



FLY

TIDNINGEN

ÅRG. 2 * DECEMBER 1940 * NR 12



När få vi det så här på Ålleberg?

Svaret på sid. 3 - Ållebergsfonden
Bilden från Wasserkuppe, Tyskland



Krigslärdomar • USAs flygplanleveranser • Vinschar
Hög- eller lågbombfällning? • Flygsläp tvärs över USA
Bygg segelmodellen Mercurius! • Ny serie m. m., m. m.

ALLT om
FLYGNING
och FLYGARE

OBS. ÖKAT SIDANTAL!



12/40

FLYGTIDNINGEN MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 3:75 kr.

i utlandet per år 5:— kr.

Lösnummerpris 35 öre (i utlandet 50 öre).

Annonsspris: 50 öre per mm.

Annonser 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.

KRIGSLÄRDOMAR

Tiden mellan två krig brukar ofta vara fylld av allehanda militära teorier. Experter och andra kritisera de gångna krigshändelserna och bygga med ledning av kritiken upp nya teorier om hur nästa krig skall föras. När "nästa krig" bryter ut tuga de militära experterna endera på order eller därför att de begripa att prat icke går ihop med rationellt militärt arbete eller den nödvändiga militära sekretessen. Om krigshändelserna vet man som regel icke mycket förrän efter en avsevärd tid, och det är svårt om ens möjligt att göra några bedömningar eller slutsatser. I dessa hänseenden skiljer sig det nu pågående kriget icke principiellt från tidigare krig utom i ett hänseende. Man kan nämligen redan nu säga att flygvapnet är det nutida krigets viktigaste vapen.

Redan krigets förhistoria visar hur pass allvarligt läget bedömdes för de stater som icke hade ett starkt flygvapen. Förre brittiske ambassadören i Berlin, Sir Neville Henderson, omtalade häromdagen att Storbritannien gav efter i München-förhandlingarna emedan det brittiska flyget var det tyska alltför underlägset. När kriget elva månader senare dock bröt ut visade sig dessa farhågor riktiga. Polen, som hade huvudsakligen spaningsplan i sitt försvar, krossades på några veckor. Norge,

Danmark, Holland, Belgien och Frankrike besegrades och sattes under tysk ledning på ett par månader, och världen stod frågande: "Hur är detta möjligt? Ha tyskarna ett hemligt vapen, som gör dessa sagolika framgångar möjliga?" — Svaret är enkelt: De besegrade hade inget flyg — eller åtminstone inga flygvapen värda namnet. De franska trupperna, som veko från linje till linje, svarade befolkningen vilken anklagade dem för flykt: "Vi ha inga flygplan".

I dag vädjar Greklands regering att få flygplan — en vädjan som vi känna igen från det finska krigets dagar. Giv oss flyg!

De tyska framgångarna äro till stor del det tyska flygvapnets. "Härens tapperhet och slagkraft kunna endast göra sig gällande inom de områden som flygvapnet avskärmat" heter det i en tysk högkvarterstidning efter vapenstillståndet i Compiègne. I strid såväl mot som tillsammans med flottan har tyska flygvapnet haft stor betydelse. — Det tyska flygvapnet är i huvudsak uppbyggt på den korta tiden av sju år. Dess materiel är av god modern klass men torde näppeligen kunna betecknas som hemlig för motståndarna. Personalen är överlag ung och synbarligen besjälad av kraftig anfällsanda. Det är alltså inga märkvärdigheter i egentlig mening som konstituera det tyska flygvapnets styrka, utan det är märkvärdigt väl tillvaratagna resurser.

Det svenska flygvapnet har länge varit förkrympt i växten till följd av snäva budgetramar, avundsjuka och konservatism. Det har icke saknats varnande röster, som förutspått flygets betydelse i det krig som nu rasar i Europa, men de ljödo ohörda eller avvisades utan resonemang. Vi ha nu intet att vinna på ett svenskt rättarting å la Riom, där de för de franska vapnens miserabla tillstånd ansvariga ställas till doms. Men det måste fordras av dem som leda landets öden att de — om icke förr så nu — sätta in all kraft på att stärka vårt flygvapen. En del lär vara gjort, men det finns säkert mera att göra, och det måste göras snart och rationellt utan hinder av konservatism och förlegade principer. Eljest kanske det är vi som en vacker dag få utsända en vädjan om flygplan: Giv oss flyg!

Östgötamästerskap i modellflyg

anordnas av *Norrköpings modell- och segelflygklubb* söndagen den 8 dec kl. 10.30—14.30. Plats blir fältet mellan Dagsbergsvägen och Ö. stationen. Allmän och mästar-klass tävla ihop utom i klass SC (segelmod. 150—250 cm). Efter tävlingarna har NMSFK en del trevliga överrask-

Flygklubbarna prenumerera

I likhet med i år komma flygklubbarna att erhålla billighetsprenumeration på FLYGTIDNINGEN för 1941 under förutsättning att den sker genom styrelsen och omfattar samtliga klubbmedlemmar.

Redan nu ha tre flygklubbar prenumerat på FLYGTIDNINGEN för 1941, nämligen:

Tekniska Högskolans flygklubb, Stockholm

Eskilstuna flygklubb, Eskilstuna

Kronobergs flygklubb, Växjö.

Följ dessa klubbars exempel! Tag upp frågan på nästa sammanträde! Dylig klubbprenumeration stärker intresset och samhörigheten ytterligare inom klubbarna. Samtidigt erhålla medlemmarna en påtagbar valuta för sina medlemsavgifter, vilket är av stor vikt just nu, då restriktioner o. s. v. avsevärt beskurit flygklubbarnas verksamhet.

Under nästa år — som hittills — komma vi att på alla sätt söka tillvarataga flygklubbarnas intressen och ingående behandla allt om motorsportflyg, segelflyg och modellflyg. Vi ha för detta ändamål knutit goda förbindelser med utländska organisationer och tidskrifter, och som bekant äro dessutom Sveriges ledande flygskribenter medarbetare i FLYGTIDNINGEN.

Vårt motto är: "Populär stil för att få hela folket flyghägar".

Rent personligt

Den för sina förtjänster som pionjär inom ambulansflyget i Norrland kände flygaren och fanjunkaren *Carl Ferdinand Cornelius* har utnämnts till löjtnant i flygvapnet. Det är mitt under aktiv tjänst inom vår försvarsberedskap som han fått mottaga denna synnerligen ovanliga utmärkelse, vilken annars brukar komma underofficerare till del först vid pensionsavgång.

FÖRLOVNING har ingåtts mellan segelflygaren ingenjör *Alfred Aue-Pogatschnigg* och fröken *Stina Eriksson*, båda från Västerås.

ningar i beredskap, bl. a. filmförevisning. — Anmälningar från modellflygare eller klubbar som ej fått direkt inbjudan skall vara NMSFK tillhanda senast den 5 dec. NMSFKs adr. är Civiling. G. Östman, N. Kungsg. 16, Norrköping. (Se i övrigt sid. 19.)



MEDALJER PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN HEDERSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran

Kungsgatan 17

SPORRONG & CO.

Stockholm 7

Telefon: namnanrop "SPORRONG & CO."

DAGENS



NAMN ÄR

ÅLLEBERG

Det är inte var dag man får uppleva den glädjen att se en stormande aktion sättas i gång för en stor sak. Vi mena naturligtvis segelflyget. Och alla FLYGTIDNINGENS läsare förstå också att det närmast gäller KSAKs grandiosa uppslag: inrättandet av och propagandan för ALLEBERGSFONDEN.

Vad är då denna fond, uttryckt i faktisk korthet? Jo, en under speciell förvaltning ställd fond, avsedd att användas för fasta anläggningar vid Sveriges första permanenta segelflygläger på Alleberg, 3 km utanför Falköping, samt för rena driftkostnader för det svenska segelflyget.

Den senaste månaden har det varit ganska tyst utåt på KSAK-fronten. Vi ha undrat lite smått över om ev. utkallelser till militärtjänstgöring eller liknande lagt hand på arbetet. Nu förstå vi... och fröjdas över det resultat som det inre arbetet under stor tystnad medfört: Allebergsfonden steg första dagen till 8.000 kr. — andra dagen till 22.000, och tredje dagen hade 35.000 kr. flutit in. Mätte det överväldigande antalet av alla dem som mottagit stiftarbrev på 100 kr. insända det i själva verket blygsamma beloppet och därigenom stå fadder till en ny svensk generation: Allebergsgudomen!

De noggranna undersökningarna av terrängen vid detta sagoomspunna västgöteborg ge ju vid handen att platsen blir en värdig parallell till Rhön, Jämijärvi och allt vad de heta, dessa segelflygets högborger. Vi måste utnyttja en sådan nationell tillgång som Alleberg. Där måste nästa sommar finnas ett segelflygläger. Denna gamla kulturbygd står fram i ett nytt ljus: naturrikedomar sökas numera annars i det mäktiga ungdomsbrusande Norrland och endast i undantagsfall i en vis och något gammalmanstrött nejd som Västergötland. "Vi hälsa Dig, Västgöta rike..." Tack för vad Du givit oss segelflyghågade! Vi komma aldrig mera att kalla Dig gammalmanstrött, nej, på sin höjd en till mogen ålder kommen ungdomens vän...

Ni västgötar, alltså även göteborgare! Det blir nu för er en stolthet att få det svenska huvudsegelflygläget förlagt till ert landskap. Därmed följer säkert att man kan förvänta stort finansiellt stöd från det hållet till fonden, vars postgiro-konto har nummer 55570. Så här skriver t. ex. en göteborgare till red.: "Allebergsfonden, ja, den måste vi stödja! Här i Götet har vi bildat ett litet bolag av segelflygare som satsat var och en efter sin förmåga och ställt pengarna till Chalmers segelflygklubbs förfogande för lösande av till en början ett stiftarbrev... kanske flera så småningom." Det är de rätta tagen! Ni unga som inte ha råd att var för

sig lösa ett stiftarbrev med 100 kr. kunna alltså slå er ihop med några likasinnade och tillsammans skaffa er ett bevis för att ni givit landets segelflyg ett gott handtag. Bilda sådana små bolag runt hela Sverige! Saken är värd det — ty "segelflyget kallar Sveriges ungdom".

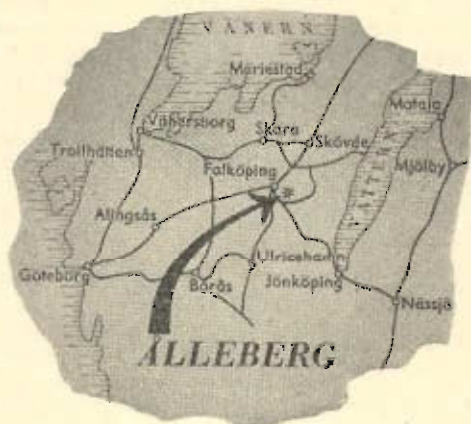
En annan sak: inte ska väl vi stockholmare, norrlänningar, skåningar och allt vad vi nu heta låta göteborgarna vara värst. Nej, upp till ädel tävlan! Här ska krigas...

Skulle vi inte kunna tävla länsvis? Vad säger Aeroklubben?

— Jo, gärna, svarar ing. G. H. Dérantz på FLYGTIDNINGENS förfrågan om förslaget samt fortsätter: Passa samtidigt på att tala om för norrlänningarna, som yttrat missnöje med lägrets förläggning till denna för dem avlägsna plats, att Alleberg är det första riktiga läget — vi ska nog komma ihåg Norrland också, så snart vi hinner! Men då Alleberg nu blir det centrala läget vill vi givetvis också se norrlänningarna som stora bidragsgivare till fonden!

Vi utlysa därför nu en tävlan länen emellan. Den 1 januari får Ni den första rapporten genom FLYGTIDNINGEN.

Vi vända oss även till flygklubbarna riket runt med en anhållan och uppmaning: "Hjälp Ert län bli värst i länstävlingen för Allebergsfonden! Organiser en upplysningsverksamhet, bearbeta alla storgubbar så att dessa teckna sig för minst



HÄR SAMLAS VI

svenska ungdom för att med hänförelse och arbetsvilja föra svenskt segelflyg framåt

OM NI

hjälp till att skapa de nödvändiga ekonomiska förutsättningarna genom att

ett stiftarbrev var, uppmontra till nämnda "småbolags" bildande och rekquirera så snart Ni ser hur landet ligger erforderligt antal stiftarbrev från KSAK. En synnerligen viktig detalj i Er upplysningsverksamhet är ortstidningarna. Låt ett par inflytelserika styrelseledamöter besöka chefredaktörerna eller direktörerna och bedja dessa att för den stora sakens skull inte spara på trycksvärtan! Men det gäller att gå försynt tillväga, ty ett pockande uppträdande kan förstöra det hela — betänk att det inte är flygklubben som bestämmer hur tidningen ska redigeras. Försök att utverka en systematisk bearbetning av resp. tidnings läsekrets. Text- och bildmaterial ställs med nöje till förfogande av Aeroklubbens sekretariat, S. Blasieholmshamnen 6, Stockholm, tel. namnanrop "KAK". Dessutom kanske det finns någon inom Er klubb som kan skriva specialartiklar för den tidning som ev. önskar sådana. Dagspressen har redan förut gjort svenskt flyg stora tjänster, varför det är att förmoda att hrr chefredaktörer även nu — när det gäller dels en riksviktig institutions vara eller icke vara, dels att för varje tidning medverka till det egna länets topplacering i länstävlingen för Allebergsfonden — komma att ställa sig förstående och hjälpsamma!

När teckningen av bidrag till fonden är avslutad bindas stiftarbrev in och förvaras vid Allebergs segelflygläger som en erinran inför kommande släkten om de segelflygets gynnare vilka lade grunden till det svenska segelflygets utveckling. De stiftarbrev som komma från klubbarna i form av "småbolag" få klubbens namn på framsidan och givarnas på baksidan. Alla bidragstecknare kunna således återfinna sina namn i den märkliga boken när de så småningom hälsa på vid läget!

Har Ni alltså fått Aeroklubbens utomordentliga broschyr "Segelflyget kallar Sveriges ungdom" jämte stiftarbrev så fyll i det senare och sänd in 100 kr. Vill Ni ha flera brev, för Era familjemedlemmar att teckna på, så rekquirera hos Aeroklubben! Är Ni "småbolagsman" så besök vänner och bekanta med en teckningslista i handen — antingen Ni nu fått stiftarbrev eller ämnar sända efter detta senare.

Men dröj inte med Ert bidrag! Det gäller att skynda på om något skall hinna göras. Sänd in beloppet nu genast!

Den primära anledningen till att alla böra vara med som bidragsgivare till Allebergsfonden är: "Segelflyget som välorganiserad folksport betyder för varje land en enastående tillgång av modig, insatsberedd ungdom".

BETALA IN EDERT BIDRAG TILL ALLEBERGSFONDEN

KRIGET I LUFTEN

I.

— Från vår flygmilitäre medarbetare. —

Spelöppningen i den nu pågående kraftmätningen blev icke den som många väntat sig. Krigshändelserna inleddes varken med "attaque brusquée" eller blixtnfall utan kommo som en följd av en längre tids diplomatiska notväxlingar och därunder ständigt stegrad spänning. Redan i de diplomatiska förhandlingarna spelade flyget en betydande roll. Ribbentrops och Hendersons resor mellan de politiska maktcentra skedde med flyg. Mången hoppades i det längsta att de möjligheter att snabbt ernå personlig kontakt som detta vårt modernaste kommunikationsmedel erbjuder skulle bidra till att rädda freden, i likhet med vad som blev fallet vid septemberkrisen 1939. Men förgäves.

Den 1 september började den tyska offensiven över den polska gränsen. Samtidigt anföllö tyska bombförband ett stort antal flygplatser i Polens inre. Av den ringa verksamheten från polskt flygarhåll att döma verkar det som om den tyska flygbasbekämpning vilken även utsträcktes att omfatta polska flygplan- och motorindustrier varit effektiv. Ett annat skäl till det polska flygvapnets ringa aktivitet var dess struktur. Omkring 50 % av det omkring 700 krigsflygplan starka flygvapnet utgjordes av för armspaning avsedda förband, 35 % av jaktförband och blott

15 % av bombförband. Trots vissa inköp under de senaste åren i England och Frankrike torde den polska flygmaterielen ha varit skäligen omodern. För en del år sedan framkommo en del lyckade konstruktioner av jaktflygplan, men detta torde ha varit den enda i verklig bemärkelse moderna flygmateriel som polska flygvapnet förfogade över vid krigsutbrottet. Någon inhemsk konstruktion av bombplan torde i varje fall icke hunnit verka så långt att större krigsdugliga förband kunnat uppställas.

Om ovanstående antagande angående verkningarna av de tyska flyganfallen mot polska flygstationer är riktig visa de betydelsen av att ha ett snabbt mobiliserbart flygvapen, vilket redan första krigsdagen kan intaga en spridd basering på i förväg förberedda och så vitt möjligt hemlighållna krigsflygfält. Det polska flygvapnets avvägning mellan de olika flygslagen var icke heller lycklig med hänsyn till de uppgifter vapnen förelagts. För ett mera bombbetonat flygvapen hade erbjudits stora möjligheter att angripa den fiendliga arméns förbindelselinjer bakåt, vilka för varje timme blevo allt mera uttänjda och därmed också allt sårbarare.

Allt ifrån första krigsdagen angrepo tyska flygstridskrafter oavbrutet polska

arméns förbindelselinjer. Framsända förstärkningar stoppades, broar raserades och järnvägslinjer upprevos, varefter marktrupperna blevo ett lätt byte för de överlägsna tyska arméförbanden. I en del skeden, där tyska trupper hade svårt att hålla den synbarligen på förhand noggrant utstakade framryckningsplanen, insattes bombförband till direkt angrepp på fiendens markstridskrafter för att minska motståndet. Polska motangrepp med flyg i liknande syfte förekommo synbarligen endast i ett eller ett par fall, där de dock icke fingo mer än lokal verkan.

Tyskarna hade på den polska krigsskådeplatsen herraväldet i luften. Slutsatsen av detta är att jaktflyg och luftvärn ensamma icke utgöra ett effektivt luftförsvar. Flera tecken tyda på att den tyska flygstyrka som insattes på ostfronten var jämförelsevis liten, men icke förty åstadkom den stor verkan. För att hålla den flygintensitet som erfordrades därför är det mycket sannolikt att denna flygstyrka i huvudsak använde sig av framskjutna baser. En sådan basering möjliggjorde dessutom ett snabbt ingripande i direkt anslutning till markstridslägets utveckling. Hade polackerna haft ett spritt baserat bombflyg av även jämförelsevis ringa styrka hade de tyska flygstridskrafterna fått tillbringa en stor del av sin tid med att uppsöka och slå detta innan de kunnat använda framskjutna baser i den utsträckning som tydligen blev fallet. Anfallsfrekvensen från bakre baser hade med samma styrka på de insatta förbanden blivit avsevärt mindre.

En förklaring och ett tack

Då FLYGTIDNINGEN för ett år sedan startades hade det nu pågående kriget redan börjat återverka på konjunkturläget. Planeringar och förberedelser för att starta denna tidning hade då pågått i över ett halvt år och alla detaljer voro nogsamt förberedda. Betyggande startkapital saknades emellertid, och många varnande röster höjdes mot en start i dessa tryckta tider. Trots detta gingo dock tidningens stiftare till verket med mycket små ekonomiska resurser men med dess större entusiasm, arbetsvilja och energi för att bidraga till flygets popularisering i landet.

Vi måste erkänna att de tvivlande höllo på att få rätt. I stället för den öppna famn som vi optimister trodde skulle möta oss möttes vi på många håll av misstänksamhet och på en del håll av intensivt motstånd. Vi erhöilo till och med ett brev från en känd firma i Stockholm i vilket utlovades en ganska stor aktieteckning — brevet visade sig vara förfalskat! Svårigheterna

hopade sig, men arbetet intensifierades i motsvarande grad, och genombrottet kom. I dag stå vi på stadig grund och bättre än någonsin rustade att under kommande år arbeta oförtrutet för vårt mål: "Ett flyghågat svenskt folk".

Vi be härmed att få framföra vårt stora tack för det gångna arbetsåret till alla medarbetare och den stora läsekretsen samt icke minst till våra annonsörer, vilka ständigt öka i antal. Tack för att Ni hjälpt oss in i medvind med Edra bidrag i en eller annan form! Tack för de många uppmuntrande brev Ni sänt oss! Tack för Ert stora intresse!

Vi våga väl hoppas på Ert säkra stöd även under nästa år?

Vår ställning kommer — som i år — att bli fullt neutral i alla avseenden. Vi taga bestämt avstånd från oppositionell inställning till försvaret, statliga och kommunala verk samt legala organisationer i de fall dessa arbeta för att på ett oegennyttigt sätt utveckla den svenska flygningen. Inga på fakta grundade uppgifter eller förhållanden komma dock att förtigas eller behandlas ensidigt.

FLYGTIDNINGEN kommer icke att favorisera någon eller några organisationer eller företag.

Vårt huvudändamål är att på ett populärt och hovsamt sätt behandla allt om flygning och flygare och söka få till stånd ett intimt samarbete mellan verkande organisationer och den stora allmänheten — allt till gagn för flygningens kraftigaste utveckling och popularisering.

Redan från starten avsågs att FLYGTIDNINGEN skulle bli flygfolkets egen tidning och att den skulle ägas av sin läsekrets. För att söka genomföra detta ha i tidningens spalter alla flygintresserade inbjudits till aktieteckning. Många ha även bundit sig för en eller flera aktier. Tidpunkten för aktiebolagets bildande var utsatt till den 1 oktober i år, men på grund av den oerhörda arbetsbörda som påvilat inom tidningens expedition tjänstgörande personal ha alla detaljer för bolagets stiftande ännu icke medhunnits. Då dessutom två mycket arbetsamma månader stå för dörren, december och januari med alla registreringar av prenumeranter etc., har bolagsbildningen definitivt uppskjutits till den 1 februari 1941, och hela ärendet är nu överlämnat till tidningens advokat för utförning av detaljerna.

Genom den framflyttade tidpunkten kan anmälan om aktieteckning fortfarande ske t. o. m. den 15 januari 1941. Vi hoppas att ännu flera flygintresserade nu skola passa på att gå in som delägare i flygfolkets egen tidning. Aktierna komma att lyda på 50 kronor. Glöm ej att anteckna Er i dag för en eller flera aktier!

Ännu en gång tackande för visat intresse önska vi Eder samtidigt GOD JUL!

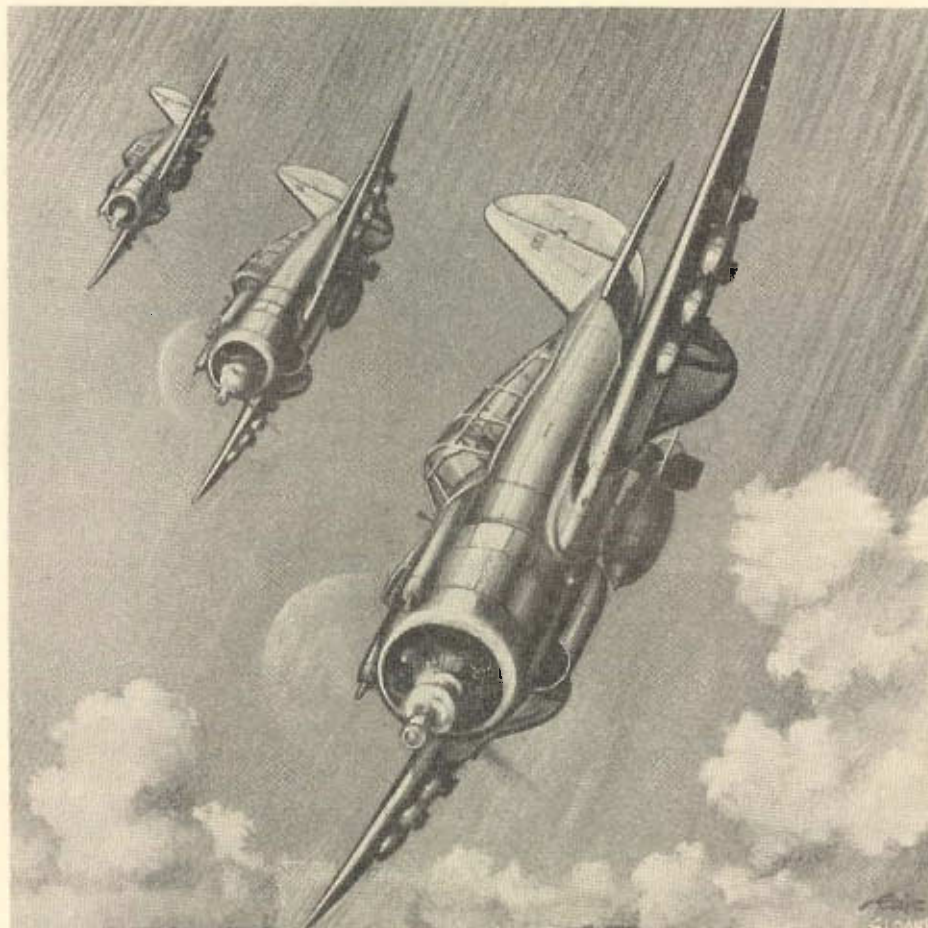
ÄLLEBERGSFONDEN

behöver även
Ert stöd!

Postgirokonto n:r 55570

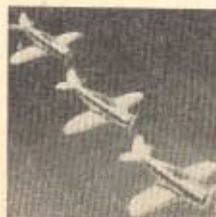
REPUBLIC

AVIATION CORPORATION



The Guardsman

LÄTT BOMBPLAN OCH JAKTPLAN . . . Det snabba och vändbara tvåsitsiga stridsplanet Republic Aviations Guardsman, som nu befinner sig under massproduktion för export, fyller två viktiga uppgifter . . . faller såsom lätt bombflygplan över 600 kg. högexplosiva bomber från en fulländad upphängningsanordning med största precision . . . har såsom jaktflygplan, utrustat med såväl fasta som rörliga kulsprutor, en förut ouppnådd aktionssträcka av 2.900 km. och bibehållen effektivitet under tjänst på de största höjder.



REPUBLIC AVIATION CORPORATION

Leverantörer till U. S. A:s regering och andra nationer över hela världen.

Farmingdale, Long Island, New York, U. S. A. . . . Telegramadress: REPUBAV

Synpunkter på

Hög- och Lågbombfällning

av Mr. R. Winston.

Så mycken uppmärksamhet har givits åt Tysklands störbombplan att den betydande insats som tunga och medeltunga plan gjort alltför mycket kommit i skuggan. Faktum är att då högbombfällning utföres korrekt den många gånger verkar mer demoraliserande på markförsvaret än en attack av de sensationella "stukas". Det skräckinjagande, öronbedövande oljudet från stukas, vanligtvis förenat med sirentjut för att distrahera och enervera markförsvaret, utgör i och för sig en viktig faktor, men en sådan attack ger i alla händelser luftvärnet något att skjuta emot.

En luftvärnsartillerist som kämpat mot en störbombattack svarade, när han tillfrågades om sina intryck: "Rädd? Jag var alltför upptagen för att känna någon rädsla." Vem som helst som håller på att skjuta mot ett mål vilket han kan se, såsom ett störbombplan, har tillfredsställelsen att vara i stånd att kämpa emot och har fördelen av att veta exakt vilka motståndare han har. Allt detta förändras när tunga och medeltunga bombplan på stor höjd närma sig, ty osvisheten försvårar luftförsvarets problem. De fiendliga bombplanen, osynliga för blotta ögat, äro outhärliga för effektiv luftvärnseld. Deras styrka är ökad. Även deras vapen är en hemlighet tills första bomben fallit, och varje människa frågar sig: "Vad är det denna gång? Blir det brand-, gas- eller sprängbomber? Vad för slags nya och djävulska vapen kommer från denna klara himmel?"

"Om jag träffas är det ingenting att göra åt saken."

Högbombfällning kommer oerhört överraskande och som en blytt från klar himmel. Bomberna kunna träffa var som helst. Man kan se verkan efter nedslagen, men det är omöjligt att se bomberna falla eller kämpa emot dem. Motorbullret från planen höres likt avlägsen åska, uppfyllande hela luften, och planen synas komma från alla riktningar på en gång. Den mest demoraliserande faktorn i sådana bombraider är att bombvägarna äro exakta, och markförsvaret blir hårt ansatt. Om bomberna fälldes precisionslöst skulle det vara möjligt för planen att intaga fantastiska höjder. Man skulle då kunna säga: "Det kan inte träffa mig" eller "om jag träffas är det ingenting att göra åt saken". Men när faran över ljuder och verkningarna befinnas vara koncentrerade till ett visst område är det uppenbart att något kan hända en och antagligen kommer att göra det om man befinner sig inom det område som är fiendens mål.

Dimbildningsrök var bombplanens vägvisare.

Efter det man sett detta demonstrerat några gånger är moralen iögonfallande påverkad. Antagligen beräknade tyskarna detta vid planläggandet av bombraiderna mot vissa städer. Vid bombardemanget av

Bryssel den 10 maj fällde mer än 100 Heinkel He 111 bomber från 4.000 m kort efter gryningen i utmärkt väder. Deras mål, Bryssels flygplats, markerades av ett snabbt dimbildningsplan, som ledde bombplanen så att dessa endast hade att följa dimvägen tills de kommo till en cirkel över flygplatsen, släppa sina bomber och försvinna utom räckhåll för luftvärnet.

Då jag från mitt hotellfönster bevittnade detta angrepp såg jag inte ett enda jaktplan ge sig upp för att driva bort bombplanen. Luftvärnselden var utan minsta verkan. Det lät som ett fyrverkeri, och tyskarna nonchalerade helt elden. Jag kunde se spår av granaterna i riktning mot planen, men explosionerna voro antingen bakom eller framför, under eller över. Trots att eld avgavs från ett stort antal både lätta och tunga luftvärnskanoner träffades inte ett enda plan, och tyskarna behöllo under hela anfallet sina platser i formationen. En timme senare återkommo planen så lågt som på 1.600—1.700 m. Portfarande syntes inte luftvärnet kunna träffa sina mål.

Under tiden slogo bomberna ned på flygfältet och på omkringliggande hangarer och satte hela flygplatsen ur bruk. Under sin bana i luften framkallade bomberna ett vislande ljud som hördes vida omkring och givetvis inverkade detta enerverande på luftvärnsartilleristerna.

Under denna attack, som varade i halvan timme, var Bryssel praktiskt taget utan försvar och skulle obehindrat kunna ha förstörts. Detta hade emellertid blivit alltför dyrbart och utan egentlig mening. Ingen militär vinst skulle ha blivit resultatet, och bomber och plan behövdes samtidigt över Holland och Frankrike. Genom att på detta sätt förstöra ett bestämt mål demoraliserades försvaret i ännu högre grad än som varit fallet vid omdömeslösa anfall. Ryssarna gjorde däremot det misstaget i Finland. Tampere bombarderades skoningslöst vid nio skilda tillfällen med betydande skador. Trots detta hyste finnarna endast förakt för de ryska bombplanen, som aldrig hade någon fullträff på det egentliga målet, en flygplanfabrik i stadens omnejd. En sådan dålig uppvissning uppmuntrade finnarna att fortsätta sitt motstånd, medan det precisionsarbete som utfördes av tyskarna i Belgien verkade i motsatt riktning.

När Paris kapitulerade förlorade fransmännen hoppet.

Paris bombarderades efter samma principer den 3 juni. Tyskarna undveko helt denna skoningslösa bombing av staden. Deras mål var erövrandet av Paris, som helt skulle bryta ned det franska försvaret och moralen hos fransmännen. Störningarna av staden skulle ha mött stora svårigheter och varit alltför dyrbart, ty staden var omgiven av ett anmärkningsvärt stort antal luftvärnskanoner och ballongspärrar. Om gatustrider uppstått skulle det tagit tyskarna veckor att helt få Paris under sin

kontroll. Hade Paris blivit förstört skulle detta endast ha stärkt fransmännen att kämpa emot, men Paris kapitulation skulle få varenda fransman att tro situationen hopplös....

Det är lätt att ge ett svar på hur den franska regeringen tvingades lämna Paris. Tyskarna visade helt enkelt vad som skulle komma att hända om regeringen stannade kvar i staden. Synbarligen läto tyskarna största delen av sina tunga och medeltunga bombplan angripa Paris för att tvinga staden till kapitulation.

Befolkningen i Paris hade invaggats i säkerhet av obetydliga tyska anfall. Dagligen ljöd flyglarm, men flertalet av de tyska operationerna voro spanings- och fotograferingsuppdrag eller bombing av flygplatser i Paris närhet, t. ex. flygplatsen Le Bourget. Vid ofta återkommande tillfällen hördes explosioner på avstånd, men stadens befolkning betraktade det hela mest som ett oväsen som endast höll dem borta från gator och parker en strålände solskensdag. Kriget syntes för dem som om det pågick på en annan kontinent trots att striden rasade endast några få mil från stadens centrum. När flyglarm ljöd om nätterna hände det ofta att människor inte togo ringaste notis därom — de vägrade helt enkelt gå ner i skyddsrummen! Under veckan före den stora raiden ljöd endast ett flyglarm.

Två timmars lunch räddade hundratals parisare.

På eftermiddagen den 3 juni började bombanfallen kl. 13.15 och varade ungefär en timme. Målen voro dels luftfartsministeriet samt Citroënfabrikerna i närheten av ministeriet. Det var en enastående vacker sommardag. Över 200 plan deltog. De gingo på en höjd av 7.000 m, släppte sina bomber och förstörde till 80 % Citroënfabriken. Luftfartsministeriet led svåra skador, och 263 av 906 dödade och sårade befanns vara militärpersonal. 254 personer dödades vid detta anfall, och antalet skulle kunna ha varit betydligt större om inte tyskarna gjort en felberäkning. Anfallet började efter kl. 13, uppenbarligen med den meningen att fransmännen vid denna tidpunkt skulle kommit tillbaka från lunch. Fransmännen ha emellertid för vana att även i orostid ha två timmars lunch. Fransmännen räknade med att ha skjutit ned 17 plan. Trots detta hade tyskarna visat möjligheten att angripa en stad som vid den tidpunkten ansågs omöjligt att angripa från luften. Dessutom visade tyskarna sin precisionsförmåga genom att förstöra förutbestämda mål i stadens centrum. Resultatet uteblev inte. Franska regeringen flydde söderut och blev aldrig i stånd att återorganiseras.

Det påstås att den noggrannhet och precision med vilken tyskarna utfört sin högbombfällning visa att de använde sig av ett nytt bombsikte. Känt är att åtskilliga länder lära ha nykonstruerade effektiva horisontalbombsikten.

Högbombfällning — även under dagar — kan vara av lika stor betydelse som störbombfällning, vilket tyskarna till fullo ha visat.

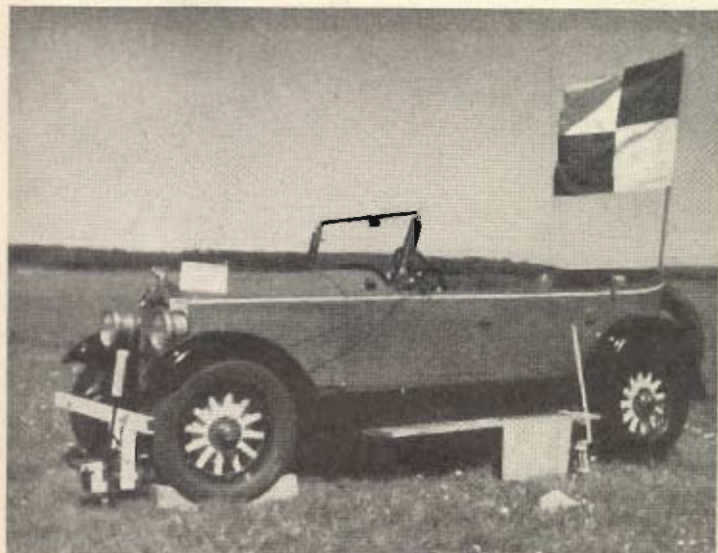
(Flying and Popular Aviation, USA, oktober 1940.)

Några olika

VINSCHKONSTRUKTIONER

för höjdstart med segelflygplan

I.



På bilden t. h. synes stockholmsvinschen i verksamhet. "Indianen" Gösta Tärnlund står i beredskap med spolspaken, och ingenjör Gunnar Karlbom sköter gasreglaget. Vikten som stieker upp t. v. tillhör linsaxen, som kommer till användning i nödfall, reglerad av gusskötaren.

Bilden t. v. visar Norrköpings vinsch 1938. Trumman sitter på bakhjulet. Lägg märke till spolanordningen (med spaken framför bakhjulet) och skyddsplåten utanför denna samt på stötfångaren styrningen för linan med linsaxen.



Det viktigaste med en startanordning är givetvis att den fungerar oklanderligt och verkligen orkar dra upp segelplanet med tillräckligt stor hastighet. Därför bör vid tillverkningen av en vinsch endast fullt driftduglig motor samt absolut felfritt och tillräckligt starkt transmissionselement användas. Det bör ej vara uteslutet att använda begagnade delar eller motorer, men dessa skola då genomgå en grundlig översyn före inbyggnaden.

Vid byggandet av en vinsch så kan den ges många olika former till det yttre, beroende på om man önskar utföra vinschen som en för ändamålet speciellt byggd sådan eller om man vill använda en bil med ett "påhängt" vinschaggregat som drivs av bilens motor. Den egentliga vinschen, lintrumman med spolanordning, styrning och säkerhetssax, är nog i samtliga fall den samma, men motorns kraft kan tagas ut på flera olika sätt och hopbyggandet av de olika delarna i aggregatet kan ju varieras avsevärt.

Till följd av att vinschstart ger avsevärt större utgångshöjd och mindre bensinåtgång än vad fallet är vid bilsläp kommer den säkert att bli allt vanligare som startmetod. Med tanke på detta beskrives i korthet här några olika konstruktioner och en del synpunkter beträffande dess fördelar och nackdelar.

Vinschens lätthanterlighet och framkomstmöjligheterna i det terrängavsnitt där den skall användas äro också skäl i att beakta. På ett plant flygfält är det ju ingen större svårighet att vid vindkantning förflytta vinschen, men om den användes vid ett hang eller på ett mindre avröjt fält så kan det vara besvärligt att få fram den till bästa placering. För att underlätta transporten i terrängen bör vinschen i sådana fall kunna gå för egen motor. Inte heller får lintrumman och styrrullarna placeras så lågt att de skrapa

emot ev. ojämnheter i marken eller kanske rent av måste monteras av för att möjliggöra transport. Vinschen ska inte vara så utförd att den före vinschning måste lyftas upp på komplicerade bockar.

Idealvinschen köres alltså för egen motor fram till önskad uppställningsplats, och efter att ha dragit till handbromsen skall den vara färdig för utläggning av linan och klar till start.

Den vanligaste och äldsta typen av vinsch är med en gammal bil som drivkälla, lintrumman placerad på ena bakhjulet och styrningen för linan på den främre stötfångaren.

Detta medför inga större ingrepp på den använda bilen, varför det endast går åt ett fåtal arbetstimmar för tillverkningen. Denna metod har dock många nackdelar och blir ej driftsäker. Det ena bakhjulet låses medan det med trumman får gå för fullt, och då kommer differentialen att arbeta under starten. De små kugghjulen i differentialen med sina klena lagergångar äro ej gjorda för att rotera så snabbt och för att överföra så stora effek-

ter som det blir i detta fall. Det medför på de flesta vagnar att differentialen skär ihop med ett ögonblickligt stopp som följd. Vilka vagnars differentialer som stå ut med en sådan påfrestning är ej lätt att säga, men de flesta nu i handeln varande vagnar tåla det inte. Den som reflekterar på att bygga en sådan vinsch bör därför rådgöra med en fackman på bilar. Körning av vinschen vid start är enkel, startern sitter på förarplatsen och använder de normala manöverorganen. Transporten ställer sig emellertid oftast besvärlig, då trumman och styrningen för linan ökar vagnens bredd med c:a en halv meter och dessutom går så nära marken att de ta i minsta ojämnheter. Vid uppställning till start skall bakaxeln lyftas upp med domkraft och pallas under med bockar samt de övriga hjulen låsas med snedklossar. Skall man låsa dem med bromsarna måste bromssystemet byggas om till att fungera på tre hjul, varvid en extra broms anbringas på det hjul där trumman sitter för att denna snabbt skall kunna stoppas sedan planet kopplat loss.

En annan typ av vinsch där en differential även kommer till användning vid driften har konstruerats inom Stockholms Segelflygförbund. På denna vinsch har just med hänsyn till bekväm transport och snabb uppställning vinschaggregatet placerats framför vagnen och tillräckligt högt över marken. Vagnens ram har förlängts c:a en meter framåt med ett par U-balkar, och på dessa har bakaxeln till en Packard placerats. Kraften har tagits ut i motorns framända genom att dess axel förlängts

(Forts. på sid. 17.)

HÄSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

Kommunal läroanstalt under statens inspektion.

Nya kurser börja den 10 jan. Statsstipendier upp till 45 kr. pr. mån. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- och vattenbyggnad. Vägmästarekurs. Yrkeskurs för el. installatörer (B-kurs). — Billeparatörskurs börjar den 1 april. — Nya lokaler med moderna laboratorier. Platsförmedling. Program gratis, då denna tidning nämnes.

LÅGA AVGIFTER

SMÅ LEVNADSKOSTNADER

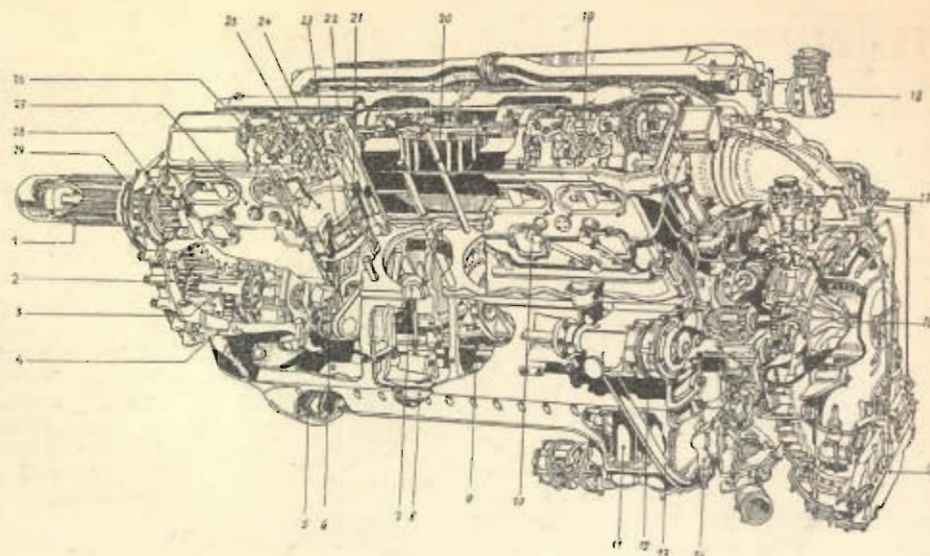


TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

Begär genast kostnadsfritt prospekt fr. våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare, byggmästare, biltekniker, elektr. montörer. Moderna laboratorier. Platsform. Kortaste studietid fr. folkskola eller realexamen. Statsstipendier (45 kr. pr. månad) och sänkt avgift för mindre bemedlade. Nya kurser börja 10 jan., (billeparatörskurs 15 mars).

Flygplanets delar på fem språk

IV.



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

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
Flygmotor	Flugmotor	aero engine	moteur d'aviation	motore d'aviazione
1. Propellernav	Propellernabe	airscrew boss	moyeu d'hélice	mozzo d'elica
2. Rullager	Rollenlager	roller bearing	roulement à galet	cuscinetto a rulli
3. Vevaxel	Kurbelwelle	crankshaft	vilebrequin	albero a gomito
4. Motorfundament	Triebwerksgerüst	engine mounting	bâti-moteur	castello motore
5. Oljesump	Oelsumpf	sump	cuvette d'huile	vasca d'olio
6. Vevstake	Pleuel	connecting rod	bielle	biella
7. Ramlager	Hauptlager	main bearing	coussinet principal	cuscinetto principale
8. Insugningsrör	Ansaugrohr	suction pipe	pipe d'admission	tubo di aspirazione
9. Oljeledning	Oelleitung	oil feeder line	canalisation d'huile	condotto dell'olio
10. Tändstift	Zündkerze	spark plug	bougie d'allumage	candela d'accensione
11. Oljefilter	Oelfilter	oil filter	filtre d'huile	filtro d'olio
12. Magnet	Magnet	magneto	magnéto	magnete
13. Kylvätskeledning	Kühlmittelleitung	coolant supply	canalisation d'agent de refroidissement	condotto dell'agente di raffreddamento
14. Bränslepump	Brennstoffpumpe	fuel pump	pompe à carburant	pompa del carburante
15. Förgasare	Vorgaser	carburettor, carburetor (am.)	carburateur	carburetor
16. Kompressorövre	Kompressorantrieb	supercharger drive	commande du compresseur	comando del compressore
17. Reduktionsventil	Ladedruckregler	boost pressure control, boost control	régulateur de suralimentation	regolatore di compressione
18. Tryckluftfördelare	Druckluftverteiler, Luftkompressor	air compressor	compresseur d'air	compressore d'aria
19. Kamaxel	Nockenwelle	camshaft	arbre à came	albero a cames
20. Cylinderbult	Zylinderbolzen	cylinder bolt	boulon de cylindre	bullone del cilindro
21. Cylinder	Zylinder	cylinder	cylindre	cilindro
22. Kannbult, kolvbult	Kolbenbolzen	piston pin	axe de piston	spinnotto
23. Kompressionsring (kannring)	Kompressionsring	compressing ring	segment d'étanchéité	segmento di tenuta
24. Ventil	Ventil	valve	soupape	valvola
a) Ingasventil (insugnings-)	Einlassventil	intake valve	soupape d'admission	valvola di aspirazione
b) Avgasventil (utblåsings-)	Auslassventil	exhaust valve	soupape d'échappement	valvola di scarico
25. Vattenmantel, kylmantel	Wassermantel	water jacket	chemise d'eau	camicia d'acqua
26. Kanna, kolv	Kolben	piston	piston	pistone
27. Cylinderhuvud	Zylinderkopf	cylinder head	culasse, tête de cylindre	testa del cilindro
28. Propellerövre	Luftschraubenantrieb	airscrew drive	entraînement d'hélice	azionamento dell'elica
29. Kullager	Kugellager	ball bearing	roulement à billes	cuscinetto a sfera

Vad man tycker om FLYGTIDNINGEN:

.... var utmärkede svenske Kollega, FLYGTIDNINGEN

Tidskriften FLYV, Danmark.

.... den alltid pigga och intressanta FLYGTIDNINGEN

Tidn. Skaraborgaren, Falköping.

Tidskriften FLYGTIDNINGEN har nu utkommit med sitt tionde nummer, fyllt med för flygintresserade läsvärda artiklar, rikligt och sakkunnigt illustrerade.

Norrlands-Posten, Gävle.

FLYGTIDNINGEN, den pigga tidningen för våra flygintresserade en tidning sådan alla flygintresserade vill ha den, så vi ha bara att baska god fortsättning.

Östgöta-Tidningen, Linköping.

Får meddela att FLYGTIDNINGEN är min bästa månadstidning.

C.-E. J.-a, Alingsås.

FLYGTIDNINGEN är en mycket bra tidning. Att låta flygare och flygintresserade ingå som aktieägare anser jag vara en god idé. Jag hoppas att en stor mängd flygintresserade teckna aktier i AB Flygtidningen.

P. N., Vedum.

Härmed får jag framföra mitt gillande av FLYGTIDNINGEN, som är både billig och innehållsrik. Önskar bara att tidningen kunde utkomma oftare!

Ew. N., Östersund.

Av en händelse hamnade FLYGTIDNINGEN i mina händer häromdagen. Jag blev så förtjust i Eder utmärkta tidning att jag omedelbart beslöt mig för att prenumerera på den för hela året, alltså även tidigare utkomna nummer.

A. W., Borås.

DET BEROR PÅ DIG

om segelflyget skall gå framåt i vårt land. Kan Du inte ensam teckna Dig för ett stiftarbrev så gå till Dina bekanta med en teckningslista. Så bli ni till slut delägare i

ÄLLEBERGSFONDEN

Postgiro 55570

FLYGTIDNINGEN är klämmig, och jag sätter den högst av alla flygtidningar.

T. A. (11 år), Rissna.

Hoppas att FLYGTIDNINGEN även i fortsättningen måtte bjuda på samma intressanta och lärorika innehåll som hittills — och minst dubbelt så många sidor!

A. H.-m, Klagshamn.

Ja, vi ha som synes gjort en bra utökning redan i och med detta nummer....

Red.

.... Dessutom får jag berömma FLYGTIDNINGEN, då jag anser att den är den bästa av flygtidskrifter i Sverige. Även här i Ljungbyhed har den stor spridning.

A. J.-a, Lj.-d.

Jag har läst alla numren av FLYGTIDNINGEN och funnit att det är den tidningen jag länge önskat mig.

Sune N., Långsele.

Flygarhemmet i Gimo nedlagt

Verksamheten vid KSAKs flygarhem i Gimo har fr. o. m. den 1 december upphört, men det kan vara intressant med en återblick.

I februari uppkom idén hos överste af Uhr, major Petersén och konsul Frestadius att söka stifta ett flygarhem för invalider bland de finska stridsflygarna. De tre herrarna företogo därefter tillsammans med sina fruar en resa för att besöka en del ställen som ev. kunde lämpa sig för ändamålet. Valet träffade disponentbostaden på Gimo. Så bildades en kommitté för skötseln av Kungl. Svenska Aeroklubbens flygarhem i Gimo, bestående av kapten Florman ordf., överste af Uhr v. ordf. och konsul Frestadius skattmästare. För den direkta skötseln utsågos konsul och fru Frestadius.

Meningen var från början att hemmet skulle bli ett konvalescent- eller vilohem för skadade flygare, men det visade sig snart att ytterst få flygare voro i behov av dylik vård. Då lades verksamheten på en annan bog, och andra krigsinvalider från Finland mottogos. Samtliga dessa invalider ha haft benskador. I allmänhet voro såren ej fullt läkta utan ha skötts vid flygarhemmet.

Flygarhemmets gäster ha ingalunda haft långtråkigt utan sysselsatts med ett och annat, mest med bokbinderi och trädgårds-

efter att ha
fyllt viktig
mission

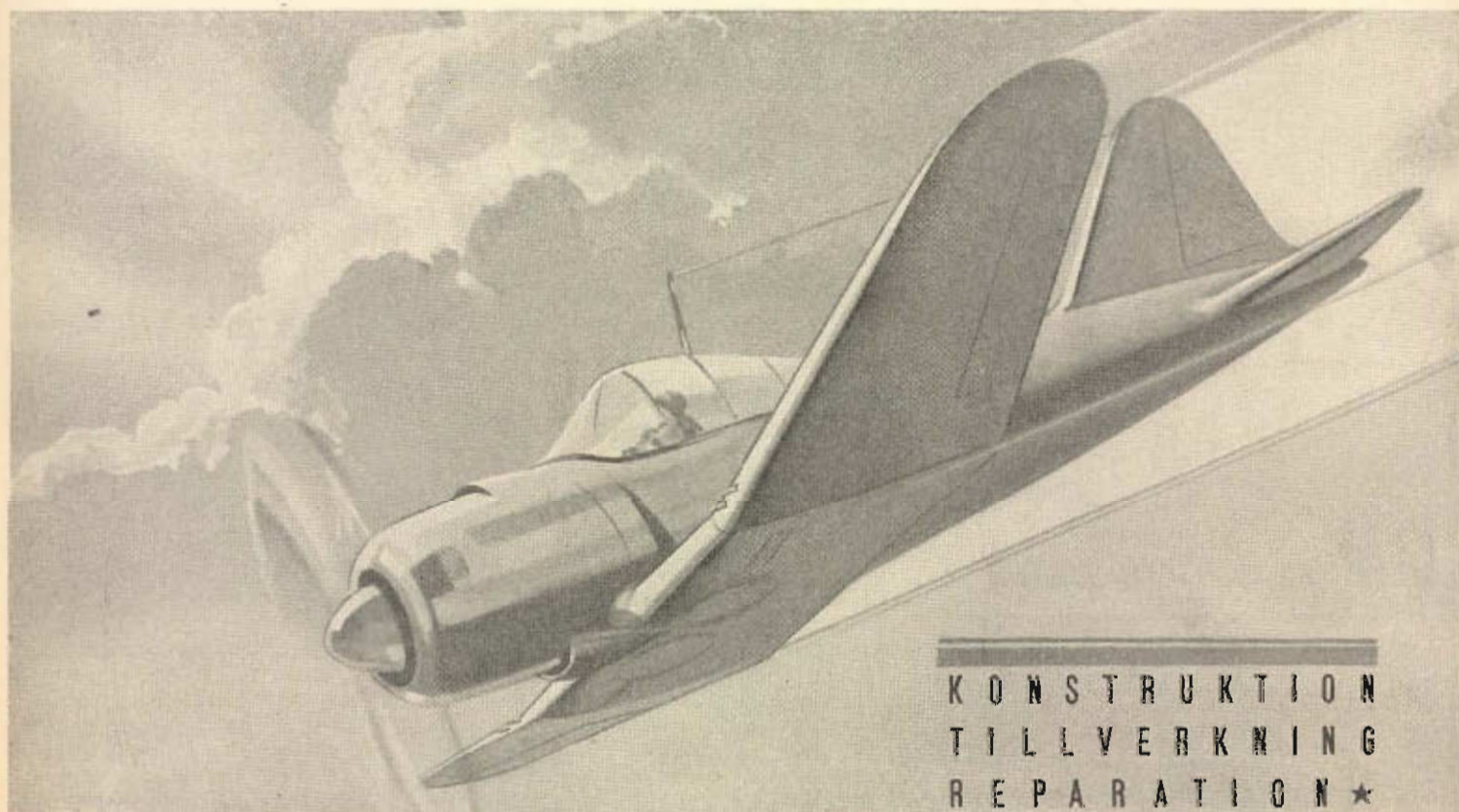


En bild från finske ministrernas besök vid flygarhemmet i Gimo. I pelarvalvet i mitten ses minister Wasastjerna med fru (t. h. på bilden), konsul och fru Frestadius (t. v. i valvet). Framför ministerparet stå flickorna Wasastjerna och på ömse sidor om dessa finska krigsinvalider.

skötsel. Till och med tävlingar i skjutning och simning ha förekommit. Särskilt högtidliga tillfällen voro när hemmet i somras hade besök av en finsk pastor som överlämnade tapperhetsmedaljer och frihetskorsoch och när flygarhemmet fick äran mottaga fältmarskalk Mannerheims porträtt med egenhändig dedikation samt när den finske ministern Wasastjerna med fru och barn under höstens lopp hälsade på sina landsmän.

Flygarhemmet på Gimo har haft upp till sexton finska invalider åt gången. De voro samtliga, som konsul Frestadius meddelar FLYGTIDNINGEN, utmärkt hyggliga unga män, vilka alltid visat städast uppförande och stor tacksamhet för den hjälp de erhållit.

Man kan således säga att flygarhemmet trots den glädjande bristen på skadade flygare haft en viktig och behjärtansvärd mission att fylla.



KONSTRUKTION
TILLVERKNING
REPARATION ★

SVENSKA AEROPLAN A.-B.
L I N K Ö P I N G - T R O L L H Ä T T A N

SVERIGE BLEV SEXA som köpare av USA-flyg

Beställde flygmateriel för mer än 5 milj.
dollar under januari—augusti i år.

Exporten av flygmateriel från USA uppgick under tiden januari—augusti i år till sammanlagt 198.640.264 dollar, vilket är 69 % mera än under hela år 1939. Av den för 1940 nämnda summan kommer 95 % på följande 12 länder: Frankrike 75.402.397 dollar, Storbritannien 62.091.906, Canada 16.434.970, Australien 10.845.041, Kina 5.426.430, Sverige 5.006.994, Finland 4.181.606, Nederländska Indien 3.184.006, Turkiet 2.101.194, Brasilien 1.577.129, Norge 1.468.591 och Belgien 1.150.083 dollar.

Under augusti i år betalade 24 länder över 10.000 dollar vardera för amerikansk flygmateriel:

Storbritannien	29.585.748
Canada	4.479.706
Australien	934.250
Sydafrikanska unionen	532.628
Kina	362.462
Nederländska Indien	327.971
Brasilien	294.151
Turkiet	208.500
Brittiska Sydafrika	95.131
Sovjet	82.911
Sverige	78.155
Mozambique*)	59.790
Chile	57.705
Mexico	42.112
Argentina	41.126
Japan	38.529
Columbia	32.424
Honduras	30.992
Norge	26.820
Thailand	25.558
Peru	15.278
Cuba	15.156
Panama	11.859
Finland	10.929

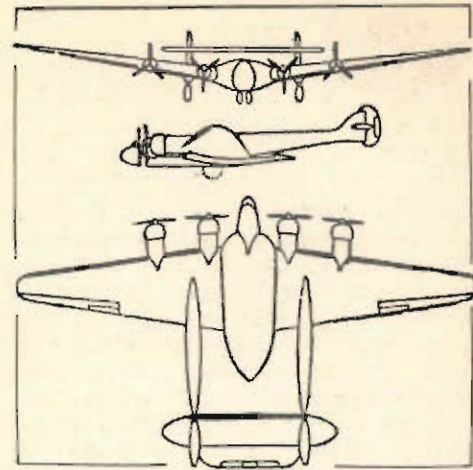
*) Portugisisk besittning i södra Ost-Afrika.

Flygutbildningen i USA flyger fram!

I Förenta Staterna ha flera privatflygare utbildats på de senaste 18 månaderna än förut under 4 år. Detta beror på den enastående effektiviteten hos centralmyndigheten Civil Aeronautics Board (förutvarande Civil Aeronautics Authority). Mer än 30.000 elever fingo sin första utbildning under september månad, och samtidigt klarade nära 16.000 elever proven för privatflygarcertifikat. Varje kursdag flögo dessa senare sammanlagt en sträcka motsvarande 20 gånger jorden runt.

Vid slutet av detta år beräknas den väldiga utbildningsplan som lagts upp av CAB, "Civilian Pilot Training Program", ha omfattat över 80.000 ungdomar över hela USA. I detta program ingå såväl nybörjar-, "uppfrisknings"-, fortsättnings- och instruktörskurser som mera tillfälliga specialkurser.

Lyckliga flyg-Amerika!



Howard-projekt till atlantflygplan

Här visa vi en översiktsritning till ett ganska unikt atlantflygplan för passagerarbefordran, vilket ännu så länge endast föreligger som projekt. Konstruktören heter ingenjör R. J. Nebezar, anställd vid Howard Aircraft Corp., Chicago, USA.

Flygplanet är avsett att bära 48 passagerare mellan Newyork och Paris — alltså föddes planen till planet en tid före ockupationen av den franska huvudstaden. Aktionssträckan beräknas till omkring 5.800 km. Flygkroppen är som synes mycket tjock, och undersidan är så konstruerad att planet efter en ev. nödlandning på vattnet skall kunna hålla sig uppe tills hjälp hinner anlända.

Howard-Nebezar-planet har en spännvidd av 48,2 m och en vingyta av 316 kvm. Passagerarna inrymmas i en kabin som lär vara 4,7 m lång, 3,2 m bred och 1,9 m hög. Högsta flygvikten hos denna atlantjätte säges vara icke mindre än 52 ton. Planet kommer att få fyra motorer, utvecklande vardera 1.800 hk på normal flyghöjd. Färdhastigheten påstås uppgå till 354 km/tim.



AEROTRANSPORT

ETT NYTT AVTAL har slutits mellan Aerotransport och det sovjetiska flygbolaget Aeroflot angående vintertrafiken på flyglinjen Stockholm—Riga—Vilnikje Luki—Moskva.

Det nya avtalet innebär att flygtrafiken kommer att upprätthållas tre gånger i veckan under hela vinterperioden. Från Stockholm går moskvaflyget måndagar, torsdagar och fredagar varannan vecka samt måndagar, torsdagar och lördagar varannan vecka. Båda flygbolagen använda flygplan av typen Douglas DC 3. Från Stockholm sker starten kl. 8.00 med ankomst till Moskva 7 timmar senare, och från Moskva blir avgångstiden kl. 9.00. Under sommarperioden trafikerades moskvalinjen som bekant alla vardagar.

Läskom under sommarperioden har Aerotransport även i vinter en egen svensk representant i Moskva. Hans uppgift är bl. a. att stå speciellt de svenska passagerarna till tjänst.

Amfibiesegelplan konstruerat i Tyskland

Den berömda tyske flygaren Jachtmann har i dagarna fullbordat en ny, synnerligen intressant konstruktion av segelflygplan, nämligen amfibien "Jacht 71". Då Jachtmann jämte sitt "Sturmführer"-skap vid "NS Fliegerkorps" även är anställd vid det tyska flygbolaget Lufthansa har han kallat planet "Lufthansa" — förstås!

Amfibiesegelplanet har demonstrerats för ett fåtal inbjudna ur särdeles flygsakkunniga kretsar, bland vilka märktes chefen för NS Fliegerkorps General der Flieger Fr. Christiansen. Att åskådarna blevo förtjusta i planet är ju helt naturligt, särskilt som det har mycket goda flygegenskaper samt genom ett flertal konstruktionsnyheter betecknar ett stort framsteg. Givetvis startar och landar amfibien Jacht 71 lika bra från land som från vatten. Under vingpetsarna sitta stödfloötörer. Starterna företogs under demonstrationen både efter bogserplan från flygfältet och med vinsch från vattnet. I det senare fallet hade bogserwiren försetts med ett antal balsaklotsar, vilka höllo den flytande.

På vår bild, som vi jämte uppgifterna hämtat ur den förnämliga tyska flygtidskriften "Adler", ses planet efter landningen. Föraren måste tydligen i nödfall vara förtrogen även med kanotpaddling för att kunna ta sig in till stranden!



FLYGDRÄKTER, HUVOR, GLASÖGON, HANDSKAR, YTTERS KOR.

Samma modeller, som vi levererar till
Svenska Flygvapnet



Kungsgatan 27^{III}, STOCKHOLM

Beställ fullbäpparna i god tid!

Leverantör till: Svenska Flygvapnet,
Svenska Marinen, Finska Flygvapnet,
K. S. A. K., Svenska Aeroplan A.-B. m. fl.



FRÅN FLYGVAPNET

FLYGLUBBARN HA HITTILLS varit uteslutande civila sammanslutningar. Men på senare tiden ha även militärerna börjat fundera på om det inte i alla fall skulle vara den bästa lösningen på "fritidsproblemet" att inom resp. förband bilda flygklubbar och sysselsätta sig med t. ex. segelflyg. Och varför inte också i viss mån modellflyg, enligt tyskt mönster?

Det färskaste tecknet på denna nya sorts flygklubbssrörelse kommer från *Kungl. Göta flygflottilj*, där några segelflygbitna "grabbar" beslutat bilda en segelflygklubb och bedriva segelflygning på lediga stunder. Det är friska tag i full samklang med tiden själv! Vi ha äran överbringa en kraftig lyckospark!

Nämnda flygflottilj är emellertid inte först ute med denna idé. I spetsen kommer *Livryttarnas flygklubb* med hemortsrätt vid *Kungl. Livregementet till Häst*, d. v. s. K 1, Stockholm. Ordförande är löjtnant N.-F. von Essen. Verksamheten torde aktivt börja med det snaraste.

Och i framtiden skymta många militära förband som gå dessa pionjärer i fotspåren. Från det fagra Frösön, vilken plats ju alltid haft en inspirerande verkan på andarna, smyger ett löftesrikt rykte att en segelflygklubb planeras vid *Kungl. Jämtlands flygflottilj*. Flygfältet får disponeras, och även till frågan om vinsch-bogserbil ha vederbörande ställt sig förstående.

Det är till att börja med "endast" ett glidplan, helst i flygdugligt skick, som saknas. Men den detaljen ordnar sig säkert med det snaraste, speciellt som många av flygvapnets ledande män hysa stort intresse för denna på sista tiden synnerligen populära gren av flygning.

Livlig löreningsverksamhet.

Under oktober månad höllo de olika underbefälsföreningarna i Ljungbyhed, Barkarby, Malmslätt, Karlsborg och Sätenäs sina årsmöten, varvid många viktiga frågor avgjordes. Diskussionens vågor gingo i allmänhet ganska höga, men vad gör väl det då slutet blir gott och resultatet tillfredsställande för alla parter. Vid en av flottiljerna väcktes även frågan huruvida icke underbefälsföreningen kunde taga upp segelflygning på programmet. Någon diskussion om denna fråga förekom ej denna gång, men av intresset att döma torde väl frågan komma upp på nästa sammanträde och då behandlas uttömmande. Som framgår av meddelandet här ovan är redan en segelflygklubb under bildande vid *Kungl. Göta flygflottilj*.

Ombud vid flottiljerna.

Genom ökat sidantal får FLYGTIDNINGEN hädanefter möjlighet att i större utsträckning än hittills införa artiklar och notiser från flygflottiljerna. Vi söka därför ett duktigt ombud på varje flottilj. Insänd ansökan och referera till någon officer eller underofficer inom flygvapnet. Kom ihåg att Ni även kan få en god inkomst på prenumerationsanskaffningen! De flesta flygare och flygsoldater böra ju ha FLYGTIDNINGEN.

SCHILLING . . .

(Forts. från sid. 12.)

det omvittnade han med en för honom säregen stämna som givetvis överröstade motorbullret. Och glad var han emedan han blivit den förste som officiellt gjort uppstigning från Eslövs nya flygfält.

När han beträder fältets gröna prärie trampar han så försiktigt på timotejen. Och den kloka fältharen, som bor under en tuva, känner igen hans skägg och klipper välvilligt med sina långa öron som en hyllning åt fältmakaren och i någon mån även lejonjägaren, alla fältharars idol. Gosingen.

HEDÉN . . .

(Forts. från sid. 13.)

nerligen inte litet... Förutom hans verksamhet i den centrala ledningen tillhör det också hans uppgifter att resa omkring till klubbarna för att inspektera byggen och flygövningar samt bistå i råd och dåd. Sist men icke minst kommer bensinsituationen att sätta hans förmåga på prov, ty det gäller nu att söka finna en ersättning för de bensindrivna startanordningarna — eller att få bensin till segelflyget!

Alla som känna den nye segelflygchefen äro eniga om att rätt man kommit på rätt plats. I denna förvisning hopas de svenska segelflygarna mycket av framtiden — och av ingenjör Hedén!

Pile.

Låt STÅLMÖBLER bli *Stilmöbler*

"D. S."-MÄRKET ÄR EN GARANTI FÖR:

Möbler för: kontor, sjukhus, mässar, lunchrum, samlingslokaler m. m.

VI PRESENTERA:



Tryggve Schilling, lejonjägare, flygfältsbyggare, flygplatschef, stadsingenjör och bridgespelare.

Schilling är född 1877. Hans vaggas medar knarrade i Ljusdal, men hans stora kärlek har blivit Eslöv. Och särskilt stadens flygfält. Hans utveckling från liten hälsingepojke till patriarkalisk flygplatschef har följt en slingrande stig. Efter mogenhetsexamen blev det något års studier i Skriften vid Uppsala universitet, men så småningom tog han i stället sin bergsingenjörsexamen i Stockholm. Afrika kallade dock. Han anmodades att bli "manager" eller verkställande direktör vid en guldgruva långt nere "på värmen". Och så kom det sig att han inskeppade sig till Ashanti, en liten ort i Guldkustens inland vid Guineabukten. Här stannade han mellan 1905 och 1908. När han inhämtat nog med afrikansk visdom och blivit utlärd mästare i guldgräveri samlade han sina spjut och sköldar, spadar och bastgördlar, sköt sitt sista lejon och styrde åter mot hemlandets kust. Han gick i land och blev vald till Eslövs förste stadsingenjör i ädel tävlan med 50 konkurrenter.

Under de 30 år han verkat på denna post har ju flygningen utvecklats från puppstadiet till den färdiga trollsländan. Därför tog Schilling jämte en handfull andra framsynta, djärva och bridgespelande män initiativet till ett flygfält. Och givetvis blev Tryggve Schilling i tidernas fullbord flygplatschef — en syssla som han sköter med grandezza, kombinerad med en ynglings spänstighet.

Om Schilling alltid haft högtflygande planer må bli utsagt. Men han har i varje fall alltid hållit sig på jorden med sina kalkyler och projekt. Första gången han inte höll sig på jorden var en vacker majdag 1939, då Ahrenberg tog honom med sig upp mot himlen i sin gäsadroska och visade honom hur härligt den skånska bygden låg där nere med Eslövs flygfält som verklig centralpunkt i världsalltet. Det var en stor dag för flygplatschefen — eller jultomten som barnen brukar kalla honom —

(Forts. på sid. 11.)

FRANK HAWKS KLARAR SIN VÄRSTA STORM i bogserat segelflygplan.

FLYGSLÄP TVÄRS ÖVER U.S.A.

Jag ansågs allmänt vara förryckt. Idén att i ett segelplan bogseras tvärs över amerikanska kontinenten var fullständigt vansinnig! Berömda tyska segelflygare talade bland annat om för mig att jag inte kunde få tillräcklig höjd för att komma över Klippiga bergen.

Jag lyssnade mycket artigt till alla dessa råd, vilka givetvis voro avsedda att gagna mig. Ingen höll med mig. Jag tillrättades bestämt att uppge mina galna planer. Men jag ville genomföra denna flygning!

Mitt segelplan hade provats och tålde en hastighet av 200 km/tim. Spännvidden var 15,2 m. Inuti vingen satt en radioantenn. Mellan bogsermaskinen och segelplanet fanns en telefonförbindelse så att motorplanets förare och jag kunde prata med varandra. Bogserwiren var något över 150 m lång. Förarplatsen på segelplanet var täckt av en huv fäst med snabb-lås. I planets nos fanns förstas en utlösningssanordning för bogserwiren för att jag när som helst skulle kunna koppla loss från motorplanet.

Jag gjorde upp en tidtabell, enligt vilken vi skulle starta från San Diego i Californien den 31 mars 1930 och anlända till Newyork kl. 4 på aftonen den 6 april — samma år! När detta offentliggjordes trodde folk att nu hade det brutit ut riktigt, och skaran av tvivlare mångdubblades.

Precis efter tidtabellen lättade bogserplanet, en Waco, med mig på släp och därmed startade vi vår ovanliga resa. Första dagen gick allt som ett urverk, och innan kvällen hade vi kommit fram till Tuscon, Arizona.

Under stigningen efter starten andra dagen brast bogserwiren strax bakom stjärten på motorplanet. Jag försökte glida tillbaka till fältet med hela wiren dinglande från nosen på mitt segelplan. Höll ut så länge som möjligt, men till slut var jag tvungen koppla loss wiren då det blev tydligt att jag inte skulle nå flygplatsen ifall jag envisades med att söka släpa med mig kabeln fram till flygplatsen.

En annan bogserwire beställdes med trafikflyget, och på tredje dagen voro vi i luften igen för att söka ta igen den förlorade tiden.

Under den första timmen på väg från Tuscon hände inget. Men så började det bli ojämnt i luften. Jag slängdes hit och dit, fram och tillbaka i ändan på wiren. Men det var ju inte första gången jag flugit i hårt väder! Lufthavet blev dock mer och mer upprört, slängarna allt mera våldsamma.

Text och bilder hämtade ur boken ONCE TO EVERY PILOT av f. d. kaptenen Frank Hawks publicerat med välvilligt tillstånd av utgivaren, Stackpole Sons, Harrisburg, Pennsylvania, USA.



Den berömda amerikanske flygaren kapten Frank Hawks i ett motorplan med vilket han satte hastighetsrekord i flygning från Sydamerika till Los Angeles.

Råkar titta ut på vingarna... och blir stel av fasa. Vingspetsarna flaxa upp och ner som fågelvingar. Rädd att de ska knäckas.

Värre och värre. Jag är så strängt upptagen med att hålla den bångstyrga karran på rätt köl att jag inte kan ha ögonen på vingarna. Allt jag kan göra är att tänka på dem — och det vill jag lova att jag gör!

— Minska hastigheten så mycket du kan! hojtar jag till föraren på motorplanet.

— Det har jag redan gjort.

— Jag har ett litet helseke här bak. Det här åket brakar ihop vilket ögonblick som helst, så håll utkik åt den här kanten! Det är möjligt att jag måste hoppa.

Nu kryper hastighetsmätaren upp emot 160 km/tim. Det är fortare än jag vill flyga.

— Jag bad dig hålla henne nere på hundrasextio eller ännu mindre, ryter jag till min kamrat där framme.

— Det är just det jag håller på med nu, bölar han tillbaka. Vad katten hänger du i stjärten på mig hela tiden för?

— Om du sutte här bak så skulle du förstä det, svarar jag häftigt. Är du säker på att du inte gör mer än hundrasextio?

— Ja, just precis ethundrasextio och inte en kilometer mera. Och, min herre, jag kan inte ha mindre fart om jag ska

kunna hålla den här manicken under kontroll.

Jag började inse vad som var orsaken till eländet. Vi hade kommit in i en av dessa *linjebjurar*, vilka brukar vara mycket våldsamma. Det enda vi kunde göra var att flyga med minsta möjliga hastighet och i övrigt hålla god min i elakt spel.

Segelplanet tycks vilja flyga fortare än bogserplanet. Avståndet minskas mer och mer mellan mig och Wacon, som nu är obetydligt framför och under segelkärran. Det dröjer inte länge förrän jag flyger jäm-sides med motormaskinen. Wiren, som håller oss samman, hänger i perfekt hästskeform bakåt.

Förbaskat skojigt, tänker jag, *snart är det jag som drar den där Wacon!*

I själva verket är det inte så vidare skojigt alls. Min kamrat kastar ett öga åt mitt håll:

— Vad sjutton har du här att göra?

— Jag kan inte hjälpa det. Det här åbäket har visst gett sig den på att flyga fortare än du. Jag är uppe i 175 nu.

Så på en gång tycks osynliga krafter ha släppts lösa och göra nu sitt yttersta för att slita båda planen i stycken. Jag har aldrig upplevt något värre. Min stighastighetsmätare visar en stigning av över 300 m/min.

— Ner med nosen och av med gasen så mycket du vågar! vrålar jag till bogseraren. Kärran står inte ut med det här! Vingarna ryker av om det håller på länge till.

Han lyder utan att säga något, men mumlar för sig själv. Stighastighetsmätaren ändrar sig inte ett dugg.

Nära att ge upp ropar jag till min kamrat:

— Av med motorn alldeles!

— Som du vill, svarar han och gör så. Fortfarande hundrasjuttiofe. . nej, nu går hon upp i 180!

Jag sneglar på min egen hastighetsmätare. Farten ökar stadigt — 185, 190 och så 200 km/tim. Segelplanet hade nått sin största tillåtna hastighet. Nu kan allting hända!

Trevar efter ringen till fallskärmsutlösningen och känner efter att selen sitter riktigt. Nu är jag färdig att kasta mig ut. Planet kan absolut inte tåla mera. . .

Vilken situation! Wacon och segelplanet nästan sida vid sida på nära 3.000 m, motorn fullständigt fränslagen, nosarna riktade neråt, som för landning, och vi rusa alltjämt uppåt med 300 m/min. Obarmhärtiga kytt som får oss att likna två bu-teljorkor på ett hav i uppror.

Strömmar av kallvett sköljer över ansiktet. Jag har verkligen varit en dår-fink. Hjärtat dunkar med dubbla slag ända uppe i svalget. Hur ska jag komma ur planet om det går åt pipan? Ska läsan-ordningen till huven fungera oklander-igt? Och de fågelflaxande vingarna — kanske de vikas upp över huvudet på mig och antingen krossa eller låsa fast mig där jag är, mitt i luften, utan att ge mig en chans att komma loss och rädda mig med skärmen! Sådant har ju hänt förr. Det är väl bäst att genast säga åt wacoföraren att jag ämnar koppla loss som förberedelse till fallskärmschopp.

Nu är höjden 3.500 m.

— Det lättar visst en aning, kom det ur telefonen.

Jag kastade ett öga på hastighetsmätaren och läste 160. Och — vi sjönko! Ving-spetsarna. . . de voro helt normala!

En djup suck ur bröstet. Sedan tog jag mig en grundlig rundtitt. Vi hade ridit ut stormen.

— Tror du inte vi kan dra på igen nu, Frank? frågade min kamrat.

— Jovisst! Skönt. . .

Med motorn pådragen fortsatte vi. Resten av denna flygning förlöpte utan passer-ringar. Vi kom fram till Newyork enligt tidtabellen, över VanCortland Park precis kl. 4 på aftonen den 6 april. Jag hade flugit 4.880 km i ett segelplan.

Under turen hade vi landat på tjugo olika flygfält. Vid ankomsten till dessa platser brukade jag koppla loss från bogserplanet och göra en uppvisning i segling. Ibland stannade jag i luften en timme eller så med hjälp av uppvindarna.

Jag kallade mitt segelplan "Örnungen" ("Eagle"). Det hade visat sig vara kraftigt konstruerat och väl värt sitt namn. Jag hyste stor tillgivenhet för "Örnungen" och det var med saknad i hjärtat som jag motvilligt överlämnade det till Smithsonian Institution, där den nu hänger.

VI PRESENTERA:



Arne Hedén,
ingenjör, skicklig segelflygare,
Aeroklubbens förste segelflygchef.

Det svenska segelflygets nye starke man, ingenjör Arne Hedén, är stockholmare till börd. Sedan 16 år tillbaka har han varit anställd vid L. M. Ericsson.

Flygningen har länge legat honom i blodet. Det var emellertid så sent som 1935 det "bröt ut" på allvar. Då började han nämligen studera flygteori. När så Stockholms segelflygklubb på hösten 1938 satte till alla klutar för att få i gång verksamheten kom Hedén med i arbetsutskottet, där han fick rikliga tillfällen att pröva sina krafter, f. ö. på ett glänsande sätt. Under ett års tid var han sekreterare i Stockholms segelflygklubb, på vilken post han nedlade ett målmedvetet och energiskt arbete.

Under denna tid lärde han sig naturligtvis glid- och segelflyga — det skulle aldrig falla en karl av hans kaliber in att nöja sig med enbart teoretiskt kunnande på ett verksamhetsområde som med tiden helt erövrat hans hjärta! Vid börjängeläget i somras tog han C-diplomet, och under den högre segelflygkursen på Bromma finputsade han sin utbildning. Han kan således sägas tillhöra våra allra bästa aktiva segelflygare.

Man och man emellan har det länge sagts att Hedén vore skickad till något stort och utan tvivel en kraft att sätta vittgående förhoppningar på. Detta visade sig vara mer än blott och bart aningar, ty när Kungl. Svenska Aeroklubben nu i höst skulle ha en toppman för sin segelflygverksamhet föll valet på den unge elektroingenjören. Där sitter han nu, 31 år gammal, som KSAKs förste segelflygchef för att genomföra och vidmakthålla den nyordning för segelflyget till vilken Luftfartsmyndigheten givit riktlinjerna. På denna för vårt svenska segelflygs framtid så viktiga plats får ingenjör Hedén möjlighet att effektivt göra en mäktig insats. Mätte han få tiden att räcka till för all som behöver göras och som han önskar göra! Hans arbetsfält är san-

(Forts. på sid. 11.)



En bild av det segelflygplan, kallat "Örnungen", som bogserat av ett motorplan här Frank Hawks genom det värsta väder han varit med om i sitt flygarliv.

DFS - Olympia

Några intressanta detaljer

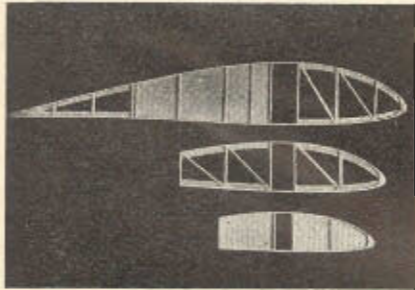


Fig. 1. Spryglar.

Visserligen är "Olympia" redan förut omnämnd i svensk press, men på grund av planets nya aktualitet kan det inte skada med en beskrivning över de mera intressanta detaljerna.

Vingen är av normal konstruktion. Böjkrakterna upptagas av en rak I-balk, torsionskrakterna av en fanérnäsä.

Fig. 1 visar spryglarnas konstruktion. De monteras på vanligt sätt genom att skjutas över balken och fastlimmas. För att därvid hålla samman främre och bakre delarna limmas lister över urtaget för balken.

Fig. 2 visar utförande och inbyggnad av bromsklaffarna. Manövreringen sker i kroppen medelst stötstänger, i vingen med linor och hävarmar. Alldeles vid bromsarna finns en vinkelhävarm som utan särskild fasthållningsanordning och utan fjädrar kvarhåller bromsen säkert i indraget läge, även vid de största hastigheter. Klaffarna utskjutas ur smala schakt parallellt med vingbalken. Anordningen har följande fördelar:

Klaffarna kunna tillverkas av trä. Om de slå sig inverka de inte menligt på vingytans släthet. Träklaffar äro billigare än metallklaffar med tillhörande förstävningar.

Hela tillpassningen av klaffarna är lättare eftersom endast en smal springa måste täckas av en plåtremsa. När klaffen inbyggts avhyvlas dess översida så mycket att täckplåten passar precis, varefter den skruvas fast.

Schaktet i vilket klaffarna sitter är ett från vingen avskilt rum. Fukthet som tränger in genom springor vid klaffarna kan ej genom denna anordning komma in i vingen.

Kroppens uppbyggnad är, som synes av fig. 3, den som vanligen användes på mera högvärdiga segelflygplan. Spanten tillverkas av 2—3 lister som limmas utanpå varandra och förses med en förstävning av kryssfanér. I bakre delen av kroppen äro spanten upptill och nedtill något tillspetsade. Denna kroppsform har visat sig ge bättre flygegenskaper än den helt avrundade. Samtidigt möjliggör den att fanérklädseln kan anbringas med mindre arbete.

Fotspaksanordningen förekommer i två utföranden, en billigare utan ställanordning för pedalerna och en elegantare med vevinställning (fig. 4). Den senare är ju mycket bekvämare för föraren och kan byggas in för en ringa merkostnad. Båda anordningarna äro av stålror med fotbrädan av trä. Pedalerna äro lagrade nedtill. Vid den ställbara anordningen äro dessa lager förskjutbara utes efter två längsgående rör medelst en spindel. Genom att dra roderlinan som fig. 4 visar, kunna pedalerna inställas utan att några delar behöva lösöras.

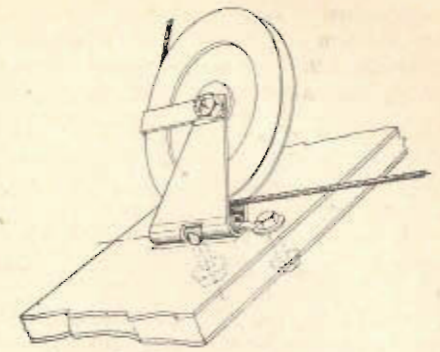


Fig. 6. Bryttrissa för styrlina.



Fig. 7. Stabilisator och höjdroder utan klädsel.

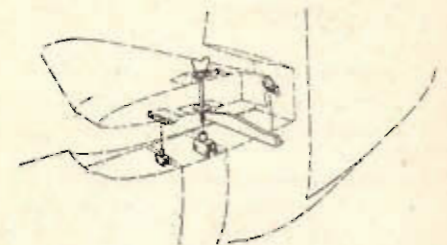


Fig. 8. Stabilisatorns montering vid kroppen.

Vid handspaksanordningens utformning (fig. 5) har man tagit hänsyn till att den måste lätt kunna sättas i och tagas ur. Den har av detta skäl gjorts i två delar. Huvudaxeln har lagrats i två lager. Det främre har upphängt kardanskt i ett rör som går genom den bock som uppbär sättet. Detta lager upptar tryckkrakterna. Det bakre lagret upptar endast radiell belastning och är utformat som lask. Genom denna lagring kan ej styranordningen byggas in så att brytningar uppkomma, och trots att glidlager användes erhålles en lätt gång.

Lagerbockar för lintrissor behövas på flera ställen, där de antingen måste svetsas snett eller läggas under. För "Olympia" har konstruerats ett enhetsbeslag som kan anbringas alltefter behov (fig. 6). Hålet för fästbulten horras och boc-

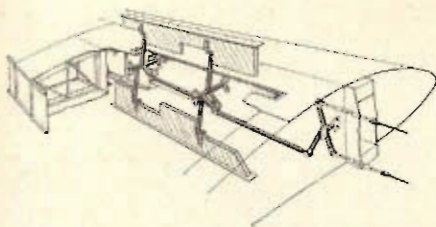


Fig. 2. Bromsklaffarnas konstruktion.

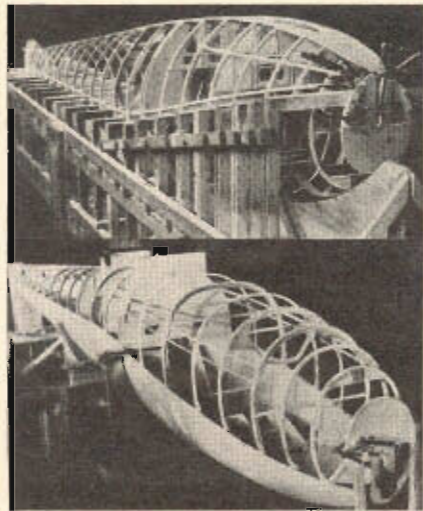


Fig. 3. Kroppen under byggnad.

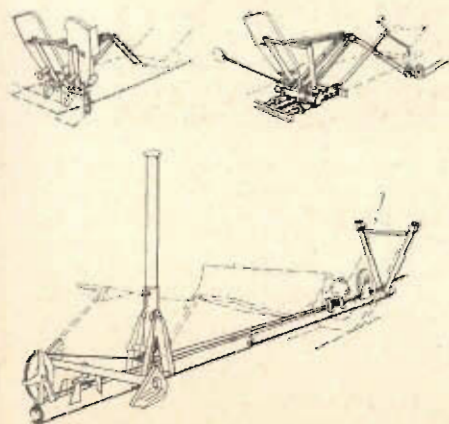


Fig. 4 och 5. Sidoroderpedalerna i olika utföranden. Handspaker.

ken kan nu svängas och vridas efter behag. Då den fått riktigt läge drages fästbulten åt och säkring anbringas. På så sätt uppnås alltid riktig linförling.

Stabilisatorns och höjdrodrets byggnad visas på fig. 7. Av vikts- och tillverkningskäl har stabilisatorn två balkar. Samtliga spryglar ha U-sektion och äro på ena sidan helt klädda med kryssfaner. Balkarna byggas på samma sätt. Höjdrodret är viktsbalanserat och försedd med ett från förarsätet ställbart trimroder. Inställningen sker med en bowdenkabel som endast belastas genom dragning och hålles spänd genom en spiralfjäder i höjdrodret.

Fastsättningen av stabilisatorn på kroppen sker med en skruv med vingmutter. Kroppen är försedd med en tvärså på vilken stabilisatorns bakbalk vilar. Frambalken har ett beslag med ett hål, i vilket ett från kroppen utskjutande stift passar. Stabilisatorn hindras av detta att vrida sig i horisontell led. Hur enkelt montaget är visas av fig. 8.

Data och prestanda:

- spännvidd 15 m
- vingyta 15 kvm, medelvingdjup 1 m
- sidförhållande 1:15
- tomvikt 160 kg
- tillsatsvikt 95 kg
- flygvikt 255 kg
- glidtal 1:25
- minsta sjunkhastighet 0.67 m/sek
- lögsta hastighet 50 km/tim.

Stockholms Segelflygklubb

Söndagen den 17 november var livlig och händelserik ur mer än en synpunkt.

Först och främst: Centrum Radios flygklubb blev då definitivt sammanslagen med vår klubb. Deras glidplan och ett femton-tal aktiva medlemmar ha vi "övertagit". Det är emellertid inte vår klubbs tillväxt som i detta fall är det mest glädjande utan den tendens som sammanslagningen innebär. Stockholm borde inte ha mer än en segelflygklubb, i synnerhet som all skolverksamhet är gemensam. Vi önska våra nya medlemmar från Centrumklubben välkomna och god vind i fortsättningen!

Redan tidigt på morgonen denna söndag körde en stor grå bil in på Bromma flygfält, följd av mer än ett par nyfikna ögon. Det var Radiotjänsts reportagebil. Både Olympiaplanen och glidplanet G. 9 agerade framför sockerbiten. Och instruktören gav framför mikrofonen sin elev anvisningar före starten. Flera av segelflygarna intervjuades. Reporterna blevo snart förtjusta i segelflyget. Framför allt tilltalades de av det lätta tjetet i stagen när planet gled fram genom luften. Det tjetet måste alltså med i upptagningen! Mikrofonen flyttades en bit ut på fältet, och reporterna beskrevo planets start och flykt, med beundran i rösten, men när det bör-

FLYGVYKORT i 4-lärgstryck

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

Trettionde tusendet under tryckning

Flott utförande i 4-färgstryck.

— Pris endast 15 öre. —

Ombud antagas, begär ombudsvillkor från FLYGTIDNINGEN.

jade dyka ner mot sockerbiten blevo de visat en aning oroliga och skyndade sig därifrån! De kunde ju inte veta att ett enkelt glidflygplan utan risk kunde styras så snuddande nära mikrofonen...

Förbundets meteorologiska kurs pågår som bäst. Den har samlat ett 30-tal medlemmar från de olika klubbarna.

Pile.

Den ovan nämnda radioupptagningen utsändes onsdagen den 20 nov. och åhördes av oss segelflygbitna med stor förtjusning. Red. vill härmed tacka Radiotjänst för visat intresse och utmärkt reportage! Särskilt glad blev man när chefreportern tycktes vilja lära sig glid- och segelflyga — där ha vi kanske så småningom en hov- och livradiorapportör för Alleberg. Hans namn är Manne Berggren, utrustad med sympatisk röst...



PRENUMERATION i utlandet

Bezugspreis im Ausland pro Jahr 5.— Kr.

Foreign subscription rate 5 kr. per annum.

Prezzo abbonamento all'estero corone svedesi 5:— un anno.

GOTT NYTT ÅR

I likhet med förra året komma vi att i januarinumret lämna plats för flygarnas och de flygintresserades nyårshälsningar. Insänd därför omedelbart Edert namn och adress samt insätt 2 kr. på vårt postgirokonto 147 660 eller sänd beloppet i frimärken.

OBS! Halva beloppet tillfaller KSAKs Flygfarberofond och redovisas tillsammans med övriga bidrag från FLYGTIDNINGENS kamrateirkels "Flygfarberofond".

Stöd KSAK och önska samtidigt Edra vänner Gott Nytt År! Nyårshälsningarna måste vara FLYGTIDNINGEN tillhanda senast den 15 dec. för att kunna införas.

FLYGTIDNINGEN 1940 inbunden i flott pärm med guldtryck

Ett fyrtiotal kompletta, felfria årgångar 1940 inbundna i verkligt prydlig pärm

TILL SALU **Pris endast 4:50 kr.**

Lösa pärmar med guldtryck för inbindning

Pris endast 1:75 kr.

Rekvirera dem i dag från FLYGTIDNINGEN, i morgon kanske det är för sent!



"Der Flieger"

Den representativa tyska flygtidsskriften av populär-teknisk karaktär.

Prenumerationspris pr år för Sverige RM 6:— plus porto RM 1:20.

Begär provnummer från

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

KSAKs MODELLFLYGMÄRKEN

Protokoll över erövrade modellflygmärken och tävlingen om S. Wentzels priser

	järn 1 p.	brons 1 p.	silver 1 1/2 p.	guld 2 p.	summa poäng	pris- tagare
Ö. Sörmlands FK	18	4	1	—	23,5	5
MFK Kondoren	6	4	4	2	20	6
Mjölby MFK	7	4	2	—	14	8
Vingarna	15	8	6	1	34	3
Tärnan, Uddevalla	10	2	—	—	12	10
Eslövs MFK	4	2	—	—	6	14
Norrbottnens FK	3	2	—	—	5	16
LEN	21	12	9	5	56,5	1
Limhamns MFK	6	—	—	—	6	14
Sporren, Visby	10	5	—	—	15	7
Hjo MSFK	25	—	—	—	25	4
Karlskoga F-sekt.	4	—	—	—	4	17
Västerås FK	31	10	7	—	51,5	2
Klippfalken, Dala-Husby	2	—	—	—	2	19
Kronobergs FK	—	—	2	—	3	18
Fib, Risby-Viksta	1	—	—	—	1	20
V. folkskolan, Nyköping	1	—	—	—	1	20
S. Wentzels klubb, Sthlm	1	5	1	—	7,5	13
MFK Hobby	5	3	3	—	12,5	9
Falköpings FK	7	3	—	—	10	11
Fib, Hagfors	1	1	1	1	5,5	15
Fib, Jättendal	1	—	—	—	1	20
Fibs Komet, Tuna Hästberg	5	—	—	—	5	16
MFK Kungsörnen	5	1	—	—	6	14
Fib, Finnaryd	1	1	—	—	2	19
N. Ångermanlands FK	6	2	—	—	8	12
Eskilstuna FK	13	4	2	—	20	6
<hr/>						
Antal märken	209	73	38	9	357	—

Nya modellflygrekord

KSAKs modellflygkommitté godkände vid sammanträde den 8 nov. följande nya svenska modellflygrekord:

Klass SC, tid 4.44.7, stud. Claes Ringh, Linköpingseskadern.

Klass MB: 2, tid 33.42.9, Bertil Lindell, Vingarna.

Klass MB: 2, vattenstart, tid 1.01.6, stud. Sigurd Isacson, Linköpingseskadern.

Aeroklubben i Skåne växer

Limhamns modellflygklubb har anslutit sig till Aeroklubben i Skåne, vilken alltså nu fått en sektion för modellflyg på nära håll. I detta sammanhang kan nämnas att undersökningar f. n. pågå för att snart möjligt upptaga segelflygning på Aeroklubbens i Skåne program.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

A.-B. Julius Slöör, Stockholm: Leverantör av verktyg och järnvaror.

Elektromek. Firman Carlsson & Hermann, Tjärhovsgatan 25, Stockholm: Leverantör av Wärmax elektriska apparater, kopieringsapparater och annan fotografifutrustning.

A.-B. Lorentzen & Wettres Maskinaffär, Stockholm: Leverantör av kolsyresnöeldsläckare.

Specialfabriken, Dala-Järna: Leverantör av transportvagnar för flygplan.

Värmelednings A.-B. Calor, Stockholm 12: Leverantör av handpumpsaggregat för bensinfyllning.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

UNIFORMSMÖSSOR, lägermössor, hjälmar

hos

A. BERGMAN
Skomakaregatan 1 - MALMÖ
Nederlag för SPORRONG & Co.

Modellflygtävlingar

Trots höstrusket — särskilt envist på söndagarna förstås! — ligga våra modellflygare i och tävla.

På Eslövs flygfält

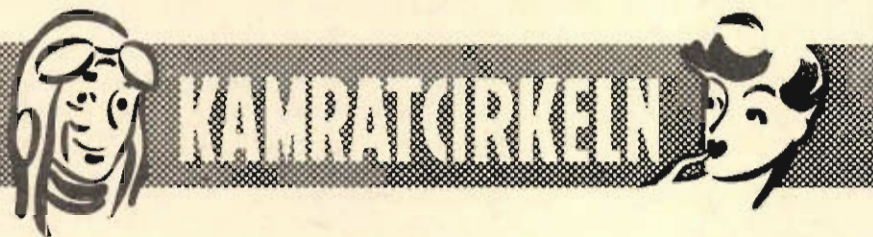
ägde söndagen den 27 okt. en välorganiserad tävling rum med 80 startande. Efter tävlingarna förrättades prisutdelningen av ordföranden i Eslövs flygklubb, dir. Ivar Sandberg.

Bäste man i varje klass: Stavm. 0—50 cm: Malte Mårtensson, Eslöv, 52.8 sek. D:o 50—75: Samme man 43.9. Kroppsm. 0—75: Terje Larsson, Malmö, 1.00.7. D:o 75—100: Sven Truedsson, Malmö, 1.34.5. D:o över 100: Allan Dahl, Trollenäs, 1.22.7. Segelm. 0—100: K. E. Andersson, Eslöv, 1.27.5. D:o över 100: Göte Fabiansson, Ystad, 1.26.4. Dagens bästa tid fick Fabiansson, 2.21.0, bästa medeltid Terje Larsson, 1.37.0.

Kristianstad flygklubs modellsektion hade söndagen den 17 november anordnat tävlingar med deltagare från flera av de övriga skåneklubbarna. Ett 40-tal modeller startade. Typiskt modellflygväder, d. v. s. halv storm och dålig sikt. Efter tävlingarna förrättades prisutdelning av överste J. Holmgren, ordf. i Kristianstad flygklubb.

Pristagare i varje klass: Klass A: M. Mårtensson, Eslöv, 44.1 sek. (Lindebergs hpr.). Klass B 1: Samme man (farlig pojke), 39.9 (O. Nilssons hpr.). Klass B 2: G. Persson, Bjuv, 59.3 (KMFKs hpr.). Klass B 3: Å. Berg, Kristianstad, 1.09.6 (fabr. O. Almérs hpr.). Klass C 1: B. Olsson, Eslöv, 46.5 (dir. Anderssons hpr.). Klass C 2: O. Olsson, Eslöv, 23.6 (FLYGTIDNINGENS hpr.).

Kristianstadbladets hpr. för bästa flygtid tillföll Å. Berg, 1.25.0. Berg erövrade dessutom för tredje och sista gången det av klubben uppsatta vandringspriset.



ANROP.

Skriv till FLYGTIDNINGENS Kamratcirkel, postadress: Malmö, berätta om Er själv, Ert arbete, Edra Flygtressen och vilka Ni vill brevväxla med (Obs.: högst 50 ord och endast ett anrop från en person). Underteckna anropet med signatur och ålder e. s. samt insänd 2: — kr (frimärken godtagas) tillsammans med Edert namn och fullständig 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 Kamratcirkelns "Flygfarbrorfond". Då fonden uppgår till 1.500: — kr. överlämna vi beloppet till Kungl. Svenska Aeroklubben för flygutbildning av medlem i Kamratcirkeln. 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 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 namnet! Kuvertet utan adress, som alltså innehåller Ert svar till utvalt anrop, lägges därefter in i ett till FLYGTIDNINGENS Kamratcirkel, postadress: Malmö, adresserat ytterkuvert. FLYGTIDNINGEN adresserar och vidarebefordrar omedelbart Edert svarsbrev till anropsinnehållarens namn och adress. Sedan går brevväxlingen direkt mellan de båda parterna, men glöm inte att skriva Edert namn och adress i svarsbrevet!

A. 15. Från volontärer till generaler i Barkarby och Viggbyholm! Skicka mig en breveskader, alla svaren tas med storm! Från Östersund och Karlsborg jag säkert massor får. Dom hamnar ej i papperskorg, och svaren kommer från "Mari-Ann 20 år".

A. 16. Är en mycket flygtresserad 17-åring som tänker ta värvning vid flygväpnet. Önskar kontakt med likasinnade grabbar eller flickor samt någon snäll "flygfarbror" som kan hjälpa mig i mina strävanden. Jag jobbar i affär och är även modellbyggare och mekaniker.

"N. E. I., Box 29".



Gummistämplor, Tvättäta färger, Metallstämplor, Oljefärger, Stålstämplor, Lackfärger, Meallstämplor, Plomber, Pagine-maskiner, Brännjärn.

Nya Stämpelfabriken

Stora Nygatan 32 — MALMÖ
Telefon 24004

— Mågårdig leverantör till armén och flygvapnet. —

VINSCHKONSTRUKTIONER..

(Forts. från sid. 7)

och medelst ett par mjuka kopplingar förbundits med den kardanstump som fått sitta kvar på bakaxeln. På de flesta bilmotorer kan man genom ganska små förändringar av frampartiet taga ut kraften den vägen. Vevaxeln har vanligen en cylindrisk del med krysskil eller en kopplingsfläns. I båda fallen går det lätt att få fast en förlängning som sticker ut genom hålet för startveven.

Efter åtskilliga missöden på grund av att differentialen skurit ihop ha stockholmarna nu försett denna med speciella bronsbussningar i alla lager, där ej kullager finnas och även mättat oljan med mycket fin grafit, varigenom en fullständig smörjning erhålles. Bromsarna på den extra bakaxeln ha fått sitta kvar och kopplats till en spak på sådant sätt att lintrumman, som sitter på höger sida, låses när spaken föres bakåt och den motsatta sidan när spaken föres framåt. På det viset tjänstgöra bromsarna som en kopp-

ling, och en mjuk start kan erhållas. Vinschskötaren står vid sidan av bilen och manövrerar med denna bromsspak och ett extra gasreglage.

Av dessa båda typer på vinsch är nog den senare att föredraga av bekvämlighets-skäl. Ur tillförlitlighetssynpunkt ha de samma brister i det att differentialens hållbarhet alltid är oberäknelig, då den ju från början ej avsetts för den här uppkommande belastningen.

På tal om stockholmarna så ha de en liten fallskärm på någon meters diameter sittande fast vid ändan på linan och så in-kapslad att den löses ut efter det planet kopplat loss. Skärmen hindrar därvid li-nan att falla platt till marken och lägga sig i en massa slingor, som lätt kunna bli till fula kinkar.

En annan lösning av vinschens place-ring framför vagnen och med ett kraft-uttag i motorns framända har planerats vid *Chalmers segelflygklubb*. Här liksom vid de föregående konstruktionerna kom-ma endast normala bildelar till använd-ning. De delar som behöva tillverkas äro endast ramen för monteringen, lintrum-man och axelstumpar. Här, som vid före-gående konstruktion, förlänges vagnen c:a 75 cm framåt, och motoraxeln förses med en förlängning som räcker några cm fram-för kylaren. Denna axelförlängning kopp-las till en vanlig bilväxellåda av en storlek som motsvarar motorstyrkan. Växellådans utgående axel kopplas till lintrumman, som är lagrad i två SKF lagerhus, med en la-mellkoppling. Linan kommer på detta sätt att löpa in tvärs bilen till skillnad mot de två föregående där den löper in längs, men detta torde ej ha någon större olägenhet om en tillräckligt tung vagn användes. Vinschskötaren sitter på förarplatsen och



I Berlin meddelar rationell undervisning per korrespondens i:

flygteknik, aero- och hydromekanik, maskinkonstruktion, automobilkonstruktion, transportteknik, skeppsbygge, värme- och elektroteknik, väg- och vattenbyggnad, kemi, textilteknik, språk och tysk stenografi. Förbe-redande kurser för verkstäre- och Ingenjörsexamina samt handelskurser.

Korrespondensskolans lärarkrafter bestå av ansvarskännande fachmän, som behandla varje brev synnerligen ingående och lämna vägledande råd.

Begär prospekt och undervisningsprogram för 1940 och övertyga er själv.

FERNSCHULE BERLIN/Abt. 41. b.
BERLIN W 15, KURFÜRSTENDAMM 66

kör med en kombinerad broms och kopp-lingsspak och den vanliga gaspedalen.

Denna vinsch är lätt att transportera och ställa upp till körning, men lintrum-man sitter i lägsta laget och bör nog pla-ceras några decimeter högre upp och med en kraftig rullkedja drivas från växellå-dan. En del vagnar äro också svårare än andra att bygga fram på ett enkelt sätt, varför det kan tänkas att man blir bun-den vid en viss vagn typ eller årsmodell.

En stor fördel med detta byggnadssätt är dock den möjlighet till stegvis variation av linans hastighet som erhålles genom växellådan. På det viset kan linans has-tighet varieras mellan c:a 15 och 90 km/tim, och motorn får ett högre varv med jämnare gång även vid låga linhastig-heter, vilket kan vara till stor fördel un-der starter i hårt väder.

Luft-Emil.

(Ytterligare artiklar följa.)

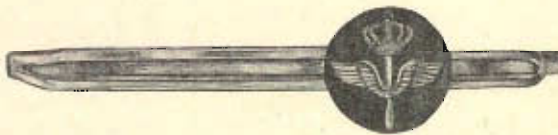
De flygintresserades Julklappar

Vår stora katalog innehåller 100-tals lämpliga presenter till gamla priserna. Rekvirera katalogen i tid! Sändes mot 30 öre i frimärken.



Förgyllda flygmärken med kråsnål **Pris 2:25 kr.**
dito utan krona **Pris 1:75 kr.**

Clips av förkromad platinom. Försilvrat flygmärke helt infällt i vacker blå emalj **Pris 2:75 kr.**



Flygarringen (kontrollerat silver) för damer och herrar. Uppgiv in-vändigt mått i mm. **Pris 3:85 kr.**
dito förgylld **Pris 5:— kr.**



LÄDERPLASTIKARBETEN

med flygmärket infällt i guldplastik.

Skrivunderlägg.....	Kr. 19:—
Gästbok.....	„ 18:—
Bordsblock.....	„ 8:30
Bridgeblock.....	„ 4:90
Tobakspung.....	„ 3:—
Notesblock.....	„ 2:50
Nyckelfodral.....	„ 2:15
m m., m. m.	

Manschetknappar av förgylld alpacka med flygmärket infällt i blå emalj **Pris 4:75 kr.**

Flygglasögon 4:25 — 53:— kr. Flygardolkar 3:75 kr. Flygplanstatyetter 4:25 — 17:— kr. Flyg-motorklockor 18:75 kr. Askkoppar med flygplanmodeller etc. 3:75 — 4:95 kr. Papper och kuvert med flygmärke 2:25 kr. m. m., m. m. **Order över 3:— kr. porto fritt.**

Har Ni svårt att välja lämplig gåva till Er vän så köp ett presentkort och han kan välja själv!

Skriv i dag till AERO-TJÄNST, Malmö.

MERKURIUS

alla tiders svenska segelmodell

BYGGBESKRIVNING

Några data: spännvidd 2.180 mm
 totallängd 1.300 mm
 medelvingdjup 180 mm
 vingyta 40,6 kvdm
 stabilisatoryta 8,1 kvdm
 vingbelastn. 21 gr pr kvdm
 kompl. vikt 850 gr
 sidoförhållande 1: 12
 stabilisatorns sidoförh. 1: 5.

Materialdimensioner:

20 st. spant, 2 mm balsa, placerade med 50 mm mellanrum
 4 st. longeronger, 4 × 4 mm furu
 25 st. formlister 2 × 6 mm balsa.

Vingen

Vingspetsarna bestå av basade lister 3 × 3 mm. Samliga lister i vingen av furu. Mittpartiet är klätt med balsa där det förut omtalade balsafästet anbringats. På balsafästet och kroppen finnas runda furupinnar (5 mm diam.) för gummisnoddarna. Vingens nedläggning i kroppen ger bättre strömlinje, och de vanliga virvlarna vid vingfästet reduceras sålunda betydligt. Vingprofilen är av egen konstruktion och speciellt lämplig för hög vingbelastning. Den påminner om RAF 32, men är plan på undersidan. Spryglarna äro av 2 mm balsa och placerade med 50 mm mellanrum. Antalet spryglar är 84 inklusive halv-spryglar. Förstärkningar måste emellertid finnas på spryglarnas bakre del. Dessa bestå av tändstickor, vilka limmats på spryglarnas sidor. Endast stickorna äro insänkta i bakkanten genom 2 mm djupa insågningar. Vid vingens "knäckar" har fram- och bakkanten samt balken förstärkts med 1 mm fanérvinklar. På framkanten äro dessa placerade på baksidan, vid balken en på var sida. På bakkanten har förstärkningen (F) infällts.

Materialdimensioner:

1 st. huvudbalk 5 × 15 mm
 1 st. hjälpbalk 2 × 7 mm
 framkant 3 × 10 mm
 bakkant 3 × 10 mm
 84 st. spryglar, 2 mm balsa.

Helspryglarna äro placerade med 50 mm mellanrum.

Stabilisatorn

Framkantlisten, som är av balsa, bildar även spetsarna. Bakkanten fästes vid dessa medelst snedskarvar. På spryglarna finnas tändsticksförstärkningar infällda i listen på samma sätt som vingens.

Materialdimensioner:

balk, 2 × 7 mm furu
 framkant, 4 × 5 mm balsa
 20 st. spryglar, 2 mm balsa,
 med 30 mm mellanrum.

Fenan

Uptill på ett avstånd av 130 mm från kroppens arbetslinje är fenan stympad och avpassad för stabilisatorn. Stabilisatorn, som har en påbyggd fortsättning av fenan, är fäst på denna med gummiband. Fenan är fast anbringad vid kroppen. Den har en ram av balsa, basad i ett stycke. (Vid basningar äro listerna sågade två gånger i längdriktningen i samtliga fall utom vingens ytterspets, som är sågad en gång.) Runt ramen är ett smalt 1 mm tjockt celluloidband pålimmat för att göra denna



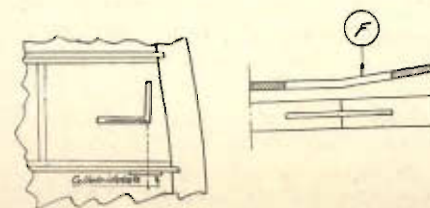
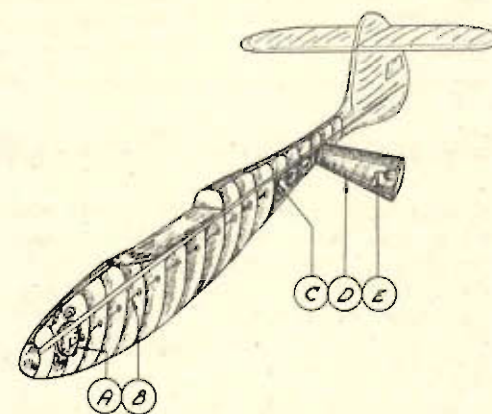
Ingvar Gustavsson, Linköpingseskadern, är ingen gammal ny inom vårt modellflyg. Han har på kort tid utvecklats till en konstruktör vars produkter förråda god aerodynamisk insikt och en säker känsla för formens harmoni.

Gustavssons verk "Merkurius" betecknar idealen för en svensk segelmodell. Konstruktionen tillåter de mest hårdhänta stötar — en lodrät dykning från 20 m höjd mot kälfrusen mark eller medvindsflygning in i en brädstapel resulterar som regel endast i en kraftig smäll och möjligen en liten reva i sidenet! Trots detta har Merkurius en flyghastighet som ingalunda är högre än för motsvarande modeller med låg vingbelastning, samtidigt som glidtalet är synnerligen högt. "Stallegenskaperna" hos Merkurius äro ävenså typiska för den tunga segelmodellen: den synes stiga lika mycket som den sjunker igenom. När härtill kommer planets vackra, balanserade flykt och goda startegenskaper framstår det såsom en utmärkt representant för den nya utvecklingsriktningen inom svenskt modellflyg.

Bilden härövan visar Ingvar Gustavsson med sin Merkurius. Visserligen har detta foto redan tidigare publicerats i FLYGTIDNINGEN, men då det är det bästa foto som knäppts på såväl modellen som dess konstruktör har red. tagit sig friheten att återigen sätta in den. Det är förresten inte så mycket på fotot som fastmer på ritningen ni ska titta när ni nu ska till att bygga Merkurius, pojkar! Sätt igång! Merkurius är väl värd er uppmärksamhet...

Kroppen

Främre partiet är klätt med balsa till 70 mm längd, där ballasten finnes innesluten. Kroppens största tvärsektion håller den internationella bestämmelsen. På kroppens översida finns ett avlångt urtag för vingen, vilken senare har en fast balsaklots med motsvarande form. Kroppsurtaget samt vingklotsens undersida har 1 mm fanérklädsel, då påfrestningarna här äro särdeles stora. I kroppen finnes även tidsutlösning, bestående av en stötsäker klocka (A) på skivan samt en 0,5 mm piano-tråd (B), som glider lätt genom spanten och framtill är ledande fäst vid mitten av klockans minutvisare. Baktill är piano-tråden fäst vid en 1 mm järntråd (C), vilken löper genom de två sista spanten. På sidan framför fenan är en lucka (D) anbringad med tillhörande haspel (E). Då järntråden genom klockans kraft glider ur haspeln öppnar sig luckan för en bromsskärm, som på ett önskat klockslag faller ut och utvecklar sig. Härvid lägger sig planet i dykning och tar mark utan att kvaddas. Skärmen bör härför ha en yta av minst 10 kvdm. Anordningen avser ju att få ner planet inom önskad tid, då segelmodeller ofta försvinna på höjden i termikens våld. Flyttbar startkrok finnes för underlättande av högstarten.



motståndskraftig för stötar. Under fenans list är förstärkt med vertikala lister 2×5 mm, vilande mot kroppen.

Materialdimensioner:

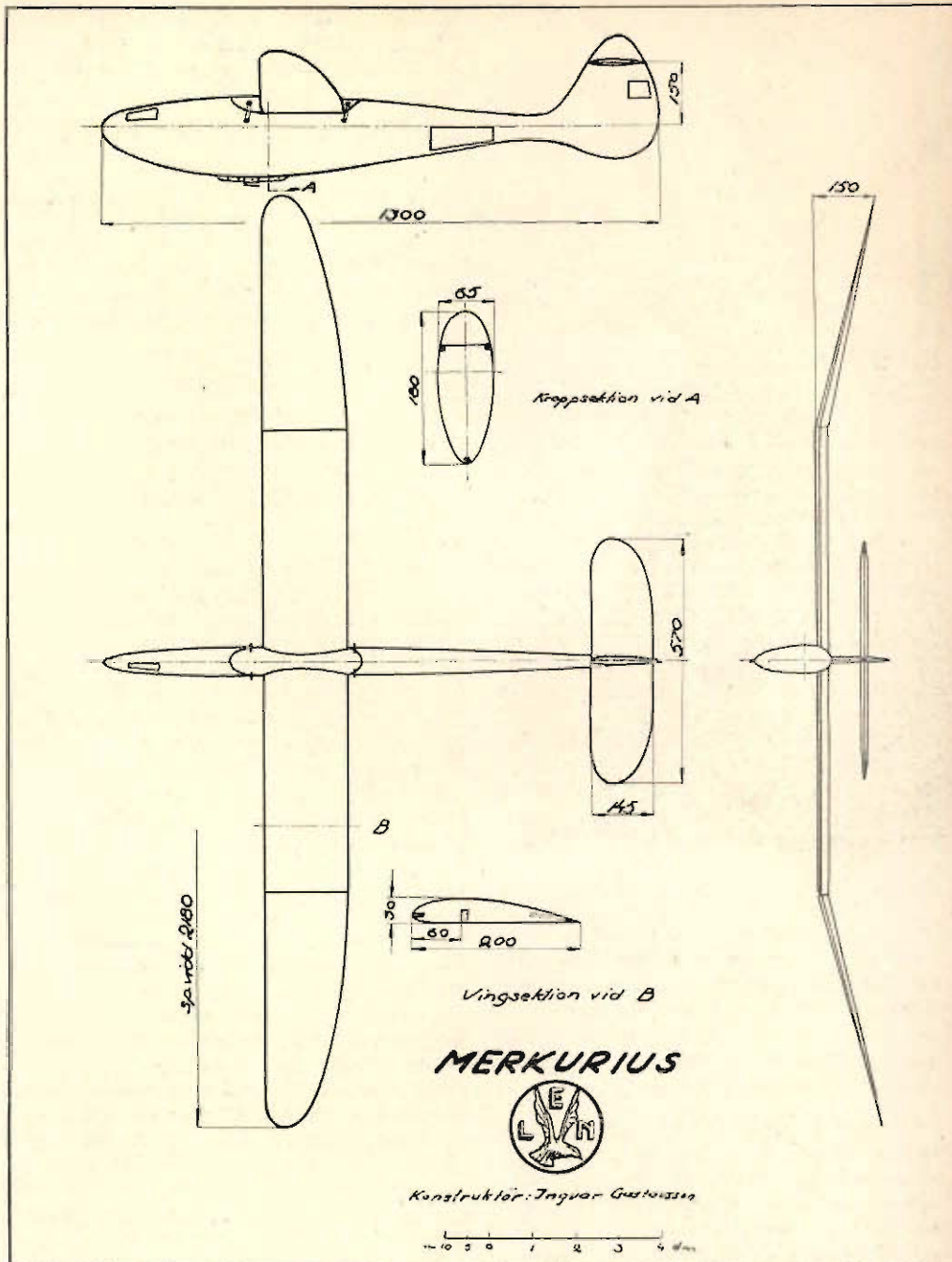
- yttre ram av balsa 3×10 mm
- 9 st. spryglar, 2 mm balsa, med 20 mm mellanrum
- 1 st. balk, 5×5 mm furu.

Klädseln

Kroppen, fenan och stabilisatorn äro klädda med dubbelt japanpapper. Vingen måste klädas med siden, emedan dubbelt japanpapper på denna blir för klent. Fibrerna i japanpapperet har vid klädseln lagts vinkelrätt mot varandra, vilket är av stor betydelse för hållfastheten. Genom pappersklädsel minskas kostnaden, då siden f. n. ställer sig tämligen dyrt.

Trimning

Då stabilisatorn är högt placerad försvåras trimningen något, emedan man ej kan kontrollera inställningsvinkeln med samma noggrannhet som fallet är då vingen och stabilisatorn ligga i samma plan. Då stabilisatorn flyttas högre upp bör vingens inställningsvinkel vara mera negativ. I flygningen sker en upprätning, så att stabilisatorn närmar sig vingens plan. Ett segelplan med stabilisator och vinge i samma plan flyger jämnt och utan störningar i höjddled. Med högt placerad stabilisator uppstår vid lugnvädersflygning med ett minimum av ballastvikt en karaktäristisk lätt vagning i höjddled, vilken ökar glöddtalet avsevärt, då planet härige-



STUKAPLAN
JU 87

Ritning till modell i skala 1/25, spännvidd 55 cm., av JU 87, det pågående krigets kanske mest aktuella flygplan

erhålles gratis
men endast om ett 10-öres frimärke närsl., avsett att täcka exp.-kostn.

Mer än en ritn. exp. ej till en och samma person. Erb. gäller endast f. o. m. den 15 dec. 1940.

Till SVEN WENTZEL, Apelbergsg. 48, Stockholm
Sänd mig omgående 1 st. ritning till JU 87
10 öre till exp.-kostnad närslutes.

Namn _____
Adress _____
Skriv tydligt. Glöm ej ortens namn. FT

nom i största möjliga utsträckning tillgodör sig vingens lyftkraft. Avvägningen tillgår här på vanligt sätt med balansering

på första tredjedelen av vingdjupet. (Om bärande stabilisator användes blir tyngdpunkten flyttad längre bakåt.)

Upprop till Östergötlands modellflygare

Många landsortsklubbar äro vacklande och svaga, och Östergötlands bilda inga undantag. Linköpingseskadern har emellertid numera möjligheter att aktivt lämna klubbarna sitt stöd genom att ställa sig i spetsen för bildandet av Östergötlands modellflygförbund.

Genom ÖMF ges klubbar och enskilda modellflygare i Östergötland tillfälle att gemensamt arbeta sig framåt, inte sprida och svaga utan som en stor, slagkraftig enhet.

Söndagen den 8 december äga östgötamästerskap i modellflyg rum i Norrköping. Efter tävlingen samlas östgötaklubbarnas representanter för att konstituera förbun-

det. Om förutsättningar härför finnas kommer förbundsavdelningen att bestå av representanter från de skilda klubbarna.

För att förbundet skall kunna göra något, resa upp sina svagaste klubbar och väcka den nya anda som Sveriges modellflyg under en krisperiod behöver, måste varje liten enhet göra sin insats.

Visa därför, Östergötlands modellflygare, Er vilja till kamp och tro på seger! Manifestera med Ert deltagande i östgötamästerskapen och ÖMF-konferensen Ert intresse för modellflyget!

Sigurd Isacson,
eskaderledare.



Bra nödlandning

En Cubförsäljare i USA var på återflygning till sin bas. Under vägen råkade han in i en hård snöstorm. Det blev isbildning på vingarna, och snart fann han sig flygande ett par tiotal meter över snöklädda kullar. Isbildningen blev värre, och han kunde inte hålla sig flytande längre. Trots att planet inte hade skidor företog han en nödlandning. På slutningen av en kulle gjorde han en hård "pannkakslandning" för att genom att bräcka landningsstället göra det bästa av situationen och komma relativt lindrigt undan.

Landningen förlöpte enligt beräkning och planet sladdade genom snön som yrd omkring. Försäljaren steg upp för att titta efter hur planet klarat sig.

Då sade passageraren helt lugnt och ovetande:

— Vad landade du här för?

Orginell hälsning

En av United Airlines "luftvärdinnor" heter Vera Smith. Hon är dotter till en lokomotivförare, som varje dag för sitt godståg på en liten smalspårig järnväg i närheten av Seattle. Vera Smith jobbar på flyglinjen San Francisco—Portland—Seattle, och varje dag då det stora trafikflygplanet passerar över järnvägen där godståget "sniglar fram", brukar pappa Smith blåsa i sin ångvissla som hälsning till dottern som arbetar kanske en kilometer ovanför hans huvud. Att inte hon kan höra faderns blåsning spelar ju ingen roll, men hon ser ju röken av honom i alla fall.

"Jonsons hörna" i Stilla havet

Vissa positioner äro av stor vikt för flygarna och för atlantflygarna finns t. ex. i Stilla havet en plats mitt i oceanen som fått namnet "Jonsons hörna". Vem som gett namnet åt den är det ingen som vet. Denna fläck är bekant för varenda pilot på de stora amerikanska clipperplan som flyga över Stilla havet. "Jonsons hörna" är naturligtvis ingenting annat än en punkt i luften ovanför oceanen, men den är mycket viktig, ty det är där flygplanen mellan Hawaii och San Francisco ändra kurs.

Dess exakta position är 35 grader nordlig latitud och 145 grader västlig longitud. Om man kunde dra en rät linje mellan Hawaii och San Francisco och sedan gå femtio mil norr om mittpunkten så skulle man befinna sig i "Jonsons hörna". Man vet att jorden roterar. Genom att följa jordens rotation har man förkortat oceanrouten och denna kurs kallas storcirkel-routen. De stora passagerareplanen spara tid och få fördelaktigare vindar genom att ta en sådan kurvlinje. Men på någon punkt på linjen måste de ändra kursen för att träffa direkt på Hawaii eller San Francisco. Och "Jonsons hörna" (Jones's Corner) är just den punkten.

Fågelbo i flygplan

Rekordet i fråga om underliga fågelboplatser torde innehas av en rödhakesångare i England. Han byggde sitt bo i en flygplanvinge. Maskinen stod vid Denham, och fågeln hade lagt sex ägg i boet. Han vägrade hårdnackat att lämna det och följde med 100 km till Rending och sedan tillbaka igen. Boet låg väl skyddat av en stötta alldeles intill flygkroppen.

Så snart maskinen kommit hem lämnade fågeln aerodromen, flög runt den ett par gånger och vände sedan åter till boet.

Kom ihåg

att prenumerera på FLYGTIDNINGEN — helår endast 3: 75 kr.



— Ack, om jag anat detta hade jag alltid flugit utan fallskärm!

Stork flyger med katt på ryggen

Att en stork gör en flygtur med en katt som passagerare är en fullkomlig sensation. På en äng i närheten av en bondgård i Lettland gick en kraftig stork och flanerade. Icke långt från fågeln låg en katt och blinkade mot solen. Plötsligt gjorde den några hopp mot storken och satte sig på den långbenta fågelns rygg.

När storken fick känna tjugo vassa klor i nacken började den omedelbart flaxa med vingarna. Startsträckan blev förstas längre än vanligt, men efter ett ögonblick flög den upp i luften med katten på ryggen. Storken gjorde alla möjliga manövrer för att bli kvitt den oövalkomna passageraren — bland annat kunde en topproll tydligt urskiljas av några modellflygare i närheten — men intet hjälpte. Då höjde den sig ytterligare över marken. Plötsligt sågs en svart prick lösgöra sig från den vita storkkroppen. Det var katten som ramlade ner. Underligt nog klarade den livhanken trots det vådliga fallet, men så har ju katten också sju liv. Storken flög några ärevarv över ängen och försvann sedan vid horisonten.



Firar Jul.

Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57 Östergatan 18
224 20 MALMÖ

Skidor, bindningar & slavar
i ledande märken.

Glas, kristall och porslin
Ni köper förbelaktigast
hos
Ohlson Jor & Co
hörnan Söbergatan 17

Carborundum & Aloxite

Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR

Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN MALMÖ



Vi leverera:

Tekniska gummivaror

Slangar - Oljor - Remmar

Maskinpackningar

Tillbehör till gengasaggregat

A.-B. E. Bierregaard & Co Eltr.

tel. 288 86 MALMÖ tel. 238 38

Köhler's
KLICHEANSTALT.
STORA NYGATAN 54.
TEL. 167 34
108 42
MALMÖ.

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 18 35 51 66 80 90 98 104

9—flera ggr 12 kr. pr gång.

Flygbetonade textförslag sändas på
begäran.

NYTT UTIFRÅN

MILITÄRFLYGET I THAILAND har nyligen avskilts från armén och blivit ett självständigt vapen. Någon inhemsk tillverkning av flygplan finnes ej, men de militära verkstäderna i närheten av Bangkok arbeta f. n. med konstruktion av egna typer. I en speciell avdelning pågår experiment med utprovning av inhemska träslag som material för flygplan. Thailand flygvapen använder f. n. flygplan av typerna Curtiss Hawk, Vought Corsair, Martin 139 och Avro 504 N. — Trafikflygningen, som på de internationella genomgångssträckorna fram till krigsutbrottet ombesörjdes av Imperial Airways, Air France och KLM, kan notera en betydande utveckling. De rent inhemsk flygsträckorna trafikeras av Aerial Company of Thailand, vilket såsom sin huvuduppgift tagit att frakta post till avlägsna delar av landet. Såsom exempel på detta bolags effektivitet kan nämnas att det under ett år gjort 1.321 flygningar utan något som helst haveri. Under samma tid fraktades 16.193.000 kg post, 1.784 kg gods, och den sammanlagda flygsträckan var 153.542 km. Passagerare medtagas i regel endast då post- och godsmängden tillåter detta. I närheten av trafikflyglinjerna finns ett flertal såväl ordinarie som nödlandningsfält. Sex större flygdiostationer finns. Även flygväderlektjänsten lär vara väl organiserad.

Nbh.

AEROKLUBBEN I IRAN har hos Rearwin Airplanes Inc., Kansas City, USA, beställt 25 skolflygplan av typen "Cloudster", tvåsitsigt, högvingat monoplan med 120 hk Ken Royce-motor. Den amerikanska tidskriften "Aviation" meddelar att meningen torde vara att i Iran så småningom sätta i gång med licensbygge av denna typ.

FORD MOTOR CO. arbetar vid sidan av sin licenstillverkning av Pratt & Whitney-flygmotorer på konstruerandet av en egen flygmotor. Det lär bli en vätskekyld V-12-cyl. motor på 1.500 hk, som bygges på erfarenheter från företagets bilmotor Lincoln Zephyr V-12.

EN FALLSKÄRMSJÄGARBATLJON bildas i USA. Det blir den första i sitt slag där. Krigsministeriet har, enligt meddelande från Washington, för avsikt att antaga 412 frivilliga som tjänstgjort minst ett år vid infanteriet. Dessa män kommer att sammanföras med en liten grupp fallskärmshoppare som f. n. ligger och tränar i Fort Benning, Georgia. Framdeles ämnar man sätta upp minst ännu en fallskärmsjägarbataljon. En sådan är utrustad med 386 revolverar, 355 gevär och 30 fällbara cyklar.

Nbh.

Vi rekommendera:



Vi tillverka o. lagerföra:

SKRUVAR

MUTTRAR

BRICKOR m. m.

Införda offer!

A. BENDOR

Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö



Malmö

Upp genom luften flyga
bekymmer och skoskav

om Ni låter FÖRSTORA
Edra tränga skor i

NILSSONS SKOMAKERI Lundavägen 14
Telefon 172 63

Alla slags skoreparationer. Snabbt, billigt.

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

VÄRLDENS HÖGSTA FLYGLINJE är belägen i Sydamerika, närmare bestämt mellan Buenos Aires och Santiago de Chile. Trafikflygplanen måste här gå ända upp till 8.000 m för att komma över Anderna. Över detta väldiga fjällmassiv är vädret under hela året ogynnsamt, vilket gör flygförarnas arbete mycket ansträngande.

ETT SPORTPLAN AV LÄTTMETALL har nyligen konstruerats av Naugle Aircraft Corporation, USA. Det är tvåsitsigt, helt fribärande och har en 75 hk Lycomingmotor. Planet, som helt och hållet är byggt av lättmetall, har provflugits och uppnådde då en maxhastighet i planflykt av 208 km/tim. Landningshastigheten var 64—67 km/tim utan vingklaffar. Med föraren ensam i planet uppnåddes en stighastighet av 457 m/min. Planet har fast landningsställ, men det är meningen att så småningom utrusta det med indragbart sådant, varigenom det skulle vara möjligt att öka maxhast. till 240 km/tim.

Nbh.

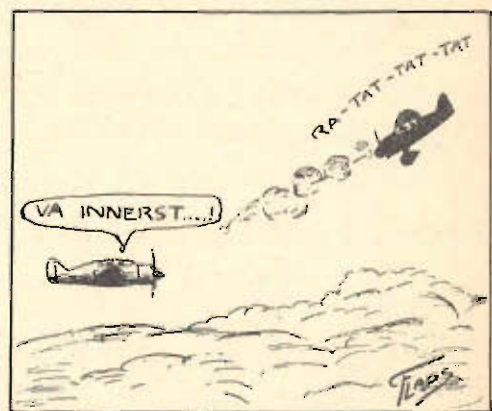
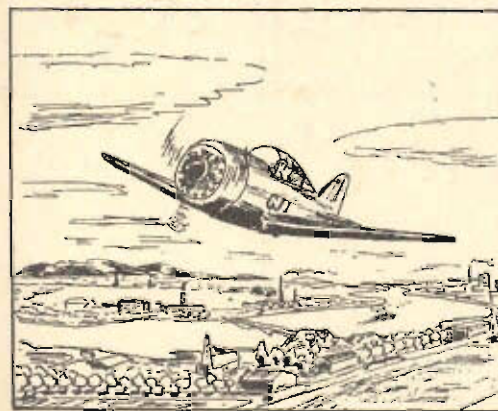
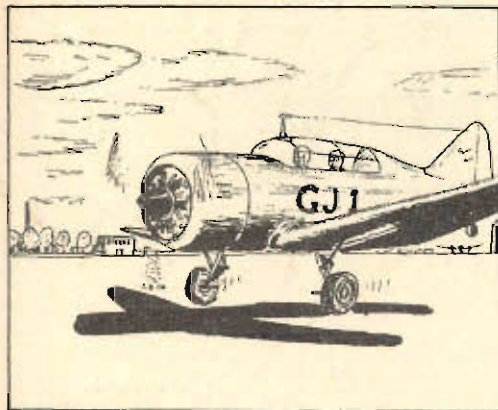
Med detta nummer följer som bilaga ett inbetalningskort för prenumeration på FLYGTIDNINGEN.



MED G.J.1 SAMT *John* och *Georg* PÅ ÄVENTYR

SVENSK ORIGINALSERIE AV GEORG H. SVENSON.

Här börjar en av mest spännande äventyrsserier om flygning som över huvud taget publicerats. Vi få följa de båda flygingenjörerna Georg Svenning och John Brennan under deras sagolika upplevelser i luften och på marken, i strid mot hänsynslösa förbrytare och under fredligt tekniskt arbete. De ha konstruerat och för gemensamt startkapital byggt ett snabbt och synnerligen vändbart jaktplan och befinna sig nu på sitt kontor i Stockholm, medan Mike, en privat-flygare som varit de båda vännerna till stor hjälp, på flygplatsen övervakar en ändring av flygplanet, kallat G. J. 1.



Bästa julklappen

PRESENTKORT

på FLYGTIDNINGEN 1941

pris endast 3:75 kr.

Den värdefulla julgåvan som alla kan ge alla, såväl damer som herrar. Presenten som påminner om givaren under hela nästa år. Kan Ni tänka Er en bättre julklapp i detta prisläge? Nej, säkerligen inte. Kom ihåg att hela svenska folket är flygintresserat och att Ni har många vänner och bekanta som skola ihäggkommas! Vi lämna därför ett

SPECIALERBJUDANDE: Tre presentkort endast 10:— kr. Fem presentkort endast 15:— kr.

Glöm inte att prenumerera på FLYGTIDNINGEN även till Er själv! FLYGTIDNINGEN utkommer den 1 varje månad och innehåller massor av bilder, artiklar och nyheter från flyget inom och utom landet. Lösnummer

pris 35 öre, ökat sidantal. Fyll i bilagda inbetalningskort och inlämna det redan i dag på närmaste postanstalt. Ni erhåller därefter omgående rekviderat antal presentkort i trevligt utförande och med texten "GOD JUL tillönskas av". Om så önskas kan följande text på presentkortet erhållas i stället "GOTT NYTT ÅR tillönskas av", eller "HÄLSNINGAR". Finnes ingen anmärkning på rekvisitionen sändes presentkort med texten "GOD JUL tillönskas av"

Ombud antagas på de platser där vi ej äro representerade. Redaktör: Georg H. Svenson

Vi rekommendera:

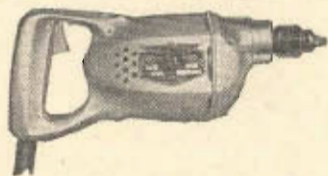
Malmö

Är Ni i behov av lägenhet

Hyr då genom

FIRMA OTTO ÅBERG

Södergatan 28 Tel. 22367-22683



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR — Malmö

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg



SIMON EDSTRÖM A/B.
MALMÖ

Internationella transporter
Ombesörja befraktning och
transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)



NYTT UTIFRÅN

SPORTFLYGET I USA har fått ett kraftigt stöd från Bank of America, i det banken fr. o. m. september beslutat garantera privatflygares inköp av sportplan av typerna Piper Cub, Aeronca, Luscombe, Er-coupe, Stinson 105, Taylorcraft och Porterfield. Köparen erlägger till fabriken en tredjedel av priset. Resten, som ej får överstiga 3.000 dollar, finansieras av banken, varpå köparen får ett amorteringslån löpande med 6 % ränta. Dessutom betalar köparen till banken försäkringsbeloppet, 11 % av inköpspriset, samt 1 % på det av banken till fabriken erlagda beloppet. — Under första veckan tecknades 55 dylika kontrakt till ett belopp av i runt tal 100.000 dollar.

Nbh.

BAMBU SOM SEGELPLANMATERIAL har kommit till användning i Japan. Konstruktören Kenichi Mayeda har byggt ett segelplan, kallat "Mayeda-Teishin Shisaka". Det har en spännvidd av 11,2 m, längd 5,8 m och en tomvikt av 90 kg. Stommen i såväl vinge som roderorgan består utslutande av bamburör.

Nbh.

JAPANSKT SEGELFLYGREKORD har satts av den koreanske flygaren Ryuzo Asakawa. Under en veckas segelflygtävlingar i Hsinking slog han nämligen det gamla rekordet i sträckflygning, som lydde på 71 km. Asakawas distans blev 96 km, och den använda tiden var 2 tim 11 sek.

Dr. Satoh, en japansk expert på området, säger att förutsättningarna för segelflyg i Mandshukuo äro synnerligen goda.

Nbh.

ETT FOLKFLYGPLAN har konstruerats av den militära flygplanfabriken i Cordoba, Argentina. Planet, som är tvåsitsigt och har en motor på 50 hk, uppges komma att kosta omkring 5.000 pesos, motsvarande 1.150 dollar — ett pris som något understiger kostnaden för en tvådörrars Ford av lyxklass med standardutrustning. Ett likvärdigt sportplan skulle, om det importerades från USA, gå på c:a 9.000 pesos, påpekar den amerikanska flygtidskriften "American Aviation". Fabriken beräknas kunna framställa 10 plan per månad. Man vill med försäljningen av detta "putterplan" bidra till att driva fram det argentinska civilflyget och samtidigt åstadkomma en reserv av militära flygförare. — Färdhastigheten torde bli 140 km/tim och aktionssträckan 500 km.

IRAN STÄRKER FLYGET genom att organisera nya flygklubbar och utbildar ett stort antal civilflygare, meddelar den iranska pressen. I Teherans flygklubb ha specialkurser för flygteknik inrättats, och inom den närmaste tiden lär det även bli en flygskola i denna stad. Statsunderstöd för inköp av skolflygplan utdelas.

Nbh.

Vi rekommendera:

Malmö

MATTOR, alla slag
MÖBELTYGER
GARDINER m. m.

Största urval till fördelaktigaste priser hos

A.-B.

Orientaliska Mattaffären
Södergatan 18 MALMÖ Tel. 27058, 16248



Använd **SKANDEX-**

kortsystem vid behov
av lagerkontroll över
flygmaskinsdelar.

SVENSK TILLVERKNING

SVENSKA SKANDEX AKTIEBOLAGET
Göteborg STOCKHOLM Malmö



Aktiebolaget

Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi Mångårig leverantör
till A/B Aerotransport

Uniforms - MOSSAN

med rätta stilen

Lundbladhs Pälsvareaffär

HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den
omgående till Eder förläggning.

JU 87

STURTBOMBPLAN



JU 90

TRAFIKFLYGPLAN

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