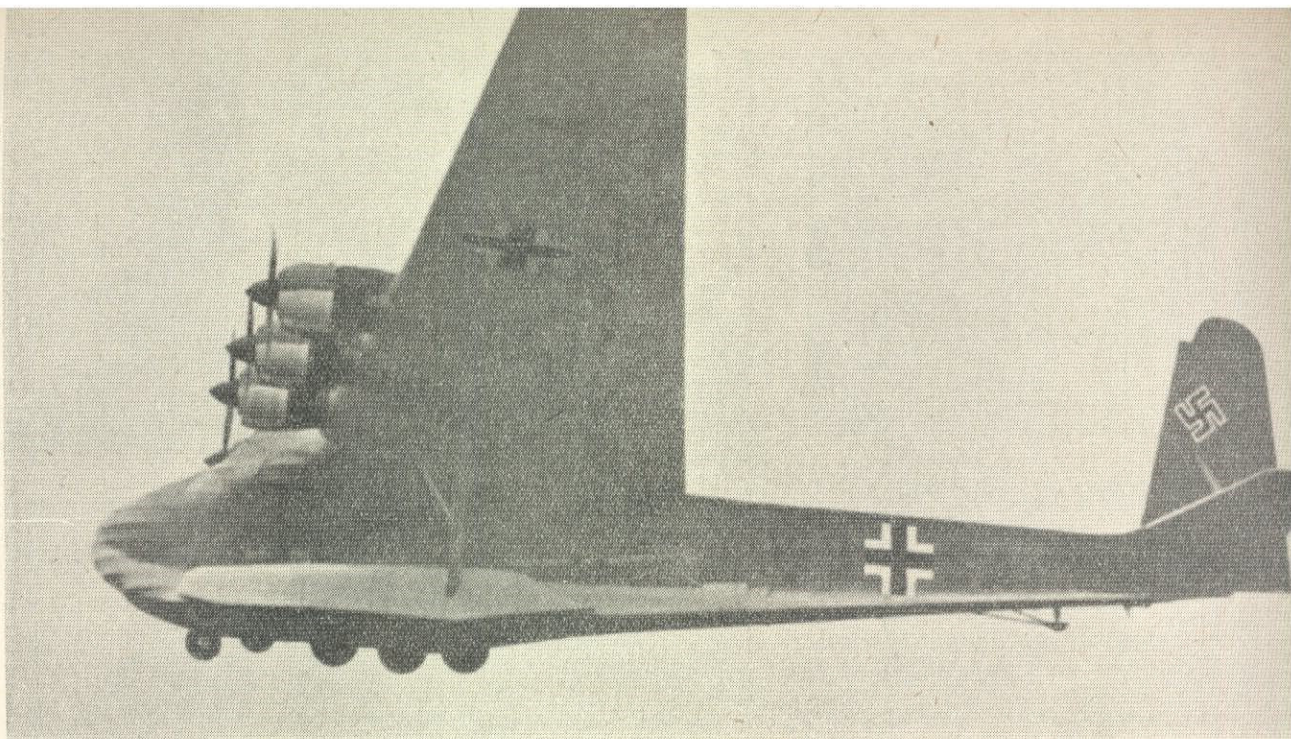


*Focke-Wulf*





◆  
Messer-  
schmitt  
Me 323  
"Gigant"



## Världens största transportplan

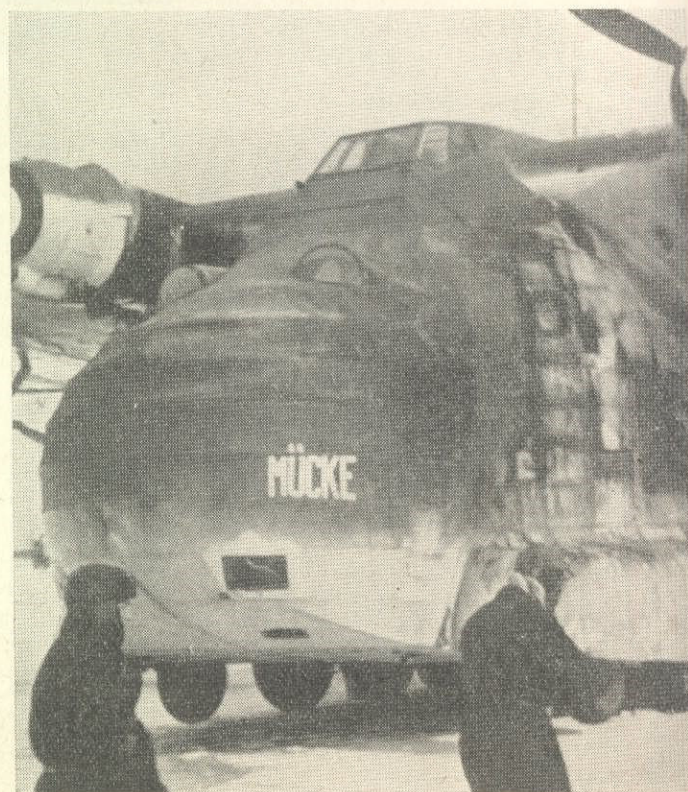
De utan uppehåll pågående striderna på östfronten följas fortfarande — i väntan på invasionen västerifrån — av en hel världsdelsdel, ja en hel värld, med allt större uppmärksamhet. Självfallet har den väldiga materiel- och ammunitionsförbrukningen ställt de krigförande parterna inför de största svårigheter. Särskilt tyskarnas etapptjänst släpar efter i det väldiga ryska offensivtempot. Lastbilar och trossfordon hinna inte fram på de gytjtjiga och upplöjda vägarna, och därför måste ammunitions-tillförseln ske huvudsakligen luftvägen.

Flygvapnet understödjer sålunda mark-

trupperna inte endast genom att direkt ingripa i stridshandlingarna utan också genom att transportera fram ammunition till stridslinjen. Stora mängder av Luftwaffes största transportmaskiner — Me 323 Gigant — ha därför satts in för den flygande etapptjänsten. Till gränsen av sin lastförmåga föra de stora Messerschmittmaskinerna som på löpande band fram ammunition och vapen till de främsta linjerna och arriärgardestrupperna. Från morgongryningen och intill sena kväll rulla planen i en ström ut över startbanorna med sin farliga och dyrbara last, som släppes ned över

fältflygplatserna och uppsamlingsställena på den ukrainska slätten. Även vid undsättandet av inneslutna trupper — såsom vid Krim och Tarnopol — ha Gigantplanen under vanskliga omständigheter utfört fantastiska räddningsprestationer.

Vi äro här i tillfälle att visa några praktfulla bilder av Me 323, som redan i årets första nummer presenterades av Nic Morane. Ovan ses Giganten i luften och nedan ett par detaljbilder, t. v. från lastningen och t. h. nospartiet på Giganten, som med typisk tysk flygarhumor döpts till "Mücke" (myggan). W. L—m.







Henry I. Kaiser

— mannen bakom USA-flyget

Henry Kaiser är en av de mest kända "self-made"-männen i USA. Han föddes 1882 i staten New York. Föräldrarna var så fattiga att Kaiser redan vid 11 års ålder måste sluta skolan för att bidra till familjens uppehälle. Vid 20 års ålder ägde han en fotoaffär, som gick tämligen bra. Dessutom sysselsatte han sig på de stora lyxbadorterna i Florida och i Vintersportpalatset såsom fotograf. Därunder fick han en brinnande önskan att lära känna folk tillhörande "The upper ten".

År 1906 greps han av kärlek till en fröken Bessie Fosburgh, var fader var vägg- och gatubyggare. Då denne ganska lättförståeligt inte i någon högre grad gillade en svärson, vars främsta uppgift här i livet var att avporträttera gamla miljonärskor under blommande palmer, fattade Kaiser utan vidare det beslutet, att starta i cementbranschen för att kunna uppfylla svärfaderns in spe anspråk.

Starten gick inte särskilt lovande. Det dröjde ända till 1921, innan han kunde sätta upp egen firma och därmed börja sin storartade bana. De metoder, som Kaiser använde sig av för att producera billigare och snabbare, hade i Amerika upptäckts före honom av Henry Ford. Emellertid var Kaisers verksamhetsområde betydligt större än "bilkungens i Detroit". Kaiser motoriserade allt, och därav kom det sig att han vid sitt första större uppdrag, byggandet av en 30 mil lång väg i Californien, låg många hästlängder före sina konkurrenter i fråga om såväl pris som arbetstempo.

Namnet Kaiser vann glans och anseende. Vid byggandet av Bouldnerdammen blev han färdig hela två år före den fastställda kontraktstiden och erhöll kort därefter i uppdrag att bygga "världens största damm", Grand Coulédammen. Då anbud till Shastadammen infordrades, var Kaiser 200.000 dollars för dyr. Anläggningens sammanlagda kostnad belöpte sig till 40 miljoner dollars. Helt utslagen blev Kaiser dock icke. Han övertog leveransen av cement — trots att han vid denna tidpunkt icke ägde en enda cementfabrik. I augusti 1939 slöts kontraktet och till julen samma år levererades den första cementsäcken från hans nyupprättade cementfabrik, Permanent Cement Mill — biggest in the world.

Genast vid krigets utbrott startade han som skeppsbyggare. Hans första skepp beräknades bli sjösatt efter 105 dagar.

# Krigsflygares



Sir Charles Portal

RAF's chef

Sir Charles Portal är en slank, högväxt man. Över hans vänstra öga välver sig ett halvmånformigt ärr, som han fått under världskriget 1914—18, då han med sin motorcykel råkade köra på en lastbil. I djupa fåror plöjer sig två rynkor från näsvingarna ned till hakan och gör munnen ovanligt bred samtidigt som de förläner ansiktet ett egendomligt blandat uttryck av förlägenhet och ironi. Huvudet är långt och smalt och har tack vare den långt framspringande, krökta näsan nästan strömlinjeprofil. Portals utseende förklaras av att han är av fransk härstamning. Hans stamfader var en fransk hugenott, som i slutet av 1600-talet lämnade Frankrike och tog sin tillflykt till det protestantiska England.

Under åren närmast efter världskriget sysslade han tillsammans med sin fru med falkdressyr i grevskapet Lincolnshire. För att fullständiga bilden av sir Charles må nämnas att han är riddare av Bathorden.



Sir Charles Portal.

Ett år före det italiensk-abessinska krigets utbrott utnämndes Portal till kommandant i Aden. 1936 blev han instruktör i imperiets försvarsråd. Följande år blev han Vice Air Marshal och ledde organisationsavdelningen i luftfartsministeriet. Vid krigsutbrottet övertog han ledningen för det civila luftförsvaret. I april 1940 efterträdde han sir Edward Ludlow-Herwitt som chef för Bomber Command. Efter Dunkerque-katastrofen placerades på hösten 1940 sir Charles Portal som högste chef för RAF under det att dess dittillsvarande chef, Air Marshal sir Cyrill Newall, skickades till New Zeeland för att övertaga en förvaltningspost.

Det löpte av stapeln efter 87. Numera går det på 24 dagar. Man får dock icke taga dessa rekord allt för bokstavigt. Planering och förarbeten inräknas ej i tiden, ej heller utrustning, vilket normalt tager flera månader i anspråk. Under serieproduktionen av de s. k. Liberty-skeppen (10.500 ton) inträffade f. ö. en malör. Kaiser instämde till domstolen i Cleveland för att han till dessa skepps skrov begagnat nästan helt igenom ett visst slags stål, alltså material, som icke tilldelats honom av den amerikanska produktionskommissionen.

Detta material hade anskaffats genom "svarta-börsaffärer". Under tiden hade den berömde skeppsbyggaren Higgins i New



Sir Frederick Bowhill

— Transport Command's chef

För någon tid sedan meddelades det i pressen att det tusende flygplanet färjats över till England från USA. Det torde därför vara på sin plats att presentera den man, som leder detta arbete.

Hans namn är Sir Frederick Bowhill. Färjtrafikens egentlige fader är emellertid en bankir från Montreal, Morris W. Wilson, som grundade "Atlantic Ferry Organisation".

Sir Frederick föddes 1882. Hans fader var skotsk överste i armén. Sin bana började Sir Frederick som skeppspojke och tog kort före det första världskriget sin sjökaptensexamen. Han lyckades emellertid ej få befälet över något fartyg utan tilldelades det då för tiden mycket blygsamma brittiska flygvapnet och fick lära sig flyga i ett förhistoriskt biplan.

Biwoll började också de första försöken att ombygga hangarfartyg till flygplan-kryssare.

Efter att under världskriget dels ha kämpat i Irak, dels i Östafrika återfinns vi honom efter kriget i Ryssland, där han strider på De Vitas sida mot bolsjevikerna i den av Churchill organiserade interventionsarmén.

Under de därpå följande 20 åren fram till det andra världskrigets utbrott innehar Bowhill olika förvaltningsposter inom RAF. Han uppnår rang och värdighet av Air Marshal (luftmarskalk). Vid det andra världskrigets utbrott blir han chef för Coastal Command.

Sommaren 1942 erhåller han uppdraget att upprätta transatlantisk "färjförbindelse" mellan Kanada och England för att överföra flygplan.

Orleans blivit tvungen att lägga ned sin verksamhet på grund av materialbrist.

I september 1942 dök Kaiser upp i Vita Huset medförande nya planer. Det gällde nu att skapa en transportflotta av jätteflygplan. För detta ändamål hade han byggt en magnesiumfabrik i San Francisco. Dessutom hade han slagit sig samman med den berömde mångmiljonären, konstruktören och jorden-runt-flygaren Howard Hughes. Tyvärr kunde ej planerna realiseras, ty ledaren för produktionskommissionen, Donald Nelson förklarade, att man ej vågade äventyra motortillverkningen för militärflyget på några sådana transportplaner. (Forts. å nästa sida)





VESUVIUS UTBROTT försakade förluster av ungefär 70 allierade flygplan förra månaden. Det framhålls att flygplanen inte stodo att rädda, därför att luften var så fylld av damm, aska och stenar, att de inte kunde föras undan.

REKORD I USA:s PRODUKTION AV BOMBPLAN. Ordföranden i Boeing Aircraft Company Philip Johnson tillkännager att detta stora flygbolag förra månaden satte världsrekord i produktionen av fyrmotoriga bombplan. Vid en lunch som anordnats för bolagets arbetare framhöll Johnson att produktionen nu är 400 % större än för två år sedan och 34 % större än för två månader sedan.

USA SKALL BYGGA LÅNGFLYGANDE JAKTPLAN. Ordföranden i krigsproduktionsrådets flygplansavdelning Charles Wilson framhåller i en intervju, att Förenta staterna nu ämnar framställa långdistansjaktplan som kunna följa långdistansbombarna. De nya jaktplanen skola framför allt användas i bomboperationerna över Europa. Inga som helst detaljer ha lämnats beträffande de nya jaktplanen.

77 ÅR SEDAN DET MOTORDRIVNA FLYGPLANETS FADER FÖDDES. Den 16 april för 77 år sedan föddes Wilbur Wright, som tillsammans med sin broder Orville gjort sig ett namn i Amerikas historia som uppfinnare av det motordrivna flygplanet.

NATTFLYGNING PÅ DAGEN. För att träna de amerikanska flygarna i blindflygning förvandlar man nu dagen till natt i förarhytterna på övningsplanen genom att använda ett överdrag av röd och grön konstmassa på fönstren och flygarnas glasögon.

AVGASNINGSRÖR AV PORSLINSEMALJERAT STÅL användes numera på de flesta amerikanska flygplan i stället för av rostfritt stål.

Emellertid skapade Kaiser en flygavdelning: Fleetwings, Inc. Bl. a. har den skapat en flygande vinge med följande data: spännvidd — 84,6 m. Vikt fullt lastat — 85 ton. 4 motorer om 2.000 hkr vardera.

"HK-1" är en annan typ, som skapats av Hughes-Kaiser. Det är en flygbåt, som beräknas bli färdig 1945. Den får 7 stjärnmotorer om 3.000 hkr vardera. "KH-1" får två kroppar, fribärande vinge. Vikt 180 ton och lastkapacitet 55 ton. En bränslemängd på 36.000 liter skall kunna medföras.

I Amerika berättas f. ö. en anekdot som kan ha intresse även för svensk läsekrets. En bokförläggare vände sig till Kaiser för att förmå honom att skriva sina memoarer. Därvid utspann sig följande samtal:

Bokförläggaren: — Mr Kaiser. Vi tänkte att boken Ni skulle skriva skulle bära titeln "Mannen för vilken ingenting är omöjligt" (The man who can do the impossible). Tycker Ni inte att det skulle vara en utmärkt reklam för Er?

Kaiser: — Jovisst.

Bokförläggaren: — Ni vill alltså skriva boken för oss?

Kaiser (leende): — Det är omöjligt för mig.

INTE HELLER JAPAN. Den engelska tidskriften John Bull skriver: "De amerikanska flygarna böra inte inbilla sig att de skola lyckas tvinga Japan på knä enbart med bombangrepp. I varje fall har den tyska civilbefolkningen inte brutit samman på grund av bombardemangen och detta kommer inte heller att bli fallet i Japan. De nuvarande striderna i Indien och Birma ha åter bevisat att de japanska soldaterna äro de mest fanatiska i världen. Den japanske soldaten dör hellre än han ger sig."

VARJE AKTIV FLYGARE I ENGLAND HAR NIO MAN BAKOM SIG PÅ MARKEN. Amerikanska korrespondenter i London rapportera att tusental reparerade flygplansmotorer och andra flygplansdelar, fallskärmar m. m. som äro väsentliga för invasionen lämna de engelska verkstädernas löpande band. Enbart vid en reparationsverkstad ha 1.200 flygplan setts över.

DAGENS NAMN PÅ ITALIENFRONTEN.

Den främste jaktflygaren på den italienska krigsskådeplatsen är löjtnant Reinert, innehavare av den höga utmärkelsen Riddarkorsets Eklöv. Han har vunnit 164 segrar i luftstrider, huvudsakligen mot engelsmän. Ännu i dag flyger han personligen jaktskydd.

Tur i oturen hade den framgångsrikaste slagflygaren, löjtnant Lutter, innehavare av Riddarkorsets. Vid ett störtangrepp med en Focke-Wulf 190 mot en bro, som han förstörde, fick han nämligen en fullträff i motorn. Tack vare sin utomordentliga skicklighet som flygare lyckades han föra det svårt skadade planet tillbaka till de tyska linjerna, där han emellertid förlorade höjd och flög rätt in i en skog, sågades genom tolv ungefär 30 cm tjocka trädstam-

mar — och steg ur utan att ha fått en skräma! Överste Hitsehold, utmärkt med Riddarkorsets Eklöv, tidigare berömd Stuka-flygare, leder numera de tyska bombstyrkor, som samverka med armén vid den italienska fronten.

CASSINOS FÖRSVARARE.

Generallöjtnant Richard Heidrich föddes den 28 juli 1896 i Lawalde (Sachsen). Han utmärktes under världskriget 1914-18 med järnkors av 1:sta klass och var då chef för ett kulsprutekompani. Efter kriget fortsatte han sin tjänst i Riksvärnet. År 1918 övergick han till flygvapnet och kom alltså att tillhöra pionjärerna inom det unga fallskärmsjägervapnet. För sina utomordentliga prestationer som chef för ett fallskärmsjägerregemente under striderna om Korint och Kreta — bl. a. erövrade han här under en radiostation och ledde ett djärvt angrepp ända fram till Canea — erhöill han den 14 juni 1941 Riddarkorsets. Som divisionschef har han på nytt utmärkt sig med sin division i striderna på den italienska fronten. Han har även fått omnämnande i den dagliga rapporten från krigsmaktens överkommando. Hans fallskärmsjägare ha med exempelös tapperhet försvaret det avsnitt, Cassino, som anförtrotts dem. mot oavbrutna, rasande angrepp. Bl. a. fällde de allierade vid ett tillfälle den största mängd bomber mot Heidrichs fallskärmsjägare, som någonsin fällts mot ett förband på slagfältet. Då de allierade experterna ansågo, att praktiskt taget allt liv skulle vara utsläckt, inleddes ett angrepp mot de tyska ställningarna. Det möttes och slogs tillbaka av fallskärmsjägarna, som tots allt inte blott levde utan också voro fullt stridsdugliga....

Generallöjtnant Heidrich erhöill Riddarkorsets Eklöv den 5 februari 1944.

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

Vid chefsbordet kan konferensen hållas

A.B Axel Svarberg

Malmö	tel. 72145	Jönköping	tel. 5210
Göteborg	„ 115001	Halmstad	„ 2564
Borås	„ 15580	Lund	„ 15421
Hälsingborg	„ 17580	Ystad	„ 1128





Bildsvep från officersexamen på Ljungbyhed:

Överst t. v. general Nordenskiöld och kadettskolans chef, major Næslund. T. h. de tre främsta: ettan N. Wachtmeister (i mitten) flankerad av tvåan G. Carlsson (t. h.) och trean K. G. Åkervall (t. v.). Därunder kadetterna på väg till flygplanen.

(F 12), Brycker, Sten Johan Magnus (F 11), Göransson, Klas Göran Samuel (F 6), Lindström, Morgan Henry (F 9), Franzon, Thorsten Carl Oskar (F 2), Sjöström, Sten Ove (F 1), Walander, Håkan Birger (F 12), Fryklund, Bengt Olov Johan (F 13), Arnegren, Karl Olov (F 6), Tegnér, Kurt Elof (F 13), Forsell, Bengt (F 16), Hedman, Alf Erik Axel (F 9), Blomberg, Lars Hugo (F 11), Brantås, Erik Gerhard Ingemar (F 2 t. o. m. 30/9, F 17 fr. o. m. 1/10), Persson, Per Axel Fridolf (F 10), Berge, Dag Gustaf Erik (F 13), Hoffberg, Håkan Gunnar (F 6), Gellner, Bengt Folke (F 8), Torrell, Carl Gustaf Knutsson (F 11), Berglund, Karl Inge (F 1), Brittmär, Lars-Eric (F 1 t. o. m. 30/9, F 14 fr. o. m. 1/10), Dyrssen, Gerhard Waldemar (F 8), Bojner, Alf Gösta (F 7), Norin, Nils Olof (F 16), Lundberg, Erik Axel Bruno (F 1), Palmgren, Nils Anders (F 9), Hallander, Rune Reinhold (F 16), Sjöholm, Stig Harry (F 10), Johansson, Karl Martin (F 16), Penner, Bo Viktor Holger (F 11), Perlin, Tord Magnus (F 4), Olsson, Per Elis Lennart (F 7), Béwe, Bertel Erik Sigvard (F 7), Iacobi, Artur Wilhelm Edvard Osborn (F 11), Olsson, Gunnar Valdemar (F 4), Norrbohm, Gösta John Lennart (F 3), Sandbladh, Stig Åke Lennart (F 3), Rapper, Olof Göte (F 12), Bengtson, Bengt Ragnar (F 7), Karlbom, Åke Nils Gustaf (F 4), Ström, Gösta Hilbert (F 3), Lagerstedt, John Torsten Birger (F 10), Östman, Oskar Adolf (F 4), Arnstorp, Hans Göran Oscar (F 1 t. o. m. 30/9, F 14 fr. o. m. 1/10), Nordenborg, Bengt Olov (F 3), Larsson, Lars Johan (F 1), Lithner, Måns Agne (F 10), Finnman, Olof Fredrik (F 9), Norman, Erik Arne (F 16), Holmström, Gunnar (F 6).

## NYA FLYG OFFICERARE

Det svenska flygvapnet har i dagarna fått en verkligt god förstärkning. Den 17 april utexaminerades nämligen inte mindre än 64 nya adepter från flygkadettskolan på Ljungbyhed, och dagen därpå blevo de antagna som fänrikar vid flygvapnet.

Det är den största kull, som hittills utexaminerats, framhåller kadettskolans chef, major Grels Næslund, när Svensk Flygtidnings medarbetare besöker Ljungbyhed för att övervara examen. Och det har varit verkligt präktiga pojkar, hela bunten. Riktiga flygare, alltså!

Också överste Nygren, chefen för Flygkrigsskolan, är enbart nöjd. Han har hittills varit värd även för kadettskolan — F 20 — som emellertid omedelbart efter examen flyttar till Uppsala, där redan den 2 maj en ny kurs börjar, denna gång för reservare. Denna kurs omfattar ett 40-tal blivande flygofficerare och pågår fram till slutet av augusti.

De 64 nya officerarna äro unga — liksom hela vår officerskår, säger general Nordenskiöld. Mycket få flygofficerare på flottljeterna äro över 30 år. Visserligen kan

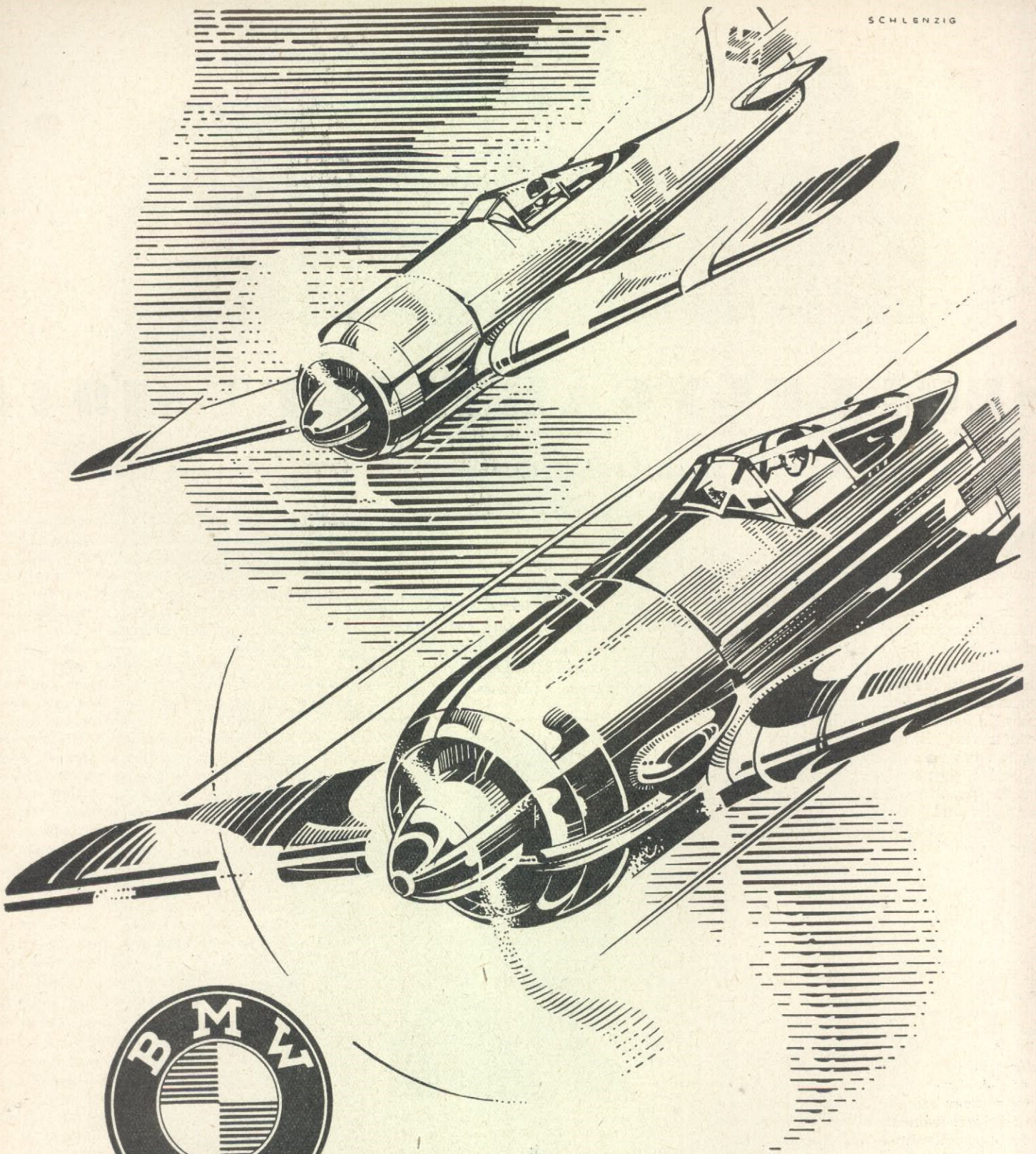
man häremot invända, att någon erfarenhet saknas, men de unga flygofficerarna ha alla en väldig energi, trohet mot sitt vapen och — inte minst viktigt — äro i fullständig avsaknad av byråkrati och vanetänkande, vilket är oerhört viktigt för att flygvapnet skall kunna utbyggas snabbt och modernt.

Den tekniska utbildningen är mycket god, emedan aspiranterna flyga redan från första stund och således växa upp med sitt flygplan liksom en kavallerist med sin häst eller sjömannen med sin båt.

De nya officerarna heta:

Wachtmeister, Nils Eric Gustaf (F 11), Carlsson, Erik Gunnar Valentin (F 13), Åkervall, Karl Göte (F 7), Alderin, Ernst Anton (F 16), Schnell, Carl-Fredrik Eriksson (F 13), Lundgren, Carl Ulrik (F 6), Svinhufvud, Pontus Lennart (F 12), Lindbom, Kurt Enar (F 13), Pettersson, Göran Karl David (F 2 t. o. m. 30/9, F 17 fr. o. m. 1/10), Kuylentierna, Jan Karl Henry Douglas (F 2), Nord, Bengt Gunnar (F 8), Åkerman, Karl Lennart (F 10), Lindgren, Nils Verner (F 8), Törngren, Sven Gösta (F 12), Elofsson, Karl-Axel





LUFTKYLDA

*Högeffektiva*  
**STJÄRN MOTORER**

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I FOCKE-WULF FW 190





# SEGELFLYGARTINGET 1944

— en mäktig manijestation av den nya folkvörelsen

När Svensk Flygtidnings medarbetare på lördagseftermiddagen närma- de sig Borgarskolan, möttes vi av stora affischer med texten 100 MAN OCH EN KVINNA. Det rörde sig om reklam för en repris å den bekanta musikfilmen med Deanna Durbin, men det skulle lika bra ha kunnat stå som presentation av den representativa församling, som bänkade sig inne i förhandlingssalen. Bland det dryga hundratal karlar, som kommit från Luleå i norr till Malmö i söder och från Göteborg i väster till Visby i öster för att under dagarna två rådslå om segelflygets framtid, befann sig nämligen också en representant för det svaga könet, Ingrid Johnson från Östersund.

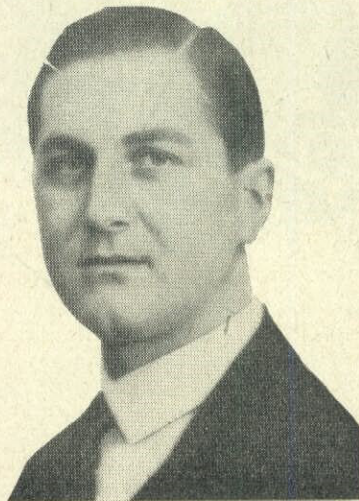
På slaget 14.00 — segelflygarna hålla ingen akademisk kvart — förklarade överste Enell tinget öppnat. Vid meddelandet om att Prins Gustaf Adolf, som skulle hälsa tinget, var förhindrad att infinna sig på grund av viktiga statsangelägenheter, gick det ett sus genom församlingen — av besvikelse, men samtidigt av stolthet vid tanken på att den man, som i framtiden skall länka hela vårt folks öden, redan i dag av alla segelflygare kan räknas som högste chef lika väl som kamrat.

De svenska elitsegelflygare, som under fjolåret lyckats erövra det internationella silver-C-diplomet, fingo av generalsekretären mottaga sina utmärkelser, och sedan var det överste Enells tur att få en plakett av förbundssekreterare B. Ekeroth som bevis på SS-scouternas uppskattning av KSAK.

Till ordförande under tingen utsågs ingenjör Bertil Florman — vem skulle det också annars ha blivit — som på ett lika galant sätt svarade för regin som han eljest med kraft och pondus brukar stadfästa besluten med "kajan". Han sammanfattade diskussionsdeltagarnas innersta mening så klart och åskådligt, att man fick en koncentrerad uppfattning av det centrala i varje ämne, som kom upp till debatt.

Det var också många och viktiga frågor, som under tingsdagarna kommo upp till behandling. Först fick — som sig bör — löjtnant J. G. Karlsson ordet, för att lämna en rapport över "vad sig i riket tilldragit hade" men framför allt också lyfta

Det var sol och vår den 1 och 2 april, när segelflygarna höll ting, och små vita moln skvallrade om att termiken på allvar börjat sätta in. Var det alltså uppåt ute, så var detta fallet i ännu högre grad inne i Borgarskolan och HSB-salen, där tingsförhandlingarna ägde rum.



Ingenjör Bertil Florman,  
ordf. i KSAK:s segelflygsektion och tingsledare. Vinjettbilden visar huvudparten av tingsdeltagarna i Borgarskolan.

litet på slöjan inför segelflygets framtida utveckling. Det var första gången, som den nye chefsinstruktören fick så direkt kontakt med segelflygarfolket, och den allmänna meningen bland "folket" kunde man inte misstaga sig på: man var tillfredsställd över att Sven Åhblom, som nedlagt ett så energiskt och uppskattat arbete till segelflygets fromma på denna post fått en så värdig efterträdare, som löjtnant Karlsson visade sig vara. Redan genom korrespondensen med KSAK och hans vederhäftiga artiklar i Svensk Flygtidning hade man fått ett gynnsamt intryck, men först nu

stod det klart, att här var mannen, som skulle gå i spetsen för den epok, som segelflyget nu har börjat och som bland mycket annat kommer att lancera segelflyget som den nya tidens ungdomsrörelse.

Den alltid brännande materialfrågan behandlades av den oförbrännerlige civilingenjör Karl Svänsson på ett suveränt och ändamålsenligt sätt. "Kalle med ä" kan konsten att väcka en diskussion och hålla den vid liv, och även om inte alla delade hans uppfattning i detaljspörsmålen, så var man desto mera enig om de stora riktlinjerna: nödvändigheten av att förbilliga segelflygningen. Svänssons recept för uppnående av detta mål var "ersättande av kapital med arbete", vilken tes han förfäktade som den värste samhällsförbättrare.

Söndagens förhandlingar inleddes av Färgblad med ett utomordentligt fängslande anförande om segelflygets verkliga uppgift, vilket gav ett intryck av entusiasm och vilja — och förmåga — att uträtta någonting för att verkligen föra segelflyget mot högre mål — i dubbel bemärkelse!

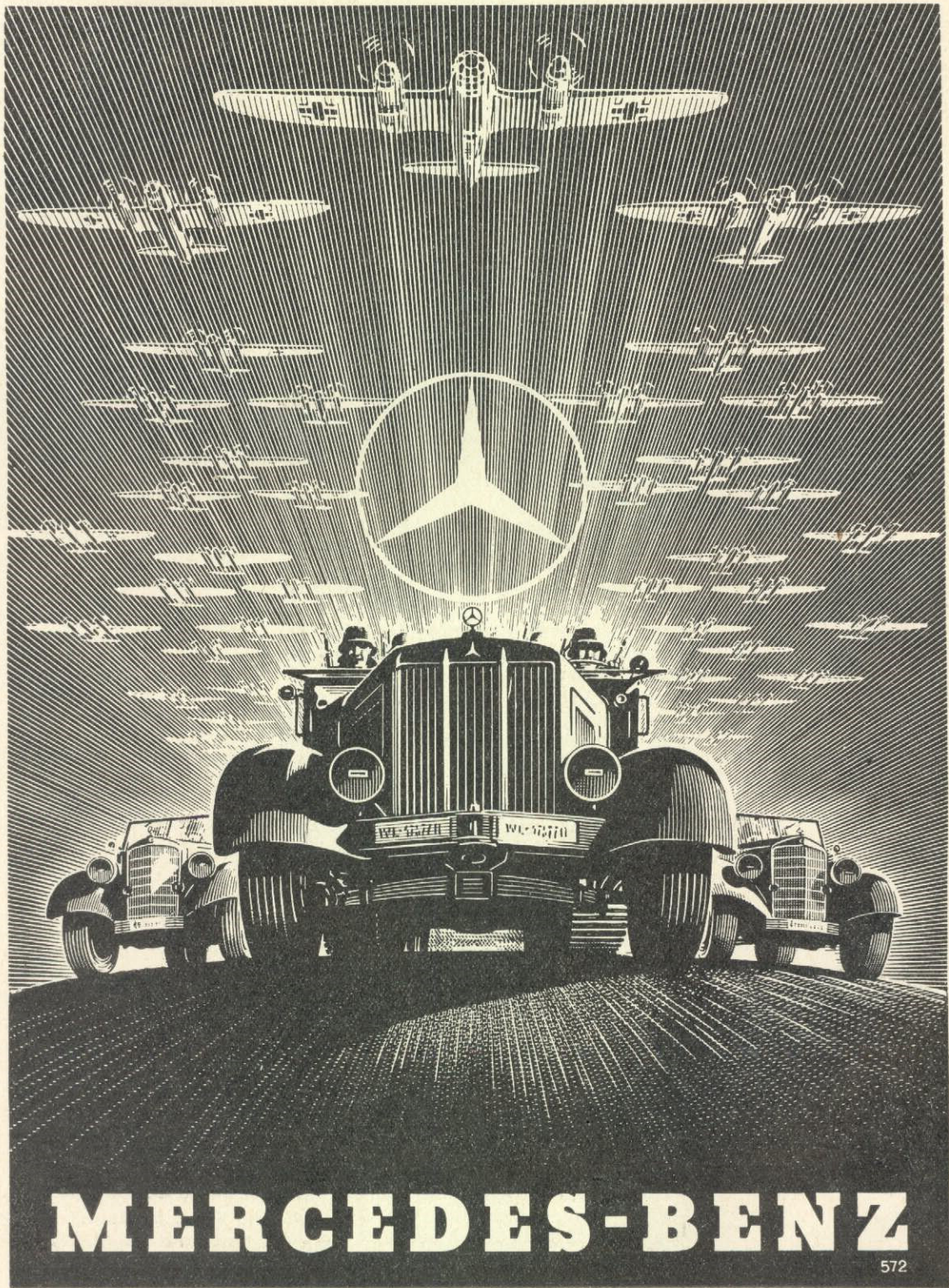
Sedan var det 1. instruktören Eide Lindelöws tur att redogöra för sitt specialgebiet, utbildningen av nya instruktörer för klubbarnas segelflygverksamhet.

Livligt diskuterades även radio, meteorologi och psykotekniska prov i segelflygets tjänst och flera andra problem, varvid tydligt framgick, att SEGELFLYGHANDBOKEN kommit i rätta ögonblicket för att tillgodose behovet att utnyttja de internationella erfarenheterna inför sommarens svenska segelflygsäsong.

Bland tingets övriga attraktioner märktes ingenjör Rudolf Abelins intressanta föredrag om segelflygets utvecklingstenden- ser och Ivar Anderssons eldiga appell om höjande av åldersgränsen för diplompremierna, som refereras å ledande plats i detta nummer.

Tinget inleddes en ny epok i det svenska segelflygets utveckling — därom voro alla ense. I medvetandet om de stora uppgifter, som segelflyget i framtiden kommer att ställas inför, återvände ombuden till sina klubbar och till arbetet på gestaltandet av den härliga sportens utbredning bland allt Sveriges folk.

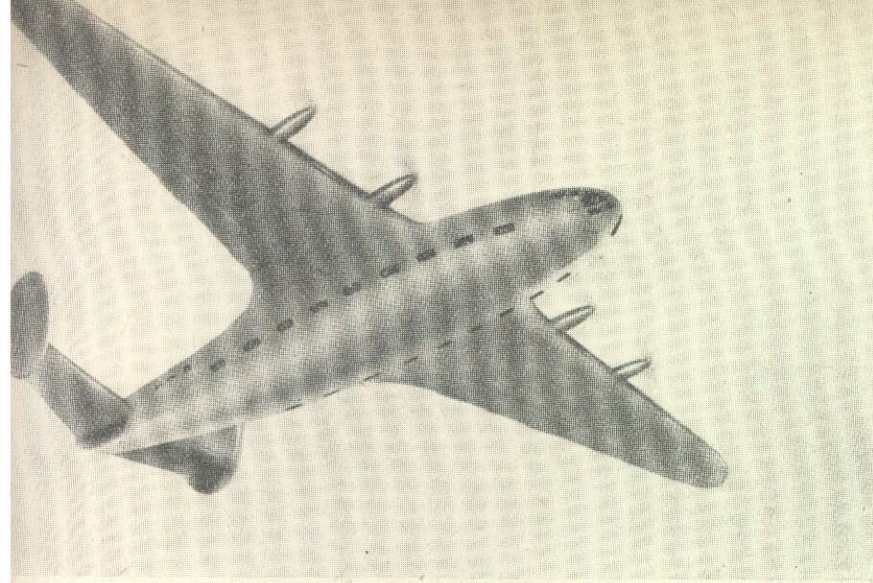




**MERCEDES-BENZ**

572





# “FLYGÅ

## öppnar fantas

rar. Man kan också tänka sig, att den så småningom leder till massinsats av radiostyrda lastflygplan utan besättning.

Komfort under färden, kravet nr 2, skall främst vinnas genom förkortning av färdtiden. Jordklotet är för litet för att man skall behöva tröttnas av dygnslånga färder. Flygälderns motorer av "mottrycks"- och "raket"-typ kommer också att arbeta jämnare, tystare och utan skakningar — till förmån för komforten. Nutidens flygplans motorbuller, som än så länge tröttnar under långa flygresor, bortfaller. Det ersättes med en låg och jämn, visslande ton eller av ett melodiskt fräsande. I de luftkonditionerade, lagom tempererade tryckkabiner, som blir standard på flygälderns plan, skall man under raket snabb färd på stratosfär- eller jonosfärhöjd kunna i allsköns bekvämlighet njuta av resan i härliga, ställ- och fällbara vilfåtöljer, även användbara som sovplatser. Den flygande personalens bekvämlighet skall fullt ut kunna mäta sig med passage-rarnas, bl. a. tack vare de automatiserade styr- och manöverorganen. Dessas inställning för viss kurs, flyghöjd eller manöver skall ske i stort sett på samma enkla sätt som man "ställer in" en högklassig radiomottagare.

NIC M

bjuder på

— eller valfri stjärna tressanta artikeln å detta lig Münchhausenhistoria flygälder, mot vilken ut mi

Ekonomi i flyg- och bas-tjänsthänseende blir det tredje krav, som konstruktörerna har att ta hänsyn till. Flygälderns plan måste vara billiga att bygga, billiga att använda samt lätta att betjäna. Här visar sig kanske bäst och tydligast konsekvenserna, flyget utvecklas även i fortsättningen till flera slags specialflyg för olika ändamål. Vi får räkna med specialisering för olika uppgifter och inom varje kategori av plan med en långt driven standardisering, i avsikt att pressa tillverkningspriserna och underlätta service och handhavande.

Vilket huvudslag av luftfarkoster skall vi då få i flygäldern? Blir det flygplan av ungefär de utföranden man nu är van att se eller får vi snart bevittna en allmän övergång till skruvplan av autogiro och helicoptertyp, införande av "flaxflyg" — typ ornitoptärer — eller blir våra nya "åk" måhända mer eller mindre vinglösa, projektil- eller raketliknande "mänvidunder" och "marssexpresser", för färder i SIPAs (Svensk Interplanetär Aerotrafik) tjänst, i de f. n. aktuella "kolorerade presserernas" stil?

och ekonomi. Mot bakgrunden av de möjligheter, som de ökade flyghastigheterna kan innebära, skall vi här närmare granska de nyssnämnda kraven och deras konsekvenser för flygkonstruktörer m. fl.

Säkerhetskravet gör sig gällande på marken som i luften. På marken berör den närmast sättet för start och landning, i luften uppställer sig nödvändigheten att kunna färdas till utsett mål i alla förekommande väder-, sikt- och belysningsförhållanden, utan risk för kollisioner. Ett av säkerhetsskäl dikterat krav blir alltså, att de stora hastigheterna måste kunna tyglas. Man måste kunna reglera hastigheten så, att accelerationen, d. v. s. fartökningen vid start och retardationen, "inbromsningen" före landning, båda hålles inom gränser, som fysiologiskt kan uthärdas av besättningen och tekniskt sett kan bemästras genom flygplanet.

En reglering av farten i luften är också nödvändig då trafikläge eller uppgift det nödvändiggör. Att en nedsättning av de "flygande projektilernas" landningshastighet är nödvändig — ej minst för att minska behovet av flygplatsutrymme — säger sig självt. Start- och landningsbanorna kunde för några få år sedan anses tillräckliga vid 1.500 m längd. Nu är 3 ½ km på sina håll minimikrav och siffran 4—5 ½ km har vid en konferens i London i dagarna på fullt allvar fastställts som ett standardmått för efterkrigsflyget av 1945 års modell. Frågan är dock om man ej därmed nått den punkt, där de praktiska och ekonomiska kraven med hänsyn till för näringslivet nödvändiga åkerbruksarealer, kommunikationer, bebyggelser m. m. måste med kraft tillropa flygteknikerna: "Stopp, mina herrar! Hitintill, men ej längre! Nu är tid att hitta på ett annat sätt för start och landning, på mindre utrymmen, så där en fotbollsplans storlek!"

Säkerheten under flygning med stor hastighet kräver också att själva flygandet, manövreringen förenklas och automatiseras. Här har den på pejling av ultrakorta elektromagnetiska vågor, "ekoradio"- eller "lokator"-metoden stora uppgifter, för att ytterligare utveckla möjligheterna till navigering utan marksikt och för att automatiskt upptäcka kollisionshinder, exempelvis flygplan på mötande eller skärande kurser, bergstoppar, skogsåsar, fyrorn m. m. Ekoradiosystemet skall med andra ord direkt påverka styrningen, åt av läget nödvändiggjort håll, när kollisionfara eller felnavigering det påford-

700 km/tim med 8 Rolls-Roycemotorer: F. S. Miles projekterade trafikplan. Flygvikt 60 ton. De 8 st. 1.750 hk-motorerna äro anbragta parvis bredvid varandra och driva planets 4 propellrar via en för varje motorpar gemensam utväxling. Tjock vingprofil.

Flygets omkring 40-åriga utveckling fortgår dagligen med rask takt, mot målet — förbättrade färdmöjligheter för människan — snabbare, effektivare, alltmer ekonomiska. Nya tekniska hjälpmedel tagas i anspråk för att flytta gränsen för det tekniskt möjliga — för att om möjligt rasera eller passera de murar, som rests av s. k. tekniska omöjligheter.

När före 1910 Blériot, Wright och andra motorflygningens pionjärer på primitiva och motorsvaga "flygapparater" först trotsade tyngdlagen, uppgick flyghastigheten i flertalet fall till högst omkring 1 km i minuten eller 60 km/tim. I dag är 10 km i minuten — 600 km/tim ingen ovanlighet och farter av närmare 1.500 km/tim, d. v. s. över ljudhastigheten, förklaras vara uppnådda med serietillverkade nya flygplan, drivna av "reaktionsmotorer", d. v. s. motorer, vilka utnyttjar mottrycket vid en av motorn bakåt utpressad ström av förbränningsgaser som framåtdrivande kraft. Samtidigt förklarar visionära experter utomlands, exempelvis Seversky, att den uppnådda siffran, 1.500 km/tim, på intet sätt representerar gränsen, utan att 6.000 km/tim, motsvarande 100 km i minuten, snart skall vara nått, om man fortsätter på den inslagna vägen.

Perspektivet att kunna färdas från Europa till USA — 3.000 km — på en halvtimme må te sig lockande, det kräves dock mer än så av "flygälderns" färdmedel. Det krävs bl. a. säkerhet, komfort





## ska perspektiv

Härtill svarar expertisen ungefär följande:

Det vanliga flygplanet med vingar och propeller skall hålla sin plats i allt vad som rör flygning med hastigheter under ljudhastigheten, 1.200 km/tim. Det vanliga flygplanet, med vingar och reaktionsmotorer (mottrycksmotorer, en eller flera) skall möjliggöra de stora hastigheterna, 1.500, 3.000 och 6.000 km/tim. Det blir inom sistnämnda kategori, som flygvapnen under nästa "mellankrigsperiod" kommer att finna plan för sedvanliga militära uppgifter — spaning, bombflygning och jaktflygning. Det blir också inom denna kategori, som luftfarts- och trafikbolagen världen runt kommer att hämta sin nya "vagnpark". Innan vi närmare granskar dennas kommande utseende skall vi i korthet konstatera, att det vanliga flygplanet också, p. g. a. sin enkelhet och tillförlitlighet skall bli privatflygarens åk, i form av till ytterlighet förbättrade "storkplan" för start och landning på en 5-öring.

### Luftjättar eller flygmyggor?

Om luftfarten skall kunna bjuda sjöfartens effektiv konkurrens måste den gå fram efter ungefär följande linjer:

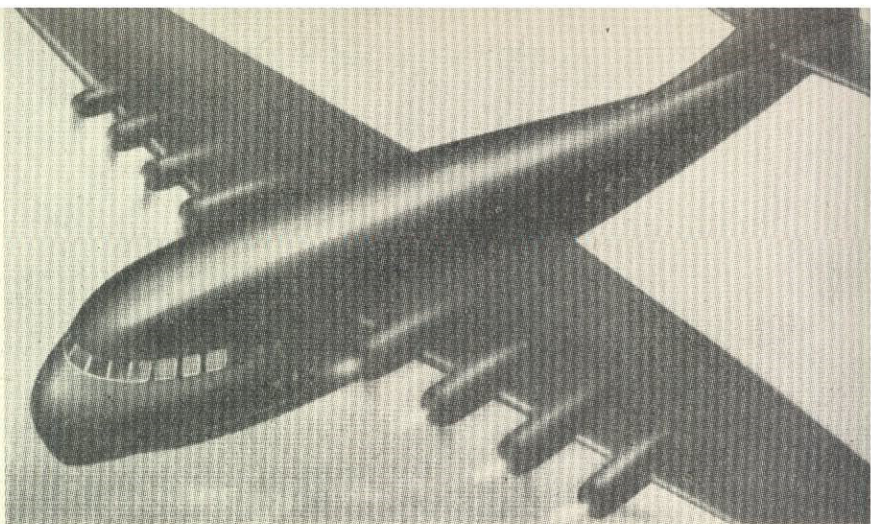
## RANE

### till månen

intergatan. Läs den inpslag. Det är ingen vana en realitet under den dningen för oss med sju-eg.

För persontrafik inom länderna och mellan kontinenterna utnyttjar man snabbheten och erbjuder täta förbindelser, med möjligheter till avfärd och ankomst minst morgon, middag och kväll, sannolikt än oftare. Tretimmarsresor London—New York, med möjlighet till återfärd under samma dag eller åtminstone samma dygn, skall ligga inom räckhåll långt före 1950. Halvtimmesfärder samma väg anses möjliga före 1975. Det blir emellertid inga jättar i stil med ångbåtslinjernas "flytande hotell", utan förhållandevis små trafikplan, som med sin korta färdtid och ofta återkommande turer kan konkurrera effektivt med havens vinthundar. Till följd av rimliga tillverkningskostnader kan de användas i massor när tillloppet av passagerare och expressgods så kräver.

Flyget skall dock ej nöja sig med att ohjälpligt utklassa sjöfartens passagerarlinjer. Det skall också ifråga om frakttider och transportkapacitet konkurrera ihjäl sjöfartens lasttrafik. Här skall man sätta in jätteplan av sådana dimensioner, att "flygande fästningar" och andra "luftjättar" av 1945 års modell förvisso kom-



mer att likna myggor vid en jämförelse. Såväl gamla som nya världens flygfabriker anser sig kapabla att bygga hur stora flygplan som helst. För exempelvis professor Junkers flygkonstruktioner fanns redan för många år sedan ingen annan gräns än flygplatsernas storlek. Från firmorna Martin m. fl. i USA förljades, att man där skall bygga "så stora plan, som kunderna begär, vore de också större än ett av världens största slagskepp". Biggest in the world är lösen, i detta som i andra avseenden.

### De små kundernas plan.

Herr Medelvensson och andra "små-kunder" bland flygälderns stora och trogna flygklientel skall dock för sina sport- och privatbruk med säkerhet begära andra, mera myggbetonade plan än amerikanarnas jättelastplan typ "Empire State Building". Här har man att emotse en "flygflora" av ungefär samma rikhaltighet som förkrigstidens bil- och motorcykelmarknad.

Extremt racerbetonade raketplan kommer att tillfredsställa fartbehovet för "flygande farddårar" typ Widengren et consortes. Sakta framsurrande skruvplan typ helikoptär kommer att skänka söndagsutflykterna i det gröna med barn, blomma och kaffehurra nytt liv och tjusning. Den senare frammanas bl. a. därav, att "åket" ifråga kommer att kunna flyga fram- och baklänges. Det skall också göra det möjligt att "titta in genom rutan" hos Anderson i villan bredvid samt att landa på vattnet vid Pettersons sportstuga i skärgården, om skaffningsläget eller badfrågan skulle göra det önskvärt.

Huruvida "flaxflyget" med sina rörliga vingar modell läderlapp eller kråka får någon plats i framtidsflyget eller icke är kanske svårt att sja om. Att döma av typens hittillsvarande insatser under det gångna 40-åriga stadiet av flygets tillvaro blir den lösningen dock knappast någon genväg till "flyg för alla".

### Önskelistan i ett sammanhang.

Sammanfattar vi önskemålen har flygets "önskelista" följande innehåll i korthet:

1) Lösning av problemet hur kurshastigheten skall kunna pressas upp från nu uppnådda omkring 1.500 km/tim till 6.000 km/tim, den hastighet som i "morgondagens värld" och "världens förenade stater" blir behövlig för snabb och effektiv

150-ton flygbåt för oceantrafik: Kaisers 8-motoriga projekt i modell. Planet får färdigt en flygvikt av 200 ton. 300 passagerare.

personlig konferens i gemensamma problem.

2) Lösning av problemet uthärdbar acceleration och retardation, nödvändig för rationellt utnyttjande av de stora rätlinjiga hastigheterna och de tvära manövrarna.

3) Lösning av start- och landningsplatsproblemet — flygstart och landning på rimlig sträcka.

4) Expressplan för personbefordran konkurrenskraftiga, tämligen små, pilsnabba.

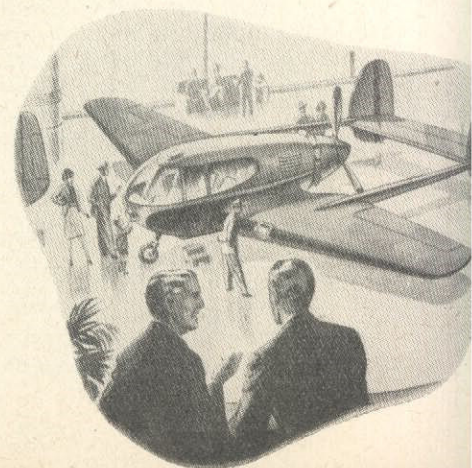
5) Jättelastplan för transport av all slags gods, konkurrenskraftiga, men ej nödvändigtvis lika snabba som de ovan nämnda passagerarplanen.

6) Medelvenssons sport- och privatplan hans firmaflygbil och personalflygbuss.

7) Automatiserade styr- och manöverorgan, för förenklad flygning, automatiserad navigering och fri sikt i alla slags väder och belyningsförhållanden, syftande till flygsäkerhet, effektivitet och flygekonomi.

Det finns helt säkert andra önskemål än de ovanstående, som kan uppställas i samband med ärendet "flygälderns flyg". Det ovanstående får emellertid räcka som en provbit på vad vi har att vänta oss. När den interplanetära flygningen börjar uppställer sig en hel del andra frågor. Exempelvis de navigatoriska svårigheterna, som dock självfallet skall övervinnas.

Ni följer väl med taxifyget 1950 på en färd genom etern till stjärnan nummer 864.477.999 i Vintergatan? En bagatel för flygälderns vältränade flygchaufförer att hitta till den adressen!







## "Min syn på tingen" Chefsinstruktören uttalar sig för Svensk Flygtidning

Först som sist kan konstateras, att tingen för KSAK:s del blev mycket givande.

Det gav oss impulser till nya tag, och det var stimulerande att erfaras det intresse och den entusiasm för segelflyg, som så tydligt framträdde hos alla deltagare.

En speciellt viktig fråga, som togs upp av gruppehufven i Stockholms Segelflygklubb och som sedan "gick igen" flera gånger i diskussionerna, var de nuvarande höga priserna på segelflygplan.

De måste på ett eller annat sätt kunna sänkas, för att inte den högre segelflygningen skall komma alldeles i skymundan av den mera rutinmässiga grundläggande segelflygutbildningen, vilket också Allebergschefen, Stig Fägerblad, med skärpa framhöll.

Det är dessutom förutsättningen för att segelflyget skall bli den ungdomsbetonade folksporten per preference. En elev som skuttar omkring i G. 9 eller S. G. 38 måste veta, att han har möjlighet att inom en inte alltför avlägsen framtid i stället få segla omkring uppe bland molnen i Weihe eller något annat högvärdigt segelflygplan.

Vi få hoppas att detta och andra problem ha blivit lösta eller i varje fall kommit närmare sin lösning nästa gång vi träffas.

Slutligen hopas vi att deltagarna i tingen fått önskat utbyte och att alla Ni, som var med den här gången och många andra skall hörsamma kallelsen, då KSAK nästa gång kallar samman till ting.

J. G. Karlsson.

## Ungdomsledarkurs på Alleberg

Segelflyget breder ut sig.

Pojkar och flickor stå på sina håll i kö för att få delta i segelflygutbildningen. Detta intresse från ungdomens sida förpliktar. Inom klubbarna måste finnas en ledare, som på rätt sätt kan ta hand om de yngre kamraterna.

För att inrikta de ledande inom segelflyggrupperna på detta problem kommer KSAK att årligen anordna en ungdomsledarkurs.

Årets kurs anordnas på Alleberg under pingsten och dagarna dessförinnan (26/5—29/5). Den kommer att omfatta föredrag och diskussioner i hithörande ämnen, idrott och friluftsliv, sång och så flygning förstås.

Ett möte i glädjens och gemytets tecken. Att den rätta segelflygarandan skall vara rådande under kursen borgar Allebergschefen själv, Stig Fägerblad, för.

Vi skulle i första hand vilja ha med gruppehufverna och så många instruktörer och byggledare som möjligt. Även övriga inom klubbarna, som är intresserade, är givetvis i mån av utrymme välkomna.

De, som eventuellt inte ha tid att deltaga i hela kursen, ha möjlighet att vara med under kortare tid, exempelvis under pingstdagarna.

Väl mött på Alleberg!

Chefsinstruktören.

## Centrala instruktörskurser

KSAK:s regi kommer i sommar ett stort antal utbildningskurser att ordnas för att tillgodose det stora behovet av glid- och segelflyginstruktörer, byggledare och ungdomsledare.

En segelflyginstruktörskurs ordnas mellan 14 maj och 3 juni på Alleberg, och samtidigt äger sommarens första byggledarkurs rum. Kurserna för glidinstruktörer skulle egentligen ha ägt rum ungefär samtidigt, men tyvärr saknas statsanslag härför innevarande budgetår, varför kurserna måste uppskjutas till efter halvårsskiftet, närmare bestämt till tiden mellan 2—22 juli och 23 juli—12 augusti. Båda dessa kurser äro förlagda till Trollhättan.

Sommarens andra kurs för biträdande

byggledare äger rum 27 augusti—16 september, och vid behov kommer jämsides därmed en ny kurs för segelflyginstruktörer att ordnas.

Fordringarna för att få deltaga äro: för byggledare att ha förvärvat praktisk erfarenhet genom deltagande i bygge samt vara fyllda 18 år; för glidflyginstruktör att ha erövat C-diplom, vara godkänd av läkare för S-certifikat samt ha körkort; för segelflyginstruktör att vara godkänd av CFV som glidflyginstruktör, inneha S-certifikat samt körkort och vara 19 år.

Det är att hoppas, att samtliga dessa kurser bli fullbelagda, så att varje möjlighet att snabbt utveckla det svenska segelflyget tillvaratages.

### PRENUMERERA på



SVENSK Flygtidning Helår endast 5:— kr.  
Juni-dec. 3:— kr.

FLYGTIDNINGEN 1942 eller 1943

inbunden i flott pärm med guldtryck.

Pris 6: 50 kr.

Ärg. 1941 inb.

Pris 5: 75 kr.

lös pärm med guldtryck för inbindning av ärg. 1943.

Pris 2: 75 kr.

Följande äldre nummer finnas:

Pris 25 öre:

Nr 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10 år 1940.

Pris 35 öre:

Nr 11, 12 år 1940.

Nr 3, 4—5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1941.

Nr 1, 2, 3, 4, 5 år 1942.

Pris 45 öre:

Nr 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 år 1942

och samtliga nummer utkomna år 1943.

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

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

Segelflygvykort med humoristiska inslag (olika motiv). Pris 15 öre.

Ombud antagas!

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö.  
Postgiro 147660.

**Köhler's**  
teckning  
retusch  
**klicheéer**  
stora nygatan 54 malmö  
tel. 16734  
10842

**A/B Ambult**  
Malmö Tel. 792 90, 239 35  
Allt för kontoret



Låt SMAKEN  
ha ordet  
**SLOTTSS-SENAP**  
på bordet



# Till Alleberg i sommar!

Höjdpunkten i sommarens segelflygning kommer utan tvivel att bli Allebergstävlingen, som under major C. O. Hugossons ledning kommer att gå av stapeln under tiden 21—30 juli.

Tävlingen är indelad i två klasser, varav den ena omfattar lagtävling med Grunau Baby och den andra individuell tävling med valfri typ av segelflygplan. Som allmän regel gäller, att endast svenska medborgare få deltaga, att deltagarna skall vara innehavare av S-certifikat, att varje tävlande kan få max. 3 starter under den dagliga tävlingstiden, 0900—1800, att deltagarna själv väljer starttid, att radioutrustning ej får användas, att flygplan ej får bytas och att reparationer i lagtävlingen endast få utföras av resp. lagmedlemmar.

Lagtävlingen berör 5-mannalag (2 förare och 3 medhjälpare) och står öppen endast för förare utan motorflygutbildning. Utrustningen är 1 Grunau Baby, 1 transportfordon, 1 fallskärm och 1 barograf, som

plomberas av tävlingsledningen vid höjdflygningen. De nio första dagarna ägnas åt flygning mot mål, som tävlande själv väljer inom angivet område, och först den tionde och sista dagen äger höjdflygningen rum.

Den individuella tävlingen omfattar målflygning, kombinerad med hastighetsflygning eller höjdflygning. Tävlingsledningen avgör för varje dag, vilket alternativ som skall gälla.

Poängberäkningen är närmast grundad på de olympiska bestämmelserna. Tävlingen kommer därför att ge en god bild av i vilken utsträckning våra elitsegelflygare börja kunna mäta sig med de internationellt kända segelflygaren. När de olympiska klockorna åter en gång skola ringa all världens ungdom samman till fredliga drabbningar, komma våra segelflygare säkert att hålla sig väl framme. Men till dess bespeta vi oss alla på vår egen Allebergstävling!

## Sommarens glid- och segelflygutbildning

Norrköpings Flygklubb kommer i sommar liksom tidigare att ordna kurser för utbildning av glid- och segelflygare. I fjol erövrades som bekant mer än 10 % av alla diplom i Norrköping, och nu bespeta vi oss på ett par hundra nya "diplomater". Förstklassig material står även i år till förfogande: Klubben förfogar bl. a. över 4 glid- och 3 segelplan, varav en Kranich.

För undervisningen svarar en kader goda lärarkrafter under ing. H. Kipps ledning. Närmare detaljer om utbildningen får den intresserade av en broschyr, som bifogas 10.000 ex. av den abonnerade upplagan av Svensk Flygtidnings majnummer. Flygstaden Norrköping önskar alla segelflygtusiaster välkomna till sommarens kurser!



## Gunder hos ABA

### käserade om Amerika

ABA:s personalförening, ABA-KLUBBEN, har avhållit sitt årsmöte för 1944 på Piperska Muren. 155 medlemmar hade infunnit sig, bl. a. en delegation från dotteravdelningen i Malmö med sin ordförande, ingenjör Wendel, i spetsen. Omedelbart efter själva mötesförhandlingarna höll direktör P. A. Norlin ett utomordentligt intressant föredrag om sin Amerika-resa, och vid kaffet efter supén hade ordföranden, herr T. Söderquist, nöjet att överlämna ordet till Gunder Hägg, som humoristiskt och ledigt käserade om sina upplevelser i USA. — Efter supén dansades det till långt in på morgonen.

Svensk Flygtidning har tillfälle att visa några snapshots från den lyckade tillställningen: överst mottager Gunder ABA-flaggan av trafikchefen T. Söderquist som minne av kvällen, i mitten en totalvy från supén och nederst Gunder i käserartagen, flankerad av fru dir. P. A. Norlin, SILA, och fröken S. Ordell, ABA.

## Segelflygets egen filmstjärna

Alice "Babs" har under den gångna månaden ingått i det äkta ståndet. Vigseln ägde rum den 15 april i Engelbrektskyrkan i Stockholm, och den lycklige brudgummen är löjtnant Nils-Ivar Sjöblom.

Segelflygarna uppvaktade utanför kyrkan, där 50 "kamrater" ur Stockholms Segelflygklubb läto brudparet passera under en spalier av flygplanskroppar.

Svensk Flygtidning fylkar sig till den stora skaran av gratulanter. Tyvärr blir smekmånaden inte så lång, ty i början av maj börjar inspelningen av segelflygfilmen "Örnungar", som allt Sveriges flygfolk med spänning väntar på.



## PRISTÄVNING

### i bygge av massiva flygplanmodeller

Var och en som kan hantera kniv och fil kan deltaga i tävlingen. Byggsatserna innehålla kontursågat trämaterial och flygplansmodellerna äro därför lätta att bygga.

**TÄVLINGSREGLER:** Endast den som insänt nedanstående anmälningskupong äger rätt deltaga i tävlingen • Alla åldersklasser få deltaga • Tävlingsbidragen skola vara försedda med tydliga namn- och adressuppgifter • Tävlingsmodellerna skola väl emballerade vara oss tillhanda senast den 30 juni • Enda kostnaden för att deltaga i tävlingen är utgiften för byggsats och frakt.

#### VÄL LÄMPLIG TÄVLINGSMODELL:

<b>A M E R I K A</b>	
Bellanca XSE-2, passagerareplan .....	2: 95
Brewster 340 "Buffalo", jaktplan .....	3: 55
Vought-Sikorsky, störtbombplan .....	2: 95
Vulzee "Vengeance", torpedplan .....	3: 95
<b>E N G L A N D</b>	
Bristol Beaufighter, jaktplan .....	4: 90
Bristol Beaufort, bombplan .....	4: 90
Fairey "Albacore", torpedplan .....	3: 95
Westland Lysander, spaningsplan .....	3: 95
<b>J A P A N</b>	
Mitsubishi S-00, jaktplan .....	3: 55
<b>R Y S S L A N D</b>	
J 153, jaktplan .....	3: 55
DB 3, bombplan .....	4: 35
<b>S V E R I G E</b>	
B 18, bombplan .....	4: 90
Dront, ett av de första militärplanen ..	2: 25
<b>T Y S K L A N D</b>	
BV-141 (Det osymmetriska), span.-plan	4: 75
Fieseler "Storch", förbindelseplan ..	2: 95
Messerschmitt Me 110, 2-mot. jaktplan	3: 55
Heinkel He 115, torpedflygplan .....	4: 75

Anmäl Er i tid till den stora tävlingen! Något av de många fina priserna kan bli Er!

#### MÅNGA FINA PRISER ATT ERÖVRA

- 1—5 pris:** Silverpokaler med flygvapnets märke, guldf.
- 6—7 pris:** Reservoarpena av förstklassigt fabrikat.
- 8—10 pris:** Flygböcker — uppslagsverk.
- 11—12 pris:** Populära sälskapsspel.
- 13—15 pris:** Flygvapnets märke, guldf.
- 16:de pris** utdelas till yngste deltagare och består av silverpokal med guldförgyllt flygmärke.

#### HOBBYCIRKLARNA, Box 1057, Sthlm 16

Affär: Scheelegatan 18

Härmed anmäler jag mig till modellbyggartävlingen och rekviderar att sändas mot postförskott plus porto:

..... st. .... å Kr. ....  
 ..... st. .... å Kr. ....  
 Namn .....

Adress .....



# Segelflygets försäkringsfrågor



Kapten Bertil Odén, Fylgia.

Vad först de skilda försäkringsformerna beträffar kan man skilja mellan tvenne grupper av försäkringar, nämligen dels sådana, som avse flygplan, elever och lärare, dels sådana, som gälla flygklubbarnas verksamhet, bygglokaler och inventarier.

Inom den första gruppen finnas tre slag av försäkringar, nämligen olycksfallsförsäkring, ansvarighetsförsäkring för flygplan och kaskoförsäkring. Inom olycksfallsförsäkringen skiljer man även på tre former, nämligen sittplatsförsäkring, diplomförsäkring och enskild årsförsäkring.

Av dessa är sittplatsförsäkringen den vanligast förekommande, och jag förmodar, att de flesta segelflygare är ganska väl insatta i hur densamma fungerar. Försäkringen tecknas av flygplanets ägare och gäller för var och en, som använder densamma. Premien beräknas per sittplats, och om planet är flersitsigt, måste samtliga sittplatser försäkras.

Diplomförsäkringen är en enskild försäkring. Den är speciellt avsedd för elever och gäller under den tid, som åtgår för att avlägga ett visst diplom, dock högst under ett år. Har klubben tecknat en sittplatsförsäkring, kan diplomförsäkringen användas som påbyggnadsförsäkring för de elever, som önska högre försäkringssummor än de, som ingå i sittplatsförsäkringen.

Den enskilda återförsäkringen slutligen gäller vid glid- och segelflygning utan angivande av diplom eller certifikat. Den är särskilt lämplig för lärare och segelflygare, vilka avlagt certifikat, och som mera regelbundet hålla på med segelflygning. Den enskilda årsförsäkringen kan trots namnet även tecknas på kortare tid än ett år, exempelvis för vinter- eller sommarhalvåret, varvid premien givetvis blir lägre.

re. Även denna försäkringsform är följaktligen lämplig som komplettering till sittplatsförsäkringar med låga försäkringssummor.

Detta var de tre formerna av flygolycksfallsförsäkringar för glid- och segelflygare. Jag kan tillägga, att vanliga olycksfallsförsäkringar gälla icke under flygning, såvida icke särskilda tilläggspremier erläggas.

Ansvarighetsförsäkring för flygplan är närmast att jämföra med trafikförsäkringen för bilar. Den kallas också lufttrafikförsäkring. Försäkringen omfattar ansvarighet för skadestånd, som enligt gällande svensk rätt kan åläggas ägaren av flygplanet för skada, som detta kan tillfoga tredje man till person eller egendom under försäkringstiden.

Försäkringen utgör även ett indirekt skydd för klubbarnas styrelsemedlemmar i de fall dessa genom underlåtenhet eller bristande övervakning skulle kunna tänkas bli ansvariga för skador, som orsakas av

Av

## Kapten Bertil Odén

planet. Första paragrafen i lagen den 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart stadgar ordagrant:

"För skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom, som icke befordras med luftfartyget, vare luftfartygets ägare ansvarig, ändå han ej är vållande till skadan."

Som ägare till flygplanen stå ju mestadels klubbarna inregistrerade, men då klubbkassorna sällan torde disponera över de belopp, varom här kan bli fråga, måste man nog räkna med, att en domstol vid inträffande större skadefall kan ha benägenhet att strängt bedöma de enskilda styrelsemedlemmarnas eventuella ansvarighet för att den skadelidande tredje man om möjligt skall få ut sitt skadestånd.

De vanligast förekommande försäkringssumorna för glid- och segelflygplan utgöra 150.000 vid personskada med begränsning till 50.000 vid varje skadad eller död person samt 20.000 vid egendomsskada. Vid skada på egendom är en självrisk av 100:— obligatorisk. Försäkringen lämnar sålunda skydd till högst betydande belopp.

Så ha vi kaskoförsäkringen. Denna lämnar ersättning för skada å själva flygplanet och täcker sålunda både brand-, stöld- och haveriskador. Vid varje skadetillfälle utom vid totalförlust utgår en självrisk av 300:—.

En särskild form av kaskoförsäkring är byggsatsförsäkringen, som utgår från förutsättningen att bygge och reparationer speciellt av glidflygplanen utföras av klubbmedlemmarna själva. Arbetskostnaden försäkras sålunda inte, utan endast materialet (byggsatsen). Försäkringssumman kan sättas lika med byggsatsens värde, varigenom premien blir c:a 40 % lägre än för fullständig kaskoförsäkring. Självrisk är vid byggsatsförsäkring nedsett till 150:— utom vid totalskada, då ingen självrisk utgår.

När flygplan är ur funktion, kan försäkring för stillaliggande tecknas till avsevärt reducerad premie.

Samtliga nu omnämnda försäkringar utom diplomförsäkringar kunna mot reducerad premie tecknas på kortare tid än ett år. Detta är särskilt att observera för de klubbar, som av olika orsaker endast kunna bedriva sin verksamhet under en del av året.

Jag nämnde inledningsvis tvenne grupper av försäkringar, som kunde vara av intresse för segelflygklubbarna. Hittills har jag endast sysslat med den ena, nämligen flygförsäkringarna. Jag skall nu övergå till den andra gruppen, som omfattar försäkringar för klubbarnas verksamhet, bygglokaler och materiel och börjar med ansvarighetsförsäkring för verksamheten, vilken försäkringsform strängt måste skiljas från den lufttrafikförsäkring, som tecknas för flygplanen.

Ansvarighetsförsäkringen för klubbens verksamhet avser att utgöra ett ekonomiskt skydd mot sådan skadeståndsplikt, som enligt gällande svensk rätt kan åläggas klubben för skador uppkomna i samband med dess verksamhet och tecknas vanligtvis att även avse ansvarigheten för förekommande offentliga uppvisningar och tävlingar.

I försäkringen inbegripes icke ansvarigheten för skada uppkommen under eller genom färder av vad slag det vara må med luftfartyg, vilka risker ju som regel täckas ringen omfattar ansvarigheten för skada, som kan drabba såväl klubbens medlem-

(Forts. å sid. 22)



## Beväpning för flygmaskin

Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon  
Bühle & Co. Zürich / Schweiz



# Byggsatsförsäkring —

en ny form av kaskoförsäkring  
för glid- och segelplan

Försäkringen är bra att ha då planen kvaddas och lämpar sig särskilt väl för klubbar, som själva ombesörja sina reparationer.

Byggsatsförsäkringen blir betydligt billigare än vanlig kaskoförsäkring.

Skriv eller ring till Fylgia, när försäkringarna skall ordnas. Vi lämna gärna offerter och alla erforderliga upplysningar.



FÖRSÄKRINGS A.-B.  
**FYLGIA**  
STOCKHOLM 7



"Tusan också — jag tror skidan gick nu igen!"



## Ämnar Ni flytta till Uppsala under år 1944

Försäkra Eder då snarast om en av våra välplanerade lägenheter i nybygget kv. Ingegärd 4 vid Svartbäcksgatan 103. Denna fastighet ligger mycket fördelaktigt till för personal vid Kungl. Uplands Flygflottilj. Lägenheter med endast 2 % kontant insats finnes att hyra från den 1 juli 1944 i storlekar om 1 rum och kök, 2 rum och kök samt 3 rum och kök. Samtliga utrustade med badrum och en synnerligen gedigen inredning. Ring eller tillskriv vårt kontor.

### H. S. B. i Uppsala

Kungsängsgatan 23, ingång fr. Vretgränd  
Tel. namnanrop "HSB".





## I FÖRBIFLYKTEN

**För bästa eldsläckningsprestation** inom svenskt flyg under 1943 har det nyuppsatta Hornska priset (500 kr. och silverplakett) tilldelats vpl 608—1—42 Persson vid Svea flygflottill, som med fara för eget liv räddat ett brinnande flygplan från totalhavari, varigenom hundratals kronor och en svårersättningsmaskin räddades åt vårt lands försvar.

### Aftonbladets stipendier,

som sedan flera år möjliggjort för de lokala flygklubbarna att få instruktörer utbildade, ha i år tilldelats följande tio klubbar: Hjo Flygklubb, Värmlands Flygklubb, Sandvikens Flygklubb, Falköpings Flygklubb, Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Lidköpings Flygklubb, Aeroklubben i Göteborg och Stockholms Segelflygklubb (3 st.). Ett stipendium, som kvarstår från föregående år, har tilldelats Luleå Flygklubb.

### Flyget behöver Er

heter en verkligt klatschig broschyr, som KSAK utarbetat och distribuerat som ett led i en stort upplagd värningsaktion. Broschyren, som hittills med gott resultat tillställts 15.000 adressater i Stockholm, vädjar till de äldre att genom medlemskap i KSAK hjälpa "Kalle" — representanten för det unga Sverige — att som en molnens broder bli en lika god ambassadör som Gunder Hägg på sitt område och tillsammans med sina kamrater lägga grunden till Sveriges storhet som flygande nation.

### ÖNSKAS KÖPA:

SVENSK FLYGTIDNING årgång 1940: nr 5 och 6. Bra betalt. Svar till "Arkivex.", SFT f. v. b.

### TILL SALU:

#### "DER ADLER"

komplett ända från starten fram till årsskiftet 1943—44. (Årgång 1939 inbunden.) Pris endast 40:— kr. Svar till "Sensationellt tillfälle", SFT f. v. b.

#### FJÄDRANDE GUMMIHJUL

Diam. mm.	25,30	35,40	45,50
Pris pr par kr.	1:—	1:50	2:—

plus porto, mot postförskott från

EMTA, Säterby, HaverövalLEN.

## Segelflygets försäkring

(Forts. från sid. 22)

mar som egna anställda och helt utomstående personer. Densamma kan tecknas att omfatta ansvarigheten för såväl persongenom resp. flygförsäkringar. Försäkskada som egendomsskada, och de vanligaste försäkringsbeloppen äro:

60.000 kr. med begränsning till 20.000 kr. för varje skadad eller dödad person, samt vid egendomsskador 10.000 kr. vid varje skadetillfälle.

Förutom den ansvarighet, som kan åläggas klubben såsom sådan, inbegripes i försäkringen även ansvarighet för skadestånd, som kan åläggas försäkringstagarens ställföreträdare eller sådan befattningshavare, som av försäkringshavaren anställts i ledande tjänst, för skada, som denne i sådan tjänst tillfogar annan person än försäkringstagaren. Detta innebär, att klubbens ledning och instruktörer även personligen äro skyddade genom en ansvarighetsförsäkring för klubben.

Ansvarighetsförsäkringens ändamål är emellertid icke endast att sätta försäkringshavaren i stånd att betala de lagligen grundade skadeståndsanspråk, som kunna framkomma emot honom. Den avlastar även från honom de kostnader och det besvär, som avvärijande av ett ogrundat skadeståndsanspråk i regel medför.

Premierna fastställas genom specialtarifiering från fall till fall, sedan klubben lämnat uppgifter om verksamhetens omfattning, antal instruktörer, uppvisningar, tävlingar etc. Vanligen rör det sig om en kostnad av 50:— à 75:— kronor pr år.

De försäkringar, som kunna ifrågakomma för bygglokaler, hangarer etc. jämte innehåll, äro i första hand brand- och inbrottsförsäkringar. En eller annan kanske drar på munnen vid tanken på att någon skulle komma på idén att bryta sig in i en hangar och stjäla en Schulgleiter. Och jag håller gärna med om att detta nog är lättare sagt än gjort. Men inbrottsförsäkringen täcker även skadegörelse i samband

med inbrott, och det var faktiskt inte så länge sedan en klubb fick ett plan ganska illa sönderskuret vid ett inbrott i en hangar. Våldsverkarna fick man inte tag i, men man har anledning misstänka, att det var en oförständig och nyfiken pojkliga, som varit i farten. Premierna för brand- och inbrottsförsäkring variera något på olika platser, men äro i allmänhet obetydliga.

Så måste jag, för att göra uppräknigen av försäkringsformerna fullständig, även taga med *automobilförsäkringar* för klubbarnas bilar och motorcyklar. För *vinschbilar*, som uteslutande användas på flygfälten för vinschning, tecknas i stället för vanlig trafikförsäkring en ansvarighetsförsäkring enligt samma tariff, som gäller för traktorer och motorredskap.

Av intresse vid försäkringsfrågas behandling är även inträffade skadefall och de lärdomar man eventuellt kan draga av dessa.

(Forts. nästa nr)

## Jaktflygets uppkomst

(Forts. från sid. 4)

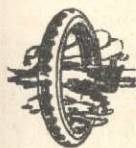
de mest diskreta — Richthofens plan kunde igenkännas på långt håll tack vare dess eldröda färg, och de flesta jaktflygarna ville inte vara sämre än han.

Flyghjältarna, som Immelmann, Boelcke, Richthofen, Guynemer, Bishop, för att nu nämna ett fåtal, blev också snart hemmafrentens idoler, och deras flygskildringar lästes av otaliga entusiaster.

Under kriget tillkom åtskilliga förnämliga konstruktioner, som t. ex. Fokker D 7, ett snabbt, fribärande biplan, SE 5, ur vilket efter tjugo år Gloster Gladiator utvecklades o. s. v. I krigets slutskede konstruerades professor Junkers helmetalljaktplan, som dock tillkom för sent för att visa lejonklon.

Efter kriget gick utvecklingen långsamt. Ännu för tio år sedan räknades t. ex. Bristol Bulldog som jaktplan i första linjen, ett plan som var bestyckat med blott två ksp och vars maximumhastighet var så låg som 280 km. Först i och med den nya kapprustningen under senare delen av trettio-talet gick flygplanens prestanda avsevärt i höjden.

Det kan diskuteras, om några så stora flygtekniska framsteg som under första världskriget torde vara attvänta under det nuvarande. Men utan tvivel kommer dock flygmaterielen att effektiviseras och utvecklas på de flesta områden under det nya världskriget — och det är ju alltid ett gott, som det onda för med sig. *Argus.*



Allt för  
BILEN

AB. DAHLBERG's  
Maskinaffär

Kasernorget 9 — GÖTEBORG  
Telefon 17 06 20 (Växel)

ROOS  
KONST

Amiralsgatan 1 — Telefon 105 05  
MALMÖ

ATELIER FÖR MODERN  
KONSTMÄLNING

Specialtillverkning av  
STANDAR

med föreningsmärken.

På ett R K arbete kan Ni  
alltid lita.

P. A. Wahlunds Eftr.

Möbleringsaffär

Kungsgat. 51 Tel. 30141

UPPSALA

För god ringservice  
anlita

GUMMICENTRALEN

V. Trädgårdsgatan 53

NYKÖPING

Tel. 796 ankn bost.





**UNDERRÄTTELSE**  
från  
**LUFTFARTSMYNDIGHETEN**

**REPARATION OCH ÖVERSYN  
AV FLYGMATERIEL**

Den civila flygmaterielens skötsel och vård har i många fall visat sig otillfredsställande. Det är därför angeläget, att flygplanägare ägna följande bestämmelser och anvisningar särskild uppmärksamhet.

1. Reparationer och översyner, som ej äro att hänföra till löpande driftstillsyn, få endast utföras av person eller vid företag, som godkänts av luftfartsmyndigheten för ifrågasvarande arbeten. Vid dylika arbeten skola särskilda kontrollföreskrifter iakttagas.

2. Flygplanets motor är ifråga om kontroll av luftvärdighet underkastad samma principiella fordringar som flygplanet i övrigt. Reparation och översyn av flygmotorer samt nytillverkning av motordelar får således endast utföras av godkända företag. Motorer och motordelar, som tillhört havererade flygplan, skola, innan de åter tagas i bruk, kontrolleras vid godkänt företag eller av besiktningsman. Därvid fastställs bl. a. erforderliga reparationer och prov.

3. Fartygs- och motorjournalen skola föras med största noggrannhet. Anteckningar om reparationer och översyner skola specificeras och signeras av den som är ansvarig för arbetets utförande samt efter godkännande förses med stämpel och signatur av tillverkningskontrollant eller besiktningsman, som därvid även inför anteckningar om ev. erforderlig förnyad kontroll efter viss tidsperiod. **Lui.**

**Seger genom luftmakt**

(Forts. från sid. 7)

bomber. Även det mest koncentrerade anfall tager nu i medeltal blott ungefär en halvtimme i anspråk. För varje bombplan har ankomsttid till målområdet uträknats och denna måste hållas exakt. En förse- ning på två eller tre minuter kan bringa hela tidtabellen i olag. En felberäkning av vindstyrkan från väderlekstjänstens sida kan strö ut förbandets alla bombplan längs deras färdväg och t. o. m. kasta dem ur kursen med resultat, att de råka ut för större fara för jaktangrepp och luftvärns- sed.

Oväntat kraftig molnbildning kan till stor del omintetgöra målfinnarnas arbete, om den är så tät att målmarkeringsljusen ej förmå genomlysas den.

Väderleksofficeren bidrager alltså numera med en viktig del till den långt drivna precision, med vilken moderna bombanfall planeras. Ett anfall, som tager kanske mindre tid än en halv timme att genomföra, kräver åtminstone en hel dags omsorgsfull planering, tidtabellsuppläggning och samordnande.

Vi se alltså, att luftkriget under natten alltmera blivit ett teknikens krig. De många svårigheterna ha också givit upphov till nya hart när otroliga uppfinningar både på nattjakt-flygets och nattbombningens områden. Så äro t. ex. de allierade bombplanen utrustade med ett optiskt-akustiskt instrument, som med en röd lampa angiver då ett flygplan närmar sig. Samtidigt hör föraren ett tickande ljud i sina hörlurar.

Med hjälp av lysfallskärmar (focus cats) eller blixtljusbomber kunna spaningsplanen arbeta nästan lika bra under mörker som vid dager.

Därjämte pågår ju ett ständigt radiokrig för att omöjliggöra eller i varje fall försvåra radiopejling.

Nu återstår blott att se om någon seger kan uppnås genom luftmakt. **T. S.**

**FLYGETS**   
**INKÖPSKÄLLOR**

**HERREKIPERING**

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

**SJUKVÅRDSARTIKLAR**

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

**SKRÄDDERIER**

**MALMÖ:** Alfred Olsson, Pildamsvägen 14. Tel.: 780 61.

**SNICKERI- och TRÄFÖRÄDLINGS-  
ALSTER**

**MALMÖ:** AB Erik Eks Snickerifabrik, Andrélundsvägen 3 A. Tel. 722 50 (växel).

**TOILETTARTIKLAR**

**MALMÖ:** A.-B. Averco, Parfymeri, Ö. Förstadsgatan 58. Tel. 120 67.

**TRÄVAROR och BYGGNADSMATE-  
RIEL**

**NYKÖPING:** AB Nilsson & Ericsson, Hamngatan. Tel. Namnanrop: Nilsson & Ericsson.

**SPECIALKULTURER AV SNITT-  
BLOMMOR OCH KRUKVÄXTER**

**NORRKÖPING:** Witteks Handelsträdgård A.-B., Fiskeby stn. Tel. 111 30.



**Uniformseffekter  
Föreningsmärken  
Medaljer  
Plaketter**

**Lagerströms Fabriks A/B**

**LILLA ESSINGEN**

FORDRA OFFERT.

BEGÄR KATALOG.

**“ELITO”, MALMÖ**

Parfymeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel

**SJUKVÅRDSMATERIAL**

**PARTI och MINUT**

Södra Tullgatan 3	Tel. 282 83, 244 05
Föreningsgatan 49	Tel. 119 10
Engelbrektsgatan 1	Tel. 280 61
S. Förstadsgatan 105	Tel. 240 15
Regementsgatan 7	Tel. 109 23
Nobelvägen 75	Tel. 173 12

**Malmö**

**SEV. MATTSSON**

**JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR**

Tel. { 209 57                      Östergatan 18  
          { 224 20                      M A L M Ö

**Luftgevär, luftpistoler**

**& ammunition**

**i ledande märken**

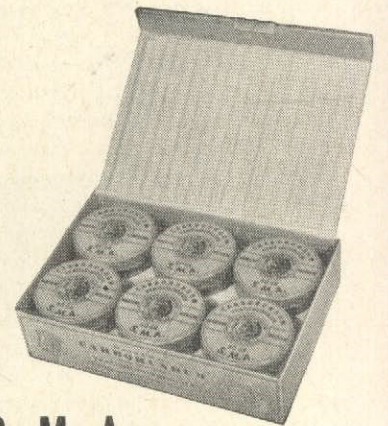
**A/B ÅHLENS BILFIRMA**

St. Persgatan 32                      Tel. 391 60.

**UPPSALA**



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



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

För effektiv ventilslipning  
i praktiska förpackningar.

**SLIPMATERIALAFFÄREN**

**MALMÖ**                      Tel. 233 45 - 237 33

*Flyg-fanéer 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.

**Bliv medlem i**

**SOLIDAR**

**MALMÖ**



## VI PRESENTERA:



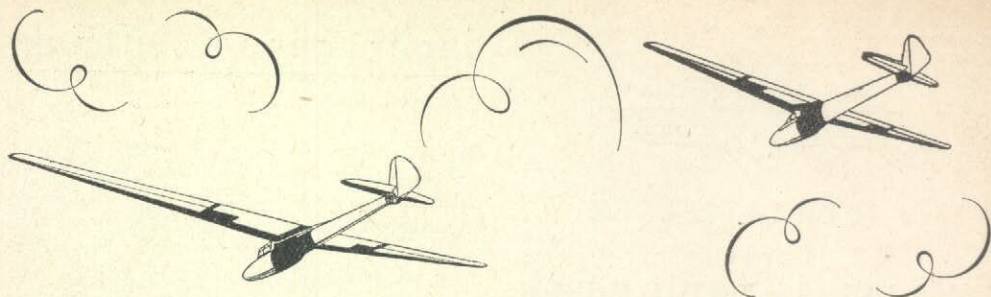
Yngve Norrvi,  
redaktör, propagandachef hos KSAK.

Vid en frågesporttävling mellan journalister och folkskollärare var det någon som sade, att journalisterna vet litet om mycket, medan folkskollärarna vet mycket om litet. Karakteristiken är onekligen träffande, men där finns undantag. Red. Norrvi utgör just ett sådant, han vet mycket om mycket, vilket den snart kommer underfund med, som ger sig i samspråk med honom.

Yngve Norrvi är smålänning, han är född 1908 i Gamleby och har prövat på många verksamhetsområden, innan han 1933 definitivt övergick till journalistiken. När man känner Yngve Norrvi och hjälper honom att se tillbaka på hans mångskiftande levnadsbana, kommer man osökt att tänka på en rangerbangård. (Därmed vill vi ingalunda påskina, att Norrvi levt sitt liv på väclar!) Gång på gång har han växlat in på nytt spår och hans intresse har fångats av en ny uppgift, som han med liv och själ ägnat sig åt, tills han inte längre haft något väsentligt nytt att lära. Men liksom bangårdens stickepar så småningom förenas till ett, har Yngve Norrviss många intressen mynnat ut i ett enda, journalistiken.

Yngve Norrvi har som journalist redan tidigt kunnat specialisera sig på flygning. 1937 deltog han i organiserandet av FIB:s Rikstävling för modellflygare, och när han 1941 flyttade till Teknik för Alla, blev han bl. a. tidningens flygreporter. 1943 kom Yngve Norrvi till KSAK, där han som chef för informations- och propagandaavdelningarna fått tillfälle att på ett allmänt uppskattat sätt utveckla både sin journalistiska talang och de rika erfarenheter han i övrigt förvärvat inom olika verksamhetsområden.

Naturligtvis flyger Yngve Norrvi, även om han gång efter annan måst uppskjuta sin segelflygutbildning, när arbetsuppgifterna tagit t. o. m. hans fritid i anspråk. Snart har han sitt C-diplom klart, och känner vi Yngve Norrvi rätt, kommer det diplommet ingalunda att bli det sista.



## SVENSKT SEGELFLYG I SIFFROR

För SFT av YNGVE NORRVI

Segelflyget här i landet har nu hunnit så långt i sin utveckling, att man börjar kunna få fram en del siffror, med vars hjälp det blir möjligt att spåra vissa karakteristiska tendenser. Ett är säkert: samtliga siffror visa en oerhört snabb men ändå sund utveckling.

### Erövrade diplom 1937—1943.

År	A	B	C	Silver-C
1937	31	11	5	—
1938	59	14	4	—
1939	73	32	9	—
1940	90	57	21	—
1941	296	126	57	5
1942	452	230	81	10
1943	624	302	165	18

Totalt: 1.625 772 342 33

Summa 2.772 diplom intill den 31 december 1943.

Detta betyder alltså, att från 1941 till 1943 tagits 1.372 A-diplom, eller nära 5 ½ gånger så många som från 1937 till 1940. Antalet B-diplom, som erövrats från 1941 till 1943 är 658 eller nära 6 gånger så många som under åren 1937—1940. För C-diplomen är siffran ännu mer gynnsam med mer än 8 gånger så många erövrade diplom 1941—1943 som under tiden 1937—1940.

Den kraftigaste ökningen procentuellt mot föregående år visade i fråga om samtliga diplom år 1941, som alltså rent statistiskt kan bevisas vara det svenska segelflygets genombrottsår. (Däremot torde 1943 ur prestationssynpunkt vara det egentliga genombrottsåret.)

Den procentuella ökningen var:

A-diplom	1941	329 %
B-diplom	1941	221 %
C-diplom	1941	271 %

Om man studerar det procentuella förhållandet mellan A-, B- och C-diplom för åren 1937—1943, skall man finna en del anmärkningsvärda tendenser.

### Det procentuella förhållandet mellan

År	A	B	C
1937	100	35,5	16,1
1938	100	23,7	6,8
1939	100	43,8	12,3
1940	100	63,3	23,3
1941	100	42,6	19,3
1942	100	50,9	17,9
1943	100	48,4	26,4

Här finner man således, att förhållandet tenderar att normalt bli 4—2—1. Det skall bli mycket intressant att se utvecklingen i fortsättningen. Det procentuella förhållandet mellan antalet erövrade diplom är värt att uppmärksammas ur olika synpunkter, inte minst med avseende på diplompremierna. I detta sammanhang torde även genomsnittsåldern vara av ett visst intresse. För hela perioden 1937—1943 är förhållandet 100—47,5—21,1.

Vi ha även roat oss med att undersöka, hur ökningsfrekvensen under vart och ett av de i perioden ingående åren skulle ha gestaltat utvecklingen, om denna frekvens blivit bestående.

Ökningen skulle 1943 ha givit

1937—38	200 A,	30 B,	0 C
1938—39	130 A,	103 B,	30 C
1939—40	142 A,	130 B,	58 C
1940—41	720 A,	265 B,	130 C
1941—42	610 A,	335 B,	105 C

Antalet 1943 erövrade diplom: 624 A, 302 B, 165 C

Genomsnittsåldern för eleverna varierar kraftigt under de gångna åren, vilket utan tvekan beror på rörelsens relativt ringa omfattning intill den senaste tiden och det på sätt och vis ur lokalsynpunkt sporadiska intresse, som visats segelflyget under dess första år här i landet. Även åldersstatistiken visar tendenser till "stabilisering".

År	A	B	C
1937	25	25,5	19
1938	24	26,3	27
1939	22,6	23,2	27,3
1940	27,1	23,4	22,8
1941	21,4	23	23,3
1942	21,6	22,7	24,6
1943	22,4	22,8	22

Genomsnittsåldern för hela perioden 1937—1943 är för A = 22,37, B = 22,99, C = 23,1 år.

Det är ganska anmärkningsvärt, att genomsnittsåldern för C blivit så låg som 22 för 1943, medan A och B ligga högre med 22,4 resp. 22,8. Normalt vore ju, att C-åldern var högre. Att så nu inte är fallet torde bero på, att en hel del äldre personer genomgå A- och B-utbildningen men stanna där. Dessa äldre personer "väga således upp" den normala höjningen av C-åldern.





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

Pris kr. 2: 25

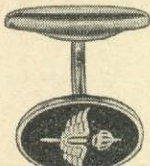


**Flygarringen**

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

Förgyllt silver

Pris kr. 6: 25



**Manschetknappar**

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

Pris kr. 5: 25 pr par

**Flygets beredskapsmärke 1942 och 1943.**

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

Pris endast kr. 1: 50



**FLOTTILJMÄRKET**

Ett utsökt flott märke

utfört i 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 sän-  
des mot 30 öre i frimärken.

**AERO-TJÄNST, Malmö**



**SUM VERGASER-GESELLSCHAFT  
CARL WIRSUM & CO. KOMM.-GES.**

Generalagent: Fa. GUNNAR WIKLUND,  
Sveavägen 28—30, STOCKHOLM.



Låt oss lösa dem

Aktiebolaget

**Svenska Spiralfabriken**

Fridhemsgatan 43

Stockholm



RINGSDORFF

**KOLBORSTAR**

för alla GENERATORER  
och HJÄLPMOTORER  
i FLYGPLANET

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM





## Uppsala Flygklubb

har under den gångna månaden bl. a. arrangerat en verkligt lyckad föredragsafton med ingen mindre än Peter Riedel som talare. Glidflyginstruktören Erik Ersson framhöll under segelflygarteringet bl. a. önskvärdheten av att segelflygarna mera allmänt finge syssla med motorlära. Vidare meddelade Ersson, att Uppsalaklubben — liksom de flesta andra aktiva klubbarna — nu också skall gå in för klubbprenumerering på Svensk Flygtidning.

I övrigt har man stora planer i görningen. Säkert kommer flygintresset i staden ytterligare att utökas genom att man i dagarna fått även Flygkadettskolan — förutom tidigare F 16 — förlagd till sina domäner.

## Norrköpings Flygklubb

är sedan länge känd som en av landets förnämsta och har även en sjuårdeles segelflygsektion, vars energiske sekreterare C. G. Carlsson bl. a. rapporterar om en lyckad flygträff i slutet av april.

En frågesporttävling i "Kippens" regi mellan A- och C-diplomaterna vanns av de senare. Olle Björling tilldelades en minnespokal för fjolårets

bästa elevflygning: 2 tim 15 min och 1.650 meters höjdvinst. Sommarens verksamhet och konkurrens mellan segel- och modellflyget ventilerades ingående i närvaro av NAFKs intresserade ordf. konsul Birger Månsson. Till den goda stämningen bidrog den alltid lika glada och jovialiska bokhandlaren Sörlin, och en lokal flygfilm i färg kom det att vattnas på munnen på alla segelflygare.

Det mest bestående intrycket på en utomstående gjorde emellertid sekreteraren "Cege:s" redogörelse för 1943 års verksamhet. Härvid framkom bland mycket annat, att Norrköpingsklubben ordnat inte mindre än 10 kurser, varvid presterats 2.466 starter med glidflygplan och 579 starter med segelflygplan samt en total flygtid av 170 timmar. I fråga om sträckflygningar rapporteras dessutom 43 mil, däribland Kipp-Blombergs svenska rekord för dubbelsitsigt segelflygplan. Av de 2.739 diplom, som erövrats i hela Sverige, svarar Norrköping för hela 268, och av 1943 års 1.191 diplom ha 120 erövrats på Norrköpingsklubbens kurser, d. v. s. mer än 10 proc. av samtliga svenska diplom! Det är verkligen en prestation, som heter duga. Men för den skull tänker man inte vila på vunna lagrar. Traditionen förpliktar, och i sommar har man allt förberett för att hålla sig väl framme i konkurrensen!

## Kristianstad får flygklubb.

Även staden vid Helgeå, kallad "Lilla Paris", skall nu få något annat att tänka på än sina många boulevarder. Efter en längre tids förberedelser av försäkringsinspektör Sten Rabe och fabrikör Rune Rosenqvist har ett första sammanträde hållits, varvid förutom red. Yngve Norrvi även länets hövding, landshövding A.

Rodhe, och stadens borgmästare Dörning pläderade för att ge kristianstadsborna flygsinne. KSAK ställer en byggsats till glidflygplan till ett värde av 5.000:— kr. i utsikt. Dessutom finns i staden redan rätt mycket pengar disponibla för klubbens arbete, och möjlighet finns att ett av de militära flygfälten i Näsby ställes till förfogande. Hemgården i staden har sedan någon tid verkat för att stimulera modellflygintresset. Allt synes alltså upplagt för en god klubbstart, i synnerhet sedan man fått med residensstadens förgrundsfururer i arbetet!

## Lidköpings flygklubb

rapporterar full fart på segelflygverksamheten. Hela vintern har bygge pågått såväl i staden som på Sätenäs-flottiljen, men så har resultatet också blivit en fin trio: en Anfänger, en SG: 38 och en "statsunderstödd" Grunau Baby. För att ekonomiskt möjliggöra även för F 7:s värnpliktiga att få utveckla sitt segelflygintresse, har sedan en längre tid offentlig dans ordnats varje onsdag, och hela behållningen härav har tillfallit segelflygkassan.

## Örebro Flygklubb

har framlagt sin årsberättelse för 1943. Medlemsantalet var under året 221, och klubben har hållit Svensk Flygtidning som klubborgan. Staden har gratis upplåtit lokal för byggverksamheten. 39 segelflygdiplomer ha erövrats, och även i övrigt har god aktivitet utvecklats. Ordförande är major Gustaf Malmros, och segelflyggrupchef ingenjör Nils Bergenstråhle. Till huvudklubben är ansluten modellflygklubben Hobby under Göran Lindholms ledning och med 59 medlemmar.

FURU-,BJÖRK-,AL-

PLYWOOD

SVENSKT LAMELLTRÄ

0,8 mm Flygplanfanér av björk GL-III

A.-B. N. JOHNSON &amp; Co., Eslöv

Tel. Namnanrop "Johnson &amp; Co."

Malmö: Tel. 19207 &amp; 74607

## FLYTANDE KALLIM

- A Största hindförmåga
- S För fanér- och foglimning
- T Är licensfritt
- O Är drygt, därför billigt
- O För industri och hantverk.

Tillverkare:

Firma Malte Hvid, Malmö  
Partiförsäljare för Sö. Sverige  
**AB. N. JOHNSON & Co., ESLÖV**  
Tel. Namnanrop.  
Nederlaget i Malmö. Tel. 19207

GUMMI-  
STÄMPLARMETALL-  
STÄMPLAR

## Nya Stämpelfabriken

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

## Camoufleringsfärger

som specialitet

Leverantör

## AB. FÄRGVERKEN

Malmö Stockholm  
Tel. 25818 Tel. 521182



Ohlson J:or & Co  
Södergatan 17 Malmö

HEDERSGÅVOR  
i glas och porslin  
Tel. 15168 - 17368

## KRISTIANSTADSBOR!

Gynna dessa firmor vid Edra inköp:

Ekipera  
Eder

hos

ARVID KVIST

Herrekipering

Ö. Storgatan 37 - Tel. 126

Framkalla och kopiera

Edra filmer hos oss. Allt i  
Foto-Kino. Modern Seriefoto-  
atelier.



ANDERSSONS FOTOHUS A/B

Kristianstad

## Hj. Möllers Bokhandel

IVAR ÖRNINGE

KRISTIANSTAD

TEL. 25

Sport-  
priser

FREDRIKS

Guldsmedsaffär

Ö. Boulevarden 36 - Tel. 3051

PRESSNING  
KEM. TVÄTT

Omsorgsfullt arbete - Moderata priser

Wasa Kemiska

V. Storgatan 16 - Tel. 3472

UR och  
Optiska Instrument

Billiga priser.

GÖSTA EK  
URMAKERIAFFÄR

Nya Boulev. 6. Tel. 3381



# Malte Svennbecks Blomsterhandel

Förstklassiga blommor och  
smaktulla binderier

Telefon 301 03 Postgiro 137038  
Fyristorg 10, Uppsala

# C. P. Barowiaks Eftr. Tobak och Lottaffär

REKOMMENDERAS

Fyristorg 8 Uppsala Tel. 30164

# UPPSALA



Hovjuvelerare

# Markströms Guldsmeds A/B

Svartbäcksgatan 6. — Uppsala.

Vi ha största urval i alla prislägen

Egen fabrik



A. P. Lagerqvist A/B  
JÄRNHANDEL  
Tel. 39600

Vretgränd 15 UPPSALA

— Rekommenderas —

# Kungsängens Blomsterhandel

Kungsängsgatan 23, Uppsala

Telefoner:

Affären ..... 300 23, 303 26

Bostaden ..... 361 98

Trädgård, G:la Uppsala ..... 22, 160

# Lindbergs

HERREKIPERING

Dragarbrunnsgatan 45  
Tel. 350 70  
UPPSALA



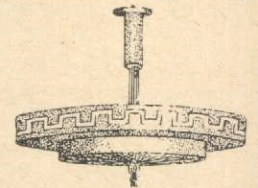
Tel. 302 27, 352 27

En cykeltur med

# HERMES och MERCUR

blir alltid lyckosam och  
trevlig. — Ett välkänt  
namn för inköp av cyklar  
och sportartiklar är

# Idrottsmagasinet



# EL-ARMATUR

Största sortering

A.-B. PETERSSON & HAMMAR

Drottninggat. 6 UPPSALA Tel. 31700

# E. M. SÖDERLUND

Ur- & Optik A.-B.  
UPPSALA

Telefon 305 82  
Kungsängsgatan 11

# Uppsala Skrivmaskinsaffär

G. Norling

Aukt. ombud för:

Original-Odhner räknemaskiner

Continental skrivmaskiner

Rep.-verkstad för kontorsmaskiner

Dragarbrunnsgatan 47

Tel. 352 32

# Fotocentralen Uppsala

Kungsängsgatan 1  
(Tempohuset)

Tel. 342 82

Specialaffär i fotovavar

Ateljéer för  
Serie och moderna porträtt.  
Grupper och brudfoton.

# Gerhard Nyholms

Radioaffär  
UPPSALA

Kungsgatan 47 A, 1 tr. Tel. 317 02

Filial: Sysslomansgat. 8 Tel. 402 02

Philips — Telefunken — Service

# OTTO CARLSSON

MÖBELAFFÄR

MÖBLER - MATTOR  
GARDINER - ARMATUR

Svartbäcksgatan 20 UPPSALA  
Telefoner: 316 34, 350 27

# A/B Tekniska Magasinet

Svartbäcksgatan 30  
UPPSALA

Färger  
Tapeter  
Toalettartiklar

# UPSALA TVÄTT

Grundad 1865  
Ö. Ågatan 77

Största, modernaste  
och äldsta på platsen

Telefon  
Kallenbergs A/B  
namnanrop

# Widmans MÖBELAFFÄR

UPPSALA

Kungsängsgatan 12  
(Invid Telegrafan)

Tel. 304 27.

# Värme, Sanitet Reparationer

# C. H. Swahn Eftr A.-B.

34454 Telefon 37754  
UPSALA

# Polyfoto

— det naturliga fotografiet

KAMEROR — FILM —  
FRAMKALLNING — KOPIERING

I Uppsala erhålles ett äkta  
polyfoto endast hos oss.

**Polyfoto**

Svartbäcksgatan 4 Tel. 363 68  
Öppet: vard. 9—6, sön. 1—3.

Uppsalaortens Trädgårdscen-  
tralförening u. p. a  
UPPSALA

Partiaffär i  
Trädgårdsprodukter  
Frukt och Potatis

Telefon 37777 & 37797

# Byggnadsvaror

alla slag

# Kallenbergs A.-B.

Ö. Ågatan 77, UPPSALA  
Tel. Namnanrop Kallenbergs



# Schweizisk syn på KOMPASSSTYRNINGEN

## ARNE SIRÉN

lämnar herrar modellflygare beskrivningen på en utmärkt konstruktion för kompassstyrning av modellplan. Den är både enkel att bygga och enkel att använda. Sätt igång och konstruera en bra modell till den!

Heinrich Anner heter en känd schweizisk modellflygexpert, verksam i Baden, som helt nyligen i den förnämliga flygpublikationen "AERO-REVUE" redogör för en kompasskonstruktion, vilken han med stor framgång använt på sin segelmodellkonstruktion "BA 2C". Det rör sig här om en segelmodell med 2 m spännvidd och en vingbelastning på ända till 27 gram/kvdm. En rätt så hög vingbelastning alltså! Att Heinrich Anner med fördel kunnat montera i sin kompassstyrning i modellen visar kompasskonstruktionens ringa vikt och effektivitet. I slutet på sin synnerligen läsvärda artikel berättar Anner om mer än ett hundratal lyckade flygningar, som han företagit med sin modell. Vi lämnar ordet till Anner:

"Som strömkälla använde jag ett 3 volts stavbatteri, vilket dock ej säger att man inte med fördel även skulle kunna nyttja en 2 volts ackumulatör. På grund av modellens extrema mått är själva konstruktionen på styrinrättningen redan från början given. Likaså fick styrmagneterna icke ha magnetiska styrningar och ej heller fick den påverka kompassnålen på längre än 10 cm. Med utgång från dessa data kunde man noggrant beräkna kompassen och styrmagneterna. Denna är mycket intressant och kan rekommenderas åt varje i elektrotekniken invigd modellflygare.

Magnetnålen måste ha ett vridmoment, vilket skall åstadkomma kontaktrycket, som i sin tur garanterar en störningsfri strömöverföring. Följande formel är användbar då man skall beräkna det teoretiskt maximala vridmomentet:

$$M_v = \frac{B}{4\pi} \times H \times S \times L$$

i vilken formel H är jordfältet (0,205), B kraftlinjerna per kbc m i nålen (remanens), S nålens genomskärning i cm, L nållängden i cm och  $M_v$  vridmomentet i dyn cm. Dessa data visar, att vridmomentet är direkt proportionellt till längden, genomskärningen och den remanens, vilken nålen har, men då modellflygarna mestadels är nödsakade att bygga in sina kompasskonstruktioner i redan färdiga modeller eller åtminstone färdigritade sådana, är nålens längd redan på förhand bestämd. Följaktligen är det endast åt genomskärningen och magnetiseringen, som något kan göras. Förstorar man den förstnämnda, ökas också vikten i samma förhållande, varför det uppenbarligen är mest fördelaktigt att ha kompassnålen starkt magnetiserad. Detta betingar

i sin tur att nålen måste vara gjord av stål, speciellt lämpat för varaktighetsmagneter, vilket man magnetiserar till den s. k. mättningsgraden. Tyvärr är just detta material just nu relativt svårt att få fatt på, varför man blir tvungen att söka sig till en sämre stålqualität. Gäller det däremot större partier av sådana nålar, bör detta stål obetingat användas.

Formeln för vridmomentet gäller enbart om alla kraftlinjerna uppträder koncentrerat ur nålspetsen. Praktiskt och i synnerhet vid de vanliga kompassnålarna med triangelformade nålhalvor är detta som bekant icke fallet. En rektangulär nål däremot är mycket bättre. Den har dock i sin tur den nackdelen, att den eftersökta fintrinmningen ställer sig svårare att utföra än med en spetsig nål, där massan är mer koncentrerad mot nålaxeln. Även här torde den lovprisade gyllene medelvägen vara den bästa att slå in på.

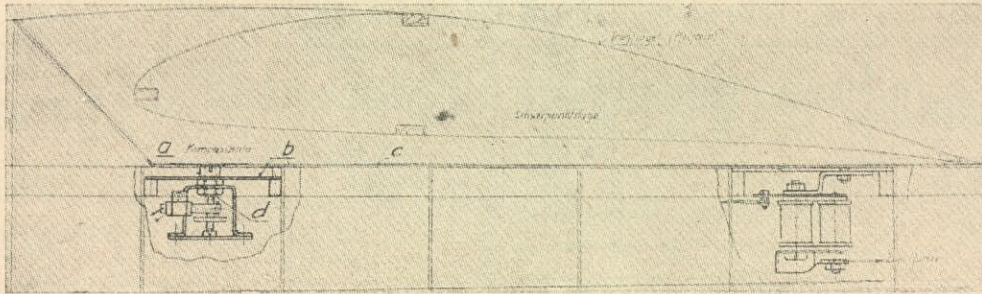
Man bör i vilket fall som helst uppmärksamma, att nålarna till de två första här publice-

skall ligga på samma plats före och efter installationen av styrinrättningen! Man experimenterar ut detta enklast genom att hänga upp styrmagneterna löst bakom tyngdpunkten för att sen genom förskjutning i endera riktningen bestämma läget. För att man ej skall behöva ta bort kroppens klädsel kan man även låta styrinrorna löpa utanpå kroppen. Då det senare sättet är det enklaste, tillämpade jag det även på min första kompassstyrda modell. Och vid mer än 100 flygningar har denna metod visat sig fullständigt suverän. Men denna metod för med sig ett långt ankare vid styrmagneterna och bör helst undvikas på nya modellkonstruktioner.

De ficklampor, till vilka man använder 3 volts stav- eller 2 volts Sämtis dvärgbatterier, behöver ungefär 0,3 ampere ström. Motståndet av alla de tre magnetspolarna, mätt vid batteriets kontakt, bör, för att inte överstiga denna ström, vara 10 ohm eller mera. Jag för min del hade utfört det med 12 ohm, vilket vid 3 volt gav 0,25 ampere och vid 2 volt c:a 0,17 ampere stark ström. Liksom kompassen är även styrmagneterna mycket robust utförd. Men trots det väger originalet, som visas på bilden, ej mer än 55 gram. Denna styrmagnet är en bra grund för vidare utveckling i samma riktning. Nya kompasskonstruktioner, som utförts av mina modellflygvänner, är redan i det närmaste  $\frac{1}{4}$  mindre, men de har dock, vilket försöken givit vid handen, allt för stora kraftreserver, varför de kan utföras i ännu mindre format varigenom vikten i sin tur kan minskas till 35 gram.

Och därmed blir det dessutom möjligt att placera styrmagneterna i fenan, strax under rodet. Vilket för med sig, att de långa och besvärliga styrinrorna helt och hållet bortfaller. Vridankaret är infattat i två polskor och den magnetiska kraftströmmen slutar så, att magneten är praktiskt taget strömfri. Såsom försöken sedermera visat, påverkas nålen ej heller från längre än 10 cm avstånd, vilket fordrades av den, som jag även redan i början omnämnde. Då man använde sig av tre spolar tilläts man ha en växel, vid vilken alla tre understödde varandra i den magnetiska verkningsen i båda rörelseriktningarna. För att modellen skulle hålla rak kurs fäste jag två spiral-fjädrar vid ankaret. Allt efter dess dragkraft är styrmagnetens principiella verkan olika. Den kan användas: 1) som kraftreservoar och 2) som

(Forts. på sid. 30)



Här ovan en skiss över lämpligaste monteringen av vingen på en kompassstyrd segelmodell.

rade kompasserna var olika. En nål på 6 cm gav vid samtliga försök alltid en bra strömövergång genom den 3 mm från nålaxeln placerade kontakten. Därför avråder jag varje förlängning av kompassnålen även för större modellplan. De flesta av försöksmodellerna hade den avbildade vingfastsättningen. För att underlätta av- och påmonteringen, var det av speciell vikt att ha fästet vid vingplattan c så enkelt som möjligt. Kompassen är i mitten fäst vid en 1,5 mm fanémembran b, vilken har den fördelen, att den fungerar som stötdämpare vid hårda landningar. Genom att skruva loss cylindermuttern a, som håller fast kompassen vid vingplattan c, kan kompassen lätt ställas in och säkras i den önskade ritningen efter en kompasskala, uppritad på vingplattan.

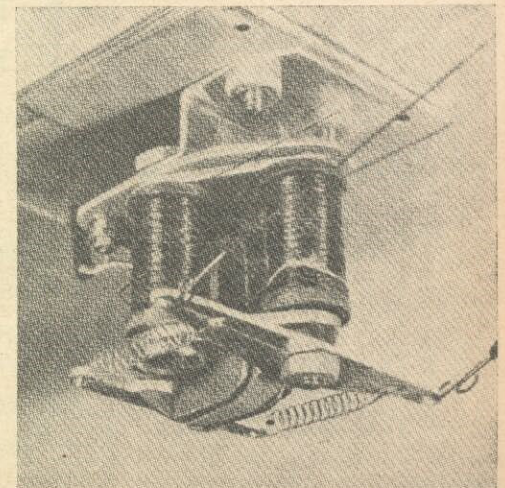
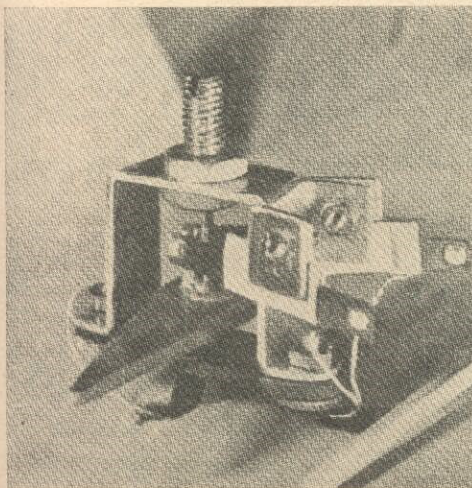
Kompassen är av robust konstruktion och har enkla silverkontakter. Kvicksilverkontakter användes ej, därför att dessas massverkningsfarer för att kvicksilvret rinner ut vid hårda landningar samt ytoxidation av kontaktpunkten, som står i direkt förbindelse med atmosfären, inverkar menligt på verkningsgraden. Kvicksilvrets fördel är det ringa kontaktryck, som behövs för att åstadkomma en felfri strömövergång.

Strömövergången till nålaxeln sker i bulten d genom en silverkontakt, vilken trycks mot axel-spetsen medelst en tryckfjäder. Den avbildade kompassen väger ej mer än 22 gram.

Att placera stavbatteriet och strömbrytaren i nosen och i den nedersta kroppsvälningen är gynnsammast men självfallet kan de på redan färdiga modeller monteras på flera andra och lämpligare ställen. Observera att tyngdpunkten

hålet bortfaller. Vridankaret är infattat i två polskor och den magnetiska kraftströmmen slutar så, att magneten är praktiskt taget strömfri. Såsom försöken sedermera visat, påverkas nålen ej heller från längre än 10 cm avstånd, vilket fordrades av den, som jag även redan i början omnämnde. Då man använde sig av tre spolar tilläts man ha en växel, vid vilken alla tre understödde varandra i den magnetiska verkningsen i båda rörelseriktningarna. För att modellen skulle hålla rak kurs fäste jag två spiral-fjädrar vid ankaret. Allt efter dess dragkraft är styrmagnetens principiella verkan olika. Den kan användas: 1) som kraftreservoar och 2) som

(Forts. på sid. 30)



Här invid ett par detaljbilder på den schweiziska konstruktionen.





PROPELLERWERK SCHWARZ

*Holzflügel*

FÜR VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN





# ESA

## segermodellen

Ögonen för vilken verklig tillgång modellflyget har i en sådan nybörjarmodell som finnarnas ESA. Vi hade tidigare prövat nästan alla nybörjarmodeller, som finnes att köpa, och dessutom konstruerat flera egna. Men alltid var det något som gjorde att vi icke ansåg dem lämpade som enhetsmodeller. En del voro för dyra i anskaffning, andra för invecklade eller togo för lång tid att bygga, och andra åter voro nästan omöjliga att trimma för en nybörjare. Vi hade nästan börjat misströsta på att finna en lämplig modell. Då upptäckte vi ESA\*). En modell byggdes på några timmar, och planet var klart för utprovning. Många modellflygare ställde sig skeptiska. "Kan verkligen en sådan där mygga flyga?" "Ni har ju glömt klä vingen på undersidan" o. s. v.

Men flyga kunde den, nästan lika bra som de högvärdiga modellerna i klassen. Genast satte vi igång med propagandan för en nybörjarkurs. Eleverna skulle få materialen till "Yksi" (finska: ett), som vi kallade modellen, gratis. Det kom pojkar i långa banor, men vår slöjdsal räckte inte till för fler än 25, så vi fick stoppa med detta. Efter några veckor voro kärorna klara, och det var bara att vänta på några vackra söndagar, vilka här vid västkusten på vintern tyvärr inte bruka infinna sig alltför ofta. Skulle kanske den förberedda slutspurtens blåsa bort. Julen kom lyckligtvis med vackert väder, och på juldagen påbörjades märkestagningen, vilken inte avslutades förrän i månken på nyårsaftonen, så nog utnyttjades tiden.

Resultatet blev 4 guld-, 4 silver-, 14 brons- och 17 järnmärken. Sedan följde en tid av spänning, innan vi fått reda på att segern gått "åt rätt håll".

Visst voro vi nöjda — det skulle vara falsk blygsamhet att påstå något annat — men vi vilja samtidigt upplysa om att slutspurtens långt ifrån är något "sagolikt". Vilken klubb som helst kan med en smula framåtanda prestera lika bra och bättre resultat och säkert är att i framtiden varje klubb med självaktning kommer att erövra mångdubbelt flera märken än vi.

Det var meningen, att denna artikel skulle bli en lovsång till ESA, och därför vill jag framhålla de fördelar, som vi funnit denna modell besitta:

1) Lätt byggd. En nybörjare bygger den med lätthet på 6-8 timmar, varför han ej, som det ofta händer, när man sätter mera svårbyggda modeller i händerna på nybörjare, hinner tröttna, innan planet är färdigt. En annan följd av den korta byggtiden är att instruktörsfrågan vid kurser är lättare att ordna.

2) Billig. Vi ha beräknat materielkostnaderna till 80 öre, men priset kan säkerligen reduceras betydligt i händelse av att materiel kan uppköpas centralt. Under de senaste månader-

## Kompassstyrning . . .

(Fots. från sid. 28)

fjäder för att återföra ankaret till normalläget. Deras funktion enligt den första punkten är alltså följande: fjädern drar precis så mycket, att ankaret för den avsiktligt stort hållna remanensens skull (utan mellanlägg på magneten) ej arrives. Vid ompolning bortfaller remanensen och ankaret stötes bort. Den kraft som är lagrad i fjädern för ankaret till den andra polen, lyfter således ankaret. Denna pols uppgift är endast att hålla fast ankaret i detta läge. Eftersom magneten endast behöver verka som fasthållningsmagnet, är det klart, att styrningen fungerar med ytterst små energimängder, men detta för med sig en S-formig flygbana och ankaret måste lyftas innan starten sker. Vid den andra punkten (punkt 2) där fjädern måste hålla ankaret, d. v. s. styrrodret, vid modellens rätta kurs i mitten (mellanlätt), skall remanensens inverkan på ankaret vara möjligast liten. Denna princip medför som bekant en rak flygbana och styrningen träder i aktion redan vid kursavvinkningar på 10°."

\*) Beskriven i SFT 8/43 av ing. Sigurd Isacson.

# NU HAR DEN kommit!



Hobby-vännernas egen tidning innehåller instruktiva modell-ritningar och intressanta fackartiklar om hobby. Flyg-, båt- o. järnvägsmodeller behandlas ingående. Ni finner en mängd goda tips och råd.

# TEKNIK och Hobby

- modellbyggarnas egen tidning -  
måste Ni lära känna

Utkommer en gång i månaden.

Lösnummer pris 50 öre.

**GRATIS**

som specialerbjudande erhåller Ni ett provnummer av Teknik och Hobby genom att insända nedanstående kupong. Sänd in den redan i dag.

## Till TEKNIK och HOBBY

Sveavägen 53, Stockholm.

Sänd mig omg. provnummer gratis av TEKNIK OCH HOBBY.

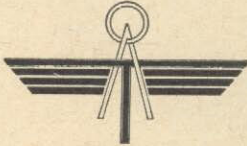
Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

Telefon ..... SFT

## 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.

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

**Sk 25**

Pris kr. 1:25

replikarritning i skala 1/24 med originalfärgprov.

**Dornier Do 217 E 2**

Pris kr. 2:65

replikarritning i skala 1/25 med originalfärgprov.

**AKE TOLLIN,**  
Rudbecksgatan 7, Örebro

Sänd mig nedanstående:

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

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

Namn: .....

Adress: .....

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



**SFTs NORDISKA SAMARBETSRAD I  
MODELLFLYG.**

**Sverige:**

Lars Andersson, Sigurd Isacson, Terje Larsson, Rigo Lindgren och Ake Tollin.

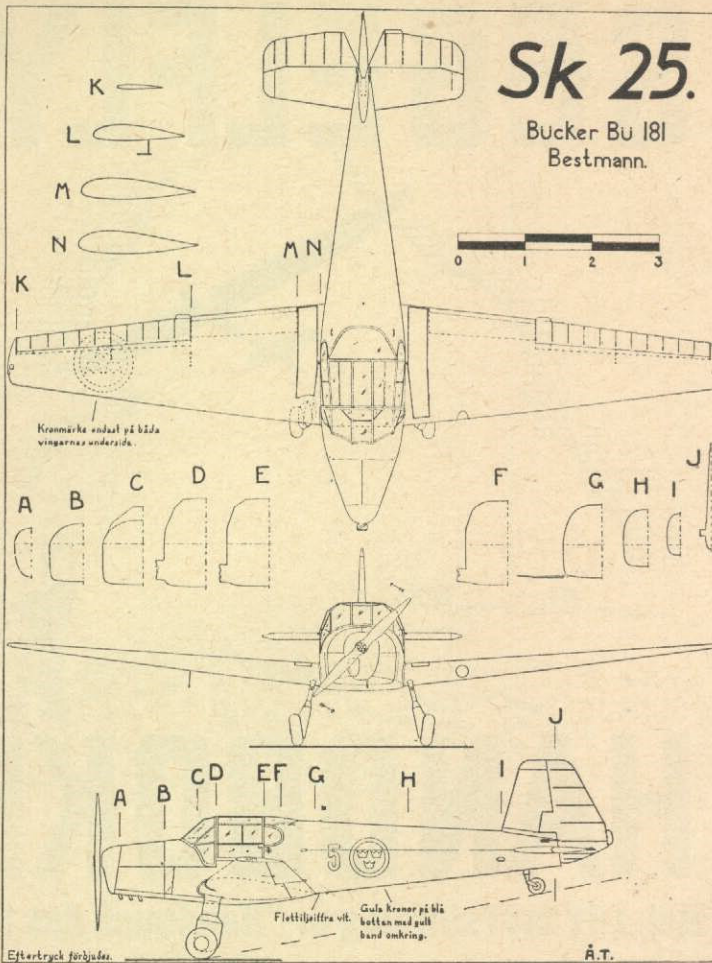
**Danmark:**

Jørgen Dommergaard, Johs. Thinesen och Per Weishaupt.

**Finland:**

Tor Krause och Arne Sirén.

# Nytt svenskt skolplan



**Ake Tollin**

Det nya svenska skolflygplanet, Sk 25, som tillverkas på licens vid Hägglunds-fabrikerna i Örnsköldsvik, är på sätt och vis en gammal bekant för de trogna läsarna av Svensk Flygtidnings modellflygsidor. Det tyska originalet, Bucker "Bestmann", som länge använts med stor framgång vid utbildning av nya flygare i Luftwaffe och nu även ställts i det svenska flygvapnets tjänst, presenterades redan i nr 7-1942. Ake Tollin har för detta nummer av SFT utfört en perfekt ritning jämväl av den svenska upplagan — SK 25. Samma byggnadsbeskrivning som till tidigare Tollin-ritningar kan med fördel användas.

na ha vi för övrigt tillämpat det systemet, att en nybörjare vid inträde i modellflygsektionen gratis erhåller en byggsats.

3) "Klädd" vinge. Nybörjaren får i motsats till vid bygge av gamla KSAK: 1 redan på detta stadium erfarenhet av klädsel och dope.

4) Lättrimmad och ööm. Kvadningar inträffa ytterst sällan och avgången av nybörjare till följd härav liten.

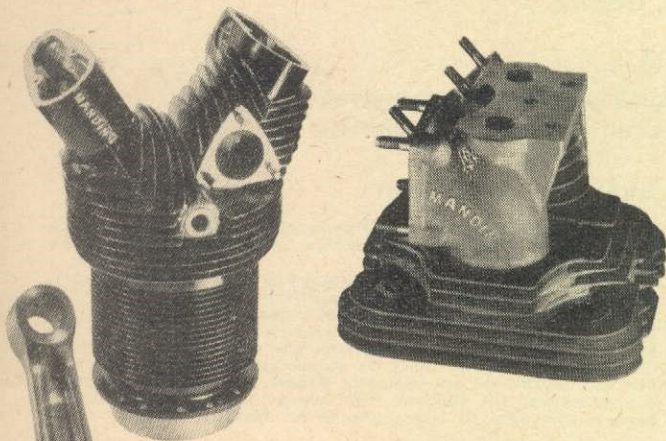
5) God prestanda. Prov för järn och brons avläggas utan undantag. Under julveckan avlade två nybörjare i Halmstad prov för silvermärke. Bästa tid 2 minuter och 45 sekunder utan någon som helst termik.

Bygg en ESA och flyg med den. Ni kommer då att få upp ögonen för vilken liten trevlig modell det är, och ni kommer säkert att få nytta av den inom klubben.

\*

Sedan ovanstående skrivits har meddelande ingått att en av ing. Sigurd Isacson utförd bearbetning av ESA — eller KSAK-1-Vargen som den skall heta "på svenska" — antagits som nybörjarmodell av KSAK. Samtliga registrerade modellflygare komma framgent att få ritning och byggsats utan kostnad (Du har väl klarat registreringen? Om inte, gör det i dag!). Det är säkerligen ett ytterst välbetänkt drag av 1. instruktören, och man får hoppas, att "Vargen" kommer att bli hela Sveriges modell som ingen annan tidigare, och att den stora Rikstävling, som nu planeras med "Vargen" som enhetsmodell, blir det mest betydelsefulla initiativ, som tagits för vår framtidstänkes — modellflyget som folksport — förverkligande.

## "MOTOR-MANDIN"



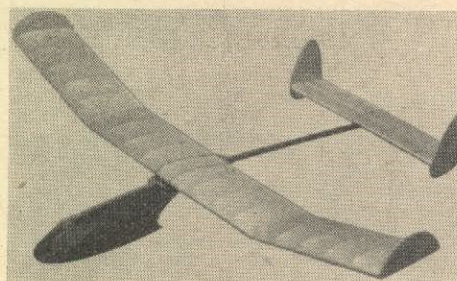
Några av våra tillverkningar.

**Vi tillverka alla slag av flygmotordetaljer.**

**Specialitet: Flygmotorrevideringar. Leverantör till Flygvapnet och civila flygföretag.**

**BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB**  
NORRKÖPING

# GLIDI



**SEGEL-  
MODELL**

Spännv. 92 cm

Välflygande

Lättbyggd

Materialsats med spyglarna färdigsågade, ritning på starkt papper och arbetsbeskrivning kr. 3:50.

INDUSTRIFIRMAN STAG, BOLLNÄS.

Härmed rekv. att sändas mot postförsk. + porto:

.... st. Materialsatser till Glid I à 3:50

.... fl. Balsalim à 0:55, .... brk. Pappersklister à 0:50

.... fl. Impregneringsmedel, .... gr. .... fl. Modellack

à 0:75 (färg: .....), .... ark Äkta Japanpapper à 0:45

Namn: .....

Adress: ..... Flygtidn.



# SEGELFLYG-



# HANDBOKEN

**Del. I-IV översättning ur "Handbuch des Segelfliegens".  
Del V svenskt komplement.**

Översatt och granskad av Majoren vid Flygvapnet C. O. Hugosson och  
Kaptenen vid Flygvapnet H. Höök-Nilsson. Svenskt komplement, redigerat  
av Gymn. dir. K.-E. övgård.

Förord av bl. a.

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

## Överste Harald Enell:

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

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

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

## Kapten Sven Åhblom:

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

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

Boken är författad av ett flertal personer, som alla äro aktiva segelflygare och höra till världseliten. Varje kapitel är således författat av en expert, som har praktisk erfarenhet av det han skriver om. Detta är synnerligen värdefullt och boken får härigenom en personlig prägel, som gör den lättläst och intressant till skillnad från många andra tekniska handböcker, som ofta ha benägenheten att bli torra.

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

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

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

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