NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

FRITT SPRÅKRÖR I FLYGETS TJÄNST
— MED ANSVAR INFÖR LÄSAREN

ALLT OM S. M.

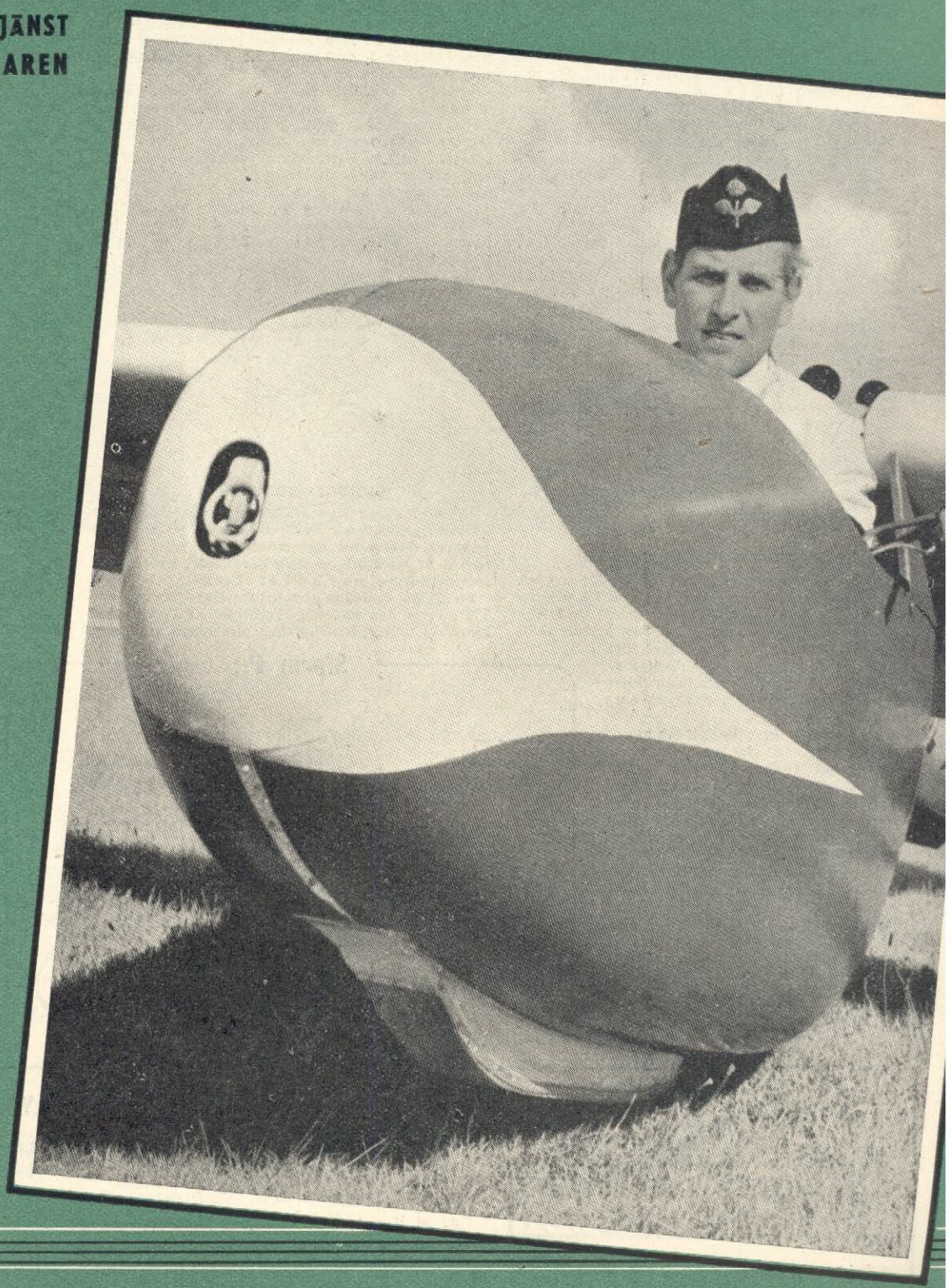
— NFs flygande skildrar tävlingarna —

ÅLLEBERG

— Brink vann efter hård kamp —

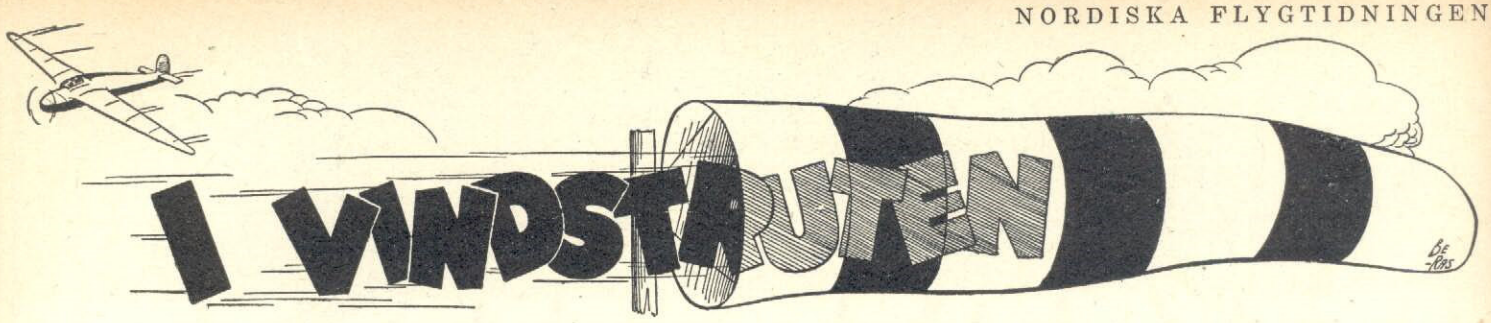
ÖREBRO

— Billy Boy segrade överlägset —



Nr 5 • 1946

Aug.



SEMESTERTIDEN

lämnar inte ens en så idogt arbetande institution som NFs redaktion oberörd, och eftersom vår kåsör för någon tid sedan flög på semester, ligger hans intressen antagligen på ett högre plan än mer eller mindre jordbundna nidskriverier. Vi låter därför för dagen en dansk kollega, Bendt Rom, ta till orda och berätta några "Lystige Luftskipperhistorier", av vilka den sista illustreras av danskarnas "nationaltecknare", Storm P.

KASTRUPHISTORIER

Vi kender alle fra Dagliglivet Damen, der roligt sætter sig ind i Linie 2 i den behagelige Forvisning, at hun nu er paa Vej hjem til Amager, mens hun i Virkeligheden har taget Fejl af Kørselsretningen og derfor havner i Valby — eller hvor det nu er, Linie 2 har Endestation. En munter lille dagligdags Københavnerhistorie, dersom det da ikke er sidste Aftensporvogn, for saa er det jo ikke saa sjovt, navnlig ikke for Damen.

Men den Slags Ting kan nu ogsaa hænde i et Fly.

Paa Kastrup landede saaledes en Dag i de travle Middagstimer en stor Douglas fra London og kørte op blandt de andre Douglas'er for at sætte Passagerer af og tage andre ombord. Et Par flegmatiske Englændere, der skulde videre med Flyet til Stockholm, steg ogsaa ud for at strække Benene og faa et Glas Brandy i Bar'en i Ventesalen.

Da de lidt efter gaar ud til Flyet igen, tager de fejl af alle Douglas'erne og entrer op i det direkte Pariserfly, hvilket de først opdager nogle Timer senere ved at blive tiltalt paa Fransk i Le Bourget — Paris Lufthavn. Det blev altsaa den nærmeste, men sikkert ikke den kedeligste Omvej fra London til Stockholm.

ET LYSTIGT SVENSK SELSKAB

Saa var der ogsaa en Gang et lystigt svensk Selskab, der havder besluttet at flyve fra Malmø til Hamburg paa en lille Frokosttur. Undevejs blev det imidlertid Taage, og der kunde ikke landes i Hamburg, hvorfor Flyet, der netop har fløjet den halve Vej, maa vende om og gennem Radioen blive dirigeret til Kastrup for at afvente Bedring i Vejret.

Svenskerne stiger her intetanende ud og begiver sig, vidt og bredt tysktalende, ind i Restauranten for at skrive Postkort hjem til Venner og Bekendte. Havnepersonalet og Tjenerne svarer dem naturligtvis overalt paa Tysk igen i den Tro, at det er Tyskerer, de har for sig. Først da det lystige Selskab, som i Restauranten ikke havde nøjedes med att købe Postkort for alle Pengene, skal til at frankere et Par Dusin Kort og faar danske Frimærker udleveret, opdager de, at de ikke er i Hamburg, og Lystigheden forlader i nogen Grad Selskabet. Lidt senere paa Dagen naaede dog baade Svenskerne og Postkortene deres Bestemmelsested.

HAN SVØMMEDE SOM EN BROSTEN.

Et Hold Marineflyverelever er ude paa Øvelsestogt og har ved Bredden af en større Indsø faaet etableret Slæbested og Slidsk. Den første af de unge Flyvere kommer i Sigte, finder ogsaa godt nok Søen, lander pænt paa Vandet og kommer sejlende ind mod Slæbestedet for halv Motor.

Men i sidste Øjeblik maa han været blevet bange for, at han har for meget Fart paa og skal ryge for højt up ad Slidsken, han stopper Motoren lidt udenfor Slæbestedet og springer ned paa Flyets ene Ponton for at løbe frem og afbøde Stødet. Han snubler imidlertid og gaar paa Hovedet i Ballen i fuld Flyvermundering, med Faldskærm og det hele.

Det giver naturligtvis et vældig Plask. Eleven stønner og pruster som en Hvalros, svømmer for Livet efter Flyet, men kan snart ikke mere holde sig oppe for den tunge Oppakning.

Han skal lige til at skrige om Hjælp, da Chefen, der fra Slæbestedet har fulgt den uheldige Vandgang, raaber ud til ham:

— Saa rejs Dem dog for Pokker, Mand!

Det giver et krampagtigt Spjæt i Eleven, han kommer paa Højkant — Vandet gik ham kun til Knæne!



SPROGFORBISTRING

Dette er nu en Historie om et Par ganske unge Militærflyvere, der var ude paa deres første længere Øvelsestur og under denne bliver överrasket af daarligt og usigtbart Vejr, hvorfor de søger at flyve o v e n o v e r Uvejret.

De flyver saaledes afsted over Skyerne den ene Time efter den anden i Haab om, at Vejret skal klare op under dem, og har efterhaanden mistet baade Orienteringen og det meste af deres Benzinbeholdning, da der pludselig viser sig et Hul i Skylaget, som de kan smutte ner igennem.

Hernede er det et Herrens Vejr, med Storm og Regntykning, og de unge Flyvere beslutter sig hurtigst muligt til at nødlande paa den nærmeste Mark. Tilfældigvis sker Landingen i Nærheden af en enkeltsporet Jernbanelinie, hvor der i det samme kommer et mærkeligt udseende Tog kørende, med ett ejendommeligt Lokomotiv, uden det herhjemme almindelig kendte rød-hvide Bælte om Skorstenen.

— Du skal se, vi er i landet i Sverige, siger den yngste af Flyverne. — Lad os spørge paa nærmeste Sted, hvor vi egentlig er.

Og da der straks efter kommer en Mand løbende hen imod dem, spørger Flyveren paa sit fineste Svensk:

— Min Herre kunne vel inte säga oss, hvar Stans vi befinna oss? Hvortil Manden paa bredt Sjællandsk svarer:

— Jow, ded ka je, I befinder jer lie i Yderkanten af Slangerop, men dersom a I ikke skrupper yd a min Nykløver, aa ded lidt gesvindt, saa befinder I jer om et Øjeblik paa Vej til Sygehuset.

KVINDELIST.

Den unge Formand i en større jydsk Svæveflyveklub var lige blevet gift. Han havde, som det sig bør en Flyver, faat en baade klog og køn Kone. Hun var Husholdningslærerinde og gik med lige saa stor Interesse og Dygtighed op i Arbejdet i sit Hus og Køkken, som Manden gjordet i sin Forretning.

Men hun holdt ikke af, at han fløj!

Nu vil en forelsket Mand ellers kunde opgive alt her i Verden, naar en yndig ung Kone lægger sina Arme om hans Hals; baade Øl, Tobak og gamle Veninder. Men har man først fattet Kærlighed til Flyvning, saa hjælper hverken Kys eller Klap.

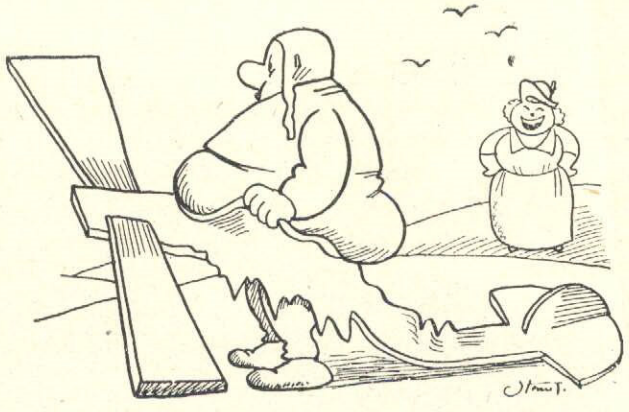
Hver Søndag Morgen, før Hønsene fik Fjer paa, drog Formanden for Svæveflyverne afsted ud till Øvelsespladsen, dels for at varetage sine Formandspligter og navnlig for at faa sig en Tur i Luften i Klubbens lette Træningsplan. — Da han var en stor og kraftig Fyr, havde han ofte lidt Besvær med att faa sin noget omfangsrige Bag presset ned i Svæveplanets snævre Kockpit. Hidtil var det dog gaaet, selv om det knagede uhyggeligt — i Flyvet altsaa — hver Gang, han steg op i det.

Hans unge Kone, der pliktskyldigt nogen Gange var fulgt med ud paa Flyvepladsen, havde godt lagt Mærke til Vanskelighederne, der var af en saa meget mere alvorlig Art, som Manden var yderst madkær og havde svært ved at holde sin Vægt nede paa en for Svæveflyvere passende Grænse.

Den kloge Kone var imidlertid ikke Husholdningslærerinde for ingenting. I nogle Maaneder kræsede hun saa meget lækkert op for Manden derhjemme, at det til Slut ikke mere var muligt at faa ham proppet ned i Kockpittet paa det spinkle Fly. Han var blevet for tyk.

Bendt Rom.

Storm P.:



NORDISKA FLYGTIDNINGEN

Aktuell 15/7—15/8 1946

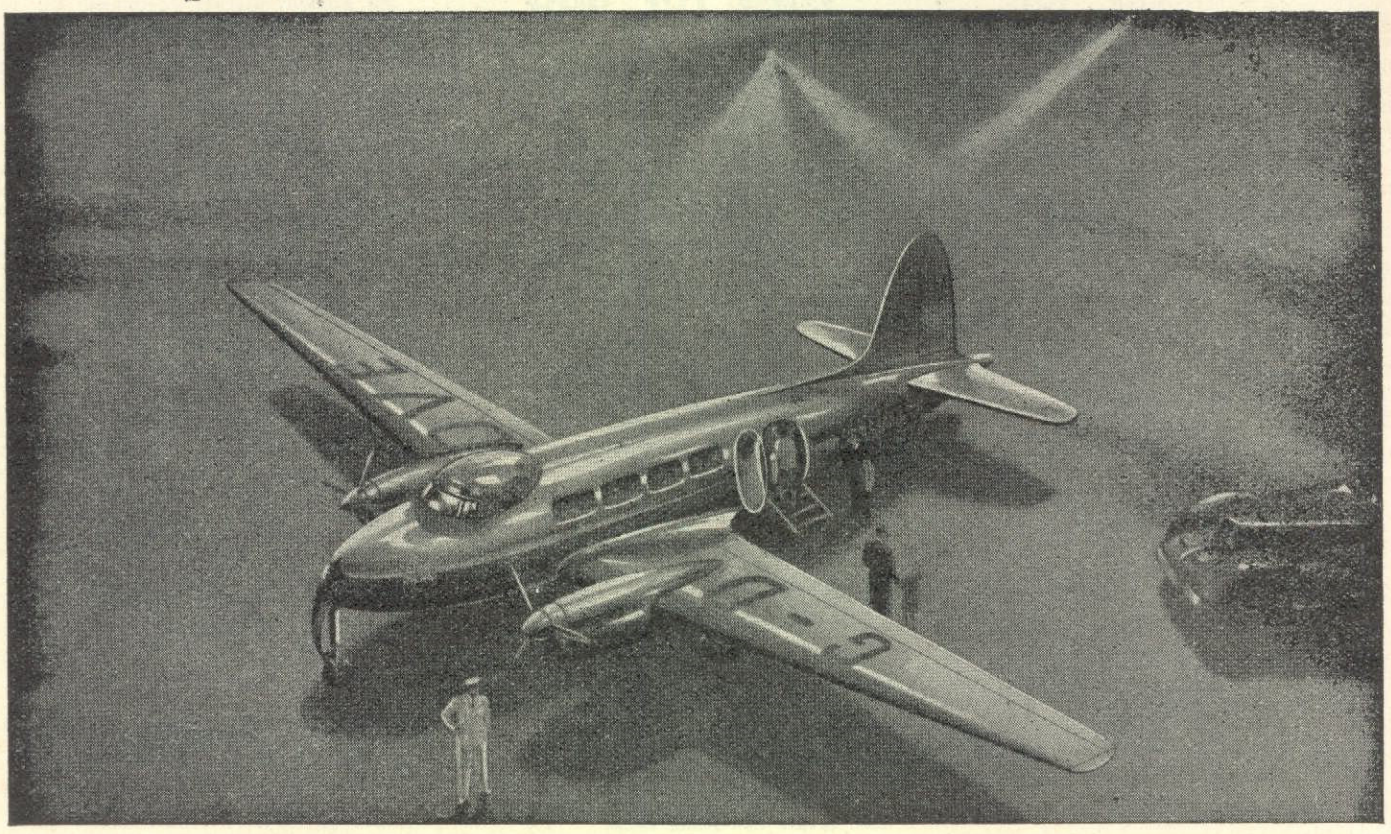
INTERNORDISK TIDSKRIFT FÖR MOTORFLYG • SEGELFLYG • MODELLFLYG

Utkommer med ett nummer den 15. varje månad. Lösnummer 45 öre. Prenumerationsavgift 5: — kr./helår. Pren. kan börja när som helst. Huvudkontor: Norra Vallgatan 66, Malmö. Tel. 335 42. Giro 24 52 58. Chefredaktör: Hans Göst. Red. sekr.: Tore Stenkil. Ansv. utg.: A. M. Lundgren. Svensk representant i NFs nordiska redaktion: Ingenjör K. G. Molin, Stockholm (Tel. Täby 356 a). Artiklar, notiser och fotografier emottagas med intresse för publicering. Eftertryck av innehållet tillåtet; om tidningen anges som källa.



Cecil John Rhodes, 1853–1902. Brittisk imperialist och donator. Ägnade sitt liv åt utvecklingen av Syd-Afrika, sökte ena brittiska och holländska intressen och upprätta fredliga förbindelser med de infödda folken. Planerade Brittiska Syd-Afrikanska Kompaniet, som förvaltade Rhodesia, uppkallat efter honom. Han utvecklade järnvägar och telegrafförbindelser samt donerade stipendier till Oxford för studenter från brittiska imperiet och Förenta Staterna.

RHODES *skulle ha välkommat . . .*



The Dove (Duvan), tillverkat av de Havilland-bolaget, konstruktörerna av Mosquitoplanet, är ett litet transportplan för sekundära router och pionjärtjänst. Med två högeffektiva Gipsy Queen motorer tar det 11 passagerare eller 800 kg. frakt på router upp till 800 km. och med en flyghastighet på 250 km. i timmen. Maximihastighet under kryssning är 346 km. i timmen.

the DOVE, *ett flygplan för freden*

Den victorianske kolonisatören insåg järnvägarnas och telegrafens fördelar och begagnade sig av dem. Hade flygtransporter varit tillgängliga, skulle han utan tvivel ha begagnat dem, enär de påskynda territoriell och industriell utveckling och bringa ny bygd inom få timmars räckhåll för varje befolkningscentrum.

Storbritannien är det geografiska centrum för jordens landmassa och det logiska centrum för världens flygindustri. Direkt från framgångarna med konstruerandet och producerandet av krigets bemärkta stridsplan äro brittiska konstruktörer och ingenjörer nu sysselsatta med att tillverka moderna transportplan av alla sorters storlekar och klasser.

Såsom arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för de kompulsionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de—och komma att tillmötesgå—varje krav från dagens och morgondagens flygälder.

Segerrik i kriget bygger nu

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

för världens flyglinjer

ANNONS FRÅN THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

SVENSKA MÄSTERSKAPEN 1946

ÅLLEBERG

SM i segelflygning 1946

Placering, Deltagare och Flottilj(klubb)	Poäng
Svensk mästare: Fanj. Brink, F 11	827,50
2. Löjtn. Magnusson, F 21	805,79
3. Löjtn. Alm, F 6	769,88
4. Löjtn. Holm, F 14	762,96
5. Ing. Björn Andersson, Stockholms Segelflygklubb	702,48
6. Löjtn. Lundgren, F 1	685,42
7. Löjtn. Persson, F 5	683,35
8. Trafikflygare Arne Gundersen, Halle-Hunnebergs Fkl	671,65
9. Sergeant Hultqvist, F 16	668,69
10. Löjtn. Andersson, F 7	629,17
11. Löjtn. Winkler, F 8	624,16
12. Löjtn. Carlsson, F 13	576,66
13. Löjtn. Berlin, F 4	461,30
14. Fänrik Olsson, F 9	402,42
15. Ing. Fred Nordholm, Västerås Fkl	390,32
16. Sergeant Nylén, F 10	165,39
17. Charles Birch-Jensen, KTH:s Fkl	15,90
18. Henri Fugl, Dansk Svæveflyver Union	—,—

ÖREBRO

Lagtävlan

Plats	Lag och Förare	Poäng
1.	F 6 Furir Nilsson, Furir Aråker	325,61
2.	Västerås Fkl Arne Lind, Sune Olsson	203,35
3.	Aeroklubben i Malmö Bror Svensson, Yngve Hansson	186,20
4.	Stockholm SFK Tage Löf, Åke Strid	184,99
5.	F 9 Furir Ohlsson, Furir K. Larsson	142,41
6.	Norrköpings Fkl Olle Björling, S. Österdahl	118,49
7.	Aeroklubben i Göteborg Anders Johansson, P. O. Norrby	104,06
8.	F 7 överfurir Holm, öf. Hultengren	101,87
9.	F 10 Fanj. Meijer, Furir Nielsen	90.94
10.	F 13 Fanj. Danielsson, Furir Engström	87,49
11.	Halle—Hunnebergs Fkl Bertil Ståhl, Vincent Larsson	84,52
12.	Karlskoga Fkl Tonnie Johansson, E. Ekelöf	83,47
13.	örebro Fkl Göran Lindholm, Lennart Nordin	83,01
14.	Eskilstuna Fkl Harry Carlsson, J. Bohman	79,01
15.	Borås Fkl Bertil Asklöf, Mats Andersson	69,94
16.	F 11 Fplm Larsson, öf. Carlsson	66,16
17.	F 3 öf. Nilson, 8018 Wettergård	39,58
18.	F 16 öf. Silvberg, Furir Berglund	37,92
19.	F 5 Fanj. Cassel, Fplm Otterström	24,19
20.	F 4 Serg. Zidén, Furir Öst	21.22
21.	F 17 Förv. Lindqvister, Furir Olofsson	16,34
22.	F 1 Furir Lundin, Furir Persson	14,88
23.	östra Sörmlands Fkl John Bryant-Meissner, Hj. Persson	4,27
24.	Dansk Svæveflyver Union Graf Nielsen, John Wetlevsen	3,91
25.	F 21 Verkm. Carlsson, Furir Landberg	Kvadd.
26.	F 14 Furir Jönsson, Furir Bergehed	0,00
27.	F 8 öf. Mannersjö, Furir Nyström	Uteblev

Dag för dag

— ÅLLEBERGSTÄVLINGARNA i versifierad form —

Melodi: Svenska gosse när du seglar....

På ett berg i Västergötland
kom vår segelflygelit,
att med geist och framåtanda
sno poäng med verklig flit.
Där stod "C. O.", själva chefen,
mönstrande sin flygarhär:
"Flyg så högt som vingen bär,
huvudsaken ändå är
att plocka poäng, plocka poäng!"

Första dagen som dom tävla
den blev ganska lugn och tam,
fastän Carlsson tappa vingen,
Fortuna kan va' rätt infam!
Alm och Brink och löjtnant Pehrsson
dom tog ledningen med ens.
Alla tänkte dom så här,
att det viktigaste är
att plocka poäng, plocka poäng.

Dan därpå det bara mullra,
och nån tävling blev ej av.
En och annan sig dock våga
på en flykt i rymdens hav.
Och vid Gudhem på en åker
blixten slog i Lundgrens plan.
Med ett trasigt finger han
såg hur varje chans försvann
att plocka poäng, plocka poäng.

Så kom tredje tävlingsdagen.
Brink han var i stridshumör,
och att flyga till Norrtälje
kände han sig mogen för.
Men tyvärr han målet missa
och gick ner i Linköping.
Nordholm flög bland moln och dis,
fast hans plan blev täckt med is:
han plocka poäng, plocka poäng.

Dålig början kan man säja
Pehrsson fick den fjärde dan,
tappa skon och skrapa näsan
när han kvadda med sitt plan.
Jan och Arne upp mot toppen
gjorde nu ett kraftigt ryck.
Men den hela långa natt
tror vi Carlsson 13 satt
och plocka poäng, (plocka på äng!)

Nästa dag sa' meteorologen
att termiken usel var.
Ingen tävla, ingen gnodde,
alla slöa, kvinns som kar'.
På sin bil sågs Bugge jobba,
fylld av verklig energi.
Bidde, Hjördis, Sonja me'
blommor alldeles breve'
plocka på äng, plocka på äng.

Femte tävlingsdan sig visa
Magnusson som svår rival.
Stockholms Segel tappa huven
och gick ner i störtspiral.
Spänningen nu nådde kulmen,
och man undre lite' var:
Vem av dem i toppen står
skall bli duktigast i år
att plocka poäng, plocka poäng.

Sista dagen är nu klarad,
Brink blev årets bästa man.
Lugn och säker som en filbunk
har han tävlat, leve han!
Men dom andra också klarat
sina tävlingar med glans.
Låt humöret gå i topp,
nu har alla slutat opp
att plocka poäng, plocka poäng.

ÅLLEBERG

(Forts. fr. sid. 28)

På konkurrenternas hyllningar för segrarna är det alltså ingenting att anmärka, men ska vi vara ärliga — och det har vi ju som princip i NF — så måste man instämma i kritiken mot prissamlingen: den är nog tilltagen litet väl i underkant för att motsvara ett SM i den här stilen. Visserligen är segelflygarna inga bortskämda divor, men det kunde ju ändå vara roligt att efter 6 hårda tävlingsdagar få ett pris, som är värt något mer än en tia. Kockums, Wedevåg, Kronometer, SKF, Skandinaviska Aero, Flygmotor, Järnhandlare Wiberg, Aeromateriel och Aerobehör ha skänkt trevliga hederspriser — men vart tog alla dom andra vägen? Ett annat år kanske varje deltagare får ta med ett eget pris, liksom när man går till ett bättre knytkalas. Ett företag lär i år enligt red. Engman t. o. m. ha skänkt en vedhuggarsåg och en röjningsyxa, som dock inte utdelades.... Om man åtminstone hade litet humor, så att man donerade exempelvis en uppsättning Swing 40 rakblad — då behövde inte ens Birch-Jensen bli utan pris — eller en bilderbok om Ållebergs skönhet; det vore kanske något för dansken Henri Fugl, som förälskat sig så allvarligt i Ålleberg, att han företog varenda landning där i stället för att gå på sträcka. Landsmannen Hartwig Jensen föreslår på tal om det, att man på försök borde bogsera Fugl fram till Jönköping — få se, om han ändå skulle landa på Alleberg!

När festen väl är slut, räkna vi redan

söndagen den 14 juli

och det finns olika lockelser att välja på. För vår del föredra vi en jeep-tur genom staden med kollegan Flygs utsände "Balbo" vid ratten. Än slank det hit, och än slank det dit — men det slank ändå aldrig ner i diket, måhända beroende på att NFs representanter alltid håller tungan rätt i mun.

När natten gett vika för dagen och klockan blivit 1315, uppenbara sig två J-22or "i snälltågsfart" (för att citera lokalpressen) över Alleberg. Det är tecken på att de offentliga flyguppvisningarna ha börjat, och de 6.000 intresserade åskådare, som redan samlats på berget få bevittna ett verkligt högklassigt program: Efter de svenskbyggda jaktplanens uppvisning i konstflygning visar Alm—Winkler—Berlin sina konster i varsin Weihe. Sven Erik Alm bogseras förresten upp i KSAKs gamla hedervärda Moth, som har fått registreringsbokstäverna SE-ALM till fjolårsmästarens ära (för den som vill tro det). Karl Erik Övgård vinschas upp i en SG och svänger sen, så det visslar om honom — och om pinnstolen — på några hundra meters höjd. Så blir det Fugls och Gundersens tur att visa Röhnbussards och Mosweys prestationer i luften, något som man inte ser för ofta i vårt land. Svenske mästaren Alm jagar framgångsrikt ballonger med en Klemm, och så är det dags för den verkliga sensationen på alla flygdagar anno 1946, blåslampan Vampirens suveräna uppvisning, som alltid ger folk en chock vid första konfrontationen. Jan Oterdahl sköter detta senaste tillskott till flygvapnets planpark suveränt, och det behövs en hejare som Gidde Karlsson för att i Fi-ettan ta upp konkurrensen i popularitet med J 28-an. Och det går.... T. o. m. direktör F. H. Kockum, vars flygindustri står för detta svenska plan, blir högeligen imponerad, och detsamma gäller hans forne konkurrent dir. Kurt Wulf, som dock även är och har all anledning att vara stolt över de två Mosweyplanens utomordentliga insatser under tävlingarna.

De utländska representanterna ser också högeligen imponerade ut, och vi få hoppas, att de gör allvar av sitt löfte och skickar hit aktiva segelflygare nästa sommar. I så fall skall Alleberg säkert kunna bli centrum för segelflygets internationella brödraskap! **Örnen.**

Allt bättre...

Segelflygtävlingarnas facit

ÅRETS SEGELFLYGTÄVLING PÅ ÅLLEBERG har som sådan varit 100-procentig. Det fastslår tävlingsledaren överstelöjtnant C. O. Hugosson i ett uttalande för NF, och man vill gärna hålla med honom, även när han fortsättningsvis prisar tävlingsdagarnas önskeväder och framhåller, att de nya tävlingsreglerna visat sig mycket bra — så bra t. o. m., att de i princip antagligen bibehållas även nästa år.

Sedan är det en annan fråga, i vilken utsträckning tävlingsbestämmelserna skola följas och i vad mån man kan tillåta sig vissa utvikningar därifrån. Det är rätt intressant att diskutera det problemet med de olika deltagarna, och det är stimulerande att ta del av alla de synpunkter, som framläggas för NFs medarbetare under tävlingens gång.

Tävlingsbestämmelserna vid årets SM ha till stor del utformats med ledning av resultaten i SFTs stora gallupundersökning efter fjolårets segelflygtävlingar, och det är vår förhoppning att ytterligare klarhet skall kunna nås genom den nya "gallup", som NF i år företar bland alla de tävlande.

Redan nu kan det fastslås, att en av de ömtåligaste frågorna är den, om en deltagares segelflygplan skall få utbytas under tävlingarnas gång. Enligt bestämmelserna är detta icke tillåtet, men icke desto mindre har ett halvt dussin byten av plan förekommit under tävlingarna. Det har skett efter fullt demokratisk omröstning bland de tävlande, där alla lojalt kommit överens om att "här skall tävlas" — varken mer eller mindre!

Till en början tyckte man det var synd om löjtnant Lundgren, om han skulle tvingas avbryta tävlingen redan efter första tävlingsdagen, bara därför att åskan slog ned i honom och planet i samband därmed fördärvades. Men så småningom frågade man sig, om det icke gick väl långt med alla byten.

Sergeant Hultqvist framhåller exempelvis för NF, att möjligheten att byta plan under tävlingens gång inbjuder mången tävlande att "chansa", d. v. s. ta större risker än den som flyger med ansvar för planet. Arne Gundersen återigen poängterar, att de civila aldrig ha samma möjligheter som flygvapnets personal att byta plan efter materialskador. Hastighetstävlingen från i fjol hade ju strängt taget slopats av den anledningen, att den medförde för stora risker för kvaddar. Nykorade svenske mästaren Brink kommer med det förlösande ordet: det är väl ändå fråga om en segelflygtävling och inte om — vedfabrikation!

I Örebro möttes NFs medarbetare av samma problem, men där gällde det framförallt frågan om ett kvaddat plan skall få fortsätta tävlingen eller måste utgå. Om den nye chefsinstruktören C:son Bergman får råda, så kommer varje kvadd att diskvalificera det berörda laget, enligt vad han berättar för NF. Häremot genmäler segrarnas lagchef, löjtnant Göransson — Karlsborg, att det är straff nog, om hela laget natten igenom måste arbeta med reparationer och kanske t. o. m. försaka någon tävlingsdag, innan planet åter är i flygvärdigt skick. Men den falang, som anser landningen vara ett av de viktigaste tävlingsmomenten, blir inte svaret skyldig: SM är ju en tävlan i segelflygning och inte i reparationstjänst!

En annan fråga, som måste finna sin lösning på ett eller annat sätt, gäller de begränsade startmöjligheterna. På Ålleberg blir det kanske svårt att reglera problemet med nuvarande lilla bana, men vid Örebrotävlingarna skulle arrangemangen kunna avsevärt förbättras genom att fler bogserplan sättas in, anser startchefen förvaltare Fredin. Fjolårsmästaren Sven Alm efterlyser säkrare väderleksuppgifter, då målflygningen eljest blir ett enda "tuppande" — alla är ju inte som Fred Nordholm utrustade med "termikkalsonger" och andra meteorologiska kvackarinstrument.

Men bortsett därifrån kan man lugnt fastslå, att årets SM är den hårdaste segelflygtävling, som någonsin ordnats. De nya bestämmelserna ställa stora krav på deltagarna, och om de ytterligare förbättras något — och efterlevas — komma de att föra det svenska segelflyget upp i internationell elitklass. Många nya förare ha redan i år vunnit värdefulla erfarenheter, och den civila framryckningen — speciellt i klass II — är enbart glädjande att konstatera.

Tävlingsledningen såväl i Örebro som på Ålleberg har arbetat effektivt. Det är många funktionärer, som regelbundet offrar sin semester år från år för att hjälpa till. En särskild eloge är Örebro Bil- och Flygklubb värd, och klubbens segelflyg-gruppchef, direktörsassistenten N. Bergenstråhle är ett typexempel på den entusiasm, med vilken alla funktionärer gått till verket — ingen nämnd och ingen glömd!



De tre främsta vid SM på Alleberg.
Fr. h. svenske mästaren Gösta Brink, tvåan Arne Magnusson och trean, fjolårsmästaren Sven Alm.
(Foto för NF av civilingenjör Daniel Foss från Oslo.)

De danska deltagarna ha icke i poängavseende skördat några lagrar, men de ha gjort mer än så — de ha brutit mark för ökat nordiskt deltagande i våra segelflygtävlingar, och genom sitt försynta sätt att placera sig i resultatlistorna ha de säkert definitivt blåst bort den misstro, som på sina håll ännu i fjol förmärktes bland en del svenskar, som fruktade alltför stark konkurrens. Må vi hoppas, att Fugl, "Graf" och Wetlevsen kommer igen nästa år tillsammans med många nya kamrater till segelflygtävlingarna. Låt oss också hoppas, att de norska och finska observatörerna — löjtnant Kr. Nyerröd i Luftforsvarets Overkommando och civilingenjör Daniel Foss i Norsk Aero Klub resp. diplomingenjör Kalle Temmes och tekn. Raimo Häkkinen i Finlands Flygförbund — nästa år skall kunna ställa upp som aktiva tävlande!

Om sedan också den ryske militärattachén Ribatschenkov infriar sitt löfte att sända sovjetryska segelflygare till en fredlig dust på Ålleberg, och om övriga utländska representanter med schweizarnas och finnarnas flygattachéer, Kapten Kaeech och Major Ek i spetsen följer hans exempel — då skall det inte dröja länge, förrän de första internationella segelflygtävlingarna kunna gå av stapeln i Sverige.

Då skall också den tanke realiseras, varom KSAKs generalsekreterare överste Enell vid mästerskapstävlingarnas avslutning talade så övertygande, nämligen att segelflyget skall ligga till grund för en internationell förbrödring mellan all världens flygare — och att Sverige skall ta initiativet till detta alla gränser överspännande brödraskap!

Ålleberg den 15. 7. 1946.

SEGELFLYGET öppnar GRÄNSERNA

Hur vore det med en landskamp Sverige - USA?

ÄNTLIGEN har alltså den tid kommit, då vi kunna återupptaga kontakten med gamla segelflygkamrater efter krigsårens avspärrning och knyta nya förbindelser bland utövarna av de tysta vingarnas sport. Gösta Forslund, Gävle, har nyligen besökt Amerika och flyger kanske snart över "pölen" igen för att fortsätta studierna, vars resultat han kommer att publicera i en stort upplagd artikelserie med ensamrätt för NF. I avvaktan därpå publicera vi här en "internationell" intervju med segelflygdiplomaten Rudolf Abelin, där denne bl. a. låter NF lancera ett förslag om landskamp Sverige—Schweiz och Sverige—USA.

I ABESSINIEN är det största bekymret vid segelflygningen inte som här hemma hos oss hur man skall komma upp i luften med planet utan hur man skall komma ned igen! — Segelflygplanen där nere skiljer sig förresten från de svenska huvudsakligen i ett enda avseende: de har en specialutrustning, som består av — ett pistolhölster! Våra vänner segelflygarna i Abessinien — eller Etiopien, som landet numera kallas — måste nämligen ständigt vara beväpnade för att freda sig mot gamarna, från vilka man annars allt som oftast kan riskera anfall mot de "stora fåglarna", som de tidigare inte haft någon konkurrens av i luften.

Det är förresten svenskarna, som infört segelflyget i Kejsar Negus afrikanska rike, och segelflygets utbyggnad sker i samband med den nyorganisation av det abessinska flygvapnet, som svensken C. G. von Rosen fått hand om. Annars är det närmast civilingenjör Virving från Luftfartsstyrelsen och fanjunkare Magnusson från F 1, som haft hand om anskaffningen av segelflygmaterielen, och den senare av de två har just börjat utbilda de första svartingarna i kejsarriket i de tysta vingarnas sport.

Om allt detta och mycket mer berättar ingenjör Rudolf Abe för NF. Abelin behöver strängt taget ingen presentation. Som segelflygets "Svarte Rudolf" är han känd och välkänd av alla. Men vi kan ändå inte låta bli att beröra hans insatser med ett par ord, innan vi går vidare i texten.

Rudolf Abelin är säkert den svenske segelflygare, som grundligast känner det utländska segelflyget. Redan under 30-talet utövade han sin sport både i Schweiz, Tyskland och England, där han förresten också tjänstgjort vid de Havilland-fabrikerna. Han har fortfarande många värdefulla kontakter från den tiden, och genom sin verksamhet som teknisk chef vid Kockums Flygindustri står han numera i praktiskt taget daglig kontakt med all världens segelflyg.

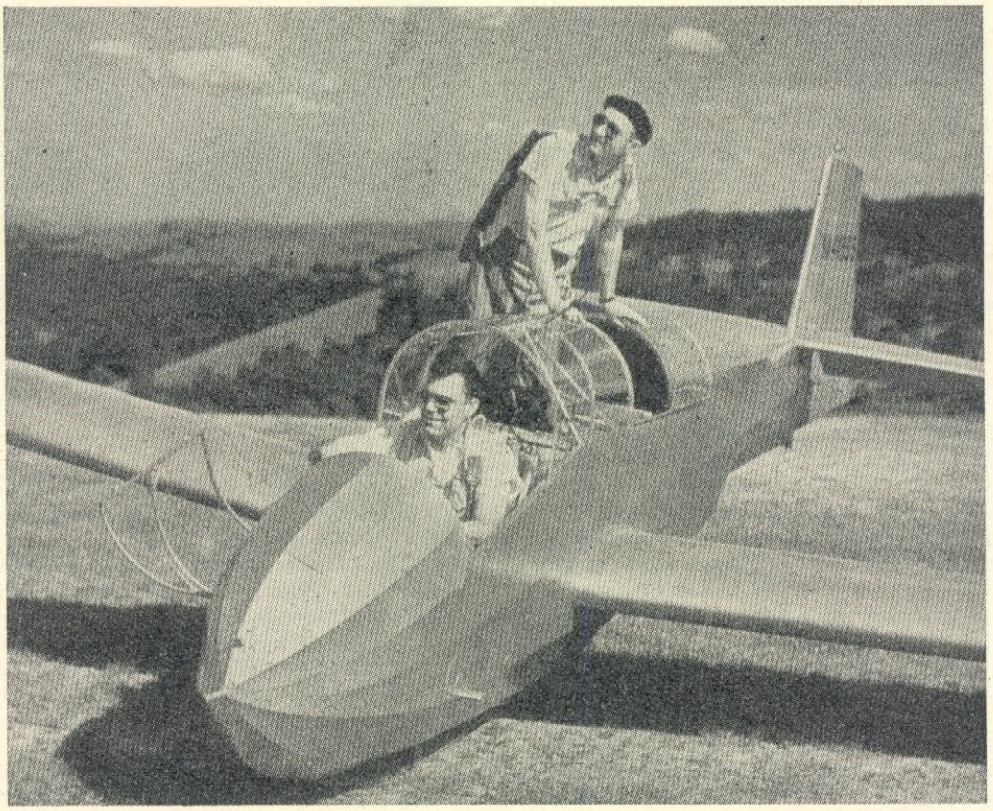
Genom sin kunnighet och sin personliga charm är han den bästa tänkbara företrädare, som vi kan få för vår sport gentemot utlandet. Han är faktiskt det svenska segelflygets inofficielle diplomat, och som sådan kommer han säkert grundligt att utnyttjas i framtiden.

Men för att återgå till de afrikanska breddgraderna, så är abessinierna ingalunda det enda folk i den världsdelen, som fått upp ögonen för segelflygets tjusning. Hade vi möjligen den uppfattningen, att segelflyget är någonting, som endast Europa och Amerika känner till, så tar oss Abelin snart ur den villfarelsen. I Sydafrika t. ex. finns det både guld-C-flygare och andra ess, och segelflygmöjligheterna därnere äro överhuvudtaget mycket goda.

Kriget har även berört Sydafrika rätt kraftigt, och därför har segelflygverksamheten nästan legat nere ett par år. Men nu sätter man åter i gång i stor stil. Abelin känner till de sydafrikanska klubbarna lika bra som de svenska, och han berättar för NF, att Rand Flying Club är den första civila klubb, som återupptog verksamheten. Det är redan 100-tals entusiaster, som tagit det gamla fältet söder om Johannesburg i besittning. Väster om staden arbetar en av de äldsta klubbarna, Transvaal Pioneer Gliding Club, som efter reorganisation går mot en ny storhetstid.

Försvarets speciella segelflygklubb, Defence Gliding Club, arbetar i god stil på det gamla krigsflygfältet Quaggapoort, där många bomb- och jaktinstruktörer stannat för att ta hand om det motorlösa flyget. Ett par andra klubbar, som man bör lägga på minnet, är Border Gliding Club vid Port Elizabeth samt Durban Gliding Club, vilken senare i dagarna fått ett par nya plan till sin flygplats vid kusten från South African Gliding Association, närmaste motsvarigheten till vårt KSAK.

Kockums Flygindustri, som redan levererat en hel del till Abessinien, har också många spekulanter i Sydafrika. Där behövs det förresten speciellt kraftiga flyg-



Västerås Flygklubb får inom kort en byggsats till ett Schweizerplan, av vilket vi se en typ ovan. Det tillverkas av Schweizer Aircraft Corp., Elmira, N. Y. Fabriken är alltså belägen mitt i USAs segelflygcentrum. Elmira — USAs motsvarighet till vad Rhön en gång var i Tyskland och Alleberg på sistone blivit för Sverige — är nog en för de flesta svenska segelflygare relativt okänd ort. Tävlingsplatsen, Harris Hill, ligger strax utanför den lilla staden Elmira i staten New York. Såväl motorflyg- som hangstartplats och vinschbana finnas. Vanligen användes vinschstart på den framför det spruce-bevuxna västhanget belägna startbanan. Harris Hill har helt kommit till på privat initiativ.



Den här teckningen över de viktigare segelflygfälten i USA är så roligt gjord, att man skulle kunna tro, att Gösta Forslund själv ritat den. Men den är bara hämtad ur en trevlig broschyr från Schweizerfabrikerna, som Gösta hade med sig hem i bagaget. Det blir gott om sådana smakprov, när Göstas med största intresse emotsedda artikelserie för NF börjar i höst.

plan, eftersom hela den bebodda platån ligger 2.000 meter över havet, något som vi kanske inte heller tänker på så ofta här hemma.

Ett annat sagoomspunnet land är Island, som vi inte hört alltför mycket ifrån. Där är segelflygmöjligheterna också mycket goda, och verksamheten har skjutit fart, sedan man nu fått en ordentlig uppsättning plan. Bröderna Filippusson var ju över i Sverige förra sommaren och tillhandlade sig därvid bl. a. en Fi-1 och en komplett byggsats till Weihe med bakad huv och allt — förresten den enda byggsats, som levererats i Norden av detta högvärdiga segelflygplan.

Dessutom har man till Island fått in en del amerikansk segelflygmaterial, bl. a. en tvåsitsare av side-by-side-konstruktion, som lyder det något egendomliga namnet Pratt-Read. Planet är utmärkt för avancerad flygning och all flygbogsering och har med framgång använts för instrument- och nattflygning. Kanske något för Sverige?

Schweiz är väl annars det land, som på sistone dragit den största uppmärksamheten till sig från Nordens segelflygare. Framförallt är man spänd på erfarenheterna från utbildningen i dubbelkommando. Abelin är också av den uppfattningen, att Schweiz är ett föregångsland därvidlag, och DK-utbildningen förekom redan på hans tid därnere.

Men när det gäller den verkliga toppeliten, skulle Sverige antagligen klara sig rätt bra vid en jämförelse.

— Vore det förresten inte en idé, säger den alltid lika uppslagsrike Rudolf Abelin, att undersöka den saken genom en landskamp mellan Sverige och Schweiz! Även Amerika skulle vi antagligen kunna bjuda stången, om en tävlan med våra vänner over there kunde arrangeras.

NF vill gärna lancera Abelins förslag om segelflyglandskamper med Schweiz och Amerika. Det vore ju också en storartad förträning till Olympiaden. Enklast skulle man kunna tänka sig ett 3-mannalag från varje land. Flygplantyperna kunde gärna vara valfria; Sverige skulle säkert ställa upp med Weihe. Och så mycket är säkert — det kan man lugnt konstatera nu senast efter årets SM — att våra elitsegelflygare stå på ett sådant plan, att utgången av en landskamp både med Schweiz och Amerika skulle vara mycket oviss.

*

Så långt Abelin. Medan vi ändå är i farten med behandlingen av det utländska segelflyget, kan vi meddela en glädjande nyhet till alla förkrigstidens "grunausvenskar". Vi äro övertygade om, att ingen riktig segelflygare grinar illa, när vi meddelar, att svenskarnas specielle vän, grunauläraren Lange, bett oss framföra en hälsning till alla sina gamla kamrater i Norden.

Lange arbetar numera åt engelsmännen som tolk, en uppgift för vilken han är som klippt och skuren. Var och en som besökt Grunau — denna segelflygets högborg under 30-talet, som betytt så mycket även för de nordiska pionjärerna — minns säkert, att Lange var Grunaus speciella språkgeni. Han kunde t. ex. flytande underhålla sig med alla skandinaver på deras eget språk och hade förresten bott en längre tid i Lappland.

Det är glädjande, att denna svensk-vän lyckats klara sig genom kriget med livet i behåll. Annars har det varit kraftig åtgång på segelflyginstruktörerna, vilka alla inkallades till luftlandsättningstrupperna. Således har både Erwin Ziller — den gamle världsrekordhållaren i höjd — och en annan gammal grunaulärare, Seidel, omkommit under kriget.

Däremot lever en annan gammal bekant, Wolf Hirth, som betytt oändligt mycket även för vårt segelflyg genom sin utomor-

(Forts. å sid. 24)

Rekord-säsong på ÅLLEBERG

Nya kurser slag i slag

Det ligger sol och sommar i luften, när vi för första gången i år — självaste Kristihimmelfärdsdagen — landar uppe på Alleberg. Vi — det är Gösta Forslund och undertecknads ringhet i egenskap av NFs utsände. Det betyder, att Gösta — suveränt som alltid — skött spakarna i sin ägandes Klemm 35, medan jag själv fått rikliga tillfällen att beundra naturen mellan Gävle och Alleberg lite grann från ovan och som så många förr konstatera, att Sverige är ett underbart vackert land med sina milsvida skogar och tusentals vattendrag.

Nye Ållebergs-chefen

Walle Forslund tar emot och hälsar välkommen på sitt lugna och hjärtegoda sätt. Han är inte, som många tror, bror till Gösta, men de två har faktiskt mer gemensamt än så: båda räknar sig med stolthet som dalkarlar, och båra äro hängivna kämpar i segelflygets örtagård. Walle har de senaste åren haft sin verksamhet förlagd till Rommehed (Borlänge-Domnarvets flygklubb), men nu har Alleberg slukat hela hans gedigna personlighet med hull och hår.

Vårt ärende

är egentligen att besöka den ungdomsledarkurs, som Gidde Karlsson ordnat för segelflygets gruppchefer från när och fjärran med samma effektivitet, som han under 30 månader lett svenskt segelflyg från klarhet till klarhet. Här träffar vi kloke Gunnar Frick från Hälsingborg, rättframme Gösta Andersson från Umeå, kunnige Widengren från Västerås, säkre Sjöstedt från Malmö och allt vad de nu heter... Gösta Forslund sätter fart på diskussionen genom sina färska amerikaintryck, som genast blir föremål för allas intresse. Det är viktiga livsfrågor för segelflygets framtid, som behandlas, och alla går in för diskussionerna med liv och själ — inte minst KSAK-"generalen" själv, som mellan varje anförande dyker upp som gubben ur lådan och framlägger sin synpunkt på problemen med den gemytliga specifikt egnellska stämman. — Kusin Flygs utsände Norrvi lancerar rätt revolutionerande tankegångar, som dock inte accepteras varken av Anders från Göteborg eller Tonnie från Karlskoga. Men det skall man tydligen inte ta så hårt: Yngve tycker enligt efterträdaren Engman om att uppträda som rödslipsad enfant terrible — det förklarar kanske mycket i Flyg!

Två av problemen

är så pass väsentliga, att vi skall låta sakkunskapen ventilera dem ingående i något kommande nummer av NF: dels frågan om övergång från EK-skolning till utbildning i dubbelkommando och dels segelflygets ställning som ungdomsrörelse. En sak är i varje fall klar, och det är, att ungdomsledarkursen gav oerhört mycket i utbyte åt sina deltagare i dagarna tre. Detsamma kan man säkert säga om de tre instruktörskurser, som pågått under maj och avslutades kring månadsskiftet. Det rörde sig först och främst om en

Segelflyginstruktörskurs

för sexton salta grabbar, som under sommaren skall ta hand om utbildningen på lika många klubbar. Äldst i skaran är den kände privatflygaren Thüring, som redan anfäktats av de grå tinningarnas charm. Kursledare har varit instruktören i KSAK, Herje Westrin, som inte utan stolthet berättar, att samtliga 16 blivit godkända instruktörer, 9 av dem har avlagt silver-C och 196 flygtimmar har avverkats (varav 100 i Olympia). I början var förresten Stig Fägerblad själv med, dels för att dela med sig av sin erfarenhet till de nya instruktörsämnena, dels för att kontrollera, att allt på Alleberg skulle komma riktigt i rätta gängor. Medan Westrin som chef för Aeroklubbens flygdetalj skolat sina mannar, har 1:e instruktören på tekniska detaljen Gösta Carlsson (som i dagarna förresten går över till Nordisk Aerotjänst i Ax:son Johnsons regi) lett

Byggledarekursen

med ett tiotal intresserade deltagare från olika delar av landet. Det är trevliga grabbar hela bunten med en ovanligt låg medelålder i förhållande till tidigare års byggledare — men det skadar säkert inte med unga friska viljor vid sidan av de äldre och mer erfarna. Denna kurs har liksom instruktörskursen pågått tre veckor.

Den andra juni

börjar tre nya tvåveckorskurser, vars start vi naturligtvis också äro med om. Det rör sig här först om den s. k. Tempo-kursen för tolv speciellt välförtjänta segelflygare från klubbarna under Birger Nilssons ledning, men den kursen får så mycket reklam på annan plats i detta nr genom intervjun med Birger och "Sunnes" 33-milaskildring (och mer blir det i nästa nr, när Karl-Erik Rosenkvist berättar om sin nonstopflygning Alleberg—Jönköping tur och retur — den hittills längsta till angivet mål med tillbakaflygning till startplatsen utan mellanlandning), att vi lugnt kan hoppa över den här och i stället titta på årets första

S-certifikat-kurs

som går under Olof Barkmans ledning. Det är Olles debut som ållebergslärare, och den går perfekt — något annat hade man väl inte heller kunnat vänta från det hållet. Barkman får bl. a. att göra med 4 danskar, löjtnant Bertel Elvang i DSU-styrelsen, Ove Krebs, gamle modellflygaren Jørgen Dommergaard och Harald Jensen, Aarhus (alias "Cowboy"). Vidare har fyra stockholmare letat sig hit, vilka förut fått hela sin utbildning av Olle på Skarpnäck och nu följer sin instruktör till Alleberg för att ta certifikaten här — ett bevis så gott som något på Olles popularitet

AB-kursen för nybörjare

är den första i ordningen för sommaren och består av idel nybörjare, som under övgårds erfarna ledning skall lära sig glidflyga. C-skolningen är numera helt lämnad åt klubbarna, varför endast nybörjar- och högre skolning förekommer här.

Ombytta roller.

När vi nästa gång kontaktar Alleberg — i slutet av juni — har Barkman tagit hand om en ny AB-kurs (16—29/6) medan Birger sköter årets andra S-kurs med känd bravur och Karl-Erik har hand om F-flygningarna.

Aftonbladet

är väl den dagstidning, som gjort mest för segelflyget, och inte heller i år har Torsten Kreugers kvällstidning svikit utövarna av de tysta vingarnas sport. Under en veckolång kurs i övgårds regi med början midsommarafton fingo tio grabbar från Skåne i söder till Ångermanland i norr tillfälle till F-flygning, vilken går ut på bl. a. inflygning på högvärdiga segelflygplan. Stipendiaten Börje Centergren klarar ensam silver-C, men alla får god träning. — Den sista juni var samtliga kurser slut, och man förberedde sig på att ta emot deltagarna i årets SM. Dessförinnan inträffade emellertid

Ett sällsamt mellanspel

— det torde vara den bästa karakteristiken av den uthållighetsflygning, som de båda rekordhållarna Övgård och Widmark själv berättar om i detta nr (sid. 14), varför vi nöjer oss med att visa några bilder från evenemanget på denna sida. — Sen är det i alla fall tid för segelflygtävlingarna, och då vilar all kursverksamhet på Alleberg. Men redan "dagen efter", d. v. s. den 15 juli, börjar

Tre nya kurser.

Det är till en början en AB-kurs med 18 deltagare under ledning av falköpingsinstruktören Tärnlund, som var med på Alleberg redan 1942 och nu vikarierar för Birger under dennes Schweiz-resa (om vilken vi förresten får läsa en hel del i kommande nr av NF!), vidare en S-kurs under Karl-Eriks ledning och tre veckors F-flygning, som Barkman tar hand om. Under det enkla upprop på inryckningsdagens afton, som Walle Forslund själv förrättar, lägger vi bl. a. märke till tre vackra kvinns: Kerstin Lagergren, Lena Vassberg och Eva Nyberg.

Internationellt

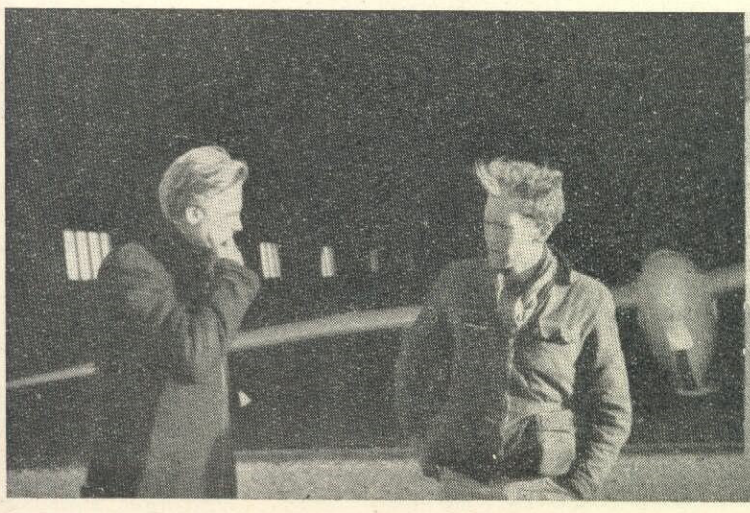
blir det i de andra kurserna. S-kursen får bl. a. två danskar, sympatiske Juul-Thomsen från Aarhus och den glade lagerchefen Bøge-Larsen från Köpenhamn. I F-kursen deltar bl. a. finnarna Kalle Temmes och Raimo Häkkinen, som får flyga gratis en vecka som tack för att KSAK fått ta del av deras utredning om den låga kopplingen, vilken använts i Finland sedan 1937. Temmes klarade förresten sitt silver-C redan före upproret; sträcka och höjd ordnade han genom en Baby-flygning till Halmstad, och i en Olympia hängde han den 15 juli över fem timmar på osthanget. Detta är

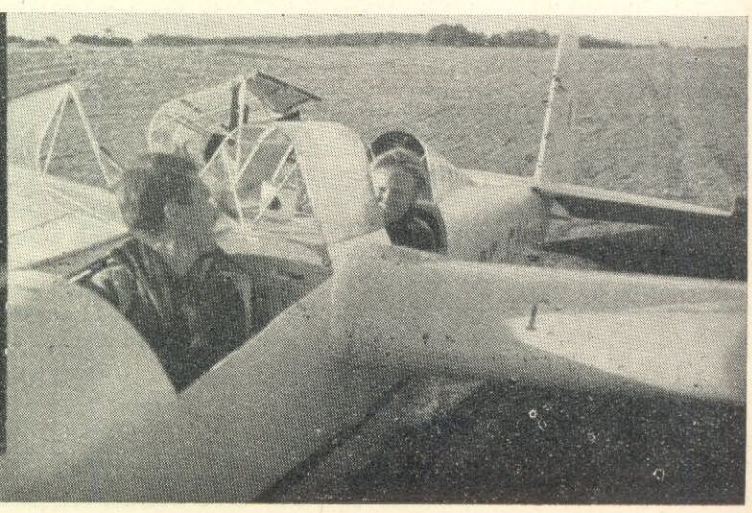
det första silver-C

som en finne tagit i Sverige och förresten det åttonde eller nionde silver-C, som överhuvudtaget erövrats av Finlands segelflygare, vilka sedan 1939 aldrig kunna gå på sträcka. — Graf Nielsen, som är med överallt (man nästan snubblar över honom, vart man än kommer), har naturligtvis också tagit med sig sitt solskensleende till F-kursen. Det skall bli spännande att se, om västgötabygden skrämmer honom lika mycket som örebrotraktens skogar. I ett svagt ögonblick har vi nämligen lovat att låta honom pryda NFs omslag, om han klarar sitt silver-C i år (och man har ju ändå ansvar inför den ekonomiska ledningen för lösnummerförsäljningen, vilken i hög grad är beroende av omslagsbild!). Norrmannen Daniel Foss, en annan nordisk segelflygbekant, kommer att sköta fotograferingen, och vi hoppas Graf (som är utbildad fotograf) återgäldar vänligheten, om "den norske gutten" skulle klara sig bättre. Men det är kanske ingen risk, då denne sin vana trogen endast tänker stanna så länge regnet varar. Sedan Foss rest från Alleberg, blir det alltid vackert väder, och då kommer i år ett dussin tjecker, som Barkman också får ta hand om. Lägg därtill, att han ytterligare har tio svenska segelflygare i sin kurs (med göteborgarnas "glamour girl" Gunilla i spetsen), så vet ni en som har mycket att stå i tre veckor framåt.... **Örnen.**

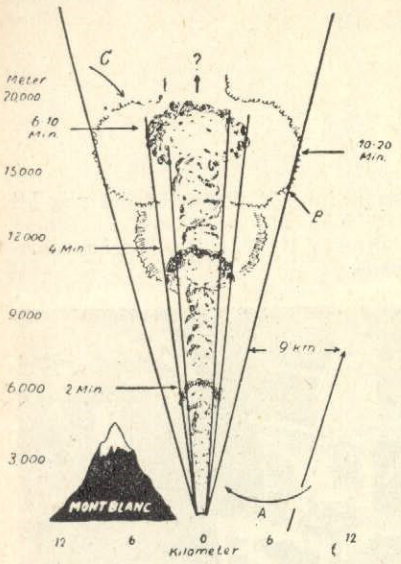
KARL-ERIK ÖVGÅRD

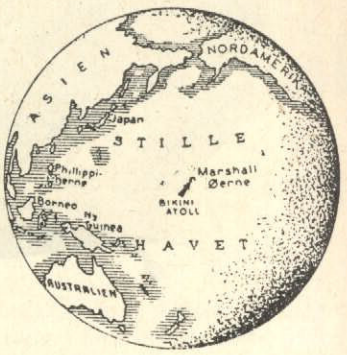
— dubbelmästare i uthållighetsflygning — ses nedan t. v. tillsammans med Robert Widmark planera rekordflygningen i nattens mörker. T. h. ses de båda i Kranichen strax efter landningen.





Atombombexperimentet i Stilla Havet





SCHEMATISK TECKNING ÖVER ATOMBOMBENS EXPLOSION.
A anger området för de våldsamma explosionsstormarna, inom vilket inga bemannade flygplan kunde uppehålla sig. B markerar gränsen för den farligaste radioaktiva zonen. C visar den största höjd virvelvindarna nådde. För övrigt anges den tid det tog för rökpelaren att nå olika höjder, och till jämförelse ses Europas högsta berg Mount Blanc avbildat. Som synes sände atombomben en gigantisk pelare av rök och radioaktiva gaser 20 km upp i luften.

KRING ATOMSMÄLLEN...

Den 30 juni på kvällen släppte flygmajor W. P. Swancutt från sitt "flygande slagskepp" den mycket omdiskuterade atombomben över Bikiniatollen. Som måltavla tjänstgjorde det gamla slagskeppet Nevada, omgivet av ett sjuttiotal andra utrangerade fartyg, bland vilka märktes slagskeppen Arkansas och Pensylvania, kryssarna Pansacola, New York och Salt Lake City samt hangarfartygen Saratoga och Independence, vidare de japanska slagskeppen Sakawa och Nagato, tyska slagkryssaren Prinz Eugen samt en mängd jagare, ubåtar, transportfartyg, landstigningsbåtar, pråmar och flytdockor. Ombord på dessa fartyg hade massor av självregistrerande instrument installerats.

För att man skulle kunna studera atombombens verkningar på levande organismer, användes massor av djur, såsom hundratals grisar och getter, en del klippta och rakade för att få människoliknande hud och delvis klädda i "uniformer" och skyddsmasker, vidare deltog kaniner och höns, vita möss och fåglar i bur. Bland de 4.000 mössen fanns 150 med ärftlig mottaglighet för kräfta, och vetenskapsmännen hoppas nu kunna göra vissa upptäckter beträffande sjukdomar, orsakade av strålning, samt beträffande inverkan av radioaktiviteten.

På korallöarna runt Bikini-lagunen hade — 8 à 10 km från explosionscentrum — byggts flera höga torn av stål. I dessa hade bl. a. inmonterats kameror, som kunde ta 8.000 bilder i sekunden (!) samt televisionssändare, som skickade ljud och bilder till observationsfartygen. Vid explosionen överflögs platsen av obemannade, radiostyrda plan, som på olika höjder dirigerades in över målområdet för att ta upp filmer och medelst olika instrument registrera vad som hände inne i bombmolnet.

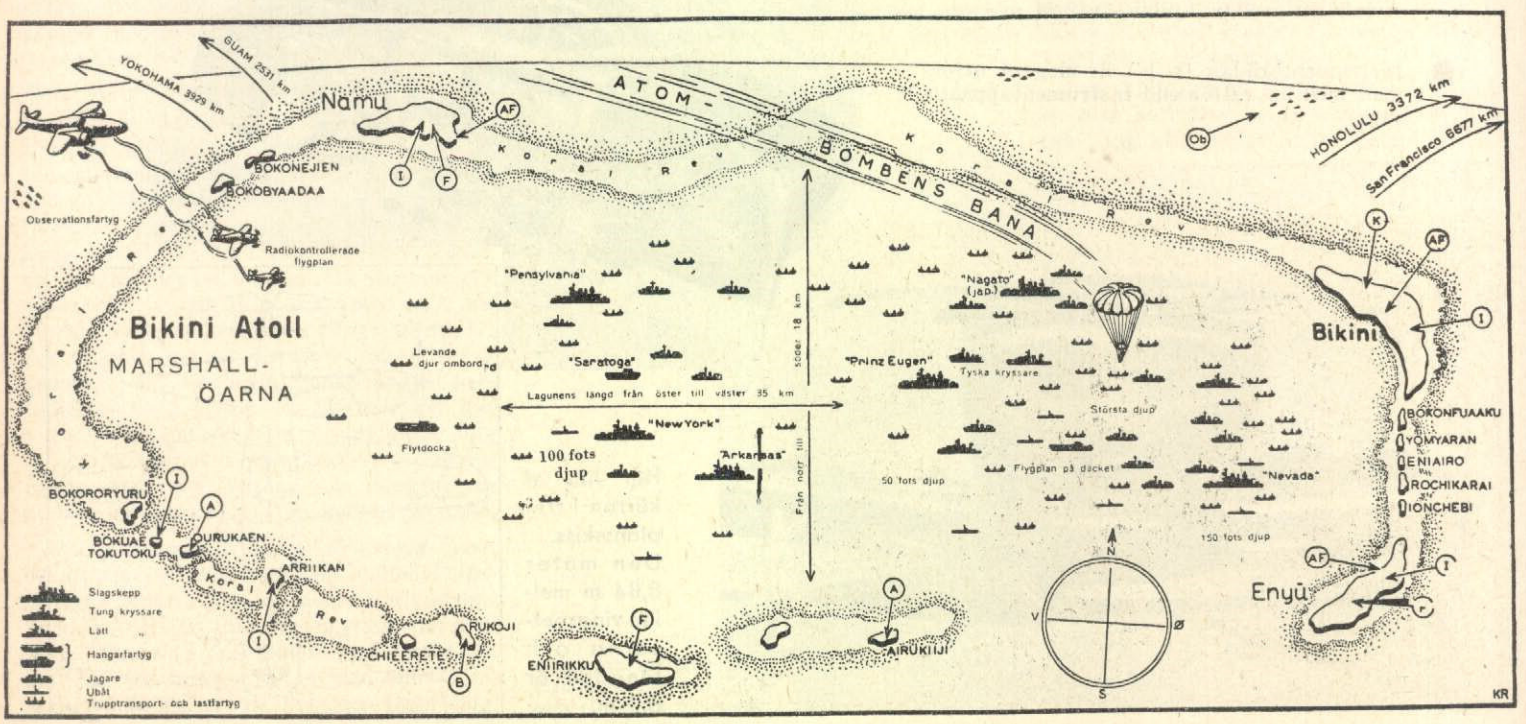
Ombord på ett 50-tal fartyg för arbetsledning och kontroll samt på öar utanför farozonen hade en styrka på 42.000 man dragits samman. Delegationer från de 11 stater, som äro representerade i FNs atomkommission, liksom ett 100-tal vetenskapsmän deltog för att göra observationer.

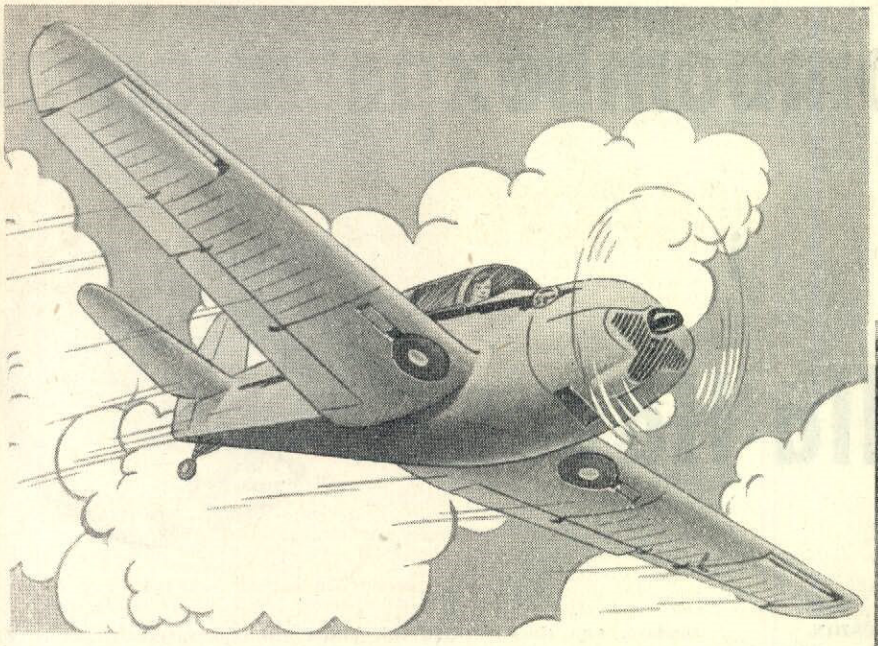
Spänningen inför detta första stora atombombexperiment i Stilla Havet hade haussats upp på äkta amerikanskt manér, och för många blev det därför säkert något av en besvikelse, när meddelandet ingick, att bomben exploderat och man trots detta inte kunde upptäcka några större förändringar på vårt gamla klot. När de första rapporterna om explosionens verkningar ingick, kanske man t. o. m. tyckte sig ha anledning att dra på smilbandet, liksom den ryske observatören vid Bikini lär ha gjort. Skrattar bäst som skrattar sist, säger emellertid ett gammalt ordspråk, och det torde tvivelsutan vara bäst att avvakta resultatet av de ingående och omfattande undersökningar, som ännu pågår, innan man fäller sin dom över atombomben.

Det är främst inför det nu förestående försöket, som är avsett att äga rum den 25 juli och varvid bomben skall bringas att explodera under vattenytan, som man från visst håll yppat farhågor om att en kedjereaktion kunde framkallas i havsvattnet, som samtidigt skulle förvandlas till helium. Otvivelaktigt en prekär situation för oss mer eller mindre jordbundna varelser! Enligt meddelande från ansvarigt håll lär dock någon dylik risk ej föreligga. Man kan alltså andas lugnt även denna månad.

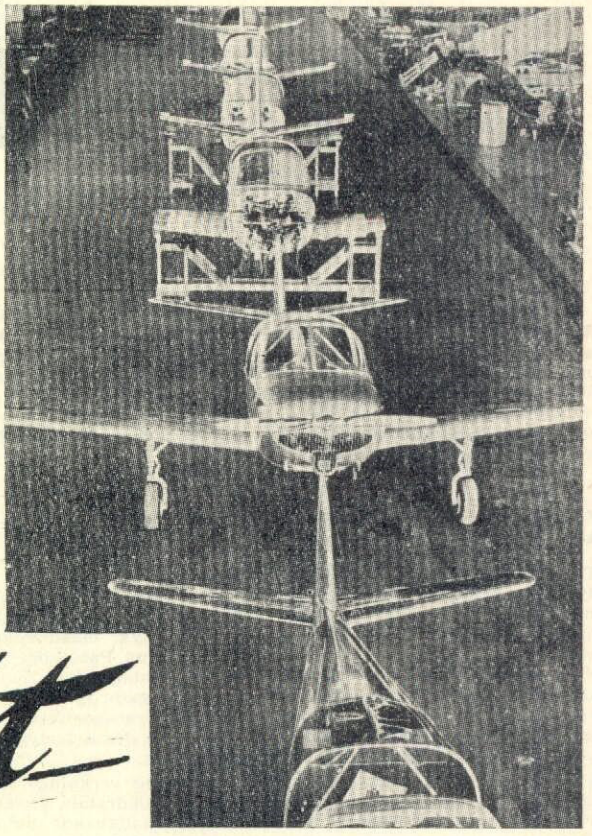
EXPERIMENT-FLOTTANS GRUPPERING FRAMGÅR AV BILDEN NEDAN.

Bokstäverna betecknar: A - luftvärn, AF - amfibiefartyg, B - batterier, F - intendenturförråd, I - instrument, K - kameratorn, Ob - observationsfartyg för flottan, pressen etc.





Av bilden nedan att döma lär det nog bli en "Swift" över åt oss också.... Bilden kommer direkt "By Air Mail" från fabriken i Texas.



GLOBE "Swift", ett läckert amerikanskt flygplan, avsett för sport och privatbruk, har nu också kommit i marknaden här hemma.

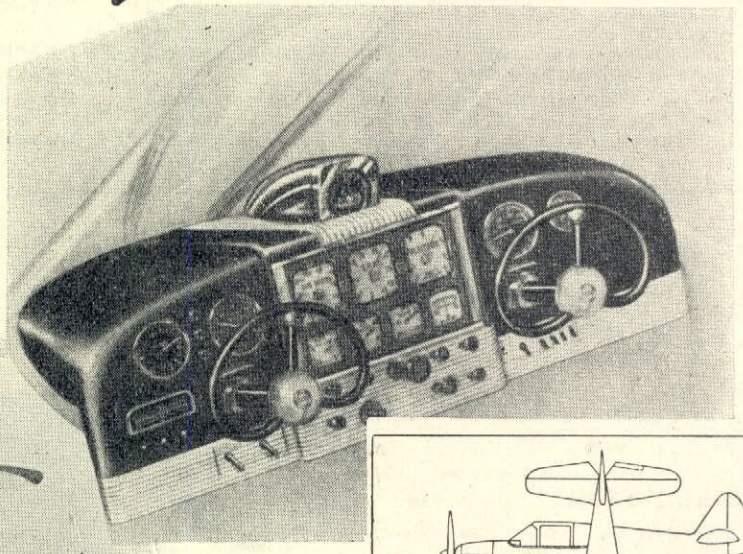
Marschhastigheten är 225 km/tim., aktionsradien 1050 km, stighastigheten 245 m pr min., landningshastigheten 70 km/tim. och tjänstetopphöjden 4480 m. Plats finnes för 2 man och 50 kg bagage. Det infällbara landstället såväl som flapsen äro Electric-Hydraulic. I den rymliga kabinen sitter man sida-vid-sida. Tillverkare av den fräsiga kärran är Globe Aircraft Corporation, Fort Worth, Texas.

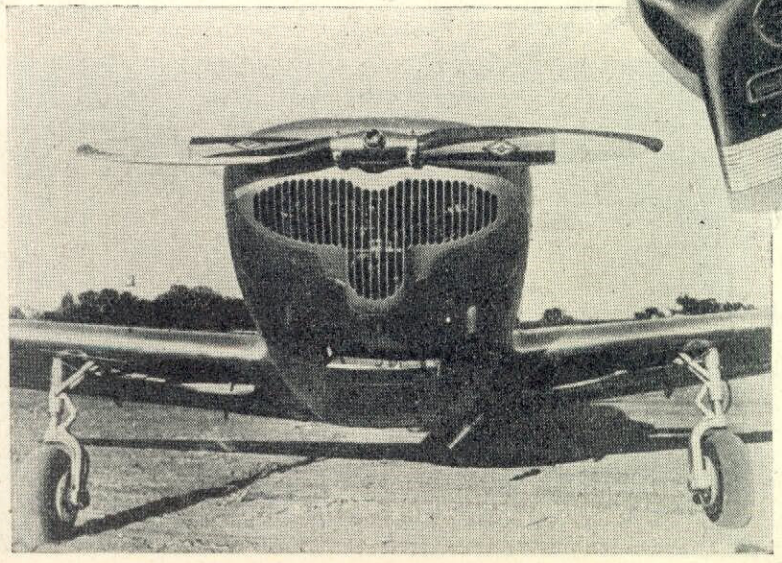
VI PRESENTERA *Swift*

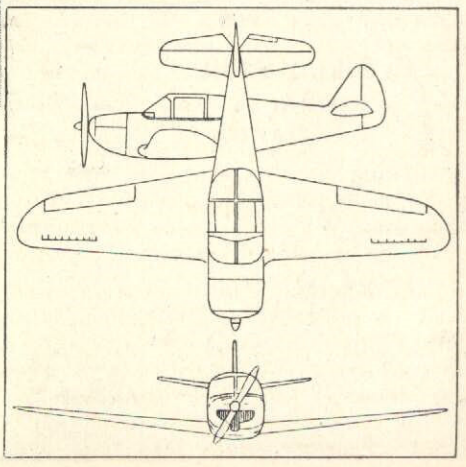
- Överst har vår tecknare förevigat "Swift" i sitt rätta element. Vad tycks? Skulle det inte vara härligt att få lufta litet på sig? Svara ärligt!

- Så här ter sig "Swift" framifrån (nedan). Avståndet mellan hjulen är 2,29 m.

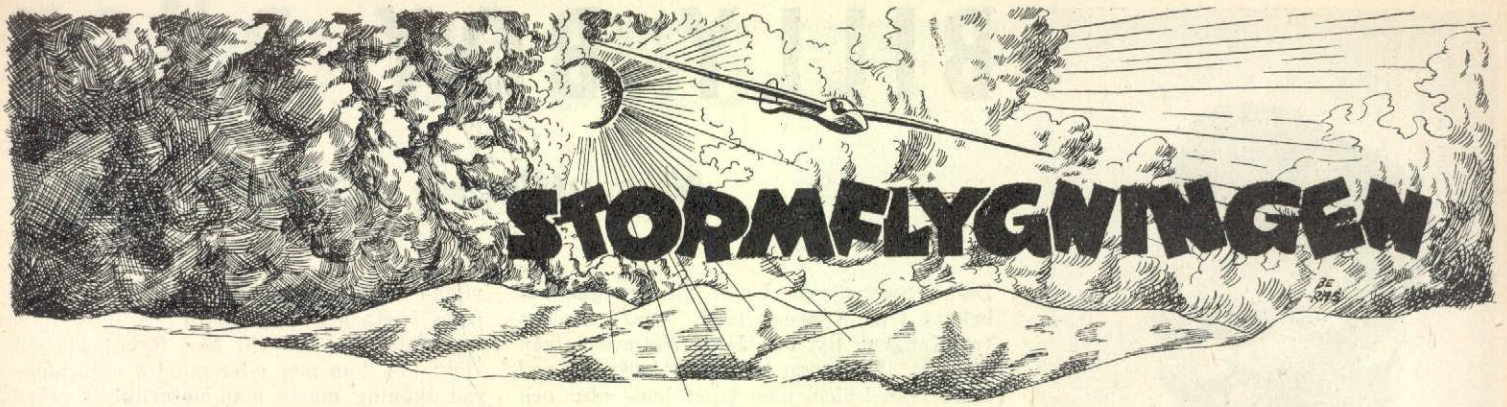
- Instrumentbrädan (t. h.) är elegant utformad med en välförsedd instrumentuppsättning.







Här har vi kärran i treplansskiss. Den mäter 8,84 m mellan vingspetsarna och längden är 6,2 m.



En schweizisk segelflygarflicka berättar här begeistrat om en äventyrlig segelflygning i de schweiziska alperna.

Klockan är redan över tolv. På startplatsen vänta åtminstone ett dussin segelflygplan på att få föra sina herrar upp i det blå — i bokstavlig mening. Alltjämt betrakta vi emellertid kritiskt vindstruten. Att flyga eller inte flyga, det är frågan. Skall det lyckas att komma upp vid Muottas-Muraigl? Vinden blåser ju parallellt med hanget. Tiden går — ingen vill tydligen vara försökskanin.

Slutligen börjar vinden avtaga, samtidigt som en stark luftström sätter in från söder. Lätta moln börja täcka himlen, solstrålarna bli bleka och trots den starka luftströmmen känns luften tung och tryckande.

Sedan en av mina flygkamrater vid ett av Samedans norra hang långsamt men säkert vunnit höjd, spänner jag fast mig i min "Moswey 371". Under tiden har en hel timme förflutit. Jag är klar för start, wiren sträcks som en fiolsträng, några stötar gå genom planet och — jag flyger. Vinschen drar mycket jämnt. Jag hör den gnissla där nere. På 350 m höjd över startplatsen kopplar jag ur. Efter en snäv sväng mot norr flyger jag rakt ut mot hanget, som leder upp till Alpetta. Variometernålen börjar darra och springer så upp till plus ½ m/sek, nej, redan 1 ½....

Snart är emellertid denna fröjd slut — säg den glädje, som varar beständigt — och en tämligen mödosam flygning börjar. Vid Alp Muntatsch pendlar jag hit och dit, förgäves spanande efter min kamrat. Slutligen flyger jag in i Cho Vallettas kittel, men måste genast ut igen, då variometern sjunker till minus ½ m/sek. Men nu! En vibration — en svag skälvning: termik!!! Jag börjar genast kretsa runt i snäva svängar. Det bär i väg uppåt med en hastighet av 3—5 m/sek. På fem minuter har jag vunnit 1200 m i höjd. Djupt under mig ligger fäbodarna — Alphütten — försvinnande små, och vägen, som slingrar sig uppåt, ser ut som en fin spindelvävstråd.

Under tiden ha emellertid stora moln dragit upp och täcka nu hela himlen. Västerifrån vältrar sig en mörk ovädersfront fram. Alltjämt står variometern på stigning. Snart är jag alldeles inpå molntäcket. Jag får bråttom — ut med störtbromsarna! Mjölkvita trasor jaga förbi mig. Variometern går ner på 0 — men flyger snart upp på + ½ igen trots störtbromsarna. För säkerhets skull flyger jag mitt över dalgången under det jag "trycker" kärran med maximalfart för att komma ut ur "tvättstugan". Så snart jag drager in störtbromsarna, visar variometernålen på + 3 m. När jag försöker flyga rakt ut, bär det iväg uppåt som på en osynlig väg. Luften blir åter lugnare och jag börjar belåtet att knapra på ett äpple. Jag håller kurs mot Bernina, eftersom jag sett sol och blå himmel där. Under mig lyser Lago Bianco i en sällsamt blågrön färgton, som på något sätt förefaller mig falsk och hotande. Allt tycks mig med ens ha blivit så egendomligt hemskt och overkligt.

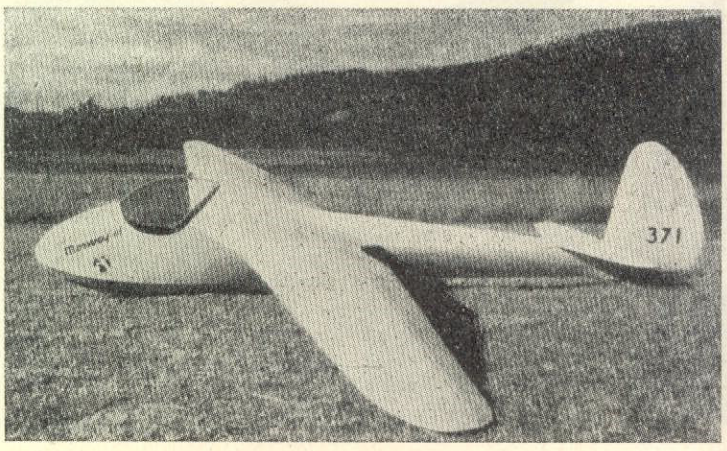
Plötsligt sliter ett vindkast spaken ur handen på mig, ett annat vindkast vräker vänstra vingen uppåt. Jag blir tvungen att svänga och blir då på nytt varse det hemska oväder, som hastigt närmar sig. Med ens blir jag fullt medveten om det ansvarslösa i min flygning. Det finns endast en utväg: så snabbt som möjligt tillbaka till Inns breda dal. Kanske har jag alltjämt en chans att klara mig undan. Med högsta fart flyger jag rätt emot ovädret — över Pontresina når mig dess förelöpare. Min lilla "fågel" kastas högt upp, variometern rusar upp, blott med yttersta ansträngning förmår jag att få ned nosen. Och jag som inbillade mig att jag skulle landa i Samedan, innan ovädret bröt löst på allvar! Med sammanbitna tänder tager jag ut det sista av fart ur min "Moswey".

Äntligen, äntligen är jag åter över startplatsen och med svårighet kan jag uppträcka vindstruten, som blåser spikrakt ut från sin stång. Det måste rasa en fruktansvärd storm. En vindstöt, värre än alla de andra, kastar mitt plan uppåt, några sekunder står variometern på + 10 m — gråa dimslöjor svepa förbi, vindrutan flyter samman med dimslöjorna, allt blir vitt som mjölk, jag måste öppna de små runda fönstren, hagel och snö kastas in och piska mig i ansiktet. Det sticker som av tusentals nålar. Marken kan jag inte se längre, blott ett vått, gråvitt streck blir synligt för en kort stund — landsvägen? — en byväg? — Inn? — Den rasande stormen kastar mig hit och dit, än ställs den lilla "Mosweyn" med nosen rakt i vädret, än pekar den rakt mot marken. Rädd är jag inte, men jag känner mig ensam och mycken liten och obetydlig.

Darrningar och skälvningar gå i ett genom den lilla flygkroppen och vingarna knaka. Skarpa blixtar flamma till och skära himlen emellanåt, hagelskurarna trumma på vingarnas beklädnad, mina tänder skallra av kyla — allt medan minuterna gå och bli till timmar. Slutligen efter lång och svår kamp ljusnar det upp litet i väster och Engadin-sjöarna börja åter bli skönjbara. Några hagelskurar draga förbi och det blir allt ljusare. Redan nu jaga några solstrålar över de bortdragande molnen. Vattendropparna glänsa och gnistra ljust på min tappra "Mosweys" vingar. På några minuter strålar himlen i klaraste djupblått. Betagande!

Jag skulle gärna stanna uppe litet längre, men kalluften är en obarmhärtig kamrat. Jag går därför in för landning....

Jol. Tschudi.



MOSWEY III med skogklädda bergssluttningar som effektfull bakgrund.

BILLY BOY BÄST

NF:s utflugne "Örnen" skildrar



Så här ser han ut,
Furir Billy Nilsson, Karlsborg, som ensam plockade segerlagets 325 poäng.

Under tio härliga sommardagar var Örebro varken kex- eller skofabrikernas förlovade stad — nej de sista dagarna i juni och första veckan i juli var Örebro det svenska segelflygets centralpunkt, varken mer eller mindre!

Liksom under fjolåret hade även i år klass II av de stora segelflygtävlingarna, som numera blivit en årligen återkommande institution, förlagts till den gästfria staden Örebro, där stadens flygklubb tillsammans med KSAK svarade för alla tiders mest lyckade tävlingar.

Liksom under fjolåret hade även i år 27 lag anmält sig, varav inte mindre än 23 kommo från samma klubbar och flottiljer som förra året. Tre nya civila lag hade dock ställt upp, Östra Sörmlands flygklubb med färgstarke Bryant-Meissner och Hj. Persson samt Borås Flygklubb med gyllenblonde urariern Bertil Asklöf och Matz Andersson samt — last but not least — Dansk Svæveflyver Union med en gammal bekant från Ålleberg 1945, "Graf" Nielsen fra Kongens By, och John Wetlevsen från Aarhus. Dessutom hade F 21 sökt sig ned ända från Luleå, men laget hade otur och kvaddade redan i början sin Baby så grundligt, att den inte hann repareras innan tävlingarnas slut. Kommer därtill, att F 8 helt enkelt inte ställde upp i brist på folk, varför kampen egentligen kom att stå mellan tolv civila och tretton militära lag.

Även inom de 23 "gamla" lagen hade en hel del omflyttningar ägt rum. I några fall hade de forna segelflygkämparna lärt sig motorflyga, varför de inte längre fick vara med i Baby-klassen, vilken ju har sitt stora värde just som tävlan för de "renblodiga" segelflygarna. I andra fall återigen hade man velat släppa fram nya förmågor, vilket på det stora hela taget visade sig vara en mycket klok taktik.

Bland dem, som i år gått över till klass I i de "stora grabbarnas" lek på Ålleberg, befann sig inte blott Björn Andersson, Stockholm — som förresten varit med och fightats ända sedan de första segelflygtävlingarna 1942 — G. Brenkner, Halmstad och Arne Gundersson, Stockholm, utan dessutom den suveräne segerherren från 1944 och 45 Fred "Mickel" Nordholm, vilket i hög grad bidrog till att ge årets lagtävlingar ett betydligt jämnare utgångsläge.

Visserligen hade Nordholm fått en lovande efterträdare i Sune Olsson, och visserligen hade Stig Fägerblad — som för året vilar ut från striderna — berättat för NF, att Sune tillsammans med den mer garvade Arne Lind vore ett par att se upp med... Men för vår del satsade vi dock på fjolårets tvåa, F 6, inte minst sedan vi på Karlsborgsflottiljen bevittnat, hur Billy Nilsson som segelflygets materialförvaltare omsorgsfullt pysslade om den Baby, med vilken han skulle strida tappert för "Sveriges bästa segelflygflottilj" — för att nu inte tala om, hur väl han förberedde sig själv... Som mer eller mindre naturaliserad skåning måste man naturligtvis också hålla på Malmö-laget. Den trion borde alltså göra upp om de främsta platserna — sen kunde de andra lagen placera sig bäst de ville.

Men för att ta det hela i ordningsföljd, så som NFs utflugne själv upplevde det dag för dag, börjar vi alltså med att berätta, att alla 26 lagen — F 8 uteblev som nämnts — samlades redan kvällen före och natten till torsdagen den 27 juni 1946. Den dagen blev det emellertid inte någon segelflygning, eftersom meteorolog Werner inte lyckades trolla fram något lämpligt väder. Man samlade därför krafter och studerade läget av de 52 landningsfält, vilka godkänts som målplatser; det fanns mycket att välja på — från Luleå (787 kilometer!) i norr till Nybrofältet vid Ystad i söder. Eftersom klass II helt och hållet går ut på sträckflygning, skadade det kanske inte att veta, var man kunde plocka poäng, även om säkert ingen tänkte slå Olows svenska rekord i sträckflygning!

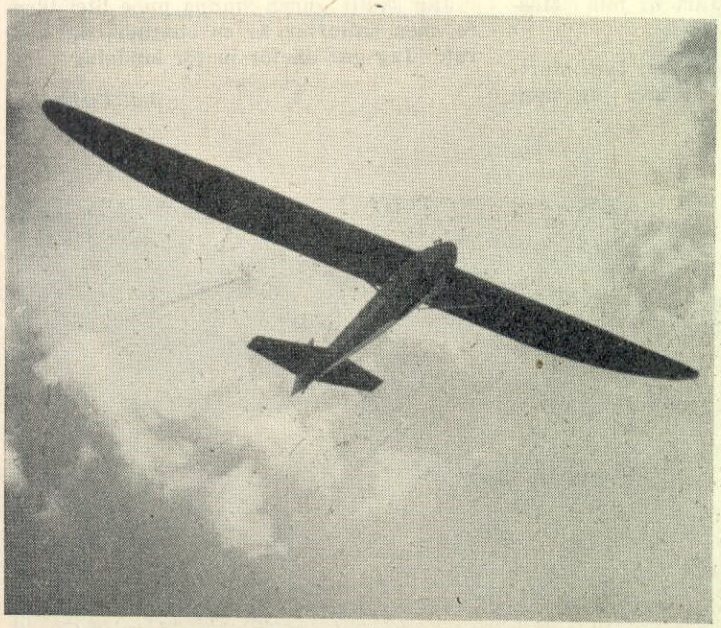
Första tävlingsdagen

kom i stället dagen därpå, fredagen, och striden inleddes av Karlskogalagets Ekelöf, som vid 13-tiden bogserades upp till tävlingarnas första start. Allt som allt företogs under fredagen 57 starter, men endast 7 förare lyckades lotsa sina plan utanför 20-kilometersgränsen, innanför vilken poängskörden aldrig blir mer än + — 0. En av de sista starterna gjorde Billy Nilsson, som siktade på Arboga, där han förresten också landade efter en och en halv timmes flygning. Den sortens målflygningar belönas med 50 % extrapoäng, varför F 6 redan från början tog ledningen med 64,13 poäng. F 3, F 9, Norrköping, Karlskoga och Örebro lyckades också komma med på första tävlingsdagens poänglista.

Andra tävlingsdagen

gav ännu mindre utdelning i form av poäng. Strängt taget var det inte mer än två av lagen, som kunde visa upp något positivt resultat. Furir Nielsen svarade för dagens prestation, när han lurade den svaga termiken att bära Skånska flygflottiljens Baby 39,6 kilometer, vilket tillförsäkrade F 10 andra plats efter Karlsborgsflottiljen. Norrköpingslaget fick genom Olle Björling för dagen 0,79 poäng för en flygning 400 meter utanför tvåmilagränsen, och det var faktiskt tillräckligt för att föra fram laget till tredje plats — så jämn var ställningen mellan tät-lagen.

Söndagen därpå var det helt stopp för segelflygningarna, då resterna av en varmfront envist höll sig kvar över flygfältet och omöjliggjorde långvarigare utfärder i lufthavet. I stället roade man sig — och

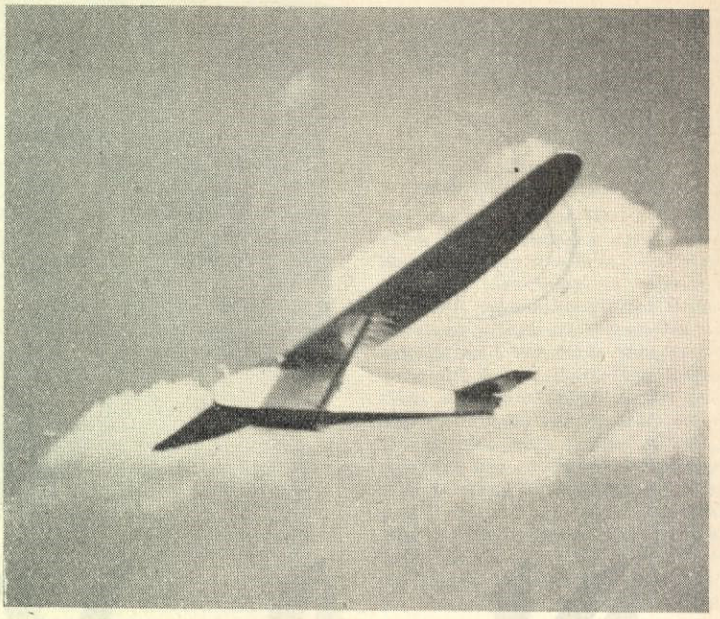


HÖGRE och HÖGRE

nå våra segelflygare i Baby-klassen, vilket årets lag-SM utgör ett strålande belägg för.

BLAND BABIES

segelflygets lag - SM i Örebro



GRUNAU BABY

är enhetstypen i segelflygtävlingarnas klass II, och årets resultat tala bäst om planets stora användbarhet.

den rätt talrika publiken — med träning inför nästa söndags stora flygdag, varvid nye chefsinstruktören "C-son", som också övertagit Giddes roll som tävlingsledare i Örebro, fick visa sina konster i Fi-ettan.

Tredje tävlingsdagen

— måndagen den 1 juli alltså — fick man äntligen det efterlängtade termikvädret. Resultaten blev också därefter. Dagens absolut bästa prestation svarade skåningen Yngve Hansson för, när han helt djärvt satsade på Skarpnäck — och verkligen också nådde fram till det 166 km avlägsna målet efter en elegant flygning, som gav Malmöklubben inte mindre än 137,24 poäng och en förstaplacering på köpet! Inte mycket sämre var Åke Strid — eldsjälen i Stockholms Segelflygklubb — som siktade på Eskilstuna men trivdes så bra i det blå, att han fortsatte ända till Södertälje. När man på så sätt landar bortom angivet mål, får man 25 % tillägg å distanspoängen. Kungl. Hufvudstaden kunde alltså räkna in 106,03 poäng, vilket gott räckte till en andraplacering. Allt som allt var det 14 lag, som samlade poäng den dagen, och inte mindre än 67 starter företogs. Billy Nilsson lyckades inte komma iväg längre än 4 mil, och F 6 fick därför finna sig i att sjunka ned till tredje plats. I gengäld började nu också Västerås visa sig på styva linan, än så länge visserligen endast på nionde plats, men ändå... Nu började det tydligen bli spännande.

Fjärde tävlingsdagen

visade ett så strålande väder, att samtliga lag felbedömde sina möjligheter i pur optimism, och inte ett enda plan lyckades nå angivet mål. Däremot lyckades Billy Nilsson, som nu åter visade lejonklon, avverka inte mindre än två flygningar, den ena till Vingåker och den andra några kilometer utanför poänggränsen. Det hela resulterade i 43,86 nya poäng för Karlsborgsflottiljen, som därmed ryckte upp på andra plats och knappade in avsevärt på Malmös försprång, då skåningarna för dagen fick nöja sig med 10,21 poäng. Startmöjligheterna utnyttjades bra, och antalet starter var för dagen 63 — varje lag får enligt tävlingsbestämmelserna högst 3 starter pr dag, och de två förarna i laget skall hela tiden alternera i starterna. Det danska laget lyckades äntligen spräcka "nollan" och placerade sig som tjugonde lag med 3,91 poäng. All vår början bliver svår...

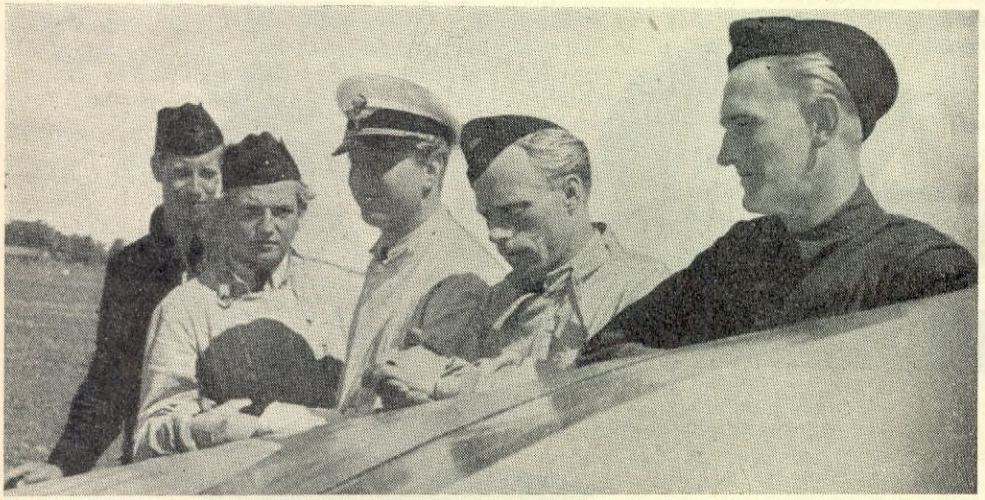
Femte tävlingsdagen

räknades endast som halv dag, eftersom dagstävlingen inte kunde börja förrän 14.00. Som vanligt var det Billy Nilsson, som visade sig på styva linan — denna gång genom att flyga till Eskilstuna. Det var en perfekt mållandning, som inbringade 90,98 dagspoäng och återgav F 6 förstaplaceringen med en totalpoäng av 221,53 poäng — en siffra som sedan inget av de övriga lagen lyckades komma upp till under tävlingarnas gång. Yngve Hansson, Malmö, gjorde en fin flygning till Kungsör, men måste finna sig i att se sitt lag distanserat och nedflyttat till andra plats. Stockholmarna höll sig kvar på tredje plats, men Norrköping ryckte fram hotande nära, sedan rutinerade Olle Björling utfört dagens längsta flygning — till Västeråstrakten, 80,8 km. Sammanlagt 19 segelflygare hämtade hem poäng genom mer eller mindre lyckade flygningar, och antalet starter var 42. Halle-Hunnebergs flygklubb, som representerades av en trevlig duo — Bertil Ståhl och Vincent Larsson — hade tidigare haft otur och kvaddat sitt plan. Fram på onsdagsmorgonen blev det åter klart, sedan lagmedlemmarna offrat åtskilliga natttimmar för reparationsarbetena, och laget lyckades genom en fin flygning rycka upp på sjunde plats. Örebrolaget gjorde också en bra uppryckning tack vare Lennart Nordin från sextonde till nionde plats, och resultatet blev naturligtvis jubel på hemmaplan.

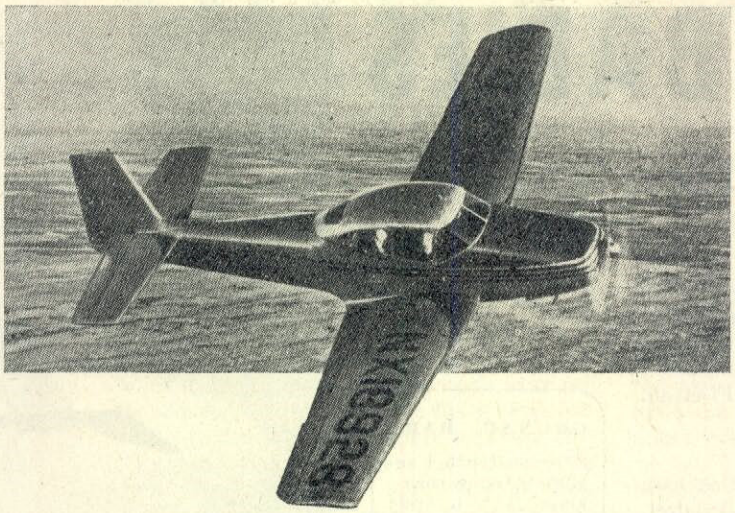
Sjätte tävlingsdagen

spelade deltagarna ett riktigt spratt, genom att den västliga vinden — som lovade en god dag — kort efter starten gjorde helomvändning och efter en stund var östlig. Det var inte mer än två lag, som klarade den situationen. Anders Johansson från Götet svarade för en god prestation genom att på något oförklarligt sätt klara ut "vindsnurran" och flyga till Rya, 34 km norr om Örebro. Det blev dagens längsta distans, som gav laget 42,42 poäng och ett skutt framåt från tolvte till sjunde plats — för att lyckas klara en sådan situation måste man nog som Anders vara t. f. professor! Norrköping kom 2,8 km utanför poänggränsen och lyckades därmed överta Stockholms tredjeplats. F 6 och Malmö sparade sig för en ev. slutspurt sista tävlingsdagen — torsdagen räknades nämligen också endast som halv tävlingsdag. Västerås höll sig fortfarande avvaktande på åttonde plats.

Chefen för flygvapnet, general Nordenskiöld, besökte under dagen flygfältet tillsammans med kapten Lennart Bunke, vilken själv segelflyger lika bra som han på sin tid spelade fotboll i landslaget. Om det var han, som skrämde bort cumulusbollarna, låter vi vara osagt. I varje fall blev det ingen flygning dagen efter, och först på lördagen kom därför den efterlängtade sjunde och (Forts. å sid. 24)



F 6 segrande lag med populäre chefen löjtn. Göransson i mitten vilar ut över vingen på sin specialtrimmade Baby efter segern.



NAVION

I början på april i år avslöjade North American Aviation Inc. i Inglewood, Kalifornien, ett civilplan kallat *Navion*. Tidigare hade fabriken uteslutande byggt militärplan. Mest kända torde övningsplanet Harvard och jaktplanet Mustang vara. Det sistnämnda är ju världsberömt. I juli räknar fabriken med masstillverkning av Navion. Cirka 10 plan pr dag skola då bli färdiga. Tyvärr kan inte vem som helst skaffa sig detta eleganta fyrsitsiga familjeplan, vilket vi nog annars litet till mans skulle ha önskat. Priset är nämligen så högt som 6000—6500 dollars fritt fabrik — det vill i Sverige alltså säga c:a 55.000 kronor.

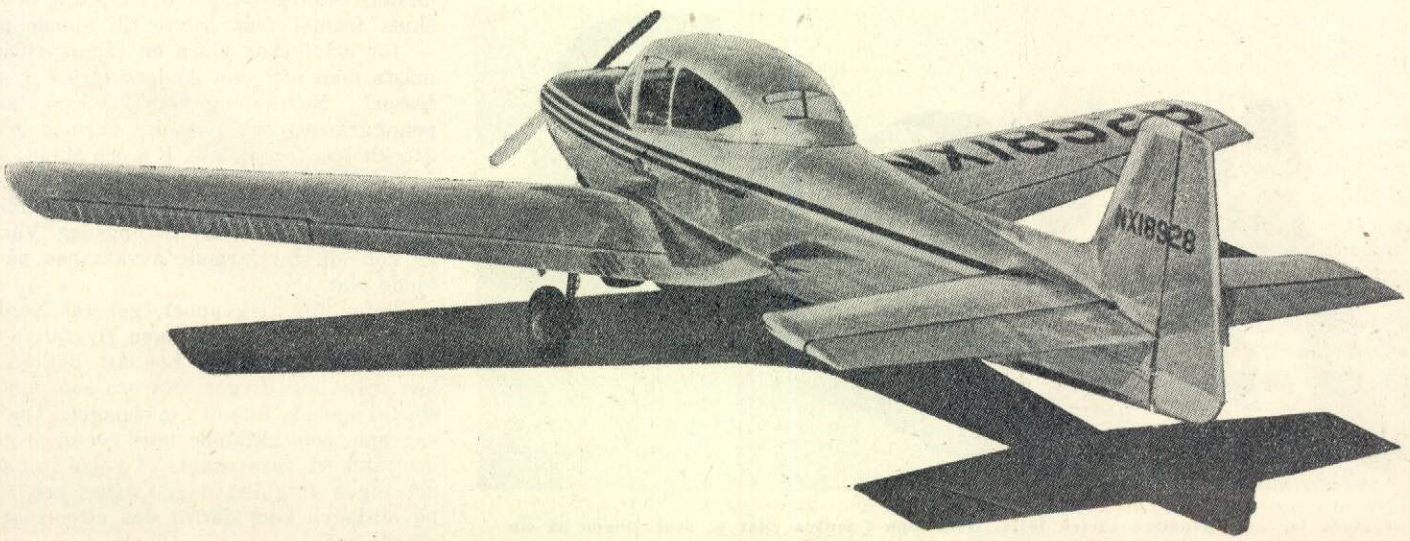
från

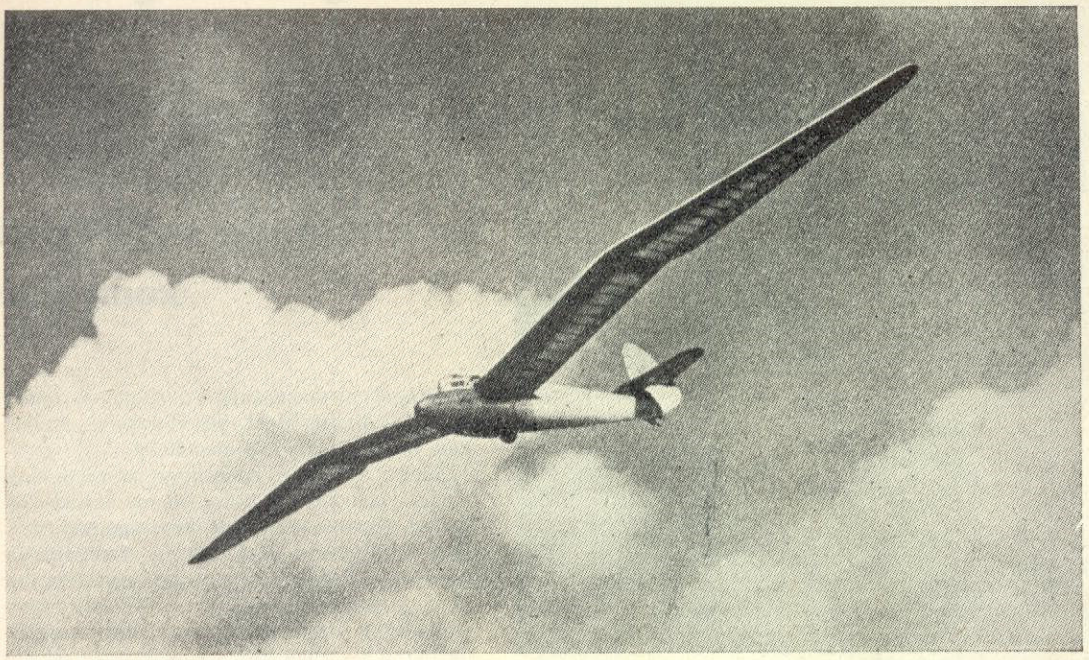
North American Aviation Inc.

Navion är ett lågvingat, fyrsitsigt helmetallplan med trehjulsställ. Motorn är en 6-cyl. 185 hk Continental, som ger planet en hastighet av 241 km/tim. (max.-hast. 257 km/tim.). Flygsträckan beräknas till 1130 km. De två framsätena äro justerbara och baksätet kan helt tagas bort och ersättas med nära 200 kg. last i ett utrymme om 1,3 m³. Styrningen sker med rattar och fotpedaler. Liksom de stora trafikplanen har Navion en varningssirén, som börjar väsnas, när man drar av gasen utan att landstället är låst i utfällt läge. Den inre komforten har gjorts så lik en modern bils som tänkas kan.

Data: Spännvidd 10,17 m, längd 8,38 m, höjd 2,67 m, tomvikt 703 kg, bränsle och olja 118 kg, flygvikt 1116 kg.

Prestanda: Max.-hastighet 257 km/tim., marschhastighet 241 km/tim. på 1500 m höjd, ekonomisk marschhastighet på samma höjd 185 km/tim., stighastighet vid havsytan 250 m pr min., startsträcka 212 m, landningssträcka 185 m, landningshastighet 87 km/tim., tjänstetopphöjd 4760 m.







DET BLÅSTE KRAFTIGT,

när vår gamle vän Karl-Erik Övgård härom söndagen gjorde staden Falköping den äran — annars trivs han bäst uppe på Ålleberg. Efter ett telefonsamtal med Walle Forslund — nye ållebergschefen — och ett med Torslanda hade Karl-Erik sitt beslut klart: han skulle sätta nytt uthållighetsrekord. Redan förut hade han rekordet i ensitsiga plan med 21 tim. 56 min., men den här gången gick han upp i en tvåsitsig Kranich tillsammans med sjuttonårige stockholmaren Robert Widmark — och de två kröp inte ned förrän vinden efter 17 timmar fullständigt lagt sig. Här berättar de båda mästarna för NF om sin rekordflygning.

17 TIMMAR I LUFTEN!

HUR KÄNNS DET att sitta 17 timmar i luften? Det är nya svenska rekordet för tvåsitsare, som föranleder NFs flygande reporter "Örnen" att ställa den frågan till rekordflygarna.

Vi vänder oss först till föraren i framsitsen Karl-Erik Övgård, i det dagliga arbetet instruktör på Ålleberg.

— Ja, i sommar har både Birger Nilsson och jag gått och hoppats på tillräckligt kraftig västvind för att få en första rekordnotering på minst ett dygn. Men vinden har aldrig hållt sig över natten.

Den 1 juli slutade kurserna på Ålleberg, och deltagarna reste hem. Vädret var långt ifrån lovande. På kvällen var jag inne i Falköping och märkte vid 10-tiden, att det började friska på. Ringde Wille Forslund, som var kvar på berget.

— Här blåser det kraftigt.

— Synd att det skall vara så sent.

— Du hinner väl, kom det trygga svaret. Ring bara Torslanda och hör om den håller en längre tid.

Torslanda lovade gott. Sedan var det bara att taga första bil upp till berget. Meningen var, att Birger Nilsson och jag skulle gått upp tillsammans. Men i sista minuten fick Birger förhinder, då resplanen för hans Schweizfärd hastigt blivit ändrad. Vid det här laget sitter han väl för resten nere i Samadern och studerar DK-utbildningen. Resultatet får vi efterhand följa i NF.

Där stod jag alltså utan flygkamrat. Det var ingen av Ållebergs personal hemma, som var nog vältränad att sitta uppe ett dygn. Kursdeltagarna hade rest. Men jag kom att tänka på, att det fanns en kvar, Robert Widmark. Han hade vid ett sträckförsök dagen innan visat verklig geist. Fyra plan hade gått på sträcka. Men i hangaren stod en omonterad Baby, som han skulle få gå med, om han hann få den klar. Det blev litet sent på eftermiddagen, innan Babyn var i luften. Men efter att ha legat fem minuter på hanget tog han sin chans. Det sista vi såg av honom, när han försvann bortom Gerumsberget efter tre kvart, var att han fortfarande låg kvar i samma skarpa vänstersvängande som då han tog blåsan. Där fanns inget tvekande. Den grabben tycktes ha humör i luften.

— Tror du, att du orkar?

Det blev inget svar men Robert gav upp ett glädjetjut.

Innan något mer var sagt, var han redan på språng efter jeepen för att dra ut vinschlinan. Tyvärr hade vi inte vid den sena timman tid att ordna med lyse och den vakttjänst, som behövs för flygning i mörker. Vi sov därför en timma till klockan ett och var i luften något före två. Inte ett ögonblick behövde jag ångra, att jag tagit med Widmark. Han tappade aldrig humöret, och hade bara vinden orkat blåsa tio timmar till, så nog hade Robert klarat påfrestningarna.

Övgård & Widmark

uthållighetens mästarpar skildrar för NF sin rekordflygning på Ålleberg i juli

Tyvärr blev det inte ett dygn, som vi hoppats. Men det rekordet skall väl inte stå så länge. Tänk för resten, om vi nästa sommar skulle kunna skrapa ihop så mycket pengar, att vi kunde få till stånd en sommarexpedition upp till fjällen, gärna till Gröndalen, för att i första hand undersöka termikmöjligheterna. Där i termiken samt nattetid på hanget, som är en halv mil långt och fem gånger högre än Ålleberg, skulle vi kunna sätta tidsrekord, som gjorde skäl för namnet! Ty där uppe finns i alla fall de stora möjligheterna....

Så vänder vi oss till föraren i baksitsen, Robert Widmark, yrke studerande, ålder 17 år.

På vår fråga om framtidsutsikterna får vi ett bestämt svar:

— Jag skall bli flygare!

Den 1 juli var kursen slut. Jag hade legat på en S-kurs och en vecka på F-kurs. Silver-C var målet, men tyvärr räckte inte min sträckflygning till. Därför gick jag kvar. Visserligen hade min instruktör med bestämdhet sagt ifrån, att efter kursens slut skulle det inte bli någon flygning. Då kom tävlingarna, och personalen hade nog att göra med dem. Men det var svårt att resa. Dels trivdes jag så bra uppe på berget — Stockholm lockade inte alls — och sen tänkte jag, att det kanske i alla fall skulle kunna komma någon chans.

Och den kom. Tidigare än jag vågat hoppas. Det var när Karl-Erik frågade, om jag ville följa med. Det var ju litet tråkigt att inte få gå upp med detsamma utan få order att först krypa till sängs. Men order är order, och jag sov. Det var litet svårt att vakna efter en timma, och ruggigt och mörkt var det ute. Men väl uppe i luften blev allt bättre.

Jag satt och tänkte, att det blir nog litet tråkigt att sitta här i baksitsen och kanske inte göra något på ett helt dygn, då jag redan efter en halv timma fick höra Karl-Eriks stämma: "Tag rodren, vi flyger en halv timma var!"

Någon horisont såg jag inte. Men jag fick uppgift på en viss kompasskurs, och sen fick jag svänga på tecken. Karl-Erik visade ingen som helst otålighet, när Kranichen bar sig dumt åt. Jag fick i stället en del goda råd, och snart kom jag underfund med skevningsroderbromsen och alla andra ovanligheter. Det var nämligen första gången jag flög den kärran. Så småningom kom solen upp. Det var en vacker syn. Molnen började försvinna och jag kunde se horisonten och få ögonmärken. Nu behövde jag inte längre flyga efter kompassen, vilket var förskräckligt anstängande.

Jag kände mig riktigt stolt, när Karl-Erik vid 6-tiden på morgonen sa' till mig,

(Forts. å sid. 24)



Nye chefsinstruktören Bengt C:son Bergman, som för två år sedan slog svenska höjdrekordet under Ållebergstävlingarna, var i år tävlingsledare i klass II, medan C. O. Hugosson svarade för klass I.

SM PÅ ÅL

En strålande segelflygtäv

kamp mell

När Ållebergstävlingarna 1944 avslutades — det var första gången, som man tävlat i två klasser — lovade KSAKs generalsekreterare överste Enell, att följande års tävlingar skulle få formen av Svenska Mästerskap. Det löftet infriades också mycket riktigt fredsåret 1945, och samtidigt gavs löftet om nordiskt deltagande i 1946 års segelflygtävlingar.

Vi ha en helgjuten dansk segelflygare, Henri Fugl, att tacka för att också löftet om nordiskt inslag i årets tävlingar kunnat infrias: han är nämligen den ende icke-svensken, som ställt upp till årets segelflygtävlingar på Ålleberg. Till yttermera visso har han kommit med ett högvärdigt plan, typ Rhönbussard, som han byggt praktiskt taget alldeles ensam. Det är åtskilliga tusen timmars arbete, som ligger bakom det verket — ett lysande exempel på det uppoffrande intresse, med vilket man i vårt sydvästra grannland gått in för segelflyget!

Genom sitt deltagande bidrar dansken också till att sätta litet extra färg på tävlingen, som i år omfattar inte mindre än 18 deltagare i fem olika flygplantyper — förutom Fugls Rhönbussard även Moswey, Olympia, Mü 13 och självfallet även Weihe — det är strängt taget bara Fi-ettan, som saknas. Henri Fugl är den ende, som gjort sitt plan själv — efter de tyska originalritningarna — men Fred Nordholm är säkert inte helt oskyldig till bygget av västeråsarnas Olympia och Brenkner har deltagit i Weihe-bygget vid Flygindustri. De tävlingsdeltagare, som inte själva haft tillfälle att delta i tillkomsten av sina plan, ha säkert i stället specialtrimmat dem så grundligt, att var och en kan sägas behärska sin "kärra" perfekt. Skäggige teknologen Charles Birch-Iensen tänker t. o. m. idka segelflygvetenskapliga studier i den Mü 13 han i sista stund fått låna och efteranmält sig med.

"Gidde" Karlsson har haft vissa planer på att få ställa upp som tävlande i år — sedan han de senaste åren på ett förtjänstfullt sätt tillhört tävlingsledningen — en debut som säkert motsetts med intresse på många håll, men tyvärr gick det inte att ordna, då en ny och ännu större uppgift i flygets tjänst redan helt tagit hans kapacitet i anspråk. Nya namn saknas annars inte bland de tävlande — löjtnant Rune Lundgren har efterträtt Gösta Magnusson, som f. n. ägnar sitt segelflygintresse åt svartingarna i Etiopien; sergeant Hultqvist kommer från F 16, som första gången representeras i SM på Ålleberg, och såväl Björn Andersson som Fred Nordholm har i år gått över från lagtävlingen till den individuella kampen, där den förre förresten prövade sin lycka redan 1944. Dessa två civilister kommer i Moswey resp. Olympia. Överhuvudtaget är det glädjande, att det civila inslaget börjat öka något. Det skall bli intressant att se, hur de klarar sig mot militärflygarna Alm, Brink, Arne Magnusson, Persson och Olow, om han nu kommer... Låt oss följa kampen dag för dag.

Torsdagen den 4 juli 1946

hälsar tävlingsledaren C. O. Hugosson den församlade skaran elitsegelflygare välkomna. C. O. har nu varit bas för det hela ända sedan 1943 — Ållebergstävlingarna började ett år tidigare, då med Bertil Florman som ledare och sex lag som deltagande. För andra gången rör det sig om att kora segelflygets svenske mästare — i fjol tog Sven Alm hem spelet efter en hård kamp mot favoriten Bengt Olow.

I dag har Olow ännu inte infunnit sig, och inte heller Birch-Iensens karakteristiska skägg syns till — han har kanske funnit något intressantare ... hm ... vetenskapligt studieobjekt på vägen — honom kan man tro om vad som helst.

Årets SM går egentligen ut på endast sträck- och höjdflygning — nu är det förresten föraren och inte tävlingsledningen, som bestämmer, vart färden skall ställas. Överhuvudtaget tycks man ha tagit rätt stor hänsyn till resultaten av SFTs gallup-undersökning i fjol angående tävlingsbestämmelserna — tiden har också flyttats ett par veckor fram, vilket visat sig vara enbart lyckligt.

Varmfrontsvädret är inte riktigt idealiskt, och de beräknade höjdvinsterna gå endast i ett par fall upp över 1000-metersstrecket — det är Björn Andersson och Winkler, Barkarby, som svarar för den prestationen. Löjtnant Persson från Krigsflygskolan når dagens längsta distans, 54 kilometer, medan Alm klarar 49 km. Tätt efter kommer Brink och Hultqvist med vardera 47, Holm—Halmstad med 46 och Arne Magnusson med 40. Winkler klarar 32, Berlin 31, Lundgren 24, Björn Andersson och Ohlsson—Säve vardera 22 kilometer. Vid poängsammanräkningen visar det sig, att Persson leder (63.10 poäng) med Brink som tvåa (53.30), Alm som trea (51.50) och Hultqvist som fyra (50.61). Det artar sig redan till en lustiger dans...

Fredagen den 5 juli

händer egentligen ingenting — om man undantager, att Bengt Olow infinner sig i Halle-Hunnebergs Moswey III, dock endast för att meddela, att hans nya anställning



Flygvapnet använder endast Weihe und

EBERG

ned sol, termik och hård mngod elit

som provflygare vid SAAB i Trollhättan helt kräver hans tid under tävlingsdagarna. Man lyckas istället engagera Arne Gundersen att representera klubben i Mosweyn. "Gunder" är numera civil, har fått motorflygutbildning och tjänstgör vid nya firman Eskilstunaflyg, där man tydligen har tid att avstå en man för striden om mästerskapet. Därmed har ännu en av de gamla lagflygarna från klass II gått över till klass I. Visserligen får han en tävlingsdag mindre än de andra genom den sena inryckningen, men han är säkert mannen att klara upp situationen.

Lördagen den 6 juli

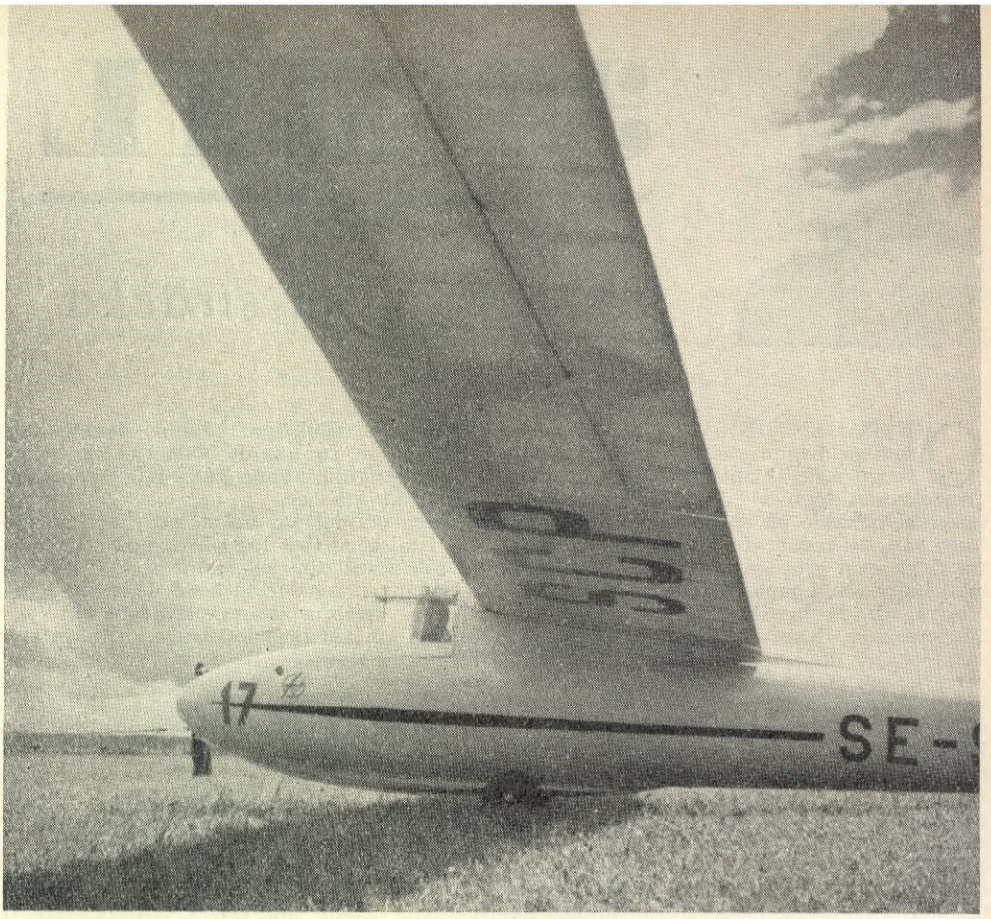
är det åter flygväder, och denna andra tävlingsdag bjuder på nya sensationer. Alm visar sig suverän genom att gå fram till angivet mål, Finnerödja söder om Laxå. Det är dagens bästa flygning, som tillsammans med 50 % tillägg för mållandningen och 1.500 meters höjdvinst ger inte mindre än 166,97 poäng. Det säkrar inte blott en absolut förstaplacering utan ger också 50 poängs försprång gentemot Brink, som håvar in 103,66 nya poäng för dagens näst bästa prestation — målflygning till Karlsborg och 1.800 m höjdvinst.

Dagens trea blir Jan Andersson, Sätenäs, medan Björn Andersson åter visar lejonklon och belägger fjärde plats. Rune Lundgren får ett nytt plan i stället för det som blixten tog dagen innan, och med nya friska takter tar han hem femte plats, medan Gundersen inte långt efter lägger beslag på sjätte-placeringen. Arne Magnusson, Persson och Bråvalla-Carlsson tar hem sjunde, åttonde och nionde dagsplaceringen i ovanligt jämna flygningar.

Efter två tävlingsdagar leder alltså Alm med 218,47 poäng, medan Brink ligger på andra plats med 166,76 poäng. Trea är Persson med 152,81 och fyra Magnusson med 127,71.



här ses en rad av de smäckra planen.



Så här vackert kan ett segelflygplan ta sig ut. Det är en Weihe — den högvärdiga typ som var mest i elden under Ållebergstävlingarna. I år fick den dock konkurrens även av Moswey III, Rhönbussard, Olympia och Mü 13.

Söndagen den 7 juli

bjuder på bästa vädret hittills, och resultaten bli också därefter. Luleårepresentanten Magnusson gör dagens verkliga långflygning till Örebro — angivet mål — där han dimper ned som ett lyckat extranummer i pågående stora flyguppvisningar. För motorflygare utifrån råder startförbud på fältet, men det bryr sig inte en motorlös flygare om. Har han dessutom en höjdvinst av 2.400 meter, så blir resultatet liksom i fallet Magnusson 226,56 poäng, vilket räcker både till bästa dags- och totalpoäng.

Fred Nordholm når dagens bästa höjdvinst på över 4.000 meter, men väl uppe på jakt efter höjdrekordet råkar han ut för en besvärlig isbildning, och i "kampen mot isbildningen" (som en NF-artikel i nr 2—3 hette) kommer han inte längre än 28 kilometer.

Något längre kommer Lundgren och Persson, som med över 3.000 meters höjdvinst nå 152 resp. 146 kilometer. Hultqvist landar först efter fem timmar med en sträcka av 145 kilometer (2.375 m höjdvinst), medan Brink flyger 125 (2.075) och Alm 117 km (1.700 m höjdvinst). Brink flyger förresten till Linköping över Vättern, som också korsas av Björn Andersson och Winkler.

Nu har halva tävlingstiden gått och situationen börjar tillspetsa sig ordentligt. Magnusson leder med 345,27 poäng före Persson (335,87), medan Alm flyttar ned på tredje plats (333,04) och Brink på fjärde (299,06). Lundgren ligger femma (294,23) och Hultqvist sexa med 263,85 poäng. Det skiljer alltså inte på mer än futtiga tolv poäng mellan de tre första och femtio mellan ettan och femman.

Måndagen den 8 juli 1946

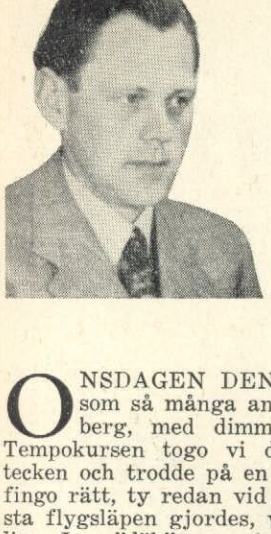
ger ännu bättre resultat än gårdagen, och frågan är, om man inte kan tala om de resultatmässigt sett bästa prestationerna i det svenska segelflygets tävlingshistoria. Inte mindre än sex man flyger över 200 kilometer, och många hänger uppe i luften hela dagen. Först på natten till tisdagen kommer transportvagnarna hem med sin last — sist av alla Bråvalla-Carlsson vid halv 8-tiden på tisdagsmorgonen!

Arne Gundersen och Jan Andersson flyger till Kalmar, trion Brink, Winkler och 13 Carlsson (Bråvalla) gör Blekinge den äran och Sven Alm når Feringe, medan Nordholm nöjer sig med 108 och Björn Andersson med 81 poäng.

Efter den suveräna fjärde tävlingsdagen leder alltså för omväxlings skull Brink (510,79 poäng), tätt följd av Alm (495,67), medan Magnusson får nöja sig med tredje plats (472,17). Lundgren och Hultqvist rycker upp till fjärde resp. femte plats med 429,38 resp, 403,73 poäng. Arne Gundersen som har en hel dag mindre än de andra, ligger nu sexa med 383,89 poäng — en prestation som sannerligen inte skäms för sig.

Två tävlingsdagar återstår alltså, och spänningen börjar nå sin kulmen. Vem skall ta hem mästerskapet i år???

(Forts. å sid. 28)



33 MIL

segelflyg "på sträcka"



ONSDAGEN DEN 5 JUNI började, som så många andra dagar på Älleberg, med dimma och dis. Inom Tempokursen togo vi detta som ett gott tecken och trodde på en god termikdag. Vi fingo rätt, ty redan vid 9-tiden, då de första flygsläpen gjordes, var termiken skaplig. Jag "dök" genast på vår instruktör och frågade, om jag inte kunde få pröva på långsträckan. Han var dock ganska tveksam, emedan det var litet tunnt med moln norröver och väderleken talat om ett annalkande lågtryck. Vi kunde förresten redan se de första förebuden, cirruskrokarna, på himlen. Mina kamrater avrådde mig också, och ingen av dem var villig göra mig sällskap på färden. Instruktören ville dock ge mig en chans men klargjorde samtidigt, att något mer försök inte kunde komma ifråga, om jag misslyckades.

Jag sprang i all hast efter en tröja och en järnvägskarta, hoppade i Weihen, och så gick starten klockan 09.20. "Hälsa Forslund i Gävle", skrek Birger då det bar iväg.

Jag kopplade loss från motorflygplanet i en bra blåsa på 500 meters höjd. Molnbasen låg på 1.000 meter, men molnen voro rätt tunna och platta. Egentligen skulle jag ha prövat termiken över Älleberg en stund, men jag fick en ingivelse att ingen tid var att förlora, varför jag genast stack iväg på nordlig kurs. Vinden var västsydväst c:a 8 sekundmeter. Den övergick rätt snart till rak västlig, varför avdriften besvärade en hel del.

Jag kryssade fram och tillbaka över järnvägen norrut. Passerade Stentorp och Skövde på betryggande höjd och kom så småningom fram till Töreboda. Ett stycke norr om denna plats tog termiken slut och molnen flöto ihop till ett jämngrått täcke. Nu följde också den mest kritiska delen av flygningen. Vid Laxå visade höjdmätaren knappt 300 meter, och vid Vretstorp kom jag "sniffande" över skogstopparna fram till slätten. Låg sedan på c:a 150 meters höjd under 20 minuter.

Jag drev med vinden under det att variometern pendlade mellan noll och en halv meter stigning. Hann här konstatera, att intresset för segelflyg tydligen var stort i de stugor jag passerade fram över. Hela familjer med far i spetsen vinkade och gestikulerade väldeliga. Ibland tyckte jag mig t. o. m. se, hur de höllo vad om huruvida jag skulle kunna hålla mig uppe eller få lov att gå ner.

Gissa om det var skönt, när jag framme vid Hallsberg fick tag på en ordentlig blåsa och stack upp till molnbasen!

Sedan vidtog den lättaste delen av flygningen. Örebroslätten motsvarade sitt rykte som en god termikalstrare. Örebro och Köping passerades med god fart. Under två timmars tid varierade höjden mellan 1.000 och 1.200 meter. Framme vid Västerås upphörde cumulusbildningen med ens och ett stort klart bälte blev synligt. Genom en tidsödande kringgående rörelse lyckades jag dock, efter en hel del besvär, komma norrut därifrån. Höjden var dock ibland i lägsta laget. Mitt mål var Gävle, varför jag tog kompasskurs mot norr. Västliga kursen räknade jag med att vinden skulle sköta om.

Vad fordras

för att segelflyga 33 mil?

Vråltermik, säger de flesta — utom Sunne-Ericson, som gav sig iväg i ganska dålig termik och klarade sträckan för guld-C. Det behövs antagligen litet fighthumör också, och det visade "Sunne". Eftersom han prenumererat på Flygtidningen alltifrån starten, anser han det självklart, att NF får hans utförliga beskrivning av den intressanta flygningen.

Rätt snart kom jag dock in över fullständiga ödebygder, bara skog och inte en människoboning på miltals avstånd. Då höjden var dålig och termiken opålitlig måste jag söka mig ner till gästvänligare trakter igen. Passerade norr om Uppsala och kom så småningom upp till Tierps köping. Hade då en god stund sett Östersjön, d. v. s. Gävlebukten, och skymtade i fjärran Skutskär och Gävle.

Norr om Tierp fanns ej en gnutta termik, och då jag inte hade mera än 600 meters höjd vågade jag ej ge mig in över de skogar och sjöar som lågo mellan mig och Gävle. Gjorde en lov tillbaka över köpingen och landade strax norr om Tierps kyrkan klockan 17: 35. Jag hade då varit i luften 7 timmar och en kvart. Någon mat hann jag ej få med vid starten, och magen knorrade högljutt under sista delen av flygningen. Efter den utståndna nervspänningen var jag ganska trött och dessutom oerhört stel i benen.

Under inflygningen och landningen lade jag märke till ett par gamla gubbar, som intresserat följde mina förehavanden. Jag klev ur kärran, gick fram till dem och frågade för säkerhets skull, var jag befann mig. En titt på kartan, som vid det laget var ganska sönderläst, förvissade mig om att de 30 milen voro avverkade med god marginal. En ljuvlig känsla. Jag slog mig i samspråk med gubbarna och fick mig till livs deras kommentarer till mitt flygande. Då den ene av dem fick syn på mig över skogsbrynet, hade han sagt: "Det var mej en jäkla stor hök". "Ånej", sade den andre, "Du ser väl att han har två motorer". "Men så tråkigt att maskin gick sönder då Ni landa' ", sade de. — "Sönder?" sa jag och bara gapade. "'Ja, landningsstället! Den ena vingen står ju i backen". Innan vi skildes hade jag ändå faktiskt lärt de gamla hedersmännen en hel del om segelflygning.

Jag skulle kunna berätta om en hel del andra roliga intryck från uppehållet i Tierp och hemtransporten därifrån pr bil, men jag har kanske redan blivit tillräckligt långrandig. En sak är dock klar. En sträckflygning med segelflygplan över leende svenska nejder är en rolig, tjusande och spännande upplevelse. Då känner man verkligen att man fått riktig lön för alla utståndna vedermödor inom segelflyget.

Om jag skulle våga mig på att ge några tips åt blivande sträckflygare så vore det följande:

Börja fantisera om flygningen minst ett halvår i förväg och ägna tillgängliga kartor ett noggrannt studium. Drag upp linjer i olika vindriktningar till de platser Du tänker flyga och studera noga terrängförhållandena, orter, städer o. s. v. i färdvägen. Vi segelflygare ha ju inte motorflygarnas vana att läsa kartor och orientera från luften. En vanlig järnvägskarta är inte så dum att flyga efter, om man i förväg något så när känner till terrängförhållandena.

När flygningen sedan skall börja, se då till, att kärran är i ordning. Skaffa en filt att sitta på. (Själv glömde jag detta och fick en olidlig s. k. träsmak.) Att Du desutom måste tänka på batteri till girindikatorn, huvlås, pedalinställning, barograf och trimroder behöver jag väl inte säga. Då Du vänder startplatsen ryggen och ger Dig ut på okända äventyr, bör Du göra det med en föresats *att inte ge tappt*, förrän det är alldeles omöjligt. Samtidigt måste Du dock iaktta en viss *försiktighet*. Det är dyrbar material Du fått Dig anförtrodd, och Du bör ständigt se till att ha lämpliga landningsplatser inom räckhåll. Tänk på vindriktningen. Skorstenar, sjöar o. s. v. ge en utmärkt vägledning. Kommer Du ner på låg höjd och måste tänka på landning,

(Forts. å sid. 24)

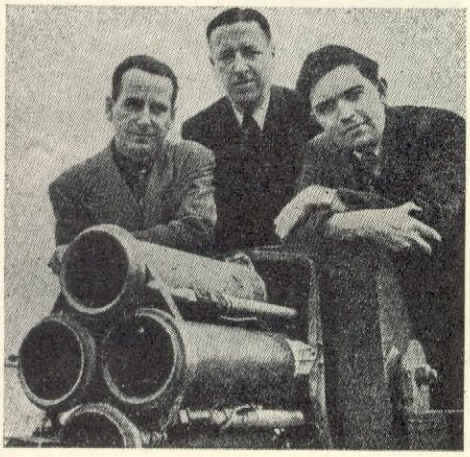


SUNNE-ERICSON ses här bredvid sin Weihe efter välförrättat värv och i vinjettbilderna se vi honom dels civil som mejerichef i Sunne, dels inför starten av den utmärkta 33-milaflygningen.

SNABBARE än LJUDET

Kort före slutet av Europa-kriget överraskades ibland de tunga amerikanska bombplansarmadorna av tyska raketjaktplan, som virvlade rätt igenom de amerikanska formationerna med en hastighet av över 1000 km/tim.

För närvarande pågå i USA försök med en raketmotor, som skall giva de amerikanska raketjägarna ännu högre hastighet. Denna motor har utvecklats av Reaction Motors, Inc. i Pompton Plains, N. J. på uppdrag av det amerikanska marinflyget. Liksom V 2 drives den genom förbränning av alkohol och flytande syre. Med en vikt av endast något över 100 kg kan den nya motorn utveckla c:a 8000 hk.

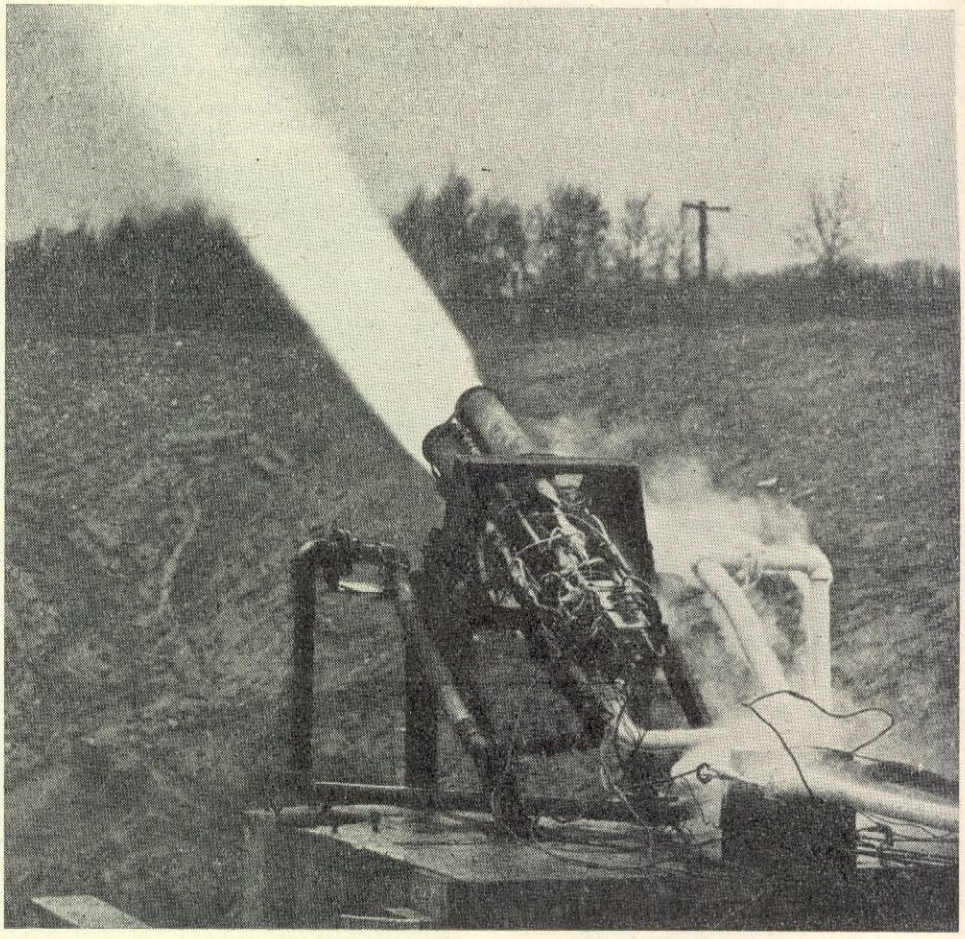


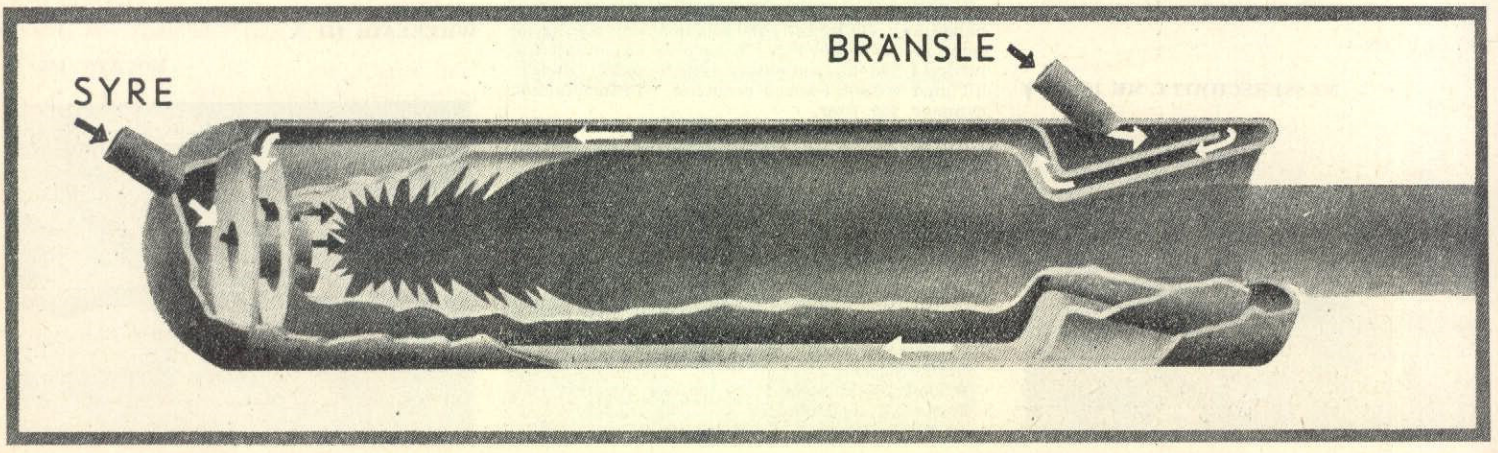
Raketmotorn konstruerades av Franklin Pierce, John Shesta och James Wyld samt Lovell Lawrence (ej med på bilden), vilka också ha grundat Reaction Motors, Inc.

8000 HK...

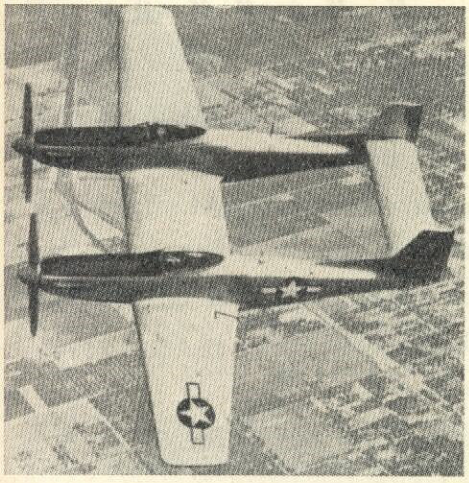
Motorn på provningsfundamentet slungar ut en stark flamma eller eldstråle från var och en av sina fyra cylindrar. Röret till höger kyles av flytande syre med en temperatur av ungefär — 165° C.

Emedan gnistan eller rättare sagt flamman i en raket med flytande bränsle är tillräckligt varm för att smälta stål, är kylningen av kompressionsrummets väggar ett stort problem. Den princip, man begagnat vid lösandet av detta problem, demonstreras här nedan. Innan det förbrännes, kyler bränslet kompressionsrummets väggar genom att tvingas cirkulera runt detsamma. Samtidigt uppvärmes det inströmmande bränslet så att det kommer att förbrinna snabbare i kompressionsrummet.

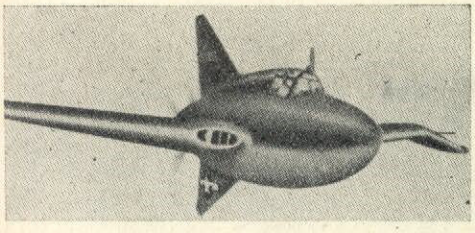




FULINGAR OCH SKÖNHETER



NORTH AMERICAN XP-82



NORRTHROP XP-56

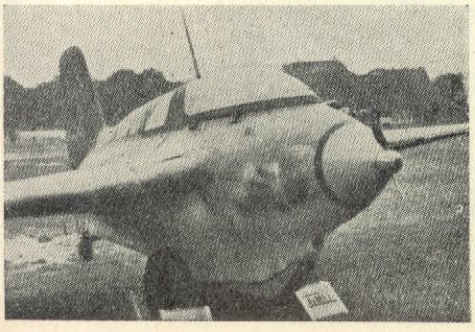


SPRATT'S STÄLLBARA VINGE



KELLET XR-8

MESSERSCHMITT ME 163



"Dubbel-Mustangen" är ingen rötmånadsföreteelse även om man vid första påseendet lätt får det intrycket. Nej, den bär högst allvarligt beteckningen North American XP-82 och är avsedd för eskort, nattjakt, bombföretag samt spaning. Besättningen består av två man. Motorer: 2 Rolls Royce "Merlin" vätskekylda 12-cyl. radmotorer.

Northrop XP-56 är ett stjärtlöst jaktplan, som tydligen byggts med tanke på att injaga skräck hos fienden — hu!

Spratt's ställbara vinge kallas ett egendomligt flygplan, som närmast för tanken till det en gång så berömda — och i viss mån ökända — franska folkflygplanet "Pou du Ciel" eller på svenska "Himmelslusen" eller "Flygande loppan". Flygplanet på vår bild har konstruerats av George Spratt, ingenjör vid Stout Research Division inom Vultee Aircraft Corp. och det fina med denna "kärra" är att vingen är rörlig, vilket möjliggör en utomordentlig förenkling av styrorganen. Man styr kort sagt med vingen. Flygplanets längd är 8,16 m.

Kellet XR-8 är ett mästerverk i helikopterväg från Kellet Aircraft Corp. i Philadelphia. Fabriksbeteckningen är KH1X. Särskilt förtjäna de båda 3-bladiga rotorerna att uppmärksammas. De rotera nämligen mot varandra. Vidare drivas de av en luftkyld motor om 245 hk.

Messerschmitt Me 163 eller som den vanligen kallades, Komet, var liten, men naggande god. Konstruktör till fartvidundret var professor Lippisch. Motorn var ett vätskeaggregat av typ Walter HWK 509. Bränslet bestod av "T-Stoff" (konc. vätesuperoxid) och "C-Stoff" (lösning av hydracinhydrat N_2H_4 . H_2O i metanol). Data: spännvidd 9,82 m, längd 7,04, vingyta 18,3 m², flygvikt 5.120 kg, max.-hast. 950 (enligt prof. Messerschmitt upp till 1.040 km/tim.), topphöjd 16.000 m, stigtid till 10.000 m c:a 2,5 min. Bränsleförrådet medgav 12 min. flygning under full kraftutveckling. Beväpningen utgjordes av två 30 mm akan i vardera vingroten.

Piper Cub "Special", ny modell av Cub "Trainer", det vanligaste amerikanska privatplanet. Med en 65 hk motor har det en marschhastighet av ung. 115 km/tim. och räckvidd av 320 km.

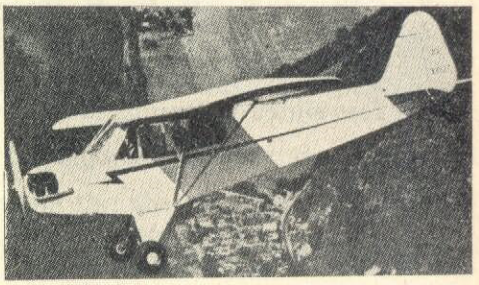
Spartan Executive 12 är en lyxkärra med bl. a. kabinuppvärmning och luftkonditionering. Motorn om 450 hk ger en hastighet av över 310 km/tim. Räckvidden är 1.760 km med fem passagerare och 65 kg bagage.

S.I.P.A. S. 10 Société Industrielle pour l'Aéronatique, grundat 1938, med fabriker i Neuilly nära Paris och Ile de la Jatte (chef Volland) har börjat ägna sig åt att konstruera småflygplan och ovan se vi den första produkten, betecknad S. I. P. A. S. 10. Det är som synes ett 2-sitsigt övningsplan. Ritningarna uppgjordes redan 1943, men ha först nu omsatts i praktiken (t. v. treplanskiss). Utvecklingen har emellertid gått fort nu och S. 20 och S. 30 föreligga redan färdiga att serieproduceras. S. 30 är ett helmetallplan med följande data: spännvidd 9,4 m, längd 9,45, höjd 1,95, bredd med vingarna hopfällda 2,60 m, vingyta 12 m², tomvikt 582 kg, tillsatsvikt 328 kg, flygvikt 910 kg, vingbelastning 76 kg/m², effektbelastning 6,5 kg/hk samt räckvidd 800 km. Motorn är en inverterad, luftkyld 140 hk radmotor, typ Renault "Bengali" med constant-speed-propeller. Bränsletanken rymmer 150 liter.

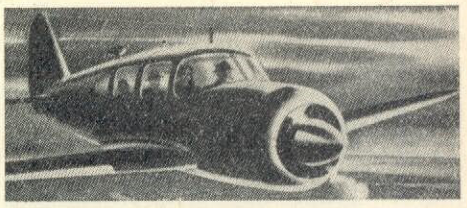
SNCA du "Nord 1101". Elegant franskt turistplan med följande data: spännvidd 11,50 m, längd 8,55, höjd 3,25, vingyta 17 m², flygvikt 1 580 kg, räckvidd 1.200 km, max-hast. (på 2.000 m höjd) 310 km/tim., marschhastighet 270 km/tim., landningshastighet 110 km/tim., topphöjd 4.500 m. Motorn är en luftkyld Renault 6 Q om 220 hk.

Wheelair III A är ett lyxplan i helmetall för fyra passagerare.

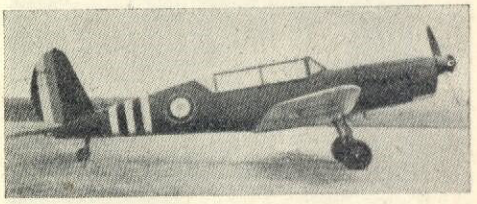
Rocket 185 kommer från Johnson Aircraft Inc. i Texas. Den behandlades ganska ingående i nr 1 av NF (All round). (Se vidare å nästa sida!)



PIPER CUP "SPECIAL"



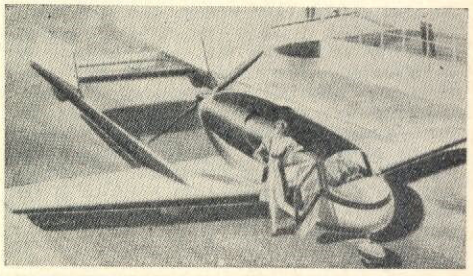
SPARTAN "EXECUTIVE 12"



SIPA S.I. 10



SNCA DU NORD 1101

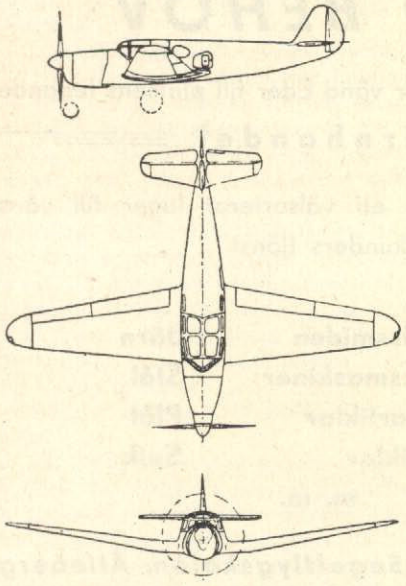


WHEELAIR III A

ROCKET 185



ALL ROUND



SNCA du Nord 1101
(treplansskiss i anslutning till fotot å motsatta sidan).

General "Skyfarer" är konstruerad vid Massachusetts Institute of Technology och kännetecknas främst av sin spinsäkerhet. Max-hastigheten är 165 km/tim., marschhastigheten något under 150 och flygsträckan över 800 km. Spännvidd 9,58 m, längd 6,71 m och höjd 2,64 m.

Luscombe "Silvaire", helmetallplan, som räknades till de fem mest sålda typerna i USA före kriget. Planet har utmärkta prestanda. Med en motor om 75 hk gör "Silvaire" en toppfart av 185 km/tim., en marschfart av 175 km/tim. samt har en flygsträcka på över 960 km. Spännvidd 10,67 m, längd 6,10 m och höjd 1,78 m.

Hockaday "Comet" reklameras såsom det snabbaste av de högvingade privatplanen. Hastigheten uppges till 235 km/tim. och flygsträckan till över 800 km. Spännvidd 10,06 m, längd 6,88 m och höjd 2,82 m.

Stinson "Voyager" slutligen är en högst elegant skapelse i absolut lyxklass. Den är avsedd för tre personer, utrustad med en 90 hk motor, har en toppfart av 180 km/tim., en marschfart av 175 km/tim. och en räckvidd på 650 km. Spännvidd 10,36 km, längd 6,71 m och höjd 1,98 m.

Messerschmitts reaktionsmotor funnen på botten av en alpsjö.

Den ursprungliga modellen till Messerschmitts reaktionsmotor har av den franska säkerhetstjänsten påträffats på botten av en sjö i Tyrolen.

En fransk officer, som från säker källa fått veta, att modellen samt ritningarna till denna av en ingenjör inom det tyska flyget i slutet av 1945 sänkts i närheten av Innsbruck, såg sina efterforskningar krönta med framgång. Modellen till Messerschmitt-motorn, som inte kunde börja tillverkas på grund av Tysklands nederlag, hade sänkts ned i en liten sjö nära Reith. Modellen återfanns i utmärkt skick.

Tekniker anse, att Messerschmitt-modellen kan uppnå en hastighet av 1.500 km i timmen.

Fartens tjusning . . .

Vid en serie dykprov, som nyligen gjorts av Lockheed's provflygare och ingenjör Herm ("Fish") Salmon med Shooting Star skalades färgen av vingarna . . .

Iberia,

det spanska flygbolaget, har öppnat trafik på London.

Panaair do Brasil

har öppnat trafik på sträckan Rio de Janeiro—Pernambuco — Dakar — Lissabon — Paris — London med Lockheed "Constellations".

Sky Coach

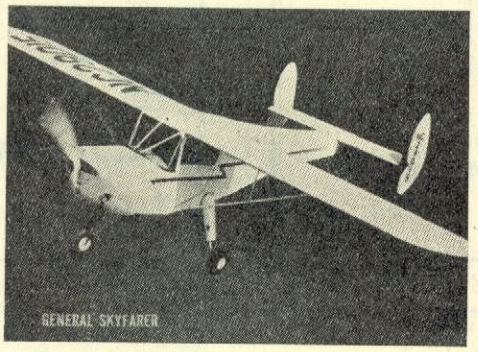
från Consolidated Vultee är ett nytt fyrsitsigt civilplan, som f. n. befinner sig på experimentstadiet.

Sun Helicopter Company

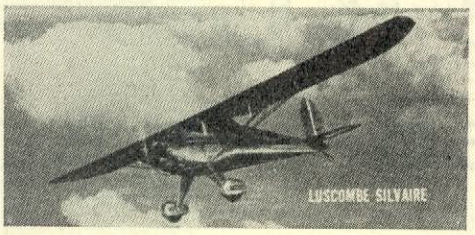
heter en helikopterfabrik, som grundades helt nyligen i San Diego (Kalifornien).

Caproni-verken.

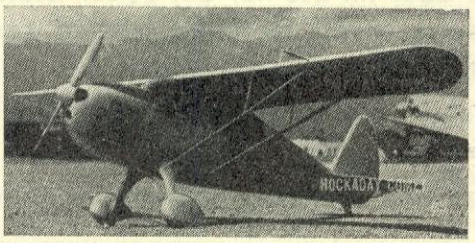
Vissa rykten vilja göra gällande, att schweiziska industri- och bankkretsar ha planer på att övertaga de italienska Caproniverken.



GENERAL SKYFARER

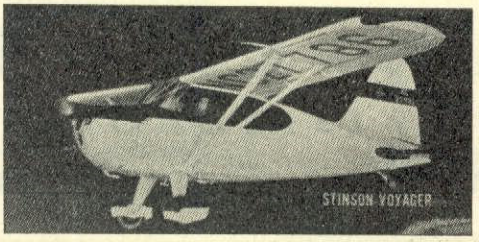


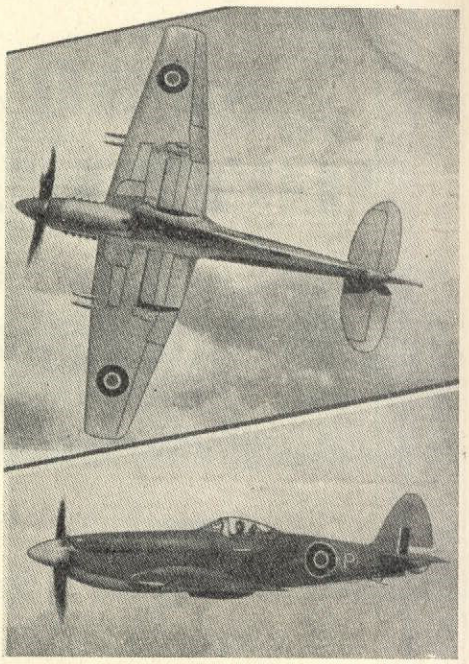
LUSCOMBE SILVAIRE



HOCKADAY COMET

STINSON VOYAGER





"Seafang"

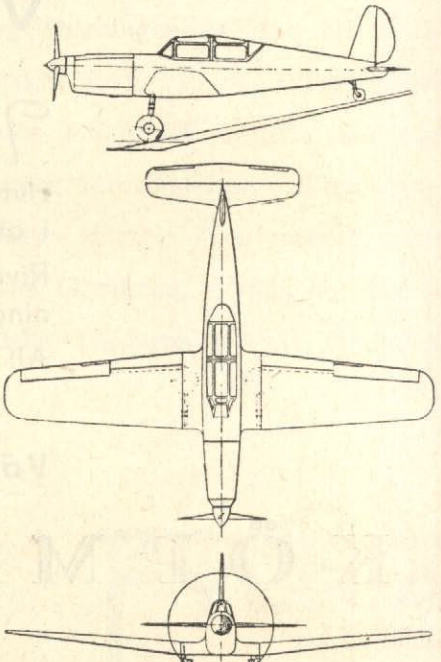
från Vickers Armstrong. Det är "Spiteful" i en speciell version, avsedd för basering å flottans fartyg. Spännvidden är 10,67 m, längden 10,04, höjden 4,09 m och vingytan 19,51 m². Maxhastigheten angives vara 724 km/tim medan stighastigheten lär uppgå till 1160 m pr minut.

Aero Transportes del Sureste

är namnet på ett nybildat mexikanskt flygbolag, som säkert kommer att låta tala om sig.

Peruvian International Airways

är ett nyligen bildat peruanskt flygbolag, vars kapital är uppdelat lika mellan peruanska, nordamerikanska och kanadensiska intressenter. Första linjen blir Lima—Balboa—Havanna—New York—Montreal och DC-4:or komma att upprätthålla trafiken.



SIPA S.I. 10 i treplanskiss. Foto å motstående sida.

Åt gott – bo bra på

STORA HOTELLET

Falköping

modernt, trivsamt.
Erbjuder Er förstklassig
restaurant- o. hotellkomfort.

Tel. Namnanrop: "Stora Hotellet"

★

Dir.: ***Västsveriges Allmänna Restaurant Aktiebolag***



VID BEHOV

av järnhandelsvaror vänd Eder till platsens ledande

järnhandel

Vi stå redo med ett välsorterat lager till våra kunders tjänst

Vi föra:

Byggnadssmiden	**Järn**
Lantbruksmaskiner	**Stål**
Hushållsartiklar	**Plåt**
Sportartiklar	**Spik**

m. m.

Leverantör till Segelflygskolan, Ålleberg

K. J. Wibergs Järnhandel

Tel. 5, 70, 72 Falköping Tel. 5, 70, 72

FRIBERGS

VED- och KOLAFFÄR

Vänd Eder till oss när det gäller licensfritt bränsle, såsom stubbved, rivningsved, ytved av olika träslag samt grenved och licensfria kol i alla storlekar.

Rivningshus av trä köpas över hela Skåne samt även sågad rivningsved i 1-meters längder.

All slags ved uppköpes kontant vid mätningen. Även trä på rot köpas.

Vänd Eder med förtroende till

KÖPMAN C. FRIBERG

HÄLSINGBORG

KONTOR: Eneborgsvägen 32 A. Tel. 17013 **BOSTAD: Rektorsgatan 9. Tel. 17148**

TEMPOKURSEN blev en fullträff!

— NF-intervju med instruktör Birger Nilsson —

— 1.310 km sträckflygning med segelflygplan, 26 segelflygningar med över 1.000 m höjdvinst och 134 timmars segelflygtid på 14 dagar — det kan man kalla ett strålande resultat. Ni måste haft en fantastisk termik under Tempokursen?

Frågan ställs till instruktör Birger Nilsson, som varit ledare för kursen.

— Inte alls, blir det trygga svaret. Vi hade termik endast under fem dagar, så vädret var knappast idealiskt.

— Men vad är orsaken till det utmärkta resultatet? Ni har ju sträckflugit fem gånger mer än på någon tidigare F-kurs.

— Ja, det här är en ny slags F-kurs. Dir. Gösta Åhlén hade nämligen ställt ett antal ordentligt tilltagna stipendier till klubbarnas förfogande. Dessa stipendier skulle utdelas till pojkar, som nedlagt ett förtjänstfullt arbete inom klubben och som samtidigt voro goda segelflygare. Det var alltså utvalt folk, som kom hit. F-kurserna bruka annars många gånger vara mycket ojämna. Men här var det möjligt att genomföra ett uppgjort kursprogram. Utbildningen blev härigenom effektivare, kamratandan var den bästa tänkbara, arbetet gick lätt och resultaten blevo därefter.

— Räckte Åhléns stipendier till för alla utgifterna efter kursen?

— Ja, Tempostipendiet var ordentligt tilltaget, 300 kronor pr elev. Det var bara ett par av pojkarna som lyckades flyga upp hela summan. Det betydde mycket, för nu kunde man flyga och träna så mycket man ville utan att behöva tänka på att varje minut kostade en dyrbara pengar. Dessutom kunde instruktören utan samvetskval låta eleverna flyga, tills de voro riktigt säkra på de olika flygplanstyperna. Därigenom minskades riskerna för haverier vid utelandning.

— Det är alltså Din uppfattning, att kurser av typen "Tempo" är melodin för framtiden?

— Absolut. Det är bästa sättet att få fram elitsegelflygare.



TEMPOKURSEN SAMLAD KRING KRANICH:
Fr. v. Gösta Andersson, Umeå, instruktör Birger Nilsson, Alleberg, B. Pedersen, Halle-Hunneberg, B. Asklöf, Borås, instruktör Herje Westrin, KSAK, H. A. Carlsson, Eskilstuna, Karl-Erik Rosenqvist, Malmö, Åke Larsson, Stockholm, Einar Ericsson, Sunne, Tonnie Johansson, Karlskoga, K-E Brunnert, Borlänge, G. Ersson, Uppsala, och G. Karlsson, Jönköping. (A. Johansson, Götet, saknas å kortet.)

— Anser Du tiden — 14 dagar — vara lagom lång?

— Ja. Tiden får absolut ej vara kortare. Det åtgår nämligen så lång tid för inflygning på de olika typerna, att det annars ej blir någon tid över att ligga och vakta tillfällen för höjd- och sträckflygning. Om den ekonomiska sidan skulle ordnas på något sätt, så skulle jag till och med vilja föreslå en kurs på tre veckor, där man under en vecka kunde koncentrera sig på utbildning i blindflygning. Där har ju de civila segelflygarna ännu sina största svagheter. Förlängdes kursen en vecka, skulle man hinna med en rationell utbildning i blindflygning.

— Du nämnde den ekonomiska sidan. Tror Du, att Ni även i framtiden kan få liknande stipendier?

— Ja, jag får verkligen hoppas, att dir. Åhlén inte överger segelflygarna till nästa år, och skulle det dessutom finnas flera lika snälla "flygfarbröder" i landet, som vilja hjälpa våra pojkar på samma sätt, så bör vi snart få fram en stor skara elitsegelflygare.

Örnen.



en ny gren på den svenska idrottens stamträd.

Segelflygning är en sport för Sveriges ungdom, en sport, som ifråga om tjusning och spänning, nytta, nöje och kamratskap kan tävla med vilken som helst av de "gamla" idrottsgrenarna.

Segelflygningen är icke heller någon särskilt farlig sport. Olyckshändelser kunna emellertid inträffa där som inom andra idrottsgrenar. Försiktigheten bjuder därför även segelflygaren att genom försäkring skydda sig mot de ekonomiska följderna av ett olycksfall.



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

- FRÅN SEGELFLYGETS ALLA FRONTER -

ÖREBROTÄVLINGARNA (Forts fr. sid 13)

sista tävlingsdagen,

som bjöd på de bästa tävlingarna och den hårdaste konkurrensen hittills. Inte mindre än 60-talet starter företogs. Dagens — och hela tävlingens — längsta flygning svarade västeråsaren Arne Lind för. Han flög i ett flygande svep den 175 km långa vägen till Uppsala. Det gav hela 128,98 poäng och förde upp laget ända till andra plats, förbi Malmö, som låg stilla för dagen. Billy Nilsson klarade 145,4 kilometer och 104,8 poäng, vilket gav F 6-laget sammanlagt 325,61 poäng. Han kunde lika gärna ha vilat ut till prisutdelningen på lördag kväll, ty laget ledde sedan onsdagens flygningar så suveränt, att ingen enda konkurrent kunde hota detta ett par dagar gamla resultat.

En rätt intressant prestation svarade Eskilstuna-Bohman för, när han på lördagen under tävlingarna flög hem sitt plan till klubbens egen flygplats. Det var enda gången, som ett lags transportvagn inte behövde rycka ut för att hämta tillbaka planet till tävlingsplatsen Föraren själv kom dock tillbaka, för han ville lika litet som vi gå miste om den stora

Avslutningsfest med prisutdelning

som på lördagskvällen gick av stapeln på Stora Hotellet. Här hade intendent Englund i Örebroklubben faktiskt mobiliserat upp allt som fanns av sköna kvinnor och honoratiores i staden — och det vill inte säga litet. Det åts och dracks — som alltid flygare emellan med måtta — och självfallet hölls det också tal. Tävlingsledaren Överste af Sillén tackade på den lokala klubbens och generalsekreterare H. Enell på centralorganisationen vägnar. Stadsfullmäktigeordföranden, riksdagsmannen m. m. Harald Åkerberg prisade segelflyget i högan sky (Ett förslag: gör karlen till statsråd också, den enda titel han inte har, så kanske segelflyget får högre statsanslag!). Där talade vidare en holländsk gäst och den vitale danske lagledaren. Och där talade — sist men inte minst — stadens lottachef, Professorskan Bohmansson.

Herrarna må förlåta — men det talet gick faktiskt utanpå alla andra. Eller vad sägs om följande smakprov: Unga män måste alltid ut på jakt. Så även segelflygarna. Det mest flyktiga och nyckfulla av allt är er egen sirén: termiken. Någon gång har det hänt, att segelflygaren har fått träff däruppe i skyn. Men er färdkamrat har varit synnerligen obeständig. Vi jordbundna lottor dra alltid längsta strået, ty alla kommer hem till oss igen — utan termik men med god aptit!

Efter det effektfulla talet tystnade alla skapelsens herrar, och det var endast danskarnas lagledare Kjeld Kjeldford, som visade sig på styva linan i ett dussin anföranden och en solosång, ackompanjerad av landsmannen Cowboys visselpipa. Tydligen hade man under tävlingarna sparat alla krafter för att kunna sätta litet extra danskt gemyt på avslutningsfesten — och det lyckades förträffligt!

När prisutdelningen vid elva-tiden på kvällen skulle ta sin början, hade flera av dagens bästa lag ännu ej kommit hem från de långa flygningarna med ty åtföljande hämtningar, och segerherrarna själva anlände först sedan övriga pris utdelats — men då bröt ett jubel löst, som var så starkt, att det ställde t. o m. bifallet efter professorskan Bohmanssons och dansken Kjeldfords framträdanden i skuggan. Det var många fina priser, som utdelades, och F 6 fick bland mycket annat både Tempopokalen och Wedevågs hederspris samt som ett tecken på sin värdighet som segrare i lag-SM guldmedaljer till lagets samtliga deltagare: Lagchefen löjtnant Göransson, furir Billy Nilsson, furir Aråker, furir Andersson och vpl Erlandsson. Västerås, som de senaste två åren hämtat hem guldet, fick nöja sig med silvermedaljerna i år, men det kan man ändå kalla att sköta traditionerna från Nordholms tid väl. System Paulins hederspris gick också till gurkstaden. Bronsmedaljerna tillföll Aeroklubben i Malmö med Bror Svensson och Yngve Hansson som förare — en fin uppryckning från fjolårets placering på tjugoandra plats!

Som avslutning tråddes dansen till fram på småtimmarna, och med den kom en ny aptitvåg, som gav örebrovärdinnorna anledning att visa sina färdigheter som arrangörer av sillsexor — minst lika välorganiserade som deras mäns segelflygarrangemang — men det hör ju strängt taget inte hit. Så mycket kanske man ändå får säga, att örebroarnas segelflygsekreterare ing. Kleist med förtjusande makan Birgitta är ett lika trevligt värdfolk som energiskt flygfolk!

Flygdagen.

Sedan segelflygets lag-SM väl var lyckligt överstökat, ville arrangörerna också visa staden Örebro, vad allt flyget verkligen kan bjuda i våra dagar. Därför arrangerades som ett "happy end" den 7 juli en stor flygdag på det fält, där tävlingarna under tio dagar rasat. Närmare 10.000 närkingar hade trotsat förmiddagens åskbyar och mött upp på det historiska fältet. De fick belöning i rikaste mått, inte endast i form av en vänligt skinande sol utan också genom en serie flygevenemang, vars make man sällan skådat.

Det började med att KSAKs marathonryggflygande förste-instruktör Gösta Carlsson kastade ned en bukett blommor till segrarna från Karlsborg, varpå de olika programpunkterna avlöste varandra slag i slag. En trio flygofficerare från F 3, F 6 och F 11 gjorde en glänsande uppvisning i

(Forts. å sid. 28)

GRÄNSERNA ÖPPNAS (Forts. fr. sid. 7)

dentliga segelflyghandbok; den är ju som bekant översatt även till svenska och har här hemma blivit samma succés som utomlands. Av ett framtida samarbete med Hirth har vi säkert mycket att vänta även för Nordens del.

Ett annat av de länder, som drabbats hårdast av krigets fruktansvärda härjningar, är Ungern. NF har också därifrån fått ett livstecken från den ungerska aeroklubben, som är under återuppbyggnad. Nöden i Ungern är fruktansvärd, och NF undersöker f. n. möjligheterna att räcka en hjälpande hand till våra gamla segelflygkamrater ute i det av kriget så fruktansvärt lemlästade Europa.

Här — om någonsin — har segelflyget en mission att fylla, då det gäller att plåna ut såren från det förödande kriget och på nytt bygga broar mellan gamla fiendeländer. Segelflyget kan åter öppna gränserna och hjälpa till att bygga en ny värld, där människovärdet äntligen sättes i högsätet efter de gångna årens barbari.

Örnen

17 TIMMAR I LUFTEN (Forts. fr. sid. 15)

unge gröngöling: "Denna halvtimman skall jag sova, innan det kommer upp några andra kärror på hanget. För sen måste jag hela tiden hålla utkik, även när du flyger. Väck mig, om du kommer under hundra meter." Han sov lugnt hela tiden, och höjden var konstant 200 meter.

Redan vid 7-tiden började termiken sätta in. Det blev kyttigt värre. Nu började personalen att flyga, och snart var vi fyra plan uppe i luften. Det var ju roligt med sällskap, men samtidigt blev det svårare, då vi hela tiden måste hålla trafikreglerna och se upp för planen. Termiken blev allt starkare. Ibland gick den upp till tre och fyra m/sek. Men högre än 1.000 vågade vi inte gå, då vi annars riskerade att driva för långt från berget. Tappade vi termiken, var det bara att gå tillbaka till hanget, där uppvinden hela dagen var mycket stark.

Men vid 7-tiden på kvällen började vi sjunka ner till 75 meter, varför vi inte tyckte att det var någon idé att ligga kvar längre. Det var skönt att sträcka på benen igen. Kranichen är inte så värst bekväm att sitta i, särskilt om man har långa ben. Men tiden hade gått väldigt fort i alla fall. Det var faktiskt inte alls långtråkigt att sitta uppe så länge. En hel massa flygning lärde jag mig också. Det blev många erfarenheter, som jag kan ha nytta av i framtiden. Tiden gick så fort, att jag inte hann att bli varken hungrig eller törstig. Nu hoppas jag bara, att det skall bli en chans för mig att få följa med på en riktigt lång flygning.

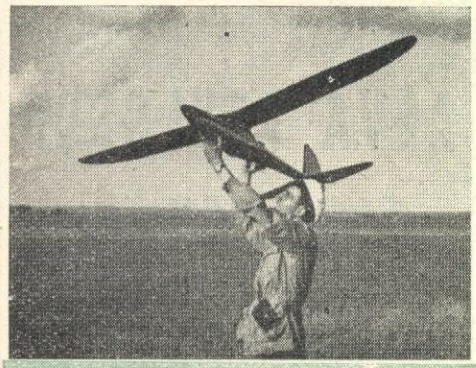
Så slutar Robert Widmark, sträcker än en gång på de något bortdomnade benen, beger sig in i matsalen, äter en stöddig middag, varefter han något senare sover lugnt och tryggt på Ållebergs halmmadrasser. Det är bestämt gott gry i den kommande segelflyggenerationen! **Örnen**

33 MIL PÅ STRÄCKA (Forts. fr. sid. 18)

försök då undvika alla panikkänslor. Titta ej på höjdmätaren, välj om möjligt ut ett fält i vindriktningen med goda inflygningsmöjligheter, ingen överdriven fart i landningen. Och så ett ilsamtal hem.

Även om det således är en hel del saker att tänka på, bör Du för den skull inte sitta stel av spänning och respekt utan betrakta det hela som den trevliga sport, den roliga lek det ju egentligen är!

Einar Ericson.



Fritt ur hjärtat

Det finns ett gammalt uttryck — nästan lika gammalt som modellflyget självt — som säger, att man aldrig kan uppdriva två modellflygare med exakt samma åsikter. Det där har blivit något av ett axiom, och att det finns många olika meningar inom svenskt modellflyg just nu — det har vi sannerligen fått erfara inom modellflygredaktionen på sistone.

Tydligen finns det inom modellflyget — liksom i alla ideella ungdomsrörelser — en viss opposition mot den bestående ordningen. Det ligger strängt taget i sakens natur och är inte i och för sig något anmärkningsvärt. Ungdomen blir lätt revolutionärt inställd, och det anses väl allmänt som ett ungdomens privilegium att vara oppositionell.

En hel del gott folk inom den oppositionella falangen — om uttrycket tillåtes — har tydligen fattat vår juniledare som en kritik av vissa rådande förhållanden, och vi ha därför från flera håll fått uppmaningar att gå på i ullstrumporna, begäran om artiklar angående uppgivna missförhållanden o. s. v.

Här skall först som sist sägas ifrån, att NF är en fri och oberoende tidning — men samtidigt har NF en positiv inställning till alla de skapande krafterna, som kan föra svenskt modellflyg framåt; vare sig dessa skulle sitta i KSAKs ledning eller tillhöra oppositionen.

Lika naturligt som vi ansett det vara att för några nummer sedan ge ordet till modellflygets förste instruktör, Ingenjör G. H. Dérantz, lika litet vilja vi neka den kände modellflygledare, som sänt oss vidstående fräna inlägg, att sjunga ut sitt hjärtas mening. Alltid lättar det väl något...

Mången kommer kanske att bli chockerad över den aggressiva tonen, andra kommer kanske att fröjdas mer eller mindre öppet. För vår del skall vi gärna öppna spalterna för en intensiv diskussion, om det kan bidra till att rensa luften.

Men kom ihåg en sak: det gäller att hjälpa — och inte att stjälpa — modellflyget!

VINJETTBILDEN
visar denna månad Karl-Erik Nilsson, Eslöv, gammal känd tävlingshaj.

Modellflyg från hela Norden

MODELLFLYGARE SKRIVER FÖR MODELLFLYGARE

Ordet fritt:

LIV eller DÖD?

— ett oppositionellt inlägg från läsekretsen

Herr Modellflygred.!

Vad väntar vi på...? Som gammal modellflygledare har jag följt modellflygets utveckling — och nu sist tillbakagång — med stort intresse. Jag har noga följt med i alla flyg- och hobbytidskrifter och då även i NF. När nu juninumret kom läste jag det och fann där i modellflygledaren för första gången en opposition mot de rådande förhållandena inom modellflyget. Att man har kommit in i en återvändsgränd det har alla klubb- och andra modellflygledare kunnat konstatera. I ledaren skäller Red. på modellflygarna för att de äro för slöa. Ja, det är nog sant, att både bygg- och tävlingslusten har avtagit hos de enskilda modellflygarna, men vill man gå problemet närmare in på livet, skall man finna att den egentliga roten till det onda ligger i hela modellflygets organisation ända fram till KSAK. I ivern att reformera och organisera har man gått alltför långt, och resultatet har blivit, att belastningen enbart i pappersväg har blivit så svår för klubbarna, att verksamheten blivit lidande. Modellflyget har med andra ord blivit överorganiserat. En viss del av det svenska modellflyget f. n. kan karakteriseras som ett underligt hopkok av byråkrati, diktatur och nonchalans.

Det är därmed inte sagt att viljan och avsikten med "nyordningen" inte varit den allra bästa hos ledningen, men det faktum kvarstår, att KSAK ej har de svenska modellflygarnas förtroende. Detta måste man nog till stor del anse bero på att det ej i spetsen står gamla säkra modellflygare med erfarenhet från såväl klubbsom tävlingsarbete. I så fall hade förhållandena säkerligen varit helt annorlunda för oss. En erfaren ledning hade med all säkerhet lagt nästan helt an på att få igång tävlingarna, väl vetande att det är dessa som skall stimulera och dra fram verksamheten inom alla modellflygets områden, en sak som för övrigt var och en som aktivt tagit del i modellflygrörelsen erfarit.

Det går ej med det nuvarande enväldet inom svenskt modellflyg. Vi har visserligen något som kallas "Modellflygkommittén", en institution som enligt uppgift skall bestå av modellflygspecialister, som skall behandla alla uppkommande tekniska och andra frågor av allmän betydelse för modellflyget. Hur arbetar då denna kommitté? Ja, det är det nog många som undrar. Sakens kärna kommer man nog närmast om man helt enkelt konstaterar att KSAK alldeles behagar nonchalera denna kommitté. När var den sist sammankallad? Vi har vidare någonting som man har kallat "Modellflygledarkonferensen", som skall sammanträda varje år — i oktober om jag inte minns fel. Blev den utlyst i fjor? Nej, det verkar som om höga vederbörande ej vågar sammankalla någonting sådant av fruktan för den kritik som måste komma!

Hur går det för resten till vid fördelningen av statsmedlen? Vi har begåvats med modeller ur statsanslaget — hurudana modeller? Först har vi "Vargen", som är utmärkt som både kurs- och nybörjarmodell men sedan kommer "Tigern" och "Sunnanvind", modeller som mången ansvarig ledare inte anser lämpliga att bygga i kurser. De äro alltför svåra och alltför detaljerade för att kunna byggas färdiga inom rimlig tid. Övergången från "Vargen" till "Tigern" blir härigenom ett alldeles för stort hopp varigenom många nybörjare tröttnar eller ej klarar av modellen.

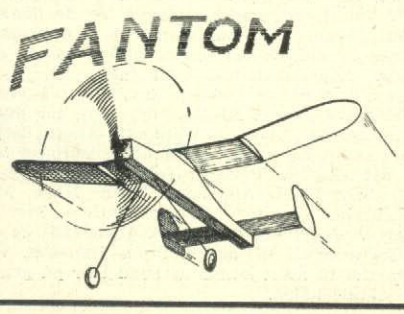
Men hur har då en sådan sak kunnat komma till stånd? Ja, orsaken till det hela är helt enkelt den, att modellerna har kommit till på diktatorisk väg utan hörande av dem, som sedan skall tvingas att arbeta med dem i kurser — modellflygledarna. Har för resten "Modellflygkommittén" någonsin fått tillfälle att granska eller över huvud taget yttra sig om dessa modeller? Säkerligen inte!

Men varför opponerar sig då inte "Modellflygkommittén" undrar kanske någon. Ja varför, — kanske är orsaken att en del av kommittémedlemmarna ej själva är kompetenta att yttra sig — "Modellflygkommittén" har ju tillsatts av KSAK själv — andra har kanske resignerat. Det har för övrigt mycket bestämt hävdats att från huvudorganisationen har utgått ett påbud som förbjuder medlemmarna av "Modellflygkommittén" att offentligt yttra sig mot den rådande ordningen. I andra sammanhang skulle man nog kalla en dylik anordning för en fullständig diktatur.

Vad vi behöver är en ny "Modellflygkommitté" med nytt och friskt blod, en kommitté som existerar mer än till bara namnet. Vi behöver vidare konstruktionstävlingar för att få fram goda och ändamålsenliga modeller — vi måste ta chansen nu när gummimotormodellerna åter börjar. Modellflygarna måste inrikta sig på att ta krafttag nu. Vi stå framför det bråddjup som betyder död för den bestående modellflygrörelsen, vilket i sin tur skulle betyda att modellflyget måste uppbyggas helt från början igen.

Det är mig egentligen motbjudande att påtala de senaste arrängemangen som vår huvudorganisation gett oss på halsen, de nordiska modellflygreglerna. Tanken är mycket god, men det sätt på vilket den är utfört är under alla kritik. Modellflyget får och kan inte ledas in i fållor begränsade av snäva regler och bestämmelser. Vi måste få enkla och kortfattade regler så att modellflygarnas konstruktionslusta och skapar-

(Forts. å sid. 30)



Vår hittills bästa modell för speciellt nybörjare.
Broschyr erhålles gratis.

Demonstrationsflygning

varje tisdag kl. 17—21 på Ladugårds gärde i händelse av tjänlig väderlek.

WENTZELS Apelbergsg. 48 Sthlm

Hälsingborg:

MOTORCYKELN
såväl som cykeln är ett värdefullt och bekvämt fortskaffningsmedel.
Dess fulländade tjänst beror på dess vård och skötsel! Under sommarmånaderna är det svårt att avvara densamma. Skall den repareras eller överses lämna den då till oss, ty då behöver Ni ej vänta i veckor på dess iordningställande. Vi lämna snabbservice och samtidigt ett kvalitetsarbete. Vi avhämta och leverera densamma där så önskas. Glöm ej adressen!

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

Frukt
Grönsaker
Konserver
Fröer m. m.

BOLLBROAFFÄREN
Karl Krooksgatan 4
Tel. 21545 HÄLSINGBORG Tel. 21545

Till allmänhetens tjänst!
Kött-, charkuteri- och speceriaffär
i nya moderna lokaler **REKTORSGATAN 4**
Slottshöjdens Livsmedel
Arne Bengtsson **Tel. 21716** Henry Johansson

A. WÜEGGERTZ'
TVÄTTINRÄTTNING
Drottninggat. 102, 2 vån. HÄLSINGBORG
TELEFON 14958
Hushållstvätt
Industritvätt
Stärktvätt
Fintvätt
TVÄTTAS FÖR HAND
HÄMTAS – HEMSÄNDES

Bra idé:

SERIETÄVLING för Norrköpingsklubbarna

I början av mars tog flygklubben Gamen — den just nu framgångsrikaste modellflygklubben i rikets fjärde stad — initiativet till en serietävling mellan stadens klubbar. Fyra klubbar nämligen Gamen, MFK Termik, Norrköpings Automobil- & Flygklubb samt Norrköpings-Eskadern anmälde vardera ett lag, bestående av fyra man, varav två tävlade i större och två i mindre segelmodellklassen.

Redan i mars satte man igång. Placeringarna i tävlingen gav poäng enligt följande: 1:sta plats = 5, 2:dra = 3, 3:dje = 2 och 4:de = 1 poäng. Vinnande lag erhöll 2 poäng och vid oavgjort resultat erhöll båda lagen vardera 1 poäng.

Gamen var storfavorit i tävlingen och vann också, även om motståndet blev hårdare än vad man från början hade tänkt sig. MFK Termik gjorde sensation genom att första tävlingsdagen nå oavgjort med Gamen och sedan vinna sina övriga matcher utom de två sista. Norrköpings Automobil- & Flygklubb började svagt men spurtade starkt i slutet och aktade sig då inte för att slå såväl Gamen som Termik. Norrköpings-Eskadern gjorde den svagaste insatsen och vann blott en seger.

I klass S 1 deltog en hel mängd olika konstruktioner. Termiks medlemmar mötte upp med modeller med synnerligen tunna vingprofiler, som visade sig mycket farliga i lugnt väder. I blåst däremot var de ganska svårflugna. Beträffande starttekniken i denna klass var Gamens medlemmar helt överlägsna.

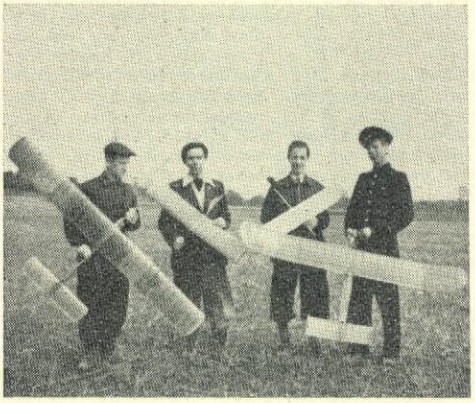
I klass S 2 dominerade den välkända modellen "Draken". Det var endast två, Gunnar Kalén och Rune Johansson, som tävlade med egna konstruktioner. Den förstnämndes "Loricat" var suverän. Kalén tog med den hem segern i fem av sin klubbs sex matcher.

Slutställningen i serien blev:

1.	FK Gamen	6	4	1	1	83—47 9
2.	MFK Termik	6	3	1	2	66—63 7
3.	NAFK	6	3	0	3	61—63 6
4.	Norrk.-Eskadern	6	1	0	5	42—79 2

Individuellt segrade Gunnar Kalén, Gamen, med 27 poäng.

KAP.



Gamens segrande lag: fr. v. Gunnar Kalén, Sven-Erik Lundin, Lars Björkroth och Karl-Erik Andersson. Stig Ljungberg, som deltog i fem av sin klubbs sex matcher, är ej med på bilden.

Svenskar även i år till läger i Danmark

Dansk Modelflyver Union avhåller även i år sitt traditionella sommarläger för de danska modellflygarna. I år har man förlagt detsamma till Tranum vid Brovst, cirka 35 km väster om Aalborg. Lägertiden blir 8—13 juli.

Liksom i fjor har Unionen inbjudit två svenska deltagare genom KSAK, som i sin tur överlåtit till Aeroklubben i Skåne att uttaga deltagarna. Detta har också skett och resultatet har blivit att Gunnar Persson från Aeroklubben i Malmö och Kjell Andersson från Höör Modellflygklubb kommer att representera Sverige på lägret. Inbjudan har också utgått till en av fjorårets svenska deltagare, John Hansson, vilken emellertid måst lämna återbud i år på grund av bristande hälsa.

Ängelholm:

ALVA PAULSSON
Strykinrättning
Rönneholmsgat. 18 Tel. 765
Ängelholm

Ateljé BRINK
Telefon 236
MODERN PORTRÄTT- & SERIEFOTO
BRINKS foto
Nybrogatan 2 Tel. 1439
SPECIALAFFÄR FÖR AMATÖRER

GULLBERGS leder i presentartiklar
Papper ● Kontorsmaskiner
Kontorsutensilier
Ängelholm. Vid Scalabiografen. Tel. 771

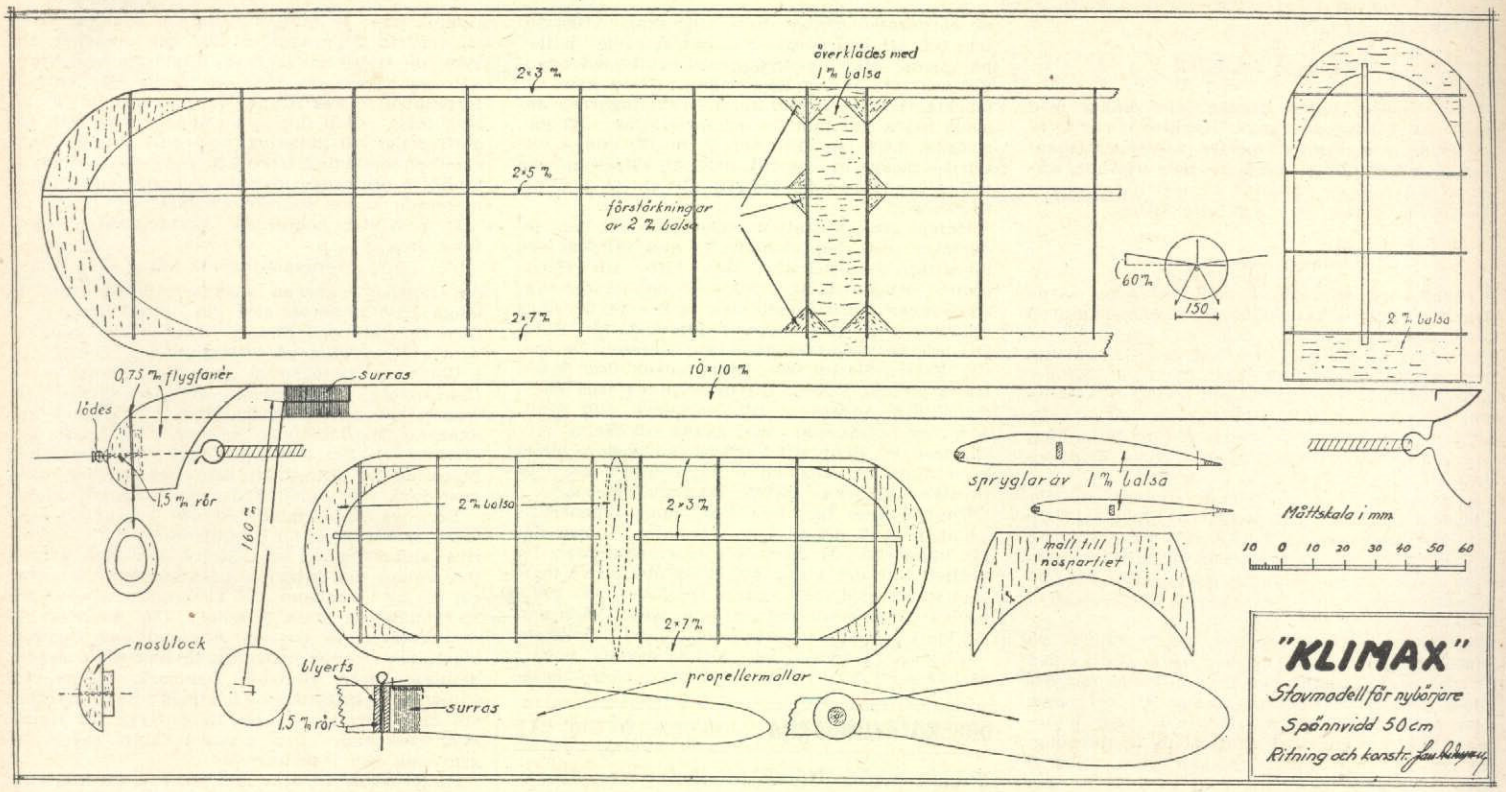
Anna B. Persson
Högsol
Avmagringsmassage
Helmassage
Rationell fotvård
Öppet 12—5. Stängt lördagar.
Storgatan 7 — Telefon 1428
ÄNGELHOLM

Flyget gillar kaffet hos
G. JOHANSSONS EFTR.
N. Kristiansson
Café & Conditori — Skälderviken

Hälsingborg:

Guttes
Kemiska Tvätt A.-B.
Hälsingborg: Södergatan 48. Tel. 193 88
Filial: Tågagatan 36. Tel. 140 52
Ängelholm: Vaktgatan 24. Tel. 1414

BYGG STAVMODELLEN "KLIMAX"!



Balsaträet är åter här, och lite varstans börjar nu modellflygplansfabrikanterna att åter annonsera om gummimotormodeller. Det är emellertid oftast nog ritningar till förkrigstidens tävlingsmodeller, som plockas fram ur gömmorna. För de gamla tävlingsrävarna, som tidigare sysslat med gummimotormodellbygge, bör ju knappast övergången till byggandet av modeller av denna typ erbjuda några svårigheter. Nyrekryteringen har emellertid under de gångna åren varit stor inom modellflygarnas led och många av dem, som nu för första gången tar itu med byggandet av en gummimotormodell, kommer att finna den alltför svår. Resultatet blir därför kanske många gånger mindre lyckat. Vad man särskilt måste tänka på, när man bygger en sådan modell, är att man måste iakttaga mycket större noggrannhet än då det gäller segelmodeller, där man ofta kan få se en skev och slarvigt byggd modell flyga något så när skapligt. Vidare måste man tänka på att pressa ner vikten så mycket som möjligt, dock utan att modellens hållfasthet äventyras. Till följd härav samt på grund av materialets större sprödhet måste man undvika att modellerna gå i marken hårt, enär man i så fall oftast får se modellen förvandlad till kaffeved.

I detta nummer presenterar vi en lättbyggd och välflygande modell, "Klimax", som vi rekommenderar till alla nybörjare på gummimotörmodellbygge.

Kroppen utgöres av en balsastav, 10 × 10 mm, på vilken man framtill fastlimmar ett stycke plywood. Detta blötes först i vatten och formas enligt ritningen, varefter det får torka och sedan limmas starkt på staven. — Iakttag fiberriktningen på plywooden. — Framtill på nospartiet fastlimmas sedan en ram, till vilken nosblocket skall tillpassas noga så att inget glapp uppstår. Vill man ytterligare stärka nospartiet kan man fodra detta invändigt med en klots av mjuk balsa, i vilken göres så stort hål att såväl nosblock som propelleraxel gå fria. Av 1 mm pianotråd böjes sedan propelleraxel, sporrkrok och landningsställ enligt ritningen och fastsättas på sina resp. platser.

Vingen, som har en spännvidd av 50 cm, är av enkel V-formstyp. Den bygges direkt på ritningen med spryglar av 1 mm balsa samt en 2 × 3 mm list till framkant, 2 × 5 till mittbalk och en 2 × 7 bakkantslist. Vingspetsar och förstärkningar göres av 2 mm balsa. Sedan man byggt de två vinghalvorna pallas dessa upp 60 mm vid vingspetsarna varefter de förenas genom det lilla mittpartiet.

Stabilisatorn är försedd med spryglar av vanlig symmetrisk profil av 1 mm balsa. Den bygges med 2 × 3 mm lister till framkant och mittbalk samt en 2 × 7 mm bakkant. Vingspetsarna samt mittstycket göres av 2 mm balsa.

Fenan uppbygges av samma spryglar som stabilisatorn och samma slags lister m. m. Sedan den blivit klädd limmas den fast vid stabilisatorn.

Propellern skäres till i balsa i enlighet med mallarna. Har Du aldrig tidigare själv skurit till en propeller bör Du emellertid försöka få någon äldre modellflygare, som sysslat med gummimotormodeller, att hjälpa Dig liksom då det gäller frigångsanordningen. Skulle Du finna att propellern är alltför svår att göra, kan Du använda en färdigskuren propeller av s. k. standardtyp. Den bör vara 25 cm lång. En propeller av sistnämnda typen blir emellertid betydligt tyngre och kanske inte fullt så effektiv.

Gummimotorn bör lämpligen bestå av gummisnodd av dimensionen 0,85 × 3,2 mm. Storleken av densamma varierar, beroende dels på gummisorten och dels på vad för slags propeller som användes. 8 eller 10 strängar torde emellertid bli lagom.

Men så än en gång, innan Du börjar bygget: Tänk på att vara omsorgsfull och inte hafsa iväg. Resultatet blir då endast, att Du inte får modellen att flyga och då är arbetet förgäves!

Kontakt.

Ritning i full skala till "Klimax" erhålles mot insändande av 85 öre i frimärken till

Nordiska Flygtidningens modellflygred.,

Box 118, Malmö 1.

På redaktionsbordet:

Bygg själv — och lär andra!

Instruktion i modellflygning av Knud Flensted-Jensen. — Till svenska av Ing. G. H. Dérantz. Mauritzons förlag, Stockholm.

Den danska instruktionsboken "Byg selv og lær andre" föreligger nu i svensk översättning och bearbetning av 1. instruktören för det svenska modellflyget Ing. G. H. Dérantz, som även bidragit med förord samt en kort orientering om svenskt modellflyg.

Boken är även i svensk översättning mycket aktuell, inte minst som handledning för enskilda nybörjare och för klubbledare, som skall handha utbildning i nybörjarkurser. Innehållet koncentrerar sig nämligen till stor del kring byggandet av nybörjarsegelmodellerna, "Vargen", som i den svenska översättningen ersatt "Esa", samt "Myggen". Ritningar i full skala till dessa modeller medföljа som bilagor till boken.

I boken ingår även ett kapitel om enklare aerodynamik med bl. a. förklaring och exempel på det s. k. Reynoldska talet. Dessutom finns i innehållet anvisningar för avvägning, trimning och start av modeller.

Kort sagt — boken gör i sin svenska översättning samma goda intryck som när originalupplagan på sin tid publicerades. Man saknar dock en avdelning om de nu så högaktuella motormodellerna. En bok som behandlar modeller av denna kategori på samma utförliga sätt väntar vi på — men den kommer kanske.

FÖR DAGEN

har vi också fått in en modellflygkatalog från nystartade Norrlands Modellflygindustri i Umeå.

I innehållet hittar vi 8 olika segelmodeller konstruerade i enlighet med de senaste teorierna och ett 30-tal olika replikamodeller i skala 1/50 och 1/00. Vidare olika gjutna modeller samt dessutom olika material och verktyg som modellbyggarna behöver.

Katalogen ger ett gott intryck, men vi notera, att motormodellerna — med undantag för en förbränningsmotormodell — saknas. Men de kommer kanske också . . .

L. A.

BRINK segrade i hårdaste SM hittills

(Forts. fr. sid. 17)

Tisdagen den 9 juli

är det vilodag, vilket kanske inte skadar med tanke på gårdagens långa flygningar med ty åtföljande sena hemtransporter. Överstelöjtnant Hugosson framhåller också för NFs utsände vikten av att alla de tävlande är i trim, eftersom säkerheten annars lätt kan eftersättas.

Onsdagen den 10 juli

är femte och näst sista tävlingsdagen. Arne Magnusson tar på nytt ledningen, sedan han även blivit dagssegrare och med en höjdvinst av 3.300 meter — dagens bästa — flugit den 132 km långa vägen till angivet mål: Feringe. Längst flyger annars "Chyton", även kallar 13 Carlsson, Bråvalla o. s. v. (kärt barn har många namn) — hela 204 km med 2.200 m höjdvinst, vilket ur poängsynpunkt är näst bästa dagsprestation.

Björn Andersson blir dagens trea på en 150-kilometersflygning till Alvesta (höjdvinst 3.200 m.) och Gundersen fyra efter 162 km. flygning in i mörkaste Småland (800 m. höjdvinst). De båda civila Moswey-förarna rycka därmed upp till sjätte resp. femte plats, vilket är ett utmärkt resultat.

Brink och Alm kommer i dagstävlingen på femte och sjätte plats, varigenom de flyttas ned till andra och tredje platserna i fråga om det totala poängantalet. Fortfarande är det dock trion Alm—Brink—Magnusson, som ligger i toppen. Det blir en hård dust nästa tävlingsdag, och vem som helst av de tre kan vinna. Ska vi satsa en femma på Brink, som ju ändå är den äldste flygaren och som i år faktiskt står i tur att vinna?! Så här ser det i alla fall ut efter femte tävlingsdagen:

1. Arne Magnusson 664,57 poäng, 2. Brink 605,25, 3. Alm 590,15, 4. Carlsson 538,81, 5. Gundersen 508,81, 6. Björn Andersson 496,12, 7. Lundgren 479,36, 8. Hultqvist 458,21, 9. Jan Andersson 451,76, 10. Winkler 449,99, 11. Holm 401.13. 12. Persson 389.07. 13. Berlin 241.63. 14. Nordholm 209,98, 15. Olsson 196,72, 16. Nylén 165.39. 17. Birch-Jensen 15.90. 18. Henri Fugl 0,00.

Klart för slutspurt! Vad skall torsdagen bära i sitt sköte?

Torsdagen den 11 juli

bär alls ingenting i sitt sköte, åtminstone inte för spiranterna på årets SM-värdighet. De få i stället ytterligare ett tillfälle att vila upp sig inför den verkliga slutkampen, som tar sin början

Fredagen den 12 juli.

Tydligen har torsdagsvilan skänkt extra krafter (eller har Karl-Erik Övgård varit framme med kruska och morötter?). Alltnog: sista tävlingsdagen slår alla tidigare rekord i fråga om prestationer. Löjtnant Holm, som ligger elva, satsar på Skånes Fagerhult, trots att meteorolog Persson — vilken som vanligt gästar Alleberg med kvinnlig assistent, ny för året — tror på flygning endast till Mullsjö. Är karl'n klok — Holm alltså? Säkert! Efter 5 tim. 20 min. landar han på Bulltofta, och vår jourhavande redax där nere passar på intervjua honom efter den 282 km långa flygturen. Därvid framkommer, att Holm, som segelflugit endast ett år, på denna sin första verkliga långtur haft en höjdvinst av c:a en halv mil (Stålfors' kontroll av barografen dagen efter visar exakt 5.000 meter) och att han nogsamt utnyttjat varje "bulle" på vägen. Han har tydligen arbetat med huvudet och inte endast med rodren! Men hans utmärkta resultat i guld-klass — tävlingarnas absolut bästa individuella dagsprestation: 282 km. sträcka, 5.000 m. höjdvinst, 5 tim. 20 min. i luften — räcker ej ens till silver-C, eftersom man måste landa på startplatsen för att få den utmärkelsen!

Holms glansprestation räcker inte att hota ledartrion men den medförde i alla fall en icke föraktlig framryckning från elfte till fjärde plats. Överhuvudtaget blir det en hel del omflyttningar i ordningsföljden tack vare de stora höjdvinsterna (tio klara höjdprovet för guld-C!) och de långa flygningarna: Persson 254 km. till Eslöv, Berlin till Ljungbyhed (229 km.), Hultqvist och Olsson till Örkelljunga (209 km.), och Björn Andersson till Markaryd (192 km.). Jan Andersson, som råkat skada sin Weihe, flyger med en Baby till Varberg, varigenom alltså även detta övningsplan deltagit bland de högvärdiga drakarna i mästerskapstävlingarna.

Toppmännen tar det hela något lugnare — om man skall döma efter resultatet — men deras uppgörelse är dock den mest spännande. På kvällen blir det klart, att Brink definitivt tagit hem spelet med sin flygning till Exen (160 km.), medan Magnusson går in som tvåa (Värnamo, 114 km.) och Alm tar hand om tredjeplaceringen.

Gösta Brink är alltså dagens namn! Så här ser "data" ut för 1946 års svenske segelflygmästare: Född 1907 i Malmö, kom till flygvapnet vid 20 års ålder 1927 och stannade till 1936, de tre följande åren flyglärare vid Norrköpings Flygklubb, 1939—40 lärare vid Centrala flygskolan i Eskilstuna, fanjunkare vid F 11, Nyköping, sedan flottiljens uppsättande 1941, segelflygchef vid flottiljen, på lediga stunder flygchef och motorflyglärare i Östra Sörmlands Flygklubb — och sedan idag det svenska segelflygets nykorade andre svenske mästare!

D. v. s. den högtidliga "korningsakten" äger först rum

lördagen den 13 juli

då transportvagnarna komma tillbaka efter de långa hämtningarna med sin högvärdiga last i form av plan och förare. Sist av alla kommer Alm vid sextiden på eftermiddagen, sedan han i Göteborg gjort en så grundlig reparation av flygvapnets transportvagn att det närmast är frågan om en omkonstruktion. Lindrigast har Skånska flygflottiljens "gestapo-buss" haft det, eftersom Nylén med rätta anser sin sextonde placering så säkrad att han inte behöver överansträng sig under fredagens stora poängjakt.

Tävlingsledningen har ett mer än vanligt hektiskt arbete med färdigställandet av de definitiva slutsiffrorna, och lättare blir det kanske inte genom den invasion av utlänningar, som tar sin början i samband med generalrepetitionen för morgondagens stora flygdag. Där kommer representanter för Sovjets, Englands och Schweiz legationer, medan man hela tävlingstiden skådat deltagare från Holland, Danmark, Norge och Finland — finländaren Hemmes visar förresten sin klass genom att i en Baby flyga till Halmstad (164 km). Den mannen skulle säkert ha gjort sig bra i tävlingarna!

På lördagskvällen är allt klappat och klart för den traditionella avslutningsfesten på Stora Hotellet i Falköping. Den utländska representationen ger i år litet extra färg åt det hela. Överste Enell talar på engelska om segelflyget som grunden till ett internationellt brödraskap flygarna emellan, och den ryske representanten förklarar på sitt stora hemlands vilda tungomål, att Sovjet är villigt att skicka segelflygare till Alleberg nästa år. Eftersom de flesta närvarande inte förstå ryska, översättes hans tal av en ovanligt språkkunnig tolk till engelska, varpå de engelsktalande representanterna vid varje bord översätta detsamma till skånska, göteborgska, norrländska och stockholmsslang (det senare ingen pik åt "Calle med ä", som bräker på äkta västgötska). Stämningen är klackarna i taket, och den ena efter den andra vågar sig fram med versifierade hyllningar till segelflyget: Fröken Sehlins poängplockning avlöses av flottiljingenjör Zetterqvists termikjakt, tills furir Höglund lancerar en egen segelflygarvals i bästa Lasse Dahlkvist-stil. Den sjungande järnhandlaren och specielle segelflygvännen i Falköping, Lasse Kappers-Wiberg, föredrar Sommarnatt, Tonerna av Sjöberg och Land Du välsignade, så som endast han kan det.

Och så är vi framme vid "kvällen klo", vilket i detta sammanhang är detsamma som prisutdelningen. Enell och Hugosson fördelar priserna bland de tolv, som får vara med och dela potten, och applådåskorna avlöser varann. Särskilt hjärtliga blir naturligtvis hyllningarna för svenske mästaren, Gösta Brink, som myser med hela sitt solskensansikte över ett cigarettetui i alpacka och inteckningen i Wicanders segelflygpokal (där Olow redan har sitt namn inristat 2 gånger och Alm en gång). Men taket håller också på att lyfta sig, när löjtnant Holm får mottaga det hederspris för bästa individuella dagsprestation (ett askfat i elfenben med en Maria-Thaler i botten), som gamla Allebergskämparna Gösta Magnusson och Boris Svensson sänt från sitt nya verksamhetsfält i Etiopien.

(Forts. å sid. 4)

ÖREBROTÄVLINGARNA

(Forts. fr. sid. 24)

Babies, medan Göran Lindholm manövrerade hemmaklubbens SG. Mac Hamiltons och Gösta Carlssons "ballongjakt" — resulterande i seger för Mac, som i sin Sk 12:a prickade 4 knippen om vardera 3 ballonger — tävlade i popularitet med Sveriges första tävlan mellan flyg och motorcykel. Den fruktade motorcyklisten Kumla-Lindholm ledde i svängarna, trots att fältet var som en potatisåker, men på raksträckan tog flygplanet, vid vars spakar Mac åter visade sig på styva linan, definitivt hem spelet. Sveriges första civila flygdivision, fem Cubar under ledning av löjtnant Löfstedt, ABA, svarade för en grann formationsflygning, och två Klemmar visade överdådig konstflygning i rote. Att segelflygplanen inte ligger efter heller i det avseendet visade "C-son" genom en grandios uppvisning i Fi-ettan. Största sensationen väckte — som sig bör på en svensk flygdag 1946 — givetvis Vampiren, där den susade — eller rättare sagt tjöt — förbi publiken endast något 10-tal meter över fältet. Men örebrosegelflygarna gladde sig nog ändå mest åt sista programpunkten — demonstrationen av den Olympia, som klubben fått med hjälp av statsbidrag. Planet levererades som det femte i ordningen i den serie om tio Olympiaplan, som Kockums Flygindustri för KSAKs räkning tillverkat åt tio av de bästa flygklubbarna — och dit hör utan tvivel Örebro! **Örnen**

NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

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

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

Elektr. installatörskurser under Kungl. kommerskollegii kontroll. Kemisk-teknisk fackskola. Fackskola i skeppsbyggeri. Senaste läsåret 525 elever. Begär prospekt! Nya verkmästarekurser börja den 19 augusti. Nya ingenjörskurser den 26 augusti. — Angiv om möjligt vilket fack som önskas.

NY KATALOG

över massor av modeller o. material erhålles mot 25 öre i frimärken.



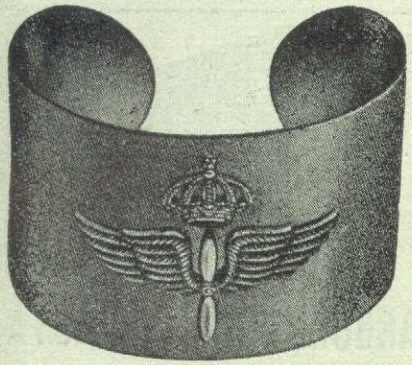
MODELL-SPORT

Avd. NF FALKENBERG

EXPO

ETT NYTT FÖRETAG
I FLYGETS TJÄNST
TILL EDER TJÄNST

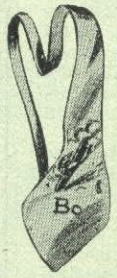
Expo presenterar här nedan som prov ett urval av sitt rikhaltiga sortiment:



FLYGARMBAND

Förgyllt armband med flygmärke. En flott och samtidigt utomordentligt sober present. Som hittat för priset. **Kr. 11: —.**

HANDMÅLADE FLYG-MINNEN







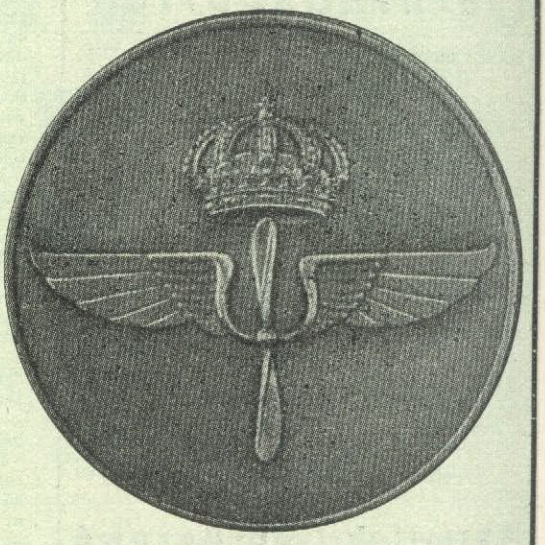
i konstsiden av högsta kvalitet. Gratis målas av Eder önskat namn, text eller symbol.

FLYGSTANDAR med flottiljens eller divisionens märke o. namn målas stilfullt. Pris med stång och fot **kr. 5: 50.**

FLYGSLIPS med önskat flygplan. Färg blå, grön eller röd. **Kr. 5: 95.**

NÄSDUK med flygets märke el. dyl. å blått konstsiden. **Kr. 1: 75.**

ÅTERFÖRSÄLJARE
antagas mot hög provision vid alla flottiljer och flygklubbar!



FLYGMEDALJ

Bästa tänkbara tävlingspris — enastående vacker jetong med flygemblem, helt utförd i brons. Diameter 40 mm. **Kr. 3: 50.** Samma medalj i storl. 70 mm diameter **Kr. 6: 75.**

FLOTTILJMÄRKET



Utsökt flott i förgylld metall, sköld i blå emalj med förgyllda insignier. Finns för alla flottiljer och centrala flygverkstäder. Uppgiv nummer. Pris m. kråsnål **kr. 2: 50,** med broschnål **kr. 2: 70.**

FLYG BÖCKER



För dagen rekommendera vi:

MODELLFLYGHANDBOKEN.
Sundström-Stark. 64 sid. Ill. av Carlström. **Kr. 3: 75.**

SEGELFLYGHANDBOKEN.
Hirth-Hugosson-Övgård. 538 sid. 230 ill. Klotband. **Kr. 13: 50.**

MOTORFLYGHANDBOKEN.
Kindberg-Göst. 112 sidor. 120 illustr. **Kr. 3: 75.**

SVENSK FLYGKALENDER.
Kleen-Borger. 240 sid. **Kr. 2: 75.**

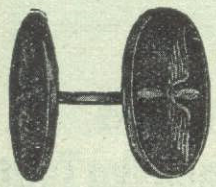
NORDISK FLYGKALENDER.
Göst-Rubin-Stenkil. 160 sid. Kalendarium. **Kr. 1: 75.**

ALL VÄRLDENS FLYGLITTERATUR
förmedlas av EXPO. Begär offert!

FLYGNÅLEN



Flygets vingar och krona, mycket vackert, förgyllt. Pris **kr. 2: 25.** Samma märke på förgylld skena med broschnål som presentartikel för damer **kr. 3: 95.**



MANSCHETT-KNAPPAR

Mycket hållbara knappar i förgylld metall med flygvapnets märke infattat i blå emalj.
Kr. 5: 50 pr par.

FLYGRING

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





LS-SKÖLDEN

Märket som hedrar och pryder alla f. d. luftbevakare från åren 1939—45. Förgylld i blå emalj.
Kr. 3: —.

Klipp till!

Sänd in kupongen idag!

Till EXPO, Malmö 1.

Undertecknad rekvirerar härmed
.... st. FLYGARMBAND à kr. 11: —
.... st. FLOTTILJMÄRKE à 2: 50, 2: 70
.... st. FLYGNAL à 2: 25
.... st. FLYGBROSCH à 3: 95
.... par MANSCHETTKNAPPAR à 5: 50
.... st. FLYGRING à 4: 85, 6: 25
.... st. LS-SKÖLD à 3: —
.... st. NÄSDUK à 1: 75
.... st. SLIPS à 5: 95
.... st. STANDAR à 5: 50
.... st. FLYGMEDALJ à 3: 50, 6: 75
.... ex. MODELLFLYGHANDBOK à 3: 75
.... ex. SEGELFLYGHANDBOK à 13: 50
.... ex. MOTORFLYGHANDBOK à 3: 75
.... ex. SV. FLYGKALENDER à 2: 75
.... ex. NORD. FLYGKALENDER à 1: 75

Hela beloppet summa Kr. .....
insättes samtidigt härmed å postgiro 245521.

Namn: .....

Adress: .....

..... NF 5

Arlöv:

Arlövs Automobilreparations o. Mek. Verkstad
— Telefon 30 —
Emottager alla slags bilreparationer samt mek. arbeten.

Hälsingborg:

Järnvägsbuffén
Centralstation ● Färjstation
HÄLSINGBORG
God mat och dryck
öl- och Vinrättigheter
Självservering

Av eget tyg åtaga vi oss sy skjortor, pyjamas eller damskjortblusar
Vi utföra även REPARATIONER av slitna skjortor samt knapphållssömnad
Skjortfabriken Berowé
Kolmätaregränd 11 — Tel. 140 34

Malmö:

Rich. Åbergs
Bokbinderi
Ö. Förstadsgatan 10
MALMÖ

Verkstaden
STIG H. LARSSON, TYGELSJÖ
TYGELSJÖ MÖBLER
TILLVERKAR
MÖBLER O. INREDNINGAR AV OLIKA SLAG OCH UTFÖRANDE
SPECIALITÉ: STILMÖBLER
Telefoner:
KONTOR OCH VERKSTÄDER:
66286 MALMÖ

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

DANSKT-SVENSKT
tävlingsutbyte

Enligt vad NF erfarit föreligger f. n. planer på att ordna en modellflygtävling mellan Malmö och Köpenhamn. Malmöborna har sålunda varit i kontakt med ordföranden i Dansk Modelflyver Union, Knud Flensted-Jensen, som förklarade att danskarna voro mycket intresserade av att få igång ett dylikt tävlingsutbyte och lovade att vidarebefordra saken till Sportsflyveklubben, under vilken alla flygklubbarna i Köpenhamn numera äro samlade.

Så snart danskarna ha hunnit ordna alla detaljer, kan malmöklubbarna, enligt herr Flensted-Jensen, vänta att via KSAK få sig tillsänt en inbjudan till tävling i Köpenhamn. Man torde emellertid få vänta ännu någon månad så att tävlingen ej kolliderar med de redan bestämda svenska arrangemangen, men redan nu kan det vara skäl att ge modellflygarna en förvarning, vilken vi hoppas kommer att resultera i en intensiv bygg- och trimningsverksamhet.

Med hänsyn till de nuvarande förbindelserna måste man hålla för troligt att överresan kommer att ske en lördag, varefter man övernattar i tält till tävlingen på söndagen.

En dylik tävling måste av flera skäl förläggas till den danska sidan. Bl. a. har malmöborna inte tillgång till något som helst lämpligt fält för en tävling sedan nu trafiken kommit i gång på allvar på Bulltofta. Hur skulle det förresten vara om modellflygarna kunde få lov att disponera ett av de allmänt kända krigsflygfälten för sina privata dueller och övningar? Segelflygarna har ju i en del fall beretts möjlighet härtill.

Även i Hälsingborg—Helsingör har man funderat på en stadstävling, så det dröjer kanske inte så länge till innan det svensk-danska samarbetet är i full gång för modellflygarnas del. Och det kan nog inte skada med lite internationell konkurrens ty modellflyget verkar att ligga helt lamslaget både här och på hinsidan Sundet f. n. — trots alla nya landvinningar som kunna uppvisas på papperet.

ORDET FRITT

(Forts. fr. sid. 25)

glädje ej hämmas upp av pappersparagrafer. Så är ju t. ex. bara tanken på en registrering av medlemmarnas modeller som en mardröm för varje förståend modellflygare. Han vet att en sådan sak omöjligen låter sig genomföras. Det skulle betyda att varje större klubb, där man beräknar att varje aktiv medlem per vecka antingen bygger en ny modell, kvaddar och reparerar eller ändrar på sina modeller, måste anställa en person som skulle få fullt upp att göra med att mäta upp och registrera alla modellerna. — Tänk om en idrottsman, en löpare t. ex., skulle behöva registrera sin idrottsutrustning och kanske behöva räkna och ange antalet spikar i sina spikskor! — Med dessa registreringsbestämmelser har klubbstyrelserna ingen annan utväg än att begränsa antalet medlemmar till en del skickliga tävlingshajar. Detta är emellertid raka motsatsen till vad KSAK från början proklamerat, en utbredning av modellflyget så att det kan bli en verklig svensk folksport.

Herr Modellflygred. Jag har i mer än tio år arbetat som ledare och instruktör för en svensk modellflygklubb, nu kan jag inte mer, jag måste få sjunga ut innan jag sjunker ner och kväljes i pappershögarna. Jag ber Eder därför taga in ovanstående under "Ordet fritt". Jag vill dessutom även framställa en bön till NF om tidningen ville uppmana alla svenska modellflygare och i synnerhet ledarna att yttra sig i NF i denna sak. Visserligen vill vi kanske inte stöta oss med vår huvudorganisation men stunden är nu så pass långt framskriden att ett avgörande måste komma till stånd. Antingen kommer det svenska modellflyget att gå under eller också — efter genomgripande förändringar i organisationen — att bestå och än en gång gå en lysande framtid till mötes.

Klubbledare.

Red. vill med anledning av ovanstående insändare hänvisa till ledaren å sid. 25.

Malmö:

Camoufleringsfärger *som specialitet*
Leverantör
A/B FÄRGVERKEN
Malmö Tel. 25818 — **Stockholm** Tel. 521182



S. M. A
CARBORUNDUM - PASTA
För effektiv ventilslipning i praktiska förpackningar.
SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ Tel. 233 45 - 237 33

Sandviken:

Kemisk tvätt och färgning
utföres förstklassigt till billigaste pris
Sandvikens Färgeri & Kemiska Tvätt
Storgatan 32 Tel. 3735

Stockholm:

S. BORGGREN
GARVAREGATAN 3 NF
Tel. 50 03 24, 50 94 04
Nerv-, Hjärt- och magsjukdomar, Astma, Reumatiska sjukdomar, Kvinnosjukdomar, Sexuella rubbningar, Impotens (könssvaghet hos män).
Förfrågningar besvaras även skriftl.

Vem löser

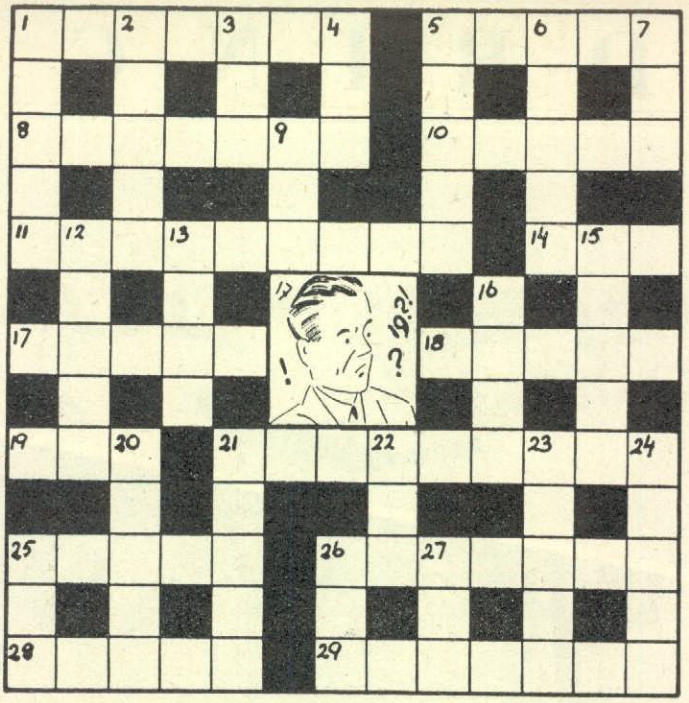
Olle Christiansson presenterar här ett nytt flygkorsord, vilket vi hoppas skall bli lika uppskattat som de föregående.

Priserna äro fortfarande lika höga (50:—, 25:—, 15:—, 10:— kr. till 1:e, 2:e, 3:e resp. 4:e pristagare samt ett tjog böcker till de tjugo närmaste) och lösningen insändes före 20 aug. till Nordiska Flygtidningen, Malmö 1, i kuvert märkt "Korsord 5".

Vågrätt:

1. För fiskars fångande. 5. Elak sådan kan botas med flygtur på 3.000 m höjd. 8. J 26. 10. Måste givetvis vara sträckt vid bogsering. 11. Automatiskt ställbar propeller av svensk konstruktion. 15. Vanligt vingantal. 17. Slang för akterstycke. 18. Rusar upp och ner i cylinder. 19. Måhända ett blivande universalspråk för flygterminologin. 31. ABA/SILAs senaste tillskott. 25. Skötes med spak. 26 Namn på flygbåtar av större dimensioner. 28. Adverb. 29. Håller igen.

Prenumerera på NF!



100:- KRONOR ATT VINNA!

Priserna i korsord 2 hemfördes av dessa lyckliga vinnare: 1:a pris 50: — kr. kontant Carin Lindholm, Erik Dahlbergsgatan 18, Malmö. 2:a pris 25: — kr. Sture Albertsson, Gullestorp, Borås. 3:e pris 15: — kr. Sune Berndt, Svarvargatan 3, Stockholm. 4:e pris 10: — kr. Ture Eriksson, Trotzgatan 64, Falun. Dessutom ha som vanligt tjugo flygböcker tilldelats 5:e t. o. m. 24:e pristagarna, vars namn på grund av utrymmesbrist ej kunna uppräknas.

Korsord 5?

Lodrätt:

1. Douglas-Northrop A-17. 2. Flygare med von. 3. Berömd dansk författares initialer. 4. Brukas för viktens skull. 5. Engelskt nattjaktplan av Douglas' fabrikat. 6. Blir ofta plan vid haveri. 7. På kroken. 9. Just denna siffra. 12. Mål för guld-C-flygare från Älleberg. 13. Lägg tross därtill och det flyger. 15. Det finns mer än en flygande sådan. 16. Gav oss nyheter om det ryska flygets insatser under kriget. 20. Får flygförare för start. 21. Inte roligt att flyga i. 22. En svensk och en engelsk är inte lika lång. 23. Ädelsten. 24. Ärrad. 25. Dakota (En siffra). 26. Piper och Taylor. 27. Se 19 vågrätt.

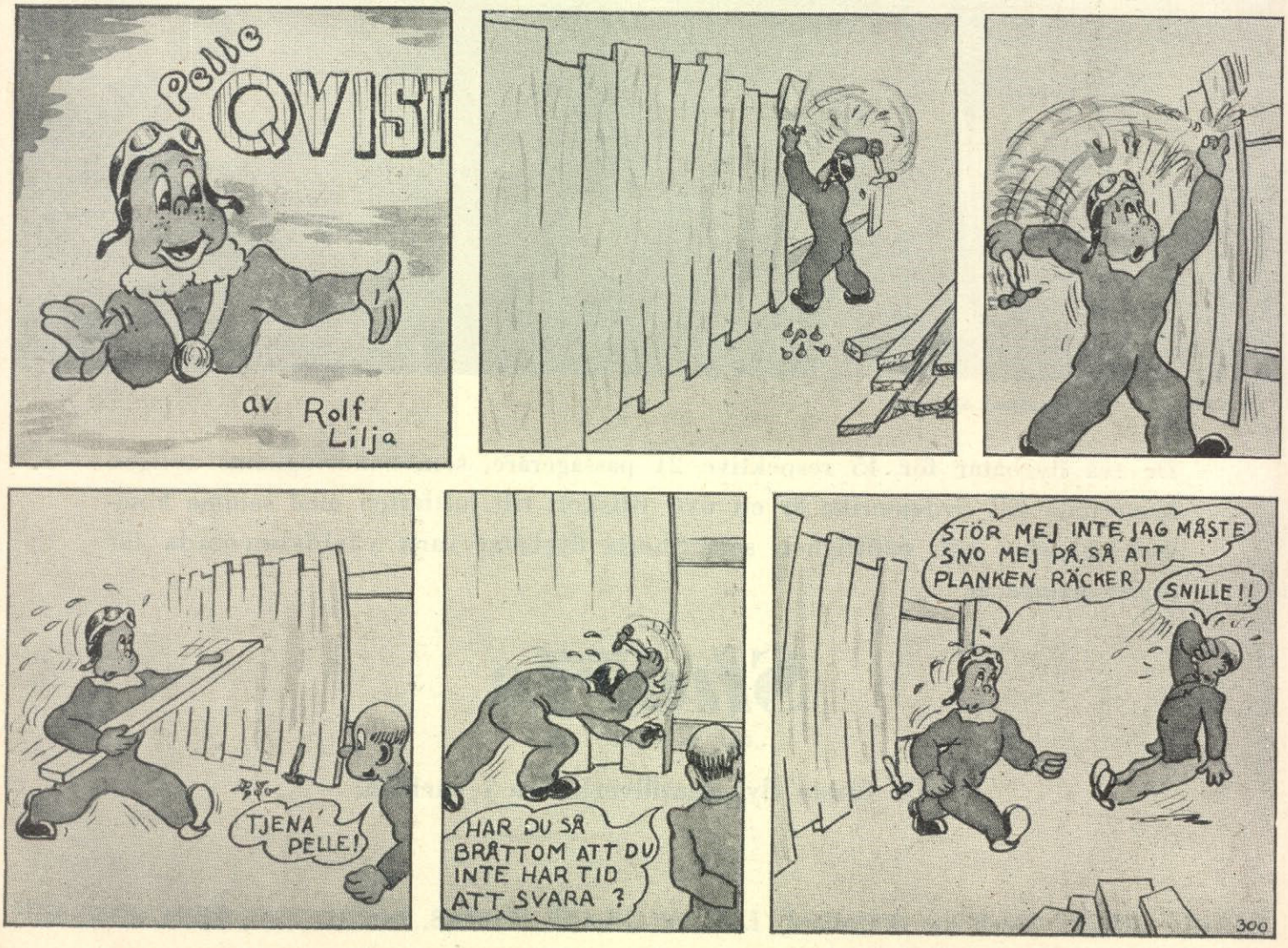
Lösning till korsord 2.

Vågrätt. 1. babynos. 5. najad. 8. Corsair. 9. vinge. 10 ans. 12. Ahrenberg. 14. balsa. 16. resan. 18. SM-flygare. 20. bas. 22. lätta. 24. Blaster. 25. genom. 26. nödfall.

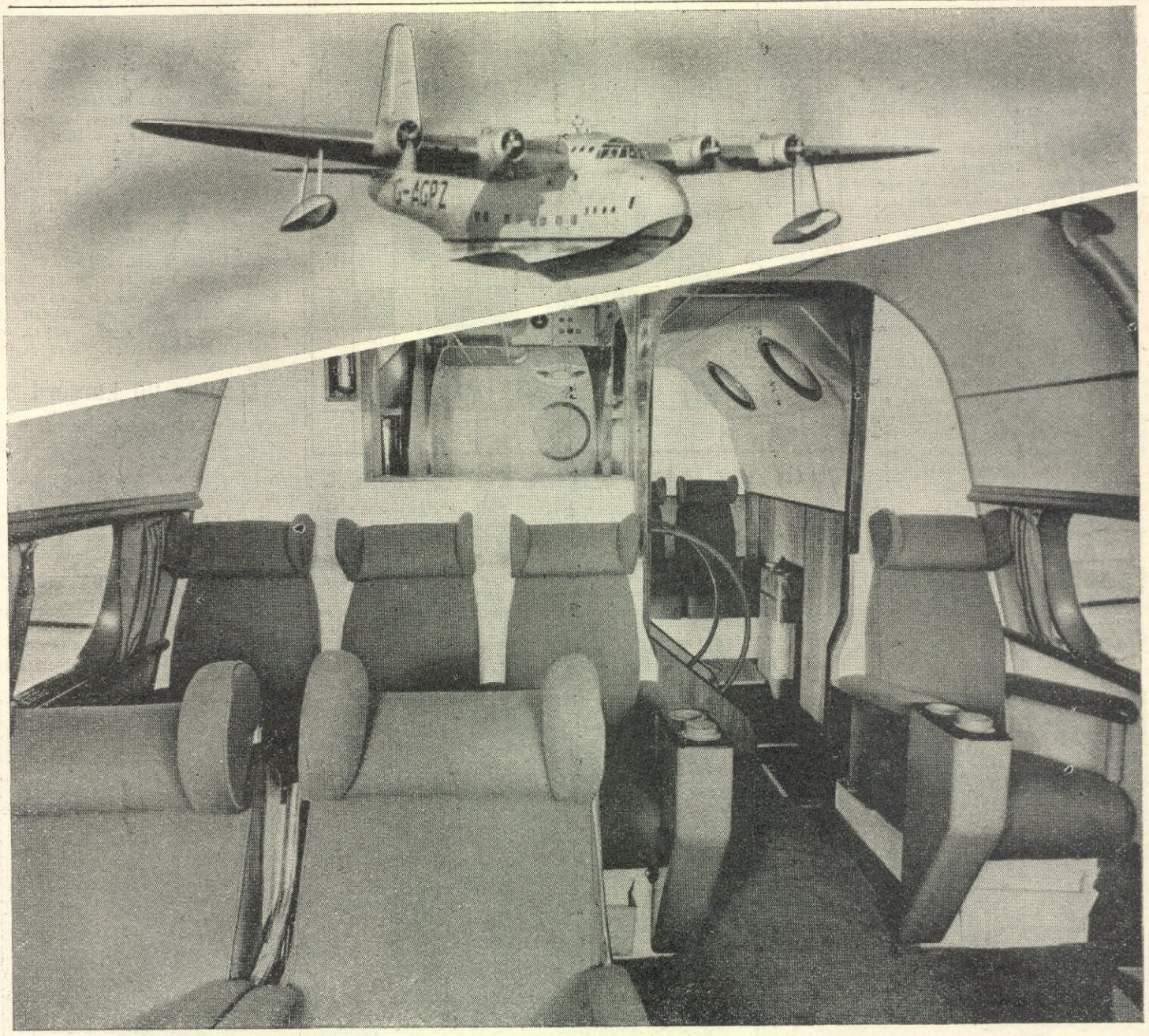
Lodrätt. 1. backa. 2. Borås. 3. niagaravy. 4. sårar. 5. nav. 6. Junkers. 7. drengen. 11. nia. 13. norgeraid. 14. busflyg. 15. Lofoten. 17. AOA. 19. Albin. 20. bytta. 21. stril. 23. arm.

PELLE QVISTS UNDERBARA ÖDEN

Originalserie för NF av Rolf Lilja



SANDRINGHAM



Övre däcket av "Sandringhams 45-seater."

De två flygbåtar för 45 respektive 21 passagerare, som Sandringhams nyligen levererade till Sydamerika är ett nytt tillskott till luftfarten med samma komfort, säkerhet och pålitlighet, som Shorts flygbåtar varit världsberömda för under många år

Shorts

ESTABLISHED 1908

De första flygplantillverkarna i världen.

SHORT BROS. (Rochester & Bedford), LTD., SEAPLANE WORKS, ROCHESTER, KENT, ENGLAND