

45 ÖR

SVENSK flygtidning

ÅRG. 6 NR 6

Juni 1944



Major Harald Victorin:

Starkt flyg — stark fred



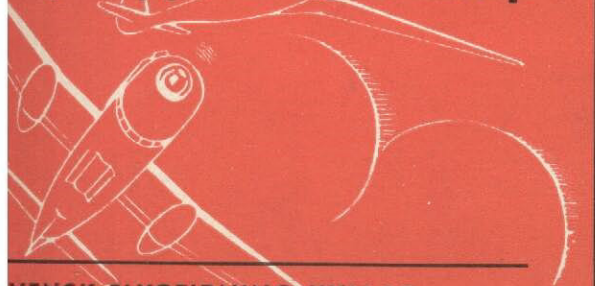
Kapten Marshall Lindholm:

Glada flygarminnen

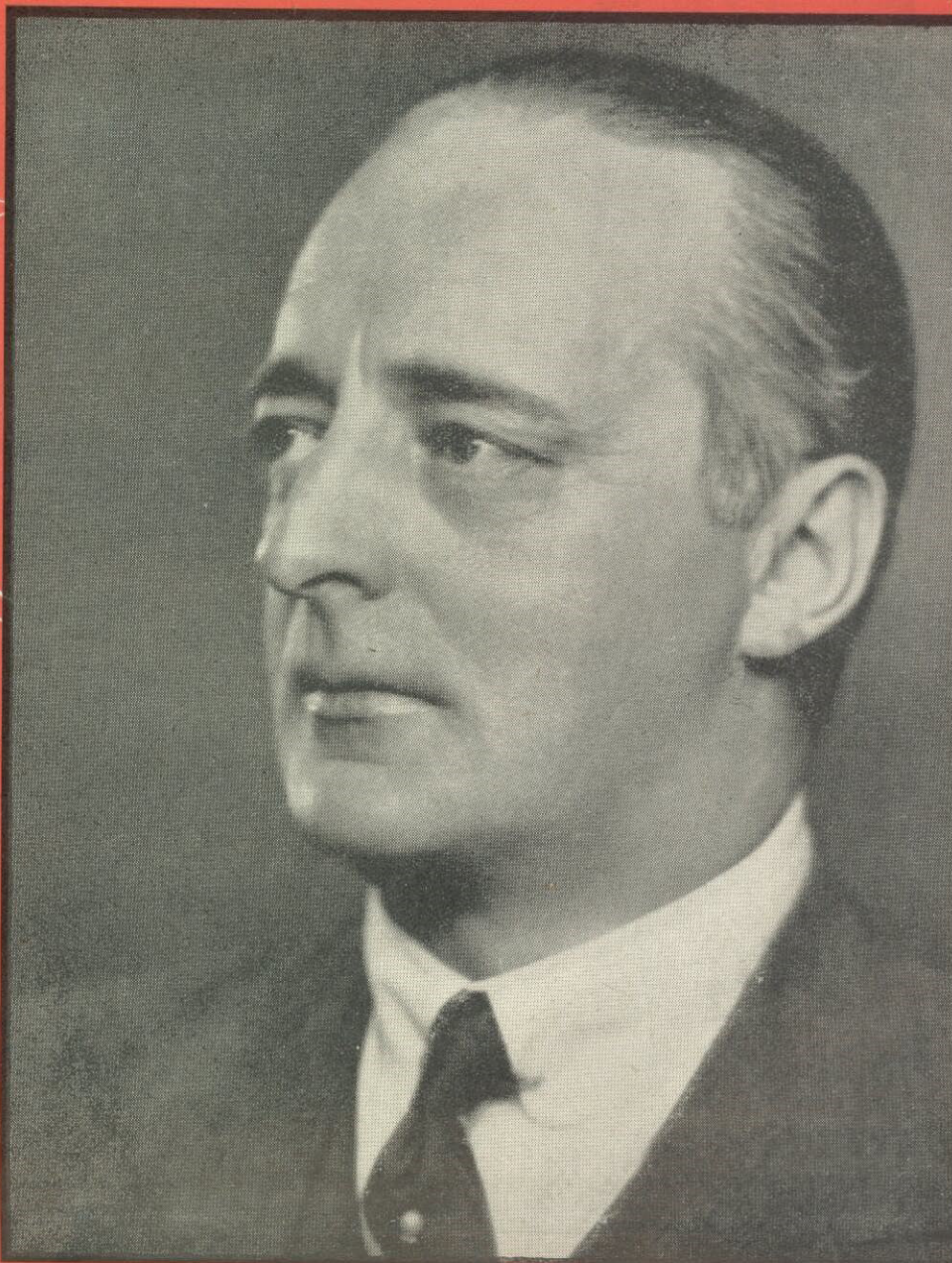


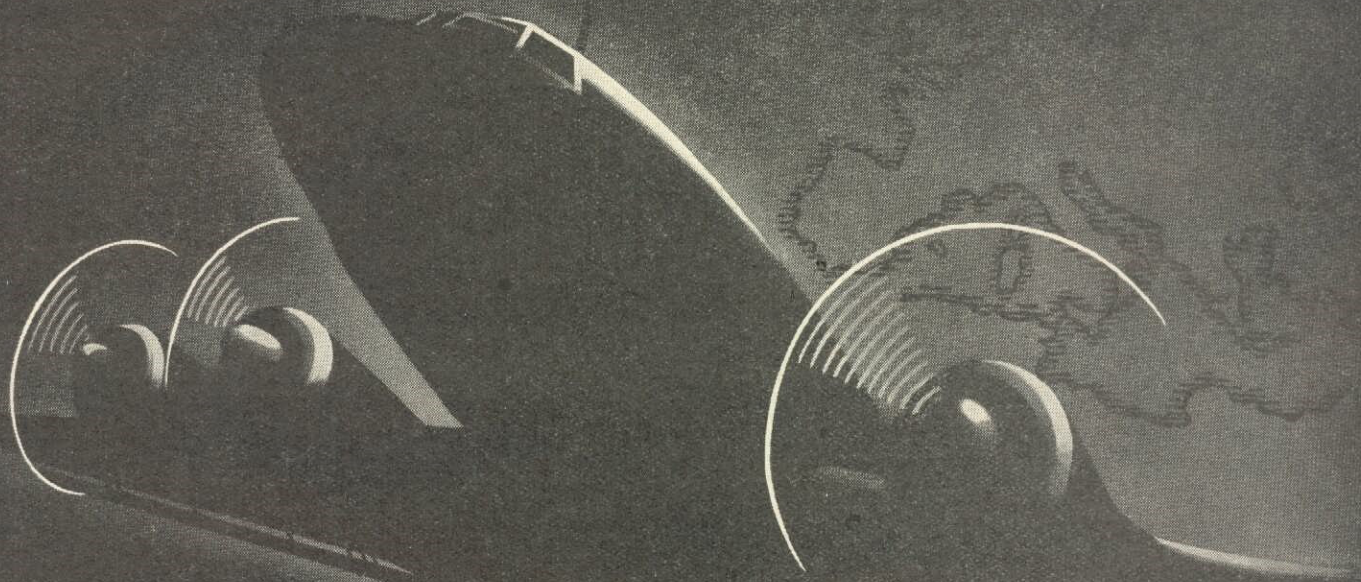
Professor Walter Georgii:

Segelflyg och vetenskap



SVENSK FLYGTIDNING HYLLAR
EN BRA CARL →
OM ABA OCH DESS CHEF





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!

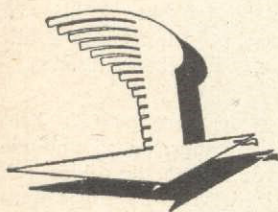


JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.



CARL FLORMAN

Marshall Lindholm tecknar ett personligt porträtt av ABA-chefen.



1924 startade kapten Carl Florman A.-B. Aerotransport. Det låter mycket enkelt, men det arbete, som grundaren av det nu över hela vårt runda klot så välkända ABA fått prestera, och den okuvliga viljekraft och den allt övervinnande optimism, som Chefen visat under upp-

byggnadsåren, är en sak som nog endast den mycket initierade kan tänka sig och förstå.

Calle Flor, som hela ABA så där i stillhet kallar sin populära och avhållne chef, hade gett sig alla som flyger och far på att han skulle få det svenska folket air-minded. Och han och broder Adrian startade med gott humör.

Enligt samstämmiga vittnesutsagor från den tidens Malmö kunde man, när det var trögt med passagerare-tillströmningen för rundflygningarna över staden, plötsligt få se Calle Flor komma ut ur den diminutiva stationsbyggnaden. Efter att ha kastat några spanande ögonkast över den nyfikna åskådareskaran, började så ett av de numera för de flesta regeringsmedlemmar och kommitterade så välkända Flormanska propaganda- och övertalningsföredragen. Hjälpte nu heller inte detta, så började något som även i dag är en av Carl Flormans specialiteter, d. v. s. den individuella bearbetningen. Att det sedan fanns passagerare, förstär var och en, som känner till vännen Carls övertalningsförmåga.

Ännu har Carl Florman ej fått ABA så välkänt eller svenska folket så flygbitet som han vill ha det, och därför är han fortfarande samma sprittande energiknippe.

Det är sällan han unnar sig någon ro. Jag kommer ihåg flygturer på Skottland, där han följt mig genom en nattflygnings alla strapatser, och innan vi kommit i säng har klockan varit både fem och sex på morgonen. Jag har "dragit mig" till lunchdags i sängen, men vanligtvis har Chefen då redan hunnit med en morgonpromenad, bekantat sig med hela hotellet, gjort upp något dagsprogram och hunnit få kontakt med för honom och ABA viktiga personer.

En liten episod, som visar, att denna hans energi är allmänt känd, är följande. I Skottland som överallt eljest tog det ej lång tid, förrän Carl Florman var allas vän. Så blev han inbjuden att fiska lax, vilket är ett av hans favoritnöjen. I två dagar kämpade han för att lura en skotsk lax, men utan att lyckas. En skotsk

kapten, som var med, berättade om fiskafänget. Han slutade med en lovsång till den okuvliga Flormanska energien och beklagade, att fisket gått dåligt, men så sa' han: "Om han åtminstone hade lagt sig att vila fem minuter, så kunde vi ju haft chansen att fästa en lax på reven, så gärna unnade vi Carl en lax, men inte en sekund vilade han." Den ende som möjligen visade mer energi var en Flormanbeundrande BOAC-tjänsteman, som ställt sig till disposition. Han hade ett styvt jobb med att försöka bärga alla de revar, som kapten Florman med aldrig sinande energi spred omkring sig i den busk- och skogsnära strandterrängen.

En annan episod, som visar gosselynnets hos vännen Carl, är följande. Vid Moskvaresan nu senast blev jag kallad till telefonen. En röst frågade: "Gaspadine Lindholm?" (= Herr Lindholm?). — "Så där ja, nu har vi någon som tror jag talar ryska. Bäst att svara på engelska", tänkte jag, och gjort som tänkt: "Lindholm speaking." — "Gaspadine Florman här", kom det raskt till svar, åtföljt av kapten Flormans gladaste och förnöjdaste skratt.

Med dessa glimtar har jag velat försöka giva en bild av ABAs skapare, chefen, flygaren och vännen Carl Florman, som vi flygare se honom. Tiden är för knapp för att ett reportage genom åren skall kunna bli fullständigt. Jag har haft nöjet och äran att vara med honom vid öppnandet av flyglinjer till de flesta länder och huvudstäder i Europa. Och överallt är Carl Florman lika välkänd och har goda vänner bland hög och låg. Jag har sett honom som den borne ledaren vid galamiddagar med ministrar i skilda länder och från skilda länder likaväl som jag sett honom dela sin alltid välförsedda matbox med besättningen på en trälåda i en nattpostmaskins mindre luxuösa inandöme.

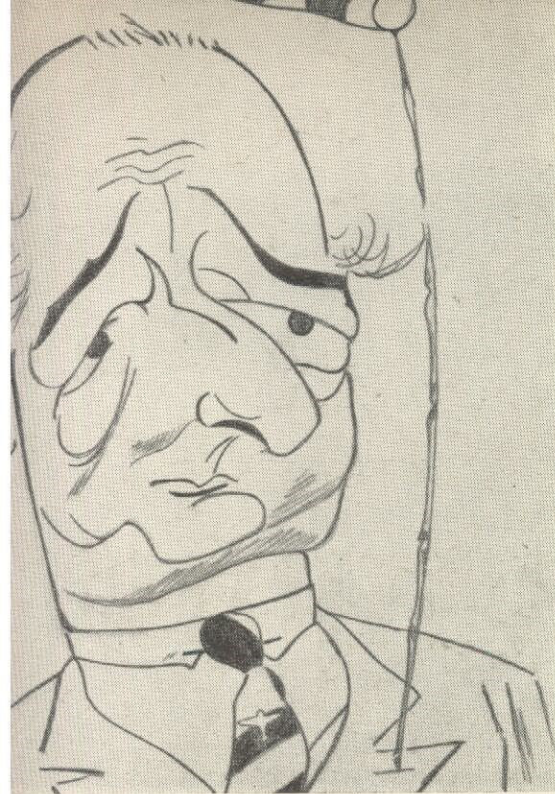
Hans förhållande till flygande personalen kan under de femton år, sedan jag började flyga rundflygningar åt ABA i Stockholm 1930, närmast betecknas som patriarkaliskt. Hans förmåga att räcka till för alla och intressera sig även för den yngste och minste i bolaget gör honom till den uppskattade och avhållne chef han är.

Jag vet, att hela ABAs personal och hela Sveriges folk instämmer med mig i de välgångsönsknningar till vår chef på ABAs 20-årsdag, med vilka jag till sist vill avsluta dessa glimtar.

Marshall Lindholm.
Kapten.

Hela Sveriges Calle Flor

sådan medarbetarna se honom



Kamrer H. Runneberg berättar om ABAs utveckling

För 20 år sedan — i vår lilla Thulinhangar på Bulltofta — fingo våra mekaniker utkvittera sina löner på den lönelista, som kapten Florman egenhändigt uppgjort. Ibland fattades det några tior, och då fick vederbörande löfte om restbeloppet, så snart kontanter kommit in från biljettkassan på sjöflyget.

I dessa dagar utbetala våra verkstadskontor i löner till vår mekanikerpersonal under en enda månad lika mycket som för hela två verksamhetsår under senare hälften av 1920-talet.

Detta är ju också en måttstock på den drifttekniska utvecklingen under den gångna 20-årsperioden, en utveckling som liksom en skugga följer trafikvolymen.

Vid ett jubileum som detta riktas blicken mot de ledande männen inom företaget, i första hand då vår ärade direktör kapten Carl Florman, utan vars initiativkraft, målmedvetenhet och uppslagsrikedom bolaget säkerligen icke nått den position som det i dag intar, samt till vår avhållne tekniske chef, överingenjör Karl Lignell, som genom sin oerhörda energi, påpasslighet och intuitiva känsla för teknisk ändamålsenlighet givit ABA dess goda namn som ett av världens bäst skötta lufttrafikföretag och som föregångare i tekniskt avseende.

Men av ett företag av ABAs karaktär, som utan överord under dessa dystra tider varit en viktig förbindelseledning i det internationella transportväsendet, kommer det att fordras än mer efter fredsslutet i den kommande konkurrensen om flyglinjerna. Därför mobiliseras nu alla krafter för att kunna möta den kommande stortrafiken, och allt förberedes för att fullkomna den tekniska säkerhetstjänsten och samtidigt utveckla den servicetjänst för flygkunderna, varför utan någon stortrafik i egentlig mening är utesluten.

Vi hoppas inom ABA, att vårt bolag under våra chefers ledning måtte ostört få fortsätta sin planerade utveckling att bli ett viktigt flygtransportbolag i den kommande internationella samfärdseln.

Till ABAs 20-årsjubileum

återgiva vi nedan ett par betecknande episoder, varjämte styrman E. Qvant — en av världens bästa historieberättare och ABA-flygare mellan Malmö och Köpenhamn under de första åren — släppts loss på spalten till höger.

Under ABAs första tid var ekonomin mången gång ganska haltande, och för ledningen stod det klart, att statsunderstöd var nödvändigt. Sålunda stegade Calle Florman upp till den då sittande kommunikationsministern, lade fram sina bekymmer och hemställde om statsbidrag. Statsrådet hade emellertid föga förståelse för behovet av, att staten skulle understödja ett så lyxbetonat kommunikationsföretag som flyget, och trots ABA-chefens världsbekanta övertalningsförmåga måste han dra sig tillbaka med oförrättat ärende. Vid audiensens slut kunde han dock icke avhålla sig från att i väl valda ordalag uttrycka sin förhoppning om, att det så småningom skulle komma ett nytt statsråd med bättre förståelse för behovet av flyget. Den gode Calle fick snart se sina förhoppningar gå i uppfyllelse. Några månader senare hade ett nytt statsråd intagit platsen, och strax därefter var statsunderstödet ordnat!

Telefonen betraktas säkerligen av Carl Florman som mänsklighetens förnämligaste uppfinning näst flygplanet. Tack vare telefonen kan han i det ögonblick, han får en idé, mobilisera hela sin medarbetarstab när som helst och i det närmaste var som helst. Jag minns en episod från Köpenhamn vid en luftfartskonferens en lycklig fredssommar. Hela mötet — ett tjugotal representanter för de flesta av Europas flygbolag — intogo avslutningsmiddag på en liten och obetydlig, men för sitt kök vida berömd restaurant i Byen. Hela matsalen rymde två à tre bord, och luftfartsmännen fyllde därför hela den lilla lokalen. Plötsligt hördes en avlägsen ringsignal från de dolda regionerna längre in. En av de närvarande smålog: "Hörde du, Carl, här finns en telefon?" I samma ögonblick öppnas dörren mot köksavdelningen och en kocka i vit mössa med soppeslev i handen visar sig: "Det är telefon till kapten Florman." Jubel bland gästerna.

I nästa nummer:
HANS OSTELIUS BERÄTTAR!

En sommardag hade jag som passagerare fått den vida berömda ögonläkaren professor Ask från Lund jämte 4 andra. Jag kände ju dr Ask per renomé och visste, att han var en stor läkare, men döm om min häpnad, då han anlände till planet. Att vår herre utrustat honom med en lekamen på c:a 150 kg:s vikt — och därtill rund som en bottenmina — det visste jag ej. Planet, en Junker F. 13, var ej utrustat med mer än 5 passagerareplatser, därav 3 fåtöljer. Att försöka få in honom i en fåtölj var omöjligt.

Jag ringde kapten Florman och bad om råd. Svaret kom blixtnabbt: "Sälj två biljetter till professorn!" Ask köpte 2 biljetter tur och retur, och saken kirrades.

En annan ännu tjockare historia kom från Köpenhamn. En dag, då vi anlände dit en tur, stod vår agent därstädes och vred sina händer i förtvivlan. Jag frågade honom vad som stod på. Ack, svarade han, det är 5 passagerare, som skall över, men 3 av dem är för "tycke". "Låt oss titta på dessa fenomen", sade jag, och när jag kom in i passkontrollen, stod där verkligen 5, som hade flygbiljetter, därav 2 vanliga människor; dom andra tre var damer, som reste omkring och förevisade sig under rubriken "The biggest in the world". Det var en dj-a fettsamling, tänkte jag — primadonnan ensam vägde 227 kg. Jag stod ett ögonblick villrådig, men vi fann oss snart. Mekanikern och jag möblerade om kabinen, och så kom inlastningen. De två lättaste gick an, men den största —, vi fick knåda in henne och hade speciellt svårt med utskjutande delar, men in kom hon. Efter värre var det att få ut henne i Malmö, men ut kom hon, fast hon hade visst svullnat en aning under färden.

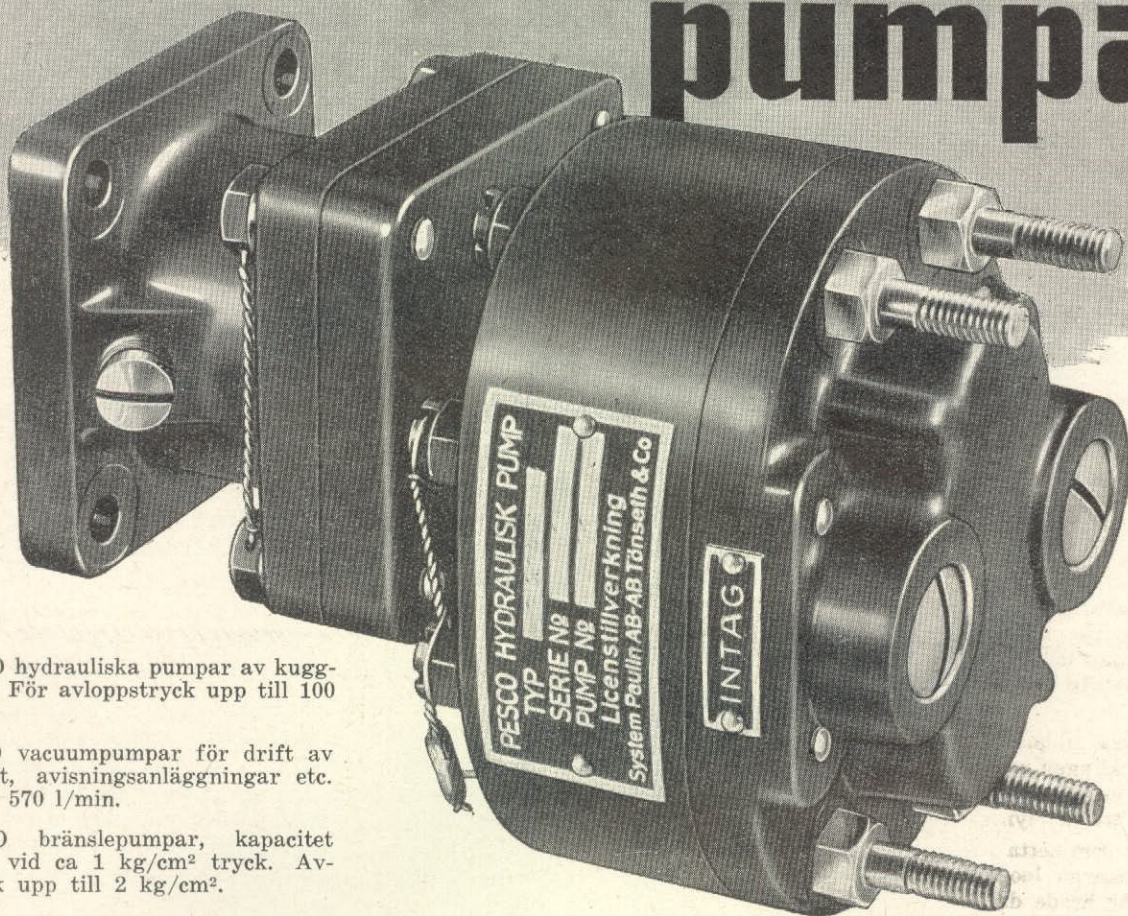
Emellertid välbehållen på land begärde hon ersättning för sveda och värk samt för skamfilning både här och där (revor på kläderna etc., särskilt över bröstpartiet). Jag ringde kapten Florman och frågade, vad som var att göra. Svaret blev: "Säg till henne, att vi har besiktnings tvång på importerat fläsk, och att veterinärerna i Malmö äro djåkliga!"

Carl Florman ringde en dag till sjöflygstationen och gav mig följande order: "Gör kärran särskilt snygg till nästa tur; det blir en mycket celeber passagerare, grevinnan X, jag följer själv med". Det blev gjort, och grevinnan i sällskap med C. F. åkte med. Grevinnan var en ung ovanligt förtjusande skönhet. Efter landningen och vid debarkeringen i K—n säger C. F. mycket underdånigt: "Ett ögonblick skall jag taga grevinnans hand". "Grevinnan" svarade: "Tack skall du ha Calle!"

På heder och samvete:

Erik Qvant,

PESCO *precisions* pumpar



- PESCO hydrauliska pumpar av kugg-hjulstyp. För avloppstryck upp till 100 kg/cm².

- PESCO vacuum-pumpar för drift av instrument, avisningsanläggningar etc. Kapacitet 570 l/min.

- PESCO bränslepumpar, kapacitet 2 700 l/h vid ca 1 kg/cm² tryck. Avloppstryck upp till 2 kg/cm².

i svenska flygets tjänst...

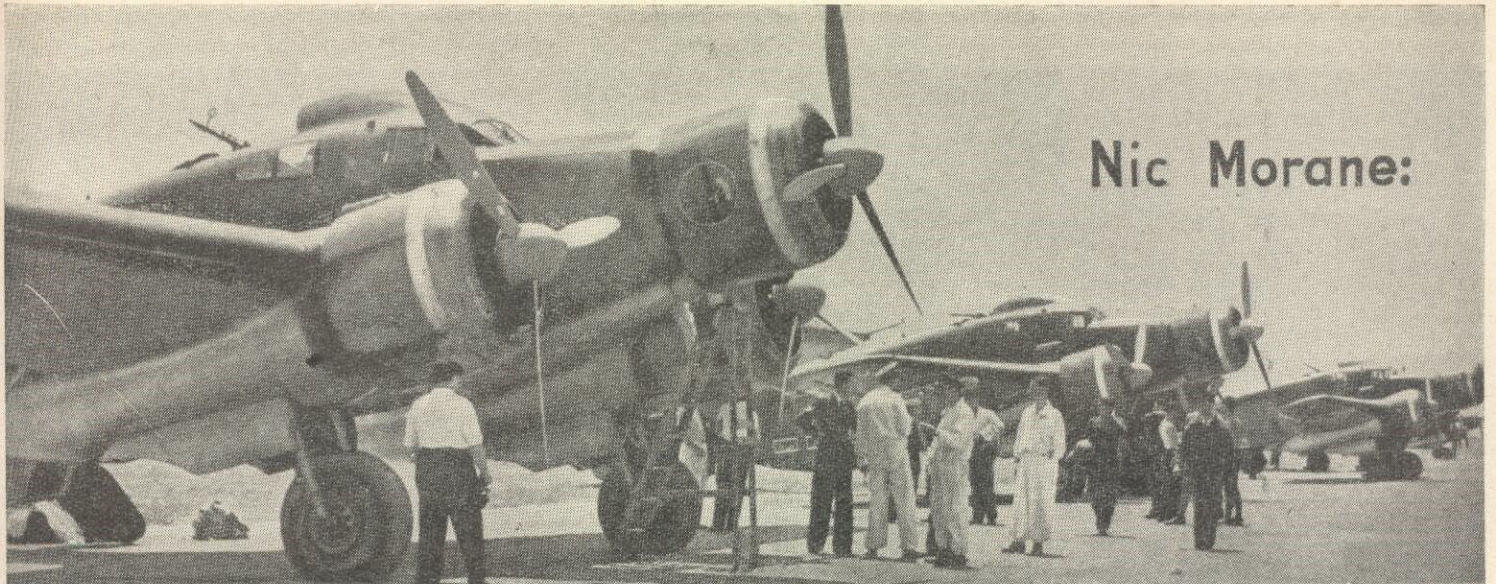
De världsberömda PESCO precisionspumparna serietillverkas nu i Sverige i stor skala. Svensk yrkesskicklighet och ypperligt material ha bidragit till att de svenskbyggda PESCO-pumparna i alla avseenden äro fullt jämställda sina berömda förebilder. I dag arbeta PESCO-pumpar i

svenskbyggda flygplan i Flygvapnets tjänst — ett gott betyg för den höga kvalitet och den minutiösa precision, som utmärka PESCO-pumparna. Ring System Paulin AB i Stockholm, tel. 21 43 03 eller 11 95 45, och konsultera deras pumpexperter om PESCO precisionspumpar.

SYSTEM PAULIN AB • AB TÖNSETH & Co

KUNSGATAN 33 • STOCKHOLM • Tel. 21 4303, 11 95 45

STOCKHOLM invid Bromma Flygplats. Tel. NAMNANROP



Nic Morane:

MOTORFLYG FÖR ALLA

Vår medarbetare Nic Morane inleder här en populär flygkurs i motorflyg för alla. Han har valt metoden att presentera ett par exempel på hur man på ledande stormaktshåll ser på frågan. Vid sidan av det f. n. stora segelflygintresset finns det otvivelaktigt många flygintresserade, som just nu har sina funderingar på att få börja motorflyga, och icke minst för dessa — och även för segelflygarna — tror vi att den i detta nummer påbörjade artikelserien blir av intresse. Och därmed överlämnar vi ordet åt vår medarbetare:

En väsentlig faktor för det moderna flygets effektivitet är *flygutbildningen*. God sådan höjer ett flygvapens eller ett civilflygs värde, otillräcklig utbildning sänker värdet. Det är därför förklarligt, att såväl de krigförande stormakterna som andra flygmedvetna länder på allt sätt vårdar sig om flygutbildningen, och att därvid både segelflygningens och motorflygningens alla möjligheter tillvaratages. Man har i samband därmed på såväl engelskt som tyskt håll för att vinna adepter för flygets sak valt utvägen att i upplysningssyfte framlägga motorflygutbildningens grunder på ett populärt, lättfattligt och koncentrerat sätt. Då "motorflygsäsongen" nu står för dörren även för svensk del — bl. a. i och med den just börjande aspirantskolan — vill SFT för sin del presentera ett utdrag ur *dels* en engelsk broschyr för blivande flygkadetter, *dels* en liknande tysk handledning, som vänder sig till flygintresserade pojkar i gemen. Den engelska broschyren är författad av bl. a. *Chamier* och *Strange*, experter på flygutbildning sedan länge. Den tyska skriften åter härrör från *R. L. M:s utbildningsavdelning*. Båda är på sitt sätt karakteristiska för metoderna hos de båda flygstormakterna. Vi börjar i dag med en presentation av engelsmännens allmänna syn på den grundläggande utbildningen. I nästa nummer följer sedan några *råd*, grundade på såväl engelsk som svensk erfarenhet, om vad flygaren har att minnas under tjänsten vid flygfältet och i luften. I ett därpå följande nummer behandlas *RLM:s "folkflygskrift"* närmare.

Den första flygturen, säger läraren, har enbart till ändamål att låta eleven erfara, hur det vid normal flygning känns att vara i ett plan och *att flyga*. Det enda som behöver "medföras" är oräddhet och ett gott humör. Men det vore felaktigt att tro, att flygning såsom

sådan är något nytt eller hyperfarligt. Det gäller i stället att från början lära sig uppskatta det behagliga och på intet sätt märkvärdiga, som ligger i att färdas i flygplan flera hundra meter över marken, utan att man känner det minsta av de obehag, som eljest brukar vara förknippade med vistelse på höjd.

Det väsentliga med själva konsten att flyga är dess stora likhet med ridkonsten — och seglingen med f. ö. Föraren skall *känna* att han är *ett med sitt plan*, att "kärran" villigt gör det han vill den skall göra. Detta skall dock ej gå till så, att viljan i hjärnan "befaller" handen, som sedan "överför" ordern via spakarna till roderorganen, utan helt och hållet så, att föraren och planet bokstavligen vuxit ihop till ett — på samma sätt som den skicklige ryttaren med sin häst. I denna enhetlighet ligger hela flygförarkonstens hemlighet. Men det kommer ej på en gång. Det kan ta många timmars flygövningar innan det "automatiska", så gott som omärkliga överförandet av förarens instinkt till rörelser, manövrar med flygplanet äger rum. Flyglärarens pedagogiska förmåga spelar härvid en stor roll för att snabbt och fulländat göra eleven hemmavan på förarplatsen och till ett med planet.

De första flygningarna.

Under de första få minuterna i luften gör eleven ingenting alls. Han får sitta för sig själv, hämta nya intryck och vänja sig vid det nya perspektivet på tingen, så helt olika allt vad han förut sett. Men redan andra flygningen blir det annorlunda. Planet är försett med "dubbelkommando", en komplett uppsättning styranordningar, reglage och instrument hos såväl lärare som elev. Med hjälp av dessa och talanordning-

en, en talrörsliknande inrättning med taltrattar, förbindelseslag och hörlurar får eleven nu till en början inlära de enklaste manövrerna, att flyga rakt fram, hålla höjden samt svänga. Dubbelkommandot möjliggör för läraren att först *visa* varje rörelse och att sedan, då eleven erhållit tillsägelse att göra efter manövern, vid behov *ingripa* för rättelse eller att helt "ta rodren", för flygsäkerhet eller dylikt.

Snart har emellertid eleven "känslan" inne. Denna känslan hos ett flygplans förare är något obeskrivbart, instinktmässigt och högst sympatiskt, som har sin motsvarighet i den vane ryttarens eller rorsmannens "goda hand" på tygel, respektive rorkult. "Känslan" kan ej inläras, den förvärfvas genom rutin och övning — och är f. ö. mer eller mindre medfödd. När flygeleven fått den rätta känslan vid spaken får han också det rätta förtroendet till sig själv, till sin egen förmåga på köpet. Detta slags självförtroende hos föraren är nödvändigt. Det måste skarpt skiljas från överskattning av det egna jagets skicklighet. Dylik är direkt skadlig, ja kan t. o. m. bli ödesdigert. En *god* flygutbildning ger eleverna självförtroende men bekämpar deras självöverskattning.

Konsten att landa.

När eleven lärt sig att flyga planet någorlunda rätt i luften uppstår elevtidens första problem — landningen. Allt för många elever äro "lite haja" för landning och kanske färdiga att "ge upp", när de efter något dussin landningsövningar ändå inte lyckas landa felfritt. Konsten att landa rätt är dock intet annat än vana och övning i att bedöma avstånd och hastighet. Och vem kan bedöma avstånd och hastighet utan övning? Man måste därför hålla på med landningsövningar ända till dess man är fullt säker på att de *skall* gå bra. Under utbildningens första tid är det härvid självfallet blott fråga om det enklaste — att landa rakt mot vinden. Svårare landningar, som t. ex. i sidvind och på främmande fält kommer först längre fram.



Ungdomen till flyget!



En rad kadetter tillhörande Air Training Corps, det engelska flygets ungdomskår.

Ensamflygning.

Första flygning utan lärare, den första ensamflygningen, betraktas oftast som en märkesdag under utbildningstiden. Den bör dock snarare betraktas som ett medel att bibringa självförtroende och som ett slutligt belegg på, att *nu* kan eleven ensam utföra precis samma manövrar, som han förut utfört för läraren, med denne med i planet. Man får inte tänka sig första ensamflygningen som något särskilt svårt eller äventyrligt. Det hela skall tvärtom betraktas som ett uppmuntrande och avgjort "lättnande" framsteg efter de många timmarna av stundom rätt så "prövande" och "bindande" dk-flygning. Ingen flyglärare med erfarenhet och omdöme skickar f. ö. upp någon elev ensam utan att läraren vet, att eleven kan klara uppgiften — d. v. s. att läraren har fullt förtroende till elevens förmåga. Ordern att första gången flyga ensam innebär sålunda intet annat än en förklaring från lärarens sida, att han *nu* har fullt förtroende till sin elev.

Vägen till certifikatet.

Efter denna primära, första grundläggande period följer sedan de andra, då ensamflygning omväxlar med ny dk-utbildning i bl. a. mera invecklade avancerade manövrar — orientering om de enklare har givits tidigare. Det blir vidare navigeringsflygningar på triangelbana och till andra flygfält samt andra tillämpningsövningar m. m. De nya dk-timmarna har till uppgift att kontrollera och bortarbota eventuellt uppkomna fel

(Forts. å sid. 28.)

Friskt vågat är hälften vunnet!

En engelsk flygelev äntrar "kärran" vid flygpassets början.

TILL SVERIGES UNGDOM!

FLYGVAPNET BEHÖVER DIG

Chefen för flygvapnet har ordet:



Kungl. Skånska Flygflottiljen

antager ett 50-tal ynglingar till mekaniker, signal- och vapentjänst.

Fördringar fyllda 17 år, god kroppsbeskaffenhet. Önskvärt är utbildning i yrkesskola eller mekanisk praktisk tjänst och för signalist något högre skolunderbyggnad än folkskola. Formulär för ansökan erhålles efter begäran antingen från närmaste arbetsförmedling eller från Rekryteringsofficeren, F 10, Malmö 12, vilken även lämnar upplysningar på telefon Malmö 72015.

Ansökningar skola före den 1/7 vara insända till Chefen för Kungl. Skånska flygflottiljen, Malmö 12. Anställning sker senast 1/11.

Inträdesprov, omfattande 1 dag, äger rum under juli månad. Provtjänstgöring, omfattande omkring 14 dagar, äger rum under tiden 15/7—31/10. Med inträdesprov och med provtjänstgöring förenade kostnader för resor, bespising, förläggning, beklädnad bestrides av F 10, varjämte under provtjänstgöring till elev utgår en ersättning av 1 kr. pr dag.

REKRYTERINGSOFFICEREN.

F 10, Malmö 12. Tel. 72015.



General Bengt G:son Nordenskiöld.

Flygvapnet kräver för sin befälskår det bästa av svensk ungdom, vältränad, andligt och fysiskt spänstig, rakryggad och viljekraftig. Vapnet fordrar mycket av sina män, men det ger också mycket — goda framtidsutsikter, en frisk och härlig tjänst, självständigt arbete under ansvar och, inte minst, ett kamratskap som håller. Därför måste de unga män, som skola bygga vidare på vapnets unga traditioner, vara av yppersta kvalitet.

De ynglingar, som under dessa förutsättningar vilja söka sig in i det svenska, oavlatligt växande flygvapnet, hälsar jag välkomna i en kamratkrets, där de — förutsatt att de äro av den rätta sorten — skola komma att känna sig väl omhändertagna och på bästa sätt hjälpta framåt på den levnadsbana de valt.

FLYGVAPNET

GYMNASISTER

Praktikantjänstgöring för blivande aspiranter vid flygvapnet kommer att anordnas vid följande flygförband den 10/7—29/7 1944.

Kungl. Västmanlands flygflottilj	Västerås
” Roslagens	Hägernäs (vid Stockholm)
” Östgöta	Malmen (vid Linköping)
” Jämtlands	Frösön (vid Östersund)
” Västgöta	Karlsborg
” Skaraborgs	Såtenäs (nordost Vänersborg)
” Svea	Barkarby (vid Stockholm)
” Göta	Säve (vid Göteborg)
Tionde flygflottiljen	Malmö
Kungl. Södermanlands flygflottilj	Nyköping
” Kalmar	Kalmar

Fördringar: Sökanden skall inom 3 år beräknas taga studentexamen eller motsvarande. Ansökan ställes till chefen för den flygflottilj, där vederbörande önskar tjänstgöra. Till ansökan skall bifogas följande handlingar: 1) Avskrift av senaste skolbetyg. 2) Läkarintyg vilket bl a skall innehålla uppgift om synskärpan och färgsinnet. 3) Åldersbetyg. 4) Adress och telefonnummer. 5) Intyg om målsmans medgivande. 6) Uppgift om tjänstgöring önskas vid annat förband, därest plats icke finnes vid det sökta. Ansöknings-tiden utgår den 15/6 1944.

Förmåner: 1) Fri resa till och från tjänstgöringsplatsen. 2) Fri förläggning och förplägnad. 3) Viss beklädnad tillhandahålles.

Närmare upplysningar: Upplysningar om tjänstgöringen lämnas: 1) Vid flygvapnets samtliga flottiljer. 2) Vid flygstabens utbildningsavdelning, Stockholm.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR

HERREKIPERING

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

ELEKTRISK BELYSNING OCH INSTALLATION

MALMÖ: Rigo-Elektra, Kalendegatan 8. Tel. 123 24.

SJUKVÅRDSARTIKLAR

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

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

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

SPECIALKULTURER AV SNITT-BLOMMOR OCH KRUKVÄXTER

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

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

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

Granskning av Majoren vid Flygvapnet
C. O. HUGOSSON

Förord av:

Generalsekreteraren i Kungl. Svenska Aeroklubben
Överste H. ENELL

och Chefsinstruktören för segelflyget inom KSAK
Kapten SVEN ÅHBLUM

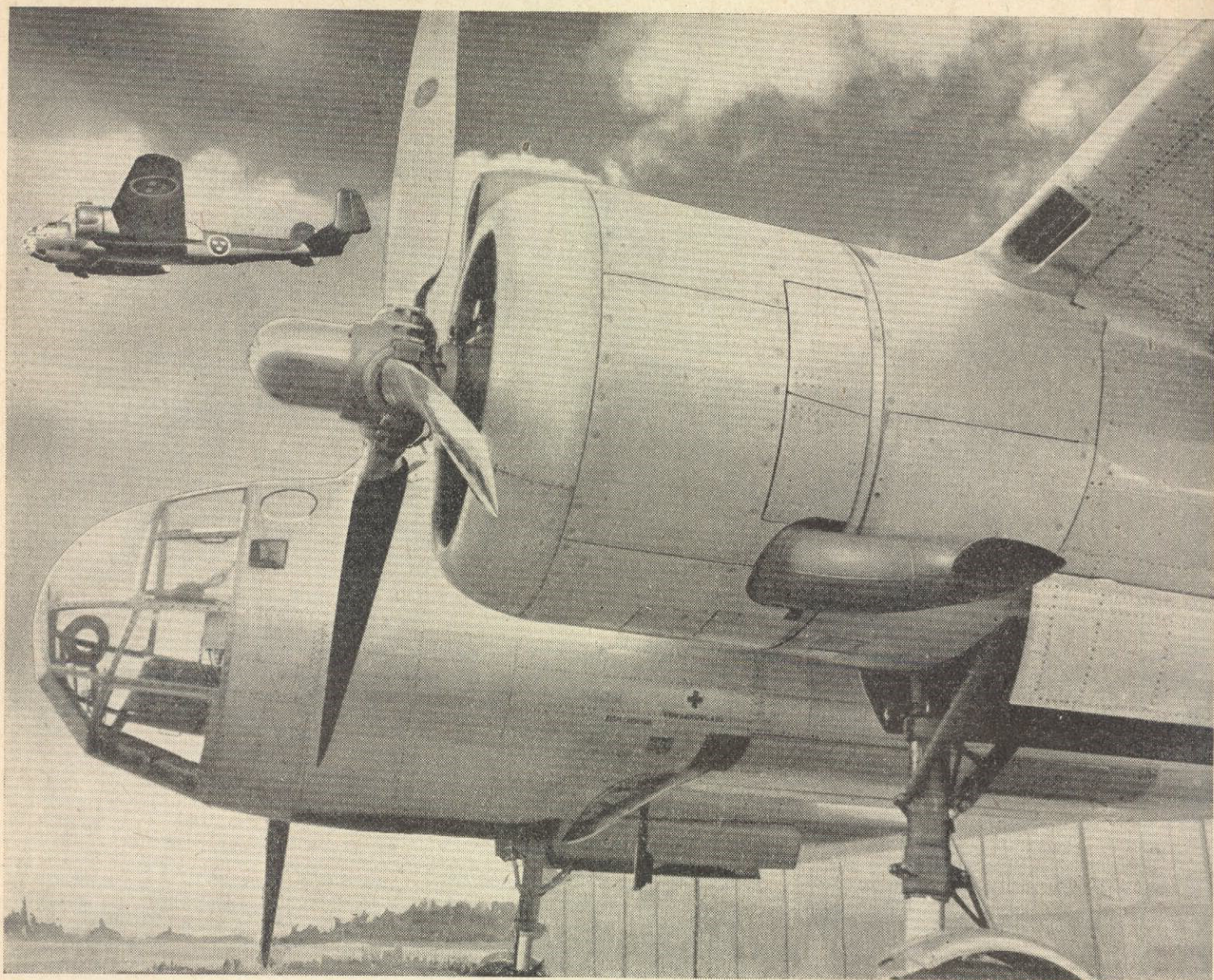
Kapten Åhblom skriver bl. a.

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

I varje bokhandel eller från förlaget

Pris 2:50 kr.

Förlag: SVENSK FLYGTIDNING, Malmö



INGENTING FÅR TAGAS FÖR GIVET

vid konstruktionen av ett flygplan

Ett flygplan har att övervinna ett mycket stort luftmotstånd, då det rusar fram genom luften. Det förefaller därför självklart att varje del av flygplanet pressas bakåt. Vid en undersökning av påkänningarna på motorkåpor av den typ, som finnes bl. a. på SAAB 18 visa-

de det sig emellertid att dessa *pressas framåt* med en kraft av $2\frac{1}{2}$ ton.

Hade motorkåpans fästen varit konstruerade med hänsyn till den påkänning, som låg närmast till hands, skulle den ha slitits loss vid första flygningen.





Starkt flyg – stark fred!

Några år efter första världskrigets slut framträdde en av flygets hägnaste talesmän på den internationella arenan — italienaren Douhet. Med hänsynslös frenesi gick han till storms mot alla gamla militära doktriner. Självt en av flygets pionjärer, vilken med ära deltagit i kriget, hade han goda förutsättningar för att kunna skapa något bestående.

Om det finns något hetare än en italiener, som blivit besatt av en idé, så är det möjligen två italienare. Helt följdriktigt hamnade han i sinkabirum. Det går så, när man allt för högljutt tänker annorlunda än de, som vettet och makten hava. Ett gott exempel därpå var ju general Mitchell, vilken av upprörda kolleger degraderades till korporal när han med all rätt slogs för sitt älskade flygvapen.

Douhets principer gingo i korthet ut på, att flyget ensamt var i stånd att vinna kriget och på kortare tid än de gamla fäderneärvda vapenslagen. Här för fordrades, att luftkriget fördes totalt. Från första ögonblicket skulle striden förläggas till motståndarens territorium. Mobiliseringsförberedelserna skulle krossas i sin linda, politiska och militära centra slås i spillror.

Han fordrade vidare, att landets armé och flotta skulle reduceras till det nödvändiga för gränsernas trygghet. Slutligen fordrade han flygmaterielens reducerande till ett enhetsplan, — den kraftigt beväpnade, bombförande luftkryssaren.

Douhet fick många eftersägare och ännu fler motståndare. Man mobiliserade alla gamla härförare från Alexander och Hannibal till Napoleon och Ludendorff. Samtidigt glömdes man teknikens våldsamma framgångar på redan kända gebit. Man slutade med att delvis acceptera hans läror.

Kuriöst nog blev det England, som gick längst i det avseendet. Man slutade helt enkelt med att acceptera det totala luftkriget. Flyget kunde, förklarade man, icke nedkämpas annorledes än genom att krossa krigsflygindustrien. Därjämte skulle alla övriga viktiga industricentra ödeläggas, befolkningens moral brytas genom bombande av motståndarens större städer. I enlighet med dessa principer tänkte man sig flygvapnet till 50 % uppbyggt av bombflygplan.

MAJOR HARALD VICTORIN
skärskådar för SVENSK FLYGTIDNINGs räkning flygproblemen ur en högaktuell synpunkt: Hur skall en stat inrikta sig, om den under en stormaktskonflikt indrages i striden och blir föremål för en sekunda aktion?

På engelsk sida finner man också några av de få militära tänkare, som verkligen arbetat sig igenom bombflygets konsekvenser. Av dem förordades därför den engelska flygindustriens överflyttande till Kanada, varjämte landet borde repliera på amerikansk flygindustri.

De fem årens händelseutveckling bestyrker i allo det ovan sagda.

Fader Douhet begick emellertid själv de allvarligaste feLEN. Han fastslog i brinnande tro på sitt flyg vissa grundteser, men de var tyvärr fotade på falska premisser. Därmed batar det föga, hur logiskt bestickande resonemanget utvecklas. Han negligerade nämligen flygkrigets rent matematiska fundament.

Om Douhet gjort sig den självklara mödan att närmare räkna ut mängden av de sprängmedel, som borde åtgå för att förstöra en stad av medelstorlek, och med denna utgångspunkt räknat vidare, hur många bombaster, som erfordrades för att föröda åtminstone femtio procent av en stormakts större städer, ja, då måste han ha blivit betänksam. Han skulle bland annat ha funnit, att hela Italiens industri icke räckte till för att skapa fram den erforderliga mängden flygplan. Då förstörelsen vidare är en funktion av antalet disponibla flygplan och — för att begagna en anglosachsisk term — antalet sortier, skulle han vidare upptäckt, att den nödvändiga förstörelsen blott kunde uppnås efter årtals ansträngningar.

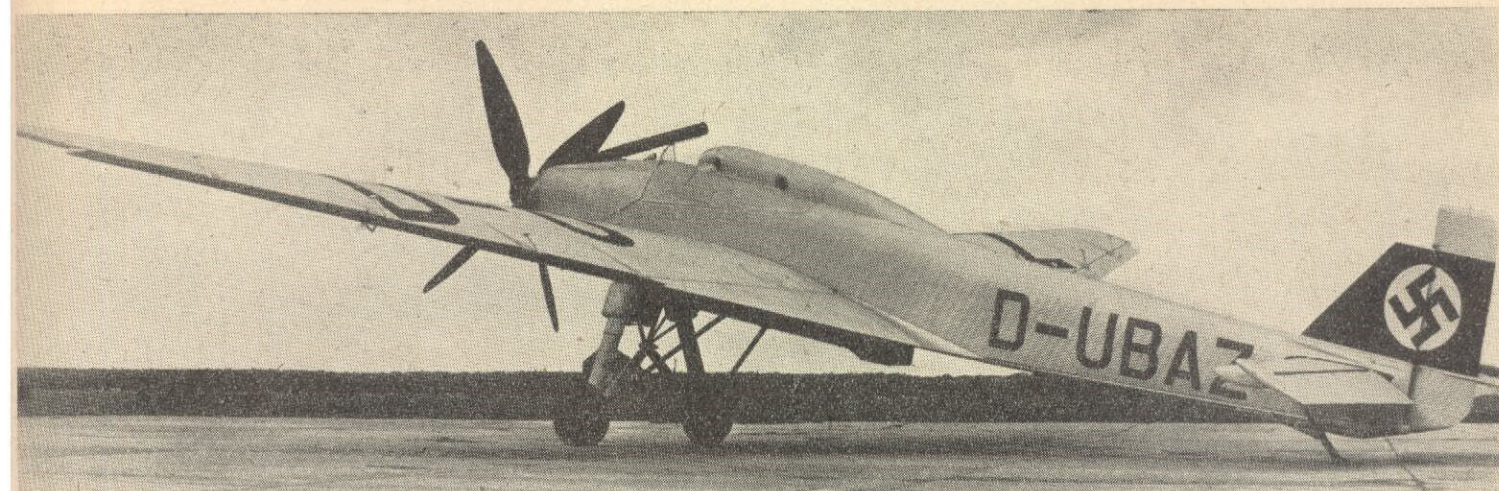
Krigets snabba genomförande med flygets hjälp var och är åtminstone tills vidare en utopi. Om nu därtill det totala flygkriget kräver år, så faller därmed även hans teori nummer två — stridens snabba avgörande. Därmed ramplar teorin nummer tre, att armé och flotta borde reduceras till det nödvändiga för att blott hålla gränserna. Därtill krävs inga småsmulor under stridshandlingar, som draga ut årtal i tiden; man kan helt enkelt icke reducera alls. Och — samtidigt föds det allvarligaste av alla problemen — livsmedelsförsörjningens vidmakthållande.

De lugnt tänkande engelsmännen var däremot fullt underkunniga om tidsfaktorn, och för dem var försörjningsläget möjligen tryggt tack vare överlägsenhet till sjöss. Hela deras krigföring baserades följdriktigt på att helt enkelt vinna tid.

Egendomligt nog kräver också Douhets program blixtsnabb framgång i flygoperationerna, ty vad skall annars ske? Blir
(Forts. å sid. 24)



LÅNGDISTANSFLYGBÅT
DORNIER
DO 26



Ju 49 erövrar stratosfären

Fantastiska höjder utforskade i flygplan med övertryckskabin

På grund av den ringa lufttäteten på stora höjder och det därigenom minskade luftmotståndet, leder stratosfärflygning till en betydande stegring av flygplanens hastighet. På så sätt kan en betydelsefull besparing av tid och bränsle uppnås med samma motoreffekt. Förutsättningen här för är tillgången på lämpliga motorer, vilkas prestanda vid marken kan bibehållas oförändrad i stratosfären. Den ekonomiska bärkraften inom den civila lufttrafiken kan sålunda betydligt stegras genom ökning av hastigheten och genom större tillsatslast, en följd av den mindre bränslemängd, som måste medföras.

Garanterar stratosfärflygningen inom civilluftfarten ett visst oberoende av atmosfäriska inflytanden och en höjning av den ekonomiska bärkraften vid längre stäckflygningar, så medför den därutöver för stridsflyget fördelar, som äro av stor betydelse. Detta insåg man redan under förra världskriget, och lätta tyska dagbombare och fjärrspaningsplan flögo redan 1918 på större höjder för att undvika att påträffa fiendliga jaktplan och att råka in i luftvärnseld. Här skall som exempel blott nämnas det med sina kompressorer utrustade Maybach-motorer bekanta Rumpler-fjärrspaningsplanet, som uppnådde flyghöjder, på vilka besättningarna måste arbeta med tillhjälp av syrgasapparater. Vid sina spaningsflygningar stötte de långt in i det fiendliga luftrummet, och blott sällan mötte de något motstånd.

Höjdflygningen ställer upp en hel rad tekniska krav, som man först på sista tiden lyckats uppfylla. Ett ändamålsenligt skydd av besättningen på stora höjder och tryggheten av den nödvändiga tillförseln av press- och kyluft för motorn höra till de mest svårösta frågorna. Höjder på 8.000—9.000 m kunna utan fara för den flygande personalen visserligen uppnås med hjälp av en syrgasapparat. Utvalda, särskilt skolade besättningar äro i stånd att genomföra militära uppdrag på ännu större höjder. Men redan på sådana höjder måste de fysiska och viljemässiga fordringarna skruvas ned.

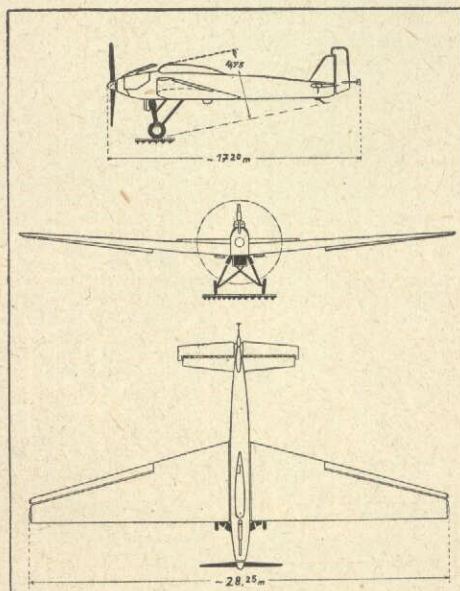
Luftkriget tenderar i våra dagar att försiggå på allt större höjder. Därför skola vi här nedan taga upp de med höjdflygningen sammanhängande frågorna till behandling i en intressant analys av W. Liedholm.

Man trodde sig länge kunna bäst komma höjdflygningens problem på spåren genom att som tävlingsmoment införa höjrekord. Man menade, att det land gick i spetsen för utvecklingen, som uppnådde den största höjden. Så uppnådde man under tävlingar höjder på ända upp till 17.000 m, en beaktansvärd prestation av flygare och konstruktörer. Till en början använde man enkla syrgasapparater och uppvärmda kläder och senare flerfaldiga gånger övertryckskläder vid dessa rekordflygningar. Övertryckskläderna lämpade sig emellertid

varken för den militära eller civila luftfarten, emedan de berövade besättningen varje rörelsefrihet. De voro blott och bart ett välkommet hjälpmedel vid utforskningen av stratosfären genom flygplan och endast lämpade för rekordflygningar. Motorerna på dessa rekordflygplan utrustade man med kompressorer, och ytbelastningen minskades genom ökning av vingytan. Flygplanen utrustades med särskilt för stigflygning byggda propellrar för att uppnå god stigförmåga. På dessa flygningar förde man med blott så mycket bränsle, som precis var nödvändigt för att nå rekordhöjd.

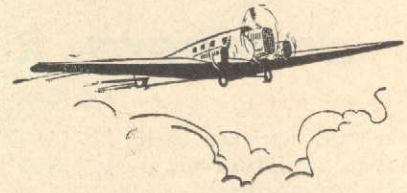
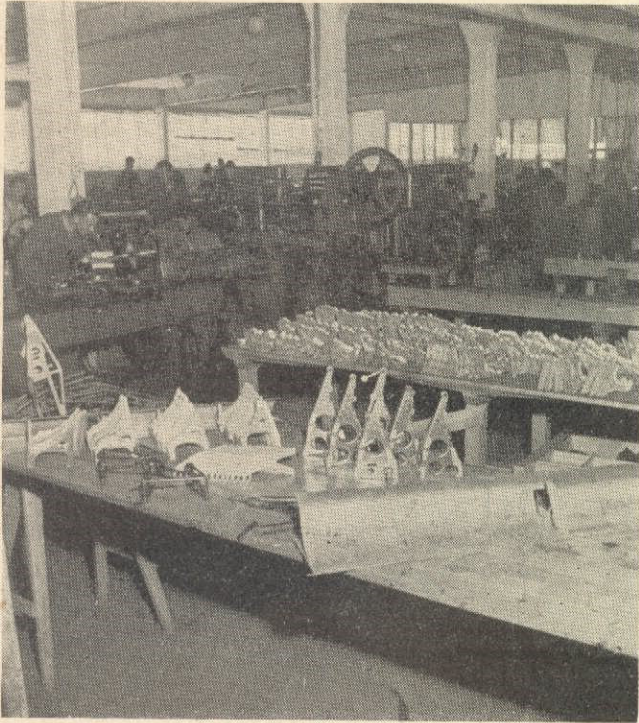
Tyskland lyckades 1929 slå världsrekord med 12.739 m. Det vanns med fraktflygplanet Junkers W 34 och genomfördes med enklast tänkbara medel. W 34s vikt hade man bringat ned genom att förenkla landningsstället, använda lättare färg och en ur viktsynpunkt fördelaktigare propeller. Tomvikten kunde på så sätt minskas med 100 kg trots en ökning av vingytan med 4 kvm. Föraren var utrustad med en enkel värmedräkt och en syrgasapparat. De erfarenheter, som denna flygning med sina förberedelser bjöd på, klaggjorde, att vid längre flygningar på stor höjd likartade livsvillkor, som människan är van vid nere på marken, måste skapas inuti flygplanet likaväl för trafik- som militärflygplan. Utsikter till framgång bjöd stratosfärflygningen blott, såvida flygplan med trycktäta kabiner kunde konstrueras och utvecklas. Rekordflygningen gav därför anledning till byggandet av ett Junkersplan med tryckkammare, ett flygande laboratorium. Det skulle bidra till den slutliga lösningen av alla de problem, som gällde tryckkammaren och höjdmotorn. Efter avslutade försök planerade man att inom den civila luftfarten draga nytta av de vunna erfarenheterna.

År 1931 startade höjdflygplanet Junkers Ju 49 för en första provflygning. Under mångåriga prov och efter många förbättringar på motor och tryckkammare utsträcktes flygningarna, vars resultat skildras i en rikt illustrerad artikel i nästa nr.



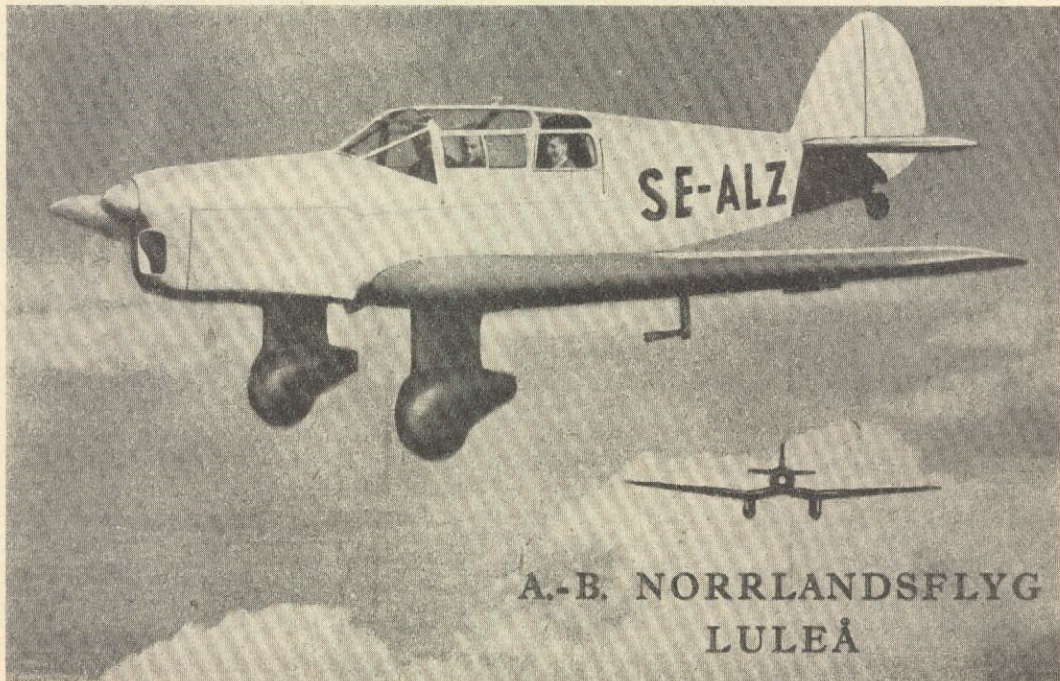
Vinjetbilderna visar försöksmaskinen Ju 49 med inbyggd övertryckskabin. Ovan: översiktsritning av Ju 49.

Svensk precision



Moderna tillverkningar kräva stor precision. Tack vare vår skickliga arbetarstam kunna vi i vår förstklassiga industri tillmötesgå Eder med allt inom branschen.

VERKSTADSAKTIEBOLAGET
TIBO
ULVSUNDA



A.-B. NORRLANDSFLYG
LULEÅ

Rapport från R. C. A. F.:

TIGRAR OCH PIGGSSVIN

dominera kanadensarnas bombflyg

Kanada — den till storleken tredje i ordningen av de luftmakter, som operera från brittiska baser — spelar en betydande roll i Bomber Command's offensiv mot Tyskland och de besatta områdena. Under de senaste femton månaderna har Royal Canadian Air Force's bombsektion vuxit från en handfull divisioner till en slagkraftig styrka, vars fyrmotoriga bombare flyga sida vid sida — eller rättare sagt, vingpets vid vingpets — med RAFs. Enligt en färsk uppgift har inte mindre än 100.000 flygplanbesättningar utbildats i Kanada.

Dessa flottiljer, som till största delen bemannats med flygare från Kanada med ett obetydligt inslag av pojkar från andra delar av Imperiet, ha gjort den del av England, från vilken de operera, så lik sin hembygd, att man tror sig förflyttad till Kanada. Unga flygare med ordet "Canada" på axelklaffens plats ha blivit en vanlig och välbekant syn i många engelska städer och byar. Det är ingen större skillnad på RCAF's och RAF's uniformer. Med de kanadensiska sedvänjorna och sitt språk ha de unga männen från Kanada dock fört med sig en viss färg från sin hembygd, en färg, som finner uttryck t. o. m. i krigets hårda lek.

Alla kanadensernas flottiljer bära namn, som leda tankarna till deras hemland. Där finnas "Thunderbirds" (Åskfåglarna), uppkallad efter den gud, som indianerna på västkusten dyrkade som sin egen stams; så ha vi "Bisons" efter den s. k. amerikanska buffeln, bisonoxen, som är inhemska i Kanada.

Två av flottiljerna äro särskilt intressanta. Det är först och främst "Tigers", (Tigerflottiljen). Säkerligen har ingen påträffat en tiger, strövande omkring varken på de kanadensiska prärierna, i östsidans överbefolkade städer, på kajerna i Atlantkustens fiskarbyar eller i British Columbias furuskogar, men ändå bär en av Halifax-flottiljerna med stolthet namnet "Tiger", och det namnet betyder en hel del

för de pojkar, som flyga flottiljens flygplan. Förklaringen är enkel:

I staden Hamilton, känd såsom Kanadas Birmingham på grund av dess tunga industrier, finns en rugbyförening, vars historia börjar samtidigt med spelets uppkomst i Kanada. "Tigers" (tigrarna) är utan tvivel Kanadas ryktbaraste rugbyförening, möjligen beroende på den iver, vilken dess anhängare alltid visat för sitt lag. Nyligen "adopterade" staden Hamilton flottiljen, och då man skulle välja namn, kunde man väl knappast finna något mera passande än just "Tiger".

bombplan av senaste typ är den nu åter i elden, denna gång i "slaget om Tyskland".

Så ha vi "Porcupines-flottiljen". Porcupine är namnet på ett litet piggsvin, som lever i skogarna i norra Kanada. Det är harmlöst nog utom när det angripes. Då försvarar det sig med sina hullingförsedda, rakknivskarpa taggar. I det på guldgruvor sagolikt rika norra Ontario har ett stort område utan formaliteter uppkallats efter detta djur — Porcupine District — och när den nyaste flottiljen i RCAF's bombplansektion började operera,

anhöllo invånarna i detta område om och fingo tillåtelse att adoptera den, och som bevis på sin goda vilja överhöljde de pojkar i flottiljen med cigaretter, födoämnen, kläder och olika förströelsemedel. I sin tacksamhet — och emedan det var ett typiskt kanadensiskt namn — döpte flottiljens personal sitt förband till Porcupinedistriktets ära till "Porcupine Squadron".

Denna flottilj ledes av en vänlig officer, Wing Commander Clive Sinton från Bristol. Han är en av de få engelsmän, som äro sysselsatta inom RCAF. Då kriget bröt ut, var han i tjänst hos British Overseas Airways i Västindien för att sedan anmäla sig till tjänst i Kanada, där han aklimatiserade

sig fullständigt. Numera är han utmärkt med Distinguished Flying Cross.

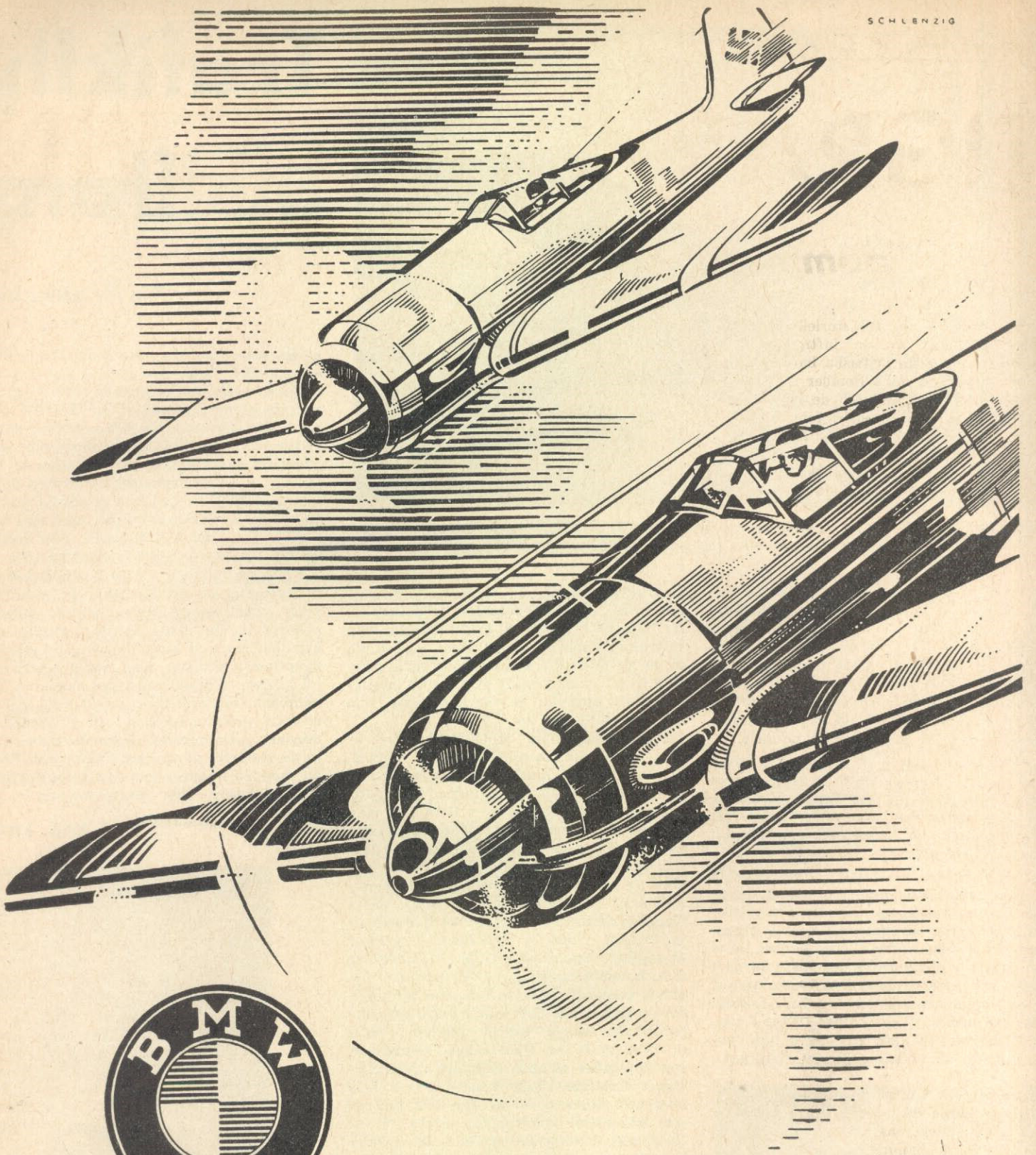
För kanadensarna i hemlandet ha dessa namn kommit att betyda åtskilligt. Under kommando är skola de säkerligen lysa bredvid "Forty-eight's", "Seaforths" och alla de andra förbanden, som redan ha skapat en varaktig tradition, som säkerligen även i framtiden kommer att upprätthållas och försvaras med heder av de nämnda förbanden och deras efterföljare. Unga, starka män strömma ständigt till för att erbjuda fosterlandet sina tjänster. Många tunga offer komma de säkerligen ock att få bära.

T. Stenkil.



En ousäglig lättnad står att läsa i de unga ansiktena... Ännu en raid lyckligt genomförd — med det egna livet i behåll!

Chef för Tiger-flottiljen är Wing Commander I. D. Blane, en av Royal Canadian Air Force's veteraner, som nyligen befriades från sitt arbete med "British Commonwealth Air Training Plan" (utbildningsplan för flygare i Imperiet) för att övertaga operativa uppgifter. Han övertog befälet kort efter det att flottiljen återvänt från ett sexmånaders uppehåll i Egypten och Mellersta Östern, där den deltagit i kampen mot Rommels armé samt i invasionerna av Sicilien och Italien. Flottiljen var då ännu utrustad med bombplan av typ Vickers "Wellington". Efter att ha fått dessa plan utbytta mot tunga



LUFTKYLDA

Högeffektiva
STJÄRNMOTORER

DUBBELSTJÄRNMOTORN BMW 801 I FOCKE-WULF FW 190

Trafikflyg framti

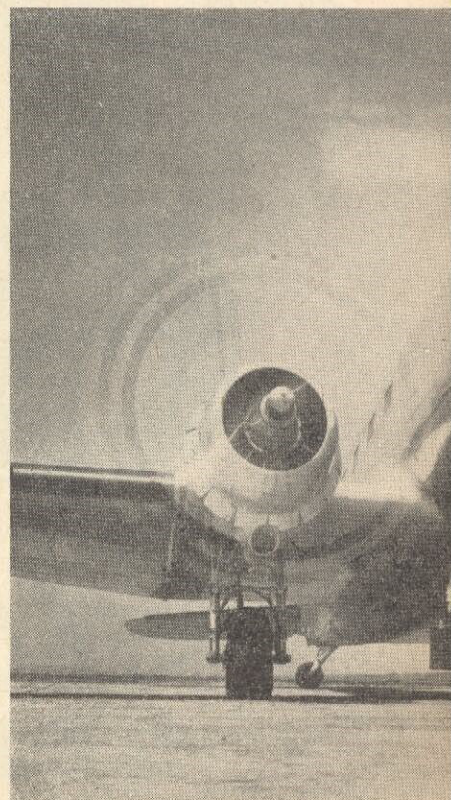
Av trafikchef T

av ekonomisk natur — hur långt betalar det sig att gå?

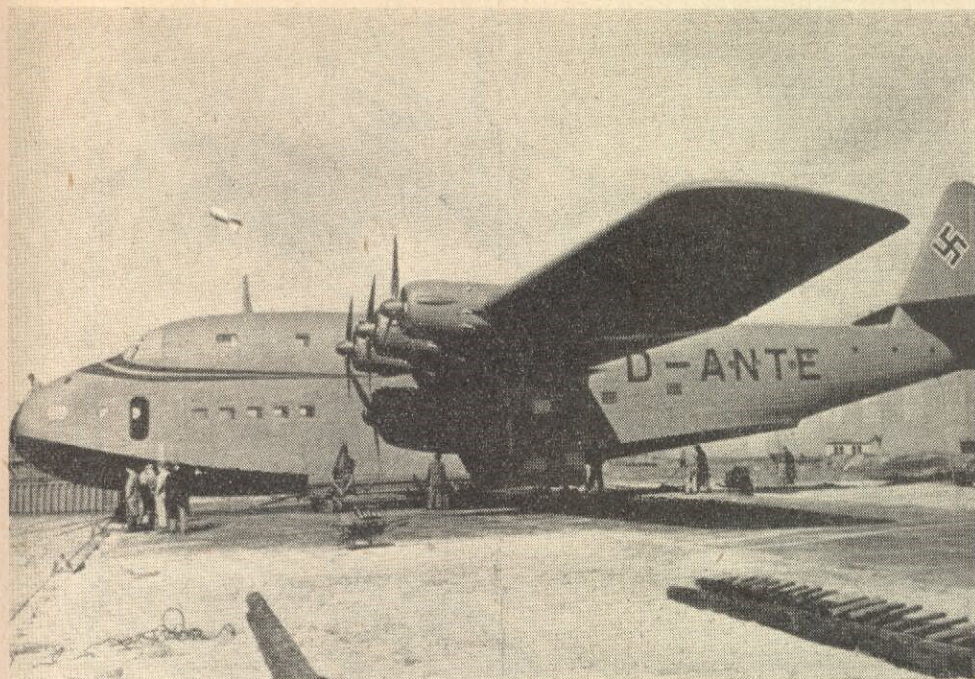
Beträffande det kommande trafikflygplanets hastighet ha siffror på 600, 800 och t. o. m. 1.000 km i timmen nämnts. Även i fråga om militära flygplantyper, där praktiskt taget hela konstruktionen är inriktad på åstadkommande av största möjliga fart, är det emellertid av tekniska skäl endast med yttersta svårighet man med motorflyg kan uppnå hastigheter överstigande 700 km/tim, oavsett flyghöjden.

Enda möjligheten att ge flygplanet högre hastighet är att öka propellerns dragkraft, vilket endast kan ske genom att propellerns varvtal ökas. Detta är möjligt att åstadkomma med hjälp av nya, förbättrade motor konstruktioner, men tyvärr finnes det ett hinder. Propellerspetsens hastighet får nämligen icke överstiga ljudets, ty i så fall nedgår verkningsgraden och dragkraften minskar. De nämnda höga hastigheterna torde vi därför näppeligen få uppleva, förrän man fullkomligt lärt sig behärska den s. k. reaktions- eller raketprincipen.

NÄR FREDEN



— — — gör vi en semestertripp över "1 rikas populär



BV 222 "Wiking" tjänar nu tyskarnas krigföring. När freden kommer, blir den ett användbart instrument i det mellanfolkliga samarbetet.

Intet transportmedel har någonsin undergått en så snabb och genomgripande utveckling på så få år som flygplanet. Man torde därför kunna utgå ifrån, att hela vår världs transportväsen efter fredsslutet inom loppet av en mycket kort tidrymd kommer att bli föremål för större förändringar och en mer genomgripande utveckling än någonsin tidigare.

All marktransport är bunden vid vissa nödvändiga transportvägar. Tåg kunna endast användas, där det finnes järnvägsspår; bilar fordra landsvägar och helst autostrader för att komma till sin rätt, och fartyg slutligen behöva vatten för att kunna navigera, medan luften finnes överallt.

Man har all anledning tro, att ett långt större antal varor, än vad som för närvarande är fallet, kommer att kunna transporteras genom luften. För endast relativt kort tid sedan hörde man icke mycket talas om fraktflygplan, men i dag utgöra de ett accepterat och betydelsefullt faktum vid planering av transporter. Efter fredsslutet kommer flyget att bli hårt ansträngt för att möta den ökade efterfrågan

på transportkapacitet för passagerare, post och frakt. Med 100-tusentals tränade piloter, fria ur krigstjänst, med millioner man vältrimmad markpersonal samt med hjälp av en air-minded och förstående värld kommer flyget kanske snart att få stora möjligheter att uppfylla de förväntningar, som man nu ställer på det.

Inom sakkunniga trafikflygkretsar är man emellertid samtidigt av den åsikten, att trafikflyget aldrig kan övertaga alla de nu existerande jordbundna transportmedlens arbetsuppgifter. I USA har man exempelvis räknat ut, att för att ersätta de 1.800.000 godsvagnar, som finnas i landet, skulle man behöva 600.000 trafikflygplan av vanligen förekommande kommersiell typ. Under ett års tid skulle dessa flygplan förbruka omkring 550 billioner liter bensin, vilket är ungefär $2\frac{1}{2}$ gånger så mycket, som världens alla raffinaderier f. n. kunna framställa. 2.500.000 man flygande personal skulle behövas för att flyga denna flotta, och den totala trafikpersonalen skulle uppgå till 20 millioner man, d. v. s. 15 % av USA:s hela befolkning. Det förefaller sålunda orimligt, att trafikflyget verkligen skall kunna övertaga hela eller ens större delen av den trafikvolym, som tillkommer järnvägarna enbart i USA. Desto mer otroligt är det, att hela världens både järnvägs-, båt- och biltrafik skall kunna ombesörjas av flygplanet.

Nya trafikmedel med nya möjligheter för människorna att komma fort fram skapa emellertid ett ökat trafikbehov och en större total trafikvolym. Jag är därför övertygad om, att det kommer att finnas plats i världen för både fartyg, bilar, tåg och flygplan, och att dessa kommunikationsmedel komma att komplettera varandra på bästa sätt.

När man talar om framtida flygtrafik, kan man näppeligen undgå att även något uppehålla sig vid framtidens trafikflygplan. Ett flygplans storlek och prestationsförmåga är alltid begränsad av två faktorer, av vilka den första är rent teknisk — vad kan man åstadkomma? Den andra är



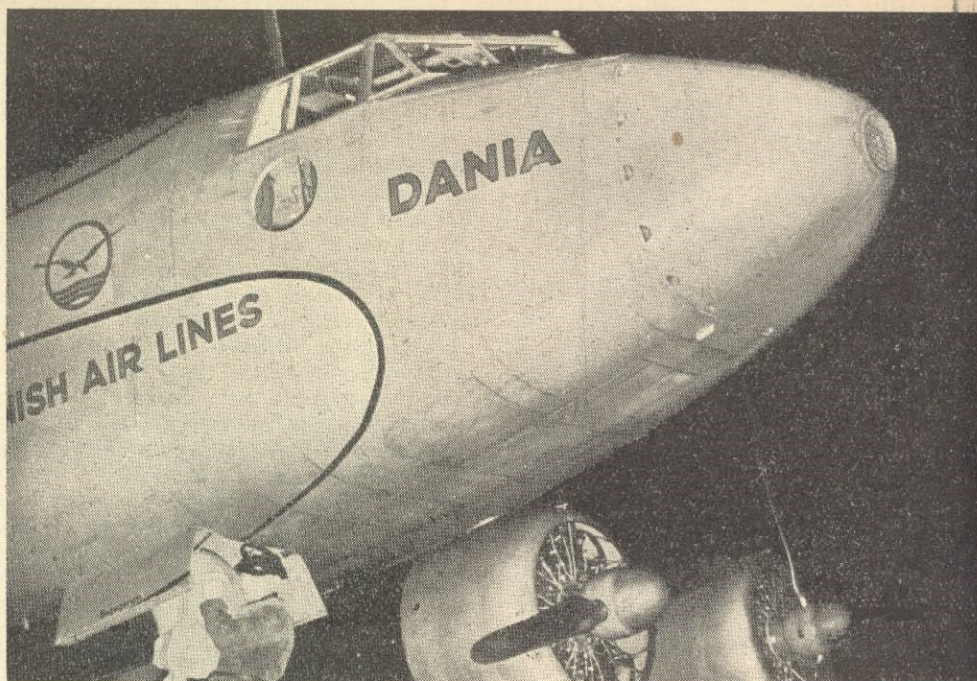
Det smakar gott med pytt-i-panna under flygningen över Atlanten!

och flygplanproblem

öderquist, ABA

Varje kilo, som lägges ned på motorinstallationerna, minskar dessutom flygplanets betalande lastkapacitet med motsvarande vikt. På långdistansflygningar, såsom över Atlanten, måste hänsyn även tagas till drivmedlets vikt. Ju högre marschfart man håller, desto större blir bränsleåtgången, och desto mer bensin och olja måste medföras. Den punkt skulle därför till slut nås, vid vilken över huvud taget ingen nyttig betalande last skulle kunna medföras. Man kan därför förutsätta, att ett trafikflygplans normala marschhastighet icke kommer att överstiga 450—500 km/tim, och för transocean flygningar blir den antagligen icke ens så hög. Medan det pris, som betalas för ökning av hastigheten dessutom är mycket högt, är den tidsvinst, som därigenom erhålles, proportionerligt avsevärt mindre.

Liksom beträffande flygplanens marschhastighet har även mycket skrivits och sagts angående den maximala storleken och vikten av framtidens trafikflygplan. I så-



Danska DDL's Dania, en Focke-Wulf 200 "Condor", förut i trafik Köpenhamn—London. Planet beslagtogs av engelsmännen och tjänar nu deras krigföring.

dana förutsägelser har 100 ton ansetts vara en blygsam siffra, och t. o. m. tekniska experter ha spått, att vi skola få vara med om flygplanvikter på 250 ton och däröver. Ur teknisk synpunkt torde sådana flygplanjättar säkert kunna konstrueras, men den ekonomiska faktorn kommer troligen att även här säga det avgörande ordet och hålla den sannolika vikten betydligt under de nu nämnda siffrorna. För landflygplan på linjer inom kontinenterna förutspås en maximivikt av 50 å 60 ton. Landplan avsedda för längre övervattensflygningar mellan kontinenterna torde få en flygvikt av 75—100 ton, under det att flygbåtar för samma sträckor kanske nå en maximal vikt av 150 ton.

En av de fundamentala, ekonomiska faktorer, som begränsa framtida trafikflygplans storlek, är principen om "turtäthet". En av de största fördelarna med flygplanet på längre övervattenssträckor, bortsett från den oerhörda tidsvinsten, ligger i de relativt låga framställnings- och driftskostnaderna, jämfört med fartygen. Dessa låga kostnader göra det möjligt att skapa och hålla en hel flotta av flygplan för samma pris som man bygger en Atlantångare, varigenom ett stort antal turer kunna utföras. Det gamla amerikanska slagordet "on the hour every hour" torde sannolikt i en icke avlägsen framtid kunna tillämpas även beträffande transocean flyglinjer.

Det är även av stor ekonomisk betydelse för flygbolagen, att rätt flygplantyp blir insatt på varje linje. Det lämpligaste planet är det, som bäst motsvarar trafikbehovet och alltså varken är för stort eller för litet. Tidtabellen måste hållas, även om planet icke är fullt, och har man då ett flygplan av mastodont-typ i trafik, blir utnyttjningen låg och det ekonomiska resultatet blir dåligt. Har man däremot två eller flera mindre plan reserverade för samma trafik, kan man de dagar, då frekvensen är stor, dubblera eller triplera linjen och har även, som nämnts, möjlighet att genomföra turerna med skilda avgångstider,

varigenom den resande allmänheten blir bättre betjänad.

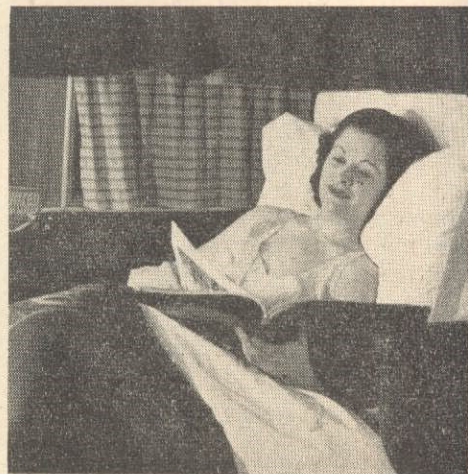
Ovanstående synpunkter utgöra några exempel på, hur man inom såväl tekniska som kommersiella trafikflygkretsar kalkylerar och planerar för framtiden. Konkurrensen de skilda länderna emellan på de viktigaste flyglinjerna torde bli synnerligen hård. Det gäller därför för varje land och för varje flygbolag att söka skaffa sig materiel, som ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt uppfyller de högst ställda fordringar. Detta gäller icke minst mindre länder såsom Sverige, som icke kan hålla sig med en lika stor luftflotta som stormakterna, men som därför i stället måste koncentrera sig på att giva passagerarna bästa möjliga service ur alla synpunkter.

Man får därför hoppas, att det skall lyckas ABA och SILA att skaffa flygplantyper lämpliga för den svenska lufttrafiken, och man följer också inom de båda bolagen med största uppmärksamhet de diskussioner, som pågå i utlandet, för att vara fullt à jour med utvecklingen.

MMER



"världen" i detta Douglas DC-3-plan, Amerikaflygplan.



Mellan landningarna studerar man programmet för "sight-seeing" i nästa storstad. Inte ens säng saknas i det moderna trafikplanet.



Major Hahn.

Major Hahn, flottiljchef i en jakteskader och innehavare av eklövet till riddarkorset av järnkors, blev efter en stridsflygning på östfronten i slutet av förra året rapporterad som saknad.

Major Hahn föddes den 14 april 1914 i Gotha, där han avlade mogenhetsexamen vid humanistiska gymnasiet. På våren 1934 började han sin militära bana som fanjunkare i 14:de infanteriregementet. Som fänrik förflyttad till die Luftwaffe, blev han 1936 officer. Han tillhörde jakteskaderna "Horst Wessel" och "Richthofen". Under kriget blev han snart en av de bästa jaktflygarna, och efter sin tjugonde luftseger den 24 augusti 1940 erhöll han riddarkorset och befordrades på grund av sin duglighet till kapten, trots att han ej hade tillräckligt många tjänsteår. Under tiden utnämnd till flottiljchef, hade han skjutit ned 42 fiendliga plan, då han av rikskansler Hitler den 14 augusti förlänades eklövet till riddarkorset av järnkors. Major Hahn stod som segrare i 107 luftstrider, då han rapporterades som saknad efter en flygning mot fienden.

Överstelöjtnant Hans Philipp.

Överstelöjtnant Hans Philipp, chef för en jakteskader, bärare av järnkors med eklöv och svärd och segrare i 206 luftstrider, hörde till de framgångsrikaste tyska jaktflygarna. Den 12 oktober förra året meddelades i tyska överkommandots rapport, att Philipp ljutit flygardöden.

I den 26-åriga överstelöjtnant Hans Philipp har det tyska jaktflyget förlorat en trots sin ungdom särskilt markant personlighet. År 1936 kom han till die Luftwaffe. I kriget gjorde han sig snart ett namn som djärv och framgångsrik jaktflygare. Som löjtnant och divisionskapten erhöll han den

Krigsflygar - ess

22 oktober 1940 järnkorsets riddarkors efter att ha tillkämpat sig sin 20. luftseger. Till 62 nedskjutna plan hade han nått upp, då han den 24 augusti 1941 av rikskansler Hitler förlänades eklövet till järnkorsets riddarkors. Den unge officerens segerkurva steg ytterligare brant uppåt. Han blev kapten och flottiljchef, tillkämpade sig upprepade gånger tre, fyra och fem luftsegrar på en enda dag. Som erkänsla för sina stora prestationer erhöll han av rikskanslern efter sin 86 luftseger eklövet med svärd till järnkorsets riddarkors.

Hans Philipps stora segrar berodde lika mycket på hans med besinning parade gåpåaranda som på hans stora kunskaper inom aviatiken och hans överlägsna, taktiska tänkande och insikter. Redan som skolpojke var han ivrig segelflygare, som flög till sig både A- och B-diplom och ledde den flygsinnade ungdomen i sin hemstad Meissen. Här utvecklade och underhöll han de kunskaper, som sedermera voro honom till stor nytta. Han kände ej rast och ro, var outtröttlig i stridens hetta, som så småningom blev livets innehåll för honom. Den 17 mars 1943 — på sin 26 födelsedag — sköt han som nybefordrad major i frontavsnittet vid Ilmensjön, dit han hela tiden var förlagd, sedan han kom till Sovjet, ned sitt 203 motståndarplan och stod därmed främst på listan bland de framgångsrikaste jaktflygarna.

Wilhelm Liedholms presentationer av kända krigsflygar-ess höra till den mest uppskattade läsningen inte endast i vårt neutrala land utan även på båda sidor bland de krigförande. Red. fick häromdagen ett brev från en flygande fästnings internerade besättning, som lärt sig svenska med hjälp av SVENSK FLYGTIDNING. Eftersom vi i maj-numret behandlade enbart allierade flygare, föreslogo de amerikanska flygarna nu, att vi skulle ägna juni-numret åt de tyska krigsflygare, vilka de lärt sig uppskatta som tappra och renhåriga motståndare. Det är en uppfattning, som vittnar om sann flygaranda, varför vi gärna skola tillmötesgå våra gäster i deras önskemål.

Trots alla framgångar förblev han i överensstämmelse med sitt redbara, enkla väsen uppskattad för en vinnande blygsamhet, en anspråklös personlighet, vars mänskliga egenskaper stå jämbördiga vid sidan av hans karaktärs soldatduglighet. Öppen, livad och glad hör överstelöjtnant Hans Philipp till de oförglömliga ej blott i Luftwaffe utan i hela detta krig.



Major Werner Baumbach.

Major Baumbach föddes den 27 december 1916 i Cloppenburg, Kreis Oldenburg. Han besökte där realgymnasiet och avlade den 15 december 1935 mogenhetsexamen. I april 1936 engagerades han i die Luftwaffe, där han den 24 febr. 1938 befordrades till underlöjtnant.

Som bombflygare deltog han i fälttåget i Polen, och den 28 september 1939 erhöll han järnkors av andra klassen. I kampen om Norge erhöll han den 3 maj 1940 järnkors av första klassen; fem dagar senare förlänades honom järnkorsets riddarkors; och med verkan från den första juni 1940 befordrades han till löjtnant. Liksom i Norge utmärkte sig löjtnant Baumbach även i fortsättningen i striden mot den engelska sjöfarten — på ett framträdande sätt och omnämndes flerfaldiga gånger i krigsrapporterna. Med anledning av att han sänkt 200.000 ton fiendligt handelstonnage erhöll han den 14 juli 1941 eklövet till riddarkorset av järnkors och en vecka senare följde befordran till kapten.

I början av 1942 förflyttades han till bombflygets generalstab. På sommaren samma år blev han flottiljchef i en bombeskader. Den 16 augusti erhöll kapten Baumbach eklövet med svärd till riddarkorset, och den 14 oktober 1942 befordrades han till major. I början av 1943 kallades han till en ny, viktig befattning.

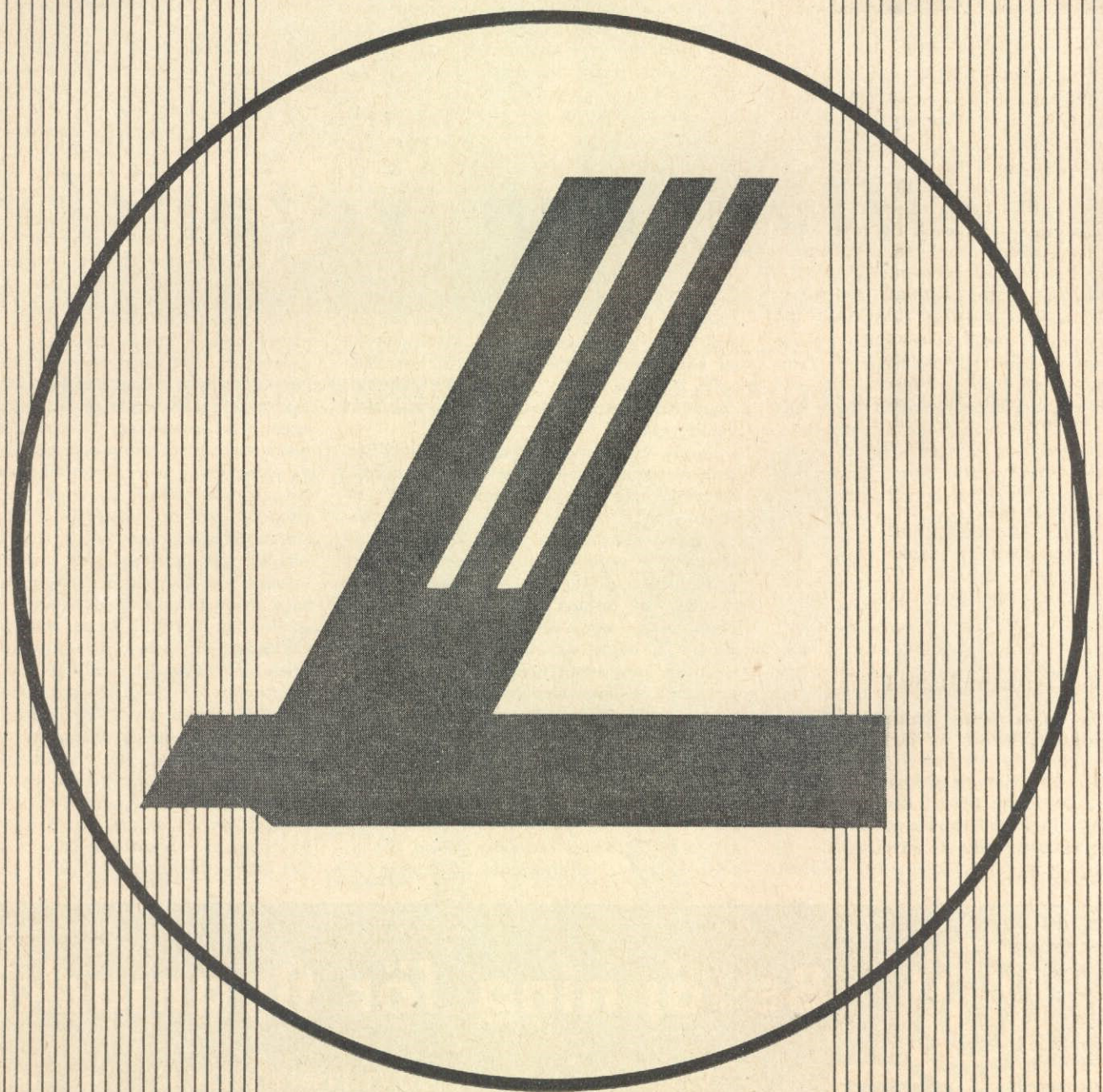
Sammanlagt har major Baumbach sänkt 330.118 ton fiendligt tonnage. Bl. a. har han svårt skadat 1 slagskepp, sänkt 1 hangarfartyg, 3 kryssare, 1 jagare, 3 ubåtar och 68 handelsfartyg.

Major Heinz Bär.

Major Heinz Bär föddes den 25 maj 1913 i Sommerfeld vid Leipzig. Hans fader stupade under första världskriget. Från 1919 till 1927 gick Bär i folkskolan i Sommerfeld, och därefter studerade han vid Lantbruksskolan i Wurzen. (Forts. å sid. 28)



Focke-Wulf



Prof. Walter Georgii

Under segelflygrörelsens första år gällde det för segelflygaren, som då ännu fick finna sig i att bli utskräddad och bespottad för sin idealism, att genom sina flygprestationer föra fram segelflyget till allmän aktning och beundran. Vilken kröning segelflygaren med sitt flygsinne och tekniska kunnande i den nu pågående kampen för fäderneslandet har förmått ge sitt verk kommer först framtiden att rätt kunna bedöma.

dig komplettering av dittills bestående flygmöjligheter. Segelflygplanet självt blev ett oumbärligt instrument för den tekniska och naturvetenskapliga forskningen.

Segelflygets tredje utvecklingsfas började göra sig märkbar 1937 och kan kallas vågsegelflygningens period. De resultat, som uppnåddes på denna väg enbart fram till krigsutbrottet, ha redan klart och tydligt visat, att vidareutvecklingen härav inte kan tänkas bort ur det stora sammanhan-

de uppnådda höjderna till den övre gränsen av atmosfärens termiska omsättning, med andra ord ända upp till troposfärens övre höjd. Under 1938 lyckades det för första gången våra segelflygare att utnyttja dessa atmosfärens till förfogande stående termiska energier i troposfären till en höjd av 8.200 meter, varigenom praktiskt taget den övre prestationshöjden uppnåtts. Den tredje perioden, stratosfärsegelflygningen, eftersträvar utnyttjandet av en stationär vågströmning, vilken som hinderstörning påtvingas en stabilt skiktad grundströmning. Den övre höjdbegränsningen förmå vi ännu inte angiva, då ju just stratosfären som isoterm begrepp är särskilt gynnsam för bildandet av störvågor i grundströmningen, och då ännu ingen ens tillnärmelsevis känd höjdbegränsning förefinnes inom flyget. Med segelflygplan har man hittills lyckats tränga upp till en höjd av 11.400 m, men det är säkert endast en början på de höjder, som i framtiden komma att åstadkommas.

Segelflyg och vetenskap

När man ser tillbaka på det fantastiska uppsving, som segelflyget varit med om, kan man tydligt urskilja tre olika utvecklingsperioder från begynnelsen och fram till våra dagar.

Den första perioden omfattar åren 1920 fram t. o. m. 1929 och förde till utnyttjandet av hangvinden, d. v. s. den luftström, som tvingas upp framför berg. Under denna tid skapades också de konstruktiva grunder för segelflygplansbygget, på vilka senare års utveckling har kunnat bygga vidare.

Den andra perioden (1928—1938) löste problemet med utnyttjandet av atmosfärens termiska energi för det motorlösa flyget genom påbörjandet av den termiska segelflygningen. Utan överdrift kan man säga, att denna period för segelflyget medförde den mest strålände utvecklingen hittills och ledde till prestationer, som för alltid säkrat en omfattande och oomstridd ställning i hela flygväsendet åt den motorlösa flygningen ur såväl teknisk som flygsynpunkt. Det var under denna period, som segelflyget — bortsett från värderandet av de sportliga flygprestationerna — tillkämpade sig erkännande som en fullvärdig och nödvän-

get. Tvärtom kommer den efter kriget — stödd på mängder av nya tekniska rön och praktiska flygerfarenheter — att öppna ännu oöverskådliga möjligheter för segelflyget. Vi äro redan idag berättigade att känneteckna denna period med stratosfärsegelflygning!

Denna enkla uppdelning, som klart och utan någon som helst konstlad konstruktion avtecknar sig i segelflygets nu snart 25-åriga utveckling, kan också utan svårighet klarläggas genom de uppnådda prestationerna. Vid segelflygning kännetecknar den uppnådda flyghöjden bäst prestationsdugligheten, då höjden alltid kan omsättas i flygsträcka, och sträckprestationen blir större, ju högre den uppnådda höjden är.

Under hangsegelflygningens första period förmådde segelflygplanen aldrig uppnå högre flyghöjd än 350 meter över start. Med denna höjd hade man nått gränsen mellan den för flygning nödvändiga och av ett bergshinder erövrade energien. Den andra perioden i segelflygutvecklingen — fram till 1938 — under vilken det lyckades att utnyttja atmosfärens termiska energi för segelflygningen, möjliggjorde stegringar av

Flyghöjder på 350 meter — 8.200 meter — 11.400 meter karaktärisera alltså segelflygutvecklingens stolta uppsving under två decennier. Att dessa stora framgångar ha kunnat uppnås i kontinuerlig aldrig avbruten stegring ha vi att tacka segelflygarnas egen insatsberedskap, flygmaterielens tekniska vidareutveckling och den vetenskapliga utforskningen av flygmöjligheterna i intimaste samarbete. Ingen av de uppnådda flygmöjligheterna var förut känd i hela sin omfattning, om man bortser från några teoretiska spekulationer. De måste först utforskas för alla vid segelflygning användbara atmosfäriska strömningar, hangvindströmning, vertikalrörelse och atmosfärisk vågströmning, allt efter intensitet och utbredning. Men det var just häri, som den sporrande och lockande uppgiften låg för den vetenskapliga segelflygforskningen. En flygbegeistrad ungdom mottog också denna forskning som en vägrödjare för nya flygmöjligheter, och genom den till varje insats osjälviskt beredda flygarskaran var det möjligt att på ett enastående sätt göra de uppnådda flygprestationerna vetenskapligt befruktande. (Nytt avsnitt i nästa nr.)

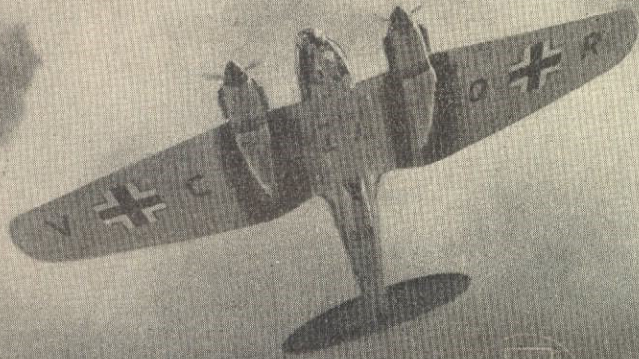


Beväpning för flygmaskin

Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon
Bührle & Co.
Zürich / Schweiz

ZOELLNER

LACKER OCH FÄRGER
För flygplansproduktionen



ZOELLNER-WERKE

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

BERLIN

NITAR AV ALLA SLAG
av lätt- och tungmetaller
för flygmotorsindustrien

GHH
GUTEHOFFNUNGSHÜTTE ABT. SCHWERTE
VORM. LUDW. MÖHLING · SCHWERTE (RUHR)
Representant: H. J. Edwards & Co. AB. Göteborg · Rt 11.06.56, 11 55.27

INDUSTRIDIAMANTER
CARL RIDDERFELT, Malmö

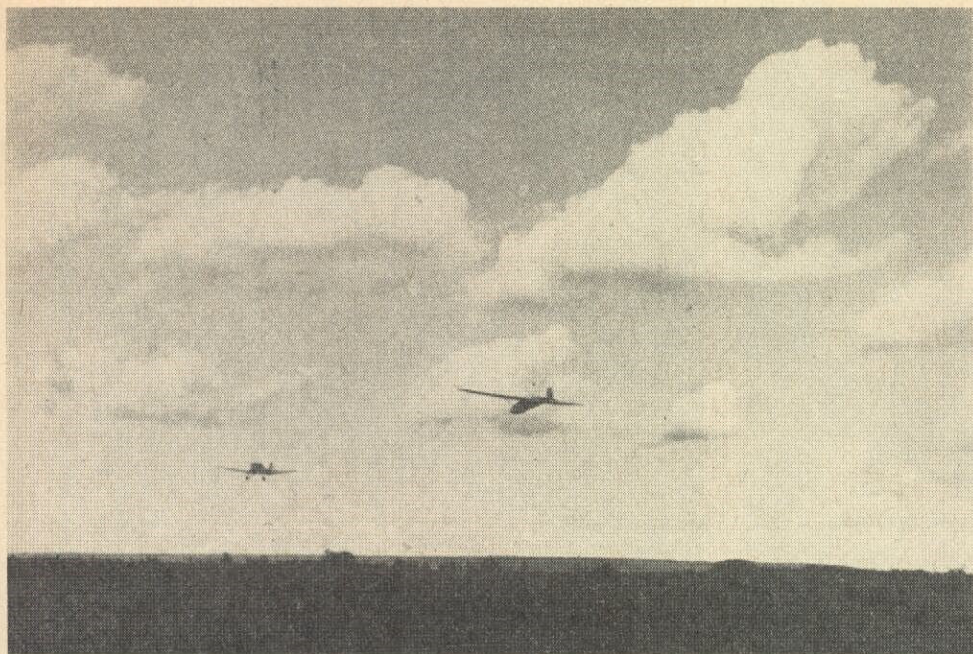
"MOTOR-MANDIN"

Några av våra tillverkningar.

Vi tillverka alla slag av flygmotordetaljer.

Specialitet: Flygmotorevideringar. Leverantörer till Flygvapnet och civila flygföretag.

BRÖDERNA MANDINS MOTORVERKSTÄDER AB
NORRKÖPING



SEGELFLYGETS

KAPITEL 2.

Lärdomar av inträffade skadefall.

När jag nu tar upp frågan om segelflygets försäkringsskador och speciellt personskadorna till behandling, så är det i fullt medvetande om att klubbarna ur rekryteringssynpunkt ha intresse av att allmänheten icke skall bibringas uppfattningen att segelflyget är en särskilt farlig sport. Jag kan därför från början som försäkringsman intyga, att de personskador, som hittills inträffat inom segelflyget, icke tyder på att sporten skulle vara farligare än andra idrottsgrenar. Det är emellertid helt naturligt, att olyckshändelser inträffa inom segelflyget lika väl, som inom andra idrottsgrenar, och att försäkringsskyddet därför har en stor mission att fylla. Med den stora tidningspublicitet, som flygolyckorna erhålla, vill jag t. o. m. säga, att det just ur rekryteringssynpunkt torde vara ett intresse för klubbarna att medverka till att olyckornas omfattning icke ökar genom bristande försäkring.

En vad antalet beträffar tämligen fullständig haveristatistik finnes som bekant i KSAK:s årsrapporter för de senaste två åren. Dessa rapporter torde vara ganska väl kända för åhörarna. Antalet haverier med glid- och segelflygplan utgjorde under tiden 1/10-41—1/10-42 sammanlagt 57 st. och under år 1943 67 st. Jämfört med antalet starter innebär fjolårssiffran att haveriprocenten har sjunkit något.

Antalet personskador uppgick 1943 till 13 st., därav 5 lindriga såsom skrubbsår o. d., 4 st. ryggsador, vardera 1 arm- och 1 fotskada, den senare ganska komplicerad, en tarmbristning och en med inre skador bl. a. på lungorna. Ur erfarenhetssynpunkt äro speciellt de 4 ryggskadorna av intresse. I haverirapporterna har med typisk flygarhumor såsom skadeorsak mestadels angivits, att vederbörande "kom ned för fort" med påföljd att en eller flera

ryggkotor blivit spräckta. Kapten Ahblom har även i sina kommentarer till dessa olyckshändelser förordat, att stolarna på SG. 38 böra förses med någon slags dyna, eller göras fjädrande, ett förslag, som även jag vill tillstyrka.

Granskar man de inträffade skadorna ur försäkringssynpunkt, måste man tyvärr i samtliga anmälda personskadefall på ett undantag när göra den reflektionen, att försäkringssummorna varit för låga. De flesta sittplatsförsäkringarna voro nämligen tecknade med summorna 3.000:— vid dödsfall, 6.000:— vid invaliditet och 3:— om dagen vid övergående skada. Tre kronor om dagen täcker ju knappast sjukhuskostnaderna, än mindre den förlorade arbetsförtjänsten och de extrautgifter i form av bilresor, massage etc. som ett olycksfall kan dra med sig. Invaliditetssumman 6.000:— i ett för allt vid fullständig invaliditet måste, som var och en förstår, ävenledes betecknas som otillräcklig.

Jag är emellertid väl medveten om, att de låga försäkringssummorna i många fall bero på klubbarnas dåliga ekonomi och en därmed sammanhängande oförmåga att ta på sig alltför stora premiekostnader. Det är även fullt förklarligt, att flygklubbarna måste hålla ned kostnaderna, så att inte flygavgifterna bli för betungande. Det gäller här för klubbstyrelserna att finna en medelväg, där försäkringssummorna för sittplatsförsäkringarna avpassas så, att beloppen äro tillräckliga för majoriteten av medlemmarna. Sittplatsförsäkring blir ju nämligen förhållandevis billigare än den enskilda försäkring. Medlemmar med högre inkomster och större försäkringsbehov kunna därefter, som ovan tidigare nämnts, komplettera sitt försäkringsskydd med diplom- eller enskilda årsförsäkringar till lämpliga belopp.

Flygplanshaverierna äro, det kan man gott säga, en särskild historia för sig. Premierna för kaskoförsäkringen äro höga, det rör sig i allmänhet om c:a 20 %, och det är inte så många klubbar, som anse sig ha råd att försäkra planen. Premierna uträknas emellertid på grundval av skadestatistiken, och tyvärr har denna hittills icke möjliggjort en sänkning av premierna. Det går visserligen ganska bra att dividera antalet haverier med antalet starter och därigenom få fram en låg skadefrekvens. Jämför man emellertid antalet haverier per år med antalet inregistrerade glid- och segelflygplan, finner man, att skadefrekvensen är ganska hög, för tiden 1/10 1941—1/10 1942 icke mindre än 76 % och under 1943 64 %. Glädjande nog synes den alltså vara i sjunkande. Man får dock på grund av det ringa antalet flygplan vi ha i landet akta sig att tillmäta de framkomna siffrorna alltför stort värde.

Tyvärr ha en del klubbar ännu icke insänt fullständiga haverirapporter till KSAK för verksamheten 1943. Då det givetvis måste vara ett allmänt intresse att få till stånd en så fullständig sammanställning som möjligt över skadornas omfattning och

orsaker, har jag för mitt bolags räkning för inte så länge sedan tillskrivit en del klubbar med anhållan om kompletteringsuppgifter. Jag vill därför passa på tillfället att be de närvarande representanterna för klubbar, som i KSAK:s rapport för år 1943 icke lämnat kompletta uppgifter, ha vänligheten muntligen eller per brev lämna desamma till mig. Rapporterna komma även att delgivas chefsinstruktören.

Vad kan då göras för att få ned premierna för kaskoförsäkringen? Jag har redan i det föregående omnämnt byggsatsförsäkringen såsom den form av kaskoförsäkring, som för närvarande ställer sig billigast. Densamma lämpar sig bra för klubbar, som själva reparera sina glid- eller segelflygplan.

Som jag ovan nämnde är premiens storlek direkt beroende av skadefrekvensen. I denna kan man urskilja två huvudbeståndsdelar, dels antalet skador, dels reparationskostnaderna för varje enskild skada.

I vilken mån man genom förbättrad utbildning och materiel samt utökad säkerhetstjänst kan nedbringa antalet haverier, överlåter jag åt chefsinstruktören och andra kompetenta ledare att bedöma. Att de under senare åren kraftigt stegrade reparationskostnaderna icke kunnat bidra till en premiesänkning är tämligen klart.

Ett förslag, som emellertid i detta sammanhang synes mig värt det största beaktande är förslaget om att bygga övningssegelplanens framkroppar av stålrör, som lätt kan avklädas och insändas till fabrik för reparation. Varje ändring, som kan göras för att förbilliga flygplanen och dess reparationer, och varje åtgärd, som kan vidtagas för förbättring av flygfälten, utbildningen och säkerhetstjänsten kan alltså bli av direkt betydelse för kaskopremiernas storlek.

(Forts. å sid. 28)



PROPELLERWERK SCHWARZ

Holzflügel

FÜR VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN

VI PRESENTERA:



Marshall Lindholm,
populär flygkapten i ABA, flygmillionär
och flygboksförfattare.

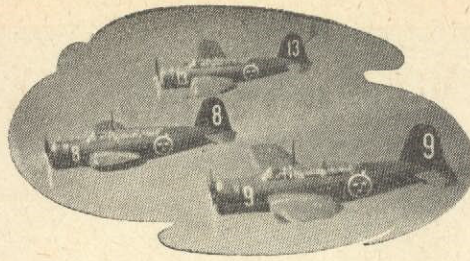
Född i Stockholm 1903 började Lindholm sin flygarbana 1924 som värnpliktig student vid Flygvapnet, där han stannade tills han fyra år senare blev fänrik i reserven. Äventyren under denna tid äro legio. Från hans bok "Flyga är mitt yrke" minns man speciellt ett tillfälle, då han på 2.000 m höjd råkade i s. k. "flatspin". Det var ett hopplöst läge, motorn gick inte att draga på och på grund av centrifugalkraften var det omöjligt att komma ur planet. På 600 m höjd, alltså i allra sista minuten, lyckades Lindholm klara sig ur den ytterligt allvarliga situationen.

Under åren 1929—1930 var han fotograferingsflygare hos Aero Materiel, Sveriges första företag för fotografering från luften, och utförde verkliga precisionsflygningar kors och tvärs över hela landet. Under år 1930 var han även flyglärare vid Aero Materiels flygskola, den första civila i Sverige sedan tiden före världskriget. Han hann utbilda ett 40-tal elever under denna tid och visade sig vara en utmärkt flygpedagog. På sommaren 1930 gjorde Lindholm, i samband med de sensationella Andréefynden på Vitön, en mycket uppmärksam flygning till Tromsø i ett litet sportflygplan; den utfördes på rekordtid, och var då en verklig flygarbragd. Genom denna krävande distansflygning visade han sig vara en trafikflygare av högsta klass. Våren därpå blev han också anställd som trafikflygare vid Aerotransport.

Inom ABA är Lindholm nu en av de erfarnaste och skickligaste piloterna. Redan år 1938 erhöll han det förnämliga utmärkelsetecknet för tillryggalagda 1.000.000 flygkilometer i företagets tjänst. Under årens lopp har L. flugit de allra flesta sträckor, som trafikeras av ABA, och alltid varit lika populär bland passagerarna för sin hjälpsamhet och sitt stora tillmötesgående.

Sedan kriget bröt ut, har L. utfört otaliga krävande och riskfyllda kurirflygningar, däribland upprepade flygningar på sträckan Stockholm—Scotland. Senast nu i mars gick hans namn genom pressen i samband med den berömda Moskvafärden.

S. W.



Starkt flyg — stark fred!

(Forts. från sid. 10)

man själv underlägsen i luften eller misslyckas man i sin avsikt med luftoffensiven, hägrar om icke annat invasion från den överlägsne motståndarens sida.

Krigets upptakt gav ett ypperligt prov på hur en stormakt mer eller mindre kan slå ett litet land sönder och samman, moget för kapitulation, enbart med luftstridskrafter. Och dock var flygkriget då ännu i sin linda. Douhets lära har i viss mån fått sin upprättelse. En industriellt stark stormakt har för framtiden medel i sin makt att snabbt krossa en svag stat från luften.

Detta är så tillvida intet nytt, som en stormakt ju alltid haft möjlighet att krossa en svagare makt. Gentemot denna rövarpolitik finns ingen som helst hjälp, såvida icke andra stormakter finner det av egna hänsyn nödvändigt att ingripa. Därmed är ytterligare diskussion överflödig.

Annorlunda är det om man granskar problemen från en ny synpunkt. Hur skall en svag stat inrikta sig, om den under en stormaktskonflikt indrages i striden och blir föremål för en sekunda operation?

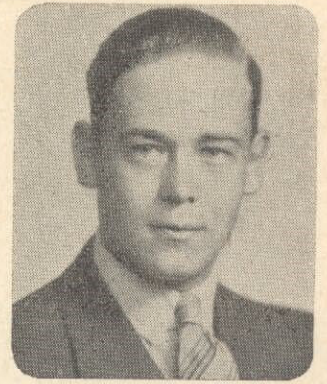
Förutsättas kan, att den svagare blir föremål för angrepp såväl på marken som i luften. Kriget har dessa år lärt värdet av omsorgsfulla förberedelser medelst flyget, icke minst för att framkalla ett snabbt taktiskt avgörande. För båda ändamålen står i och för en sekundär operation med nödvändighet endast begränsade flygresurser till förfogande. Även den svage kan emellertid vara relativt starkt i luften. Är detta fallet, kan han kraftigt motverka försöken att bryta egen industri och angrepp mot befolkningscentra. Är den svage svag i luften, kan intet göras däremot, utan blir han förr eller senare ett illa åtgånget, lättfångat byte. Är han återigen relativt stark, kan han på ett allvarligt sätt motsätta sig förberedelserna från luften för en invasion och så småningom måhända få hjälp från annan inblandad part. I lyckligaste fall kan han t. o. m. vara så stark, att stormakten anser hela företaget kostat för mycket flyg — och avstår.

Men en stormakt kan ju bygga hundratusentals flygplan?

Man kan göra det, såsom målmedvetna förberedelser för ett förutbestämt krigsfall, men man kan omöjligt årtionde efter årtionde hålla ett flygvapen av den storleksordningen av finansiella skäl. Därtill har det pågående kriget visat, hur svårt även de allierade haft att mobilisera erforderliga flygstridskrafter. Före landstigningen i Italien hade man exempelvis måst skrapa alla flygskolor rena på övningsmaskiner av stridstyp.

Med andra ord: Det betalar sig alltid att vara stark i luften — icke minst om man är en s. k. svag nation, särskilt i fråga om jaktplan. Major Harald Victorin.

VI PRESENTERA:



Torsten T:son Söderquist,
chef för ABA:s trafikavdelning.

Torsten Söderquist är född den 12 augusti 1913 och avlade studentexamen år 1933 vid Norra Latin i Stockholm. De närmaste två åren därefter använde han till att skaffa sig praktik inom bankvärlden såväl hemma som i Tyskland och England. År 1935 började han vid Handelshögskolan i Stockholm, varifrån han diplomerades år 1937. Då han därefter skulle ge sig ut i "kampen för tillvaron", övergav han emellertid den tidigare tänkta banan inom bankväsendet och sökte sig i stället till ABA.

Söderquist anställdes vid ABA hösten 1937 och började sin tjänstgöring med att praktisera på trafikkontoret på Bromma. Efter någon tid på Bromma och en därpå följande tjänstgöring i Hannover för att närmare studera nattpostflygningen förflyttades Söderquist till trafikavdelningen på bolagets huvudkontor. Såsom chef för denna avdelning är han den, som haft att göra upp bolagets trafikprogram och tidtabeller, vilket under normala tider medförde täta resor till olika av kontinentens metropoler för att delta i förhandlingar med de främmande flygbolagen om de gemensamma frågorna. — Sedan krigsutbrottet ha av lättförklarliga skäl resorna varken varit så långa eller så ofta förekommande, men detta innebär ingalunda, att arbetsbördan blivit mindre, då det ju tvärtom ofta varit ganska vanskliga problem, som uppstått genom av kriget medförda komplikationer.

År 1941 fick Söderquist också övertaga ansvaret för bolagets reklamavdelning, vilken han skötte med den äran t. o. m. år 1943, då en särskild reklamchef åter tillsattes.

Söderquist är en flitigt utnyttjad föredragshållare och har under de senare åren hållit ett otal föredrag såväl i Stockholm som runt om i landet över sitt älsklingsämne: trafikflygets framtid. Svensk Flygtidning har också sedan flera år haft nöjet att räkna honom som en av sina främsta experter på området.

Att han är synnerligen uppskattad inom kamratkretsen framgår bl. a. därav, att han varit ordförande i ABA-klubben, bolagets personalförening, sedan år 1941.

N. O.

FRÅN VÅRA FLYGKLUBBAR

Bra initiativ av Stockholms Segelflygklubb.

Stockholms Segelflygklubb anordnade pingst-dagen en "Segelflygdag för Stockholms skolung-dom" på Skarpnäcks flygfält. Som en förberedelse till besöket visades instruktiva och roliga segelflygfilmer på Palladium torsdagen den 25 maj.

Ett upprop utsändes till stockholmsskolorna med inbjudan till alla elever, både flickor och pojkar, som i år fylla minst 13 år, att söndagen den 28 maj besöka Skarpnäcks flygfält och där se, hur det går till att segelflyga. Klubbens olika flygplanstyper och hela den attiralj, som behövs för segelflygning, demonstrerades; slutligen gav ordföranden i Stockholms Segelflygklubb, civilingenjör Lennart Svedberg, de unga besökarna en orientering om sommarens möjlig-heter till segelflygutbildning.

Avsikten med segelflygdagen var att locka skolungdomarna till de speciella segelflygkurser, som Stockholms Segelflygklubb anordnar för dem på Skarpnäck i sommar. Dessa kurser äro upplagda så, att såväl de teoretiska kurserna som bygg- och flygutbildningen hinner klaras under tre veckor av sommarlovet.

Stockholms Segelflygklubb, som är landets största, har i stor utsträckning blivit delaktig av de anslag, som regeringen i år beviljat segelflyget, och har därigenom fått starkt ökade möjligheter att bereda särskilt ungdomen utbildning i glid- och segelflygning. Klubben, som starkt utvecklats under senare år och nu räknar närmare 600 medlemmar, äger för närvarande 10 flygplan, därav ett i dagarna nyinköpt högvärdigt segelflygplan för högre utbildning.

Alla till KSAK anslutna flygklubbar, som "klubbprenumerera" på SVENSK FLYGTIDNING, äro välkomna med stoff till denna spalt. — Hör Din klubb till de få, som ännu ej gjort denna tidning till sitt eget organ? Rätta då till den detaljen vid halvårsskiftet!

Flygmekaniker

med god erfarenhet i skötsel och vård av flygplan och flygmateriel, önskar anställning vid flygklubb eller flygverkstad.

Svar till "5 års praktik" d. t. exp. f. v. b.

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

"ELITO", MALMÖ Partyeri-, Drog-, Färg- & Kemikaliehandel

SJUKVARDSMATERIAL
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

VÅRA SPECIALVERKSTÄDER



Instrumentbrädan monteras in

för flygplan och flygmotorer äro ständigt beredda att mottaga Eder flygmateriel för reparation och översyn

Modern teknisk utrustning och specialtrimmad personal stå till Edert förfogande



Mättingsprotokoll omfattande motordelarna ger kunden en god uppfattning om motorns återstående livslängd

SVENSK FLYGTJÄNST $\frac{A}{B}$

ARSENALGATAN 4 STOCKHOLM TEL. 23 48 95

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

GEORG HERTÉ

Kaiser-Friedrich-Strasse 24
Berlin-Charlottenburg 1

Telegramadress: Fliegerhölzer Berlin
Telefon: 34 58 41.

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 trädstillat för småvagnar.

SKRIET FRÅN

Flygintresset befinner sig i oavbruten stegring bland unga och gamla i den goda norrbottensmetropolen. Sedan fanjunkare Harry Blomqvist drog fram i Norrbotten som apostel för civilflyget, har mycket uträttats för den civila flygverksamheten, och då flygbaskären förlades hit upp, blev Luleå på en gång en verklig flygarstad. Ytterligare en aera har emellertid inträtt i stadens flyghistoriska utveckling i och med diskussionen om

DET PLANERADE TRAFIKFLYGET PÅ NORRLAND.

Alla gå nu här uppe och vänta otåligt på den efterlängtnade freden, då ABA sätter igång med den utlovade flygstanlinjen Stockholm-Luleå. Eja, vore vi där! Vårt lands nordligaste utposter skulle därmed flyttas närmare "civilisationen", som våra vänner i södra och mellersta Sverige så högfärdigt benämna sin hemvist. Norrland, framtidslandet, blir med de snabba flygförbindelserna en än större faktor att räkna med i vårt lands ekonomiska och kulturella utveckling. Det lär ej heller bli någon överklassföreteelse att begagna sig av den moderna tidens fortskaffningsmedel, alldenstund biljettpriset är beräknat så lågt, att det skall motsvara en andra klass tågbiljett. Går sedan landshövding David Hanséns förhoppning i uppfyllelse, att man inte skall sätta in gamla ut rangerade flygplan på routen utan moderna, strönga "kärror", har man kommit idealet bra nog nära. Att på morgonen starta med flygplan till Stockholm och vara tillbaka i Luleå samma dags kväll efter en väl använd dag i kungl. huvudstaden, är faktiskt som en saga ur Tusen och en natt.

Det är även planer å färde att inrätta ett antal taxifyglinjer i anslutning till flygstamlinjen för att därmed kunna upprätthålla förbindelserna med sådana platser inom länet, där ABA:s plan icke kunna landa. Redan nu finns i Luleå ett civilt flygbolag, som starkt aspirerar

på detta slags trafikflyg, nämligen A.-B. Norrlandsflyg. Bolaget har existerat i snart två år och hunnit uträtta en hel del. Det är främst i försvarets tjänst det verkat. Atskilliga flygtimmar ha avverkats vid målflygningar för vårt luftvärn, och den flygplanpark bolaget redan nu innehar skäms inte för sig. A.-B. Norrlandsflyg blir sålunda en värdefull faktor att räkna med, då taxifyget sätter igång. Att bolaget även är framåt på idéernas område bevisar dess projekt

VARGJAKT MED FLYGPLAN.

Ja, käre läsare i "civilisationen" — nu tror du säkert, att det här uppe alljämt litet varstans ströva stora flockar av de blodtörstiga bestarna och gör livet surt för till och med oss luleåbor. Ingalunda. Men det finns dock några praktiska exemplar av dem kvar bl. a. i Jokkmokkfjällen, där Norrlandsflyg lovat hjälpa samerna att helt utrota dem. Idén med att jaga varg från flygplan är dock inte alldeles ny. Björkqvall gjorde nämligen på sin tid ett försök i samma riktning i Jämtlandsfjällen men med negativt resultat. Men alla sätt äro bra utom de tråkiga, och inte skulle det vara så värst tråkigt att knäppa en och annan varg med kulsprutepistol från ett flygplan. Det fordras dock säker hand och säkert öga. Dessa goda egenskaper sakna ej heller de styrande inom den livaktiga

LULEÅ FLYGKLUBB.

Det stegrade intresset bland luleåborna beror inte minst på klubbens inspirerande och framgångsrika arbete. Men så har den också förstått att taga vara på den intresserade och du-

gande arbetskraft som dväljes bland såväl militära som civila personer i staden. Vi minnas med tacksamhet året 1941, då överstelöjtnant Fredrik Adilz anlände till Luleå som chef och pionjär för den då nyuppsatta Norrbottens flygbaskår och beredvilligt åtog sig ordförandeskapet i klubben. Hans vistelse här uppe blev dock alltför kort, men under hans ettåriga ledning av klubbens öden uträttades mycket. Bl. a. blev drömmen om ett motorflygplan verklighet.

Bland övriga medlemmar i klubben märkes framför allt dess utomordentliga ordförande, disponent Folke Westerberg, som stått klubben bi allt ifrån dess början i skilda befattningar. Man kan emellertid icke undgå att nämna ännu ett par av stöttepinnarna. Främst den i denna tidnings spalter så ofta skrivande och omskrivne förkämpen för civilflyget i Norrland, fanjunkare Harry Blomqvist. Han har f. ö. nyligen genomgått utbildning till förrådsförvaltare vid flygvarvet och skall snart tillträda befattningen som flygbaskårens förvaltare av dess flygmateriel. Därmed är hans värdefulla medverkan i klubbens styrelse säkrad för oöverskådlig tid framåt, vilket betyder en tryggad framtid för ledningen av motor- och flygsektionen.

Att äga en verklig fackman på flygteknikens område är också en värdefull tillgång för klub-

SVENSK FLYGTIDNING

för Norrlandsflygets talan:

Luleå-ombud: EINAR ÖSTLUND
Varvsgat. 2. Tel. 3653.

Ruuths Eftr.



Boktryckeri
Bokbinderi
- LULEÅ -
Tel. 2022 ankn. bost.
" 4000

Alla slags

TRYCKSAKER
Snabbt - Korrekt
STÄMPLAR

Ur Glasögon
Förlovningsringar

LINDS UR & OPTIK

Storgatan 29-31
Tel. 2067 LULEÅ

REKOMMENDERAS

BRANDFORS
JÄRNBOLAG

Tel. 2150
Tel. 2238 LULEÅ

Nya Glasmagasinet

Innehavare: E. KINDBLOM

Allt
inom bosättningsbranschen

LULEÅ
Storgatan 19 - Telefon 2151

K. ENBLADs
Åkeri & Express

Telefon 22 65 - 22 69 LULEÅ
Flyttningar, Transporter av alla slag, Packningar, Magasiner och Speditioner.

Nya Bilstationen

Telefon 1600

Rekommenderas

Åke Lannestigs
Frisérsalonger

Stadshuset, LULEÅ, Tel. 2502

Rekommenderas

Hårpreparering
Hårpermanent

STÖRST och BÄST

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

JALA

Färg- och Droghandel
Luleå Tel. 2229

Luleå Laddningsstation

G. HOLM

Telefon 1022, bostad 1898
Nyg. 9, bost. S. Strandg. 27-29 C
LADDAR, REPARERAR, FÖRSÄLJER

Bil- och Radiobatterier

Nya ständigt på lager

Lindar elektriska motorer och reparerar elektriska apparater av alla slag

LUNDBERG & SUNDLING

Storgat. 34 LULEÅ

Tel. 2220

Största sortering i

LIVSMEDEL

Alltid första klassens varor till lägsta dagspriser

När det gäller

STRUMPOR, UNDERKLÄDER & METEVAROR

Kom då ihåg

A.-B.

Arbetarnas Inköpscentral

Tel. 3121. Vid salutorget.

Vi erbjuda Eder

Komplett service i modern verkstad för 20 bilar.

AUKTORISERAD
GUMMIVERKSTAD
LADDNINGSSATION

Vi föra ständigt i lager en riklig sortering av Biltillbehör, Gengastillbehör, Reservdelar.

Luleå Bil- & Ringcentral A.-B.
Pilgatan 5

Tel. växel: 1513, 4011, 4012.

Bellis
Blomsterhandel

Luleå

Storgatan 13, Tel. 1220

Platsens största sortering av

Årstidens blommor

VILDMARKEN

ben. Dess vice ordförande, flygingenjör **Axel Berglund** är den mannen, och han ställer alltid sitt kunnande till disposition. Som chef för flygbaskårens flygverkstad på Kallax ser han jäm-sides med omsorgerna för de militära flygplanen även om klubbens flygmateriel, då denna är i behov av reparation och översyn. Därmed är också medlemmarna medvetna om, att dess dyrbara och svärersättliga tillgångar äro i rätta händer.

Det är dock i första hand de unga, som skola fostras och intresseras för framtidens flyg, och detta ansvarsfulla arbete är lagt i händerna på rätt person. Modellflygsektionens ordförande **Axel Krook** arbetar med aldrig svikande intresse i sin alltjämt provisoriska bygglokal på Oscarsvarv. Han är klubbens hustomte och faktotum, och skall något särskilt utmärkas, som tarvar om-döme och noggrannhet, då är förrådvaktmästare **Krook** mannen som gör det.

Det finns inom flygklubben många fler medlemmar, som skulle nämnts i detta sammanhang, men de nu omtalade må räcka för att därmed bevisa, att klubbens verksamhet och utveckling är lagd i händerna på intresserade och dugande personer. Det är sålunda ingenting att förvänas över, att flygintresset i staden alltjämt stegas.

E. Ö.

LULEÅ FLYGKLUBBENS ARSMÖTE.

Rätt nyligen höll Luleå Flygklubb sitt års-möte på Standard Hotells klubbrom under god tillslutning. Sedan ordföranden hälsat de närvarande välkomna, vidtog förhandlingarna, som följdes med stort intresse.

Av den upplästa årsberättelsen framgick, att verksamheten i motor-, segel- och modellflygsektionerna bedrivits med framgång under föregående år. Bristen på lämpliga bygglokaler har dock i någon mån verkat hämmande på utvecklingen, och lösandet av denna fråga står som en av de mest aktuella för klubbstyrelsen.

På revisorernas förslag tillerkändes styrelsen full och tacksam ansvarsfrihet för det gångna året.

Den nya styrelsen fick i stort sett samma sammansättning som den föregående. Valda blevo: ordf. disponent **F. Westerberg**, v. ordf. flygingenjör **A. Berglund**, sekr. kamrer **S. Enbom**, kassör folkskollärare **E. Agren**, ordf. i motor- och segelflygsektionen fanjunkare **H. Blomqvist**, ordf. i modellflygsektionen förrådvaktmästare **A. Krook** samt klubbmästare fanjunkare **E. Larson**. Ledamöter utan särskild funktion blevo: väderleksassistent **J. Granvik**, brandchef **C. Cahier** och ingenjör **G. Wallin**. Till revisorer utsågos boktryckare **B. Lundgren** och kamrer **O. Johansson** med ingenjör **C. I. Backlund** och brandmannen **J. Thorsell** som suppleanter.

Efter valen lämnades en redogörelse för segelflygsektionens planer för kommande arbetsår, varvid bl. a. framgick, att klubben planerar nya utbildningskurser. Under sensommaren skall sålunda ett särskilt internatläger ordnas i likhet med föregående sommar, enär denna form av utbildning visat sig vara mycket effektiv.



Fanjunkare **H. Blomqvist**.
Norrländsk flygpionjär, riksbekant som
"skriet från Vildmarken".

Till Barnens Dag i Luleå

har SVENSK FLYGTIDNING skänkt c:a 500 ex. av detta nummer, som kommer att säljas till förmån för Barnens Dags syfte. Vi äro övertygade om, att det blir god avsättning på dessa tidningar. Säkert komma de flygsinnade Luleåborna att betala överpris, inte endast därför att detta norrlandsbetonade nummer är värt betydligt mer än sitt pris utan även med hänsyn till det välgörande ändamålet. Hela beloppet går oavkortat till sommarvistelse åt behövande Luleåbarn.

Norrländska Motorkompaniet

LULEÅ BODEN
REKOMMENDERAS

Inred Edert hem

med

MÖBLER

från

Birger Johansson

LULEÅ. Tel. 2612, 3733.

LULEÅ

LULEÅ

STADSHOTELL

Tel. Namnanr.: "Stadshotellet"

1:sta klass HOTELL och RESTAURANG

Stor festvåning. Klubbrom och Sammanträdeslokaler. Dagligen Middags- och Aftonkonsert.

A.-B. Luleå Snickerifabrik

LULEÅ

Tel. Fabr. 1529. — Bost. 1528

Tillverkar på beställning

Bilkarosserier, Butiks- och Köksinredningar

Omsorsfullt arbete

Humana priser

Aktiebolaget K. A. Linds

Tel. 2173 och 1820

Tel.-adr. Järnlinds LULEÅ

Försäljer i parti och minut
alla slags

Järnvaror

Maskiner

Byggnadsvaror

Johan Olssons Eft.

LULEÅ Tel. 2072

Civil- och

Militärskrädderi

REKOMMENDERAS



Låt oss TRI-tvätta Eder kostym!

Vi garanterar lukt- och krympfri.

A/B KEMISKA TVATTINDUSTRIER

Luleå, Stationsgatan 43 — Tel. 3651

Piteå, Aronsgatan 7 — Tel. 1780

Boden, Kungsgatan 5 — Tel. 3065

2120 Allt **2120**

i kläder

ÅKERLUNDS

LULEÅ

MANUFAKTUR, TRIKÅ, STRUMPOR

A.-B. A. M. Jonsson & Co

Kontor och lager: Sandviksgatan 75 A

Telefoner: 3000 och 3001

Repr.: Lilla Edets Försäljningsaktiebolag, Göteborg.
Bakels Nordiska Nederlag, Göteborg.
Aktiebolaget Saturnus Fabriker, Malmö.

GUNNAR ERICSONS

Maskinfirma, Luleå

Telefoner: 3580 — 3560

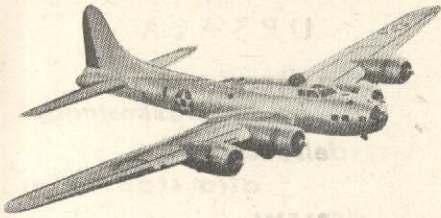
Representerar följande branscher:

Automobil- & motor-

Verkstads- & industri-

Byggnads- & förråds-

BOEING B-17 i skala 1/50



DEN FLYGANDE FÄSTNINGEN HÄROVAN OCH DE FLESTA ANDRA AKTUELLA FLYGPLANTYPER SÄVAL SVENSKA SOM UTLÄNDSKA FINNER NI I VÅR OMTYCKTA SERIE AV REPLIKAMODELLER I SKALA 1/50.

Till varje byggsats medföljer kontursågat trämaterial, svarvade hjul, ritn., lim, ill. bygginstr. etc.

PÅ FÖREKOMMEN ANLEDNING PAPEKAS ATT DET TILL VÅRA REPLIKAMODELLER ALLTID MEDFÖLJER RITNING UTAN EXTRA KOSTNAD.

Skriv idag efter någon av nedanstående byggsatser:

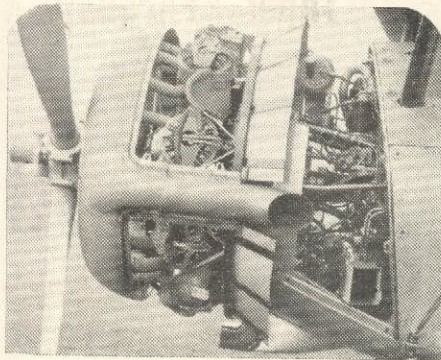
- Locheed P-38 Lightning, sp. 315 mm, pr byggs. 3: 25
- North American "Mustang", spv. 250 mm, pr byggs. 2: 25
- Boeing B-17 "Flygande Fästning", spv. 630 mm, pr byggs. 5: 50
- "Spitfire" Mark IX, spv. 220 mm, pr byggs. 2: 25
- Westland "Whirlwind", spv. 303 mm, pr byggs. 2: 50
- De Havilland "Mosquito", spv. 324 mm, pr byggs. 2: 90
- Handley Page "Hampden", spv. 418 mm, pr byggs. 3: 25
- J: 22 Jaktplan, spv. 200 mm., pr byggs. 1: 90
- B: 17 Störbombplan, spv. 274 mm, pr byggs. 2: —
- B: 18 Bombplan, spv. 349 mm, pr byggs. 3: 25
- Messerschmitt 210 A1, spv. 328 mm, pr byggs. 2: 90
- Focke Wulf 190 Jaktpl., spv. 220 mm, pr byggs. 1: 90

Ill. katalog mot 20 öre i frimärken.

SVEN E. TRUEDSSON

Modellflygindustri

M A L M Ö 9



FLYGMOTORER

Ny aktuell hermodskurs under utarbetande av chefskonstruktören vid Svenska Flygmotor AB, Trollhättan.

Begär prospekt med närmare upplysningar om våra flygtekniska kurser.

Jag rekvererar härmed prospekt med alla upplysningar om Hermods flygtekniska kurser.

Namn

Bostad

Postadr.

HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT
Slottsgatan 24, Malmö

Motorflyg för alla

(Forts. från sid. 7)

och ovanor samt skall även motverka brister i elevens omdöme. Så småningom är eleven dock fullt klar för privatförarcertifikatet och efter hela utbildningsprogrammets slut även för de högre certifikaten, gällande för trafikflygare eller för flygförare vid flygvapnet, beroende på vilken utbildning vederbörande sökt och erhållit. Med de gyllene vingarna erhållande — flygarmärket på bröstet — har han då till sist fått en utbildningsgrad, som han skall få nytta av under hela sitt liv, och som han aldrig skall ångra eller "lägga av", om han är av den rätta flygarsorten.

Regler för flygelever och flygare.

Hur erfaren flygaren än sedan blir, finns det dock vissa elementära grundregler för all flygning, som han gör klokt i att komma ihåg att rätta sig efter. De kan uppdelas i låt oss säga B-regler för tjänsten och vistelsen vid flygskolan och flygbasen och F-regler för tjänsten i luften, för själva flygandet. Det skall i förbifarten framhållas, att de engelska författarna tydligen i mycket haft förhållandena vid civila flygskolor och flygklubbar i tankarna. En del av vad som i nästa artikel sägs är därför icke utan vidare tillämpligt vid militär flygspirantutbildning. Annat återigen är väl tillämpligt för både civila och militära flygelever. Men — eftersom SFT:s utrymme som vanligt är hårt pressat — nödgas vi nu bedja läsaren ha tålmod till nästa nummer, då B- och F-reglerna införes i ett sammanhang. **Nic Morane.**

Krigsflygar-ess

(Forts. från sid. 18)

Samtidigt tjänade han som godsförvaltare. Den 4 april 1934 trädde han in vid 3:dje motorcykelavdelningen i Leipzig, förflyttades den 13 oktober 1935 till die Luftwaffe och efter avslutad flygutbildning till en jaktflottilj.

År 1940 deltog han i fälttåget i väster mot Holland och Frankrike och sedan från baser vid Kanalkusten i raiderna mot England. Den 1 maj 1940 befordrades han till underlöjtnant. Med 17 luftsegrar kom han så till östfronten. Efter att ha skjutit ned 27 motståndareplan erhöill han den 2 juli 1941 järnkorsets riddarkors, och eklövet förlänades honom den 14 augusti samma år efter hans sextionde luftseger. Samma månad blev han löjtnant, och bara en månad senare följde befordran till kapten. Krigsrapporten den 20 maj meddelade hans hundra tredje luftseger, efter det rikskansler Hitler redan den 16 februari förra året hade förlänat den tappra divisionskaptenen eklövet med svärd till riddarkors.

Som flottiljchef, förflyttad till en annan jakteskader, höjde han vid den tunisiska fronten sina luftsegrar under våren 1943 till 177. Den 1 mars 1943 befordrades han till major.

W. L—m.

Försäkringsfrågor

(Forts. från sid. 22)

När det nu gäller en ny rörelse, exempelvis en sådan som segelflyget, som plötsligt får vind i seglen och hastigt når en betydande utbredning, så är det alldeles givet, att försäkringsbolagen icke från början i detalj kunna förutse de speciella försäkringsbehov, som rörelsen har eller kan få. Då kravet på försäkring första gången reses, måste bolagen antingen med hjälp av utlandets erfarenheter på området söka bilda sig en uppfattning om risken eller också helt enkelt försöka att gissa sig till den. Efter hand som ären gå och man vinner egen erfarenhet av inträffade skadefall, blir möjligheterna större att smidigt anpassa försäkringsformerna efter de skilda behoven samt korrigera premierna — uppåt eller nedåt.

Flygförsäkringen är icke något självändamål. Den är avsedd att bli ett ekonomiskt stöd för det civila flyget på samma sätt som bilförsäkringen under de senaste decennierna blivit det för bilismen. Genom intimt samarbete mellan intresserade parter tror jag, man har de bästa förutsättningar att skapa försäkringsformer, som såväl i fråga om premier som villkor i övrigt äro anpassade efter flygklubbarnas möjligheter och behov.

Kapten Bertil Odén.



PRIMA MEJERIPRODUKTER

erhållas alltid från

Centralmejeriet

— M A L M Ö —

Förs.-ställen i stadens alla delar.
Tel. 250 10, 287 96.

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-, Avloppsledningar

nyanläggningar • moderniseringar • reparationer

INFORDRA OFFERT!

Tel. 17715 Fritsg. 6, Malmö Tel. 756 10 växel

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
M A L M Ö

Luftgevär, luftpistoler

& ammunition

i ledande märken

A/B Ambult

Malmö Tel. 792 90, 239 35

Allt för kontoret



"KNACK"-säkerhetsmutter

Svenskt patent.

Automatiskt läsande skruvmutter för tidsenligt snabbmontage. Tillverknings- och försäljningslicens för Sverige överlätes.

Wuttig Apparatebau
Hugo Wuttig, Werk I

Laufenberg/Baden
Tyskland.



Damväskor
Reseffekter
Plånböcker
Portföljer
Portmonnäer
Officerskoppel

Walfr. Anderssons Sadelmaktteri A/B
Kungsängsgatan 4, UPPSALA Tel. 30641

Gör Edra inköp av
Glas, Porslin, Kristall,
Blomglas, Presentkort
Nya Glas- & Porslinsaffären
Kungsgatan 47 c

UPPSALA



Hovjuvelerare

Markströms Guldsmeds A/B
Svartbäcksgatan 6. — Uppsala.

Vi ha största urval i alla prislägen
Egen fabrik

Kooperativa Samköpsföreningen
UPPSALA

Förening för lägre
levnadskostnader
Livsmedelsbutiker i
alla stadsdelar

BLIV MEDLEM!

Kungsängens Blomsterhandel

Kungsängsgatan 23, Uppsala

Telefoner:

Affären 300 23, 303 26
Bostaden 361 98
Trädgård, G:la Uppsala 22, 160

Camoufleringsfärger

som specialitet

Leverantör

AB. FÄRGVERKEN

Malmö Stockholm
Tel. 258 18 Tel. 5211 82

Vid inköp av

GARDINER

MATTOR

MÖBELTYGER

vänd Eder med förtroende till oss

ÅGREN & KARELL AKTIEBOLAG

Värme, Sanitet
Reparationer

C. H. Swahn Eftr A.-B.

34454 Telefon 37754
UPPSALA



Allt för
BILEN

AB. DAHLBERG's
Maskinaffär

Kaserntorget 9 — GÖTEBORG
Telefon 17 06 20 (Växel)

E. M. SÖDERLUND

Ur- & Optik A.-B.
UPPSALA

Telefon 305 82
Kungsängsgatan 11

Fotocentralen
Uppsala

Kungsängsgatan 1
(Tempohuset)

— Tel. 342 82 —

Specialaffär i fotovaror

Ateljéer för
Serie och moderna porträtt.
Grupper och brudfoton.

A.-B.
Söderbergs
Tapet- & Färghandel

Svartbäcksgatan 2 UPPSALA
Tel. 333 02, 303 02

Lappsilver

i stor sortering

FRITZ OLSSONS

Ur- & Guldsmedsaffär

Tel. 2166 LULEÅ Tel. 2720

A/B Tekniska Magasinet

Svartbäcksgatan 30
UPPSALA

Färger
Tapeter
Toalettartiklar

UPPSALA TVÄTT

Grundad 1865
Ö. Ågatan 77

Största, modernaste
och äldsta på platsen

Telefon
Kallenbergs A/B
namnanrop

UPPSALA
Glasmästeri

(Carl Svensson)

Kungsängsgatan 25. Tel. 40395

Fönsterglas, Fönsterinsättning,
insättning av bilrutor, Bord-
skivor m. m.

Musik- instrument
strängar
tillbehör

Grammofoner — Skivor
Noter
Radio — Radioservice

Ronneby Musikaffär

Tel. 392 RONNEBY Tel. 392

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**



Seifert

röntgenanläggningar för

Röntgenkontroll— effektiv kontroll

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

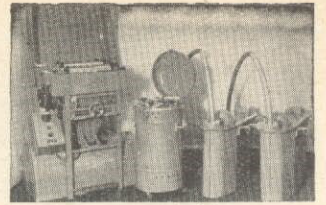
Röntgenkontrollen har i dag blivit ett oundgängligt hjälpmedel för teknik och industri.

Våra specialister stå alltid gärna till förfogande för konsultation.

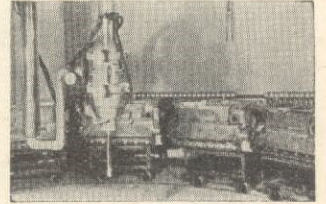
Röntgenfirman

RICH. SEIFERT & C:o
HAMBURG

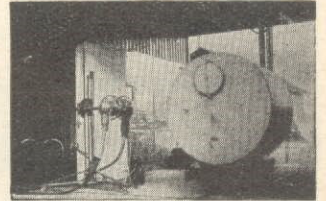
Representant: A-B Bergman & Beving, Stockholm 7



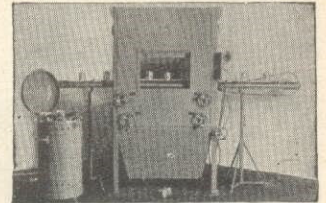
Lagerskålar



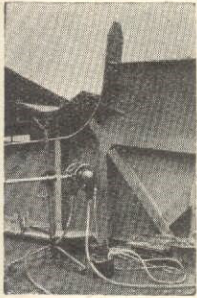
Motorgjutgods



Pannundersökningar



Gjutgods-
genomlysning



Svetsfogar

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

Motorbygge:
Verhus-, verdtäta-, veroxel- och växelhusbearbetning med roterande filer, alpacetti och alpbondroppar (med ändlösa smärgelband). Svensson tillbehör för att i djupliggande borrhål kunna utföra svundningsarbeten eller efterreparering av gångor.

Flygplanbygge:
Bearbetning av svetsfogar, infästning av spår för roterorgan, polering av ytor, lussning av plåt, svensom hyvling och fräsning av hårdträformar.



Maskiner och verktyg från ett och samma tillverkningsställe anpassas efter varandra och erbjuder bättre och snabbare arbete. Broschyrer och hänvisningar lämnas kostnadsfritt och utan förbindelse. Bilderna äro från Junkers verkstöder.

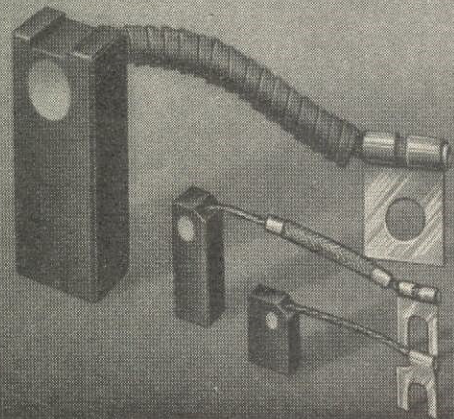
August Rüggeberg, Büro Berlin - C. 25, Alexanderstr. 25.



RINGSDORFF

KOLBORSTAR

för alla GENERATORER
och HJÄLPMOTORER
i FLYGPLANET



KK-9

AKTIEBOLAGET GALCO, STOCKHOLM



Richard af Ström,
nytt namn i modellflygrådet.



KSAK utbildar modellflyglärare

K ungl. Svenska Aeroklubben anordnar under den närmaste tiden ett antal kurser för utbildning av modellflyglärare och modellflyginstruktörer. I Stockholm pågår en lärarkurs under tiden 30 maj—20 juni omfattande 3 kvällar i veckan. Dessutom planeras en eller flera instruktörskurser med början under juni månad.

Kurserna äro helt avgiftsfria och avse dels högre modellflygutbildning för erfarna modellflygare (lärarkurser), dels elementär utbildning för folkskollärare, scoutledare och övriga un-



Sigurd Isaacson,
ledare för den nya utbildningen.

N ågon har sagt, att af Ström är ett "namn, som klingar i bondeöron", och i flygaröron har det alldeles speciellt god klang. Förklaringen härtill är enkel:

På den gamla goda tiden, när salig kung Oskars adjutant, som var en framsynt man, sände sin son till det gamla habsburgska kejsardömet som svensk militärattaché, på vilken post han stannade ända till det första världskrigets slut, tog flyget ännu sina första stapplande steg. Under världskrigets lopp kom emellertid många värdefulla rapporter från den flygsinnade svenske militärattachén i Wien, major af Ström.

Och det flygsinnet utvecklades ytterligare hos kungaadjutans söner. Den äldste av dessa, Oscar, hör till det svenska segelflygets pionjärer. Under trettioåret lärde han sig behärska den nya sporten i segelflygets moderland, Tyskland, varefter man i början av fyrtioåret såg hans namn i alla samband med segelflygets utbredning i Sverige, bl. a. som svensk segelflygmästare.

Den yngste av grabbarna, Richard, har huvudsakligen ägnat modellflyget sin omsorg. Efter att ha fått sin grundläggande skolning i "Ving-

arna" och genom många års eget bygge och konstruerande, har han systematiskt fullföljt studierna på området, huvudsakligen under olika etapper utomlands. Sitt stora kunnande har han frikostigt delat med sig av till alla nybörjare på området, bl. a. genom ett flertal artiklar i dagspressen och som uppskattad medarbetare i Flyg, Hobbyboken, Teknik och Hobby m. fl. publikationer.

Härvid har han lagt i dagen en enastående pedagogisk skicklighet, vilken han säkerligen ärvt av sin morfader, på sin tid en av Europas främsta professorer.

Som särskilt värdefullt måste det förhållandet betraktas, att Richard även under senare år haft nästan obehindrade möjligheter att på ort och ställa följa utvecklingen på modell- och segelflygets område utomlands — medan gränserna för oss vanliga dödliga varit praktiskt taget spärrade.

Sedan någon tid befinner sig Richard af Ström åter i främmande land, och vi kunna glädja våra läsare med att han i fortsättningen har lovat att rapportera allt av intresse i en serie artiklar, vilka komma att publiceras med ensamrätt i SVENSK FLYGTIDNING. Pluto.

domsledare samt för modellflygare, som int avse lärarkompetens (instruktörskurser).

Kurserna komma att omfatta bland annat praktiskt bygge, aerodynamik, flygets mekanik, meteorologi, beräkning av modeller, organisation m. m.

Intresset för modellflyg är för närvarande mycket stort inom de flesta stora ungdomsorganisationer, och KSAK har också inbjudit ett flertal av dessa att sända representanter till de ommärkta kurserna. Förutom flygklubbarna i Stockholm och dess närhet ha scoutorganisationerna, JUF, Unga Örnar, nykterhetsorganisationerna m. fl. inbjudits. Även Slöjd- och Yrkeslärarnas Riksförbund och Sveriges Folkskollärareförbund m. fl. ha inbjudits till dessa kurser som äro de första i sitt slag sedan den nya modellflygorganisationen i KSAK:s regi och med understöd av statsmedel började genomföras.

Inbjudan att i samråd med KSAK anordna modellflyginstruktörskurser har även i dagarna utsänts till bl. a. flygklubbarna i Göteborg, Halmstad, Sandviken, Malmö och Örnsköldsvik

VET DU?

att modellbyggarnas egen tidskrift heter **MODELLTEKNIK**
att det finns bra artiklar och ritningar i **MODELLTEKNIK**
att du är välkommen som medarbetare i **MODELLTEKNIK**
att du får kontakt med hobbykamraterna i **MODELLTEKNIK**
att senare efterapningar inte går upp mot **MODELLTEKNIK**
att du för en femma blir halvårsprenumerant på **MODELLTEKNIK**

Sänd in kupongen och bifoga 40 öre i frimärken till porto och expeditions-kostnader, så får du ett provnummer

MODELLTEKNIK, Norrl.g. 31, Sthlm.

Här är mina 40 öre. Skicka provex. till

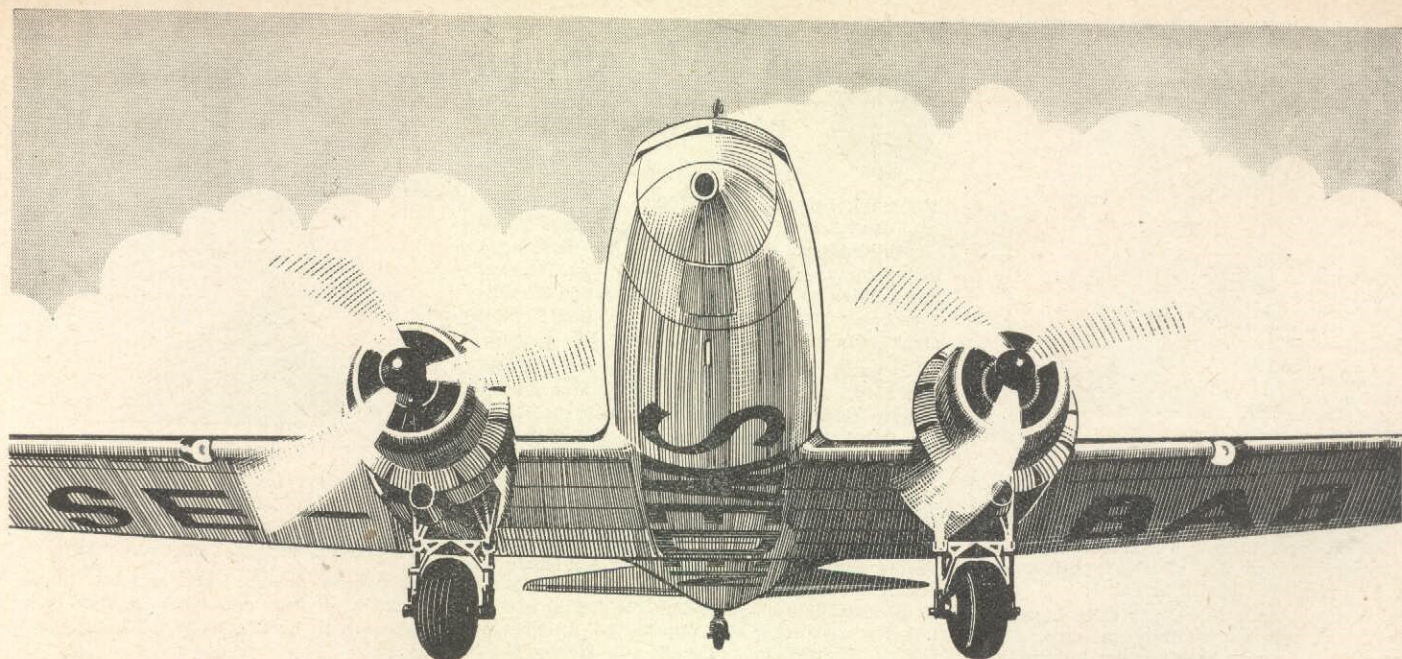
Namn:

Adress:

ÄNNU OKÄND - SNART OUMBÄRLIG

Gratis





På säkra vingar

ABA - 20 års lufttrafik

Den 2 juni 1924 lyfte Aero transports första passagerarplan från Lindarängen vid Stockholm med Helsingfors som mål — ett historiskt datum inom svensk lufttrafik. Sedan dess ha Aero transports flygplan på säkra vingar trafikerat luftvägarna. Sammanlagt ha bolagets flygplan flugit 20.488.500 kilometer — motsvarande 57,5 gånger sträckan mellan månen och jorden. Nära 500.000 passagerare ha utnyttjat flygets snabba befordringsmöjligheter. Antalet postförsändelser ha under de gångna 20 åren uppgått till 350.000.000.

Aero transport rustar nu för att svensk lufttrafik skall stå beredd att möta utvecklingen inom den framtida civila luftfarten. Bolaget är fullt medvetet om att dess insats i efterkrigsvärlden är av största nationella betydelse. Med alla medel inriktar sig Aero transport på att möta en utveckling inom lufttrafiken, som för några år sedan ingen kunnat förutse. Ny personal utbildas, nya hangarer uppföras, den tekniska och administrativa organisationen fulländas. Allt göres för att vårt land skall få en framskjuten plats, när de internationella luftvägarna åter i full utsträckning kunna beflygas av svenska trafikplan.



1924-1944

ABA
AEROTRANSPORT