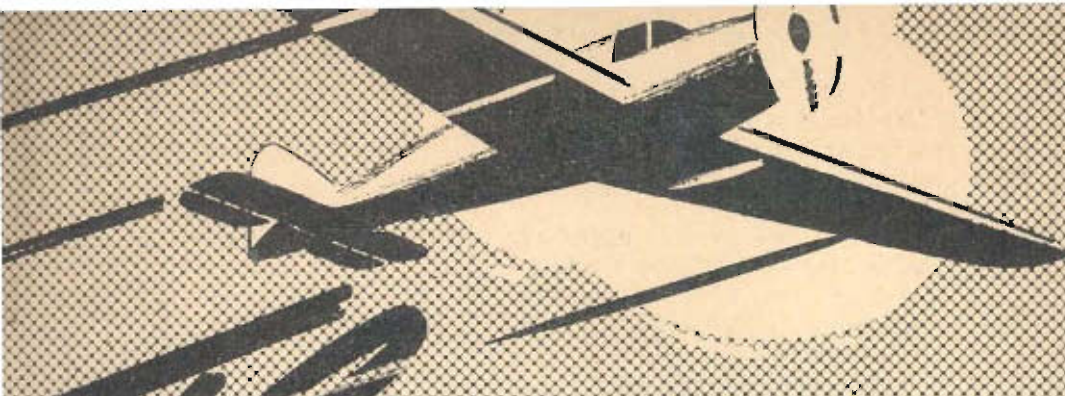


PRIS 25 ÖRE

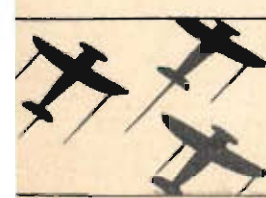
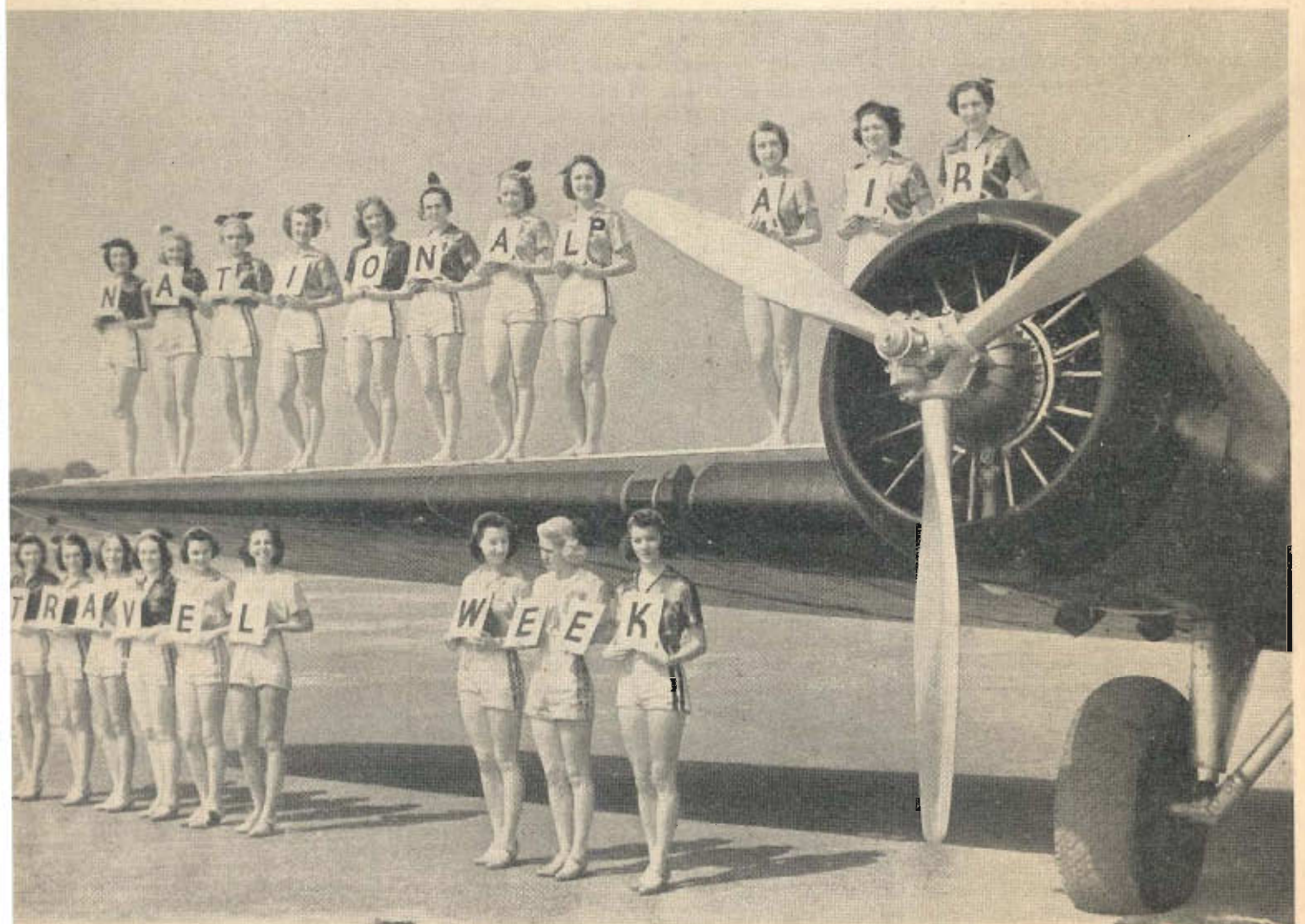


FLYGG TIDNINGEN

ARG. 2

JANUARI 1940

N:R 1



ALLT OM FLYGNING OCH FLYGARE



Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Almedalsgatan 9, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.
Stockholmsredaktionen: Box 3105, Stockholm 3.

Redaktör: Holger Ledung.
Redaktionssekr.: Harald Millgård.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2:75 kr.

i utlandet per år 3:75 kr.

Annonspris: 35 öre per mm.

Annons- och meddelanden skola vara huvudkontoret tillhanda senast tio dagar före utgivningsdagen.

Ett starkare flygvapen under 1940

År 1939 har gått och år 1940 har kommit. Det har skett, icke under ackompanjemang av fridsbådande Sylvesterklockor utan vid de olycksbådande tonerna av exploderande granater och flygbomber. För flygväsendet runt om i världen var 1939 ett märkesår i många avseenden — vad det nya året har i beredskap veta vi ännu ej. Och kanske är det lyckligast så!

En god sak ha dock den senaste tidens händelser i Europa, och framför allt nu i Finland, fört med sig — en mängd enskilda och myndigheter här i landet, som tidigare varit mera eller mindre likgiltiga för vårt flygväsendes utveckling, ha plötsligt fått upp ögonen och se nu på händelserna från nya utgångspunkter. De ha insett vilken stor roll som vårt militära flyg måste komma att spela för landets försvar och därmed även fått klart för sig huru viktigt det är att vårt civila flyg stödjdes och utbygges i förhållande härtill.

Såsom var och en kunnat se redan under det polska kriget är det luftstridskrafterna, som komma att dominera varje framtida krig. Kan en makt rycka till sig herraväldet i luften är därmed kriget i realiteten så gott som avgjort. De få vec-

kor det finska kriget pågått ha emellertid å andra sidan klart visat, att ett litet flygvapen, som är ändamålsenligt utrustat och organiserat och som ledes på rätt sätt (intet av dessa huvudvillkor synes ha fyllts i fallet Polen) har stora möjligheter att orsaka även en överlägsen fiende avbräck och ge de egna landstridskrafterna utomordentligt värdefull hjälp vid lösandet av deras uppgifter.

Helst bör ett flygvapen även kunna uppträda såsom en självständigt opererande enhet, som med ett slagkraftigt bombflyg kan bekämpa fientliga flygbaser och därigenom minska det fientliga flygets verkningsmöjligheter.

Sveriges luftstrategiska läge är bättre än de flesta andra länders och inbjuder långt ifrån till misströstan om våra möjligheter till försvar. Visserligen leva vi sedan ett par år bildligt talat under vingarna på världens starkaste militärmakts bombplan, men under förutsättning av en klar neutralitetsvilja från vår sida ha vi goda möjligheter att hålla oss utanför stormakternas sammandrabbningar.

Kring våra långa kuster uppehåller redan vårt flygvapen sedan flera månader sin vaktjänst, och så gott som dagligen gripa våra flygare in på olika håll till skydd för våra intressen.

För att flygvapnet skall kunna fullgöra sin uppgift kräves emellertid av oss andra att vi även göra vad på oss ankommer. I en allvarlig tid som denna tjänar det ej mycket till att diskutera vem som bär skulden till att vårt försvar så länge försummas — nu gäller det att lägga inre meningsskiljaktigheter åt sidan och utåt stå en för alla och alla för en.

Våra tankar gå i dessa dagar främst till Finland, där den röda syndafloden från Asien dock ännu i vanmäktigt raseri bryter sig mot Fennoskandias granit på Karelska näset. Vi vilja ge Finland effektiv hjälp — en sak som är lika mycket en hjärteangelägenhet för oss som en vital fråga om självförsvar. Vilja och förmåga måste emellertid stå i ett visst förhållande till varandra och resultera i planmässig handling. Man må akta sig för att härvidlag låta känslan skena iväg med förnuftet! Officiellt befinner sig intet land i krig med Finland, och vårt bistånd kan därför ske på många olika sätt. Värdefullast, på lång sikt sett, blir det om vi ge våra finska vänner så mycket frivilliga, ammunition, vapen, lån och gåvor som möjligt, medan vi samtidigt använda den nådatid vi själva kunna ha fått till att, ännu ostörda av fientliga bombraider, ge-

(Forts på sid. 12.)

FLYGTIDNINGEN utkommer den 1 varje månad

Såsom i första numret av FLYGTIDNINGEN omnämndes har det utrikespolitiska läget gjort det nödvändigt att överväga utgivandet av tidningen med ett mindre antal nummer per år än vad som från början var bestämt. Redan när första numret gick i press, hade från en del klubbar, vilka önska hålla sina medlemmar med en tidning men ej kunna vidkännas några större omkostnader härför, föreslagit att FLYGTIDNINGEN till en början skulle utkomma såsom månads-tidskrift. Det var emellertid försent att ta upp saken i förra numret av tidningen.

Under de senaste veckorna ha sedan omständigheter, över vilka vi icke råda, gjort att ett utgivande av tidningen enligt den i förra numret antydda tanken på två gånger i månaden allvarligt äventyras. En stor del av tidningens redaktions- och medarbetarstab "hotas" nämligen mera eller mindre överhängande av utkallelse till tjänstgöring i försvarsberedskapen, vilket givetvis kommer att försvåra arbetet för tidningen.

Efter noggrant övervägande av alla omständigheter ha vi ansett det riktigast att härvidlag ta det säkra före det osäkra och ha därför beslutat t. v. utgiva FLYGTIDNINGEN den 1 i varje månad.

Vi veta att tusentals läsare och sympatisörer uppriktigt beklaga att ej tidningen redan nu utkommer oftare, men vi anse oss i första hand ha skyldighet att kunna garantera våra prenumeranter och lösnumerköpare ett regelbundet utgivande av tidningen även under de svåra tider, som vi av allt att döma gå att möta. Vår tro och förhoppning är att en ljusning snart skall inträda, och givetvis skola alla åtgärder vidtagas för att förbereda ett tårligt utgivande av FLYGTIDNINGEN, så snart tiderna det medgiva.

Kungl. Svenska Aeroklubben. Ansluten till F. A. I.

Adress: Södra Blasieholmshamnen 6, Stockholm.

Telegr.-adr.: "Aero", Stockholm. Postgiro 55 570.

Byråtid: Vardagar 9-17, lördagar 9-15.

Generalsekreterare: Tel. 10 11 01.

Major Carl Petersén.

Bostad: Floragatan 17, Stockholm. Tel. 21 20 14.

Modell- och Segelflygavdelning: Tel. 10 11 01.

Medlemmarnas Upplysningsbyrå: Tel. 11 31 34.

Adress: Blasieholmstorg 12, 2 tr., Stockholm.

Svenska Flygares Riksförbund.

Ordförande: chefredaktör Carl Trygger, Karlaplan 7, Stockholm, tel. 62 18 29.

Generalsekreterare: kapten G. M. Lilliehöök, Ordenstrappan 1, Stockholm, tel. 20 75 38.

Skattmästare: major G. Hård, Sibyllegatan 15, Stockholm, tel. 62 08 99.

Sekreterare: direktör E. Lindahl, Ulrikagat. 11, Stockholm, tel. 62 25 95.

BLIV AKTIEÄGARE

i FLYGTIDNINGEN,

flygfolkets egen tidning. Aktierna lyda på 50 kr.

ERFARENHETEN LÖSER GAMMAL TVISTEFRÅGA OM FLYGUTBILDNING

Civila "olater" försvinna i Flygvapnets skola — stora framsteg.

Från en känd privatflygare har FLYGTIDNINGEN mottagit nedanstående inlägg, för vilket vi med nöje bereda plats. Det behandlar den gamla tvistefrågan om den civila flygutbildningens militära värde och innehåller många intressanta synpunkter.

Värdet av flygutbildningen vid klubbarna för ev. fortsatt utbildning vid Flygvapnet har länge diskuterats och olika synpunkter ha andragits. Meningsskiljaktigheter ha ofta framförts offentligt och måhända varit orsak till att frågan om stöd till civilflyget kommit i skymundan.

Vapendragarna för de skilda åsikterna ha inte kunnat samsas. De som ansett att utbildningen vid en flygklubb äger ringa värde för Flygvapnets behov ha nog mest varit att finna bland Flygvapnets egen personal, vilken haft tillfälle att ingående följa den välorganiserade och minutiöst utformade utbildningen vid Flygkrigsskolan i Ljungbyhed. Denna är ju så högtstående att den t. o. m. blivit föremål för beundran från utländska flygskoleexperter.

Man måste förstå, att det är svårt för dem som följt enbart dessa övningar att sätta sig in i att flygskolningen kan bedrivas acceptabelt ut på flygklubbarna, just med tanke på att en grundläggande flygutbildning — likt det rätta inlärandet av ABC — har en primär inverkan på det fortsatta kunnandet.

Det är ju klart, att en flygutbildning, bedriven med primitivare hjälpmedel, mindre sakkunnig ledning och utan den hårt organiserade militära regimen, icke på långt när kan jämföras med vårt flygvapens homogena skola. Erfarenheten har också i många fall visat att på grund av mindre noggrann utbildning olater uppstått, vilka blivit ödesdigra för den fortsatta utbildningen och den praktiska tillämpningen av lärdomarna.

Endast ett fåtal av flygklubbarnas talesmän ha egen erfarenhet av Flygvapnets utbildning.

Den kategori som haft motsatt åsikt och som hållit styvt på att en förberedande skolning vid flygklubbarna är av verkligt värde för Flygvapnet är nog den största bland landets flygare och flygintresserade. Emellertid har endast ett fåtal av dessa haft tillfälle att ingående studera de olika utbildningsmetoderna, vilket sakligt sett måste betraktas som mycket beklagligt. De flesta av denna grupp ha säkerligen bedömt förhållandet mellan de andragna slagen av utbildning efter vanligt bondförstånd, om man får använda ett sådant uttryck. De ha med andra ord in-

te kunnat förstå att en rätt lagd grundläggande skolning med en samvetsgrann lärare och tillförlitlig materiel kunnat vara ett stort steg i riktning mot rätt utbildning för att förbereda en minutiös och högre skolad flygning.

Sådana som förhållandena alltid bruka vara finnas väl även i detta fall åsikter från båda parter som träffat prick. Båda få rätt i större eller mindre grad, och så har också skett i denna fråga — om man vågar dra slutsatser i nuvarande stund.

Erfarenheterna från den första kursen för A-flygare emotsågs med stor spänning av sakkunskapen.

Den med stor spänning motsedda flygskolan, som nu pågår, då certifikatinnehavare, utbildade vid flygklubbarna i hela landet, sammanförts till en militär flygskola för utbildning till reservflygare för Flygvapnet, har visat detta.

Eleverna vid denna skola ha utbildats av såväl civila som militära flyglärare och det har skett på vitt skilda flygplan-typer, med motorinstallationer från 40 till 200 hk. En del ha dessutom fått sin utbildning enbart på sjöflygplan.

Man kan därför förstå att kursens flyglärare under de första lektionerna ställde sig frågande vid konfrontationen med elevernas arter och avarter av flygutbildning.

Skulle de få 100-procentigt rätt, dessa motståndare till systemet med en grundläggande skolning vid lokala flygklubbar?

Likväl inträffade det, att en del elever slog sina lärare med häpnad över sin perfekta flygning, man skulle nästan kunna tro att de gått igenom Royal Air Force College i Cranwell, den engelska centrala

militärflyghögskolan! Och ändock upptog flygdagboken för en enkel pojke från någon undangömd och kanske bortglömd del av vårt land kanske endast ett femtiotal flygtimmar!

Eleverna gjorde "Immelmann" redan efter 10 timmars undervisning.

Det är glädjande, då olika åsikter kunna sammanjämkas. Så har faktiskt skett i dessa fall. Båda lägren, som stått emot varandra med olika åsikter i denna fråga, ha mött varandra på halva vägen, vilket blivit till stor nytta och glädje för alla parter.

Med Flygvapnets rutinerade lärare har det varit en enkel sak att nästan omedelbart få bort de olater i flygningen som en del elever haft med sig till skolan. Utbildningen har redan gått raskt framåt, och strax före julferierna kunde lärarna redan efter 10 timmars flygning praktiskt visa pojkarna hur de avancerade rörelserna "Immelmann" och "wing-over" utfördes. Det blev visning en gång, sedan fick eleven själv göra efter rörelserna en enda gång — för att nästa dag skickas upp ensam att träna båda sakerna!

Även den envisaste motståndare till flygklubsutbildningen måste med sådana bevis för ögonen medgiva att den utbildning dessa privatflygare fått är till nytta för Flygvapnet. Och för alla som runt om i landet nedlagt ett uppoffrande arbete i olika flygklubbar bör det vara en källa till glädje och en sporre till nya ansträngningar att veta sig icke ha arbetat förgäves och att se med vilken iver och framgång eleverna tillgodogöra sig den högvärdiga militära undervisningen.

Gott nytt år

önskas alla vänner och bekanta!

FLYGTIDNINGEN

Folke Simonsson, Vänersborg

Eric Bjurhovd, Malmö

Konrad Olsson, Trollhättan

Jarl Gustafsson, Tjukehall, Brånahult

Holländska Flygbolaget K. L. M.

Holger Ledung, Stockholm

Aero-Tjänst, Malmö

Harald Millgård, Malmö

AVVÄGNING AV GLIDFLYGPLAN

Av S. Widengren.

När glidflygplanet är färdigbyggt, fernisat och klätt återstår innan det kan tagas i bruk en viktig kontrollåtgärd, nämligen tyngdpunktsbestämningen. Hur noga ritningarna än ha följts är det nämligen långt ifrån säkert att planets balans blivit sådan konstruktören tänkt sig.

Med ett flygplans tyngdpunkt förstås angrepps- och medelpunkten för planetets vikt. Om man sålunda tänker sig planet upphängt i dess tyngdpunkt kommer planet i varje givet läge att förbliva stilla, d. v. s. planet befinner sig alltid i ett jämviktstillstånd.

På sammanställningsritningen över flygplanet finnes i allmänhet tyngdpunktens läge markerat. Skulle detta icke vara fallet kan man för *bemannat* glidflygplan av de vanligare typerna sätta som regel att tyngdpunkten ska ligga på ett avstånd från vingens framkant av 25—30 % av vingkordan. Detta läge sammanhänger nämligen med läget av tryckcentrum eller med andra ord den punkt där resultatanten av de på vingen verkande lyftkrafterna kan tänkas angripa.

Tyngdpunktens läge i längdled anges i allmänhet i förhållande till vingens (undervingens) framkant (x) och i höjddled endera i förhållande till flygplanets längdaxel, propelleraxeln eller vingkordan (y). (Jämför fig. 1 och 2, där x_0 och y_0 bestämma tyngdpunkten vid tomvikt — tjänstetomvikt.)

Den enklaste metoden för avvägning består helt enkelt i att jämviktsläget för planet vid olika understödspunkter bestämmas (fig. 1). Planet uppställs här för på en bock eller låda, på vilken man placerat ett vinkeljärn eller annat liknande föremål med skarp kant. En man placeras vid varje vingpets för att hålla planet horisontellt. Detta måste givetvis ske utan att flygplanet utsättes för krafter

som kunna giva ett missvisande resultat. Genom att mer eller mindre luta planet i längdled fastställs jämviktsläget. I detta läge fastläses planet.

Tyngdpunkten ligger nu mitt över understödspunkten och med hjälp av ett lod markeras "tyngdpunktslinjen" på kroppen med ett blyertsstreck eller, om detta icke kan ske, genom en på lämpligt sätt uppspänd tråd.

Härefter understödes planet på ett annat ställe och en likadan avvägning utföres.

Genom dessa två vägningar har man nu fastställt tyngdpunktens läge, i det att detta bestämmas av skärningspunkten mellan de två tyngdpunktslinjerna.

En annan avvägningssätt, som alltid ger ett noggrannare resultat och som även kan tillämpas vid avvägning av andra flygplan, fordrar för sitt utförande en våg, som kan väga hela planet.

Denna avvägning bör utföras på ett horisontellt plan. Om detta icke är möjligt, kan man nöja sig med en horisontell baslinje i form av en bräda, inriktad med vattenpass.

Innan själva avvägningen börjar fastställs planets totalvikt G_0 .

Även med denna metod bestämmas tyngdpunktens läge genom två vägningar (fig. 2). Vågen är placerad under kroppens främre del.

Den första vägningen utföres med låg sporre. I detta läge avläses vågens utslag G_v och uppmättes det horisontella avståndet, a , mellan sporrens understödspunkt och vågen.

Avståndet b , d. v. s. horisontella avståndet mellan sporren och tyngdpunktslinjen, erhålles nu ur ekvationen:

$$b = \frac{G_v}{G_0} \cdot a.$$

Tyngdpunktslinjen kan nu lodas upp och markeras på planet på liknande sätt som förut.

Nästa vägning utföres med upplyftad sporre. Dennes läge lodas mot golvet, avståndet a_1 upp-

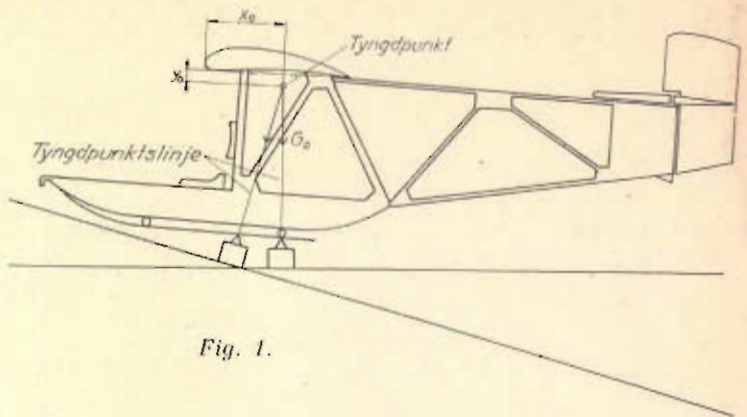


Fig. 1.

mätas och sedan vågens utslag G_{v1} avlästs erhålles b_1 ur ekv.:

$$b_1 = \frac{G_{v1}}{G_0} \cdot a_1.$$

Den nya tyngdpunktslinjen upplodas nu och tyngdpunktens läge är därmed bestämt.

Avvägningarna kan även utföras med ytterligare en våg, som då utgör sporrens understödspunkt. En fördel härmed är att man automatiskt erhåller kontroll på att vågarnas utslag bli rätt avlästa, på grund av att

$$G_0 = G_v + G_s = G_{v1} + G_{s1}.$$

Har man tillgång till en noggrann sammanställningsritning kan man på denna konstruera fram tyngdpunktens läge. Horizontalplanet vid de olika vägningarna måste då markeras på ritningen, varför även avstånden mellan understödspunkterna och golvet (vågplanet) uppmätas.

Under förutsättning att något bestämt läge för tyngdpunkten icke framgår av ritningarna eller kan erhållas på annat sätt hör man utöver avvägningen vid tomvikt även utföra avvägning av planet vid flygvikt för att kontrollera, att tyngdpunkten icke kommer för långt bak. Förarens vikt får härvid icke överskrida den på ritningen angivna. En sådan kontroll vägning kan mycket väl inskränkas till att omfatta enbart läget av tyngdpunktslinjen relativt vingens framkant. Vägningen utföres då med planet understött så att vingkordan intager horisontellt läge. Enligt den först beskrivna metoden sökes den understödspunkt som svarar mot detta läge.

Vad man tycker om FLYGTIDNINGEN:

"Tack för Tidningen. Obs. stort T! Den är prima. Härmed varder en prenumerant."
H. E."

"Tidningen är bra. Grattis!"

A. C."

Med detta nummer följer som bilaga ett inbetalningskort för prenumeration på FLYGTIDNINGEN.

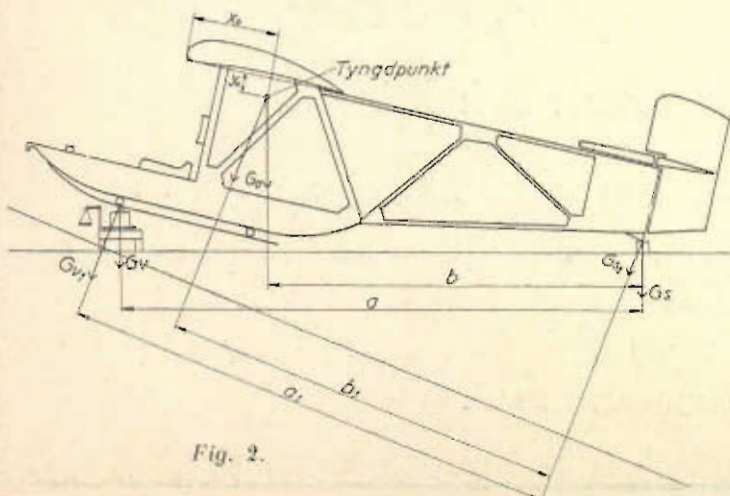


Fig. 2.

"AUTOGIROMILJONÄR" LENNART HEMMINGER blir författare flyger för Finland

Det är nog inte många flygare i hela världen som kunna göra anspråk på titeln "flygmiljonär på autogiro". Dels tar det ju lång tid att "flyga ihop" 1.000.000 km., dels äro autogiros inte så vanligt förekommande som de egentligen förtjäna.

Säkert blir det Sverige som först får autogiomiljonär, nämligen ingenjör *Rolf von Bahr*. När han kan fira detta unika jubileum är givetvis inte möjligt att förutsäga, men enligt vad han själv berättar för FLYGTIDNINGEN vid en liten intervju så ska det nu inte dröja så värst länge förrän det viktiga strecket passerats. Vi kunna ju inte svära på att ing. von Bahr blir den absolut förste i sitt slag i världen, men ett är säkert: han är jordklotets ende autogiroflygare som har sin maskin monterad på skidor om vintrarna. Skidorna komma väl till pass i vinter-Sverige över huvud, men först och främst i Storlien.

— Ja, till Storlien kommer ingen autogiro i vinter, suckar von Bahr och tänker på de underbara Jämtlandsfjällen med den vita snön och den stekande vårvintersolen. Det här förbaskade kriget, vad det ställer till! Jag hade tänkt skaffa en femsitsig och en tvåsitsig autogiro av starthoppande typ — 8—10 m. rakt upp i luften! — båda maskinerna täckta och den senare sida-vid-sida. Småningom skulle jag köpt även ett täckt tvåsitsigt segelflygplan, som jag skulle bogserat passagerare med upp till fjälltopparna. Då hade också en av våra styva segelflygare fått arbete. Ett ovanligt yrke, kan man säga.

I detta sammanhang kan signaturen inte låta bli att berätta lite om ett besök som jag gjorde i Storlien i vintras. "Autogi-Rolf" bjöd på en härlig skjuts. Först blev det en kul tur runt Storlien och fjällen däromkring. Vi segelflögo på tomgång i upp vinden på lovartsidan av det skrovliga och stennakna Stenfjället. Man kan alltså segla med rotor, hur konstigt det än kan låta.

Det roligaste på hela turen var emellertid *slalomåkingen* i den stora fina backen. Vi komma oppifrån Skurdalshöjden och närma oss krönet. Strax innan slalombacken börjar luta mot sitt fall drar föraren av motorn. Nu glida vi sakta, vi sväva som änglar ner efter backens profil på omkring fem meters höjd, låglåg lägre. Solen gassar, motorn gnolar och rotorn småvisslar över våra huvuden. En del skidåkare bejda såg när autogiron kommer. Att se autogiron åka utför en slomsambacke är visserligen inget ovanligt här trupe, men det är roligt varje gång det sker. De vända ansiktena uppåt, niggerbruna ansikten som kisa med snövita gaddar mot oss. De le av livets vällyst och glädje över vårt lilla upptåg, vinka bejget och ropa visst något. Detsamma göra von Bahr och jag.

Mina två kameror äro i full verksamhet. En falltröff får jag när vi passera en grupp skidåkare i mitten av backen. De fastna på plåten, "kalashöld" tänker jag. Den blir av "högre" kvalité än jag räknat med, ty när vi



Rolf von Bahr i full vinterutrustning.

landat talar von Bahr om att prins *Carl Johan* varit en av dem som blivit kameraobjektivet objekt. Att han hade rätt kan ni se på fotot med maskinens skugga. (Det är prinsen som lutar sig mot skidskiavarna närmast "nosen" på skuggan.) Här kan man säga, att man varit högre än kungligheten för ett ögonblick!

Ja, detta är tillsvidare ett förlorat paradiset. Man kan ju bli grön...., men en glädjande underrättelse kommer som balsam på såret: von Bahr ämnar ge ut sina *flygarminnen i bokform*. Det bör bli en underhållande lektyr med många spännande och roande upplevelser i ord och bild — autogiron erbjuder ju fantastiska möjligheter till fotografering, som synes av bilden på prins Carl Johan från luften!

— Ja, nog ska det bli en bok, men den kommer inte ut förrän tidigast när jag kan fira jubileet som "autogiomiljonär". Det är ju ett ganska bra sätt att celebrera

Teknolog *Lennart Hemminger* från Höör i Skåne har som frivillig flygare med svenskt flygplan ställt sig till finska flygvapnets förfogande. Den 28 dec. startade han från Norrköpings flygplats med det i flygarkretsar kända flygplanet SE-ADK av typ Raab-Katzenstein Schwalbe, som bekant grundtyp till Flygvapnets gamla Sk 10:or. Hemminger köpte maskinen av Norrköpings automobil- och flygklubb, som bidrog till planernas förverkligande genom att reducera priset till den summa vilken såsom skuld på planet återstod för klubben att betala, nämligen ca 2.000 kr. Eftersom Lennart Hemminger givit ut pengar för mycket annat i samband med företaget kunde han först inte uppbära inköpssumman utan måste vädja om hjälp till bl. a. Malmö, där konsul *Allan Könsberg* tog hand om saken. Så gott som omedelbart donerades de erforderliga 2.000 kronorna av direktör *J. Edv. Kock*, Malmö. Så kunde hr Hemminger överta SE-ADK, vilken nyligen genomgått grundlig översyn och nu befinner sig i gott skick. Det lär vara meningen att utrusta planet för bl. a. blindflygning. Lennart Hemminger har fått sin flygutbildning vid Aeroklubben i Skåne och vid Norrköpings automobil- och flygklubb. Han har varit en av Tekniska högskolans aktivaste flygare och har en för privatföreläsare ovanligt lång flygtid.

Bild på sid. 9.

tilldragelsen, eller hur? — se "Autogi-Rolf".

Instämnes!

Milen.



Flygande skönhet:

ALLIED från U. S. A.



När man ser detta sportflygplans vackra, smekande linjer förstår man varför en del flygare anser att ett flygplan bör kallas *hon*. Allied Sport-Trainer har starkt tycke av Klemm, Ryan och andra Luftens fullblod.

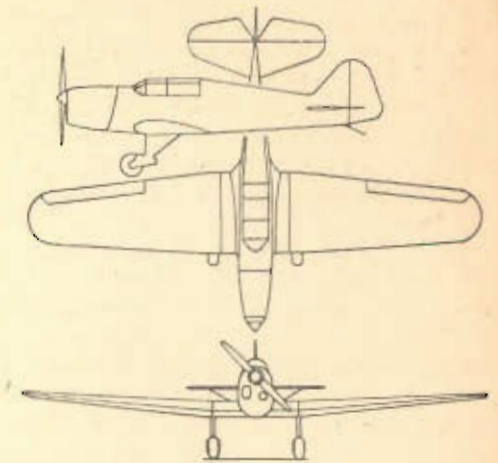
Allied Aircraft Corporation i North Tonawanda, USA, tillverkar detta skol- o. sportflygplan som på senaste tiden synes ha vunnit stor popularitet i sitt hemland på den andra sidan Atlanten. Allied är tvåsitsigt med platserna i tandem och försedd med dubbelkommando. I vanliga

fall flyges maskinen öppen, men den kan även förses med en "slide-over", som synes på översiktsritningen. Kroppen är byggd av krom-molybdenrör. Bagagerum bakom bakre sitsen. Stabilisatorn är justerbar. Planet lär ha mycket goda flygegenskaper.

Detta plan utrustas som standard med *Menasco Pirate B4*, luftkyld, inverterad 4-cylindrig radmotor. Denna utvecklar 95 hkr vid 2.000 varv och 75 hkr vid 1.600 varv/min. Den har ett kompressionsförhållande av 5,5:1. Bensinför-

brukning vid marschvarv 17—18 lit/tim. Den direktdrivna propellern är av Hartzells tillverkning.

Om man inte är nöjd med en motor på 95 hkr kan den större typen *Menasco Pirate C4* på 125 hkr inmonteras, i vilket fall planet gör ännu större skäl för benämningen "luftens fullblod".



Mått, vikt och prestanda (med 95 hkr *Menasco*):

Spännvidd 9,8 m.

Vingyta 13,8 kvm.

Tjänstetomvikt 467 kg.

Nyttig last 253 kg.

Vingbelastning 52,7 kg/kvm.

Effektbelastning 7,6 kg/hkr.

Bränsleförråd 72 liter.

Oljeförråd 7,6 liter.

Hastighet vid fullvarv 201 km/tim.

Marschhastighet 172 km/tim.

Landningshastighet 75 km/tim.

Stighastighet 3,3 m/sek.

Aktionssträcka 640 km.

AMBULANSFLYGPLAN bygges i Norge!

5—6-sitsigt med 320 hkr motor,
första exemplaret färdigt i vår.

Widerøes Flyveselskap i Oslo har låtit en ingenjör Birger Hønningstad konstruera ett 5—6-sitsigt ambulans- och trafikflygplan av hypermodern typ. Det liknar ganska mycket Stinson "Reliant" men tycks ha om möjligt ännu renare linjer. Ritningar och beräkningar äro klara och en modell i naturlig storlek har byggts. Konstruktören har i detta plan velat förena alla goda egenskaper som funnits hos de utländska flygplan som "flyveselskapet" ägt under årens lopp — företrädesvis Stinson och Waco. Planet, som är avsett för flygning på skidor och flottörer — samt givetvis även på hjul — har en robust byggnad och anses bli billigt i underhåll.

Kabinen är ovanligt rymlig med god plats för 5 personer, bagage, radio m. m. Även en sjätte passagerare får plats. När planet flyges som ambulans rymmer kabinen 2 sjuka på bår, sjuksköterska och 2 mans besättning.

Maskinen kan dessutom användas för andra ändamål, som t. ex. kartläggning från luften och militär flygspaning, kul-sprutor kunna monteras. På grund av flygplanets mångsidighet i användningen har inredningen disponerats så att den vid behov snabbt kan omändras.

Data:

Tomvikt 1.160 kg.

Nyttig last 725 kg.

Hastighet vid fullvarv 250 km/tim.

Marschhastighet 220 km/tim.

Landningshastighet 85 km/tim.

Aktionssträcka 1.000 km.

Tophöjd 5.000 m.

Motor 320 hkr.

Det nya Widerøeplanet — kanhända med typbeteckningen W-6? — utrustas med flaps, blindflyginstrument, radiomottagare och pejlingsanordning. Det kommer även att förses med friskvattenbehållare, särskilt effektiv ventilation och medicamentskåp med *instrument för snävrare operationer* i trängande fall.

Första exemplaret av detta nya mästerverk på den nordiska flygfronten bygges i vinter på "flyveselskapets" verkstäder och beräknas bli färdigt till våren. Ett bygge som motes med största intresse av oss flygintresserade i Skandinavien.

Nästa gång Sverige behöver ett ambulansflygplan kanske detta beställs från Norge? Vi få säkert anledning återkomma i ämnet.

Den norska flygindustrien

I Norge har man sedan en längre tid tillbaka planerat en ny flygplanfabrik vid "Østlandets flygplats". Nu ha dessa projekt nedlagts i det att "Norsk Aluminium" och "Strømmen" komma att börja tillverkningen av flygplan i samarbete med armé- och marinflygets fabriker. Dessa militära flygplanfabriker hålla därför på att utvidgas. En kommission som varit på språng efter en lämplig flygplats har nu funnit ett fält som lär vara bra, åtminstone är det *bäst* av förslagen!

Den flygintresserade publiken har framsynthet, framåtanda och modern åskådning — folk som annonsören av i dag önskar komma i kontakt med. Annonsera därför i
FLYGTIDNINGEN!



Ett tvåmotorigt, lätt sovjet-ryskt bombplan av typ "SB-2" (Katiuska), som tvingats ned bakom de finska linjerna och hamnat på en isbelagd sjö. Detta plan, som har en topphastighet på över 400 km/tim. och hör till ryssarnas modernaste, tar en bomblast på omkring 600 kg. På bilden t. h. ser man hur illa tilltygat planet blivit vid landningen på isen.

Sundsvall ny flygstad

Flygtrafiken på den nyaste linjen Stockholm—Sundsvall—Wasa öppnades den 15 dec. Den flyges av ABA i samtrafik med det finska flygbolaget Aero O/Y. Till en början flög man Sundsvall förbi, men den 21 dec. kom den flygbitna staden närmare stora världen och Finland — då företogs nämligen den första mellanlandningen på Skrängstasjöns is utanför Sundsvall. Linjen trafikeras alla vardagar med en tur i vardera riktningen.

Biljettpriserna framgå av nedanstående tabell (tur resp. tur och retur):

Sthlm—Sundsvall Sv. Kr.	75:-	135:-
Sthlm—Wasa	175:-	315:-
Sundsvall—Wasa	100:-	180:-
Sundsvall—Sthlm	75:-	135:-
Wasa—Sundsvall F. Mk.	1.165:-	2.097:-
Wasa—Sthlm	2.040:-	3.672:-

I huru hög grad det energiska och uppoffrande arbetet inom *Sundsvalls Motor- och Flygsällskap* föranlett linjens dragande över just denna stad kan vara vanskligt att avgöra, men man gör sig inte skyldig till någon överdrift genom påståendet att ett så intensivt spridande av kännedom om och tillgivenhet för flyget som Flygsällskapet gjort sig känt för till slut måste bära frukt på ett eller annat sätt. Den nya flyglinjen kommer givetvis att ytterligare öka möjligheterna att göra Sundsvall till en riktig flygstad. Vi gratulerar!

AEROTRANSPORT har beviljats lån ur luftfartslånefonden med 70 procent till två 1937 inköpta flygplan, som nu värderas till 200.000 kr. vardera. Samtidigt fick bolaget medgivande att låna 90 procent av inköpssumman till två andra plan för vilka kostnaderna beräknas till 1,2 milj. kr.

Ny dansk flyglinje

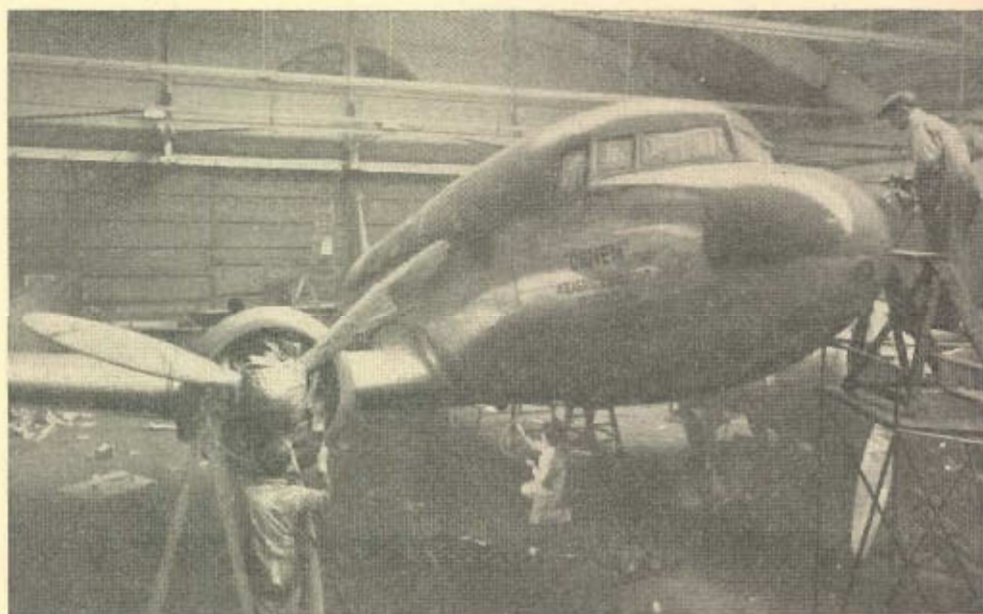
Danskarna ha öppnat en flyglinje mellan Köpenhamn och Bornholm. En tur i vardera riktningen skall företas varje dag. Resan tar 3/4 timme.

Väg- o. Vatten uniformerar

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal vid luftfartsledningarna har fått uniform. Den består av enkelknäppt kavaj, långbyxor, skärmmössa och kappa samt är blå till färgen. Knappar och emblem äro förgyllda. Emblemets är av K. m:t nyligen fastställt och består av Väg- och vattens två enkla V:n inuti varandra jämte vingar och krona, vilket framgår av de två här avbildade mössorna: den vänstra avsedd för flygplatschef, flygledare och hangarmästare, den högra för förste flygplatsvakt samt (utan vaktmärket) fältförman och maskinist. Av Luftfartsmyndighetens godkända flygledare bära dessutom på kraguppslaget särskilda flygledarmärken, bestående av knapp med en uppåt-



riktad vinge. Skyldiga att under tjänstutövning bära fullständig uniform äro fr. o. m. 1 jan. flygledarpersonal med fast anställning, hangarmästare, förste montör, fältförman, förste flygplatsvakt, maskinist, flygplatsvakter vid Bromma, Torstlanda, Bulltofta och Norrköpings flygplats samt kontorsvakt. Extra flygledarpersonal, övriga flygplatsvakter samt flygplatsarbetare med fast anställning skola bära uniformsmössa. Uniformerna tillverkas centralt genom Väg och vatten.



I vårt fjörra nummer nämnde vi att ABA på grund av kriget låter mala sina passagerarplan med orangefärg för att markera att de tillhöra ett neutralt land. Här visa vi en bild av Douglasplanet "Örnen" som undergår en sådan behandling i ABAs verkstäder i Malmö. Douglasplanen äro utsökt vackra även aluminiumfärgade, men frågan är om inte orangemålningen höjer dem skyhögt i estetiskt avseende? I så fall den enda fördel världsmisären haft med sig.

VI PRESENTERA:



Stig Rantzén.
gnistande miljonär.

Den 21 december 1939 utökades ABA:s samling luftmiljonärer med ännu ett namn, Stig Rantzén, som denna dag vid hemkomsten till Malmö med planet från Berlin flugit 1.000.000 kilometer hos ABA som radiotelegrafist. Rantzén är den femte gnistande flygmiljonären hos bolaget.

Född som han är inte långt från Bulltofta-fältet är det helt naturligt att Rantzén i unga år kom att intressera sig för flyget, och redan i 15-årsåldern var han på det klara med vart hans hög stod. Han kom snart in vid ABA som mekanikerelev och gjorde de s. k. hundåren vid den gamla sjöflygstationen i Malmö.

Åren 1928—1929 var han sedan bolagets mekaniker i Amsterdam och hade utmärkta tillfällen att studera internationellt flyg på nära håll. Återbördad till fädernejorden utbildade han sig 1931 till radiotelegrafist och har sedan flugit som sådan på alla ABA:s linjer i Europa.

Nu flyger han till London, Berlin, Paris och andra metropoler och sköter kontakten med Moder Jord under flygningen. Några äventyrligheter har han inte upplevat under sina ordinarie flygningar, men det är ju ej heller meningen att något sådant skall få hända i vårt välorganiserade trafikflyg. Mycket beror det på radiotelegrafisterna.

Och han trövs utmärkt med sitt äressamma arbete!

På lediga stunder rekreerar sig Rantzén med tennis och bordminton, och så har han en gammal god hobby — han samlar luftpostfrimärken.

Som sig bör är han dessutom sedan något år en skicklig sportflygare.

H o j.

Äventyr — aldrig i livet!

säger

GÖSTA FRAENCKEL

Det finns inte och kommer säkerligen inte heller i fortsättningen att finnas någon civilflygare i hela vårt land med sådan grundmurad popularitet som göteborgaren Gösta Fraenckel. Alla de mer eller mindre lyckade smeknamn han hedrats med under de sista åren: Sveriges civilflygare nr 1, flygfarbror nr 1, flygande jultomte — alluderande på det präktiga jultomteskägget — flygveteranen Fraenckel m. m. m. m. vittna bäst om vilken välkänd och välkommen gäst han är i varje flygklubb från Ystad till Haparanda.

Den sistnämnda beteckningen är emellertid en smula missvisande. Gösta Fraenckel är nämligen en relativt färsk flygare. Han tog sitt certifikat sommaren 1933, vid 48 års ålder!

— Varför jag började flyga? säger Gösta Fraenckel fundersamt när FLYGTIDNINGENS medarbetare överrumplar honom med en intervju mitt i julbrådskan.

— Jo, jag var helt enkelt så illa tvungen! Jag satt nämligen i Aeroklubbens styrelse och just den sommaren försökte jag komma ifrån detta uppdrag. Jag ville inte sitta i en flygstyrelse när jag inte visste ett enda dugg om flygning! Men så lätt gick det inte. I stället för att beviljas utträde ur styrelsen drogs jag med mult våld av Gösta Andrée ut till Torslanda och fick min första flygktion. Och sedan var det ju förkylt. Den flygktionen har jag aldrig ångrat — det enda jag ångrar är att jag inte började för 30 år sedan.

RENT PERSONLIGT



En stämmingsfullt flygarbröllop ägde den 16 december rum i Snöstorps kyrka. Hallastad, då löjtnant Lemnart Bunke sammanvågades med fröken Britt Mari Nyström. På vår bild ses brudparet lämna kyrkan efter vigseln, medan brudgummens kamrater bildat häck.



Men Gösta Fraenckel har tagit igen de försummade åren. Sedan han väl fått blodad tand tog han sitt certifikat, först i England, sedan i Sverige. Han skaffade sig eget flygplan och fick litet senare uppleva sitt livs största överraskning: på 50-årsdagen fick han nämligen en Moth i födelsedagspresent av sin mamma! Sedan den dagen ha Gösta Fraenckel och hans Moth varit oskiljaktiga. Det vill bra dåligt flygväder till för att hålla dem kvar på jorden, vinter som sommar, och det vill mer än dåligt väder till för att hålla dem ifrån någon flygdag.

— Det blir ingen riktig flygdag om inte Fraenckel är med, sade några unga flygare en gång. Och det ligger en hel del sanning i det påståendet. Det är förresten inte bara svenska flygdagar "G. F." hedrar med sin närvaro. Han är lika hemmastadd runtom i Europa, och han företar helst sina många affärsresor i sin egen SE-AGF.

Några långflygningar i egentlig bemärkelse har Gösta Fraenckel inte givit sig på. Och det beror kanske på att han varken gillar onödiga äventyr eller risker.

— Äventyr — aldrig i livet! förklarar han med eftertryck. När man flyger får det aldrig hända något — det lärde jag mig av Gösta Andrée och det har jag rättat mig efter. Det enda jag varit med om i den vägen var under mina första år som flygare, när jag skulle flyga Avron "Göteborg" från Jönköping och råkade hamna på en liten äng ute på Hisingen. Det blev inte mycket kvar av karran den gången!

Rusflygning, av vad slag den än månde vara, har sin givna motståndare i Gösta Fraenckel. Flygning är inte en lek för okunniga pojkar, säger han — luften borde vara tillåten för samsat och föruftigt folk. AnnCha.

MILITÄRER!

Vid varje militärföreläsning önska vi ombud. Provex. mot 25 öre i frim. Inlämnad samn och adr. till

FLYGTIDNINGEN,
Malmö 12.



Flygstedt hade just tagit sitt privatflygarcertifikat. En dag gick han upp ovan molnen för att göra en looping på egen hand. De anfalls- och infallsvinklar som måtte korsat hans hjärna resulterade i ovan beskrivna looping.

När han sedan med försynens hjälp kommit ner på backen skrev han i sin flygdagbok: "Jag har i dag gjort min första looping och kan därmed räkna mig till luftens unga örnar". Efter detta blev han därför kallad "Sparven".

Antony Fokker

TILL FINLAND

Endast 49 år gammal avled den 22 dec. Antony Fokker i New York. Med honom gick en av världens mest bekanta och framgångsrika flygplankonstruktörer bort.

Fokker föddes i Holländska Indien men kom snart till Europa och bosatte sig i Tyskland, där han endast 23 år gammal anlade sin första flygplanfabrik i Schwerin. Det var Fokker, som 1915 konstruerade det jaktplan med synkroniserad kulspjuta, vilket blev så berömt under förra kriget. En lång serie andra nykonstruktioner följde.

Efter krigets slut gjorde Fokker med hjälp av sina arbetare sin berömda kupp, då han lyckades smuggla ett helt järnvägståg med flygplan och flygmotorer över gränsen till Holland, där sedan hans världsberömda fabrik i Amsterdam växte upp.



Bland de många svenskar som rest till Finland såsom frivilliga befinner sig även tekn. Lennart Hemmingen, en ung skånepojke, som har många vänner inom svenskt sportflyg. Se f. ö. sidan 5!



Löjtnant
Erhard Frijs



Löjtnant
Fritz Rasmussen

Två danska officerare i aktiv tjänst, båda tillhörande flygvapnets reserv, ha anmält sig som frivilliga till Finland. De båda officerarna äro löjtnanterna Fritz Rasmussen och greve Erhard Frijs.

Strax före jul hade de båda officerarna fått permission och omedelbart rest till Stockholm. Permissionen utlöpte emellertid mellan jul och nyår utan att de båda männen återvänt till sin tjänst. Däremot fingo deras överordnade från Stockholm mottaga ett brev, i vilket de båda officerarna anhöllo om förlängd permission samt om tillåtelse att tills vidare bliva ställda "uden for Nummer". Denna omständighet förändrar dock icke det faktum, att de båda officerarna utan tillåtelse lämnat sin tjänst.

Greve Erhard Frijs är bror till läns greve Niels Frijs, Halstedkloster, och sålunda dotterson till greve Frijs på Frijsborg, en av Danmarks största jorddrottare. Han utnämndes till löjtnant i flygvapnet i somras och anses vara en duktig flygare.

Hans kamrat, löjtnant Rasmussen, blev löjtnant i flygartrupperna redan 1936. Han är en av segelflygningens pionjärer i Danmark och det var meningen, att han tillsammans med överstinnan Förslev skulle representera Danmark i denna sport vid Olympiaden i Helsingfors.

Per Ekmark till Finland

Den 28 dec. avreste tillsammans med en annan kontingent frivilliga till Finland även en svensk flygarpojke som varit med sedan barnshen, så snart det gällt flygmaskiner, nämligen Per Ekmark. Han började som mekanikerelev på Barkaby under major Adilz för många år sedan och har varit med om mycket under sina flygarår. Bl. a. satt han i baksitsen, när K. G. Lindner första gången gjorde bunt här i landet, det var med Flygindustri "K. 47". Numera är Ekmark byggnadsingenjör i Stockholm och har hustru och tre barn ute i Traneberg. Han har nu erbjudit finska flygvapnet sina tjänster som spanare och kulspjuteskytt.



FINLANDS SAK har blivit vår — i tankarna och med tungan, i bästa fall också med plånboken. Och vad kunna vi förresten göra utom att avstå så mycket som möjligt av vårt överflöd till Nationalinsamlingen för Finland (Drottninggatan 31, Stockholm, postgiro 36, telefon namnansrop "Finlandsinsamlingen")? Officiellt, som nation, återstår inte mycket att göra annat än att förbereda sig... Men som individer! Många svenskar ha ställt sitt eget väl i bakgrunden och som frivilliga begivit sig över Bottenhavet för att kämpa sida vid sida med karska, viltvuxna söner av ett folk som även förut blött utan att klaga.

Om jag hade skaldegåvan skulle jag kväda en drapa till ära för de frivilliga från Sverige. Ett par strofer skulle riktas särskilt till de svenska flygare av vikingakynne vilka med Gud i hågen och glatt hjärta lämnat sitt hemland.

Nu vet jag på ett ungefär vilka svenska hedersmän som flyga för Finlands och Nordens heliga sak. En av dem blev jag bekant med häromdagen. Det var en f. d. svensk flygmekaniker som det senaste året varit över i USA och lärt sig flyga. Nu hade han lämnat detta lugna hörn av världen enbart för att så fort som möjligt ställa sig till finska flygvapnets förfogande. Det gick bara så förbaskat sakta att komma över dit, muttrade han otåligt.

Vi behöva inte misströsta över virket i vår ungdom!

TVÅ FÖRNÄMA FLYGBÖCKER

En filosofisk flygbok

"Kamrater på en irrande planet" av Antoine de Saint Exupéry. KFs bokförlag. Pris 3: 75.

Före jul utkom på Kooperativa förbundets bokförlag en ny bok av den franske trafikflygaren och författaren Antoine de Saint Exupéry.

S:t Ex, som han kallas, har här skapat

Jag är alldeles säker på att jag gör mig till tolk för Sveriges hemmavarande flygfolk när jag härmed sänder en varm hälsning till de svenska frivilliga flygarna i Finland. Personligen vänder jag mig särskilt till en god vän bland dem, vilken om han läser detta vet att jag menar just honom. Käre vän, jag hyser ingen oro för dig, ty jag vet att det du gör är nödvändigt, och det var förresten med tanke på din utpräglade rättskänsla ett oundvikligt steg du tog när du anmälde dig som frivillig flygare. Du kunde inte annat än att skynda till hjälp när Ofreden steg över tröskeln till det finska folkhemmet. Jag beundrar dig: intet kan nu hända som mer ökar min tillgivenhet för dig, ty den är på toppunkten!

Ni landsmannaflygare, måtte den heliga harmen ge er styrka från världssjälens urdjup! Mätte undret inträffa — fred och frid på jorden. Må ni då vara välkomna hem igen, ni ha fyllt den plikt som ert ädelmodiga sinne fordrat av er.

Då kunna vi fortsätta att arbeta för den framtid som ligger i luften, den framtid då vi väva frändskapens fasta band och med dem binda samman land med land över hela jorden. Med flygets hjälp skapa vi Jordens Förenade Demokratier — så småningom. Varen stolta över att ni äro flygare! Det är blott för ögonblicket som de fredliga flygvärven lagts åt sidan.

Mil.

ett skönlitterärt mästerverk som står om möjligt ännu högre än hans utsökta, för något år sedan utkomna lilla bok "Nattflygning". "Kamrater..." har belönats med franska akademins romanpris för 1939. Men därför är det ingen roman, nej, snarare en filosofisk programförklaring, i vilken huvudtemat är en fordran på ansvarskänsla, kamratskap och kärlek till medmänniskorna. Som flygare har han fått ett belysande avståndsperspektiv på jordklotgelikerna, han ser deras oerhörda brister men inser också att de trots allt äro värda att ha till kamrater.

Livet, både kroppens och själens, är för honom en så frikostig gåva att han aldrig upphör att förundra sig över den. Här har jag plockat ut några sentenser, vilka ge prov på hans skarpa definitionsförmåga och utgöra hans levnadsvisdom i ett nötskal: "Det finns inte mer än en enda verklig rikedom, och det är den mänskliga kontakten. — — — Varför skola vi hata varandra? Vi ha ett gemensamt ansvar, vi bäras av samma planet som besättningen på en farkost. — — — Endast anden, som blåser liv i stoftet, kan skapa människan."

"Avhandlingarna" sammanhållas, visserligen ganska nödortfött, inom en ram av yttre händelser och förhållanden inom trafikflyget. Men vilken stil, vilken berättarförmåga, vilka äventyr! En underbar bok, och en underbar författare och flygkamrat. S:t Ex har genom sitt författarskap visat att även flygningen numera kan behandlas litterärt. Således åter ett framsteg.

Mil.

En världsflygerska

"Sista flygningen" av Amelia Earhart. T. V. Scheutz' bokförlag. Pris 6: 75.

På den flygande bokförläggaren Torsten Scheutz' bokförlag har utkommit en bok om den förolyckade jordenrutflygerskan Amelia Earharts sista flygning, vilken slutade i Stilla havet. Skildringen består av A. E:s egen berättelse och artiklar till pressen, kompletterade med anmärkningar av hennes make, som samlat materialet till ett monument över en ovanlig kvinna.

Att Amelia Earhart var en sällsynt kvinna bevisas av den självständiga hållning hon intog gentemot flygningen. Hon skriver bl. a.: "Flygindustrin har varit så upptagen av mekaniska och ekonomiska problem att flygningens inverkan på människan inte alltid rönt den uppmärksamhet den förtjänar." Med vidsynt blick och varmt hjärta ivrade hon också för en snar lösning av problemet "kvinnan och tekniken". Flickor borde ha samma rätt till tekniska yrken som pojkar. Före en farlig flygning skrev hon till sin make: "Kvinnor måste försöka uträtta saker och ting som män ha försökt. När de misslyckas får deras misslyckanden blott vara en sporre för andra." — Boken är utmärkt och rekommenderas varmt.

Mil.

Gåva till Finland från flygets beredskap

Nationalinsamlingen för Finland har fått mottaga 500 kronor i julgåva från flygets förstärkta försvarsberedskap.

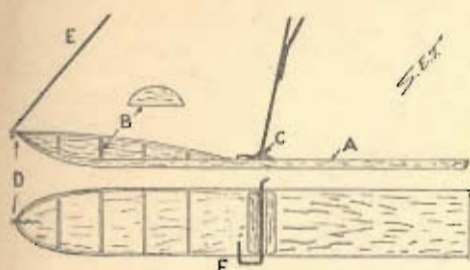
Dessa pengar utgjorde en del av netto-behållningen vid en i december anordnad nattiné i Malmö till förmån för de finska kamraterna och beredskapens egen jultrevnad. Med nedanstående vinjett annonserades denna mycket lyckade tillställning, vilken rönt stort bifall från publi-

kens sida. Men så hade arrangörerna också lyckats få ihop ett publikdragnande program. Bland de medverkande märktes främst Edvard Persson och chefen för arrangörerna, kapten Ivar Lysén. Den förre välbekant inom flyget som "den flygande gästgivaren" och den senare såsom ordförande i Kronobergs Flygklubb samt som en märkta populär chef för flygets förstärkta försvarsberedskap "någonstades"....



Låt modellerna flyga

MED SKIDOR!



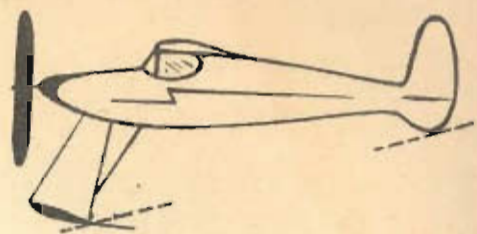
Även på vintern äro våra modellflygare i farten, och nykonstruktioner av alla slags modelltyper se dagens ljus här och var. Denna årstid är även väl lämpad för experiment. Här nedan beskrives hur man på ett enkelt sätt kan förse sitt modellplan med skidor.

Mätten på skidorna överlåta vi till modellbyggarna att själva bestämma, var och en efter sin modells storlek. Själva skidan (A) utföres lämpligen av ett stycke 3 mm. balsafiak. För att erhålla den uppåtsvängda formen på skidans spets bör man mjuka upp träet i vatten och sedan placera skidan i spänn, varpå den får torka så att den bibehåller den svängda formen. Ett annat sätt, vilket säkerligen är enklare att praktisera, är att limma fast ett grövre balsastycke på ovansidan av skidspetsen och sedan med rakblad forma skidan till den rätta formen. För

att undvika alltför stort luftmolstånd kring skidspetsen kunna de som så önska överkläda skidspetsen med mycket tunn balsa, t. ex. 0,5 mm. flak. För att ge överklädnaden lämplig form fastlimmas på skidan med lämpliga mellanrum små spant (B) av 1 mm. balsa. För att kunna montera skidan på landningsstället, vilket skall vara av vanlig typ, limmas strax bakom mitten av skidan ett aluminiumrör (C), i vilket hjulaxeln instickes. På båda sidor om detta rör fästes dessutom en förstärkning av balsalist.

I skidans nos fästes en liten ögla (D) av 0,5 mm. pianotråd. Från denna ögla spännes sedan ett tunt gummiband (E) upp till modellens kropp. Detta gummiband tjänar till att hålla skidans spets en aning upplyftad då modellen befinner sig i flykt (se skissen), när modellen står på marken måste skidan däremot inta en helt annan vinkel i förhållande till flygkroppen, härvid sträcker gummibandet. För att ej gummibandet skall lyfta skidans nos för mycket skall hjulaxelns ytterända böjas upp på skidans översida framför aluminiumröret så att en spärranordning (F) bildas. Denna spärr böjes till först då skidan trätts på landningsstället.

Då skidorna äro färdiga finputsas de



med sandpapper och "dopas" flera gånger så att de erhålla en jämn och glatt yta.

Ett par dylika skidor för t. ex. en ordinarie 75 cm. modell behöver ej väga mer än 7—10 gram, vilket ju inte är så värst avskräckande.

Vi önska lycka till med "skidbygget" och emotse gärna fotografier och uppgifter om hur det lyckats.

SET.



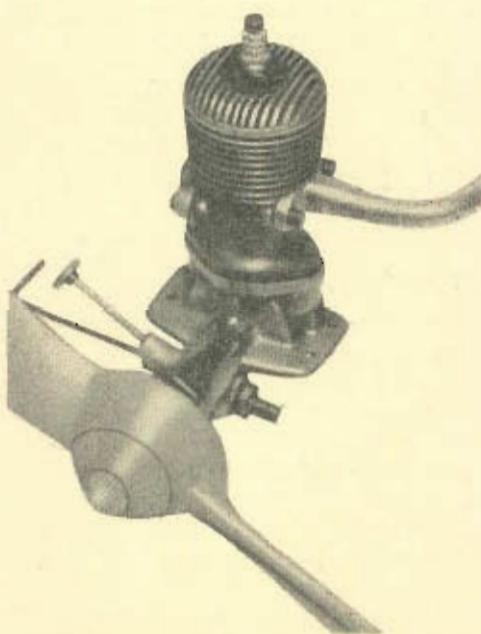
Så här kunna lämpligen skidor till skal- enliga modellflygplan byggas.

Konstruktör: Stig Strandqvist.

SVENSK BENSINMOTOR FÖR MODELLFLYGPLAN

Flygning med bensinmotormodeller har länge varit den stora flugan i Amerika och även på sina håll i Europa, särskilt då i Italien och Ryssland. På sista tiden ha emellertid även svenska modellflygare fått upp ögonen för denna verkligt intressanta gren av modellflyget.

Så gott som alla bensinmotorer vilka kommit till användning i Sverige ha tills i föl varit av amerikanskt fabrikat. Nu finnas emellertid motorer även av svensk tillverkning. Vi beskriva här i korta drag den svenskbyggda modellplanmotorn "GP", som till en början kallades "JP". Den lär vara ett litet mästerverk på området. Motorn bygges i två storlekar och är konstruerad av den skicklige mekanikern C. Pinotti. Här nedan lämna vi några uppgifter om de båda motorerna:



Den mindre modellen:

Cylinderdiameter 16 mm.
Slaglängd 16 mm.
Höjd c:a 85 mm.
Vikt med batteri 250 gr.
Vikt enbart motor 100 gr.

Den större modellen:

Cylinderdiameter 21 mm.
Slaglängd 21 mm.
Höjd c:a 120 mm.
Vikt komplett med batteri 450 gr.
Vikt enbart motor 150 gr.
Varvtalsområde 500—10.000 varv/min.
Effekt 1/5 hkr.

Varvtalsområde 1000—12.000 varv/min
Effekt 1/7 hkr.

Konstruktören har sökt få fram en så slitstark och lätthanterlig motor som möjligt, och man kan fastslå att han lyckats i sitt uppsåt. De "bensinmodellbyggare" som äro ägare till motorer av amerikanskt fabrikat känna nog till vilka besvärligheter som kunna uppstå när motorn skall startas, beroende på att tändspolarna på dessa motorer sällan äro effektiva nog att med ett enda vanligt batteri kunna starta motorn, varför man måste använda två batterier. Då ett vanligt batteri väger 90—125 gram förstär man vilken onödig vikt ett extra batteri utgör då motorn är monterad i ett modellplan. Den svenska "GP"-motorn kan emellertid startas med ett normalt ficklampsbatteri på 4,5 volt. Särskilda startbatterier och omkopplingsanordningar monterade i modellerna äro därför obehövlige. Den mindre motorn startar f. ö. utmärkt även på ett litet 3-volts stavbatteri.

En viktig detalj på "GP" är kolven. Den är tillverkad av bästa svenska spe- (Forts. på sid. 16)

Rekordflygningar i USA



Under sista tiden ha i Amerika flera lyckade nationella och internationella rekordflygningar företagits, de flesta på lätta sportplan. Ett av de mest sensationella rekorden sattes av Mr. Henry Chapman med en *Aeronca*, utrustad med en 65 hästares Continentalmotor och Edoflottörer. Han flög från New York till sin hemstad New Orleans, en sträcka av omkring 1.800 km., och använde en tid på 13 tim. 35 min. Mr. Chapmans *Aeronca* hade extra drivmedelsförråd men i övrigt standardutrustning så när som på den i USA ganska vanliga ytterst lätta radioanläggningen, en Learadio. Bränsleförrådet utgjorde 365 liter och oljemängden 9 liter. Under flygningen förbrukades 275 liter bensin. *Aeroncan* har som standard ett bränsleförråd på 54 liter, men rekordflygaren lagrade den erforderliga bensinen i Edoflottörerna! Genomsnittshastigheten var omkring 142 km/tim.

Förutom ovannämnda stjärnflygning har man i västra delen av amerikanska kontinenten slagit gällande rekord i utställingsflygning med två sportplan av typ Piper CUB varvid bränslepåfyllning skedde i luften.

Nyft för segelflyget

Vid en nyligen hållen segelflyglävling i Frankfort, Mich., U. S. A., använde ett av de flygplan som utförde bogsering av i tävlingen deltagande segelflygplan en fallskärmsanordning för bogserwiren, som i princip påminner om den i Sverige kända målkorven för luftvärnsskjutning. Samtidigt som det bogserade segelflygplanet lösgjorde wiren utlöst sig en liten fallskärm och hindrade wiren dels från att sno ihop sig och dels från att sjunka. Anordningen visade sig vara mycket praktisk, då flygplanet nu kunde gå ned på mycket låg höjd och lägga av wiren utan risk för att den skulle hugga tag i kraftledning eller andra hinder, vilket tidigare ofta inträffat speciellt då långa wurer med tunga utlösninganordningar användes.

KLM flyger som vanligt

Trots kriget uppehåller det holländska flygbolaget KLM fortfarande sina linjer på Skandinavien, England, Fjärran Östern o. s. v. Även dess västindiska flygnät trafikeras fullt normalt. Särskilt under nuvarande förhållanden är det av vikt att hålla lufttrafiken i gång, ej endast för passagerarbefordran utan också för postförsändelser och godstransport. Passagerartrafiken samt befraktningen av post o. gods har f. n. högkonjunktur, så det vill synas som om man under dessa oroliga tider fått större förtroende för flyget, vilket förmodligen beror på de risker som numera förefinnas med de "mera normala" samfärdsmedlen.

Norsk försvarsberedskap

Förutom 6 jaktplan av typ Gloster Gladiator som arméns flygvapen i Norge beställt från England har antalet Heinkel-flygplan till marinen ökat med 6 flygplan. (Som bekant är det norska militärflyget ej självständigt utan uppdelat i "Hærens och Marinens Flygevåpen".) En beställning på Curtiss Hawk-jaktplan för armén som gjorts i USA har ökat från 12 till 24 maskiner. Detta betyder 7,8 milj. kr. mer än som tänkts från början. F. ö. ha arbeten med anläggning av nya krigs-flygfält, hangarer m. m. igångsatts. Sammanlagt har till arméflyget anslagits 11,2 milj. och till marinflyget 5,48 milj. kr.

Flygvapnet

Antagningen av officers-, reservofficers- och flygingenjöraspiranter, som under nästa år skola rycka in till tjänstgöring vid flygvapnet, har nu börjat.

Ansökan om anställning som aspirant göres hos chefen för flygvapnet före 1 februari. De som antas rycka in till flygskolan i mitten av juni. Aspirant-skolan varar 10 månader.

Ett starkare flygvapen ...

(Forts. från sid. 2)

nomföra en hänsynslös förstärkning av våra egna försvarsmöjligheter.

I första hand måste vårt flygvapen få mera materiel och större personal. Det arbetas inom vapnet energiskt på att fylla dessa brister, men det tar givetvis tid. Den "hjälp" vi behöva utifrån komma vi liksom finnarna att få betala med klingande guld, men det ha vi nu också råd till.

Och må det nu som fordom få sägas om svenskarna, att visserligen komma de alltid sent i gång vid starten, men oftast komma de likväl först fram!

Det är vår önskan för det nya år, som nu gått in!

Flygfotos få ej säljas

Enligt en kungörelse har det förbudits att utan tillstånd av chefen för försvarsstaben eller av honom utsedd militär befattningshavare försälja eller hålla till salu fotografier som tagits under luftfärd över svenskt område, fotografier av arméns, marinens eller flygvapnets stridskrafter eller försvarsväsendet tillhörande befästningsanläggningar, fabriker, varv, förråd eller andra dylika anläggningar. Förbudet gäller även efterbildningar av sådana fotografier, såsom vykort och dylikt. Den som bryter mot förbudet straffas med dagsböter. Påträffas hos honom för försäljning avsedda fotografier kunna de förklaras förverkade av domstol.

Seversky-fabriken byter namn

Vid ett sammanträde mellan aktieägarna i Seversky Aircraft Corp. i USA har beslutats att ändra fabriken namn till *Republic Aviation Corp.*

Störbombplan till Finland

Den stora amerikanska flygplanfabriken Brewster Aeronautical Corp., Long Island City, N.Y., U. S. A., som har 45 flygplan i produktion för det amerikanska flygvapnet, har i dagarna fått order att i stället leverera dessa till Finland. Först i andra hand skall leveransen fullgöras till det amerikanska flygvapnet.



Brewster är ett täckt lågvingat monoplane med Wright Cyclone motor som utvecklade 750 hkr på 5.000 m:s höjd. Spännvidden är 11,9 m. och längden 8,5 m.

Reservflygare utbildade vid klubbarna

De båda mot varandra stridande makterna på gränsen mellan civilisationen och vildmarken ha insett betydelsen av rik tillgång på reservflygare för flygvapnet.

I *Ryssland* har man organiserat en omfattande utbildning av "andra reserven" ute vid flygklubbarna "världsdelen" runt. Det är meningen att på detta sätt ge 150.000 ungdomar en första flygutbildning. Vid 250 flygklubbar kläckas varje år omkring 3.000 flygare, vilka få 30 flygtimmar pr man — eller kvinna.

Genom *Finska Aeroklubbens* försorg har det i Finland länge drivits en systematisk verksamhet för utbildning av reservflygare. Detta har slagit så väl ut att de finska myndigheterna bestämt att alla militärflygare skola uttagas bland de reservflygare som FAK utbildar.



I FÖRBIFLYKTEN

Sann son av flygande mattans land

Jodhpur har ett av Indiens förnämsta flygfält och maharadjan som regerar över dess 2.500.000 invånare är fullständigt flygbiten. Han har 10 privata flygplan och flyger själv omkring överallt. Han är rent av så förtjust i flygning att han envisas med att lära hela sitt hov att flyga. Nästan hela uppvaktningen har även numera flygcertifikat.

Maharadjans gemål gillar ingalunda nakens flygfärder, men intet tycks kunna rejda honom. En gång lyckades dock den ndiske fursten få in sin hulda maka i en flygmaskin. Det var när de båda flögo ill engelske konungens kröning.

Också en segelflygare...

Vid Baltimore-universitetet finns en student som ställt till med en liten sensation, genom att kunna upphäva tyngdlagens verkningar på sig under det han sover. Han har nämligen möjlighet att kunna väva fritt i luften c:a 80 cm. över sängen och fortfarande sova lika gott. Detta tillfrar sig så gott som varje natt, och hans "svävningar" pågå varje gång från fem till tio minuter. Då man väcker honom nedan han svävar i luften återkommer medelbart tyngdlagens verkningar och han faller ned i sängen.

Många auktoriteter ha varit vittne till detta, men någon förklaring på fenomenet är ännu icke kunnat lämnas. För att undersöka = förverkliga denna märkliga sak a åtskilliga apparater installerats i studentens sovrum, och man skall icke blott föna fenomenet i alla dess faser, utan även mäta hjärtverksamheten, blodtrycket och pulsen under de minuter tillståndet varar.

Hittills har man kunnat konstatera att nattens vikt undan för undan minskar, och vid nollpunkten börjar han sväva ritt i luften och har denna ställning i 4 minuter och 53 sekunder på 78 cm. höjd över sängen. Trots att man har tillgång till dessa fakta, har man icke kommit lösningen något närmare.

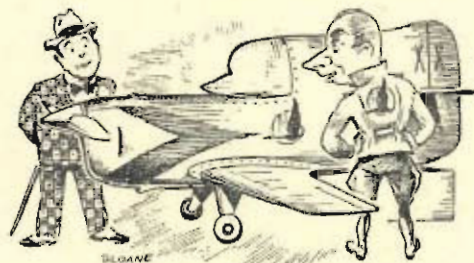
Mysteriet har inga som helst falsarier akom sig, utan har från fullt tillförlitligt till konstaterats vara faktum, och man har etenskapsmännen sista ordet.

Italienskt beröm åt Finlands flyg

De italienska tidningarna ägna stort utrymme och varmt intresse åt det kämpande Finland. Rubrikerna säga tydligt ifrån på vilken sida Italien lägger sina sympatier. Särskilt prisas det finska flygets tapperhet och stridsförmåga. En stor tidning skriver att de finska jaktplanen utförde ett utomordentligt arbete under de fyra första dagarna genom att ur stridbart skick försätta 25 procent av de av ryssarna insatta maskinerna. Alla tidningar påpeka att de finska planerna byggts i Italien och att även många finska förare utbildats där.

Snabbare än Spitfire...

Engelska konstruktörer lära nu ha utarbetat nya jaktplantyper som äro snabbare än Hurricane- och Spitfireplanerna. En av de nya jaktmaskinerna serietillverkas, och en del av de nya planerna äro redan i aktiv tjänst. Det rör sig om maskiner helt och hållet av metall med en motorstyrka på över 1.000 hkr. De äro försedda med ett rörligt torn, armerat med flera kanoner, bakom förarhytten. Spännvidden är tolv meter och flygkroppens längd 9,15 meter.



— Den här kärran är speciellt byggd för mej, förstår du.

(Popular Aviation.)

Flygande studenter

börjar det bli gott om i USA. Sedan i våras håller man på att utbilda flygintresserade elever vid högre läroverk och universitet, och man räknar med att vid slutet av detta läsår ha en civil flygkår med tiotusen studentpiloter. Enligt den femårsplan man gjort upp skulle USA ha 95.000 flygkunniga studenter 1944, en god reserv till det militära flyget. 385 universitet och allmänna högre läroverk ha infört flygning på schemat, därav äro fyra *flygläroverk* och fem högre *megerskolor*.

Autogiro till konvojtjänst

Engelska flygvapnets marina del lär komma att införa autogiro inom den närmaste tiden. De skola företrädesvis göra konvojtjänst och ha ungefär samma uppgift som flottans observationsballonger hade under förra kriget.

Fin fångenskap för flygare

Wing-commander i Royal air force L. K. Barnes som efter en nödlandning på Island i början av kriget bröt sitt givna hedersord och flög hem igen samt därefter av Chamberlain skickades tillbaka till Sagoön, gör nu en utmärkt turistpropaganda i den engelska pressen för allt vad isländskt heter. I Daily Express berättar han om sin fångenskap, som är den behagligaste man kan tänka sig. Han kallar sig världens friaste fånge, vars "cell" består av en komfortabel våning hos dr Björgulfur Olafson i dennes borgliga hus utanför Reykjavik och vars frihet att röra sig endast begränsas av havet. Den korta tid han var hemma i England passade han på att gifta sig och makan är nu med i landsflykten och trivs lika bra som han med deras kombinerade fångenskap och bröllopsresa. När Barnes steg i land i Reykjavik gick han direkt upp på Hotell Borg och skrev in sig i gästboken. Som yrke angav han Fånge.

För sina landsmän berättar Barnes, att Island inte är någon isö utan en plats med ganska tempererat klimat och försedd med all möjlig modern komfort såsom rinnande varmt vatten, telefon och vackra hem samt befolkad av högt civiliserade män och sköna kvinnor som förstå att klä sig smakfullt.

Finsk flygarbragd

Från Salmijärvi berättas om en ung finsk flygares nästan otroliga bedrift. Sedan han funnit en lätt skadad nedskjuten rysk bombmaskin fick han den hastigt reparerad, satte sig upp, startade och anslöt sig till en rysk angreppeskader. Ryssarna i de andra maskinerna anade icke oråd då de ju kände igen maskinen, varför den finske flygaren kunde följa med dem hem till deras flygbas. Där stannade han i luften medan de andra landade — varpå han tömde maskinens bomblast över flygplatsen. Han vände därefter hem i säkerhet med den ryska maskinen vilken nu är esrollerad i den finska Luftstyrkan.

KATRINEHOLMS-KURIREN

En av Sörmlands mest spridda tidningar.

Livlig verksamhet i Karlskogaklubben

Motorklubbens Flygsektion organiserar arbetet för jan.—april.

Vid det senaste styrelsesammanträdet i Karlskoga Motorklubb Flygsektion fastställdes arbetsprogrammet för januari—april. I programmet ingår för denna tid 8 föredrag, och i samband därmed skall genom diskussion olika synpunkter närmare beläggas. Ämnena för föredragen äro inte valda enbart inom sektionens speciella arbetsfält utan även andra ämnen av intresse komma att behandlas. Föredragen hållas i allmänhet i klubblokalen med början kl. 20.

För att handha glidflygutbildningen har tillsatts en kommitté, bestående av T. Ljungdahl, C. Silfversparre och B. L. Janssen.

Modellflyget ledes av modellflygkommittén: S. A. Karlsson, G. Johnsson och B. L. Janssen. Dessa kommittéer lämna upplysningar åt intresserade i hithörande frågor.

Genom arbetena inom dessa avdelningar och de intressanta föredragen har Flygsektionens styrelse velat ge sina medlem-

mar möjlighet till avkoppling och förströelse, vilket torde vara välbehövt i tider som dessa. Alla kunna delta i verksamheten, oavsett yrke och ålder.

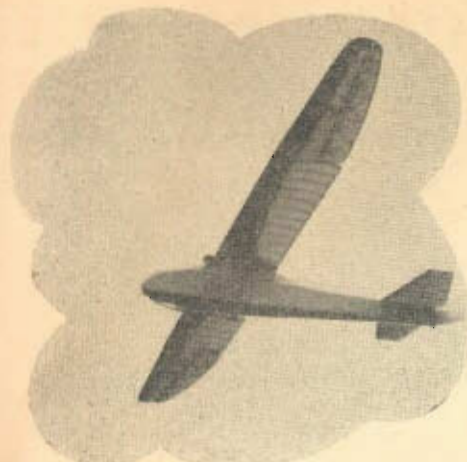
Modellflygtävlingar anordnas första lämpliga söndagen i februari, mars och april.

Klubblokalen disponeras enligt nedan:
måndagar (fr. o. m. 8 jan.) kl. 19—22 — äldre modellbyggare;
tisdagar — sammanträden, föredrag m. m.;

onsdagar kl. 18,30—21 — yngre modellbyggare;

torsdagar och fredagar kl. 18,30—22 — glidflygbygge.

Till föredragen ha medlemmar i Karlskoga Motorklubb såväl som passiva medlemmar i Flygsektionen tillträde, men för deltagande i övrigt arbete fordras medlemsskap i Flygsektionen. Årsavgiften är endast 10 kr. för senior och 2 kr. för junior.



Segelflygarvals Irån Västerås

Fröken Ellen Norström i Västerås flygklubb har snickrat ihop nedanstående segelflygarvals som med ev. mindre ändringar kan sjungas vid klubbssammankomster även inom andra flygklubbar.

(Melodi: Turalleri.)

I kväll är det Flygklubben som har supé
gli-de-li-du gli-de-li-da.

Vi hälsa Er alla som nu blivit me',
flyger gör du och jag.

När vi har superat och kommit i form
vi seglar sen fram uti valsen med storm
gli-de-li-du, gli-de-li-da, flyger gör du
och jag.

Om någon i kväll vill bli med i vårt gäng,
gli-de-li-du o. s. v.

Ni tidigt på söndagen måste ur säng,
flyger gör du och jag.

Till flygplatsen är det ju lång väg att gå
men välkomna dit någon gång och se på,
gli-de-li-du o. s. v.

Kamratskapet uti vår klubb är ju gott,
gli-de-li-du o. s. v.

Nån hjälp utav staten vi ännu ej fått,
flyger gör du och jag.

Vi hoppas att riksdagen snart hjälper till
så vi kan få flyga så mycket vi vill,
gli-de-li-du o. s. v.

Med starten vi jämt har ett fastligt besvär,
gli-de-li-du o. s. v.

Och Buicken vi använder fallfärdig är,
flyger gör du och jag.

När vi sen den lagat så är den som ny,
sen stiger vi uppåt mot himmelens sky,
gli-de-li-du o. s. v.

För nybörjare är det inte så lätt,
gli-de-li-du o. s. v.

De vinglar ju alla på konstiga sätt,
flyger gör du och jag.

När sedan balansen dom fått i sin kropp
med "Anfänger" börjas det sedan med
hopp,
gli-de-li-du o. s. v.

När sedan man klarat sitt certifikat
gli-de-li-du o. s. v.

Med A- och med B-prov man är så kavat,
flyger gör du och jag.

Att slå ett rekord är en flygares dröm,
så att han i pressen kan få ett beröm,
gli-de-li-du o. s. v.

Vi strävar ju alla att få vårt C
gli-de-li-du o. s. v.

Man måste ha hjälp utav vinden till de,
flyger gör du och jag.

På vår barometer vi jämt håller kik
om den ska oss visa på någon termik,
gli-de-li-du o. s. v.

När sedan vi alla har nått vårt mål
gli-de-li-du o. s. v.

För de tar vi nu här i kväll våran skål,
flyger gör du och jag.

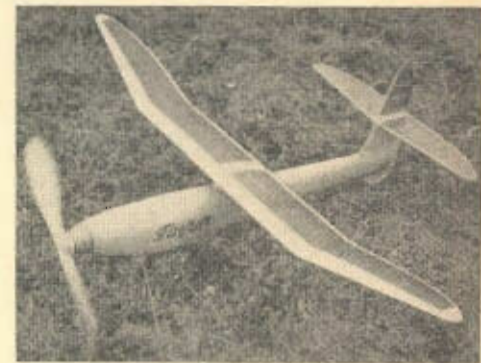
Vi hurrar nu alla för flygningens sport,
Ni ska väl ej nu våran klubb glömma
hort,

gli-de-li-du, gli-de-li-da,
flyger gör du och jag.

Ellen Norström.

VINGARNA Modell- o. Segelflygklubb

är det nya namnet på f. d. Modellflygklubben "Vingarna". Som lätt förstås har namnändringen skett på grund av att klubben upptagit även segelflygning på programmet. Klubbens adress är ändrad till: Sekr. Å. Lundmark, Birkagatan 26, 3 tr., Stockholm.



"Taijun", ett mästerverk från Vingarna, konstruktör Anders Deurell.

För någon tid sedan höll klubben årsmöte, varvid ny styrelse valdes, bestående av Björn Andersson ordf., Åke Lundmark sek., Åke Roggentin kassör, samt Sigurd Larsson, Lennart Sundström, Anders Deurell och Åke Larsson "nr 1".

Sedan svenska mästerskapen, där Vingarna erövrade två mästerskapsplaketter, har det åtminstone för klubbens del varit ganska tyst på modellflygfronten. En nybörjartävling har dock ägt rum och f. n. pågå prov för KSAs modellflygarmärken. På nyåret blir det livligare, och om inget oförutsett inträffar torde det bli en nordisk tävling i vinter.

Segelflyget har tyvärr legat nere sedan kriget började, men klubben hoppas naturligtvis att det snart åter skall komma igång.

**Prenumerera i dag
på FLYGTIDNINGEN!**

Endast kr. 2:75 för helår.

Insätt beloppet på vårt postgiro nr 147660.



Ovanstående flotta replikamodell av Bucker "Jungmann" har förfärdigats av bröderna *Sven och Stig Strandqvist*, Malmö. Den är ett utsökt välgjort arbete och har kostat tillverkarna över 20 arbetstimmar. De ha hållit på ganska länge att bygga sådana icke flygande modellplan. Nitton perfekta modeller ha de hunnit med, av vilka detta är den nionde "Jungmannen". Modellen på bilden betingar ett pris av 25 kr. och har sålts till herr Clarence Lejdström, chef för Svensk-Engelska Mineralolja ABs flygavdelning i Stockholm. Sammanlagt anse sig byggmästarbröderna med sin hobby ha byggt ihop omkring 850 kr. Sven Strandqvist är även känd som Sveriges ende autogiro-mekaniker — naturligtvis i tjänst hos ing. Rolf von Bahr — från vilkens autogiro hr Sven vid flygdagar då och då hoppar ner till marken utan fallskärm!

Modellflygarförbund i Gästrikland

Flygklubbarna i Gästrikland, till antalet fyra, ha på ett gemensamt möte beslutat bilda en organisation med namnet Gästriklands Modellflygarförbund. Det nya

SAMMANTRÄDEN • SAMKVÄM • FLYGDAGAR

Under denna rubrik införes gratis meddelanden från KSÄK med anslutna klubbar och SFR enligt nedanstående formulering: Flygklubbens (föreningens) namn: — — — häller sammanträde (flygdag e. d.): — — — datum: — — — lokal (plats): — — — ärende (ändamål): — — — Meddelanden härutöver betalas med 35 öre pr mm., dock lägst 1:— kr. Meddelanden skola vara FLYGTIDNINGENS huvudkontor tillhanda senast en vecka före utgivningsdagen.

KARLSKOGA MOTORKLUBBS FLYGSEKTION håller sammanträde samt föredrag med diskussion i klubblokalen:

Tisdagen den 16 jan. kl. 20.00: Föredrag av *kapt. Janssen*: "Projektilens öden

och äventyr under dess gång genom luften".

Tisdagen den 30 jan. kl. 20.00: Föredrag av *ingenjör K. E. Andersson*: "Hur man bäst utnyttjar bilmotorn".

Bomber mot jökel

I sydligaste Patagonien i södra Argentina finnas talrika jöklar och fjordar, där glaciärerna nå ända ned till vattnet. För att avvärja faror som stundom uppstå utsände den argentinska arméledningen för en tid sedan två militärflygplan till södra Patagonien, med uppdrag att bombardera en jökel. Man hoppades att bomberna skulle kunna spränga sönder jökeln och bana väg för det uppdämda vattnet, vilket hotade översvämma vissa trakter. Flygarna kastade samtliga sina 16 kraftiga bomber mot jökeln. Dessa bomber efterlämnade dock endast några djupa hål i jökels ytskikt.

De argentinska militärflygarna återvände sålunda med oförrättat ärende. Enligt vad den argentinska pressen meddelar ha dock liknande försök mot jöklar och isberg med framgång utförts i andra länder, t. ex. i USA och Canada.

förbundet, vilket givetvis kommer att betydligt stärka och höja modellflyget i denna del av landet, skall anslutas till Kungl. Svenska Aeroklubben.

Från ombudsfronten

Intresset för FLYGTIDNINGEN har stadigt ökat efter första numrets utgivande, och viljan hos våra ombud att aktivt arbeta för tidningens spridning har varit enastående. Ombudens antal är nu uppe i 140, fördelade över hela Skandinavien, men än finns det många platser som vi inte äro representerade på. Prestationerna ha givetvis varit mycket varierande, en del har värvat massor av prenumeranter medan andra inte visat framfötterna i samma höga grad, vilket väl varit beroende på julbrådskan. När nu helgerna äro över och normalare tider äro här kan red. säkert vänta stora omsvängningar i ombudens inbördes placering med avseende på uppnådda resultat. Vi ta för givet att det blir en ärlig — och härlig — konkurrens i all kamratlighet. På grund av den brådska julen skapat för ombudsskaran publicera vi ännu inte några siffror för särskilt duktiga ombud. Men det kommer! Och en liten överraskning av ett eller annat slag ha vi i bakfickan åt de duktigaste prenumerant- och annonsanshaffarna. Glöm inte att rekvirera nya prenumerationsblock i god tid innan de gamla ta slut! Nya driftiga ombud äro välkomna.

CUB

världens mest sålda flygplan.

Leverans av CUB med 50 hkr:s motor kan ske omedelbart.

• Demonstrationsflugan CUB, 50 hkr., med hjul- eller flottörlandningsställ till salu.

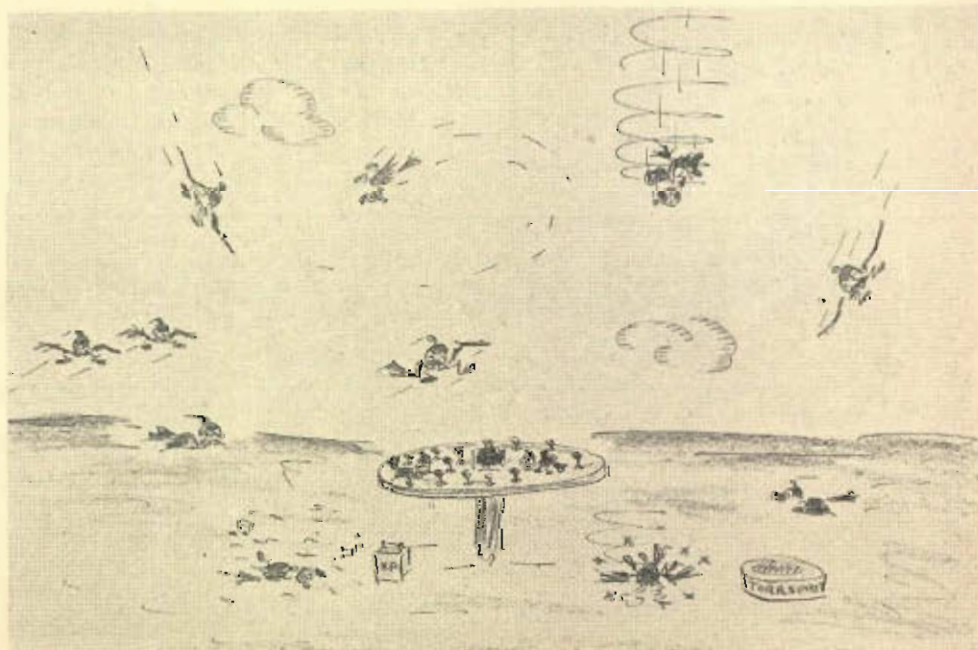
• Begär prospekt och upplysningar.

AUTOROPA A.-B.

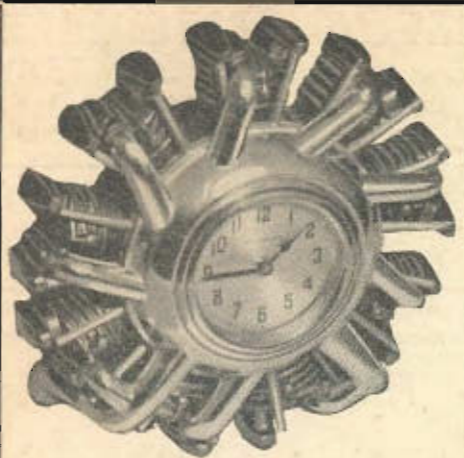
Flygplanavd., Malmö. Tel. 71840 (växel)

Generalagentur för Sverige.

Följderna av det höjda spritpriset



Även familjen Krax använder surrogat.



Flygmotorklocka n:r 145.

Pris endast 18: 75 kr.

Omtyckt och gedigen, storl. 140 mm. i diameter.



Flygplanstatyett n:r 86.

Pris endast 13: 50 kr.

"Rhönsperber" utförd i försilvrad metall. Dekorativ och populär. Höjd 87 mm, spännvidd 186 mm.

Dessutom allt för flygare och flygintresserade.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

A E R O - T J Ä N S T, Malmö.

Flygmotor

40 hkr:s Continentalmotor, 500 tim. gångtid till salu med eller utan propeller.

Flygplanpropellrar

Fabriksnya propellrar för 40 hkr:s motorer kunna levereras omedelbart.

AUTOROPA A.B.

Flygplanavd., Malmö. Tel. 71840 (växel)



KAMRATKIRKELN



ANROP.

Skriv till FLYGTIDNINGENS Kamratkirkel, postadress: Malmö 12, berätta om Er sällv. Ert arbete, Edra flygintressen och vilka Ni vill brevväxla med (Obs.! högst 50 ord och endast ett anrop från en person). Underteckna anropet med signatur och ålder e. d. samt insänd 2:— kr (frimärken godtagas) tillsammans med Edert namn och fullständiga adress för vår vidarebefordran av ev. svarsbrev. Namn och adress hållas hemliga av FLYGTIDNINGEN. 50 öre av avgiften behålls av oss till exp.-kostnader, resterande 1: 50 kr. avsätts till Kamratkirkelns "Flygfarbrorfond". Då fonden uppgår till 1.500:— kr. överlämnas vi beloppet till Kungl. Svenska Aeroklubben för flygutbildning av medlem i Kamratkirkeln. Val sker genom lotning bland de registrerade medlemmarna.

SVAR.

Svar på det anrop som Ni önskar komma i förbindelse med lägges in i ett kuvert utan adress. Kuvertet, som bör vara hopklistrat, frankeras med ett 15-öres frimärke (väger svaret över 20 gram frankeras det med mot viktens svarande postporto). På baksidan av detta kuvert som saknar adress skriver Ni önskat anrops nummer och signatur — glöm ej numret! Kuvertet utan adress, som alltså innehåller Ert svar till utvalt anrop, lägges därefter in i ett till FLYGTIDNINGENS Kamratkirkel, postadress: Malmö 12, adresserat ytterkuvert. FLYGTIDNINGEN adresserar och vidarebefordrar omedelbart Edert svarsbrev till anropssignaturens namn och adress. Sedan går brevväxlingen direkt mellan de båda parterna, men glöm icke att skriva Edert namn och adress i svarsbrevet!

A. 5. Fantastiskt flygintresserad flygvän försöker få finanshjälp för flygutbildning från FLYGTIDNINGENS förmögna flygfarbröder.

Fredrik (o-)Förmögen.

A. 6. Trots mitt stora intresse har jag inte kunnat knäpa ihop några vidare bra flottö landningsställ till mina modellflygplan. Därför vill jag gärna komma i förbindelse med någon som kan ge mig goda råd.

Petrus 16 år.

Svensk bensinmotor . . .

(Forts. från sid. 11)

cialstål och är därför outslitlig. Inga kannringar finnas. Att använda kannringar till modellplanmotorer har visat sig förkastligt. De göra nämligen dessa små motorer svårstartade på grund av att de inte ge tillräcklig kompression.

Det intressantaste är kanske förgasaren. Denna är ej av vanlig konstruktion med insugning på sidan av cylindern; insugningen sker i stället direkt genom propelleraxeln, ett system som medger en mera effektiv insugning och lättare start. Som vi se på bilden är motorn försedd med ett extra långt ställbart avgasrör vilket eliminerar all eldfara för själva modellen. Bensintanken, som är av genomskinligt material, rymmer tillräckligt med bränsle för 15—20 min. gångtid.

Dessa driftsäkra små motorer, vilka äro

verkliga precisionsarbeten, framställas i massproduktion utan levereras på beställning till ett förhållandevis billigt pris. Ensamförsäljare är firman E. Truedsson Modellflygindustri, Malmö, vilken firma även ombesörjer reparationer av alla slag modellmotorer.

"GP"-motorn har glädjande nog på kort tid blivit mycket populär — även utom Sveriges gränser. Så t. ex. har den duktige danske modellflygaren Niels Hassir vid ett par tillfällen med sin "GP" slagit det danska rekordet för bensinmotormodeller. I något av de närmaste nummer av FLYGTIDNINGEN återkomma vi till svenska bensinmodellplan.

En lämplig present

är FLYGTIDNINGEN för 1940. Insätt 2: 75 på vårt postgirokonton 147 660 och angiv namn och adress på den Ni önskar förära FLYGTIDNINGEN.

• Den flygintresserade publikens inköpskällor •

Vänd Eder med fullt förtroende till nedanstående firmor som alltid visa största förståelse för flyget och de flygintresserades intressen.

Malmö

Först kommer FLYGAREN, sen kommer FALLSKÄRMEN och sedan kommer gratulationen i form av en tårta från

Ellstorps - Conditoret

Sallerupsvägen 22 Tel. 10339

Malmö

Att FLYGA är ingen konst, men att sluta äta hos oss, det är konst det.

Ellstorps Restaurang

Sallerupsvägen 26. Tel. 765 11.

Under ovanstående rubrik

införa vi s. k. format-annonser med fallande pris vid serieannonsering.

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 13 25 36 46 55 63 70 75

Flyghetonade textförslag sändas på begäran.