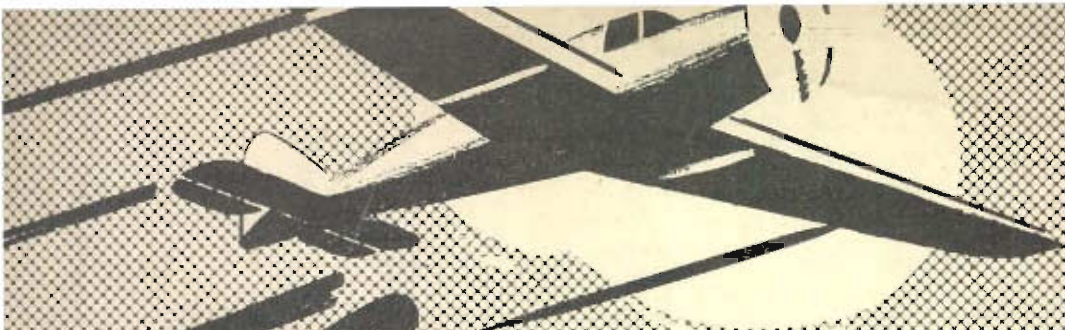


TIIS23016



Flyg TIDNINGEN

ARG. 2

FEBRUARI 1940

N:R 2



ALLT OM FLYGNING OCH FLYGARE



Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Almedalsgatan 9, Malmö.

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

Redaktör: Holger Ledung.
Redaktionssekr.: Harald Millgård.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2:75 kr.

i utlandet per år 3:75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonpris: 35 öre per mm.

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

Höjda flygpremier

1940 års lagtima riksdag har nu sammanträtt, och den s. k. "nådiga luntan" har överlämnats till dem som skola besluta om anslagen och skaffa fram pengarna.

Flyget spelar i år större roll än någonsin i statsverkspropositionen, och där finnas åtskilliga glädjepunkter, även om man naturligtvis kan säga att det ännu är mycket som fattas för att vårt flygväsende skulle ha möjlighet till en sådan utveckling som vi önska att detsamma skall få för att kunna hålla jämna steg med vissa andra länder.

Tyskland har ju nu t. ex. infört obligatorisk undervisning i flygfrågor i varje skola i hela landet efter en väldig plan, som synes syfta till ingenting mindre än att göra en flygare av så gott som var och en av landets 80 miljoner invånare, som har de erforderliga fysiska och psykiska förutsättningarna härför.

I väntan på att vi även skola komma så långt här i landet en gång få vi nu glädja oss åt att regeringen t. ex. vill hö-

ja premierna för civil flygutbildning till 1.200 kr. för A:2-certifikat, om eleven icke är mera än 24 år gammal, och till 1.000 kr. för elever, som äro i åldern 25—29 år. För fortsatt flygträning föreslår regeringen premien till 650 kr., varvid förutsättes att vederbörande icke är över 32 år gammal. Efter denna ålder anses vederbörande icke ha så stora förutsättningar att tillgodogöra sig en ytterligare utbildning för militär tjänst, men helt naturligt är varje pilot, oavsett ålder, en viss tillgång för landet, och man ville gärna se att även något äldre flygare kunde få ekonomiskt understöd för sin utbildning.

Antalet sådana premier för certifikat föreslås till 60 och antalet premier för fortsatt flygträning till 40 st.

Härförutom har emellertid flygvapnet begärt att få upprätta en egen flygreservskola, vilken kommer att fylla ett känt behov och som icke blott blir av stor betydelse för vår militära beredskap utan säkerligen även kommer att få stort inflytande på utvecklingen av vårt civila flygväsende genom den stora mängd ungdomar, som där komma att få en förstklassig fortsatt flygutbildning efter A:2-certifikatet.

Förslaget syftar till att under rent militära former bibringa eleverna en så grundlig utbildning under deras värnplikstid att de efter en kompletterande kurs vid krigsflygskola kunna tjänstgöra vid krigsflygförband. Det är meningen att de 30 elever, som flygförvaltningen beräknar skola kunna utbildas varje år, skola tagas ut bland de värnpliktiga vid såväl flygvapnet som armén och flottan.

Denna flygreservskola kommer att sortera under flygkrigsskolan på Ljungbyhed och blir förlagd till flygfältet vid Kvidinge.

Man får hoppas att denna skola snarast kommer att utvidgas till att omfatta ett ännu större antal elever.

OISLAGSBILDEN

visar engelska jaktplan av typ Hawker "Hurricane", uppställda i snörrät linje på flygplatsen i Northolt, Middlesex, där "No. 111 (Fighter) Squadron of the Royal Air Force" är förlagd.

"GULDFLYGAREN" FICK GULDET



Det blev chefpiloten vid Aerotransport, "guldflygaren" flygkapten K. G. Lindner, som fick mottaga Stockholms-Tidningens flygarmedalj för 1939 plus stipendium på 1.000 kr. Givetvis har detta val varmt gillats i flygarkretser, där man dels tycker om "Kåge", dels känner till hans kvalifikationer som rutinerad och omdömesgill trafikflygare. Valet motiveras med ing. Lindners utomordentliga insatser vid det framgångsrika upprätthållandet av svensk reguljär lufttrafik efter krigsutbrottet. Han har efter krigets början varit pionjärflygaren till Amsterdam, Berlin, Skottland och Wasa.

I detta sammanhang kan nämnas, att en forcering av officersutbildningen vid flygvapnet även skett i och med att utbildningen vid flygvapnets kadettskola för andra årskursen av officerskursen 1938—1940 fått avbrytas. Härigenom följer officersexamen för denna årskurs efter två månader vid kadettskolan i st. f. sex så som annars är fallet. Efter fyra månaders tjänstgöring vid flygförband beräknas konstituering till fänrik kunna ske vid fastställd tidpunkt, nämligen i mitten av april i år.

För att återgå till regeringens förslag till riksdagen så yrkas bl. a. 11.3 miljoner till anskaffning och förnyelse av flygmateriel för att möjliggöra ett forcerat fullföljande av utbyggnadsprogrammet inom ramen för 1938 års reviderade materialplan, varjämte 6.29 miljoner föreslås för tidigare anskaffning än vad som förut varit avsett av den tredje divisionen till F. 3 samt för vissa undersökningar rörande nya flygplan och motorer. 5.7 miljoner erfordras för att höja flygvapnets beredskap, och 2.4 miljoner extra för underhåll av flygmaterielen.

BLIV AKTIEÄGARE

i FLYGTIDNINGEN,

flygfolkets egen tidning. Aktierna lyda på 50 kr.

EN FLYGKLUBBS UTGIFTSPOSTER

Flygverksamheten vid Aeroklubben i Skåne under år 1939 var den största som denna klubb hitintills kunnat uppvisa. Enligt till oss översänd statistik visar verksamheten en ökning av mer än 100 % jämfört med år 1938. Antalet flygtimmar utgjorde nämligen 876 under år 1939 och 393 under år 1938.

Under fjolåret var antalet skolflygningar 1.950 med 287 flygtimmar.

Elevernas flygningar utgjorde 1.294 med 258 flygtimmar.

Extraflygningarnas antal har uppgått till 292 med sammanlagt 331 flygtimmar.

Antalet nya certifikat var 8 och förnyade 28.

Aeroklubben i Skåne, som är en av landets äldsta flygklubbar, började sin verksamhet redan år 1932. Denna flygklubb har upplagt sin verksamhet så att kontroll möjliggjorts över den ekonomiska utvecklingen, och otvivelaktigt har denna klubb utvecklats på ett sätt som kan tjäna som föredöme. Detta har föranlett oss att hos klubbens skattmästare anhålla om en redogörelse beträffande klubbens flygkostnader i anslutning till dess verksamhet samt ett uttalande med råd i ekonomiska frågor som kan vara av värde för flygklubbar i utveckling.

Skattmästarens rapport följer nedan.

För att kunna klarlägga utgifternas fördelning för en flygklubb är det nödvändigt att redan från början av verksamheten uppläggas ett kontosystem som helt fyller kraven på överskådlighet och möjliggör en effektiv kontroll av omkostnadsposterna för att i tid kunna påvisa omkostnadsobjekt som tendera gå i höjden.

Under beteckningen fasta kostnader inkludera vi utgifter vilka klubben erlägger oavsett flygning äger rum eller icke. Med löpande kostnader däremot avses alla ut-



Klubbens skattmästare H. Runeberg.

gifter, som stå i samband med flygverksamheten eller äro direkt betingade därav.

Nedanstående tabell visar en dylik uppdelning av utgifterna för de tre sista verksamhetsåren inom klubben och utvisar samtidigt kostnaden per flygtimme. Den kraftiga ökningen av timkostnaderna för år 1939 för försäkringar och amorteringar beror på, att klubben då förfogade över tvenne flygplan i drift.

Vi övergå nu till att kortfattat förklara de olika kostnadsgrupperna.

Försäkringskostnaden per flygtimme har under den angivna tidsperioden stegrats beroende på högre premiesatser. Premiesatsen per år för kaskoförsäkringen för Piper Cub utgör 17 % och för Bücker Student 27 %. Den höga procentsatsen för sistnämnda flygplantyp beror på tilläggspremier för nattflygningar.

De fasta kostnaderna för löner ökade år 1938 på grund av lönetillägg för kontorspersonal och mekaniker, som handha den dagliga skötseln av flygplanen.

Amorteringar. Dessa äro baserade på

1.000 timmars livstid för flygplanen. Valet av lätta flygplan med låga inköpsvärden bidrager till att hålla dessa kostnader på en låg nivå. Kostnaden kan även hållas nere genom en höjning av livstiden. Denna senare åtgärd fordrar emellertid ett ökat underhåll. Enligt klubbens erfarenhet bör flygplanens livslängd i amorteringshänseende ej överstiga 1.000 timmar.

Variationerna i **drivmedelskostnaden** bero dels på prisstegringar, dels därpå att vid verksamhetens början år 1937 ett gott lager drivmedel fanns tillgängligt.

Reparationer och reservdelar sammanföras ofta under ett konto, benämnt *Underhåll*. En omsorgsfull daglig flygplan-kontroll av kvalificerad personal är en förutsättning för att dessa kostnader skola hållas nere. Denna post utgör ofta en betungande utgift för flygklubbarna. Det på senare tid ökade antalet verkstäder som åtaga sig flygplan- och motoröversyner samt den förbättrade tillgången på kvalificerad personal äro faktorer som komma att bidra till en minskning av dessa kostnader.

Flyglärarearvodena ha för klubbens vidkommande stigit under år 1939 beroende på ökad ersättning för nattflygningar.

Markorganisationskostnader. Dessa omfatta start- och landningsavgifter, hangarhyra och belyningsavgifter. De äro baserade på avtal med flygplatsförvaltningen.

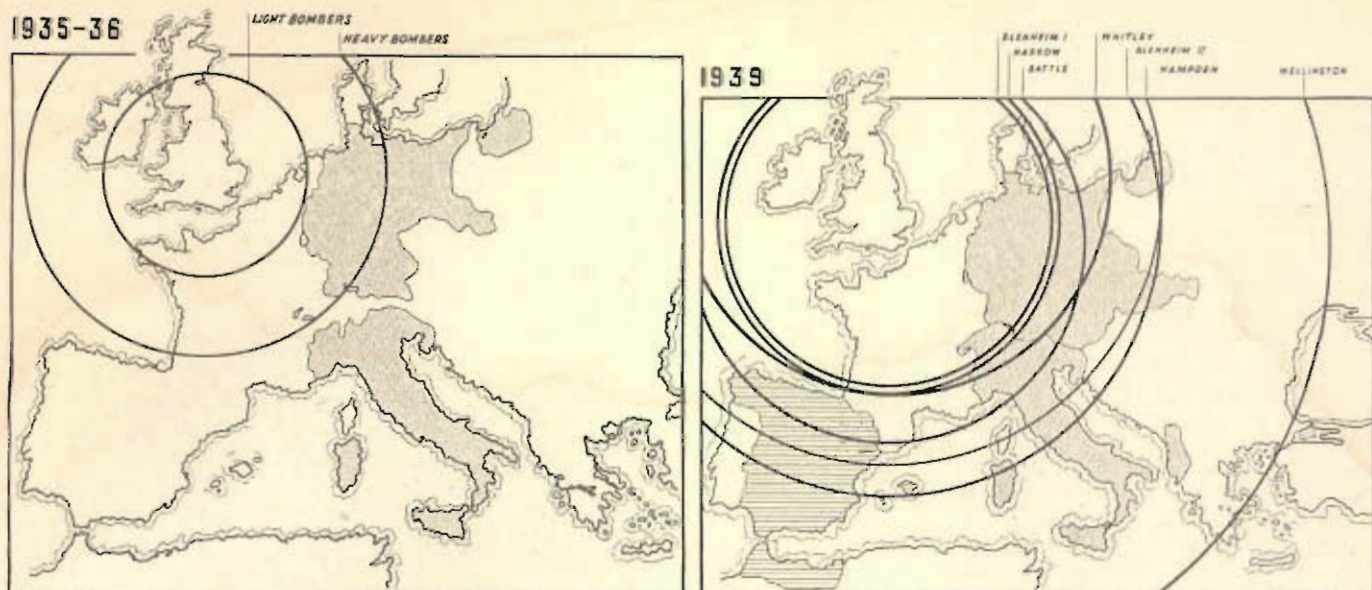
Bland de övriga kostnadsgrupperna kan nämnas att kostnaderna för klubbens sportstuga torde motsvara lokalhyran för administration och sekretariat hos andra flygklubbar.

(Forts. på sid. 7)

	År 1937		År 1938		År 1939	
	Flygtim.	Be- Tim- lopp kostn.	Flygtim.	Be- Tim- lopp kostn.	Flygtim.	Be- Tim- lopp kostn.
Fasta kostnader:						
Försäkringsavgifter	1.174	1: 98	1.598	4: 07	7.082	8: 08
Fasta löner	1.600	2: 69	2.650	6: 74	2.925	3: 34
Summa fasta kostnader	2.774	4: 67	4.248	10: 11	10.007	11: 42
Löpande kostnader:						
Amortering av flygplan	4.990	8: 40	3.301	8: 40	10.535	12: 03
Drivmedelskostnader	1.919	3: 23	2.074	5: 28	3.919	4: 47
Reparationer	1.644	2: 77	1.656	4: 21	1.955	2: 23
Reservdelar	1.327	2: 23	378	0: 96	972	1: 11
Flyglärarearvodena	1.293	2: 18	750	1: 91	4.167	4: 76
Markorganisationskostnader	1.310	2: 21	824	2: 10	2.199	2: 51
Reklam och trycksaker	584	0: 98	645	1: 64	1.172	1: 34
Porto och telefon	516	0: 87	473	1: 20	647	0: 74
Kostnader för klubblokal	1.030	1: 73	392	1: —	1.143	1: 30
Diverse kostnader (samkväm, avgifter till huvudorganisation etc)	3.201	5: 39	2.150	5: 47	6.052	6: 91
Summa löpande kostnader	17.814	29: 99	12.643	32: 17	32.761	37: 40
Totalt	20.588	34: 66	16.891	42: 98	42.768	48: 82



Aeroklubbens i Skåne flyglärare, ingenjör Bertil Brunnerup, på den tid han själv var flygelev.



KAPPRUSTNING I LUFTEN

Det finska kriget in på våra knutar har nästan kommit oss att glömma bort att Europas stormakter befinna sig mitt uppe i en gigantisk kapprustning i luften, en kraftmätning som synes komma att bli avgörande för hur dessa länders framtid skall gestalta sig. Och dagspress och facktidsskrifter översvämma av telegram om rustningarna.

Vi som befinna oss i omedelbart grannskap av stormaktskampen ha ett mycket allvarligt intresse av att så riktigt som möjligt kunna bedöma vad det är som sker och till sitt rätta värde uppskatta de nya kraftlinjer, som flygets snabba utveckling skapat och skapar vid och över våra gränser.

Så som förhållandena utvecklats har kapprustningen i huvudsak kommit att bli en dragkamp mellan England, dess imperium och bundsförvanter på ena sidan och Tyskland å den andra. Och det är naturligt att nästan varje svensk med spänning frågar sig vilken utgången skall bli och söker skapa sig en bild av det läge som för ögonblicket råder i styrkeförhållandet mellan de krigförande.

Många flygsakkunniga ha i vår dagspress gjort sammanställningar över styr-

Ett "blixkrieg" föga sannolikt under denna vinter

keförhållandena och lämnat siffror här för. I många fall skilja sig dessa uppgifter dock väsentligt, och i allmänhet har intet framkommit som tyder på att vederbörande författare grundat sina beräkningar på egna förstahandsunderrättelser eller haft tillgång till källor, vilka stått till förfogande för var och en som velat göra sig besväret att tillräckligt grundligt studera dem, antingen det nu gäller fackpress och litteratur, officiella rapporter e. d.

Det verkar som om man på många håll i vårt land hade en viss benägenhet att undervärdera den upprustning i luften som skett och sker i Tyskland och som av allt att döma överträffar allt vad man hittills kunnat föreställa sig i den vägen.

De olika metoder, på vilka stormakterna göra propaganda för sin flygindustri och dess alster, göra f. ö. en sådan uppfattning lätt förstäligen. Flygindustrierna

i England, Frankrike, USA m. fl. länder ha för att hävda sig i konkurrensen skapat sig egna propagandaorgan, som på allt sätt göra en vällovligh reklam för sina varor och ofta t. ex. distribuera bilder och reklamtext om ett nytt provflygplan kanske ett helt år innan det kan levereras i större serier. Tyskarna däremot iakttaga den strängaste tystlåtenhet om allt vad som rör deras militära flyg, och de små möjligheterna att få fotografera intressanta saker inom det tyska flyget äro väl kända.

När ett tyskt militärt flygplan sedan frigges för export och det blir tillåtet att fotografera detsamma finnes det därför redan i serier i det tyska flygvapnet.

Ett par exempel härpå kunna nämnas.

När vårt flygvapen fick sitt första exemplar av B.3:an, Junkers "Ju 86", voro bilderna av denna maskin de första som publicerades i de stora engelska flygtidsskrifterna, ehuru planet sedan länge hörde till tyska flygvapnets standardtyper. Sommaren 1937 bröto tyskarna sekretessen kring några nya flygplantyper, och vid den Internationella flygveckan i Zürich visades bl. a. de nya jaktplanen Heinkel "He 112" och Messerschmitt "Me 109", av vilken sistnämnda redan då lär ha funnits omkring 500 i tyska flygvapnet. Dessutom deltog där det nya bombplanet Dornier "Do 17", vilket gjorde sensation genom att vinna hastighetstävlingen, sedan de franska jaktflygarna vägrat att ställa upp — de ville ej tävla med ett tyskt bombplan, som flög 50 km fortare än deras Dewoitine-510-maskiner.

Och förra sommaren blev det en dag bekant, att man sått ett nytt världsrekord hos Junkers. Det var ett nytt plan "Ju 88:an", som med två tons nyttig last flög 2.000 km med en genomsnittshastighet av åtskilligt över 500 km/tim. Men inte en enda bild av detta flygplan har ännu kommit ut. Det lär ha varit meningen att vi skulle ha fått se planet här i Sverige i höstas, men så kom kriget och medförde ändrade dispositioner.



Ringarna på de båda kartorna (ur *Aeronautics*) överst på denna sida visa huru bombplanens räckvidd ökat på några år. Härigenom har många länders luftstrategiska läge helt förändrats.

Kvinnlig arbetskraft sysselsättes i stor utsträckning i Englands flygindustri såsom framgår av bilden till vänster.

Och nu byggs av allt att döma detta plan i stora serier såsom ett av de nya bombplanen i första linjen i det tyska flygvapnet.

Ett annat sådant är det redan för omkring ett år sedan för export frigivna Dornier "Do 215", vilket en engelsk flygtidskrift nyligen jämförde med den förbättrade upplagan av Bristol "Blenheim", den s. k. långnosiga Blenheim, och fann att "Do 215" med 20 proc. större motorkraft hade c:a 15 procent större last och 25 km högre topphastighet. Denna lär även vara över 500 km/tim.

Det är således ganska naturligt att livaktigheten hos de engelska och amerikanska flygindustrierna kommer dem att framstå såsom mycket leveranskraftiga, medan tystnaden kring tyskarnas förhållanden inge en falsk känsla av att ingenting händer i Tyskland. Intet kan vara farligare för oss såsom Tysklands närmaste grannar än en sådan alltför lättvindig bedömning av vad det är som sker i det som synes ske!

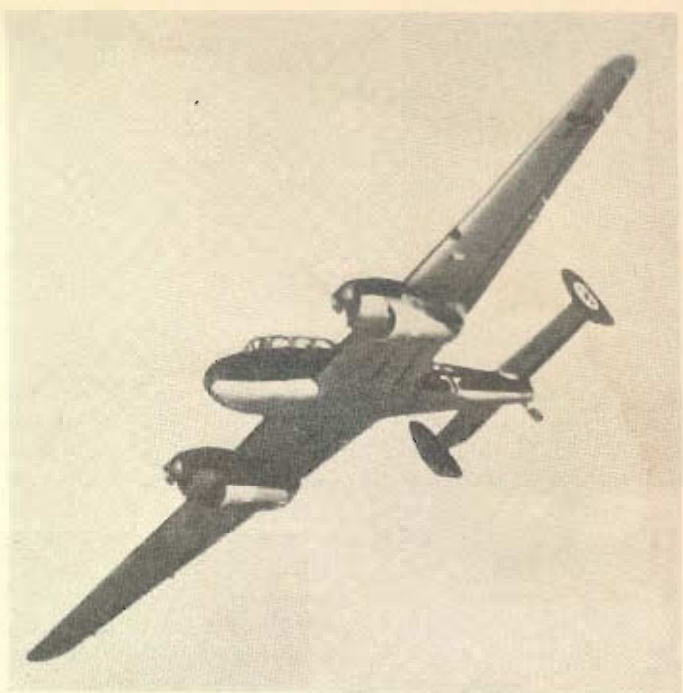
England och Frankrike ha som bekant haft sina svårigheter med upp rustningen i luften. När kapplöpningen satte i gång för några år sedan, befann sig Frankrike i en politisk kris och hade just genomfört en socialisering av största delen av sin flygindustri, vilken härigenom kommit ur gängorna och först nu synes ha börjat finna sig själv på allvar igen. I England dröjde det dels länge, innan man tog hotet från luften på allvar och dels synes dragkampen om statsbeställningarna mellan de olika firmorna ha fördröjt omläggningen till en massproduktion av sådana mått och under så central ledning, som erfordras. Det är ej mera än några år sedan den kände bilkungen Lord Nuffield förgäves erbjöd engelska flygministeriet sina tjänster — senare har han som bekant fått beställning på 1.000 "Spitfire" jaktplan och kommit att spela en stor roll för utbyggandet av landets rustningsindustri.

För att få en uppfattning om de olika ländernas produktion av plogplan kan man gå till väga på flera sätt. De officiella uppgifterna om leveranser äro synnerligen sparsamma, lättare är att få uppgift om antalet anställda, även om det i fallet Tyskland ej heller är så enkelt.

Förra våren uppgav en stor amerikansk tidskrift antalet arbetare i den tyska flygindustrien till inte mindre än 400.000 man, svenska tidningskorrespondenter i Berlin

T. h. den första bild som publicerats av det tunga tyska jaktplanet Messerschmitt Me 110.

Nederst på sidan ett av de snabbaste amerikanska lätta bombplanen, som beställts av Frankrike, nämligen Douglas DB-7. Detta första provflygplan har med två motorer om 900 hkr gjort åtskilligt över 500 km/tim. Med starkare motorer lär det bli mycket snabbarare.



angävo även siffror på flera hundra tusen arbetare och från Washington kom för ett år sedan den bekanta uppgiften att de förenade tyska och italienska luftflottorna vid tiden för München-avtalet skulle ha varit sex gånger större än västmakternas, en uppgift som även återgavs i engelsk fackpress utan att bestridas.

Chefredaktören för den stora amerikanska flygtidskriften AVIATION Paul Johnston, vilken ej gärna kan misstänkas för ensidig framställning, gjorde efter München en rundresa till den europeiska luftrustningens centra och kom vid en summering till det resultatet att Frankrike då producerade c:a 75, England nära 200, Italien 200 och Tyskland 400 å 500 flygplan per månad, varvid dock tyskarna endast arbetade i ett skift per dygn, medan den engelska flygindustrien gick natt och dag. Mr Johnston gjorde t. o. m. en tabell över läget i Europa, vilken blivit mycket diskuterad och som kommenteras på annan plats i detta nummer.

De bestämda förklaringar, vilka gjorts från tyskt håll, att övermakten i luften skall hållas till varje pris, låta också ana att enorma ansträngningar gjorts och göras för att slegra flygplanproduktionen och utbildningen av personal.

Uttalanden av framstående personer i England och Frankrike varna också för

underskattande av det tyska flyget, samtidigt som man förklarar att enda sättet att besegra Tyskland är genom ett stort upplagt anfall från luften. Det är troligt att man räknar med flera år för att hinna ifatt tyskarna därvidlag, och i varje fall komma uppenbarligen de amerikanska leveranserna icke att kunna komma i gång i någon nämnvärd utsträckning förrän tidigast till sommaren.

Det dåliga flygvädret under vintern talar ej för större luftoperationer, och så länge Tyskland kan bibehålla eller t. o. m. öka försprånget i luften — ingenting talar för att inte så sker f. n. — kan man inte gärna vänta att något "blixtkrig" skall sättas i gång.

Under tiden befinna sig åtskilliga nya typer uppenbarligen under storproduktion i Tyskland, om vilka vi veta mycket litet. Det är t. ex. den senaste typen av Messerschmitt "Me 109" med angiven topphastighet på nära 700 km/tim på bästa höjd, det tvåsitsiga jaktplanet "Me 110", vilket enligt uppgift i engelsk press kan konvojera tyska bombplan över Nordsjön med en marschfart på 585 km/tim och det likaledes tunga jaktplanet Focke-Wulf "FW 157" för att inte tala om de nya, mystiska jaktplan, om vilka rykten gått det senaste halvåret att de skulle vara ut- (Forts. på sid. 11)



Sovjets flygvapen till sjätte plats?

I januarinumret för år 1939 av den kända amerikanska flygtidskriften *Aviation* gjorde dess utgivare efter en studieresa till Europa en överblick över ställningen inom vissa stormakters flygstridskrafter samt flygindustriernas kapacitet m. m.

Efter att hava belyst vissa allmänna tendenser i utvecklingen inom några av de berörda länderna samt särskilt framhållit den relativa efterblivenheten inom engelsk och fransk flygindustri jämförd med tysk och italiensk, framlägger författaren som ett resultat av sina iakttagelser en jämförande tabell över ställningen inom några europeiska stormakters och USA:s flygstridskrafter.

Utgående från talet 10 som högsta poängsiffra har betygssättning gjorts av sex olika faktorer, vilka tillsammans bilda en jämförande klassificeringssiffra.

De element inom organisation och utveckling, vilka lagts till grund för jämförelsen, synas väl valda, även om en ganska omfattande kunskap om förhållandena måste förutsättas för att kunna tillförlitligt betygsätta t. ex. moralen hos såväl den flygande personalen som markpersonal och arbetarestam. Reservation för uppgifterna har dock endast gjorts beträffande Sovjet-Unionen, säkert mycket välbetänkt.

Om således uppgifterna härstamma från en och samma amerikanska iakttagare, synas de i varje fall i jämförande syfte kunna tillmätas intresse.

För en bedömning av de olika flygflottornas krigskapacitet skulle man kanske önska, att ur tabellen hade kunnat utläsas en mera direkt uppgift angående beväpning eller stridsvärde hos materiel. Underlag för sådana uppgifter torde dock vara svårare att erhålla, varför man väl närmast får hänföra den sammansatta egenskap hos ett flygplan, som benämnes stridsvärde, under rubriken kvalitet.

Om underlaget för den i januari 1939 publicerade tabellen följaktligen grundar sig på uppgifter och förhållanden under slutet av år 1938, kunde det vara frestan-

Kommentarer till uppmärksammad amerikansk tabell över sex stormakters flygvapen.

de att nu ett år senare göra en förnyad jämförelse.

Man måste därvid beakta, att det gångna året icke varit ett utvecklingsår under "normal" konjunktur. Den forceerade upprustningen och fyra månaders visserligen relativt mild men dock luftkrigföring mellan några av de berörda makterna samt ett avslutat och ett påbörjat krig i Europa har förvisso medfört avsevärt ändrade utgångslägen för uppgörande av en liknande tabell i januari 1940.

Det synes också för närvarande vara skäligen vanskligt att söka uppgöra en tabell, som i jämförande syfte skulle kunna tjäna som en mätare på utvecklingen i berörda avseenden inom de olika länderna under året 1939.

Utän att angiva några siffervärden kan man däremot med ganska stor säkerhet peka på ett antal värden i tabellen, där läget i dag är omkastat eller på annat sätt förändrat.

Den ledande ställning i tabellen, som författaren år 1939 låter *Tyskland* intaga i sin egenskap av högsta normgivare för betygssättningen, torde knappast vara rubbad. Ett avsevärt tillskott i stridsvärde har *Tyskland* säkerligen vunnit genom sina erfarenheter i det korta Polen-kriget, även om den materiel, vilken då erhöles som krigsbyte, icke i högre grad utökade den tidigare flygplanparken.

Den andraplacering, som *Sovjet* intager i 1939 års tabell, kan med säkerhet icke upprätthållas 1940. Även om antalet flygplan och dessas kvalitet fortfarande kan givas hög poäng, så har läget genom vad *Finlands-kriget* hittills visat i så väl framträdande som inre organisation, givit vid handen, att de övriga tabellvärdena böra sättas mycket lågt och därigenom

nu placeras *Sovjet* i slutet, om icke sist i tabellen.

Italiens flygplan- och personalbestånd torde vara det, som reellt står mest oförändrat efter 1939. Relativt sett innebär detta med hänsyn till de övriga ländernas kraftiga utveckling inom området ett tillbakasettande i tabellen. I vilken ordning är svårt att avgöra. Orsakerna till denna dock skenbara tillbakagång ligga på mycket att döma på det finansiella men måhända även på det politiska planet.

Utvecklingen av *Englands* flygindustri har först under 1939 kommit i gång på fullt allvar, och den torde nu hava nått avsevärd kapacitet. Härtill kommer som ett mycket betydande tillskott i såväl materiell som personell beredskap för *Englands* flygstridskrafter det stöd från *Dominerna* med vilket moderlandet kan räkna. Det kan ifrågasättas, om icke *England* nu i klassificeringssiffra kommer närmast efter sin motståndare *Tyskland*. Icke minst inom det vapentekniska området synes *England* hava uppnått en hög ställning.

Beträffande *Frankrikes* flygindustri anförde författaren i *Aviation* bl. a., att denna efter statligt övertagande snarast gått tillbaka under 1938. Hur härmed än må förhålla sig, så synes det franska flygvapnet dock hava mottagit avsevärt antal flygplan i leverans från bl. a. USA, varjämte en kraftig inrepolitisk åtstramning torde hava bidragit till att höja såväl kapaciteten hos fabrikerne som moralen hos arbetarna. *Frankrike* torde dock icke komma i paritet med *Italien*.

Vad slutligen angår författarens eget *USA* så synes dess placering i 1939 års tabell, särskilt i vad avser mängd av flygplan, vara oskäligt låg. Att kvaliteten betygsatts så högt, synes mindre anmärkningsvärt. Det gångna året torde för *USA* med dess väl utexperimenterade flygindustri hava medfört hög tillverknings-siffra men även måhända hög leveranssiffra till utlandet. Den låga siffran för produktionshastighet torde nog nu kunna höjas, likaväl som antalet personal är under ökning. *USA* kan säkert hävda sin plats även vid en jämförelse 1940.

Att göra en direkt jämförelse mellan de i 1939 års tabell använda faktorerna och siffrorna samt verklig krigseffektivitet är, även om den moraliska faktorn medräknas, ganska hasardartat. För en sådan fordras flera jämförelsepunkter än de uppräknade.

Ett antagligt uppdelande av de olika makterna i två mot varandra vägende block synes för närvarande icke vara så självfallet som tidigare.

Observator.

	Tyskland	Sovjet ¹⁾	Italien	England	Frankrike	U. S. A.
Flygplanbestånd (inkl. reservpl.)	10	10	5	3	2	3
Kvalitet	10	5	8	8	4	10
Produktionshastighet	10	7	4	4	1	2
Produktionskapacitet ²⁾	10	8	6	6	3	4
Personaltillgång	10	10	6	3	3	2
Moral	10	6	9	6	2	6
Summa poäng	60	46	38	30	15	27
Klassificering	10	7,6	6,3	5	2,5	4,5

¹⁾ Baserat på tillgängliga upplysningar, ej på egna observationer.

²⁾ Inom de gränser som flygindustriens nuvarande förutsättningar medgiva.



ÖSTANHAVS bland finska och svenska flygare

(Från FLYGTIDNINGENS korrespondent)

En flygbas "någonstans i Finland".

Låga moln och snöyra. Det är just nu en paus i arbetet. Endast några maskiner kretsar i luften och göra sina störtdykningar — flygare trimmas för kommande duster mot anstormande barbarer.

Gårdagens armérapport innehöll uppgifter om bombardemang av öppna fredliga städer och samhällen. Resultat: återigen många mördade värlösa kvinnor och barn, många skövlade hem.

Störtdykningarna bli häftigare, kurvorna dragas brantare och djärvare, flygaren lever intensivt med i sitt plans varje rörelse. Hans enda tanke är att snabbt uppnå den skicklighet som kräves av en jaktflygare. Han brinner av längtan efter att få omsätta denna skicklighet i praktiken — i kamp för frihet och västerländsk kultur.

Inne på massen spelar radion med dämpad ton.

Några svenska frivilliga flygare ha slagit sig ner bland de finska och funnit gott kamratskap. Endast någon vecka ha de burit det finska flygvapnets redan ärofulla rock.

En kopp hett kaffe livar upp. Bakom allt allvaret lyser i ögonvrån en glimt av humor. Det är roligt att få vara med, att sluta upp vid sidan av kämpande bröder, att giva allt för frihet och rätt.

Vad betyder ens eget jag och ens eget välbefinnande? Ingenting. Här stå större värden på spel.

Redan vid krigets utbrott beslöto de frivilliga flygarna att komma med. På egen bekostnad gick resan till Finland. Trots

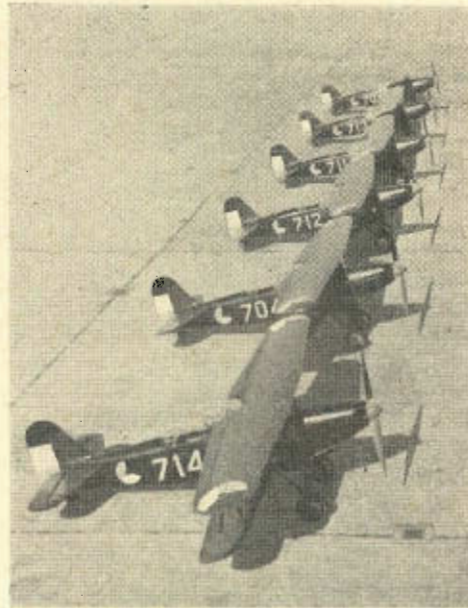
motgångar och besvärligheter av många slag sitta de nu, förare och mekaniker, i kretsen av finska flygarkamrater — äntligen vid början av vägen till seger eller död. Annat val finnes ej. Beslutet är ju fattat.

Några frågor besvaras beredvilligt:

— Egendomligt att se hur gott förhållandet är mellan befäl och manskap. Det är storartat. Kamratskap och ändock perfekt disciplin.

— Skäll? Nej det har vi inte hört.

— Alla hjälpas åt. Föraren sköter själva sina kulsprutor. Då vet han att de fungerar när de behövs. Förresten är han li-



Det finska flygvapnet använder som lätta bombplan bl. a. Fokker C. 10, samma typ som ovanst. holländska flygplan på linje.

ka god mekaniker som någonsin de specialutbildade. Inte drar han sig heller för att själv hjälpa till och ge en handräckning, när det behövs.

— De finska mekanikerna är sagolika. Aldrig hade jag trott att man kunde byta motor ute i 27 graders kyla, utan tak eller skydd för vädrets makter.

Blåslampan får värma händerna emellanåt och så en stunds arbete igen, fastän fingrarna nästan frysa fast i verktyg och metalldelar. Det kan inte hjälpas — kriget kräver det.

— Flygtjänsten, ja. Ingen "söndagsutbildning" precis. Nej, här utbildas stridsflygare. Väder och vind är av underordnad betydelse — sådant frågar inte kriget efter heller.

Lugnet och beslutsamheten hos alla vi träffa förvånar oss. Trodde vi skulle möta skräck och förtvivlan. Men vi ha sett en sak: *Den finske soldaten blir aldrig slav.*

— Vi är medvetna om att hjälp behövs och att snar hjälp är dubbel hjälp. Vackra ord räcker inte. Det kräves handling och offervilja.

— Hur vi gör oss förstådda? Ja, då vardera parten känner till de tekniska detaljerna reder man sig nästan med tecken- och dessutom finnes här förvånansvärt många som talar flytande svenska, så den saken reder sig bra.

— Några önskingar? Jo, flera maskiner, nya maskiner och så till fronten för att fylla vår plikt!

— Ja — och sedan en hälsning till gamla Sverige att här finns det ännu plats för män som kunna sin sak.

S-E. F.

En flygklubbs utgiftsposter

(Forts. från sid. 3.)

I gruppen "Diverse kostnader" inrymmas oförutsedda utgifter samt sådana kostnader vilka blivit fastställda vid styrelsesammanträden. Då dessa utgifter oftast icke på förhand kunna beräknas utgöra de en obestämd faktor i en förkalkyl. Det är emellertid av vikt att icke påföra detta konto sådana kostnader som rätteligen tillhöra någon av de ovan angivna kostnadsgrupperna.

Till ledning vid bedömandet av siffrorna i tablån meddelas att flygverksamheten under år 1937 och 1938 bedrevs med flygplan av typ Taylor Cub och under år 1939 med typ Piper Cub, Bücker Student och tillfälligtvis med Bücker Jungmann. Under år 1938 låg verksamheten nere c:a 3 månader på grund av flygplanbrist.

En första blick på tablån visar att den påtvungna stagnationen i flygverksamheten under år 1938 medförde en omedelbar

höjning över lag av kostnadsgruppernas timkostnader och att endast kostnadsgrupper såsom lärarearvoden m. m., vilka stodo i direkt samband med flygverksamheten, undergingo en sänkning.

Efter en sådan första jämförelse framgår tydligt nödvändigheten av en kontinuerlig flygverksamhet utan påtvungna uppehåll på grund av, som i detta fall, flygplanbrist eller till följd av bristande tillgång på elever. Med andra ord: genom ekonomiska avtal av skilda slag (försäkringar, markorganisationsavtal) som under ett relativt gott år uppgöras med sikte på framtiden och genom den organisation (mekanikerpersonal, lärare m. m.) som upprättats för att vidmakthålla den fortlöpande utvecklingen förutsattes en viss minsta grad av flygverksamhet för att trygga klubbens utveckling i ekonomiskt avseende. Denna fråga har på sista tiden blivit beaktad av KSAK, som före krisen hade för avsikt att i dylika fall ställa reservflygplan till flygklubbarnas förfogande.

Givetvis saknar icke inkomstsidan sitt intresse. De anslag av skilda slag som statsmakterna under år 1939 genom KSAK tilldelade flygklubbarna och dess elever medförde emellertid en konstlad nedpressning av de fastställda flygtidsersättningarna. En analys av inkomstsidan skulle således uppvisa en tablå som icke vore av samma värde för ett klart bedömande av en flygklubbs verksamhet under *normala* förhållanden.

En ärlig sammanställning av en flygklubbs kostnader på sätt som ovan angivits är att rekommendera. Vid planerade flygplaninköp etc. är en dylik uppställning värdefull, då man med ledning av denna kan bedöma de kostnadsgrupper som kunna komma att påverkas av den planerade utökningen av verksamheten. På förfrågan av FLYGTIDNINGEN har skattemästaren vid Aeroklubben i Skåne meddelat att han gärna står till tjänst med mera detaljerade upplysningar samt råd i hithörande frågor till flygklubbar som ha intresse härav.

VI PRESENTERA:



Torsten Scheutz,
trafikflygare, författare och
bokförläggare.

Torsten Scheutz är smålänning, vilket enligt Ahrenberg som väl bör förstå saken, är ett gott omen, ty Småland lär jämte landskapen norrut höra till vårt lands mest flygbitna trakter. Det är sålunda ej något att förvåna sig över att han en dag övergav hemstaden Tranås och installerade sig i San Diego i Kalifornien, där han fortsatte sin flygutbildning hos Ryan.

Det blev en grundlig och hård amerikansk exercis den unge smålänningen fick genomgå, men belöningen kom, när chefsläraren efter slutprovet hoppade ur flygplanet, gav honom en klapp på axeln och försäkrade, att "Now you are a transport pilot!"

Och trafikflygare förblev han under flera år i Amerika, och många av våra läsare ha säkert läst hans spännande och trevliga noveller från trafikflygarens liv i Mellan- och Sydamerikas djungler.

Ty skriva kan Torsten Scheutz också göra och det riktigt ändå. Efter en tid återvände Torsten till gamla Sverige och flög bl. a. tillsammans med Ahrenberg och Clementz på turné i svenska landsorten.

Amerika lockade emellertid och för två år sedan passade han på och gjorde sin bröllopsresa till Västkusten bortåt i Staterna, där så mycket händer inom flygget. Och nu är han i Sverige igen och ligger som frivillig beredskapsflygare inne och tränar militär flygning.

Dessutom har han på sistone etablerat sig som förläggare, och tre intressanta böcker ha redan kommit ut på hans förlag, därunder en av hans egen hand.

Vi önska honom all lycka i denna nya uppgift, ty en renbärigare kamrat än Torsten Scheutz är det svårt att finna!

H o j.

K AVALJERERNA PÅ EKEBY

Rubriken verkar måhända förbryllande i en flygtidskrift, under förutsättning att man tänker på Selma Lagerlöfs omskrivna herrar. Denna gång gäller det emellertid andra kavaljerer med betydligt bättre levnadsvanor och högre mål, nämligen eleverna i KSAKs Centrala flygskola i Eskilstuna, vilka hålla till på Södermanlands Ekeby — flygfältet strax utanför knivstaden.

Skolan, som kommit till stånd för att möjliggöra civil flygutbildning även under dessa dagar av bensin-, flyg- och andra förbud, avser främst att ge de elever från flygklubbar runt landet som påbörjat sin flygutbildning tillfälle att fullfölja denna fram till A:2-certifikatet.

Eleverna, vilka inkvarterats på Frimurarhotellet i Eskilstuna där KSAK och de statliga flygpremierna svara för onkostnaderna, få en betydligt gedignare och mera sammanhängande utbildning än den som är möjlig vid flygklubbarnas skolor. Från skolans start den 11 dec. 1939 fram till 1 juli 1940 beräknas det att 75 elever skola färdigutbildas, och det blir ungefär 20 man under varje kurs.

En hönbör för KSAK som gjort detta krafttag för civilflyget och för vårt lands beredskap — och som gjort det på ett så förtjänstfullt och sympatiskt sätt!

Vi följa nu arbetets gång under en flygdag.

Kl. 8.10 varje morgon stannar en fulllastad buss vid flygfältet och ur denna strömmar ett 20-tal ynglingar som sprida sig i hastig och militär takt till omklädnadsrummet eller expeditionen för att ut-

Sju så gott som nya skolflygplan stå till skolans förfogande.

vilade och med friska tag påbörja en ny intressant arbetsdag.

De sju maskinerna rullas ut ur hangarerna till uppställningsplatsen. Maskinparken består f. n. av en Bücker Jungmann, tre Klemm 35 och tre G. V. 38, samtliga så gott som nya och i förstklassigt skick.

Motorerna startas och "varmköras" och när chefmekanikern, Svensk flygtjänsts välkände "Lasse" Larsson, efter 7 sorger och 8 bedrövelser lyckats få flygdepterna att "bara vrida snurran ett varv" är allt klart för dagens flygningar.

Gruppvis dyka pojkarna upp, nu skrudade i färskinnsoverall, fallskärm, huva med "telefon" m. m.

De fyra flyglärarna vänta vid sina maskiner, eleverna få några instruktioner — och så upp i flygplanet. Maskinerna köra ut till märket och vinkas av flygledaren iväg en efter en.

Maskin nr 1, det är en Klemm, kommer iväg riktigt hyggligt, flygläraren sitter nämligen med i dubbelkommando — därefter lyfter en G. V. för orienteringsprovet. Eleven skall flyga till Norrköping och landa där, på huvvägen ta en avstickare över Sligtomta flygfält och därefter flyga hem; det låter enkelt, men det är otroligt hur lika sjöar, ångar m. m. te sig i ett vinterlandskap, och provet fordrar verkligen vaksamhet av föraren.

Valdsamma ansträngningar för att hålla kursen vid första solostarten.

Nästa man, som flyger den omtyckta "Bückern", ska göra sin första ensam flygning. Han drar på och dansar iväg, maskinen girar hit och dit, gör ett skutt i luften och så ned igen, men . . . äntligen är den ordentligt uppe, skapligt i vindriktningen och med hygglig fart.

Det måste vara nervöst att stå där som flyglärare och i deligen se sådana mästerprov enligt "kärningen mot strömmen"-principen!

Maskin efter maskin lyfter och landar, och efter omkring 40 minuters flygning kommer en ny grupp elever och avlöser.

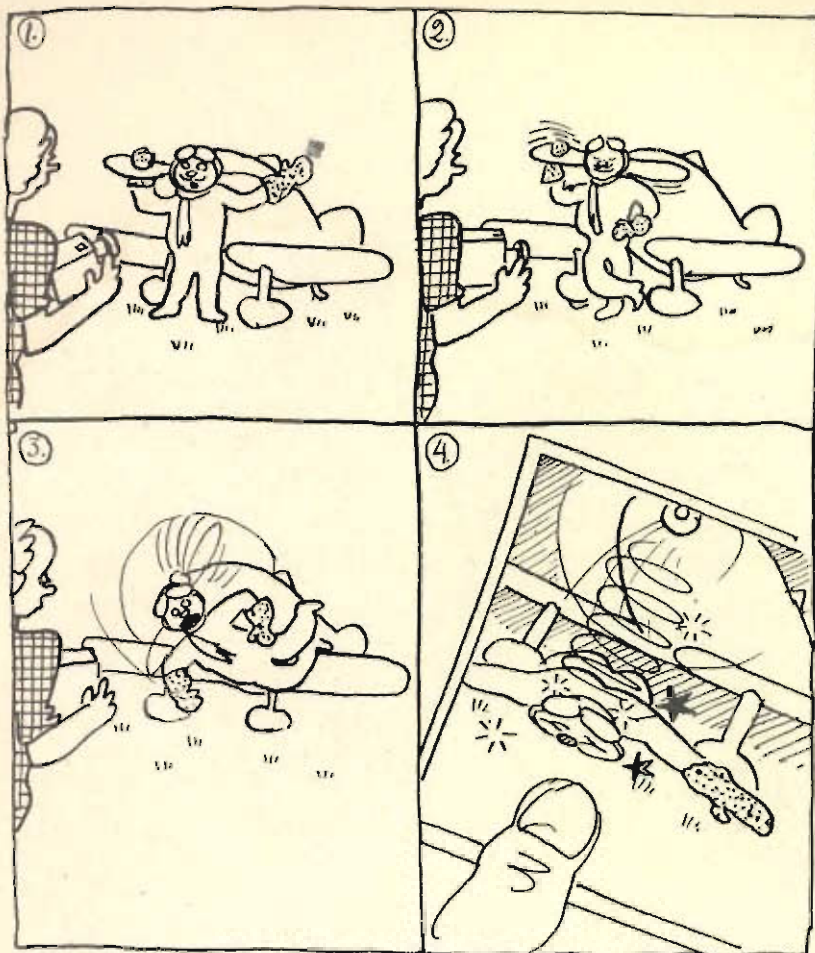
Vid 12-tiden hämtar bussen samtliga elever till en riklig lunch. Hälften av dem ha då hunnit med att flyga under det att den andra hälften ägnat sig åt teori.

De elever som flugit på förmiddagen ha på eftermiddagen dels stationstjänst, dels teoretisk undervisning i aerodynamik, praktisk flyglära, flygplanlära, luftfartslagar, flygmeteorologi, radiotelegrafi och luftnavigation.



— Ska jag hjälpa dej med fallskärmen?

(Forts. på sid. 14)



FLYGSTEDT hade varit på bio och sett huru hjältarna poserade framför sina flygtyg. Hans känsliga sinne hade för dessa kronor 1:50 (exkl. skatt) tagit djupa intryck. Nu var det så att Flygstedt vid denna tid uppehöll en lös förbindelse med en närpå välbärgad dam, som serverade på Flygstedts matsälle. Denna fina och på alla sätt nobla dam ämnade nu fotografera honom. Med sin 6 X 9 utrustad med familjeobjektiv lyckades hon infånga Flygstedts oroliga fysionomi i sökaren. Allt hade varit fulländat om icke den osmaklige Flygstedt hängt sig i propellern, när han i upphetsningen lämnat motorn på kontakt.



Anne-Charlotte Westerlund, förföriskt, flygande, författande fruntimmer från "Fiskeläget".

Fru Anne-Charlotte Westerlund har gjort sig känd som skicklig journalist i Göteborgs Morgonpost, signaturen "Shot", med flygreportage som specialité. Dessutom är hon en högt skattad medarbetare i FLYGTIDNINGEN, en duktig civilflyggerska och en bussig kamrat med en glad och triusom syn på livet.

"AnnCha" började sin flygutbildning hösten 1937 på Torslanda. I sept. 1938 gjorde hon de första ensamflygningarna i Bäckers Jungmann på Bromma och ämnade sedan ta certifikatet på Torslanda. Men det blev förhinder, varför hon måste starta på en viktig långflygning utan certifikat på fickan. Hon följde nämligen med som journalist i en Bäckers Jungmann, som omväxlande flögs av henne och den tyske piloten von Meien. Konstflygmästaren Gerd Achgelis var med i en Bäckers Jungmeister. Färden gick bl. a. till Jugoslavien, Ungern, Grekland och Turkiet. Från den resan blev det många utmärkta reportage till svenska tidningar!

Våren 1939 avverkade "AnnCha" de återstående flygktionerna, nu i GV-38. I maj bestod hon med glans proven för A:2-certifikatet. Har sedan flugit omkring en hel del, bl. a. till flygdagen i Aalborg och till flygveckenden i Varberg, där hon — hör och häpna! — förde ledarplanet i en gruppflygning av tre GV-38 över stan. Dessutom har hon fått vara med om en del militärflyg, bl. a. i det nya torpedplanet T. 2 samt spanare i lätt bombplan på några spännande övningar med störbombanfall m. m. Flyger f. n. för luftvärnet i Göteborgs-trakten.

"AnnCha" älskar avancerad flygning, orienterings- och tidtabellflygning över allt annat på jorden!

Det må man säga är ovanliga intressen för en svensk kvinna!

SE-MIL.

Telegrafistmiljonär n:r 6

ABA fick i början av januari sin sjätte telegrafistmiljonär. Det var radiotelegrafist Helge Nordborg som då passerade 1.000.000-km-strecket under en tur Berlin — Bulltofta. Vid landningen mottogs han högtidligt och dekorerades av förste flygledare Gösta Andersson, som fäste utmärkelsetecknet för dylika miljonärer på Nordborgs rockuppslag.

Radiotelegrafist Nordborg kom år 1926 i tjänst hos ABA som mekanikerelev. Telegrafistkursen genomgick han 1932 i Göteborg. Sedan dess har han som radiotelegrafist tjänstgjort på Aerotransports linjer, både på dag- och nattflyg. Det var



Helge Nordborg.

förresien Nordborg som tillsammans med chefpiloten K. G. Lindner år 1932 blev tvungen att med fallskärm lämna nattpostplanet "Småland" av typ Northrop, vilket hände just över landskapet Småland!

RENT PERSONLIGT

Förlovning har eklaterats i Falun mellan den kände sportflygaren Walle Forslund och fröken Ebba Ek.

Fleetwings "Sea Bird"

— flygaristokrat till lands och sjöss.



Fleetwings "Sea Bird" 5 F tillverkas av Fleetwings Inc. i Bristol, Pennsylvania, USA. Det är ett fyrsitsigt amfibie-monoplan som fått stor utbredning bland privata amerikanska trafikflygare samt sportflygare som ha råd att hålla sig med flygplan i denna storleksklass.

Specifikationer:

Spännvidd 12,36 m
längd 9,75 m
höjd 3,81 m
tomvikt 1.111 kg
tillsatsvikt 589 kg
flygvikt 1.700 kg.

Motor: Jacobs L-5, 285 hkr vid 2.000 varv/min., 7-cyl. luftkyld stjärnmotor. Nominellt varvtal 2.125.

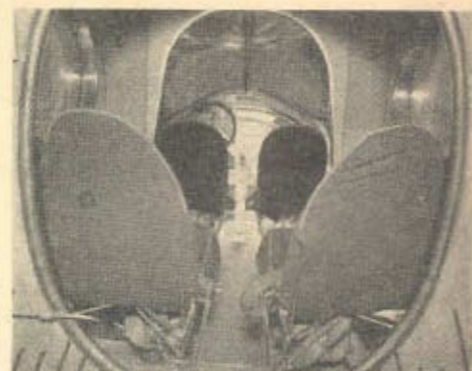
Prestanda: Max.-hastighet 242 km/tim
marschfart 217 km/tim
landningshastighet med flaps 80,5 km/tim
topphöjd 4.600 m
stighastighet 275 m/min
aktionssträcka 858 km.

Konstruktion: Flygkropp och flottörer (såväl stomme som beklädnad) av "shot-welded" rostfritt stål. Vingar, stabiliseringsorgan och roder ha stomme av rostfritt stål och beklädnad av duk. Infäll-

bart landningsställ, motordrivet med hydraulisk pump. Roder för manövrering på vattnet. Dubbelkommando med ratt som kan fällas över åt ena eller andra sidan. Balanserade roder, höjdroder med trimroder. Flaps ställbara i varje önskat läge. Ljudisolerad kabin med ventilation och uppvärmning.

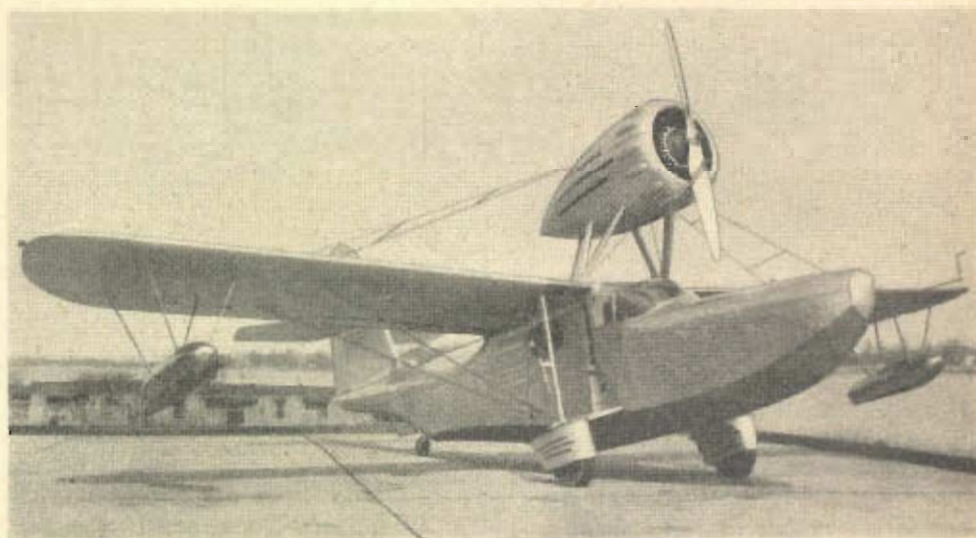
Standardutrustning bl. a.: Curtiss-Reed propeller, Goodrich sporrhjul. Bendix stötdämpare, Grimes elektriska instrumentering. Pyrene eldsläckningsinstallation. Plexiglas i vindrutorna. Eclipse startanordning, generator och kopplingsanordningar för radio.

Instrumentering: Kompass, höjdmätare



Kabinen är rymlig och bekväm.

med fininställning, hastighetsmätare, stighastighetsmätare, girindikator, förkompressormanometer, kombinerad oljetryck-bränsle-tryckoljedistanstermometer, vakuometer, varvräknare, bensinmätare, klocka, voltammeter.



"Sea Bird" går upp för släpen för egen motor och på egna hjul....

Fallskärms hopp från stratosfären

För någon tid sedan gjorde den ryske ingenjören Solodownik ett fallskärms hopp från 10.000 m. höjd. I tidningen *Isvestija* skriver han:

"På 7.000 m sjönk lufttrycket utanför min hjälm. Runt omkring mig härskade en djup stillhet som blott stördes av väsan- det från syret, som strömmade in. Jag tyckte att jag var helt avstängd från världen. Efter 1 timme och 35 minuter nådde flygplanet den bestämda höjden: 10.000 m. Luftens temperatur hade sjunkit till 47 grader under noll. Mina tre par handskar värmdes inte tillräckligt. I flygplan- telefonen hörde jag ropet: "Gör Er klar!" Jag kopplade loss förbindelsen mellan hjälmen och flygplanet och ställde in min egen syrebehållare. På instrumentbrädan började ett vitt "päron" flamma — det var tecknet för "Öppna luckan!" Jag tryckte på en knapp för signalen "Klart!". Luckan i durken öppnade sig, äntligen

kunde jag sträcka på benen, med otålighet väntade jag på signalen till uthopp — nu flammade en röd signallampa till, det betydde "Hoppa!".

Jag böjde mig ner, stack huvudet genom luckan och föll ut i intel! En förnimmel- se av fullständig tyngdlöshet kom över mig, en känsla som inte kan jämföras med något annat jag hittills upplevt. Jag föll med huvudet först, sju sekunders fritt fall. Det gick inte gripa tag i utlösning- ringen med högra handen. Jag lyckades till slut fatta tag i ringen med vänstra handen, och så ryckte jag till. Trots den tunna luften öppnade sig fallskärmen normalt på 3—4 sekunder. Jag frös fruktansvärt, inte bara om händerna, kylan trängde även in i hjälmen. Glasat på min hjälm blev alldeles immigt av andedräkten. Med näsan gned jag undan lite imma på glasat för att kunna orientera mig och ge akt på höjdmätaren. Det blev nästan en kilometers fall innan skärmen hunnit utveckla sig helt. Höjdmätaren visade 9.000 m. Det gick lätt att andas, och allt hade varit bra om jag bara inte frusit så

illa om händerna. Höjdmätaren visade 8.000 m, 6.000 m, jag kände att hjälmen drog ihop sig ju mer jag närmade mig jorden. Jag passerade ett tjockt moln- lager, kastades hit och dit och kände mig som sittande i en jättegunga. När höjdmätaren stod på 4.000 m tog jag av hjälmen — en kall luftström slog mig i ansiktet. Hjälmen fäste jag vid en skärm- lina.

Jag pendlade ännu fram och tillbaka, vinden drev mig längs en bred flod, jag öppnade reservfallskärmen, denna andra skärm använde jag ungefär som ett segel för att söka komma så långt bort från floden som möjligt — detta lyckades mig också.

Jorden kommer flygande emot mig, höjdmätaren visar 200 m. Jag ser tydligt en gata, telefontrådar, en åker... med mina sista krafter kastar jag kroppen framåt, drar in knäna och landar med ett hårt nedslag. Luftfärden varade 22 minuter."



SA ÄR DET SNART TID att förnya certifikatet igen. Det börjar med att man ett par månader före den kritiska tidpunkten ser efter i flygdagboken hur lång flygtid man kan räkna under de senaste tio månaderna. Vissa år har man sluppit betala det ordinarie timpriset genom att ha fått disponera någon kamrats flygplan, timmarna räcker mer än väl till och man kan dra en lättnadens suck. Andra år har det varit missväxt på uppoffrande flygarvänner med egna kärror, och skörden har blivit några fattiga timmar i flygdagboken, betalda med svettadlade sedlar. I detta fall sneglar man förstulet ner i plånboken — tji, och så väntar man till nästa avlöningsdag. De pengar som skomakaren och tvätterskan skulle haft försvinner vid horisonten, där där sitter en annan och njuter i ett flygtyg, en timme i dubbelkommando och sex alldeles ensam. Nästa avlöning används på exakt samma sätt — till att betala timmarna.

Men då är det kanske bara fjorton dar kvar av certifikatets giltighetstid. Den nödtvungna frånvaron av nedrivande nöjen gör mig nästan till frisksportare. Jag lägger mig tidigt om kvällarna och går långpromenader, slutar röka och blir vresig till humöret. Mina närmaste säger förstås att om jag ska bli så där av flygningen då är det bäst att jag slutar flyga alldeles. Ur led är världen och jag är led på den. Man borde aldrig försöka sluta röka — eller så aldrig börja! Det är samma sak med flygningen, har man börjat så måste man fortsätta. Därför gör man sitt yttersta för att hålla certifikatet vid liv.

På darrande ben uppsöker jag närmaste specialistkompetente läkare, som efter en stund skakar på huvudet och frågar om jag inte lever ett normalt liv, människa? Jodå, jovisst, jag har till och med slutat röka. Jasååå, där har vi felet! Det duger inte... då får ni börja igen, varsågod, en cigarrett? Tack. Sedan hittar han inga fel på mig. Jag tycker förstås att det är en utmärkt doktor, trots att jag måste punga ut med 25—30 kronor eller kanske ännu mera. Men det är illa nog att så mycket pengar lagts ut...

Känner mina sportflygarkamrater igen det här? Ni har nog varit med om det allihop.

Ja, ungefär så har det varit *hittills*: slit och släp på alla möjliga sätt för att kunna skrapa ihop pengar och flygtid till certifikatets förnyelse. Vi ska inte tala mer om detta avslutade sorgliga kapitel...

För nu ska det bli andra bullar, de sju magra kossorna håller på att knuffas undan av de sju feta. Med andra ord: det

stundar ljusare tider för sportflygare som vill förnya sina certifikat. Om vi då först håller oss till redan genomförda förbättringar så har läkarundersökningarna blivit betydligt billigare än förr. Medicinalstyrelsen har nämligen efter samråd med luftfartsmyndigheten utfärdat nya bestämmelser om läkarundersökningarnas omfattning, en förordning som mjukar upp hela systemet och gör det njutbart, ja, faktiskt njutbart.

Det heter i den nya förordningen: "Innehavare av certifikat, varom i 2 a anges (privat-, ensam-, glidflygare, navigatör, mekaniker eller radiotelegrafist och radiotelefonist), skall var tolfte månad till luftfartsmyndigheten ingiva ett av i statens eller kommuns tjänst anställd läkare utfärdat intyg, utvisande att personen ifråga icke företer sjukdomstecken som synas göra honom olämplig för i certifikatet omnämnd flygtjänst och icke utförligare undersökning å honom icke synes erfordrig."

Det är ord som smakar ljuvligare än honung!

Alltså slipper man hädanefter besvära en "specialistkompetent" läkare varje år, och — det är det bästa av alltihop — man behöver inte betala ett alltför kraftigt tilltaget arvode för någon specialundersökning. Nu tarvas endast en allmän kroppsundersökning som kostar 5—15 kr., beroende på vilken läkare som utför den. Precis som om det gällde ett vanligt körkort!

Men inte nog med denna hjälp åt civilflyget. Luftfartsmyndigheten har till K. m:t inlämnat ett förslag som, om det genomföres, kommer att innebära en ofantlig hjälp för vårt civilflyg. Bl. a. föreslås att A:2-flygare ska få en årlig premie på 700 kr. för fortsatt flygträning och att maximumåldern för att erhålla denna premie höjs till 32 år.

Detta har våra civilflygare väntat på länge.

Man är dock ingen gubbe vid 32 år!

Under sådana förutsättningar, som nu håller på att skapas av smidiga och moderna myndigheter, är det inte längre förenat med besvärligheter att vara certifikatinnehavare. Jag kan alltså med ljuv tillförsikt skrida till verket med spurtflygningar och läkarundersökning.

Men den här gången slutar jag inte röka utan fortsätter att leva normalt, alldeles som om det över huvud taget inte vore fråga om någon överhängande läkarundersökning...

Milen.

Kapprustning...

(Forts. från sid. 5.)

rustade med den nya 24-cylindriga Daimler-Benz på omkring 2.275 hkr.

Intresset koncentrerar sig nu huvudsakligen till Tysklands försörjning med den högvärdiga bensin som kräves för de moderna flygmotorerna, eftersom den på syntetisk väg framställda ej lär ha högre oktanvärde än 75. Och vi bevitna just i dessa dagar den hektiska dragkampen om oljetransporterna från Rumänien, varifrån 55 procent av den tyska oljeimporten förut kommit men där engelska och franska bolag nu passat på att köpa upp oljetransportfartygen på Donau. Vilket i sin tur synes leda till att rumänska staten kommer att blanda sig i saken.

Det skulle fylla alltför många sidor i FLYGTIDNINGEN att i detalj jämföra alla olika uppgifter, som äro av intresse vid bedömandet av styrkeförhållandena i luften. Men kan emellertid ej värja sig för ett starkt intryck att Tyskland f. n. ligger ett steg före västmakterna vad beträffar topprestationerna hos flygmaterielen och likaså ett steg före i fråga om kvantiteten. *Credo.*

Mångsidigt flygbolag

Widerøes Flyveselskap i Oslo har under 1939 haft en mycket omfattande verksamhet. Många uppmärksammade långflygningar både in- och utomlands ha genomförts på ett glänsande sätt. Totalflygtiden under året är nära 2.300 timmar, varunder post-, passagerar-, ambulans- och skolflygningar m. m. gjorts. I Sverige har Flyveselskapet bl. a. utfört omfattande kartläggningar från luften över ett område på 9.000 kvkm.

Vid sidan av själva flygningen har man under årens lopp även konstruerat och byggt en verkligt racerbetonad motorsläde, avsedd för transporter i högfjället. Då många av FLYGTIDNINGENS läsare just nu hålla på med liknande konstruktioner förmoda vi att nedanstående vackra exponer kan tjäna som förebild. Vi mottaga gärna bilder för publicering av svenska konstruktioner.



GUMÆLIUS ANNONSBYRÅ

rationell reklam

STOCKHOLM

GÖTEBORG

MALMÖ

Flygarens bland "flygbror-sönerna" på Torslanda!



Kameran ljuger: GY-38:n står inte under utan bortom Torslanda-Fokkern.

Civillflygskolan på Torslanda marscherar, trots diverse motigheter, framåt långsamt men säkert. I början av december fick skolan plötsligt vind i seglen, då några officerare vid Flygvapnet lovade sin medverkan som lärare. Men ingen glädje varar beständigt. I mitten av januari kom order om uppbrott för de tre lärarna kapten Nils Billing och fänrikarna Åke Lindblad och Gösta Carls vilka därmed flögo sin kos. En tur i oturen var att Torslanda hade en fjärde lärare i bakfickan, nämligen flygledare Borgström, som nu får åtaga sig att klara fram de många halvfärdiga eleverna till de vinkande certifikaten.

— Jag är mycket nöjd med mina elever — de har verkligen varit duktiga, de här göteborgska flygfarbrorssönerna, sade kapten Billing när FLYGTIDNINGENS medarbetare träffade honom på Torslanda i uppbrottets stund.

— Här har flugits i ur och skur, i blåst och bitande kyla och t. o. m. när det varit bara 100 meter i tak. Inget väder har avskräckt pojkarne — men så har vi på den här månaden också fått fyra elever färdiga med certifikatproven och fyra andra har hunnit ett gott stycke på väg med ensamflygningen. Vi har haft ca 40 timmar soloflygning och lika mycket dubbelkommando — och ändå har vi endast haft tid att undervisa på våra lunchraster samt på lördagar och söndagar!

Naturligtvis ha en del mer eller mindre lustiga episoder inträffat. Och

förresten, när gör det inte det då ett dusin friska pojkar ligger i forcerad flygträning? En gång hittade det t. ex. på att hända att en av eleverna "tappade bort fältet" under ett landningsvarv.

— Jag kände mig faktiskt lite ängslig, bekände fänrik Lindblad, som var lärare vid det tillfället. Grabben hade givit sig upp ensam, det var förresten en av hans första soloflygningar, och jag stod nere på fältet för att kritisera landningen. Maskinen gjorde en sväng — och försvann plötsligt bakom bergen! Motorbullret tystnade naturligtvis också, och allt efter som minuterna gick blev jag nervösare och nervösare. Nära en kvart var eleven borta men därefter dök han helt oförmodat upp bakom en bergknalle, hittade fältet igen och jag kunde dra en lättnadens suck.

Ett par av eleverna ha visat sig ha alldeles förträffliga flygaregenskaper. En av dem, han heter förresten Berglund, kan skryta med några av de finaste certifikatprov som väl någon svensk civilflygare kan uppvisa. Vid bedömningslandningarna kom han två gånger precis på märket, en gång endast fem meter och en gång femton meter från märket. När han flög de föreskrivna åttorna visade barografen en spikrak linje — alltså 0 meters utslag!

Den glade göteborgspojken "Frasse", så populär på Torslanda att t. o. m. flygskolans bil döpts efter honom, flög redan i början så säkert att hans lärare efter 3 1/2 timmar i Dk var benägen att släppa upp honom ensam. Han fick emellertid vänta några timmar innan sammanlagd flygtid klarade han sina A:2-prov.

Det är alltså ett gott arbete de tre officerarna kunna se tillbaka på när de nu lämnat Torslanda. Och det är ett gott göteborgskt flygarmaterial flygledare Borgström har fått ta befälet över — länge dröjer det säkerligen inte förrän hela göteborgskullen flygfarbrorstipendiater har certifikat på fickan.

AnnCh.

Flygklubb startar egen inköpsdepå?

Rationaliserad inköpstjänst av modellbyggmaterial i Göteborgs Modellflygklubb, en organisation på marsch mot toppen.



Den energiske klubbchefen, ing. Haakon Ehrenborg.

Göteborgs Modellflygklubb, som bildades för ett halvår sedan, har under de senaste månaderna kraftigt ökat sitt medlemsantal och torde när som helst — om icke redan nu — kunna göra anspråk på titeln "Sveriges största och effektivaste modellflygsammanslutning". I denna livaktiga organisation har Västra Sveriges Modellflygklubb uppgått.

Göteborgs Modellflygklubbs styrelse består av ing. Haakon Ehrenborg ordf., herr Melker Ryberg sekr. samt tre avdelningsledare.

För att göra klubbens verksamhet så effektiv som möjligt ha avdelningar bildats med 25 medlemmar i varje. Avdelningarna arbeta två timmar varje vecka under sina resp. ledares överinsyn. Modellbyggarna få köpa material hos klubbchefen genom avdelningsledarna. På detta sätt erhålles materialet till lägsta pris. Klubben kommer dock inte att stanna med detta. Stora planer föreligger om startande av en egen inköpsdepå där även all månheten kan erhålla modellflygmaterial — samtidigt blir det ju en god reklam för modellflyget i Göteborg!

All medlemmarna äro nöjda med denna effektiva sammanslutning är självklart. Även intresset "utifrån" är stort, vilket bevisas av att styrelsen varje dag får förfrågningar samt anmälningar om medlemskap från Göteborgs flygintresserade ungdom.

SAMMANTRÄDEN • SAMKVÄM • FLYGDAGAR

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

Modellflygklubben Köndoren, Nyköping, anordnar modellflygtävling söndagen den 4 februari, omfattande alla klasser av såväl segelsom motormodeller, till vilken alla svenska modellflygare — anslutna till KSAK — inbjudas. Anmälan omfattande startandes namn och adress samt modellens klass insändes till Studeranden Olle Rådström, Behmbrogatan 1, Nyköping, före den 3 februari.

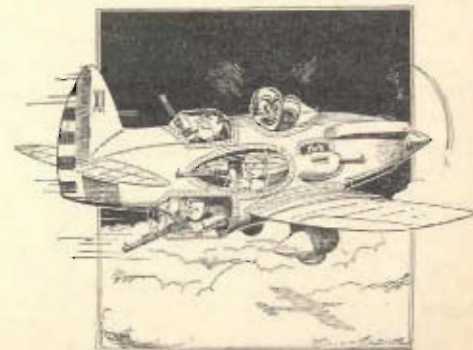
Karlskoga Motorklubbs Flygsektion håller

sammanträde samt föredrag med diskussion i klubblokalen:

Tisdagen den 13 februari kl. 20.00: Föredrag av Ing. Rydberg: "Aerodynamik".

Tisdagen den 27 februari kl. 20.00: Föredrag av Kapten Janssen: "Projektilens öden och äventyr under dess gång genom luften" (forts.).

Stockholms Segelflygklubb håller sammanträde fredagen den 2 februari kl. 19.30. Lokal: Kungsgatan 15 n. b., Stockholm.



— Hall dej lugn — du med sporrarna!

Vad man tycker om FLYGTIDNINGEN:

Jag vill göra ett erkännande över det mycket goda innehåll som FLYGTIDNINGEN har och uttalar en önskan att tidningen i fortsättningen erhåller en stor prenumerationskrets.
Gösta Uddh, F-å.

Härmed får jag framföra mitt gillande av FLYGTIDNINGEN som är en billig och bra tidning.
Vpl 140 Martinell, S-holm.

Tidningen är utmärkt men bör bli lite tjockare.
M-c, Norrköping.

Jag vill komplimentera er till det trevliga 1:a numret av FLYGTIDNINGEN.
L-g, E-a.

Härmed ett hjärtligt tack för flygtidningen FLYGTIDNINGEN vi sportflygare, alla kategorier, så länge väntat på. Den är så att säga "greppet direkt", och vi kunna inte annat än beklaga att den ej kan utgivas så ofta som från början var tänkt. Den blir dock alltid lika välkommen för oss. God fortsättning!
1021 Klein, "Nånstans i Sverige".

Tack för vänligheten att sända mig FLYGTIDNINGEN, den verkar tilltalande.
Sven Jerring.

Jag tycker att tidningen startat ganska bra. I första numret fäste man sig särskilt vid den verkligt aktuella jämförelsen mellan finskt och ryskt flyg. F. ö. roligt se bekanta som Widengren och Västerås-Lotta som medarbetare. Bästa idén är nog i alla fall avdelningen för klubbarnas gratisannonser.
E. R., V-k.

FLYGTIDNINGEN var en glädjande överraskning! Pigg och trivsamt läsning. Helt enkelt bra! Idén med "Kamratcirkeln" var ett gott uppslag.
P., Dalarna.

Klipp ur några av de recenserande tidningarna: Debutnumret innehåller många intressanta flygnyheter, artiklar och annat läsvärt i klar och saklig utstyrelse.
Tidskriften ADAM, Stockholm.

Flyget i Sverige blir populärare för var dag som går. Detta får anses som en glädjande tendens då det i dessa dagar är betydelsefullt för ett land om det är välforsett med duktiga flygare. Inte minst betyder propagandan en hel del för att väcka intresse hos de unga.
Det må därför hälsas med tillfredsställelse att i dagarna en ny flygtidskrift utgivits, som kort och gott heter FLYGTIDNINGEN. Dess redaktör är Holger Ledung, som fått fram en tilltalande och väl disponerad publikation till det lättilgängliga priset av 25 öre.
Norrlands-Posten, Gävle.

FLYGTIDNINGENS första nummer gör ett vederhäftigt intryck samtidigt som artiklarna är hållna i populär form. Den har utan tvivel en uppgift att fylla och bör få stor spridning tack vare det billiga priset.
Östersunds-Posten, Östersund.

En ny, trevlig flygtidskrift. FLYGTIDNINGEN har i dagarna utkommit i marknaden. Redaktör är den kände flygjournalisten Holger Ledung, som lyckats i denna i mycket populär stil hållna tidskrift få ett fast grepp om såväl privatflygningens olika grenar som den militära och kommersiella flygningen.
Då tidningen dessutom på ett utmärkt sätt underhåller läsarens intresse med en massa nyheter från när och fjärran på flygningens område samt speciellt visar ett stort intresse för våra egna civil- och militärflygare och arbetet inom flygklubbarna, kommer FLYGTIDNINGEN säkert att vinna spridning bland landets flygfolk, som även begagnat tillfället att teckna aktier i det nya tidningsföretaget.
Vestkusten, Varberg.

Andra numret av FLYGTIDNINGEN har nu kommit ut. Det är lika intressant som det första och lovar gott för fortsättningen. Sign. Mil, redaktionssekreterare Harald Millgård, bidrager med flera trevliga intervjuer och kåserier och bokrecensioner. För övrigt är materialet på den tekniska avdelningen gott och rikhaltigt. Bildmaterialet är rikhaltigt och berör alla FLYGTIDNINGENS intressen.
Södra Dalarnes Tidning, Hedemora.

Flygklubbens fest för Finland

Den initiativrika *Ulfbo flygklubb* i Söderbärke, Dalarna, hade söndagen den 14 jan. anordnat en fest i Bystugan i Vad. Hela behållningen av festen gick till Finland.

Sedan flygklubbens ordförande med några ord berört festens behjärtansvärda ändamål föredrog red. Lundgren, Västanfors, ett pianosolo. Kyrkoherde Lindberg, Söderbärke, talade om vårt kämpande bröderfolks svårigheter. Några av flygklubbens medlemmar utförde en sketch, som rönt livligt bifall. Därpå blev det kafferast med paketauktion. Traktens affärsmän hade skänkt varor till auktionen, och även publiken bidrog med medförda paket. Herr Erik Järnberg sjöng en sång, ännu en sketch uppfördes varefter den lyckade tillställningen avslutades. Publiken framförde sitt tack genom herr Ivar Mächs till arrangörerna och dessa hade alla skäl att vara glada, ty nettot av festen blev 270 kr. Beloppet insattes senare på "Rädda barnens" postgirokonton 3546.



Nytt jämflyg

En av medlemmarna i Hammerdals flygklubb i Jämtland, herr P. A. Nilsson, Skärvången, har köpt ovanstående sportflygplan av typ Zlin XII, inreg. SE-AGW, från Jönköping.

SE-AGW blir det tredje planet som äges av medlemmar i Hammerdals flygklubb, ty förut finnes en Fox Moth SE-AFL, ägare Knut Gunnerfeldt, Erik Rahm och Gustav Unger, samt en Puss Moth SE-AHO, ägare Anton Hansson och Edvin Liljegren.

Hembyggare köper riktigt flygplan

Den bekante amatörflygbyggaren *Erlend Nilsson* i Skelleftehamn, som förra vintern flög med ett ensitsigt sportplan av egen konstruktion och tillverkning tills myndigheterna satte stopp för "trafiken", har nu blivit ägare till ett riktigt sportflygplan. Det är den lilla vackra Topsy S2, som Nilsson för en tid sedan köpte av teknolog Bratt, Stockholm, och själv flög hem till Norrland. I brev till FLYGTIDNINGEN skriver den nye Topsyägaren att det "troligtvis blir kaffevad av hans gamla hembyggda maskin".

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

Under denna rubrik kommer redaktionen att publicera namnen på leverantörer till flygindustrin samt deras produkter. I den mån nya kataloger inlämnas från olika fabrikanter kommer deras innehåll att omnämnas under denna rubrik.

Dorch, Bäcksin & Co, A.B., Göteborg:

Leverantör av färgavlutningsmedlen Victorit och Nicollut för metallflygplan. Tillverkar syntetiska färger och cellulosalacker.

Axel Sifvert A.-B., Regeringsgatan 63, Stockholm:

Denna firma levererar plåtskruv, hammarskruv och drivnitar. Inf. katalog.

Firma Eltron, Berlin-Tempelhof, Eresburgstrasse 22-23:

Levererar elektriska oljedoppvärmare för flygplan. Deras 1.800 watts doppvärmare med automatisk ullaösa användas inom civilflyget.

Firma Probst & Class, Berlin-Dahlem, Geiferstrasse 12:

Leverantör av elektriska värmeaggregat för flygmotorer. Oumbärliga för flygplan vintertid.

Firma Stocko, Metallwarenfabriken, Wuppertal-Elberfeld:

Firman levererar specialhålutar med invändig gängning. Användas inom civilflyget vid påsättning av av-isningsanläggningar på flygplanens främre vingkant m. m.

Bra flygböcker!

F. G. Tinker

NÅGRA LEVA ÄN

"Det är en spännande äventyrs-skildring."
B. B. i *Flygning*

6:75

Torsten Scheutz

Vingar över djungeln

"En trevlig och rolig bok, inte så litet spännande som den överflödar på revolutions- och djungelävenstyr..."
-ge i *N. D. A.*

4:75

Amelia Earhart

SISTA FLYGNINGEN

"Svårt att släppa boken, när man väl börjat läsa den..."

Bastin i Sv. D.

6:75

SCHEUTZ FÖRLAG
STOCKHOLM

MODELLSKIDOR AV ALUMINIUMPLÅT

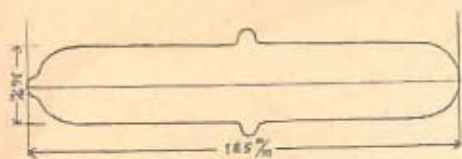


FIG. 1

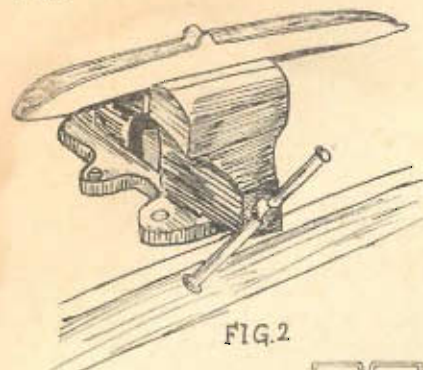


FIG. 2

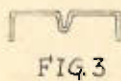


FIG. 3

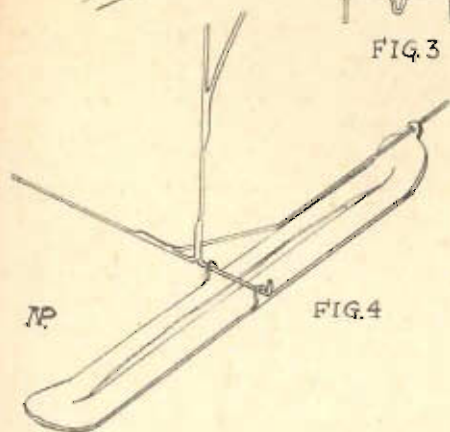


FIG. 4

En modellflygare i Stockholm, Nils Pettersson boende på Rindögatan, har hörsammat vår uppmaning till modellflygare att berätta om hur deras experiment med skidor på modellflygplan lyckats. Så här skriver Nils Pettersson:

Med anledning av en artikel i FLYGTIDNINGEN nr 1 i år, "Låt modellerna flyga med skidor!" ber jag härmed få översända ritningar och beskrivning över hur man tillverkar skidor av aluminiumplåt för modellplan. Jag vill först nämna att dessa skidor äro fullt utexperimenterade, ty jag började redan vintern 1935—1936 försöka med skidor för modellplan. Så småningom kom jag fram till denna typ av skidor, vilka äro lätta samt enkla att tillverka. Till en början höll jag mig till skidor av trä, såsom furu, björk, plywood, balsu m. m., men jag fann att snön alltid hade en tråkig benägenhet att fastna under skidorna — dessa blevo då sträva trots att de voro fernissade. Fer-

nissningen gör förresten att skidorna bli onödigt tunga. Därför började jag göra försök med skidor av aluminium. Detta lyckades bättre, snön fastnade ej på skidornas undersida, glidet blev ett helt annat och modellen lyfte mycket snabbare än förut.

Förfärdigandet av dessa skidor tillgår på följande sätt:

Man klipper ur 0,5 mm aluminiumplåt ut två bitar, vilka skola ha formen enligt fig. 1, samt ritsar ut en mittlinje på varje skidämne. Därefter böjas ämnena över en vinkelrät kant och klämmas ihop ytterligare så att de bli dubbelvikta. Nästa moment blir att sätta ämnet i ett skruvstöd och skriva till så att biten kläms ihop och en fals bildas. Denna får dock ej gå för långt ut i ämnets ändar, vilka ju skola böjas uppåt. Falsen bör göras 3 mm hög. Hela skidans styrka beror just på denna fals. Därefter viker man ut plåten åt sidorna och ämnet får formen enligt fig. 3 (skidan i genomskärning). Ändarna böjas nu upp och hål borras för landningsställ och fjädring. Själva skidan är sedan färdig.

Fig. 4 visar hur skidan ser ut i färdigt skick och hur fjädringen fungerar. Piano-tråden, som håller skidan i önskat läge och samtidigt tjänstgör som fjäder, bör ha en grovlek av 1 mm.

Måtten på vidstående ritning äro avsedda för en modell med 100 cm spännvidd. De modellflygare som ämna förfärdiga dessa skidor av aluminiumplåt böra givetvis tänka på att måtten måste varieras efter olika modellplans storlek och vikt.

Till sist hoppas jag att många modellflygare redan i vinter få nytta av sina skidor och att de liksom jag finna en verklig glädje i att se sina modeller starta från marken med snön virvlande efter sig — och så tillönskar jag er många perfekta trepunktslandningar!

Även red. har en förhoppning: vi vore glada för många vackra bilder av modellplan på skidor samt korta redogörelser över hur ni klarat av tillverkningen och provflygningarna m. m. Vi begär inte att ni ska skriva så utförligt och fulländat som storhjaren Nils Pettersson, nej, huvudsaken är att ni kommer er för med att sända in foto och några rader till FLYGTIDNINGEN, Malmö 12, snarast möjligt och senast den 20 februari.

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

Modellflygare!

Vid inköp av modellflygmateriel vänd Eder med fullt förtroende till oss.

Prima varor — snabb leverans

E. TRUEDSSON
Modellflygindustri — Malmö 9

Kavaljererna på . . .

(Forts. från sid. 8)

Efter tjänstens slut vid 4—5-tiden är det två valfria dagar i veckan ordnat med fri bastu och simbad — även trimning av den fysiska spänsten finnes således upp-tagen på programmet.

Ärans och hjältarnas språk . . .

Den speciella humorn, slangen och "fackspråket" inom skolan gör att en nykomling de första dagarna behöver tolk för att förstå vad som ska hända. "Ka ska oppi Gunghesten me son första passet deka busflängning mot isgöbbarna" innebär att flyglärare Karlsson ska upp med flygelev Persson i en G. V., registrerad SE-AHT, för att i dubbelkommandogenomgå lågflygning. Härvid föreligger eventuellt risk för att maskinen, vilken av Karlsson vid lågflygningen hänsynsfullt dirigeras mot någon sjö, kommer i närheten av en isupptagningsplats, vid vilken några mannar äro sysselsatta! Detta var om "fackspråket".

Maskinerna ha smeknamn såsom Gung-hästen, Smörasken, Ökenskeppet m. fl.

Som allmänt omdöme kan man säga att detta första försök till central civilflygskola haft stor framgång. Denna uppfattning delas av Aeroklubbens ledning lärarna, eleverna — vilka representerar 10—15 olika klubbar — och sist men ick minst av deltagarna i den inspektion från Flygvapnet som en decemberdag landade på Ekebyfältet. Det var nervösa men be-slutsamma "kavaljerer" som då försökt visa litet gryende flygarpli!

Carl-Georg G. Lundberg.

● BREVLÅDA ●

Herr Jan Risberg, S:t Pauligatan 2 a.
Vi tacka för Eder helårsprenumeration på FLYGTIDNINGEN för 1940, men Ni har glömt att angiva Eder ortsadress på postgirokupongen. Meddela oss därför omedelbart Eder fullständiga adress, så kommer FLYGTIDNINGEN som ett brev på posten.

Hqt, Västervik.
Tack för alla goda tips. Vi komma att tag upp dem i tur och ordning. Hjärtligt välkomna men med nya idéer.

Jack och Bertil Burstedt, Majorsgatan 24, Hag Umeå.

Vi ha översänt Eder förfrågan till en av lar dets förmånsta segelflygexperter, och Ni får sv direkt från denne. Redaktionen.

**Prenumerera i dag
på FLYGTIDNINGEN!**

Endast kr. 2:75 för helår. (Kr. 2:50 för febr.-dec.)

Insätt beloppet på vårt postgiro nr 147660.



KAMRATCIRKELN



ANROP.

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

SVAR.

Svar på det anrop som Ni önskar komma i förbindelse med lägges in i ett kuvert utan adress. Kuvret, som bör vara hopklippt, frankeras med ett 15-öres frimärke (väger svaret 30 gr. frankeras det med mot vikten svarande postporto). På baksidan av detta kuvert som saknar adress skriver Ni önskat anrops nummer och signatur — glöm ej numret! Kuvret utan adress, som alltså innehåller Ert svar till utvalt anrop, lägges därefter in i ett till FLYGTIDNINGENS Kamratcirkel, postadress: Malmö 12, adresserat ytterkuvert. FLYGTIDNINGEN adresserar och vidarebefordrar omedelbart Edert svarsbrev till anropsinnehållarens namn och adress. Sedan går brevväxlingen direkt mellan de båda parterna, men glöm icke att skriva Edert namn och adress i svarsbrevet!

A. 7. Flygare! Finns det bland eder någon som skulle vilja skriva till mig, en mycket flygintresserad flicka, och lära mig något om flygning, då jag ännu är för ung för att ta mitt certifikat.

Blivande flygerska, 19 år.

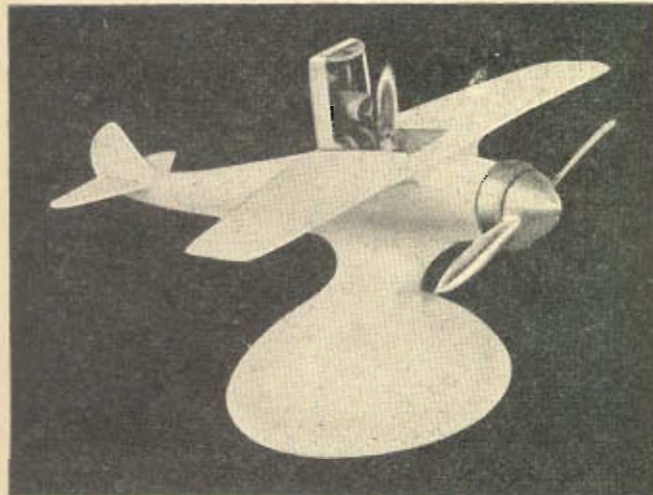
A. 8. Jag är kolossalt flygintresserad och önskar komma i kontakt med flygare eller annan lämplig person som kan ge mig råd och upplysningar för upplägandet av en "Hvsplan" inom flyget.

Optimistisk, 17 år.

Annonsackvisitör!

I landets större städer sökes annonsackvisitör för FLYGTIDNINGEN. Fast lön och provision erhålles. Vi reflektera endast å rutinerad annonsman. Svar till "Annonsman", denna tidning.

Airflame cigarrettändare åter i lager.



Pris kr. 7:75.

Denna populära cigarr- och cigarrettändare kan nu åter levereras utan prisförhöjning.

Högsta höjd 75 mm, längd 150 mm, spännvidd 125 mm.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST

Lundavägen 44 - Malmö
Postgiro 97637.

Fabriksny CUB Sport J-3

av senaste årsmodell, standardutrustad, färg silver, säljes fördelaktigt.

Ing. Axel Madsen

Limhamnsvägen 4 a — Malmö

Flygingenjörer!

För konstruerande av ensitsigt sportflygplan i stålkonstruktion önskas komma i förbindelse med kvalificerad flygingenjör. Svar märkt "Folkflygplan", denna tidnings exp. f. v. b.

Flygplan och flygmateriel

För omedelbar leverans sälja vi nedanstående flygplan och flygmateriel på förmånliga villkor:

- 1 st. demonstrationsflugan CUB, 50 hkr., med hjul eller flottörlandningsställ.
- 1 st. begagnad flygmotor Continental 40 hkr. med eller utan propeller och propellernav. Motorns gångtid 300 tim.
- 2 st. nya flygplanpropellrar, typ Sensenich 69 C.
- 1 st. ny flygplanpropeller, typ Sensenich 69 D.
- 1 st. nytt flygplanhjul, 7,00 × 4, med däck och slang.
- 2 st. begagnade flygplanhjul, 18 × 8 × 3, med nya däck och slangar.
- 1 st. begagnat flygplanhjul, 8,00 × 4, med däck och slang.
- 1 st. nytt däck med slang, 18 × 8 × 3.
- 1 st. begagnat däck med slang, 18 × 8 × 3.

Leverans av fabriksnya CUB med 50 hkr:s motor kan ske omedelbart från lager i Malmö. CUB med 65 eller 40 hkr. kunna levereras omedelbart från fabriken i Köpenhamn.

Begär prospekt och upplysningar!

AUTOROPA A.-B.

Flygplanavd., Malmö. Tel. 71840 (växel)
Generalagentur för Sverige.

Den flygintresserade publikens inköpskällor

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

Malmö

I FLYGANDE FLÄNG

serveras gott kaffe med dopp av alla slag på

CAFÉ RITA

Lundavägen 44 B. Tel. 291 94.

Malmö

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

Ellstorps Restaurang

Sallerupsvägen 26. Tel. 765 11.

Under ovanstående rubrik

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

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 13 25 36 46 55 63 70 75

Flygbetonade textförslag sändas på begäran.

NYTT UTIFRÅN

TYSK UNGDOM uppfostras i flygets teknik. Chefen för det tyska flygvapnet fältmarskalken *Hermann Göring* har utfärdat en förordning, varigenom luftfart hädanefter skall bli ett obligatoriskt ämne i alla skolor, från småskolan till universitetet. Det är meningen, att hela det tyska folkets intresse skall knytas till flyget, och den tyska ungdomen skall få förvärva grundläggande kunskaper om flygning, flygplankonstruktion, flygmotorer, väderlekslära och andra ämnen, som hänga samman härmed.

Redan nu syssla en halv miljon tyska ungdomar med modellplanbygge, och det finnes tusentals speciella lärare, vilka fått sin utbildning vid de skolor härför, som upprättats av den tyska flygindustrien. Denna söker på detta sätt väcka intresset för flygplankonstruktion för att få fram mängder av goda arbetare och flygingenjörer. Aerodynamik har blivit ett viktigt läroämne i tyska skolor, och icke mindre än 21 tyska högskolor ha nu egna luftfartsavdelningar, där studenterna även få utbildas till piloter.

FOKKERFABRIKEN har konstruerat en ny typ av trafikmaskiner som äro beställda av K. L. M. Flygplanen skola utrustas med fem motorer, en i mitten och tvänne par sidomotorer i landem. Maskinerna skola trafikera Batavia-routen, och man har vid konstruktionen tagit större hänsyn till passagerarnas komfort än till flygplanens fart, eftersom största delen av flygningen kommer att företagas på natten.

TURKISKA REGERINGEN har utfärdat en förordning enligt vilken militärflygplan som införas i Turkiet befrias från alla tullavgifter.

GENOM EN FÖRORDNING från franska flygministeriet har minimiåldern för frivilliga som vid flygvapnet vilja utbildas till flygare eller kulspruteskyttar sänkts från 18 till 17 år.

NÖDLANDNING med flygplan som har stor landningshastighet har alltid sina svårigheter. Under det pågående kriget har man gjort den erfarenheten att man har största möjligheten att klara sig om man landar med indraget landningsställ — om konstruktionen medger detta!

ENLIGT de engelska militärflygarna utföres horisontalbombfällning bäst på höjder mellan 3.300 och 8.000 m. Med en flyghastighet på 450 km/tim skall man börja sikta 8—13 km från målet, och uthållningen av bomben skall ske 3,2 km framför målet då höjden är 5.000 m.

I **ENGLAND** har man uppfunnit en målarfärg som skall kunna förhindra att elden sprider sig då ett hus antänts av brandbomber. Till ett lagom stort hostadshus kostar färgen icke mer än 20—30 shillings.

SÖVJET har i Estland f. n. 7 flygplatser under arbete, vilka alla lära komma att tjäna som baser för det ryska flygvapnet. Två flygplatser äro belägna på ön Ösel och fem på det estniska fastlandet.

EFTER DEN TRAGISKA händelsen i somras, då föraren på ett främmande militärflygplan med sin kulspruta besköt ett av det holländska flygbolaget KLMs trafikplan och dödade en person, har bolaget gjort försök med att förse sina routeplan med en backspegel till vänster utanför förarkabinen. Experimenten slogo så väl ut att backspeglar numera monterats på alla KLMs trafikflygplan, meddelar en tysk tidning.

CURTISS-WRIGHT'S nya trafikmaskin "C 20" håller nu på att byggas i St. Louis i USA. Arbetsstyrkan består av 1.000 personer. Flygplanet är av en helt ny typ och skall ha plats för 36 passagerare. Meningen är att maskinen skall flyga i de högre regionerna, och det säges att den skall ända upp i substratosfären.

UNITED AIRLINES har beställt tio trafikflygplan, av den mindre typen DC-4 för en sammanlagd kostnad av nära 3 1/2 miljon dollars. Bolaget hade tidigare beställt sex DC-4 av den ursprungliga typen, men denna har visat sig något för stor för kommersiellt bruk, och fabriken har därför gått in för en något mindre typ av samma konstruktion. Den nya DC-4:an tar 20 passagerare i nattrafik och 30—40 i dagtrafik.

PAN-AMERICAN AIRWAYS har beställt sex nya Boeing 314 samma typ av Clippers som redan äro insatta på routerna över Stilla Havet och Nordatlanten. Denna utökning av flygplanparken gör det möjligt för P. A. A. att trafikera routerna med fyra dubbelturer i veckan.

USAS FLYGVAPEN beräknas kunna öka maskinernas antal till 6.000 under 1941.

BRASILIANSKA regeringen köper i dagarna militärflygplan från Boeing Aircraft Co i Seattle, USA, för över 300.000 pund.

IRAKS REGERING har hos Douglasfabrikerna i USA beställt 15 enmotoriga jaktplan till ett värde av sammanlagt omkring 1 milj. dollars.

IRANS REGERING har sänt en kommission till USA för att beställa ett antal flygplan för det iranska flygvapnet.

I **SAMBAND** med frågan huruvida Japan inom överskådlig framtid slutgiltigt kan övergå från att importera till att exportera flygplan berättar "Osaka Mainichi" att det från flera länder inkommit förfrågningar om möjligheten att få köpa i Japan byggda flygplan. Ett peruanskt flygbolag vände sig således till Mitsubishi Heavy Industries Ltd. med begäran om leverans av ett tvåmotorigt monoplan av typ Nippon. En australisk firma frågar efter i Japan byggda trafikflygplan av typ DC-2 och DC-3. Från den indiska huvudorganisationen för segelflyg ha förfrågningar kommit om japanska segelflygplan nämnda sammanslutning önskar också att ställa japanska konstruktörer och andra tekniska experter.

I detta sammanhang kan meddelas att man med ett nytt trafikflygplan av japansk konstruktion, avsett för 42 passagerare, för en tid sedan lyckligt genomförde de första provflygningar.

DEN DUBBLA Wright-Cyclone-motorn som utvecklar 1.600 hkr vid starten, kommer att monteras in i Boeings flermotoriga trafikflygplan. Redan i maj 1937 började man bygga denna uppmärksammas motor, men först i slutet av förra året blev den frigiven för export. Största flödet av delarna i motorn äro av samma konstruktion som den enkla Wright-Cyclone-motorn, varför samma reservdelar kunna användas.

EN AMERIKANSK INGENJÖR har uppfunnit en ny flygmaskinsmotor som lär vara fullkomligt enastående i alla avseenden. Den kan även ge tyngsta planet en fart på 600 km/tim och är försedd med 48 cyl. och ett alldeles nytt kylsystem. Maskinen är avsedd för amerikanska motorer.

ENLIGT ett holländskt meddelande från Wrightfabriken i USA ha planer på att konstruera en 42-cylindrig flygmotor, som ska kunna utveckla omkring 4.000 hkr.

ETT radiostyrt modellflygplan har vid Wright-flygplatsen i Dayton, Ohio, USA, kommit till användning som mål för luftvärnet. Modellen har en spännvidd på 3,7 m och drives av en bensinmotor. Starten sker med katapult, och landninge företages med tillhjälp av en fallskärm. Modellflygplanet kan nå en höjd av 1.500 meter.

FLYGPLAN kan även användas för att plantera ut fiskyngel i svårtillgängliga sjöar. I USA har man provat detta system med god framgång, varvid fiskynglen förvaras i 25 lit:s bleckburkar som kastas ned med hjälp av fallskärm. Vid anslaget mot vattenytan öppnar sig behållaren automatiskt.