

Pris 250re



FLY

TIDNINGEN

ÅRG. 2 * OKTOBER 1940 * NR 10



Ett fjärrspaningsplan Dornier Do 18 lämnar slipen vid en tysk flygbas.



Den idealiske segelflyginstruktören • Hang vid Mårbacka
Tävlingen om finlandsflygningen • "Putterplan" från USA
Högre kursen i segelflyg • Autogiron sjönk i havet m. m.

ALLT om
FLYGNING
och FLYGARE

SM I MODELLFLYG 1940



FLYGTIDNINGEN MALMÖ

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.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2: 75 kr.

i utlandet per år 3: 75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonspris: 35 öre per mm.

Annons- och meddelanden skola vara huvudkontoret tillhanda senast 14 dagar före utgivningsdagen.

Meddelanden av alla slag adresseras till FLYGTIDNINGEN, Malmö, och ej till enskilda redaktionsmedlemmar.

Eftertryck med angivande av källan tillåtes.

FLYGFÄLT och BEREDSKAPSARBETEN

I mitten av augusti beslöt regeringen anså 1,9 milj. kr. för utvidgning av vissa flygfält. Detta anslag torde komplettera de kostnader på omkring 20 milj. kr. som nedlagts för mark- och planeringsarbeten för flygplatser jämte övriga anläggningar utefter de viktigaste luftfartslederna.

Dessa arbeten avslutades i stort sett redan år 1936, och sedan dess har anläggandet av nya flygfält fått anstå i avvaktan på att erfarenheter beträffande frekvensen och ekonomien av det hittills investerade kapitalet inhämtats. Många skäl tala emellertid för att tidpunkten just nu är lämplig för upptagande av frågan att anlägga nya flygfält särskilt utefter norrlandsleden.

I den kommande kampen mot arbetslösheten kunna arbetsprojekt av denna art redan nu förberedas och planeras oavsett de synpunkter i ekonomiskt avseende som ställas på kommande förvaltning och under-

håll. De framtidsvärden som skapas genom sådana arbeten äro av betydande art, och det är riksintresse särskilt i avseende på den framtida norrlandstrafiken att dessa projekt finna en snabb och ändamålsenlig utformning.

Även flygklubbarna i Norrland skulle med glädje hälsa varje utökning av antalet ordinarie flygplatser eller hjälplandningsplatser.

Den frågan har ofta framställts varför icke användningen av sjöflygplan särskilt i Norrland vunnit större utbredning. Starka skäl tala emellertid för att de kommande luftfartslederna inrättas för landflygplan. Ett av skälen, vilket nära nog är av avgörande betydelse, är det förhållande att isbeläggningen och islossningen är genererande för sjöflygplan. Vid trafikflygning norr—söder med sjöflygplan under dessa tidsperioder äro svårigheterna för genomförande av trafiken påtagliga. Dessutom är transportekonomin för landflygplan betydligt gynnsammare än för sjöflygplan. Landflygplanen äro billigare i drift, snabbara vid samma motoreffekt och den nyttiga lasten är större.

Vilka fordringar kunna ställas på en flygplats?

Då en flygplats anlägges invid en storstad och den är avsedd att frekventeras av såväl stora som små flygplan under dygnets alla timmar måste den inrättas annorlunda än en flygplats vars användning inskränkes till mindre privat- och skolflygplan under den ljusa delen av dygnet. För den skull ha flygplatserna indelats i olika klasser.

Hjälplandningsfälten, vilka inrymmas i klass III, behöva i regel endast uppvisa distanser om 500 meter.

Utän att i detta sammanhang ingå på den tekniska sidan av flygplatsanläggningarna kan man dock för hjälplandningsfältens del erinra om att möjligheter finnas för att utnyttja fält vid äldre, numera icke frekventerade vägar, då man därigenom har startbana åtminstone i en sträckning. Då vi här i Sverige haft förmånen av att se vårt vägnät förnyat och moderniserat inom stora delar av vårt land är den ovan nämnda synpunkten icke betydelselös även om förhållandena beträffande anläggandet av hjälplandningsfält i Norrland äro olikartade södra och mellersta Sverige.

Utän tvivel har flygklubbarnas verksamhet i Norrland hämmats på grund av den inskränkta möjligheten att företaga turistflygningar mellan olika orter. Avstånden

mellan flygplatserna ha varit för stora, och detta har medfört att sportflygarna varit tvungna flyga i en snäv rayon kring sin hemort.

Sverige har som ovan sagts investerat ca 20 milj. kr. i flygplatser och hjälplandningsfält utmed våra två största luftfartsleder Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg. Av detta belopp äro ca 14 milj. kr. anläggningskostnader på kommunala flygplatser.

Detta motsvarar en kostnad av ca 20.000 kr/km, vilket är lågt om man jämför med kostnaden 200.000 kr/km för landsväg och 500.000 kr/km för dubbeispårig järnväg.

Beträffande kostnadernas fördelning förordades på sin tid av en lufttrafikkommitté att staten under luftfartens utvecklingstid borde bidra till de för luftfarten erforderliga fasta anläggningarna. Vid de flygplatsanläggningar som därefter utförts i Sverige ha några enhetliga principer beträffande fördelningen av dessa kostnader mellan stat och kommun icke vunnit tillämpning.

Man är dock av den uppfattningen att kostnaderna för anläggning och förvaltning av flygplatser böra bäras av vederbörande kommun eller av en sammanslutning av de närmast intresserade kommunerna, medan staten bekostar och förvaltar hjälplandningsfälten. Dessa senare fält tjäna ju även militära ändamål.

Det skulle ur flygklubbarnas synpunkt hälsas med tillfredsställelse om planeringen i första hand toge sikte på anläggandet av hjälplandningsfält.

En utbyggnad av en norrländsk trafikled förutsätter nämligen omfattande undersökningar i meteorologiskt avseende, rekognosceringar av terrängförhållandena samt ingående förberedelser i samarbete med berörda städer och kommuner. Detta tar tid och kan knappast beräknas bli färdigt före krisens inträde på arbetsmarknaden.

Under alla förhållanden är det emellertid önskvärt att frågan om nyskapandet av flygfält i Norrland toges upp till allsidig behandling och att arbetsmarknadskommissionen uppmärksammar dessa arbetsprojekt vid sin planläggning i samband med statliga och kommunala beredskapsarbeten instundande vinter.

NAFK ny prenumerantklubb

Norrköpings automobil- och flygklubb har prenumererat på FLYGTIDNINGEN för samtliga medlemmar.



MEDALJER PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN HEDERSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran

Kungsgatan 17

SPORRONG & CO. Stockholm 7

Telefon: namnrap "SPORRONG & CO."

FIN FYSISK FOSTRAN

föder förutsättningar för flygares framgång

Flygningen har många krävande moment som fordra en högt uppdriven fysisk och psykisk spänst av sina utövare. Idrottens mål är ju att utveckla människan till kropp och sinne. Och detta behövs särskilt beträffande flygare. Nu för tiden äro påfrestningarna på dessa större än förr, beroende på flygplanens ökade hastighet, vändbarhet med mera. Tag till exempel de påkänningar som en störtbombfällare utsättes för i upptagning efter dykning. Den allmänna konditionen måste vara god hos en sådan man. Inte heller en höjdflygare får vara behäftad med krämpor som förorsakats av maktighet och brist på motion. En trafikflygare har förutom höjdskillnaderna att tänka på de klimatoriska förändringarna från land till land. Jaktflygarna äro i regel 20—25 år gamla, men de som träna och sköta sin fysik kunna hålla på ännu längre med detta tju-siga yrke.

Men det är minst lika viktigt att den fysiska konditionen är god. Det finns en hel del sportgrenar som främja den själsliga utvecklingen. Fältsport med målspaning tränar upp iakttagelseförmågan, som en jaktflygare måste ha en stor portion av för att kvickt kunna finna sitt mål i luften. Bollspel har samma välgörande inflytande och utvecklar dessutom snabbhet i tanke och handling. Boxning, fäktning, simning, terrängritt, skidåkning och bergsklättring äro också utmärkta idrotter. Och så ha vi orientering, bobsleighåkning, målskjutning och jakt, vilka grenar direkt uppöva färdigheter som flygare måste besitta. Alla slags idrotter föda och öka vilja, omdömesförmåga och beslutsamhet, egenskaper som äro nödvändiga för en god flygare.

Det är inte bara den enskilde som så att säga blir i bättre skick genom idrotten. Lagidrotten ger tillfälle till samverkan och gott kamratskap. Betydelsen av detta är enorm även när det gäller flygning, speciellt förbandsflygning. Ledaren får rika möjligheter att vidga sitt omdöme, öka sin uppmuntrande förmåga och lära både sig själv och andra *disciplin*. Detta sista är en sak som jag för min del fäster synnerligen stor vikt vid. Människor i allmänhet äro allt för odisciplinerade, och en åstramning härvidlag vore oerhört nyttig.

Ett drag hos idrotten som jag skulle vilja ta itu med är *stjärnkulten*. Visserligen är det bra med stora idrottsmän som genom sitt föredöme i vissa fall dra med sig mindre förmågor närmare mot toppen, men å andra sidan förlamas många vanliga idrottare av beundran och en överdriven respekt för de stores bländande glans. Bort alltså med den tendens som finns att göra idrottsstjärnorna till halvgudar! Det är bredd på idrotten som vi behöva.

Ja, kroppsrorelse är en viktig del av vårt liv som fullgoda människor. Den är stärkande, upplivande och ger omväxling från många gånger kanske enformig

tjänst. Speciellt betyder idrotten förströelse och en nyttig andlig avslappning för stabspersonal i alla grader. Det är naturligtvis nyttigt för *alla* att komma ut och röra på sig riktigt minst tre gånger i veckan.

Det har en tid blåst friska vindar inom den svenska idrotten. Jag hälsar detta som ett tecken på att vi kunna försvara vårt oberoende, det är åtminstone ett steg i rätt riktning.

Jag minns att folk hänlog för en tid sedan när en tysk löjtnant, som segrat i femkamp, blev befördrad till kapten. De som klandrade detta ha tydligen inte tänkt på att den fysiska styrkan och smidigheten betyder ofantligt mycket när det gäller att utstå militära ansträngningar. En framgångsrik femkampare har utan tvivel större både vilja och förmåga att tåla strapatser än en skrivbordsmänniska. Och strapatserna kanske komma förr eller senare, vem vet?

Det jag nu sagt gäller inte endast militärflygare utan även civilflygare. Också dessa måste hålla sig i kondition. I detta

fall kan man inte nog uppskatta segel- och modellflyg, som äro direkt gynnsamma och led i utvecklingen fram till motorflyget, antingen det nu är civilt eller militärt. Sveriges ungdom vill flyga. Låt oss underlätta dess arbete genom att uppmuntra segelflyget, som är en relativt billig och föga bensinkrävande sport. Det är en härlig idrott som på ett ändamålsenligt sätt förbereder sin utövare för motorflygningen. En god segelflygare har alla förutsättningar att bli en skicklig motorflygare.

För flygklubbarnas del är det en lockande framtidsdröm att tänka sig en *idrottsplats* vid varje flygplats. Och ett flygfält bör ju varje verkligt aktiv flygklubb få med tiden! I den obligatoriska *samlingslokalen* — som alla klubbar måste ha — skall *allsången* uppliva samvaron ytterligare mellan flyg- och idrottsövningarna. Allsången är ett ypperligt medel att sammansvetsa medlemmarna. Genom att intensivt träna sig såväl lekamtligt som andligt bli flygklubsmedlemmarna en reservkraftkälla för landet. Och vårt land behöver så mycket det kan få i den vägen!

FÖRFATTAREN:



Mac Hamilton, greve, kapten vid flygvapnet, flyg- och idrottsentusiast.

Mac Hamilton föddes 1903 på Hury, Uppland. Hans fader, kommandör Wilhelm Hamilton, var en av Aeroklubbens första ordförande.

Mac, som han kallas i flygerkretsar, blev tidigt flyghälsad och hängde under sina pojkar så gott som på alla lediga stunder vid flygstationen i Karlskrona. Efter studentexamen i Lundsborg 1922 blev han sjöofficer 1925. Maces flygarbana började 1927 på Ljungbyhed

under den kunnige Gösta Hårds ledning. Så blev det jaktkurs 1928—1929 med den beundransvärde Magnus Bång som chef samt skjutskola 1929. Därefter tjänstgjorde han på Malmslätt, vid kustflottans flygförband och i Hägernäs. Av all flygning har han mest tjusats av "jakten".

Men 1931 "blev stugun honom för trång", varför han under två år prövade sina vingar i det civila. Han tjänstgjorde vid Original-Odlerners belgiska huvudkontor samt som distriktschef för samma bolag i Frankrike. När varslen om kommande orostider blevo alltför tydliga återinträdde han i svenska flottans tjänst 1933. Efter att ha genomgått sjökrigshögskolan och marinspanningskurs överfördes han 1936 definitivt till flygvapnet, varpå han under en följd av år varit placerad vid försvarsstaben. Vid sidan av sin militärtjänst är kapten Hamilton en stor vän av svenskt civilflyg och hjälper med seg energi till att driva fram detta.

Mac har alltid omföttat idrotten med varmt intresse. Självt en styr femkampare har han såsom idrottsofficer sökt utbreda kärleken till kroppsrorelsen som medel att öka den lekamtliga och andliga spänstigheten. Det är i den andan han här tar till orda.

SM i modellflyg 1940

hasardspel i hårt väder

Årets svenska mästerskap i modellflyg ägde rum på I4:s övningsfält utanför Linköping söndagen den 8 september. Det tredje SM i ordningen, arrangör var Linköpingseskadern.

Vädret var nu liksom under förra årets tävling föga gynnsamt — halv storm svepte under hela dagen fram över fältet, och stundtals blåste det ända upp till 18 sekundmeter. Fältet var långsmalt, och naturligtvis blåste det på tvären. Det är ganska smalt, och emedan det omgives av skog måste man starta nästan mitt på fältet, då "nedsug" hindrade vid skogskanten. Den fria flygsträckan blev härigenom mycket kort. Det fanns här och var uppvindar som fingo ett par modeller att ge sig ut på riktiga långfärder.

Anslutningen var god. Icke mindre än 128 modeller voro anmälda, varav 76 motor- och 52 segelmodeller. Deltagarna voro från Örebro, Borås, Västerås, Halmstad, Södertälje, Nyköping, Söderhamn, Stockholm och naturligtvis Linköping. Tävlingsledare var fabrikkör T. Stark, Stockholm, då Sigurd Isacson, LEN, hade av sagt sig uppdraget. Som speaker fungerade Åke Lundmark, Vingarna.

Då första perioden skulle börja blåste det så intensivt att tävlingsledningen var tvungen att slopa denna, varigenom det endast blev två starter för varje modell. Men under dessa perioder och tider strax innan kvaddades säkerligen fler modeller än någonsin förut på en tävling. Det ford-

ras stor skicklighet att starta ett modellplan i halv storm!

När tävlingen äntligen började kl. 13 visade det sig att det fanns modeller som voro synnerligen vältrimmade och vilkas ägare verkligen kunde starta dem. Förste man, Arne Blomgren, Vingarna, började med att flyga bort sin 75:a, en verkligt elegant modell, som gjort mycket goda tider under trimning i Stockholm. Modellen fick i starten kolossal höjd, och det var ingen som tvivlade på att "kärran" skulle landa utom synhåll. Denna bortflygning följdes av flera; Åke Roggentins modell försvann men återfanns. Bengt Blomgrens 100-"kärra" flög också bort och landade 4 km från startplatsen, men lyckligtvis funno några pojkar modellen och cyklade genast tillbaka med den, varför Bengt kunde bärga segern i klass MB.

Även några segelmodeller hamnade i skogen, och många hade ett ganska mödosamt arbete att få tag i sina plan däruppe i trädtopparna.

Publiken var mycket tillmötesgående. Den gick inte i vägen, vilket annars är ganska vanligt. Befolkningen i omgivningarna var även den förstående, vilket visade sig i att flera bortflugna modeller kommo tillbaka till sina ägare tack vare intresserades försorg.

I blåsten var det visserligen svårt att få upp modellerna — det fordras driven teknik att få upp ett segelplan i stark blåst —

varför en del modeller samlades till sina fäder med dunder och brak. Segelflygarna nådde dock flera goda tider. Sigurd Isacson gjorde således med sin granna segelmodell en lyckad start liksom klubbkamraten Sven Witt, varigenom de tog var sitt mästerskap.

Lagtävlingen vanns av Vingarnas första lag, som bestod av Arne och Bengt Blomgren, Åke Roggentin och G. Amén. Vingarnas andra lag placerade sig på andra plats, och som trea kom Nyköping. Linköpings starka lag blev genom att de missförstått tävlingsreglerna diskvalificerat.

Efter tävlingen samlades deltagarna på Frimurarhotellet, där det bjöds på härliga "mackor" och té. Fabrikör Stark och fru Isacson förrättade prisutdelningen. Vingarnas första lag fick Adolf Jahrs ståtliga vandringpris, och FLYGTIDNINGENs förnämliga hederspris gick till *Erik Skoglund*, Örebro, för dagens bästa tid på en flygning. Efter prisutdelningen hurrades det friskt, och till slut tackade Sigurd Isacson deltagare och funktionärer för visat intresse.

Prislista:

Allmän klass.

Kropp.

0—75 cm:

1. Per Sundström, Vingarna, 0,58,4 min.
2. Ingvar Melin, Västerås, 0,51,8.

75—150 cm:

1. Åke Västerlund, Borås, 1,02,5.
2. Sven Hjelmerus, LEN, 0,45,8r

Segel.

0—100 cm:

1. Sune Wallman, Nyköping, 0,49,9
2. Claes Ringh, LEN, 0,15,8.

100—150 cm:

1. Anders Segerström, Vingarna, 1,05,1.
2. Sven Hjelmerus, LEN, 0,52,4.



Bilskörd från SM. Överst till vänster ses Jan Nathorst-Westfelt, Borås (t. v.), folkskoll. Paul Rönne, Sigurd Larsson, Åke Roggentin och A. Segerström, Vingarna. Överst t. h.: deltagare från Eskilstuna och Sigurd Larsson. Nedre bildraden fr. v. visar Börje Stark och speakern Åke Lundmark, Vingarna, fabr. Stark, Sigurd Larsson samt Sigurd Isacson, LEN, och Gunnar Magnusson, Vingarna.

Mästarklass.

Kropp.

0-75 cm:

1. Arne Blomgren, Vingarna, 2,40,5.
2. Gunnar Magnusson, Vingarna, 2,20,8.

75-150 cm:

1. Bengt Blomgren, Vingarna, 1,54,4.
2. Sven Witt, LEN, 0,46,2.

Wakefieldklass:

1. Åke Roggentin, Vingarna, 1,33,0.
2. Gunnar Magnusson, Vingarna, 0,47,5.

Segel.

0-100 cm:

1. Sven Witt, LEN, 1,02,3.
2. Olle Rådström, Nyköping, 0,47,1.

150-250 cm:

1. Sigurd Isacson, LEN, 1,46,7.
2. Sven Witt, LEN, 1,00,9.

Lagtävling.

1. Vingarna, lag I.
2. Vingarna, lag II.
3. Nyköping.

SAGT:

Fabrikör Stark: SM 1940 är ett minne blott men en mardröm för mig som vet vad kvaddade modeller betyder för en ynglings tid och ekonomi. Det var det andra SM som vädret förstört, så det blir kanske nödvändigt att till nästa år hålla tävlingen tidigare. Det som glädde mig mest var den stora anslutningen och den goda kvalitén på stora flertalet av modellerna och att se maskinerna behålla sin trimning och göra så utmärkta tider. Den stora segelklassen SC var synnerligen intressant med många förnämliga nyheter. Det var synd om örebroaren Skoglund, som efter segern i SC fick sin modell diskad, men han tog det storartat lugnt och lovade att komma igen en annan gång. Modellflygarna hade trots vädret sitt vanliga goda humör och justa uppträdande. Till sist ett tack till alla medhjälparna i tävlingen, och jag hoppas att få räkna på dem även i fortsättningen till modellflygets fromma.

"Roggen": Synd att det skulle bli dåligt väder, nu blev tävlingen inte alls rättvis. Tråkigt också att fältet skulle vara så litet, nu hamnade de flesta karrorna i trädtopparna. Det idealiska tävlingsvädret? Jo, det ska vara absolut lugnt och nästan regndis, då man verkligen kan få en uppfattning om vad modellerna går för. En sak som man borde ändra på är att det endast utdelas förstapris. Fram även för andra- och tredjepris nästa år!

Sigurd Isacson: Hade beräknat att denna tävling skulle bli ett stort slag för modellflyget, en milstolpe i Linköpingseskaderns historia. På grund av det dåliga vädret gick detta inte i uppfyllelse. Blåsten gjorde det givetvis svårare att genomföra arrangemangen. Hade hoppats, att LEN

skulle vinna lagtävlingen. Genom ett missförstånd gick detta om intet. Men...

Anders Segerström: Det här var första gången jag vann en större tävling. Något svagare vind hade nog varit bättre även för segelkarrorna.

Arne Blomgren: Vädret var det stormigaste som hittills varit på en modelltävling. Otur med vindriktningen, varigenom den fria flygsträckan blev mycket kortare. — Synd att min 75:a flög bort i första starten. Det var den bästa modell jag haft i den klassen. Hoppas att SM blir tidigare på året hädanefter. Silver- och bronsplaketter borde ha utdelats.

Bengt Blomgren: Tävlingen blev trots den starka blåsten relativt lyckad. Men i en del avseenden rena hasarden.

KRING:

Arne Blomgren är den ende, som vunnit alla de tre år, som svenska mästerskap i modellflyg anordnats. Han var den ende av fjolårsmästarna som kunde försvara sitt mästerskap. Men hade vädret varit skapligt så hade kanske prislistan fått ett annat utseende...

En anordning som gillades av de tävlande var att motormodellerna fingo startas på ett ställe av fältet och segelmodellerna på ett annat. En annan uppskattad bestämmelse var att segelflygarna omedelbart efter starten voro tvungna att rulla ihop startlinan. På detta sätt undveks att åskådarna och de tävlande trasslade in sig i linorna, vilket knappast är till glädje vare sig för ägaren till linan eller den som fastnar i den.

En sak som en "utsöcknes" genast lade märke till: åskådarna voro mycket sakkunnigare i fråga om modellflyg än kanske på någon annan plats i Sverige. Särskilt gällde detta de unga, som ibland närapå "snackade bort" de tävlande, när man började resonera om konstruktionsdetaljer. Tydligt att intresset för modellflyget gått fram med stora steg i Linköping! Detta torde till största delen vara eskaderledningens förtjänst, främst Sigurd Isacson.

Största "osis" hade nog Erik Skoglund, Örebro. Han nådde dagens bästa tid i segelplansklassen men diskvalificerades då hans modell genom ett förbiseende från ägarens sida icke uppfyllde tävlingsreglerna. Kroppsgenomskärningen var några kvadratcentimeter för liten. Nu fick han inte det mästerskap han annars skulle vunnit men erhöll i stället FLYGTIDNINGENS ståtliga hederspris, så han kan ju vara nöjd med sin dag ändå.

Det är nu andra gången å rad, som SM i modellflyg gått i stark blåst, och den allmänna meningen bland årets deltagare var att man borde anordna tävlingen på våren, då risken att det skall blåsa hårt inte är så stor. Men en nackdel med detta är ju att SM då kommer för tätt in på nordiska mästerskapen, som äga rum i juni.

Aeronautae.



En skånsk modellflygtävling

anordnades den 15 sept. av Limhamns modellflygklubb och FLYGTIDNINGEN i Sjöbarp, Limhamn, från vilken ovanstående bilder äro hämtade. Fint väder och god stämning. Ett femtiotal modeller startade.

Prislista:

Skolklassen, deltagare upp till 15 år: 1) Inge Nilsson, medeltid på tre flygningar 0,31,8; 2) Bo Lundkvist, Limhamn, 0,23,9; 3) Lennart Hansson, 0,23,2.

Motormodeller, upp till 75 cm spännvidd: 1) Malte Mårtensson, Eslöv, 1,13,9; 2) Bertil Eliasson, 0,55,8; 3) Allan Dahl, Eslöv, 0,46,3.

Motormodeller, 75-150 cm spännvidd: 1) Åke Berg, Kristianstad, 1,17,7 (bästa medeltid); 2) Hans Nilsson, Kristianstad, 1,03,2; 3) Gunnar Rahm, Eslöv, 1,01,0.

Segelmodeller: 1) Charles Birch-Iensen, Malmö, 0,45,9; 2) Bertil Olsson, 0,29,4; 3) Ingvar Möller, 0,20,9.

Åke Berg fick FLYGTIDNINGENS hederspris, Charles Birch-Iensen (ses på den nedersta bilden med sitt segelmodellplan "Philip") mottog tidn. Arbetets hederspris. Malte Mårtensson fick limhamnsklubbens pris och Inge Nilsson A. Bergstens hederspris. Priser hade även skänkts av E. Truedsson Modellflygindustri, Malmö, Folket i Bild och A.-B. Sonora.

Dagens bästa tid flögs av M. Mårtensson, 2 min 9 sek.

HÖGRE KURSEN I SEGELFLYG

En högre kurs i segelflygning har som vi förut nämnt sedan den 31 augusti pågått på Bromma flygfält, ledare kapten *Sven W. Ahblom*, deltagare kapten *C. O. Hugosson*, *Stig Fägerblad*, *Ake Gävert*, ing. *Nordholm*, *Walle Forslund*, *Arne Hedén*, *Björn Andersson*, *S. Widengren* och *Bertil Koch*.

Från början avsågs kursen omfatta 15 vinschstarter, 2 bilstarter och 8 flygsläpstarter per man. Emellertid avstyrktes bensintilldelning för flygsläpstart, varför huvuddelen av programmet måste slopas eftersom tyngdpunkten var lagd just vid flygsläpet. Utan flygsläp är högre utbildning otänkbar.

Emellertid har man inte kastat yxan i sjön för det utan vinschat på utav bara sjutton. Fram till mitten av september hade över 150 starter utförts. Vid lämplig vind har vinschen givit 300—350 m höjd. På grund av den sena årstiden har termiken varit mycket sparsam och dessutom vanligen sönderdriven av stark vind. Trots detta har termiken kunnat tillvaratagas vid ett stort antal flygningar. Sålunda ha följande bästa resultat noterats: *Ahblom* 32 min, *Fägerblad* 24, *Gävert* 9 min 30 sek, *Nordholm* 17 min 30 sek, *Hedén* 13 min 40 sek och *Forslund* 41 min.

Stora svårigheter ha uppstått genom att startwiren slites mycket fort på Brommas cementbanor. För att det inte ska bli kinkar måste startwires framdeles förses med lekare samt dessutom fallskärm, vilken mildrar fallet mot marken med därav följande slitage.

Föredrag i olika ämnen ha hållits av kapten *Ahblom*, meteorolog *Henriksson* och ing. *Nordholm*. Kursen avslutades den 15 september.

Landa 100 m från märket rena slarvet...

Den av eleverna som lyckades få den bästa tiden, *Walle Forslund*, instruktör i *Borlänge-Domnarvets flygklubb*, berättar här nedan lite närmare om kursen och om sin 41-minutersflygning:

— Den praktiska flygningen leddes av kapten *Ahblom*. Han är alla tiders segelflygentusiast och när någon av oss gjort en god flygning var han minst lika uppspelt som eleven. Onsdagar och fredagar sköter kapten *Ahblom* sin tjänst i Aero-transport som trafikflygare på Berlin och Moskva. När han frampå eftermiddagarna återkom från en sådan långflygning gav han sig sällan tid till någon vila utan kom direkt ut till oss på flygfältet och började sina instruktioner. Han var en mycket noggrann lärare och det dugde inte alls att kana omkring i luften hur som helst. Vi fingo vid varje uppstigning göra flygningarna efter på förhand uppgjorda figurritningar samt lära oss pricklanda ordentligt. 100 meter från märket ansågs för rena slarvet och sämre än 50 meter godkändes inte, helst skulle det vara alldeles på pricken.

Aero-transportens chefpilot *K. G. Lindner* skötte undervisningen i blindflygning, men

fick nöja sig med vinschstart

Rätt goda resultat trots uteblivna flygsläpstarter och dålig termik. — "Den som varit i tillfälle göra en termikflygning är såld åt segelflygningen!"

på grund av att bensin icke kunde utverkas för flygsläpstart måste undervisningen inskränka sig till teori. På grund av bensinförbudet fick vi också uteslutande inskränka oss till vinschstarter, med vilken startanordning det är svårt att nå tillräcklig höjd för termikanslutning. Att få flyga med Olympiaplanet var emellertid en upplevelse. Det är en underbar "kärra". Vi hade hård vind varje dag, ända upp till 15 m/sek, men planet gick stadigt som en stor motordroska. Genom luftbromsarna kunde man få ner glidtalet från 1:24 till 1:5, fantastiskt helt enkelt. Det fordrades givetvis varsamhet i handhavandet av bromsarna, men kunde man bara sköta dem var det ingen svårighet att pricklanda.

Kändes motbjudande att släppa termiken...

Jag gjorde sammanlagt 26 starter med det planet, de flesta på omkring 5 minuter. En dag fick jag emellertid den chans som jag gått och väntat på. Vid vinschstart går det inte att komma högre än c:a 250—350 m, och då gäller det att så fort som möjligt komma i kontakt med möjligen befintliga uppvindar, vilka markerar av molnbildningar. Före starten satt jag och

kikade på några fina moln strax på sidan av fältet och jag bestämde mig för att försöka nå dessa. Efter urkoppling på 250 m satte jag alltså kurs mot dem och mycket riktigt fann jag där ett uppvindsområde, men ej tillräckligt starkt för att jag på en gång skulle kunna notera någon stigning. Variometern visade emellertid på noll, varför jag lade mig och cirklade omkring, belåten med att kunna hålla den höjd jag hade på 250 m. C:a 6 sek. vind rädde, varför uppvindsområdet förflyttades med vinden från fältet. Efter 10 minuter måste jag släppa molnet och försöka hitta något annat. Rakt mot vinden hade jag en hel gata fina cumulusmoln och bestämde mig för att försöka nå dem. När jag måste flyga mot vinden förlorade jag 50 meter innan jag nådde fram. Jag befann mig alltså på c:a 200 meters höjd men fick strax notera stigning, först litet försiktigt på ½ meter, så ökade det på till 1 ½. Då lade jag mig i kurvning och lyckades hitta centrum riktigt bra. De närmaste 10 minuterna steg jag i medeltal 1 m/sek. Det är en härlig känsla att se variometern peka på konstant stigning och emellanåt faktiskt känna att det bär uppåt. Hela tiden går det ljudlöst, med endast ett svagt vinande. Ju högre jag kom desto jämnare blev stigningen och jag kunde faktiskt koppla av min spända uppmärksamhet från variometern och hastighetsmätaren och ägna mig åt girindikatoren, ett litet fint instrument, som visar om man gör ordentliga svängar. Perfekta svängar är en viktig detalj vid segelflygning, ty gör man en dålig sväng, kanar eller glider på vingarna betyder det genast onödigt höjdförlust. Snart befann jag mig på 650 m, men under tiden hade jag följt med uppvindsområdet inåt staden, och som vi hade stränga order att icke gå för långt från fältet måste jag tänka på att gå tillbaka. Det kändes motbjudande att släppa den fina termiken och gå tillbaka mot Bromma. Men många stodo nere på marken och väntade på sin tur att flyga och de hade säkert ingenting emot att jag kom ner igen. Alltså kurs på fältet, och mycket riktigt — det gick neråt fortare än jag kunnat tro. Jag råkade nämligen in i fallvindar och sjönk 3 m/sek. Det var min längsta termikflygning, och tiden blev så god som 41 min, vilket räckte till bästa tiden ditills under kursen.

— Det är faktiskt sensation att kuska omkring i luften utan motor i nosen, slutar hr *Forslund*, som är gammal motorflygare. Den som en gång varit i tillfälle att göra en termikflygning han är såld åt segelflygningen. Det är den verkliga sporten. Märkvärdigt att jag inte kommit på det förut. Här har jag under flera år flugit omkring med mitt motorplan och tyckt att allt varit ganska gott, men aldrig kunde jag tro att segelflygningen erbjöd sådana möjligheter. Det behövdes en hel del övertalningar innan jag kom mig för att pröva på saken. Så är det nog också med alla andra som går och funderar men inte kommer sig för med att försöka.



Walle Forslund, instruktör i *Borlänge-Domnarvets flygklubb*, gammal motorflygare, elev i den högre segelflygkursen, säger: "Segelflygning är den verkliga sporten — motorflyg är också bra men det finns ingen jämförelse!"

HANG vid MÅRBACKA

SUNNEKLUBBENS STORA HOPP

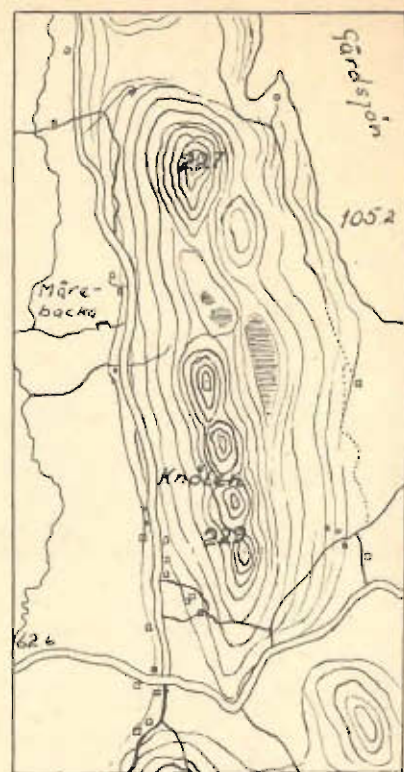
Den som gör en resa genom Fryksdalens sägenomspunna nejder frapperas kanske av de jämförelsevis stora och jämna slättbygder som utbreda sig intill Sunne köping. Såpass långt norrut i Värmland börjar annars den mera kuperade terrängen ta vid. Sunnetrakten torde erbjuda rika möjligheter till ett gott flygfält, blott de ekonomiska förutsättningarna härför kunna skapas.

Men även goda möjligheter till flygning på hang torde finnas, då slättbygden, i synnerhet åt öster, begränsas av tämligen mäktiga och för hangflygning lagom branta bergshöjder. Alldeles intill det bekanta Mårbacka, 8 km söder om Sunne, och uppe i Lysvik, c:a 2 mil norr om köpingen, finnas hang med slättbygd framför, som ver-

ka vara idealiska för vindar från sydväst till nordväst. Och då vinden i dessa trakter enligt ortsbefolkningens utsago ofta svänger just mellan dessa väderstreck skulle ju rika tillfällen till hangflygning här förefinnas. Mårbacka- och Lysvikshangen, vilka alltså ligga c:a 2,5 mil från varandra (fågelvägen) tillhöra i stort sett samma bergsrygg, och bygden framför är jämförelsevis öppen hela sträckan, varför man kan vänta sig goda resultat vid segelflygning i dessa trakter. Detta är dock ännu endast teorier. Först sedan provflygning med segelflygplan företagits kan något bestämt uttalande göras. Det är emellertid "sunneflygarnas" förhoppning att KSAK skall intressera sig för saken genom att i samarbete med Sunne modell- och segelflygklubb låta undersöka och provflyga hangen.

Klubben förfogar nu — till stor del beroende på uppoffrande arbete av ett par klubbmedlemmar — över en utmärkt vinsk, och wire till denna har rekvirerats. Inköp av segelplan tillåter kassan dock ej, men bli kommande somrar lika inkomstbringande för klubben som den nu gångna, kanske drömmen om ett segelflygplan så småningom kan förverkligas. Tack vare ett par lyckade fester har ekonomin betydligt förbättrats. Man får väl också hoppas att statsanslag till segelflyget kommer att tillföra även sunneklubben några välbehövliga slantar.

Även om man alltså ännu ej kan segelflyga i egentlig mening har man ändock full sysselsättning med att få fram så många A- och B-flygare som möjligt. Då detta skrives ha två medlemmar just återvänt från den av KSAK anordnade instruktörskursen på Bromma, och man kan ta för givet att de två glidplan av typ "Anfänger I" som befinna sig i klubbens ägo nu komma till flitig användning. Meningen är att till en början använda gummirestart — lämplig sluttning härför har redan utsetts — för att sedan övergå till mera krävande startmetoder. Startavgifterna bli



Skiss över Mårbackahanget, som väntar på undersökning och provflygning genom KSAKs försorg. Mårbacka- och Lysvikshangen sägas idealiska för vindar från SV till NV, vilka äro förhärskande!

"Det synes skäligt antaga..."

I proposition föreslås att 60.000 kr. skall få användas till understöd åt segelflygningen. I propositionen erinras om att segelflygningen i åtskilliga främmande länder vunnit stöd från statsmakternas sida och att det är sannolikt att den äger en viss betydelse som en förberedelse för motorflygningen. Det synes skäligt antaga att de erfarenheter som förvärfvas under segelflygning kunna vara segelflygaren till gagn vid hans senare utbildning till motorflygare. Därav följer även att den kan vara till indirekt nytta för rekryteringen av militära flygare. Understödet bör i anslutning till principerna för understöd åt motorflygningen utgå i form av premier för avläggande av vissa prov samt bidrag till inköp av segelflygplan.

SFR får egen expedition

Svenska Flygares Riksförbunds styrelse har länge velat skaffa förbundet en expedition. Tack vare ordf., dir. Carl Trygger, har detta nu blivit verklighet. Adressen till den nya expeditionen är Västra Trädgårdsgatan 11 A, Stockholm, och telefonnumret 10 03 32. Dit kunna medlemmar och utomstående vända sig för att erhålla upplysningar av olika slag.

BORLÄNGE-DOMNARVETS FLYGKLUBB ämnar sätta i gång med nybörjarkurser så snart ett av klubben beställt glidplan levererats från fabriken. T. v. pågå skolflygningar med klubbens gamla Anfänger varje söndag.

Japanskt motorsägelplan

I Japan har man nyligen börjat tillverkningen av en motorseglare. Planet, som kallas "Biet", är högvingat och försedd med en 20 hk motor av japansk konstruktion. Data och prestanda äro ännu så länge okända. Planet lär vara billigt i inköp.



Sunne modell- och segelflygklubb äger två glidplan av typ Anfänger I, vilka här ses i verksamhet.

VI PRESENTERA:



Nils Löfvenmark,
dekoratör, modellflygare, filmare,
Göteborg.

Löfvenmark, född 1909, har varit med i Västra Sveriges modellflygklubb ända från dess start och sedan 1936 varit den ledande och drivande inom klubben. Löfvenmark ordnade den nordiska modellplanutställningen och modellflygtävlingarna i Göteborg under oktober och november 1936. Han blev också den som tog upp dir. Andrées idé till modellflygläger på Torstlanda, organiserade arbetet och var lägerchef under de fyra åren lägren anordnades. På dessa läger lät han även filmkameran och pennan arbeta, vilket resulterade i en innehållsrik och rolig lägerdagbok.

"Lövis", som han kallades bland pojkarna, har varit en mycket flitig modellbyggare. Allt som allt har ett hundratal segelmodeller och c:a femton motormodeller tillverkats uppe på hans med brokiga affischer och roliga gubbar prydda dekorationsateljé. De övriga medlemmarna i VSMK ha även varit välkomna hit, och här har mången nybörjare gjort sina första lärospån.

Lövis' hög har stått till det utforskade, och på samtliga hans modeller ha nya idéer provats. Rekordflygningarna ha därför fått stå tillbaka för experiment, men goda tävlingsresultat saknas därför inte. Förutom i sammarlägrens tävlingar har Lövis stått upp till tävling i Stockholm i samband med ILIS och i Oslo 1937 m. fl. och löveid erövrat många pris.

Löfvenmarks dragning till det utforskade har fört honom ända upp till stjärnorna — han är nämligen även astronom! Ett annat resultat av hans mångkunnighet är tecknad modellflygfilm, vilken lovade mycket och skulle blivit ett verkligt slagsummer — tyvärr räckte inte tiden till för dess fullbordande.

Nu är Löfvenmarks tid strängt upptagen av den egna dekorationsfirman. Modellflyget får stå tillbaka tillsvare men är ej helt övergivet i det att Nils nog följer med vad som händer inom denna sport.

Luft-E m i L.

Pratstund med FLYGANDE SAMARIT och klubbsekreterare

Norrlands nya ambulansflygplan har nu officiellt tagits i bruk.

När FLYGTIDNINGENS medarbetare kommer ut till Frösön för att följa med på en kontrolltur i det blå ligger flygambulansen startklar, stillsamt guppande på Storsjöns vågor. En elegant Beechcraft 18 D, utrustad med alla tänkbara finesser. Förare är ambulansflygaren-författaren, fanjunkare Knut Gunnerfeldt.

Det är som ambulansförare, som Norrlands flygande samarit Gunnerfeldt skapat sig rykte, vilket ytterligare befestades med den bok han gav ut för ett år sedan. Den som har läst "Flygande samarit" får ett levande intryck av de bragder som dagligen i det lysta utföres av det svenska flygets män. Det är flygningar i mörker och ofta oväder över Norrlands oändliga snövidder, flygningar då det ofta hänger på minuten om patienten skall komma fram med livet i behåll.

Fanjunkare Gunnerfeldt har i tolv år flugit ambulansplan i Norrland. De tio första åren var han stationerad i Boden — de två allra första åren tjänstgjorde han som mekaniker och därefter blev han ambulansförare. Sedan en del år tillbaka är Gunnerfeldt förlagd till Östersund, där han är fanjunkare vid Kungl. Jämtlands flygflottilj.

— Boden-distriktet sträcker sig från Ishavet i norr till ner i Västerbotten i söder, berättar flygaren. Det är ett ganska svårorienterat område och därtill kommer att det större delen av året är natt däruppe. Det blev så govt som alltid nattflygning och eftersom vi inte hade radio i planet hade det ju sina svårigheter ibland. Vi landade med hjälp av vingfacklor och dessa brinna ju endast c:a en minut, så vi kunde inte tända förrän ungefär i trädtopps höjd.

— Några särskilt äventyrliga flygningar? Det är ganska svårt att dra fram någon enskild, de flesta var sig lämpligen lika, fortsätter Gunnerfeldt. Men en ganska besvärlig färd minns jag. Det var



Fanjunkare Gunnerfeldt i färd med att embarkera den nya flygambulansen, vilken även synes på nedersta bilden.

i november 1934. Jag startade klockan 10 på kvällen från Boden för att hämta ett brustet magsår i Sorsele, som ligger 220 km från Boden. Vädret var dåligt och jag måste passera ett besvärligt nedisningsområde på vägen. Landade vid midnatt i Sorsele, fick patienten ombord och flög hemåt. Först kom vi in i svåra snöbyar och så åter genom nedisningsområdet. Planet blev nu så nedisat att jag nätt och jämt kunde hålla mig över trädtopparna. Till råga på eländet gick motorpumpen sönder så sista biten måste vi pumpa bensin för hand! Men fram kom vi i alla fall, hur det nu gick, och patienten kunde räddas.

— Fanjunkarn är ju sekreterare i Hammerdals flygklubb också. Hur står det till där då?

— Det är klenst beställt med civilflygningen här uppe i Norrland just nu, så kom inte och tala med mig om civilflyg, svarar Gunnerfeldt med en beklagande suck. Vi har tre maskiner stående här i väntan på bättre tider — när de väl kommer, så skall det minsann bli fart på civilflyget här uppe i Östersundstrakten! Självt är jag förresten delägare i ett av planen, en Fox Mollh.

AnnCh.



Sveriges första autogiro har tjänat ut

Sjönk i havet efter nödlandning fredagen den trettonde



Ingenjör Rolf von Bahr, antagligen den förste i världen som varit med om den unika upplevelsen att nödlanda i vatten med autogiro.

Fredagen den 13 september var en svart dag för vårt lands första autogiro, ingenjör Rolf von Bahrs 10 år gamla C-19-autogiro SE-ADU. Denna dag betecknade nämligen slutet på en lång verksamhetstid för ett flygplan.

Det gick så till att planet fick motorstopp under minsparning 5 distansminuter utanför skånska kusten. Höjden var 75—100 m, varför ing. von Bahr inte kunde nå land utan måste göra en regelrätt nödlandning på vattnet. Det blev en normal sättnings. Planet dröjde i vanlig ställning en

kort stund, varefter nosen började sjunka. Därvid kom rotorbladen att vidröra vattenytan och rotorn bromsades upp. Efter c:a 2 min sjönk planet, men då hade föraren klivit ur. I omkring en timme simmade ing. von Bahr i vattnet innan han blev upptagen av den danska fiskebåten "Lise af Thurö", som sedan landsatte honom i en svensk hamnstad.

Detta var antagligen den första nödlandning i hela världen som gjorts med autogiro i vatten. Och det är det första motorstopp som SE-ADU råkat ut för. Visserligen bärgades planet senare, men då det var illa anfrätt av saltvattnet måste det utsträngas. Vid bärgningen visade det sig att rotorn inte brutits vid beröringen med vattenytan utan att endast farnéret på ett av bladen skadats.

Ing. von Bahr fortsätter nu sin tjänstgöring med sina övriga två autogiros, vilka äro av typ C-30 och ha beteckningarna SE-AEA (Blue Bird) och SE-AFI (Fiffi).

(Typen C-19 är försedd med vingar och för flygplan vanliga roderorgan, medan den nyare C-30 saknar vingar och i stället uppnår roderverkan medelst den variabla rotorn.)

Sveriges första autogiro, som även varit i örebroflygarna Diedens ägo, har alltså tjänat ut i fosterlandets tjänst — en hedersam avslutning, vilken även gav föraren tillfälle att studera hur planet bar sig åt vid en så ovanlig manöver som nödlandning på vattnet!

VI PRESENTERA:



Carl Otto Hugosson, kapten, styrelseledamot i KSAK, v. ordf. i segelflygkommittén.

C. O. Hugosson föddes i Örgryte år 1908, avlade studentexamen vid Göteborgs högre realläroverk 1926 och blev 1929 officer vid Bohusläns regemente. 1932 påbörjade han sin flygutbildning, och 1939 återfinna vi C. O. som kapten vid flygvapnet.

När norrköpingsklubbens instruktör Kipp en söndagskväll i juni 1938 lyckades få kapten Hugosson aktivt intresserad av segelflygning gjorde han det svenska segelflyget en stor tjänst. Ingresset väcktes då C. O. sattes i ett glidplan, skickades upp i luften och klarade sitt A-diplom. Juli månad tillbringade han i Grunau, Tyskland, där han avlade proven för C-diplomet och amtliche C.

Efter återkomsten från Grunau fick C. O. fungera som teorilärare vid de av KSAK och Norrköpings modell- och segelflygklubb anordnade glidflygkurserna. Sedan mars 1937 har han tjänstgjort som flyglärare i Norrköpings automobil- och flygklubb. C. O. har sammanlagt icke mindre än 400 timmar i klubbens motorflygplan, och det ångströmska priset för högsta antalet utbildade flygare inom en klubb har under senare år hemförts av Norrköping.

De senaste åren har kapten Hugosson haft sin verksamhet förlagd till Stockholm. Detta utnyttjade segelflygkommittén genom att vid sitt första sammanträde invälja honom i arbetsutskottet, där han fått sig många och stora specialuppdrag anförtrodda. Hangundersökningarna vid västgötaberget gäva strålande resultat icke minst tack vare kapten Hugossons organisatoriska insatser, och han hade knappast återvänt från denna framgångsrika expedition förrän han i egenskap av skolchef fick ta hand om KSAKs instruktörskurser på Bromma.

Segelflygkommittén har nya uppgifter i beredskap, och nu får C. O. gripa sig verket an med nya åtgärder för främjande av det svenska segelflyget.

D t z.

Oscar Knaust vann flygresan till Finland

Den 15 september utgick tiden för den tävling som FLYGTIDNINGEN utlyst för sina ombud landet runt. Vid sammanräkning av poängen visade det sig att första priset hamnade i Norrland, närmare bestämt i Sundsvall, där källarmästaren dir. Oscar F. Knaust uppnått det mycket goda resultatet 1.016 poäng. Vi gratulera! Nu får alltså dir. Knaust när han vill lämna sina delikata såser och viner på Hotell Knaust åt sitt öde för några dagar och med något av ABAs säkra trafikplan resa över till vårt östra grannland. Första priset är en flygresan tur och retur till Helsingfors.

Andra pris vanns av redaktör Erik Rosenqvist, Västervik, tredje av sveatske Ville Sundin, Trollhättan, fjärde av montör Karl Persson, Linköping, och femte av tyghantverkare G. E. Holmberg, Mahmslätt.

Hedersomnämmande tillfaller vaktmästare Knut Westerlund, Vännäs, fjärdingsman Nils Andersson, Gnesta, furir Harald Andersson, Linköping, och studerande Bertil Jeppsson, Landskrona.

För de läsare som ev. ej känna till tävlingsreglerna kunna vi nämna att det gällt att antingen samla prenumeranter på FLYGTIDNINGEN eller att medelst lösnummerförsäljning avyttra så många

exemplar som möjligt. Poängberäkningen var: 1 försålt ex. gav 1 poäng, 2 ex. 2 poäng o. s. v. Varje helårsprenumerant som ombudet skaffade lämnade 12 poäng, en halvårsprenumerant 6 poäng etc. Både förste och andre pristagaren ha uppnått sina goda resultat genom insamling av helårsprenumeranter.

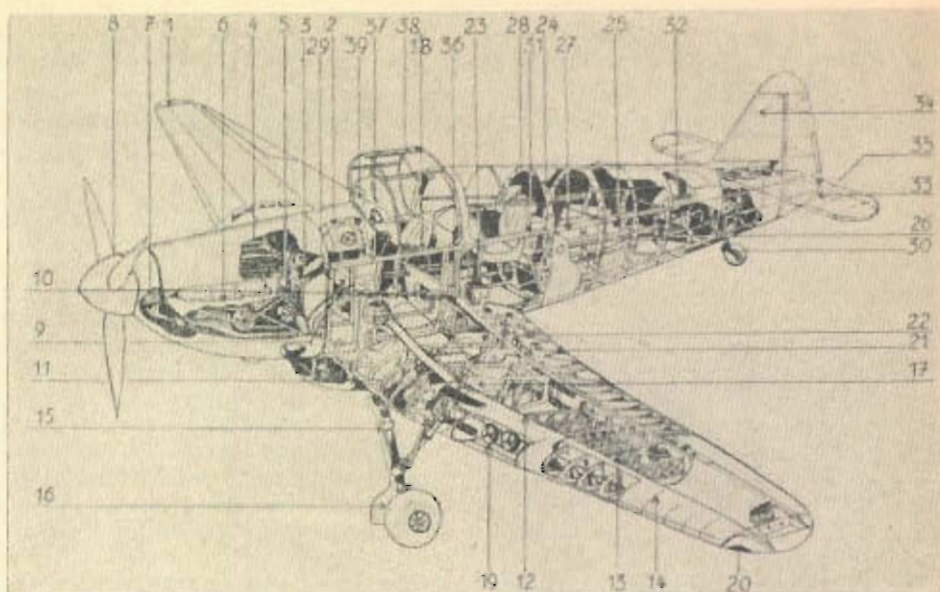


Dir. Oscar F. Knaust, Sundsvall.

Flygplanets delar på fem språk

II.

(Bild och utländsk text hämtad ur "Der Deutsche Sportflieger".)



Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
1) Vingspets	Flügelspitze	wing tip	bout d'aile, extrémité d'aile	estremità dell'ala, punto estremo dell'ala
2) Oljetank	Ölbehälter, Öeltank, Schmierstoffbehälter	oil tank	réservoir d'huile	serbatoio dell'olio
3) Brandskott	Brandschott	fire-proof bulkhead	cloison-pare-feu, paroi de protection contre l'incendie	cortina parafiamme, paratia di protezione contro l'incendio
4) Motor	Motor	engine, motor	moteur	motore
5) Motorfundament	Triebwerksgerüst, Motor-träger, Motorbock	engine mounting	bâti-moteur	castello motore
6) Avgasrör, utblåsningsrör	Auspuffstutzen, Auspuffröhre	exhaust pipe	pipe d'échappement	tubo di scappamento
7) Kylvätskebehållare	Kühstoffbehälter, Glycol-behälter	glycol tank	réservoir de glycol	serbatoio di glicol
8) Propellerkäpa	Propellerhaube	spinner	casserole	ogiva
9) Vingmittelstycke	Flügelmittelstück	wing center-section	section centrale d'aile	parte centrale dell'ala
10) Vingfäste	Flügelanschlüsse	wing junctions	attaches de l'aile	attacchi della cellula
11) Vingframkant, vingnäsa	Nasenleiste, Stirnleiste, vordere Randleiste	leading edge	bord d'attaque, arêtier	bordo di attacco
12) Vingbalk	Holm	spar	longeron	longherone, lungherone
a) frambalk	Hauptholm	main spar	longeron principal	longherone principale
b) bakbalk	Hinterholm	rear (back) spar	longeron arrière	longherone posteriore
c) lädbalk	Kastenholm	box spar	longeron caisson	longherone a scatola
d) rörbalk	Röhrenholm	tubular spar	longeron tubulaire	longherone tubolare
13) Sprygel	Rippe	rib	nervure	centina
a) huvudsprygel	Hauptrippe	main rib	nervure principal	centina principale
b) hjälpsprygel	Hilfsrippe	false rib, form rib, stiffening rib	fausse nervure, nervure auxiliaire	centina falsa, centina ausiliare
14) Torsionsnäsa	Torsionsnase, drehsteife Flügelnase	leading edge stiff against torsion	bord d'attaque résistant à la torsion	bordo d'attacco resistente a la torsione
15) Oljefjäderben	Ölffederstrebe	oleo-leg	jambe oleo-ressort	montante ammortizzatore ad olio
16) Indragbart landningsställ	Einziehfahrgestell, Verschwindfahrgestell	retractable undercarriage	train d'atterrissage escamotable (releuable)	carrello retrattile (ritirabile)
17) Landningsställeficka	Fahrgestelleinziehschacht	undercart housing	alvéole du train rentrant	vano per carrello retrattile
18) Dörrlås	Verrriegelung	locking device	verrouillage	blocco
19) Strålkastare	Landescheinwerfer	landing light	phare d'atterrissage	lampada d'atterramento
20) Positionsljus	Positionslichter	wing lights, position lights	feux de position	fucchi di posizione
21) Vingklaff (flap)	Landeklappen	landing flap	volet d'atterrissage	deflettore
22) Klaffstyrning	Landeklappenbetätigung	flap control	commande des ailerons	comando degli alettoni
23) Spak (ratt)	Steuerknüppel (-rad)	control-stick, control-column, joy-stick (steering wheel, control wheel)	manche à balai, levier de commande, (volant de commande, manche de commande)	leva di comando, (volante di comando)
24) Spant	Rumpfspant	former, frame	cloison, couple	costolone, telaio
25) Rambalk (longerong)	Längsprofile	longitudinal stringers	lisses longitudinales	correnti di profilati
26) Roderstötstång	Stoß-stange (für Leitwerk)	operating rod, push rod	poussoir de commande, tige de commande	asta di comando
27) Kroppstomme, -skelett (spant och rambalkar)	Rumpferüst (Spanten u. Längsprofile)	fuselage frame	charpente du fuselage	ossatura della fusoliera
28) Förbandelåda	Sanitätskasten	first-aid box, medical box	boîte médicale de secours	cassetta di pronto soccorso
29) Anslutningsbeslag (för motorfundament)	Anschlusspunkte (für Motoren)	points of attachment	points d'attache	punti di attacco
30) Sporrhjulsgaffel	Radgabel, Spornradgabel	wheel fork	fourche de roue	furchetta di ruota
31) Trimvikt	Gewichtsausgleich, Ausgleichsgewicht, Trimmgewicht	mass balance, counterweight	compensation par contre-poids	compensazione con contrappesi
32) Radioanläggning	Funkgerät	wireless apparatus, W/T set	appareil radiotélégraphique, appareil de TSF	apparato radio
33) Stabilisator	Höhenflosse	tail plane, stabilizer, horizontal fin	plan stabilisateur, plan fixe horizontal	piano fisso di coda (orizzontale)
34) Pena	Seitenflosse	vertical fin	dérive, plan fixe vertical	deriva, piano fisso verticale
35) Trimroder, lättroder	Hilfsrudder, Trimmklappe	trim tab, trim flap	volet de centrage	aletta di centraggio
36) Bränsletank	Brennstofftank	fuel tank	réservoir à carburant	serbatoio del carburante
37) Instrumentbräda	Gerätafel, Instrumentenbrett	instrument board (panel), dash board	tableau de bord, planche de bord, planchette d'instrumenta	quadro di strumenti, cruscotto
38) Kabintak	Kabinendach	cabin roof	toit de la cabine	tetto della cabina
39) Vindskydd	Windschutzscheibe	wind-screen, windshield	pare-brise	parabrise, frangivento

Den idealiske segelflyginstruktören

Då det just nu inom segelflygkretsar pratas mycket om instruktion och instruktörer tycker jag tiden är lämplig att skriva några få ord om en livsviktig fråga, nämligen den psykologiska sidan av instruktionen.

De flesta tycka kanske att benämningen "livsviktig" är för mycket sagt. Men jag står fast vid min mening... och går ännu längre: en idealisk instruktörs förmåga består endast till 30 procent av flygkännedom, till 10 procent av goda ledaregenskaper — och till alla de resterande 60 procenten av kunskap i psykologi!

Hur ska då en idealinstruktör vara be-schaffen? Vad ska han kunna? Hur ska han uppföra sig? Hur bör han använda sina psykologiska insikter?

Han måste kunna flyga själv. För instruktion i glidflygning behöver han inte kunna mer än B-flygning med erfarenhet i bil- och vinschstart, men för instruktion i segelflygning är det nödvändigt att behärska hang- och termikflygning samt bil-, vinsch-, gummirep- och även flygsläpstart.

Han bör vara minst 20 år gammal och hemma i bygge och konstruktion. Den verkliga instruktören ska kunna sin teori. Han bör ha lärt sig flyga på glidplan. Han måste kunna se vilka fel eleverna göra och varför, för att sedan tala om för dem "hur och varför". Måste förstå sig på att bedöma väderleksförhållanden, vindstyrka, sikt m. m.

Sist men mest viktigt: han måste förstå sig på sina elever.

Här kommer jag till pudelns kärna. Med min fordran på att instruktören ska förstå sig på eleverna menar jag att han måste märka skillnaden mellan de olika eleverna och veta hur var och en ska behandlas, på det sätt som bäst passar just den och den. Han har att förstå varför den ene kämpar med svårigheter som den andre inte har, varför en av pojkarne inte lyder uppmaningar, varför en annan är rädd, när och varför de ha "dåliga dagar" och liknande. Instruktören måste även noga känna till i hur hög grad han får vara lärare eller kamrat i förhållande till disciplinerna. Han har att söka få tag på och uppehålla den rätta andan, leda och svetsa samman sin grupp. I korthet: det är absolut nödvändigt att instruktören sätter sig in i elevernas tänkesätt. Man kan nästan gå så långt som till att påstå att han borde kunna få en ganska bra upp-

Några ord om den psykologiska sidan av instruktion i glid- och segelflygning av Mr Ernest E. H. Collins.



En tysk glidflyginstruktör ger sin unge elev de nödvändiga påminnelserna före en start.

fattning om hur en elev kommer att flyga utan att han i själva verket sett honom flyga förut.

En stor del av läsarna har kanske inte ens tänkt sig möjligheten av att en instruktör behöver kunna mer än flygning och teori. Men jag är fullt och fast övertygad om att en instruktör som psykologiskt studerar sina elever kan få fram bättre flygare, fortare och billigare, med mindre antal haverier och på ett angenämare sätt än

Glidflygplan "Anfänger II"

Färdig kropp, stjärstall och vänster vinghalva samt full sats pryglar, fanér och balkar, duk, cellon etc. för höger vinge säljes synnerligen billigt vid snar affär.

Näsvikens Flygklubb

Herr ARNE KRING, Näsviken

UNIFORMSMÖSSOR, lägermössor, hjälmar

hos

A. BERGMAN

Skomakaregatan 1 - MALMÖ

Nederlag för SPORRONG & Co.

en instruktör som bara överför sina kunskaper i flygning på ett schablonmässigt sätt utan att ta hänsyn till elevernas mycket skilda mottagningsförmåga och tänkesätt.

Den absolut idealiske instruktören finns inte och kommer naturligtvis aldrig att finnas, men jag hoppas den närmaste tiden få räkna på att många försöka närma sig detta ideal — i annat fall är jag rädd att segelflygets väg till framgång blir onödigt lång och svår.

Tyvärre kan jag inte ge så många goda råd som jag skulle önskat, ty jag är själv så långt ifrån idealet att jag nästan skäms att skriva något alls. Men av Mynarski, Grabski och Tim Hervey — de tre bästa av de många instruktörer jag haft kontakt med — har jag åtminstone lärt mig något om den personliga sidan av instruktionen, och detta har jag delvis lyckats använda. Dessa små "vägvisare" få ni gärna försöka följa!

Av Hervey lärde jag mig att aldrig glömma att jag själv en gång varit nybörjare och att därför försöka se saker och ting genom elevernas ögon.

Av Mynarski fick jag veta att det inte var meningen att människor skulle flyga. Att få fram människor som kunde sitta i ett flygplan var inte svårt, men att skapa flygande människor var en helt annan sak, mycket svårare. I det första fallet var det en fråga om träning av hand och öga, i det senare fallet om träning av känslan. Mynarski sade: bilda en personlig kontakt mellan er och eleven och övertyga honom om att det är han som flyger, inte planet!

Grabski lärde mig att studera varje elev som ett speciellt problemkomplex, att ta reda på hans inställning inte endast till flygningen utan också till livet i allmänhet, att observera hans förhållande till kamraterna, hur han reagerade för ovanliga, lyckliga och olyckliga händelser, att lägga märke till hur han betraktar andras flygningar, tur och otur m. m. samt sist men inte minst att söka bilda sig en uppfattning om varför han flyger.

Jag kan inte tala om för er hur ni ska tillämpa allt som står här, ty det vet jag inte själv. Ni får göra som jag — prova er fram! Lycka till!

Ernest E. H. Collins.

Flygmotor till salu

Walter Mikron II, 60 hk, för
Bücker Student. I bästa skick.
Total gångtid 300 timmar.

AEROKLUBBEN I SKÅNE

Malmö 8

Tel. 71290

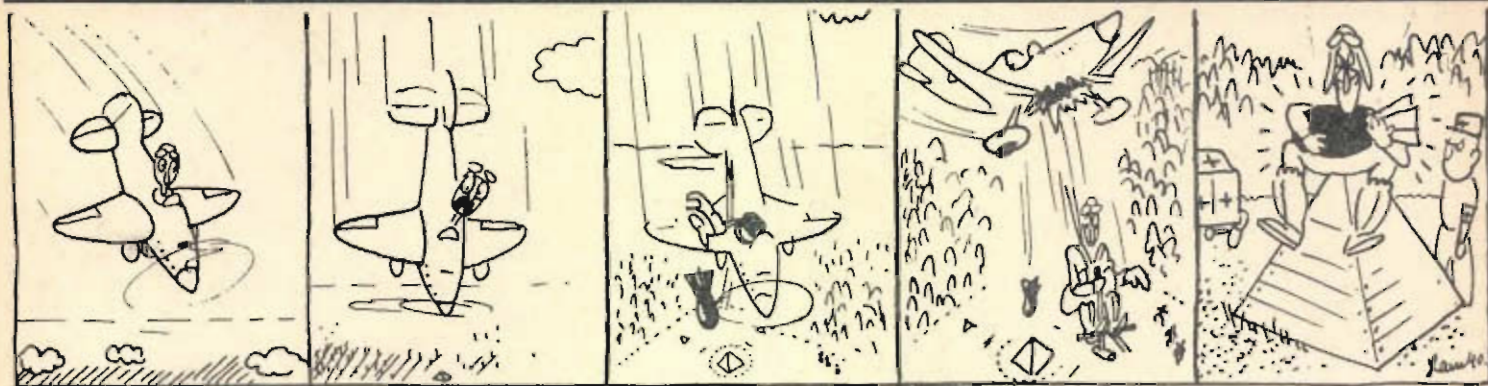
FLYGVYKORT i 4-lärgstryck

Köp vykort av jaktflygplanet
J 9 - Republic i Eder när-
maste tidningsaffär.

Flott utförande i 4-färgstryck.
— Pris endast 15 öre. —

Ombud antagas, begär ambuds-
villkor från FLYGTIDNINGEN.

FLYGSTEDT



L ä g g e r ä g g .

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR: U N G A K O N S T R U K T Ö R E R

A.-B. Laucein-Casco, Stockholm 11: Leverantör till flygvapnet av Casco vattenfast lim, typ A.

A.-B. S. P. Persson, Malung: Leverantör av flygoveraller, skinnrockar, huvor, handskar, stövlar m. m.

A.-B. W. Dan Bergman, Södertälje: Leverantör av aluminiumdetaljer.

A.-B. Bierregaard & Co. Eftr., Malmö: Leverantör av alla slags gummislangar, isoleringsmaterial m. m.

Radiokompaniet, Odengatan 56, Stockholm: Leverantör av radioreservdelar.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

Östersund rymmer en hel del goda modellflygare. En av dem, Erik Jonsson, synes här på bilden med sitt hittills främsta verk, bensinmotordriven flygbåt. Jonsson



har själv in i detalj konstruerat modellen, som flyger alldeles utmärkt. Den startar och landar felfritt på vattnet. Efter starten stiger den i vänstersväng under vida cirklar. På en fyraminuters flygning uppnår planet c:a 50 m höjd. Glidflykten perfekt. Hastighet omkring 40 km/tim med normalt varvtal.

På bilden saknas dock vingens båda stödflottörer. Dessa sitta på stöttor, utgående från knäet vid vingörat.

Red. har fallit i stum beundran inför detta mästerverk och mäktar f. n. inte utropa annat än: bravo, Erik Jonsson! En sådan modell har man heder av!

● BREVLÅDA ●

"R. T. 19 år", Björkliden, uppmanas att till red. inlämna uppgift på namn och adress för att kunna erhålla svar på anropet till "Kamratcirkeln", vilket därför ej införes i detta nummer.



**MALMÖ PRIVATA
UTHYRINGSBYRÅ**

L. Nyg. 1 Tel. 21196

har största urval av lägenheter. Kostnadsfri anvisning.

Flyg till utlandet

Varje dag gå ABA:s stora, bekväma flygplan sin lugna gång till utlandet. Flyget är snabbaste resvägen bl. a. till Berlin, Helsingfors, Riga och Moskva.

- A B A -

A.B. AEROTRANSPORT



ABA:s näst yngsta Douglas "Gladan" till väders.

1940

Stockholms Segelflygklubb

Den vackra uppvisning Olympiaplanen gjorde en söndag nyligen över Gärdet och brunnsviken i samband med försvarsfesten oppas vi att ni alla hade tillfälle beundra. Så är segelflygningen när den är som vackrast, och det är mot det målet Du och vi alla se fram, när vi arbeta för segelflyget. Den propaganda vi fingo var storslagen! Iven den kräsnaste stockholmare måste nu se, om inte annat, så dock skönheten hos segelflygningen. Och säkert har denna söndag skaffat oss en del nya medlemmar.

Skolflygningarna på Bromma pågå som vanligt med goda resultat. Ännu så länge ska vi vi bensin, men om den tar slut, måste ett flygprogram vi lagt upp ändras. Det borde då bli nödvändigt att göra ett uppehåll i flygverksamheten. Men det finns under alla omständigheter ingenting som hindrar att vår övriga verksamhet pågår med än större energi. Flygmaterielen skall ses över och sättas i gott stånd efter sommarens strapatser och föredrag komma att hållas om diverse aktuella ämnen.

Vi upprepa vår maning från förra gången: kom ned till verkstaden en måndags- eller torsdagskväll. De kvällarna finns det alltid någon där och Du kan se planen under arbete. Själv bör Du även försöka skaffa Dig tid att deltaga i arbetet. Utan att känna sitt plan utan och innan blir man ingen god flygare.

Så länge Du inte får flyga skall Du försöka läsa så mycket som möjligt. "Men hur ska jag få tag i lämpliga böcker och hur skall jag få reda på nya böcker och artiklar?" tycker Du. Ja, kom ner till verkstaden och prata med Dina kamrater där, de kommer att ge Dig alla de råd och upplysningar Du behöver. Tag med en kamrat och anse det som Din plikt att främja segelflyget genom att tillföra klubben nya energiska medlemmar.

Vi träffas alltså snart: Ringvägen 158 en måndags- eller torsdagskväll efter klockan 19,30. Pile.



FLYGETS MANSKAPS- UNIFORMER

levereras

av

Widengrens

tillverkare av de ledande märkena

SportsMan, ClubMan och TopMan

VINTERNS FLYGTRAFIK

Trafikflyget kommer under instundande vintertrafikperiod att uppehållas i nästan samma utsträckning som under sommaren. Stockholm får således alla vardagar flygförbindelser till Åbo, Helsingfors och Berlin samt fyra gånger i veckan flygförbindelse med Moskva och Riga.

Finlandsflygplanets avgång från Bromma blir kl. 9.00. Till Åbo tar flygturen 1 tim 25 min och till Helsingfors 2 tim 30 min. Från Helsingfors avgår flygplanet kl. 14.00 (finsk tid) och återkommer till Bromma kl. 15.30 (svensk tid) efter mellanlandning i Åbo.

För Berlinplanet blir starten från Stockholm kl. 8.00, med ankomst till Berlin efter 3 3/4 timmars flygning. I motsatt riktning startar planet kl. 13.00 och ankommer till Bromma kl. 16.45.

Moskvalinjen kommer att trafikeras måndagar, tisdagar, torsdagar och fredagar med en tur i vardera riktningen. Planets avgångstid från Bromma blir kl. 8.00 med ankomst till Moskva efter ca 7 timmars flygning. Från Moskva avgår flygplanet kl. 8.00 och ankommer till Bromma kl. 12.45.

Några inomsvenska flyglinjer komma på grund av bensinbristen ej att upprätthållas, men mellan Malmö och Köpenhamn blir det alla vardagar två flygförbindelser. En av dessa linjer fortsätter från Köpenhamn till Berlin och München. I Köpenhamn finnes dessutom flyganslutning till Oslo.

Från Berlin kommer man under vinterperioden att på dagen kunna flyga till bl. a. München, Venedig, Rom, Prag, Wien, Budapest, Bukarest, Belgrad, Sofia, Athen

och Istanbul. En av flyglinjerna till Wien och Budapest avgår så sent från Berlin, att man får möjlighet att flyga på dagen från Stockholm till dessa båda städer. Avgående morgonflygplanet från Wien och Budapest ha i Berlin direkt anslutning till Stockholmsplanet.

Vidare finnes från Berlin en flyglinje till Lissabon via Barcelona och Madrid. Flygresan Berlin—Madrid tar en dag i anspråk och efter övernattning i Madrid fortsätter man nästa dag till Lissabon. Mellan Lissabon och New York finnes tre flygförbindelser i veckan. Planeten avgår från Lissabon kl. 8.30 ena dagen och landa i New York kl. 8.00 efter mellanlandning i Horta på Azorerna. Man kan alltså trots kriget flyga från Stockholm till New York på ca fyra dagar.



Kamratringen

FÖR BEREDSKAPENS MÄN



Pris per styck kr. 3:—

HOVJUVELERARE

G.A. Dahlgren

Söderg. 12, Malmö. Tel. 21490, 21493

Säg att Ni såg annonsen
i FLYGTIDNINGEN

AMERIKANSKT SEGELPLAN

Detta högvärdiga segelplan har konstruerats av Biiegleb Aircraft Company, Van Nuys, Calif., USA. Det har normal utformning med stålrörskropp, klädd med duk samt vingar i träkonstruktion. Vingen har torsionsnäsa av trä och är i övrigt tygklädd. Den är tvåbalkig och dubbelstöttad. Luftbromsar av tysk typ äro inmonterade i vingen. Stallgränsen ligger vid 50 km/tim.

Data och prestanda:

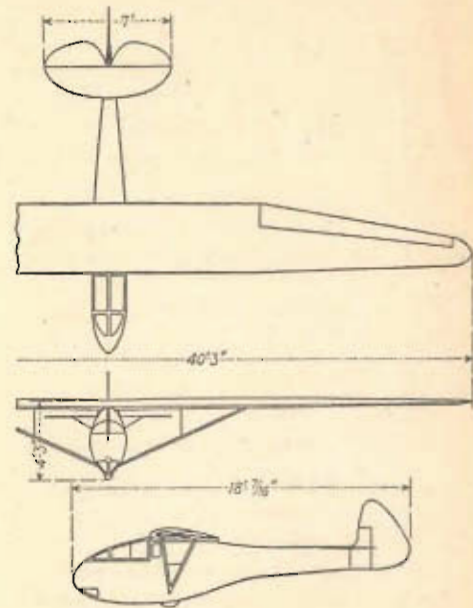
spännvidd 12 m
vingyta 11,4 kvm
tomvikt 105 kg
flygvikt 190 kg
vingbelastning 16,5 kg/kvm
minsta sjunkhastighet 0,8 m/sek
bästa glidtal 1:20
sidoförhållande 1:12,6.

ning till låg kostnad och anständig förtjänst för fabriken. Priset för "den fula ankungen" är 940 dollar. Motorn är en Continental A40-4 på 40 hk.

Många erfarna flygare ha provat Mr. Ross' maskin och ha förklarat sig trivas med den.

Mått, vikt och prestanda: spännvidd 9,1 m, vingprofil Clark Y. Tomvikt 233 kg, nyttig last 190 kg. Marschfart 120 km/tim, landningsfart 60 km/tim.

Ett av detta plans särdrag lär vara att det är så lätthanterligt och säkert att handskas med på marken, även vid hård vind. Ross har grundligt provat planet vid ett flertal längre turistflygningar till olika flygplatser i USA.



Den fula ankungen

som flyger likt en svan

En herre vid namn Orrin E. Ross, hemmahörande i Amityville, N. Y., USA, har konstruerat detta "putterplan", vilket han påstår vara höjdpunkten av enkelhet i fråga om flygtyg. Dessutom lär maskinen lämpa sig synnerligen väl för serietillverk-



ANROP.

Skriv till FLYGTIDNINGENS Kamrateirkekl, postadress: Malmö, berätta om Er själv, 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 Kamrateirkelns "Flygfarbrorfund". Då fonden uppgår till 1.500:— kr överlämnas vi beloppet till Kungl. Svenska Aeroklubben för flygutbildning av medlem i Kamrateirkelns. Val sker genom lottning 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 30 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 Kamrateirkekl, postadress: Malmö, adresserat yttrekuvert. 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. 13. Sergeant vid flygvapnet! Skriv och resonera nu genast med glada och livliga

"Tertit".

A. 14. Flygintresserade flickor och pojkar! Skriv till en segelflygbiten pojke om flygning och allt annat som är värt att skriva om!

"Segelflyg 19 år".

ALLT FÖR FLYGARE OCH FLYGINTRESSERADE



1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 9:75

D:o av förgylld metall. Pr par kr. 4:75

2. Flygbrosch, förgylld. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3:75

På grund av importsvårigheter o. d. äro följande katalognummer f. n. slut i lager:
N:r 53, 73, 74, 79, 80, 95, 110, 139, 142, 146—156, 163, 166, 209, 216, 220, 231, 237, 239, 247—250 och 266—268.

Var god gör anteckning härom i katalogen.

NYHETER!

Våra populära manschettknappar av förgylld metall samt blå emalj och flygmärket kunna åter levereras. Pris som förut endast 4:75 kr. per par.

Papperier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i nytt, flott utförande inlagda i trevlig mapp. Pris endast 2:25 kr.

Svensk Flygkalender 1940 åter i lager. Passa på och köp de flygintresserades uppslagsbok med massor av uppgifter om modell-, segel- och motorflyget samt flygrekordtabeller etc. 272 sidor. Pris 3:50 kr.

Pappersknivar i propellerutförande med flygmärket målat på propellerbladen. Pris 1:20 kr.

Order över 3 kr. portoifritt.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.

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



Vi tillverka o. lagerföra:
SKRUVAR
MUTTRAR
BRICKOR m. m.

Införda offert!

A. BENDOR



Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö

Använd **SKANDEX-**



kortsystem vid behov
av lagerkontroll över
flygmaskinsdelar.

SVENSK TILLVERKNING

SVENSKA SKANDEX AKTIEBOLAGET
Göteborg STOCKHOLM Malmö

Köhlers
KLICHEANSTALT
STORA NYGATAN 54.
TEL. 16734
10842
MALMÖ.

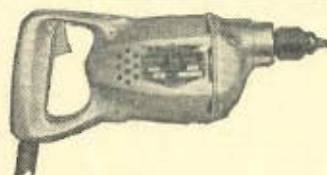


GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska
reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr.
aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120



Verktyg och förnö-
denheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg



ROYAL

MASKINAFFÄREN
ECKERSTRÖM & SAMUELSON
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 241 21

Malmö

I FLYGANDE FLÄNG

serveras gott kaffe med dopp
av alla slag på

CAFÉ RITA

Lundavägen 44 B. Tel. 291 94.



TRANÅS
KONTORMÖBLER

MASKINAFFÄREN
ECKERSTRÖM & SAMUELSON
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 25716

Malmö

Först kommer FLYGAREN,
se'n kommer FALLSKÄRMEN
och sedan kommer gratulationen
i form av en tårta från

Ellstorps - Conditoret

Sallerupsvägen 22 Tel. 10339



KÖP EDRA MÖBLER I



SIMON EDSTRÖM A/B.
MALMÖ

Internationella transporter
Ombesörja befraktning och
transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)

ABC

Tidning för ekonomiska och kulturel-
la spörsmål samt svenskt samarbete.

Litigare:

Redaktör D. TAUBE, Stockholm

Tidningen utkommer t. v. en gång
i månaden.

Distribution: Svenska Pressbyrån.

I Malmö försäljes tidningen hos:
Tunnelns cigarraffär, Adelgatan 4.

Uniforms-MÖSSAN
med rätta stilen

Lundbladhs Pälsvaruaffär

HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den
omgående till Eder förläggning.

Aktiebolaget
Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi Mångårig leverantör
till A/B Aerotransport

Under ovanstående rubrik

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

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 13 25 36 46 55 63 70 75

Flygbetonade textförslag sändas på
begäran.

Allt i Trycksaker & Klichéer
hän Sydsvenska Kliché- &
Tryckeri Aktiebolaget
Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 216 60 - 219 60

BÄTTRE, SNABBARE MÅLNING PRISBILLIGARE . . .



LJUNGMANS färgpistoler ha tack vare gedigen kvalitet och lågt pris tillvunnit sig lackmännens intresse. Med färgpistolerna typ HB t. ex. sprutar Ni varje färgkvalitet från tyngsta grundfärg till lättaste lack. På grund av pistolens anpassningsmöjligheter är den lämplig för såväl finare dekorationsarbete som grövre och större målningsarbeten vid industrier, skeppsvarv etc.

LJUNGMANS FÄRGPISTOLER

AKTIEBOLAGET J. C. LJUNGMAN MALMÖ
Avd.-kont. Stockholm Nybrokajen 7

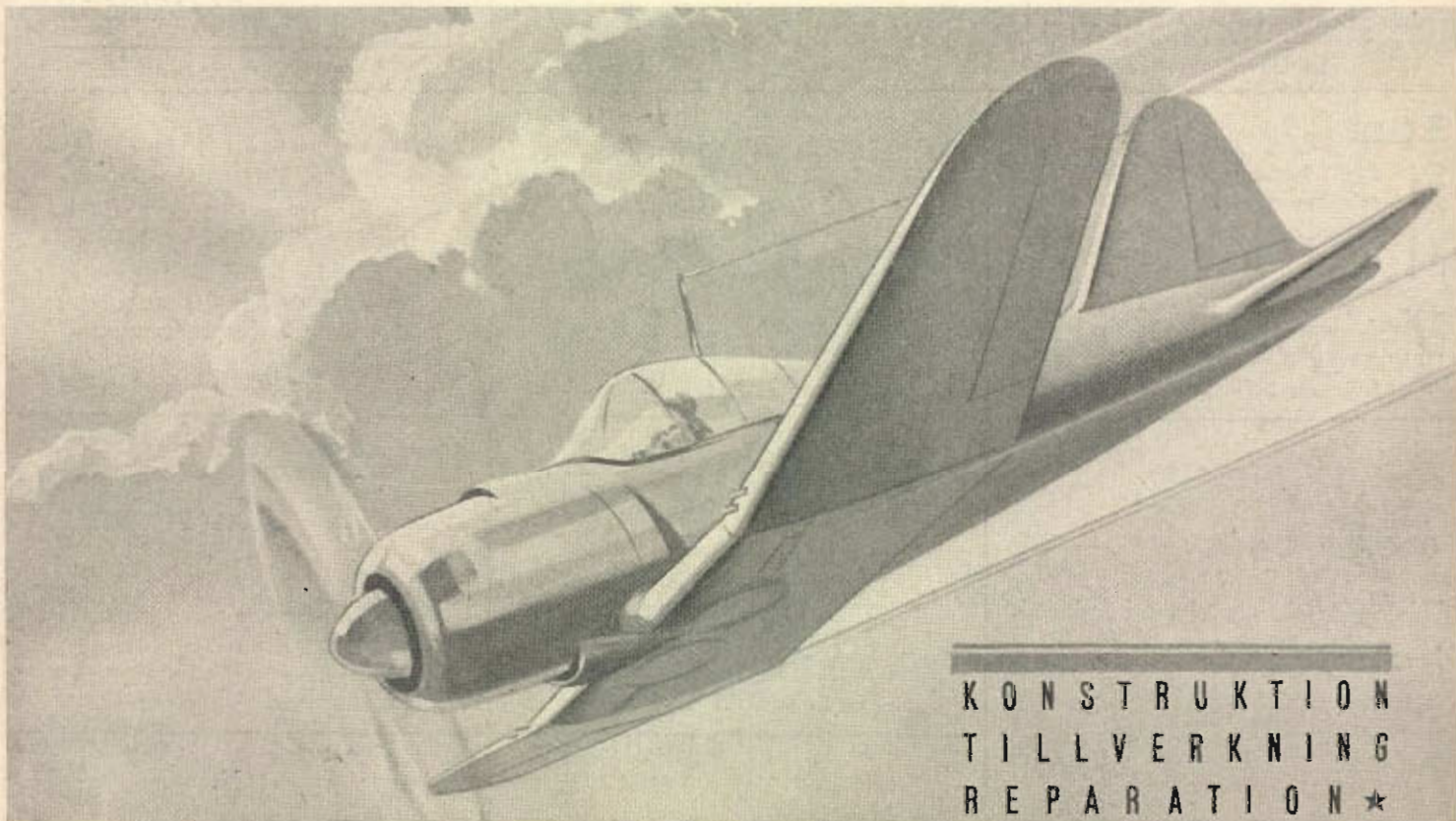


"Der Flieger"

Den representativa tyska flygtidskriften av populär-teknisk karaktär. Prenumerationspris pr år för Sverige RM 6:— plus porto RM 1:20.

Begär provnummer från

VERLAG WALTER ZUERL, Pattenkofersstrasse 7,
München 15, Tyskland.



KONSTRUKTION
TILLVERKNING
REPARATION ★

SVENSKA AEROPLAN A.-B.
LINKÖPING - TROLLHÄTTAN