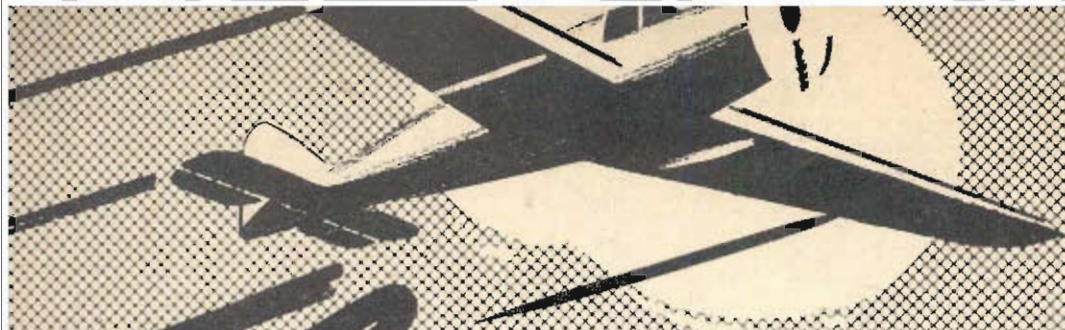


TIDNINGEN



Flyg

TIDNINGEN

ARG. 2

MARS 1940

N:R 3



Skolflygplan av typ Klemm 35 i höger flankformering.



Äro ryssarna värda att leva i Skandinavien • Finland får moderna flygplan • "Vi måste ha flyg i Norrland!" Engelsman planerar svensk segelflygskola m. m., m. m.

ALLT om FLYGNING och FLYGARE



MALMÖ 12

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Almedalsgatan 9, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: 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).

Annonspris: 35 öre per mm.

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

Meddelanden av alla slag adresseras till FLYGTIDNINGEN, Malmö 12, och icke till enskilda redaktionsmedlemmar.

Finska flygets starke man



Generalmajor J. F. Lundqvist.

Kommandören för Finlands luftförsvaret, för dess båda vapenslag luftstridskrafterna och luftvärnet, generalmajor J. F. Lundqvist är 43 år, en man i sin bästa ålder. Tack vare general Lundqvists energiska ledning har Finlands luftstridskrafter under de sju år de varit under hans kommando uppnått den höga nivå de, oaktat sin ringa storlek, uppvisat under nuvarande krig. De ha tillbakalagit de ryska bombplanens hänsynslösa anfall, de ha utfört framgångsrika flygningar mot fiendens styrkor och stött lantarméns operationer.

General Lundqvist hade knappt hunnit påbörja sina studier vid universitetet då han år 1915 tillsammans med andra akademiska ungdomar bland de första begav sig till Tyskland för att få militär-

Stockholms stad och Skå-Edeby



Grosshandlare Rob. Ljunglöf.

FLYGTIDNINGEN behandlade redan i sitt decembernummer Stockholms flygfältsfråga och förordade då Skå-Edeby som ett synnerligen lämpligt fält med tanke på nuvarande förutsättningar. Eftersom inköpet av egendomen nu är genomfört ha vi vänt oss till ägaren av Skå-Edeby, grosshandl. Rob. Ljunglöf med anhöllan om ett uttalande i frågan. Herr Ljunglöf lämnade följande intressanta översikt:

— Det kan måhända vara av intresse att veta, att första gången Skå-Edeby nämndes såsom ett lämpligt flygfält var redan år 1917. 1916 eller 1917 startades av en hel del av Sveriges större industrier och även några privatpersoner ett bolag som jag tror bar namnet Svenska Lufttrafikbolaget. Bolagets syfte var ej

att börja någon flygtrafik utan endast att undersöka möjligheterna av en sådan sedan kriget upphört. En av dem som då visade ett stort intresse för frågan var nuvarande chefen för Stora Kopparbergs Bergslags Aktiebolag, disponent Emil Lundqvist. Vi gjorde tillsammans vid flera tillfällen färder runt Stockholm för att söka finna lämpliga flygplatser, och jag erinrar mig mycket väl hur han efter en sådan resa sade: "Skå-Edeby är det enda naturliga flygfältet i Stockholms närhet." Detta uttalande hade fallit mig ur minnet tills jag för ca 3 år sedan fick besök av några officerare från Östra Arméfördelningens stab, vilka önskade förhöra sig hos mig om jag möjligen vore villig att sälja Edeby till flygfält. Jag förklarade mig villig, men frågan förföll. Året därpå togs den emellertid upp som motion i riksdagen men föll återigen. För något år sedan upptogs förhandlingarna med Stockholms stad, vilka nu slutförts. Frågan har efter tillstyrkan av fastighetsnämnden, drätselnämnden och stadskollegiet förelagts Stockholms stads stadsfullmäktige för avgörande.

— En blick på en vanlig generalstabskarta visar genast, att fälten mellan Svartsjö Kungsladugård och Skå kyrka äro mycket jämna. Fältet, där det blivande flygfältet kommer att läggas, är mycket jämnt. Några höjder av betydelse finnas ej runt detsamma. Några svårigheter att ordna startbanor på upp till 1500 å 1600 m. längd i alla riktningar finnas ej.

— För en lekman förefaller alltså Skå-Edeby-fältet såsom ett naturligt och förhållandevis billigt fält att iordningställa för sitt ändamål. Tiden för resa ut från Stockholm är för närvarande ca 25 minuter.

Äro ryssarna värda att leva i Skandinavien?

(Från FLYGTIDNINGENS korrespondent.)

Den danske löjtnanten Fritz Rasmussen, som omnämndes i FLYGTIDNINGENS januarinumner såsom frivillig till Finland, fick för en tid sedan sitt flygplan skadat i en luftstrid med ryska bombflygplan över ryskt område. Rasmussen lämnade då flygplanet i fallskärm och allt såg ut att gå lyckligt — bortsett från en väntande fångenskap.

Då Rasmussen befann sig på ett par hundra meters höjd öppnade de ryska marktrupperna eld mot honom och genombråd av otaliga kulor tog vår danske flygkamrat mark — nu död.

Berättaren av denna episod har själv en gång räddat några ryssar i sjönöd, det var 1918. Jag borde kanske i stället ha slagit äran i huvudet på dem då de kommo simmande mot min båt? Nej, jag tog hand om mina fiender, ty jag räknade dem som människobröder. Det gör jag emellertid icke efter detta, och jag strider nu för att slippa äta de smulor som falla från barbarernas bord.

HUR EN MODELLFLYGKLUBB ORGANISERAS

Linköpingseskadern — en av Sveriges ledande modellflygklubbar — kommer genom några medlemmar att i en artikelserie i FLYGTIDNINGEN framlägga sina erfarenheter på olika områden inom modellflyget, främst segelmodellflyget. Den första artikeln, som behandlar grunderna för en modellflygklubbs existens, är skriven av Linköpingseskaderns ordförande Sigurd Isacson och utgör erfarenheter från organiserandet av denna modellflygklubb från ett år efter starten till den ställning klubben nu intar.

Vid årsskiftet beslöt Tyskland, som väl får sägas vara världens främsta flygland, att bli en nation av flygare. Såsom medel att fånga ungdomens intresse för flyget och sätta den in i flygteknikens mysterier antogs i första rummet modellflygning.

När KSAK i sig upptog de svenska modellflygklubbarna var det inte endast för att främja den kanske bästa sport och hobby som finns utan för att genom modellflygningen fostra den svenska ungdomen och sålunda i en framtid för fosterlandets luftförsvaret kunna bärga skörden av det intresse som modellflyget sät.

För att modellflygintresset skall kunna spridas på bred front måste modellflygarna, som så många andra utövare av en sport eller en hobby, sammansluta sig till föreningar eller klubbar.

I egenskap av ledare för Linköpingseskadern har jag från många håll uppmanats att redogöra för den organisation som råder inom denna klubb och som slagit mycket väl ut. Jag vill dock först ge några råd åt de entusiaster som på sin ort ämnar bilda en modellflygklubb men vilka måhända inte anse sig kapabla därtill.

Det kanske allra viktigaste för att få i gång eller utöka en rörelse, omfattande vissa idéer, t. ex. modellflygets, det är *propaganda*. Denna genomföres med artiklar och notiser i tidningarna, affischer i skolor och större företag, utskickandet av skriftliga upprop eller genom personliga påstötningar. När ordet modellflygning och därmed sammanhängande idéer efter någon tid ingått i allmänhetens medvetande är tiden inne att "klämma till".

De som ha för avsikt att bilda klubben kalla genom ovannämnda medel intresserade till ett sammanträde på lämplig plats, exempelvis i en skola eller annan överkomlig lokal. Sammanträdet utser en ordförande och drar upp riktlinjerna för klubbens verksamhet. I stora drag skall jag härnäst behandla de viktigaste frågorna:

Medlemsavgiften

utgör grundplåten till klubbens ekonomi. Den får ej vara för hög, ty då kunna många till en början dra sig för medlemskap och då blir både medlemsantal och ekonomi lidande därav. Sättes medlemsavgiften för lågt räcker klubbens grundkapital icke till för propaganda och medlemsanskaffning eller för att hålla medlemmarnas intresse vid liv. Den lämpligaste avgiften för medlemmarna torde därför vara 2—3 kr. per år, vilket med ett medlemsantal av 25 gott och väl täcker utgifter för materialinköp, korrespondens, ordnande av tävlingar och prenumeration på en flygtidning för klubblö-

kalen. Vad det sistnämnda beträffar vore det dock önskvärt att årsavgiften kunde sättas något högre så att klubben kunde ha råd att hålla sina medlemmar med ett eget organ. Just med tanke härpå äro vi glada att FLYGTIDNINGEN håller ett så lågt prenumerationspris att praktiskt taget alla klubbar kunna prenumerera på denna tidskrift för samtliga medlemmar.

Modellflyget kan ses från många synpunkter: som hobby, sport, vetenskap samt som medel för flygintressets spridande och ungdomens fostran. Det är därför lämpligt att på ovannämnda sammanträde fatta en resolution, i vilken klubbens syften klart framläggas, och att sedan inom ramen av denna avpassa dess

verksamhetsfält.

I en modellflygklubbs verksamhet hör ingå nybörjarinstruktion, propaganda, tävlingar, utställningar, skyltningar och tävlingsrepresentation utom klubben.



Linköpingseskaderns ledare Sigurd Isacson. Fotat togs vid Jämsjärvitävlingsarna i Finland i somras, då "Rimfågeln" blev bästa utländska modell. Linköpingseskadern är den första svenska landsortsklubb som fått sända representant till en utländsk tidning.

Nybörjarinstruktionen omfattar konstruktions- och byggundervisning samt trimnings- och flyginstruktion. För de båda första avsnitten erfordras en lokal, till vilken jag återkommer senare. Nybörjarens konstruktion och bygge av modellerna bör föregås av teoretisk instruktion av erfarna modellflygare, annars re-

sulterar det hela kanske i att otåliga nybörjare överge sin nya hobby så fort de göra ett litet misslyckande.

Flyginstruktion ges på söndagarna, då klubben bör hålla till på ett särskilt utvalt fält — det sistnämnda är icke utan betydelse när intresserade personer då veta var de skola finna modellflygarna. Även trimningsproblem behandlas först teoretiskt, då instruktörerna sätta nybörjarna in i aerodynamikens principer och mysterier.

Propagandan har jag redan förut behandlat, men jag vill dock tillägga en sak av största betydelse. För att nå framgång till det yttre måste varje klubb ha sina speciella idéer att arbeta för. Vid alla tillfällen, i tävlingsreferat och andra artiklar i tidningarna, diskussioner och intervjuer m. m. omnämns dessa speciella idéer. De ingå då så småningom i det allmänna medvetandet och utgöra ett slags symbol för klubben. Erfarenheten har visat att detta skapar enhet och målmedvetenhet inom klubben.

Utställningar och skyltningar äro bland de bästa medlen med vilka allmänheten kan intresseras. Som lokal för en utställning brukar någon gymnastiksal kunna ställas till förfogande. Om den kan ordnas i samband med en flygdag eller dylikt blir frekvensen tiofaldigt större än under vanliga förhållanden. En sådan utställning kan, om den är ordentligt organiserad och reklamerad, inbringa många hundra kronor. För en skyltning fordras mindre resurser och arbete emedan den kan anordnas i någon affär. Affärsinnehavaren ställer sig oftast välvilligt till förfogande vid dylika tillfällen, eftersom det samtidigt blir reklam för affären.

Tävlingar är det bästa medlet för att stimulera medlemmarnas intresse. Klubb-tävlingar böra hållas varje månad. KSAKs regler följas med speciella undantag, t. ex. med sammanslagning av kropps- och stavmodellklasserna, eftersom det där oftast ävlas endast med de största modellerna. Eventuellt kan klubben uppdelas i lag, vilka få tävla med varandra. Varje lag skall ha en ledare som uppeldar kamp-lusten hos sina pojkar, hjälper dem och lär dem tävlingsteknik, vilket allt är av största betydelse för klubben. Det är inte tillrädligt att ge priser vid dessa tävlingar, det skulle ställa sig alltför dyrt. I stället kan vinnaren få ett textat diplom. Till större tävlingar måste priser anskaffas genom teckningslistor och privata donationer.

Om klubben anser sig ha råd därtill så är det oerhört stärkande för framåtandan att låta sig representeras med ett lag på främmande tävlingar. Är det möjligt att sända ett tiomannalag blir ju resekostna-

(Forts. på sid. 11.)

FINLAND FÅR MODERNA FLYGPLAN



Endast moderna stridsplan av hög klass kunna bekämpa rysarnas dubbelbepansrade jaktflygplan. — Omedelbar förstärkning åt Finland är av nöden.



De finska luftstridskrafterna ha nu erhållit förstärkningar av engelska, franska, italienska och amerikanska stridsmaskiner. En del typer ha redan insatts på olika frontavsnitt och andra äro på väg.

Före finsk-ryska konfliktens utbrott hade Finland sänt representanter till bl. a. USA för inköp av moderna stridsflygplan. Kontrakt tecknades på 45 ensitsiga jaktflygplan av typ Brewster F2A-1, vilket meddelades redan i FLYGTIDNINGENS januarinumner. Förutom dessa ha nu 20 st. Vought-Sikorsky V-156 skeppats från USA till Finland. Detta flygplan är liksom Brewster ett täckt lågvingat monoplan men tvåsitsigt och försett med P & W Twin Wasp Jr. motor utvecklade 750 hk. Spännvidden är 12,8 m och längden 10,3 m.

När förhandlingarna mellan Finland och Ryssland började ta en oroande vändning insågo finnarna att underhandlingar om köp måste påbörjas även med andra stormakter som kunde leverera moderna stridsflygplan på kortaste tid. Man var fullt på det klara med att Rysslands väldiga luftarmada inrymde i sig icke allena de tusentals relativt omoderna flygplan som haft sin "vagga" i USA, England, Tyskland, Frankrike och Italien utan även ganska stora kvantiteter av det kända ryska jaktflygplanet "I-16", som är mycket snabbt, har stor manöverförmåga och därtill är dubbelbepansrat, d. v. s. förarens plats såväl som bensintankar, ledningar och andra sårbara delar äro försedda med extra pansar.

Om också största delen av det ryska flygvapnet består av andra klassens flygplan jämfört med övriga stormakters så var man tvungen att gardera sig mot att de fruktade jaktflygplanen av "I-16"-typ skulle göra för stor skada.

Man visste mer än väl att de bekanta tyska "Messerschmitt Me-109" (som kanske äro något överreklamerade?) hade rätt svårt att göra sig gällande mot "I-16" i det spanska kriget, där dessa användes av de röda.

De finska underhandlingarna resulterade i köp från Italien av minst ett 30-tal Fiat-jagare, av vilka en stor del som bekant blevo betydligt försenade på grund av att Tyskland stoppade genomförslan. Numera äro de emellertid "på väg".

Andra underhandlingar som även ledde till resultat var köpet av de engelska "Hawker Hurricane", "Bristol Blenheim" samt "Hawker Hart", vilka redan gjort livet ganska surt för den stora massan av likvärdiga ryska "hel- och halvbröder" samt för de ryska uppmarschlinjerna.

Genom det myckna skriferiet om dessa typer i såväl dags- som fackpress har man fått en ganska god kännedom om dem. De ha även varit i elden över Västfronten, då både England och Tyskland samtidigt registrerade segrar. Det är emellertid svårt att bilda sig en uppfattning om huruvida det är "Hurricane" eller "Messerschmitt" som får ta åt sig äran som dagens förnämsta stridsmaskin. Man kan dock fastslå att "Hurricane" är kapabel att bjuda de modernaste ryska flygplanen ett kraftigt motstånd.

Fransmännen fingo för en tid sedan tillfälle att provflyga en Messerschmitt Me 109 som tvingats nödlanda i Frankrike. Härvid utfördes mycket ingående försök och jämförelser mellan Me 109 och de franska jagarna Morane och Curtiss. Det påstås att de franska typerna då visat sig överlägsna Me 109.

Franska hjälpen effektiv.

Eftersom dessa båda franska typer hittills knappast omnämnts i pressen och med tanke på fransmännens visade intresse för Finland kan det vara värt att tilläta lite närmare på "Morane-Saulnier 406", som redan levererats i ett 30-tal exemplar, och även på "Curtiss Hawk 75 A", som ställts i utsälet till hjälp åt våra tappra grannar, för att försvara sig mot de ryska övergreppen.

Morane-Saulnier 406 är ett mycket förnämligt ensitsigt jaktflygplan som får räknas till det bästa bland stormakternas moderna jaktflyg. Det är ett enmotorigt lågvingat monoplan helt av metall med fröbärande vingar. Landningsstället är mycket brett och har sin infästning nära vingens främre kant. Det är infällbart mot kroppen.

Det mest intressanta hos detta flygplan torde vara motorn. Den berömda Hispano-Suiza "Moteur-Canon" är en V-motor på ca 860 hk med en 20 mm snabbskjutande kanon monterad mellan cylinderraderna. Denna skjuter genom propellernavet. Eldhastigheten påstås vara större än för en vanlig synkroniserad kulspjut. Dessutom har Morane en kulspjut i varje ving, placerad omedelbart över landningsställsbena med kärnlinjen utanför propellerfältet.

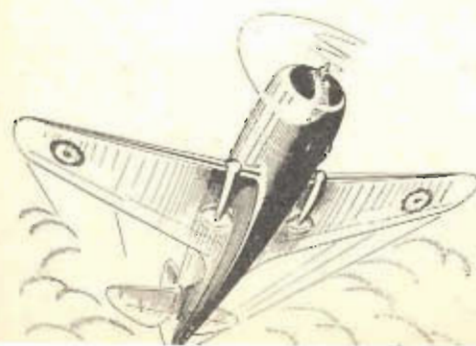
Rapporterna om detta flygplans prestationer variera betydligt, men topphastigheten torde ligga på omkring 500 km/tim, vilket är en vacker siffra för ett flygplan med denna motorstyrka. En tidigare upplaga "405-C. I" hade en topphastighet av 480 km/tim. Spännvidden på Morane-Saulnier 406 är 10,68 m och längden 9,15 m. Totalvikten är ca 2.250 kg.

Den andra franska typen, "Curtiss Hawk 75 A", är ett flygplan som fransmännen köpt i en stor serie. Det är ett helmetallflygplan, som blev föremål för stor uppmärksamhet när det under provflygningarna skulle göra kontrollflygningar med en beräknad största hastighet av 925 km/tim men då överskred 965 km/tim.

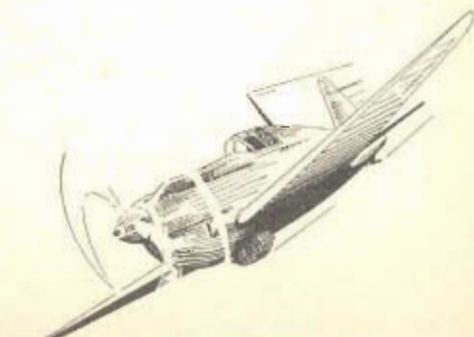
Hawk 75 A är exportnamnet för amerikanska stridsmaskinen Curtiss P. 36A, vilken typ byggts i stora serier. Hawk är ett fröbärande lågvingat monoplan med dubbelverkande tillbakafällbart landningsställ av liknande konstruktion som finnes på andra jaktflygplan av Curtiss välkända konstruktion, sådana som YP. 37 och P. 40. Det fungerar i två riktningar, d. v. s. det fälls bakåt under det att landningsställsbenet samtidigt vrider sig så att hjulet kommer parallellt med vingen och passar in i härför avsedd urholkning. Konstruktionen framgår av skissen (ur Aero-Modeller).

Mycket få detaljer ha släppts ut om den franska Curtisstypen, men med stor

(Forts. på sid. 14.)



Bilderna: Översikt l. v. Brewster F2A-1. Överst till höger Vought-Sikorsky V-156. Nederst till vänster Curtiss Hawk 75 A. Nederst l. h. Morane-Saulnier 406.



Vad väntar Ni av flygningen?

Sällan har flygningen såsom nu varit i brännpunkten för det allmänna intresset. Det europeiska flyget står utan tvivel vid en skiljeväg. Åt vilket håll leder vägen? FLYGTIDNINGEN har i en rundfråga sökt utforska den personliga uppfattningen om flygets framtid hos några kända personer inom skilda yrkesgrenar. Svaren följa här nedan:



Torsten Teguér, chefredaktör, Stockholm:
Jag väntar och hoppas att våra tappra stridsflygare tar hand om alla de "vilsamma" mordbrands- och bombterroristerna som göra Nordens länder osäkra och decimera det oersättliga finska folket.



Knut Gunnerfeldt, fanjunkare och "flygande samurai", Östersund:
Det nuvarande läget i världen med luftrustningar, massutbildning och alltmer omfattande flygning kommer att väcka ett oant intresse och djupare förståelse för flygning i allt bredare folklager.
När normala tider inträda väntar jag att militärflyget stagnerar såsom fullkomnat för tillfället.

Oavsett tidsläget kommer trafikflyget att öka i betydelse och utvecklas i normal takt.

Privatflygningen, som f. n. är satt på undantag, kommer att utvecklas med ett språng med tyngdpunkt på sport och rekreation. Som härför lämpat flygplan väntar jag ett tressitsigt kabinflygplan, med den tredje platsen som reservutrymme. Konstruktionsmaterial: trä och duk.



Axel Granholm, generaldirektör, Stockholm:
Vad jag som gammal kommunikationsman med företagsekonomisk syn åtminstone gärna ville vänta av flygningen, d. v. s. trafikflygningen, det vore att den en gång skulle kunna komma till en bättre och rimligare relation än hittills mellan, å ena sidan, vad den i allt kostar samhället att anordna och driva, och å andra sidan, vad flygföretagen intjänar hos den publik de betjäna. Måhända kunde trafikflyget därmed också få väntas bli ett mera demokratiskt samfärdsmedel.

Vad den militära flygningen beträffar är det väl än mera utopiskt vänta att den en gång skall bli i internationella krigslagar helt förbjuden.



Georg Lööfström, direktör och f. d. olympian i häcklöpning, Malmö:
Jag väntar åtminstone inte för ögonblicket några bomber, vilket får anses vara en god sak när hundra miljoner andra européer gå i ständig skräck och ångest däröver.
I "den gamla, goda tiden" talade man om flygning som en utopi. Kunde människan flyga, ja, då bleve hon gudars like och det tusenåriga riket vore här. Nu kan hon flyga... Jag tror inte vi ska bry oss om att

komma med några liknelser!
Trots allt är jag optimistisk nog att tro att flygningen, när Europa en gång vaknar upp sargat och värande, skall verksamt bidra till att bygga upp en bättre värld. Genom att förnta avstånd ska den föra folken närmare varandra. Med dess hjälp ska vi människor förvandlas från att vara mer eller mindre trångsynta medborgare i en stat till att bli medborgare i en värld, där gränserna länderna emellan äro vänliga och glada, inte hårda och brutala, och där flygmotornas dån i skyn hälsas med glädje och inte med skräck och ångest.

Carl Florman, kapten och ABA-direktör, Stockholm:

Militärflyget: Genom det nu pågående kriget och de väldiga upprustningar, som ske beträffande flygvapnet i olika länder, samt genom de stora tekniska framsteg, som på grund härav möjliggöras, kommer sannolikt flygvapnet att i framtiden spela en allt större roll i alla länder. Även i vårt land torde man därför få emotse en kraftig utveckling av flygvapnet inom de närmaste åren. Ett flertal nya flygflottilljer måste skapas och en del av dem förläggas till Norrland.



Trafikflyget: På grund av de ständiga tekniska förbättringar, som uppnås, och de ekonomiska framsteg, som trafikflyget har kunnat göra år från år, kommer detsamma att även i framtiden utökas snabbt. I vårt land torde man inom några år kunna förvänta upprättandet av ett mera utpräglat inrikes trafiknät, varvid i första hand sträckorna Stockholm—Göteborg och Stockholm—övre Norrland torde komma i fråga. Sedan freden återställts i Europa, komma säkerligen de svenska flyglinjerna ganska snart att utsträckas över Göteborg direkt till London, över Oslo och Stavanger till Skottland, över Paris till Madrid och Medelhavet samt slutligen även över Berlin söderut till Schweiz och Italien. Vidare torde väl snart en nordatlantisk flyglinje från Skandinavien till New York komma att upprättas, varigenom det blir möjligt att resa från Skandinavien till U. S. A. vice versa på 24 timmar.

Flygplatser: Av militära skäl torde det bli nödvändigt att snart anlägga ett antal flygplatser i Norrland, och samtidigt därmed torde även de större städernas intresse för flygplatser kunna tillgodoses i samförstånd med de militära myndigheterna.

De framtidsprojekt, som jag här skisserat, stå givetvis för min egen räkning och få icke tagas som ett officiellt uttalande från Aeroports sidan.

Theodor Dieden, godsägare och flygare, Grebro:

Jag hoppas och väntar mig att flygningen med tiden allt närmare skall sammanföra jordens folk och länder till gagn för freden och förståelsen mellan folken. Jag hoppas, men vågar knappast vänta mig att flygningen skall avskaffas som militärt förstörelsemedel.



Isaac Grünwald, konstnär och professor, Stockholm:

Jag hoppas att de stolta silverfåglarna snart, mycket snart, och för all framtid skola få glimma solbelysta högt över haven och länderna, mänskligheten till frömma, och att deras förmedlande roll som fega och lömska mer- och asfåglar aldrig mer skall få upprepas i människlighetens historia.



Birgit och Nils Thirberg, sportflygarpar, Stockholm:
Vi vänta att svenska folket snöte få upp ögonen för flygets oändliga möjligheter — och förverkliga dem. För egen del vänta vi på att



kriget skall ta slut så att vi kan förverkliga våra vilda planer...

I Norrlandsflygets tecken

Norrland är på frammarsch! Nu senast har Sundsvalls Flygsällskap slagit ett stort slag för det norrländska trafikflyget. Detta skedde dagarna 29 januari—3 februari, då Flygsällskapet i samarbete med Aerotransport arrangerade en mycket lyckad "flygvecka". Den närmaste anledningen till evenemanget var tillkomsten av flyglinjen Stockholm—Sundsvall—Wasa och invigningen av den nya flygplatsen *Skrängstasjön* utanför staden.

Som alltid när Sundsvalls Flygsällskap sätter i gång med något var organisationen fulländad. Staden hade dekorerats på effektivaste sätt. Varje affär vid Sundsvalls huvudgator var prydd antingen med Aero transports nya "solskensaffisch" eller också med en reklamskylt för Sundsvallslinjen. Över infartsvägar till staden voro dukar spända med bl. a. mottot: "I Norrlandsflygets tecken". ABAs kortfilmer rullades under hela veckan som förspel på biograferna, och en instruktiv flygutställning hade anordnats i Stadshuset.

Föredrag hölls av trafikflygare Jarl Grubbström samt civ.ing. Bertil Björkman från Stockholm över ämnena "En trafikflygare berättar" resp. "Hur en flygplats arbetar". Därefter anlände per flyg — naturligtvis — själve ABA-chefen, kapten *Carl Florman*, och talade över det synnerligen aktuella ämnet "Norrland och trafikflyget". Stadsfullmäktige, industrichefer och skolpojkar trängdes i Stadshussalongen för att få visshet om hur det i framtiden skulle bli med Norrlandsflyget. De kunde snart dra en lättadens suck, ty de fingo bl. a. veta att ABA räknar med att till sommaren kunna fortsätta trafiken till Sundsvall med sjöflygplan, och att man till hösten bör kunna hoppas att den av kapten Florman föreslagna flygplatsen mellan *Sundsvall* och *Härnösand* skall vara färdig. Bli det sedan ett flygfält vid Luleå också, ja, då kunna norrlänningarna se ganska ljusst på framtiden vad trafikflyget beträffar.

På lördagen demonstrerade kapten Florman för landshövdingen, doktor *Arthur Engberg*, och omkring 500 andra intresserade ABAs nyanläggningar vid *Skrängstasjön*. Vid stranden har uppförts dels en liten stationsbyggnad, som är både praktisk och rymlig, dels en hangar, vilken emellertid endast ger flygplanens motorer tak över "Innvädet". I stationsbyggnaden finnes förutom expeditiionslokalen rum för trafikassistenterna, flygledare, väderleksdetalj och mekaniker samt tull och polis. Dessutom finnes ett litet kök så att man har möjlighet att servera

Sundsvalls Flygsällskap gör propaganda för flyget genom en storstilad flygvecka

och hoppas i fortsättningen på åtgärder som göra Norrland och trafikflyget till två oupplösligt sammanknippade begrepp.

flygpasagerarna kaffe och wienerbröd i expeditiionslokalen.

Direktör *Oscar Knaust*, v. ordf. i Sundsvalls Flygsällskap, hälsade de inbjudna välkomna, varefter landshövding *Engberg* — Flygsällskapets hedersordförande — höll ett trots de 25 minusgraderna varmt, entusiastiskt tal. Han ansåg bl. a. att Norrland mer än någon annan del av landet har rätt till reguljärt trafikflyg.

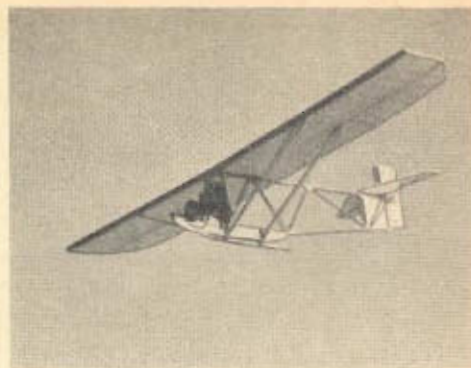
Sedan kapten *Florman* visat lokalerna och tackat för intresset från Sundsvallsbornas sida gjordes ett par rundflygningar — vilket var sista punkten på "flygveckans" program.



Fyra för Flygsällskapet betydelsefulla män: fr. v. uppifrån hedersordföranden landshövding Arthur Engberg, ordföranden köpman Ivar Wallerstedt, sekreteraren herr Folke Florén och styrelseledamoten disponent L. Valentin. (V. ordf. direktör Oscar F. Knaust under "Vi presentera" på sid. 8.)

Överst Flygsällskapets glidplan av typ Anfänger II i luften.

De två bilderna nederst visa ABAs flygstation vid Skrångstasjön (t. v.) samt en liten del av publiken vid flygplatsens invigning. På båda bilderna synes trafikflygplanet "Södermanland", SE-ADR.



Men dessförinnan hade Sveriges radiolyssnare fått veta vad som försiggick uppe vid vårt trafikflygs ännu så länge nordligaste utpost: det var direktör *Oscar Knaust* som bibringade den lyssnande allmänheten insikten om att

"Vi måste ha flyg i Norrland!"

Detta radioanförande ha vi sparat till sist, emedan det, som man säger på tidningsspråk, är en "bra sak". Här nedan följer ett utdrag:

"Det norrländska flyget har ännu inte nått det stadium, då barnskorna kunna anses uttrampade. Och vad speciellt Sundsvalls Flygsällskap beträffar måste vi erkänna, att vi tyvärr fortfarande ligga inlindade i både snibbar och blöjor! Trots en av brinnande entusiasm buren energi och trots att vi anordnat en utställning, modellflygtävlingar och en av åtskilliga tusen personer besökt flygdag i fjol ha vi ännu inte kunnat stabilisera vår ekonomi så att vi kunnat förverkliga den stora drömmen: inköp av ett skolflygplan. Våra kända pojkar ha visserligen med en aldrig sinande arbetslust själva byggt ett glidflygplan. De flesta av Flygsällskapets medlemmar ha i detta fått en första föreställning om en flygares svårigheter i luften. Vad mig själv beträffar liknade det nog mest en mycket ung och samtidigt vingklippt kråkungs skutt, men andra ha lyckats väsentligt bättre! Övningarna bedrivs nu under högttryck, och varenda minut som planet är disponibelt reserveras långt i förväg.

Vi ha på sistone sett en strimma sol skingra del löcken som legat över vår flyghorison. Och sedan Aero transports glänsande silverfåglar börjat brumma på vår just nu mycket kyliga Sundsvallshimmel ha vi märkt att det finns förståelse för den propaganda som vi bedrivit för flyget. Till Aero transports chef, initiativtagaren till det svenska trafikflyget kapten *Carl Florman*, vill jag i detta sammanhang framhålla Sundsvalls Flygsällskaps varma erkännande och beundran.

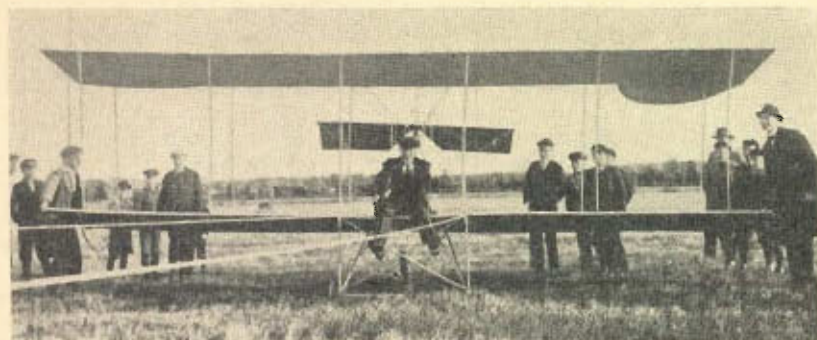
(Forts. på sid. 12.)



Det gamla gardet berättar:

SJÄLVLÄRD PROVFLYGARE I HEMSLÖJDAT GLIDPLAN

Flygsensationer i Vimmerby för 20 år sedan slutade med totalhaveri efter kavaljerstart utan motor.



Klart till start! Provflygaren leende och söndagsklädd vid spaken, konstruktören i sportmössa och spänd förväntan vid planets högra vingpets.

För omkring tjugo år sedan svarade två unga män för flygsensationerna i Vimmerby.

— Flög man i Vimmerby då?

Om man gjorde! Med plan, som konstruerades, byggdes, provflögs och slogs sönder i staden vid Stångån, där just nu ett motorsällskap sitter med en av landets bästa klubbkassor men med en flygsektion som gjorde något av ett haveri vid starten. Kriget, eller rättare sagt krigen, bröt nämligen ut just som den nya sektionen höll på att få luft under vingarna och välvde stolta planer på planköp.

I denna Vimmerby Motorsällskaps flygsektion hittar man bl. a. hr *Yngve Österman*, och det var med honom FLYGTIDNINGENS medarbetare fick en pratstund under ett besök i Vimmerby för att dryfta möjligheterna att få igång något flyg. Vi hoppas få återkomma med glädjande meddelande om den saken så småningom och låter i stället *Yngve Österman*, Vimmerbys förste flygplankonstruktör, berätta om flygningarna där 1921.

— Vårt "flygfält" var de s. k. Maderna, gårderna invid järnvägsstationen. Vi var två som mötstod folkets anspelningar på att vi antagligen var en smula konstliga som kunde "hålla på med sådana där galenskapen". Min kompanjon hette *Carl Ossowicki* och han lystrar ännu om man nämner detta namn, trots att han mycket väl kunde ha strukit med vid vår sista flygning, då vi slog sönder vårt tredje och sista plan. Då drogs nämligen min provflygare *Calle* fram ur de spillror som var kvar av vad vi innan starten trodde vara ett tämligen fullödigt aerodynamiskt mästerverk.

Med sandsäck som förste provflygare.

— Vi var dock aldrig oförsiktiga, även om givetvis planen slogs sönder ett och ett.

— Först riggade vi upp en träningsapparat som hängde fritt i ett kraftigt träd nedanför min gård. Det var någon

sorts motsvarighet till våra tiders träningsapparater för blindflygning, alltså en förarplats med roder o. s. v. Vi manövrerade dock inte efter instrument utan övade oss, liksom numera glidflygadepterna, med att hålla "maskinen" så att den inte doppade nosen eller gick över på någon av vingarna. Efter ett lämpligt antal övningar i den ganska konstifika träningsgrejen ansåg vi oss mogna börja flygningarna med de "riktiga" planen.

— Innan dess hade vi emellertid också byggt modellflygplan, några så stora att vi kunde lasta dem med sandsäckar av ungefär en halv vuxen pojkes vikt. Med dem gjorde vi f. ö. flera riktigt lyckade flygningar.

— *Calle Ossowicki* blev som sagt "stunt-pilot" i firman, medan jag som konstruktör såg till att allt fungerade som vi planerat vid starterna. Våra plan hade en spännvidd på 6—7 meter sådär och var byggda av granvirke med beslag o. d. av inte precis lättaste men däremot ofta desto hastigare slag. Till "vingduk" använde vi ett slags kraftpapper som provflygaren fick tag i när tidningspapperet till tidningen, där han jobbade, hade levererats. Under dessa mästerverk

placerade vi i regel två barnvagnshjul och någon gammal skida, vilka primitiva landningsställ ofta visade sig förvånansvärt tålmodiga vid landningar som inte precis kunde kallas milda. En sådan skapelse, vilken som förebild i regel haft någon av *Lilienthals* glidplan eller verkade korsning av bröderna *Wrights* förstfödda och andra antika saker, tog i regel månaders lediga stunder att få klar. Dock sällan mer än en dag att slå sönder.

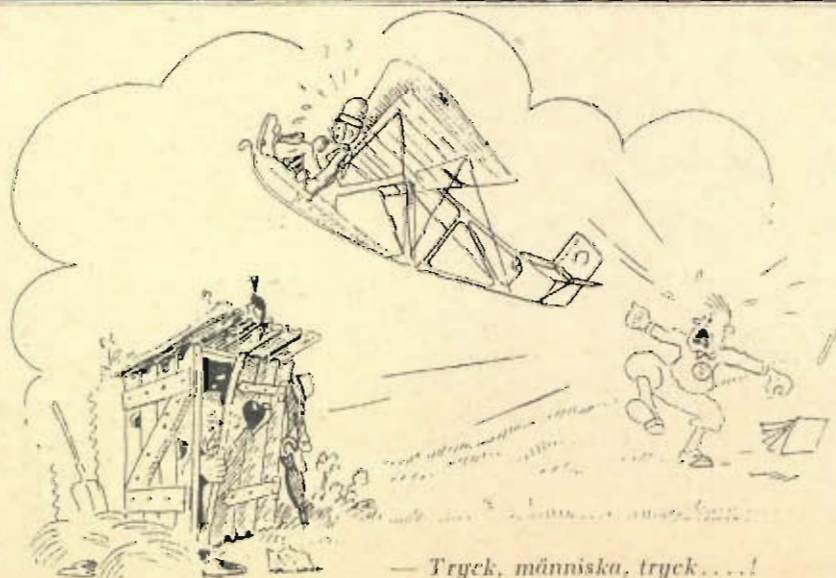
— Startmanskap var det inte svårt att få. Maderna blev nämligen en populär vallfartsplats för stadens sensationslystna ungdom och de äldre olycksprofeterna sökte sig också dit i väntan på att "något skulle hända". De förstnämnda drog sig inte för att hugga tag i de två långa rep vi använde som startanordning i brist på senare tiders gummirep. Med 5—6 man i varje repända lyfte planen i regel och vi flög ofta några hundra meter på ett par meters höjd.

När högfärdsdjävulen flög i "stunt-piloten".

— Men den dag våra flygningar slutade hade tydligen högfärdsdjävulen flugit i "stunt-piloten" *Carl*. 5—6 man i varje lina var på tok för litet, ansåg han. Här skulle flygas!

— Med 16 man vid repen vinkade han klart, högtidsklädd och segerviss (se bilden!), de 32 benen började röra sig — fortare, fortare. Ja, starten blev så pass kraftig att den stolte provflygaren tydligen hajade till vid spakarna och drog höjdroderpinnen i magen vid knycken. Planet lyfte också nästan med ens och sköt upp i en kavaljerstart, som visserligen väl passade till förarens "söndagsgäbortkostym" men knappast var tillräddig med tanke på maskinens som goda förmodade — i verkligheten dock inte så goda — egenskaper.

— På ungefär 20 meters höjd hade kärnan också hunnit ifallt det bogserande
(Forts. på sid. 11.)



— Tryck, människa, tryck....!

VI PRESENTERA:



Oscar Knaust,
norrländsk flygpropagandachef, världsberömd källarmästare.

Bland norrländskt flygfolk intar direktör Oscar F. Knaust, Sundsvall, en framträdande plats som en av de ivrigaste förespråkarna för flygtankens utbredande i Norrland. Redan tidigt insåg han flygets betydelse. År 1918 fick han följa med d:r Enoch Thulin för att från flygplan över Bottenhavet spana efter två infrusna finska färjor. När P. O. Herrströms flygbolag år 1921 under en månads tid företog "flyguppvisningar" i Sundsvall fungerade Oscar Knaust som propagandachef. I yngre år ville han utbilda sig till flygare, men familjen sade stopp! Därför är det först och främst som propagandist och organisatör han gjort sina betydelsefulla insatser. En stor del av de framgångar som Sundsvalls Flygsällskap kunnat inregistrera — bl. a. en lyckad flygutställning 1938 och en ur propagandasynpunkt glänsande flygdag 1939 samt häromsistens den lyckade "flygveckan" — har Sällskapet att tacka sin v. ordförandes uppoffrande arbete.

Eftersom Knaust också är en skicklig motorman med många biltävlingar bakom sig, bl. a. Monte Carlo-rallyt 1931, är det helt naturligt att Hotell Knaust blivit ett kärt tillhåll för flygare och motormän som gästa staden! Allrahelst som källarmästaren dessutom är internationellt berömd för sin fenomenala matlagingskonst — hans säser! aah...

Direktör Knaust säger själv att han nu tyvärr är för gammal (född 1886 i Sundsvall) att lära sig flyga. Men denna utsaga är inget att sätta tro till! Man får vara beredd på överraskningar när Flygsällskapet i en snar framtid skaffar sig skolflygplan. En av de första eleverna blir nog Oscar Knaust, ty med ett så ungdomligt och eldande sinne måste man ju gå i spetsen för vad det än gäller inom flygningen!

J a m t.

"Flygfiskalen" köper sportplan!

Det hör till sällsyntheterna hos oss att en man som hunnit över halvsekelgränsen skaffar sig ett eget flygplan. I USA flyger ju t. o. m. 70-åringar i egna plan, men i Sverige har det hittills varit en sorts mystisk regel att flygare och flygplanägare måste vara mogna ynglingar, men inte heller mer!

En svensk som brutit denna tråkiga fördom är den 53-årige flygande landsfiskalen J. E. Berglund i Gnesta, som nu får förrätta luftsyn i stället för vägsyn.

I slutet av januari reste "flygfiskalen" ner till Skandinavisk Aero Industri i Köpenhamn och köpte en KZ II Kupé. I början av februari flög han upp maskinen till Stockholm för besiktning. Vid mellanlandningen i Malmö fick FLYGTIDNINGEN tillfälle till en liten intervju med landsfiskalen och löjtnant Jacobssen, vilken medföljde som fabrikenes representant.

— KZ II Kupé är verkligen förnämlig både i fråga om prestationer och utseende, sade "flygfiskalen". Det som speciellt tilltalar mig är att föraren och passageraren — eller läraren — sitter sida vid sida i kabinen. Motorn, som är en Gipsy Minor, går som ett urverk, kalasmotor... Den starka kylan märks inte alls inne i den härliga kabinen. Vad maskinen ska användas till? Jo, naturligtvis kommer jag att träna mig i landningar och vanlig flygning kring Vängsöfältet därhemma i Sörmland, och när det blir normala tider ska jag kуска omkring så ofta jag har en ledig stund. Dessutom är det meningen att KZ:n ska komma till använd-

ning som skolmaskin vid Östra Sörmlands Flygklubbs flygskola på Vängsö. Klubben har visserligen redan en Bücker Jungmann, som f. n. är stationerad i Eskilstuna, men när man ska bedriva flygskola måste man ha två flygplan, ett i reserv nämligen. Och vi ska hoppas att kriget slutar nån gång så vi själva kan få börja igen med vår flygskola på Vängsö. Jag ska just hem nu för att titta ihop mera pengar till flygklubben. Vi har så hyggligt folk därhemma! Nyligen kom en karl in på landsfiskalskontoret och frågade om han inte fick hjälpa klubben genom att skänka 200 kr. Så beträffande Östra Sörmlands Flygklubb hyser jag de allra bästa förhoppningar, allrahelst som vi också har en så bra tusenkonstnär till organisatör som vår fjärdingsman Nils Andersson, det är en sådan där uppoffrande och energisk kraft som arbetar i det tysta för en stor sak! Nämn honom om Ni ska skriva om det här, det är han värd.

Och så avlägsnade sig herr Berglund för att tala med flygledningen. Då sade löjtnant Jacobssen:

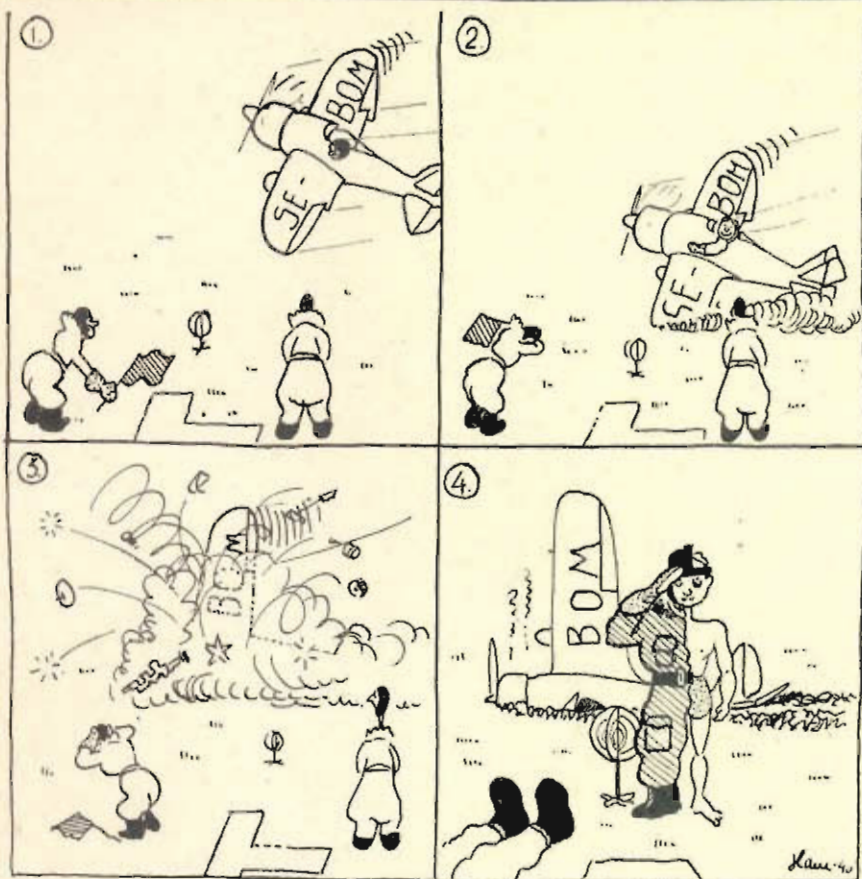
— Jag ska anförtro Er en sak: han flyger verkligen bra, Berglund. En ovanlig karl på alla sätt...

Ja, det måste man hålla med om. Sådana flygklubbspampar skulle vi ha många! "Flygfiskalen" har också varit föregångsman genom att visa att det inte är årens antal som spelar största rollen utan hur ung eller gammal man känner sig!



Är detta våra vänners turkarnas hemliga vapen? undrar Aeronautics.

ETT BLAD UR *Flygstedt's*
FLYGDAGBOK



Landning i vingglidning

De försvunna Douglasplanen

Amsterdam februari. (Från FLYGTIDNINGENS korrespondent.) Ända sedan krigets början har det holländska flygbolaget KLM försökt återupprätta trafiken på Frankrike, men förgäves. De franska militärmyndigheterna motsatte sig koncession. Detta väckte förvåning eftersom både England och Tyskland tillåto de neutrala flygbolagen att flyga över sina områden. För en tid sedan fingo emellertid KLM och ABA plötsligt tillstånd att öppna en ny flyglinje från Amsterdam till hamnstaden Dieppe i norra Frankrike, varifrån man med buss når Paris på 2 timmar. Dessutom får KLM landa i Bordeaux på bolagets nya linje till Lissabon.

Den holländska flygtidskriften "Vliegwereld" tror att dröjsmålet med de franska koncessionerna sammanhänger med — Tjeckoslovakiets införlivande med Tyskland. Det tjeckiska flygbolaget CLS kom i tyska händer, och alltså dess har man undrat över vart de tjeckiska Douglasplanen lagit vägen. Först trodde man att de sålts till utlandet, men ingen bekräftelse kunde erhållas. CLS hade i somras i samarbete med KLM förtjänat

stora pengar på linjen Prag—London med flyktingar som i sista stund lyckades lämna landet.

CLS ägde ett par Douglas DC2 och några DC3. Dessa flygplan passade inte för Deutsche Lufthansa och kommo heller aldrig till användning. Detta gjorde de allierade misstänksamma, då de befara- de att Tyskland på något sätt skulle begagna dem som kamouflerade "neutrala" flygplan. Man tror att det var på denna grund som Frankrike vägrade KLM att flyga över franskt område.

Nu har gåtan emellertid lösts i det att Lufthansa öppnat en ny linje från Berlin till Moskva, på vilken de tjeckiska Douglasplanen insatts. Detta är fullt förklarligt eftersom det ryska bolaget Aeroflot använder Douglas DC2, byggda på licens och utrustade med Wright-motorer. Dessutom har en tjeckisk DC2 nyligen sållts till Aeroflot, varför hela den förutvarande tjeckiska trafikflygflootan nu fått arbete.

Detta lugnade fransmännen, och det fanns inte längre någon anledning att förvägra KLM den efterlängtdade koncessionen.

VI PRESENTERA:



"Effe" Magnusson, chefredaktör, halläman, flygentusiast.

De flesta norrlänningar veta säkert vem "Effe" Magnusson är. Men för andra kanske vi måste tala om att det är chefredaktör Edvin Magnusson i Östersund.

"Effe" är en jämte med krut i. Som chefredaktör har han gjort Östersunds-Posten till en tidning om vilken det med orden på minnesstenen över Frösö berömda trivialskola kan sägas att "Hinc lumen ortum Jamtlandiam illustravit", uttytt: "här alstras det ljus som lyser över Jämtland". Men inte nog med det. Han är "förgyllare Magnusson" direkt — ordnar allt, tjänstgör som halläman (Östersund-Motala), organiserar idrottstävlingar, beslutar som stadsfullmäktig om sin stads välfärd, går i bräsch för civilt flygfält vid Östersund, uppmuntrar den lokala flygklubben m. m.

En handling som bidragit till att ge "Effe" namn om sig att vara en karl med hjärtat — och huvudet — på rätt stället var väl när "amatörflygaren" Hugo Ericson i Tandsbyn på vår- vintern 1939 kvaddade sitt lilla vackra hembyggda sportflygplan av typ "Ericson Colibri". Då tyckte vår "Effe" att en sådan förmåga som Ericson inte borde få fortsätta att slå sönder hembyggda plan, och kanske sig själv också, på grund av bristande flygkun- nighet. Chefredaktören satte i gång en väldig propaganda i spalterna för en insamling bland allmänheten till Ericsons flygtutbildning och — inköp av material till ett nytt sportplan!

Nu ligger Ericson vid KSAKs cen- trala flygskola i Eskilstuna och blir snart riktig flygare med certifikat. Och fortfarande hyser den unge konstruktören planer på att vår tiden är lämplig sätta i gång med sin nya sport- plankonstruktion.

Så nog får "Effe" glädje av sin skyddsling alltid...

Och det är "Effe" Magnusson värd!

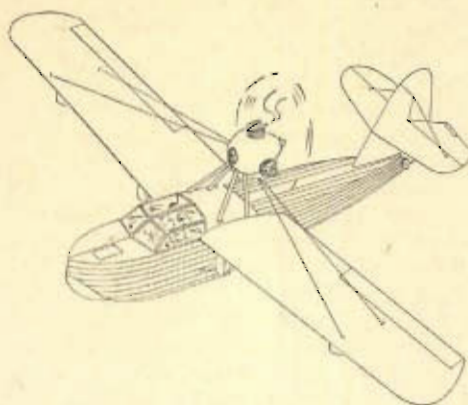
H. von Waldmal.

Applegate — var mans amfibieplan!

Nu har det äntligen kommit, det idealiska amfibieflygplanet till överkomligt pris! Det var inte en dag för tidigt. I många år ha sportflygarna över hela världen, och inte minst i Sverige, gått och längtat efter ett amfibieplan med vilket man på lördagarna kan starta från hemmafältet och flyga ut till landet och fåglarna. På en vacker sjö någonstans var som helst landar man, badar, fiskar och slår upp tältet för natten, medan vågorna klucka mot det strax bredvid uppdragna flygplanet. . . .

Detta idealiska amfibieplan heter *Applegate* och har konstruerats av fabriken O. J. Whitney Inc. i New York City, USA. Applegate har en enkel och ändamålsenlig konstruktion. Kroppen är av korrosionsbeständig metallplåt och har tre vattentäta skott. Det sägs att planet kan ligga hur länge som helst i vattnet, vid höj el. dyl., utan att kroppen tager skada. Stjärtens roder- och stabiliseringsorgan bestå av rostfritt stål. Såvitt möjligt har fabriken i största utsträckning använt delar av standardmaterial och -mått, vilket givetvis förbilligar planet.

Applegate har som standard en 75—80 hkr motor, med vilken planet får en marschfart av omkring 140 km/tim och en toppfart på ca 160 km/tim. Ett par



av fördelarna med motorplaceringen på en bock ovanför kroppen med propellern skjutande är att sikten framåt blir fri för de båda bredvid varandra sittande passagerarna och att vid start i sjögång inget vatten slår upp i propellern. Kabinen kan omändras till öppet sitttrum genom att man tar bort "taket". I- och urstigning underlättas av att även vindrutan lätt kan lyftas av.

FLYGTIDNINGEN har erfarit av vänner, vilka ha förbindelser med Applegates tillverkare, att planet ej skall behöva kosta mer än 11.000—12.000 kr. Applegate är välkommen till Norden!



AEROTRANSPORT

Livlig trafik på Bulltofta: filmer, orkidéer, silverrävar och folk.

Även Aerotransport har stark kännning av isvintern tack vare den ständigt ökade trafiken. Malmö är alltjämt en viktig trafikpunkt i Norden.

De slutgiltiga siffrorna för ABAs trafik under år 1939 ha nu färdigställts, och trots kriget kan trafikflyget redovisa ett mycket gott resultat för föregående år.

60.835 passagerare befordrades med ABAs egna flygplan under 1939 och Aerotransport flög i fjol 3 miljoner flygkilometer eller jorden runt vid ekvatorn ca 70 gånger.

Det är även åtskilliga varor, som befordras med flyg. I regel anländer 500—600 kg. blommor dagligen från Amsterdam, bestående av nejlikor, orkidéer, rosor och syrener. Vidare märkas modevaror, filmer, grönsaker, ost och sydfruktar. Likaså anländer några hundra kilogram utländska tidningar varje dag. Dyrbara skinsändningar äro även talrika och häromdagen transporterades en silverräv, värd 8.500 kr., från Oslo över Malmö till Amsterdam.

Hela Aerotransports luftflotta av hypermoderna Douglas- och Junkersplan är i trafik. ABA har näst det italienska flygbolaget den största trafiken i Europa. För närvarande trafikeras flyglinjer till Finland, Lettland, Sovjet-Unionen, Norge, Danmark, Holland, England och Tyskland samt med anslutningar och samtrafik på en massa andra linjer.

Även under de mulna och mörka årstiderna får man vara med om solskensflygning i ABAs moderna flygplan. Efter några minuter har flygplanet fört passagerarna ovan molnen och man får njuta av rivierasol några tusen meter ovanför den svenska vintern.

Aerotransport har i dagarna utsänt en ny affisch, som målats av artisten Anders Beckman. Den glada solen över Douglasflygplanet skall symbolisera ABA-flygplanens dagliga färd ovan molnen från Sverige till kontinentens stora metropoler, trots krig och besvärigheter på jorden och i lufthavet.

Tillökning i Cubfamiljen

Piper Aircraft Corp., USA, har släppt ut en intressant ny sportplantyp, den 3-sitsiga *Cub "Cruiser"* med en motor på 75 hkr (t. ex. Continental eller Lycoming). Planet är avsett bl. a. för passagerarflygning. Föraren sitter *ensam i framsits*, medan de två övriga personerna placeras i bredd på det bakre sätet. Med dubbelkommandot monterat flyges planet med endast två personer, emedan den bakre spaken då sitter i mitten på durken. I standardutrustningen ingår bl. a. uppvärmningsanordningar för kabin och för gasare, positionsljus och batteri. Bensintank, brandskott och utblåsningör bestå av rostfritt stål. *Cub "Cruiser"* har i huvudsak samma byggnad och material som *Cub Trainer*, d. v. s. skåror i kroppen, vingbalkar av spruceträ och spryglar av aluminium, men hela konstruktionen



Den 3-sitsiga *Cub "Cruiser"*, vilken som synes har stor likhet med *Cub Trainer*.

är givetvis mycket starkare byggd på grund av ökad befästning och hastighet. — Planet kostar i USA 1.798 dollars.

Några data: spännvidd 10,8 m, längd 6,8 m, tomvikt 337 kg, högsta flygvikt 651 kg, aktionssträcka 515 km.

Kollmaninstrument

Ensamrepresentant i Sverige:

SYSTEM PAULIN A.-B.

Kungsgatan 33

STOCKHOLM

KSAK Samlar Alla Klemmar

(eller det kanske nu heter hamstrar) kan man nästan påstå med tanke på Aero-klubbens många inköp av Klemm. Nyligen anlände till Bulltofta de tre senaste nyförvärven, och A.-B. Flygplan, som är generalrepresentant, har meddelat att ytterligare tre Kl. 35 B äro att vänta i dagarna. KSAK har för sina plan valt en vacker ljusbröge färg med röda beteckningar och har råkat få ensamrätt på AK-serien, d. v. s. SE-AKB, SE-AKC o. s. v. — hoppas hela alfabetet blir fulltecknat!



MODELLFLYGARNA BLIR ETT ELIT-SLÄKTE, det är en sanning som allt mer inpräntas i folkmedvetandet. Den förr i tiden stora skaran av motståndare till modellflyget försvinner väl snart alldeles. Och det är ju helt i sin ordning, ty vilket är bäst: att odla intresselöshet och indolens eller att med hjälp av en frisk, uppfostrande och rolig hobby utveckla viljekraft och initiativ?

Den som sysslar med modellflyg ökar därmed sina förutsättningar att slå sig fram i livet. Han har redan kämpat för att med egna händers arbete få ihop modellplanet och har sedan under trimningen kanske slitit hund för att få det att flyga. Men när modellen äntligen flög som den skulle fick han också ge utlopp åt en inneboende glädje. Den pojken har redan känt en fläkt av det "riktiga" livets vindkast och fått en viss träning i att med oböjt sinne möta och övervinna besvärigheterna. Men han får också en spänstig kropp genom att efter varje flygning springa och hämta planet — det kan bli långa sträckor ibland... Modellflygaren får en väl avvägd motion, alltid "lagom".

När alltså modellflygaren genom sin sport vinner en sund själ i en sund kropp så bör väl också en generation av sådana småningom uppfostra det bästa släktet, eller hur? Till de få som ännu inte börjat tro på modellflyget skulle jag vilja säga: Omvänd er! Uppmuntra modellflygarna genom er förståelse och stöd dem med aktiva insatser!

Och, modellflygarkamrater, många av er är nu mogna för större uppgifter. För att få ökad kännedom om rent aerodynamiska företeelser bör en del av er ägna större intresse än hittills åt *segelmodellflygning*. Därmed röjer ni även terräng för en frammarsch på bred front av det i vårt land sorgligt efterblivna segelflyget. Och så kommer jag med ett förslag till de allra skickligaste konstruktörerna, håll i er nu: ni ska fundera ut någon bra konstruktion av *radiostyrda modellflygplan med bensinmotor!* Sätt er i förbindelse med någon uppslagsrik radioman, samarbeta med honom och låt en enda vilja sammansvetsa er båda: "Vi två ska göra det fulländade radiostyrda modellflygplanet. Det kan ta år av försökelse och strävsamt arbete, men vi ska lyckas, för idén är genomförbar!" När verket fullbordats kan planet användas som mål för luftvärnet och — vilken framtid! — som flygande element vid en första flygutbildning. I det senare fallet kan ni tänka er att ni själv sitter i en fullständigt utrustad förarsits på marken och spakar så gott ni kan, medan modellen på 50—

Hur en modellflygklubb...

(Forts. från sid. 3.)

den ganska liten genom "truppbiljett" på järnvägen.

En lokal

är av största betydelse för en modellflygklubbs existens. I denna hållas ju sammanträden och instruktionskvällar, en del av medlemmarna bygga sina modeller där, och i lokalen kan man träffas på fristunder för att läsa tidningar och diskutera. I allmänhet kan någon skola, fabrik eller annan organisation gratis ställa en lokal till förfogande. Men det händer också att klubben själv får kosta på sig att hyra lokalen. I så fall återstår, såsom så ofta annars, ingenting annat än att på frivillig väg insamla det för lokalhyran erforderliga beloppet.

Ekonomien

kan ju sägas vara stommen till en modellflygklubb. I den föregående behandlingen av varje avsnitt av en modellflygklubbs verksamhet har den ekonomiska sidan berörts. Vid årets början uppsättes en balans med de viktigaste inkomsterna och utgifterna, som skola täcka varandra. Om under årets lopp någon oväntad utgift blivit nödvändig måste naturligtvis en motsvarande extrainkomst tillföras kassan, lämpligen ur någon av de förut nämnda inkomstkällorna.

Sjävlärd provflygare...

(Forts. från sid. 7.)

märskapet på marken, grabbarna hade inte släppt repen, och eftersom vi aldrig hade tänkt oss någon sådan "höjdflygning" hade vi heller aldrig brytt oss om att ordna med losskopplingsanordning, där repen satt fast i landningsställets två främre stöttor. En katastrof var alltså oundviklig. ungefär lika snabbt som planet började stiga följde nu dykningen. När repen sträcktes stoppade planet, vek sig och övergick till något liknande fallande lövet. Dunsen i backen var dock

100 m. höjd lyder era roderrörelser i minsta detalj genom radioöverföringen.

Detta är en svår uppgift, men ni kan klara av den. Modellflyget bör allt mer och mer bli ett verksamhetsfält för elitungdom som vill förena verklig nytta med det största nöje.

Milen.



Kupé! — Kontakt!

Så till sist men icke minst: för att få bästa kontakt med varandra och sålunda kunna samarbeta effektivt äro de svenska modellflygorganisationerna sammanslutna till KSAK. För att ingå i denna betalas en viss årsavgift per medlem, minst 50 öre. Många modellflygklubbar som äro för små för denna utgift böra ansluta sig till någon annan modellflygklubb i trakten, för att gemensamt ingå i KSAK. Med var sin egen styrelse, som sorterar under en centralstyrelse, torde sålunda sammanslagna klubbar genom ökad styrka och livligare utbyte av erfarenheter och idéer nå större framgång än om klubbarna var för sig föra sin anspråkslösa tillvaro.

Sigurd Isacson.

inte något lövs utan gav snarare en förnimmelse av rasande vedtrave. I den hög av pinnyed och trasigt omslagspapper som bildats låg provflygaren Calle avsvimmad. En dusch under gårdspumpen visade sig dock som väl var tillräcklig för att göra honom OK igen.

— Men olycksprofeterna skakade på sina huvuden — för nu hade det hänt, som man siat om — och ungdomen hade i märkbar grad tappat intresset för flygning. "Stunt-pilotens" föräldrar sade också ifrån om all vidare aeronautisk verksamhet från den unge Carls sida och på så sätt slutade Vimmerbys första flyg-aera.

Men, nu verkar tiden vara mogen att fortsätta.

Nu finns ju ekonomiska möjligheter att få igång åtminstone glidflygning med säkra plan. Och hr Österman hör till dem som mest entusiastiskt ivra för flygningens "come back" i Vimmerby.

Ready.

KATRINEHOLMS-KURIREN

En av Sörmlands mest spridda tidningar.

**ANROP.**

Skriv till FLYGTIDNINGENS Kamrateir-
kel, 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 godtas-
gas) tillsammans med Edert namn och full-
ständiga adress för vår vidarebefordran av
ev. svarsbrev. Namn och adress hållas hem-
liga av FLYGTIDNINGEN. 50 öre av av-
giften behålls av oss till exp.-kostnader,
resterande 1:50 kr. avsätts till Kamrateir-
kelns "Flygfarbrorfond". Då fonden upp-
går till 1.500:— kr, överlämna vi beloppet
till Kungl. Svenska Aeroklubben för flygut-
bildning av medlem i Kamrateirkeln. Val
sker genom lotning bland de registrerade
medlemmarna.

SVAR.

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

A. 9. Finns det någon Flygfarbror som är in-
tresserad av att vilja hjälpa en ung flicka med
finansiering av flygutbildning, eller om jag på

annat sätt kan få medel därtill. Samtidigt för-
binder jag mig att vid ev. krigstillstånd utföra
hjälpflygningar m. m. där så erfordras (19 år).
Nothing is impossible.

I Norrlandsflygets ...

(Forts. från sid. 6.)

Stadens fäder ha också visat sig ha blic-
ken öppen för flygets betydelse genom att
välvilligt utse en lämplig central land-
ningsplats för hydroplan. Vi ha nämli-
gen tänkt oss möjligheten av att så små-
ningom kunna inköpa ett flygplan, som
även kunde tjäna ambulansflygningens
syften, och Medelpad är ju synnerligen
rikt på sjöar och vattendrag.

Norrland är de stora avståndens land
men även de slumrande miljonernas, na-
turtillgångarnas och möjligheternas förlö-
vade land. Trots detta ha vi i alla fall
betraktats såsom ett slags fosterbarn till
det övriga Sverige! Nu tycks man emel-
lertid ha fått upp ögonen för Norrland.
Den nystartade flyglinjen är ett gott te-
cken härpå. Flyget betyder oanade möj-
ligheter för vår kära landsända. Med
flygets hjälp krympa avstånden till ett mi-
nimum, en oerhört betydelsefull detalj
för vårt näringsliv — för pappersmasse-
och trävaruindustrin och för malmfälten
— vars ledande män nu på ett helt annat
sätt än tidigare kunna stå i kontakt med
de ofta över stora ytor spridda företagen.
På samma sätt kan postföringen i viktiga
fall påskyndas.

Icke minst ur humanitär synpunkt be-
tyder flyget oerhört för Norrland. Vad
det betyder att ha en central flygplats i
Norrland förstår var och en. Låt mig
anföra ett färskt exempel: från stationen
vid Skrängstasjön kunde trafikflygare
Grubbström häromdagen på några få mi-
nuter undsätta de infrusna vid Grans fyr-
plats i norra Hälsingland med proviant.
Det var tur att det denna gång fanns ett
flygplan tillgängligt på så nära håll!

Vi måste ha flyg i Norrland!

Därför hoppas vi av hjärtat att flyglin-
jen Sundsvall—Stockholm blir en bestå-
ende företelse, ja, vi våga t. o. m. hop-
pas att den skall utvidgas ännu längre
och vår stad bli centralpunkten i detta
norrländska flygnät.

Vi tro i Sundsvalls Flygsällskap att in-
vigningen av denna flygplats skall bli
upptakten till en acra som gör Norrland
och trafikflyget till två oupplösligt sam-
manknippade begrepp."

Dessa ord av en aktiv förkämpe för
norrländskt trafikflyg äro slående argu-
ment som ingen kan tillbakavisa. Vi gratu-
lerar Norrland till sådana förespråkare.
En dylik framåtanda och energi måste
till slut övervinna hindren och ge önska-
de resultat. Norrlänningen vill och skall
bli en flygsande medborgare!

• BREVLÅDA •

Herr Johan Bauer, Verksstadsgatan 5, 4 tr.

Vi tacka för Eder prenumeration, men Ni har
glömt angiva ortsnamn. Meddela den snarast
och FLYGTIDNINGEN kommer.

Prenumerationer och andra.

Meddela oss omedelbart om något nummer av
FLYGTIDNINGEN uteblir. Det har nämligen
hänt att ett par adresser icke erhållit tidningen
trots att vi expedierat den.

Redaktionen.

Flygfält åt Hälsingland

Näsvikens Flygklubb i Hudiksvallstrak-
ten hade under hösten 1938 avslutat byg-
gandet av ett glidflygplan, vilket prov-
flögs i mars 1939 av kemigraf Fägerblad
från Västerås. Därpå började undervis-
ningen med folkskollärare J. Blomberg
från Bollnäs som instruktör. Största pro-
blemet är flygfältsfrågan, då all flygning
nu hänvisas till vintern och isarna. Men
Näsvikens Flygklubb hoppas på att detta
snart skall kunna regleras genom ett
kraftigt ingripande från myndigheterna.

Avesta visar anlag



Då jag i ett föregående nummer av
FLYGTIDNINGEN såg ett foto av en
skalmodell som byggts och försålls av en
modellbyggare kan jag inte låta bli att
tycka att även vi kunna visa oss på styva
linan. Avesta Flygklubbs modellsektion
har under hösten hållit på med en skal-
modell av det amerikanska sportflygpla-
net Rearwin Speedster, som nu är färdig
efter omkring 450 arbetstimmar. Model-
len har en spännvidd av 153 cm. och är
i minsta detalj lik sin förebild. Kabinen
är inredd med stoppade stolar och har
fullständig instrumentutrustning. Hjulen
ha riktiga loffringar. Stommen är byggd
av balsaträ och klädd med chaffonsiden.
Modellen är målad i silver och har be-
teckningen SE-AVA. Om någon "flyg-
farbror" vill ha en flott prydnadsmodell
så är denna till salu. Arbetet med ytter-
ligare en replikmodell har igångsatts,
men den blir något mindre.

M.M.



Provflygare Fägerblad klar till start med
Näsvikens Flygklubbs Anfänger.

Hotell
ANGLAIS
Malmö

Ny regim.

Inneh.: ADOLF HAAG.

60 rum med mo-
derna be-
kvämligheter. Flera med
bad och privata toalet-
ter. — Uppackningslokaler.

Ljussignalsystem.

Centralt läge.

Rymlig parkeringsplats.

Enkelrum från kr. 4:50.

Dubbelrum från kr. 8:—.

Beljningsavgift.

Telefon 71450 Växel.

Telegr.-adr.: Anglais.

Engelsman planerar svensk segelflygskola

Det torde komma som en glädjande nyhet för alla segelflygintresserade att bestämda planer nu förefinnas på en svensk segelflygskola för hang- och termisk flygning. Den man som går i spetsen för planernas förverkligande är den kände segelflygaren Mr. Ernest Collins, Stockholms Segelflygförbunds instruktör samt resande instruktör och rådgivare för Centrala Glid- och Segelflygplanfabriken i Västerås. Mr. Collins innehar "silver-C", ett av de förnämligaste utmärkelsetecken som utdelas till segelflygare.

Exakt var nämnda skola skall ligga vill Mr. Collins ännu inte uttala sig om, men det är inte så otroligt att det blir Dalarna som får den äran, ty där har han i vinter gjort provflygningar med Borlänge-Domnarvets flygklubs glidplan samt förelagt terrängundersökningar, vilka givit mycket goda resultat.



Mr. Ernest Collins.

En annan god nyhet i detta sammanhang är att Mr. Collins i de närmaste numren av FLYGTIDNINGEN kommer att i en artikelserie behandla svensk segelflygs framtidsutsikter, klubbverksamhet samt teori och sträckflygning.

Vad man tycker om FLYGTIDNINGEN:

Kort och gott: tidningen är trevlig.

S. H-ström, Lidköping.

... Tack också för det stilfulla jan-numret av tidningen!

Karl-Erik Forsslund,
Storgården, Sörvik.

Jag blev angenämt överraskad då jag fick Edert provexemplar, just den tidningen jag och troligen flera till gått och väntat på. Sänder med dagens post genom inbetalningskortet min prenumerationsavgift samt en "lyckospark till FLYGTIDNINGEN, lycka till".

L. L.-I, Suorva, Porjus.

Sänd om möjligt även det eller de nummer av FLYGTIDNINGEN som utkommit under 1939. Jag köpte ett nummer av FLYGTIDNINGEN och får verkligen rekommendera denna tidning för alla, som äro intresserade av flygning. Den är populärt skriven och får antagligen en stor läsekrets.

P. N.-n, A. 10, Linköping.

FLYGTIDNINGEN har utkommit med sitt andra nummer för året. Den pigga och trevliga tidningen, som trots sin saklighet och fackkunnighet kan läsas av vem som helst, innehåller bl. a. en intressant artikel om kapprustning i luften. En gradering av de olika stormakternas luftflotta och då speciellt det ryska flygvapnet är mycket aktuellt och i övrigt innehåller numret en hel del notiser, flygplansbeskrivningar, en skildring från centrala flygskolan, teckningar, fotografier o. s. v. FLYGTIDNINGEN är värd all framgång, den är just sådan som alla flygintresserade önska sin tidning.

N. H. T. Vestkusten, Varberg.

Flygklubb i Falköping

Den 29 januari bildades Falköpings Flygklubb. Den nya klubben har redan ett 50-tal medlemmar och styrelsen består av: ordf. Manfred Nilsson, v. ordf. Karl Gustav Lindblom, sekr. Evert Lihden, kassör Sven Grabn och flygchef Karl Henrik Karlsson. Initiativtagare är hr Lihden, och klubben skall ansluta sig till KSAK.

Göteborgs Modellflygklubb öppnar frågebyrå

På FLYGTIDNINGENS anmodan har Göteborgs modellflygklubb åtagit sig att besvara frågor från de modellflygare som vilja ha råd och upplysningar. Brevet märkas "Frågebyrå". Adressen är Lehmannsgatan 4, Göteborg, där klubben fått ett kontor till sitt förfogande genom tillmötesgående från direktör N. Olofsson. Svaret ges mot 25 öre i frimärken, av vilket 15 öre blir svarsporto och 10 öre går till en av FLYGTIDNINGEN kontrollerad fond, som skall användas till inköp av tävlingspris åt modellflygare.

I nästa nummer lämna vi meddelande om vart segelflygförfrågningar kunna sändas.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

Under denna rubrik publiceras namnen på leverantörer till flygindustrin samt deras produkter. I den mån nya kataloger inlämnas kommer deras innehåll att omnämnas under denna rubrik.

Svenska Veralit A.-B., Limhamn:

Elektroteknisk regeneration och ytförädling. Veralisering av motordelar.

A.-B. Zander & Ingeström, Fredsgatan 4, Stockholm:

Leverantör av tachometergeneratorer och tachometerindikatorer av fabrikat Weston samt reservdelar till dessa.

Svenska Läsmutter A.-B., Södermalmstorg 6, Stockholm:

Leverantör av Elastic Stop-muttrar i såväl tumsgängning som millimetergängning samt läsmuttrar i band.

A.-B. Schuckart och Schütte, Postbox 197, Stockholm:

Leverantör av "Mahr" inner- och yttermättnings-precisionsinstrument.

A.-B. Lidköpings Vikingsågar, Lidköping:

Leverantör av "Viking High Speed" metallsågblad.

Vandringspris för modellflygare



Vidstående bild visar en tennpokal vilken uppsatts som vandringspris vid triangelmatcher mellan modellflygklubbarna Kungsörnen i Hofors (Gästrikland), Höken i Långshyttan och Eskadern i St. Skedvi (Dalarna). Vandringspriset är individuellt och utdelas för bästa medeltid oavsett klass. För att priset skall bli ständig egendom erfordras bästa medeltid 3 gånger i följd eller 4 gånger utan följd.

Detta initiativ med triangelmatcher bör väl stimulera intresset och mana till efterföljd hos andra klubbar!

Gunnars.

FLYGVAPNET använder HALDA-NORDEN



Säljes av:

A.-B. Åtvidabergs Industrier

Osterg. 1 MALMÖ Tel. 223 71

SAMMANTRÄDEN • SAMKVÄM • FLYGDAGAR

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

Karlskoga Motorklubs Flygsektion håller sammanträde med föredrag och diskussion i klubblokalen:

Tisdagen den 12 mars kl. 20.00: Föredrag av Ing. G. Johansson: "Bensinförbrukning".

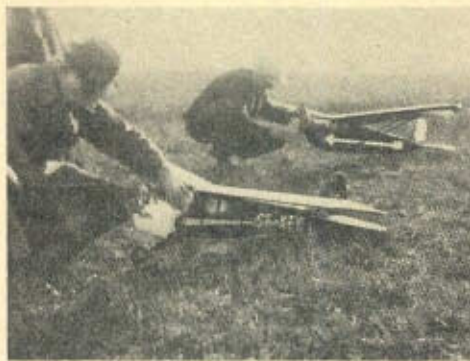
Tisdagen den 19 mars kl. 20.00: Föredrag av Ing. T. Ljungdahl: "Glidflygning. Besök vid Grunau och Wasserkuppe".

Tisdagen den 2 april kl. 20.00: Föredrag av Ing. K. E. Andersson: "Flygplaninstrument".

Italien uppmärksammar bensinmodellflyg i Eslöv

Redan innan Eslövs Modellflygklubb bildades år 1936 funnos hos några klubbmedlemmar tankar på att konstruera bensinmotordrivna modellflygplan. Pionjären inom detta slags modellflyg var *K. E. Ekström*, som hösten 1935 byggde en fyrtaktsmotor av egen konstruktion. Den blev dock för tung och gick ganska illa, varför den aldrig monterades i något modellplan. Ekström släppte emellertid inte sina funderingar på flygning med bensinmotormodeller. Tillfället kom efter en tävling med gummimotormodeller i Malmö den 19 februari 1939, då generalagenten för den välkända GP-motorn Sven E. Truedsson demonstrerade ett exemplar av denna motor. Ekström fastnade för en GP och satte omedelbart i gång med att bygga en modell av typ Taylor Cub med 180 cm spännvidd och en vikt på omkring 1,5 kg. Efter 1 1/2 månad var modellen färdig för de första provflygningarna, vilka gingo ganska lyckligt med undantag av att två propellrar och en stabilisator kvaddades.

Klubbkamraten *A. Dahl* blev genast intresserad, och det dröjde inte länge förrän också han skaffade sig en GP-motor och började bygga en specialkonstruerad amerikansk typ, en Privateer med 210 cm spännvidd och en vikt på 2,2 kg. Den 11 september var planet klart. Även Dahl förstörde två propellrar, men sedan var han klar att ta upp kampen med Ekström och lyckades till slut överträffa dennes tid med 3 sek. genom att notera 2 min. 18



Bensinmotormodellerna i Eslöv. Ekström med sin Cub (t. v.) och Dahl med sin Privateer.

sek., därav 50 sek. motorflykt. Officiellt är detta fortfarande klubbrekord, men han har även gjort en flygning på över 2 km — tiden för denna närmade sig 5 min. Det är endast risken för bortflygning som hindrat ägarna att släppa iväg sina bensinmodeller med full bränsletank, vilket troligen skulle resultera i flygningar på 1/2—1 timme.

Dessa pionjärer för svenskt bensinmodellflyg ha även uppmärksammat av den stora italienska flygtidskriften *L'Aquilone*, som publicerat bilder av Ekström och Dahl samt i berömmande ordalag omnämnt deras konstruktioner och flygningar.

G. R., Eslöv.

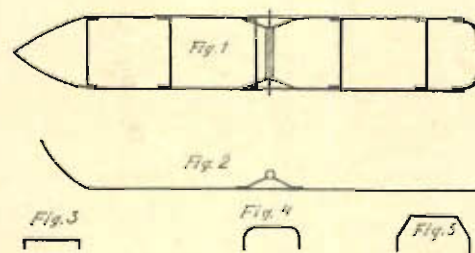
Modellskidor från Krokek

FLYGTIDNINGENS propaganda för modellflygplan med skidor har väckt stort intresse. Här är en ny skidtyp, som konstruerats av *Karl-Axel Pettersson*, Ångsbacka, Krokek.

Materialet är 1 mm pianotråd, som först böjes till enl. fig. 1. Spanten utföres enl. fig. 3 och akterstycket enl. fig. 4. Delarna lödas samman. Fig. 1 ritas upp på en plan bräda. Samtliga spant fästas med häftstift, vilket underlättar lödningen. När båda skidorna löts samman böjas nosarna upp enl. fig. 2. Skidorna klädas med räsiden eller ev. bambupapper, varvid ett tjockt lim användes. Papperet strykes med impregneringslack. Två skidbockar böjas till av 0,75 mm pianotråd enl. fig. 5. De sätts ihop enl. fig. 2. Ett aluminiumrör för hjulaxelns lagring fästas med koppartråd och lödes

fast. Bockarna fastlödas på skidorna enl. fig. 1.

Skidornas längd är 190 mm och bredden 30 mm. De äro konstruerade speciellt för modellplanet "Gladan" men kunna givetvis användas även på andra modeller med en spännvidd av ca 100 cm. Även till modeller upp till 150 cm spän. kan denna konstruktion användas. Medlemmar i modellflygklubben *Måsen*, Kålmården, ha provat skidorna och gillat dem.



**Prenumerera i dag
på FLYGTIDNINGEN!**

Endast kr. 2:25 till årets slut. (Helår Kr. 2:75)

Insätt beloppet på vårt postgiro nr 147660.

FLYGMOTOR köpes!

Använd Gipsy III eller dito Major. Även å skadad motor reflekteras.

"SKEKS"
Kruttornet, Visby

Finland får moderna...

(Forts från sid. 4.)

säkerhet kan man antaga att flygplanet är försett med Pratt & Whitney "Twin-Wasp" motor eller Wright "Cyclone" på omkring 1.000 hk och utrustat med sex kulspjut, två synkroniserade och fyra monterade i vingarna. Inga uppgifter om detta flygplans prestanda ha släppts ut, men Hawk 75 A torde vara det snabbaste militärflygplan som för närvarande är i tjänst inom franska flygvapnet.

De sista finska nyförvärven, de amerikanska "Vought-Sikorsky V-156" komplettera serien på ett tillfredsställande sätt. Hittills är emellertid flygplansmängden otillräcklig och tillgången på rutinerad och kompetent besättning börjar även att tryta för Finland. Andra svårigheter äro de mycket skiftande typerna med åtföljande service och ammunition samt de svårigheter som uppstå genom att de indragbara landningsställena icke tillräckligt snabbt kunna utbytas mot skidor.

En effektiv hjälp till Finland

måste emellertid utgå av de modernaste typer som för närvarande finnas att få.

Man kan i så fall förutsätta att ett tillräckligt antal jakt- och bombflygplan av de typer som nu inköpts skulle kunna hejda de ryska inkräktarna så att man kan se mera ljus på den nu ganska hopplösa situationen, då kvinnor och barn hänsynslöst mördas av hundratals bar barnmaskiner som dagligen operera ganska ogenerat på grund av den finska underlägsenheten i antal.

Man kan vara förvissad om att våra väl övade och moraliskt starka finska flygvänner kunna göra underverk mot de ryska massorna inom flyget om de få tillgång till tillräckligt kvantum materiel av hög kvalitet. Det har hittills visat sig att de ryska flygarnas ambition och stridsförmåga brister betänkligt så fort de möta motstånd från likvärdiga maskintyper.

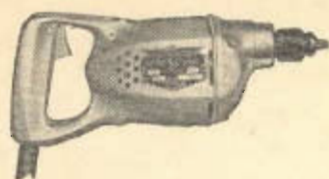
Den kompletterande hjälpen bör emellertid komma fort, ingen tid är att förlora!

Vi — Finland och de övriga nordiska staterna — få emellertid hoppas att de allierade samt Italien och USA (med Tysklands tysta medgivande) måtte ytterligare utsträcka sitt omdiskuterade men nödvändiga bistånd omedelbart, innan vintern och hoppet flytt sin kos! Sedan är det antagligen för sent.

Aktiv.

Den flygintresserade publikens inköpskällor

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



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

SIMON EDSTRÖM A/B. MALMÖ

Internationella transporter
Ombesörja befraktning och
transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)



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

Införda offert!

A. BENDOR

Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö



GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Billelektriska
reservdelar.

Specialverkstäder för Billelektr.-
aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120

Aktiebolaget Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi Mångårig leverantör
till A/B Aerotransport

Bofors kvalitetsstål C. E. Johanssons precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.
MALMÖ

Precisionsarbeten

och verktygstillverkningar
för flygverkstädernas behov
utföres bäst hos

Maskinfabriks A. B. Thule
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 13 25 36 46 55 63 70 75

Flygbetonade textförslag sändas på
begäran.

Duktigaste ombudet får flygtur till utlandet

Vi tacka för alla insända prenumerationer, annonser, textbidrag och vänliga brev. Det är strålande framgångar vi kunnat inregistrera tack vare Edert målmedvetna arbete, och fortsätter det i denna takt så hoppas vi att tidningen snart skall bli "minst dubbelt så tjock" som de flesta av Eder önskat. Allt är emellertid beroende på det stöd Ni i fortsättningen kan lämna oss. Trots att resultatet hittills varit mycket gott kan det kanske bli ännu bättre!

Vi hoppas att Ni ursäktat oss för de dröjsmål som kunna uppstå vid besvarandet av Edra brev, men som Ni redan känner till drives FLYGTIDNINGEN av ett antal personer vilka huvudsakligast engagerat sig av levande intresse för flygets utveckling i vårt land och för att kunna få igång en aktuell och pigg flygtidning som skall ägas av landets flygklubbar och flygintresserade personer. De äro upptagna av sitt dagliga värv och kunna endast disponera sin fritid för att arbeta för FLYGTIDNINGEN. Då vi nu ha en massa ombud runt om i landet är det svårt att hinna med att skriva svar ögonblickligen till var och en, men vi gör så gott vi hinner och kan.

Det är emellertid ett villkor för tidningens framgång att alla goda krafter

hjälpas åt, och vi räkna därför med att även Ni gå in hundra procentigt för saken.

Har Ni på annan ort där vi ännu icke äro representerade några energiska vänner och bekanta, som äro lämpliga som ombud, så tillskriv dem och sök intressera dem för att taga hand om vår representation i deras hemort.



1. Manschettknappar av förgyllt, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj.

Pr par kr. 9: 35

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

3. Flygmärket med kränål. Förgyllt. Kr. 2: 25. D:o utan krona. Kr. 1: 75

4. Flygarriag av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm. Kr. 3: 85

5. Slipsbällare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 75

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

A E R O - T J Ä N S T, Malmö.

Besök alla hotell, restauranger, kaféer, raxsalonger, bibliotek och liknande inrättningar på Eder ort och försök få dem att prenumerera. Passa samtidigt på att skaffa annonser från dem.

Sänd alltid in annonser och referat i god tid före den 20:nde varje månad. Sent inkommet material kan bli överstående till nästa nummer.

Vi bedja att Ni nu sätter till alla klutar i prenumera- och annonsanskaffningskampanjen. Vidtala även flygintresserade att teckna aktier å 50 kronor och sänd oss snarast deras adresser.

De ombud som uppnå bästa resultaten vid prenumera- och annonsanskaffning belönas med en längre flygresa till utlandet samt med många andra priser.

Sätt även igång med lösnummerförsäljningen och glöm icke att rapportera till oss om tidningsförsäljarna på Eder ort ha sålt slut de exemplar vi distribuera genom Pressbyrån.

Då det visat sig att en del av ombuden lagt ner ett enastående arbete på lösnummerförsäljningen ha vi beslutat att även tilldela bästa lösnummerförsäljare ett pris enligt närmare meddelande framdeles. I detta fall kunna vi meddela att vårt ombud i Trollhättan sålt 360 exemplar av januari- och februarinumren. Ett verkligt imponerande resultat, men det kan dock både uppnås och överträffas!

Redaktionen.

NYTT UTIFRÅN

DANSKA MARINENS FLYGVAPEN har hos Skandinavisk Aero Industri, Köpenhamn, köpt 4 flygplan av typ KZ II Sport, vilka skola användas som övningsflygplan, bl. a. för avancerad flygning.

EN NY FLYGPLATS skall byggas vid Skejby i Danmark, c:a 4 km norr om staden Aarhus. Markområde är inköpt, och kostnaderna för den nya flygplatsen beräknas till 1,2 milj. kr. Nbh.

ANTALET GLID- och SEGELFLYGPLAN i Norge är nu 22, därav 12 st av typ Grunau 9.

THOR SOLBERGS FLYVESELSKAP i Bergen, Norge, har genomfört ett för europeiska förhållanden ovanligt uppdrag, nämligen att med flygplan frakta byggnadsmaterialet för en turiststuga, som uppförts i fjällterräng vid Stavenes, Hardanger, 1.200 m över havet. Nbh.

Vi äro säljare av nedanstående flygplansdelar:

- 1 st. Walter Mikron II motor 60 HK. för Bücker Student, i bästa skick med en total gångtid av 300 timmar.
- 1 st. stabilisator med höjdroder för 180 Bü II.
- 1 st. fena med sidoroder för dito.
- 1 st. vänster skevningsroder för dito.
- 2 st. kompletta landningshjul för dito.
- 1 st. komplett sporrhjul.
- Div. flygplansinstrument.

AEROKLUBBEN I SKÅNE
Malmö 8 Tel. 71290

WIDERØES FLYVESELSKAP, Oslo, har hos Cub Aircraft Co., Lundtofte, Danmark, beställt 6 st. Cub Coupé med 65 hkr Continental-motor, av vilka en nyligen levererats. Detta plan har redan insatts i maskinparken vid Flyveselskapets flygskola, som f. n. har ett trettio-tal elever under utbildning, därav 20 från Oslo Flyveklubb. — Coupén är tvåsitsig med platserna bredvid varandra.

DET BELGISKA CIVILFLYGET skall inom kort genomgå en omorganisation. Ett nytt förvaltningsorgan skall upprättas. Anläggningarna på Bryssels flygplats komma att utbyggas, flygplatsen vid Antwerpen utvidgas och ett nytt flygfält anlägges vid Ostende. Nbh.

AIR FRANCE, det franska flygbolaget, ämnar i fortsättningen själv bygga sina trafikflygplan. På grund härav har ett nytt aktiebolag bildats med ett kapital på 300 milj. francs. Närmast rör det sig om att bygga flygplan av typ Bloch 161, som är 4-motorigt och är avsett för 7 mans besättning och 33 passagerare. Bloch 161 har en marschfart på 383 km/tim och en aktionssträcka av 2.500 km. Nbh.

ETT LÅNGSAMHETSREKORD har satts i USA. En amerikansk flyglöjtnant lyckades nämligen under två minuter flyga med en fart av 38,5 km/tim.

EDOFLOTTÖRER MED HJUL ha provats på ett Taylorcraftsportplan, varvid detta kunde landa lika bra på land som vatten. Hjulen sitta inuti flottörerna något bakom tyngdpunkten. I nosen på varje flottör har monterats en kraftig fjäder, som hindrar flottörens framdel att vidröra marken.

PAN AMERICAN AIRWAYS har genomfört sin hundrade reguljära flygning över Atlanten. Linjen startades den 1 maj förra året, och sedan dess har 1 fordrats nära 1.700 passagerare och 40 ton post.

ETT NYTT GENOMSKINLIGT material har på senare tiden kommit till användning i USA. Det heter "Lumarith" tillverkas av Celluloid Corp., Newyork, fullkomligt glasklart samt har en specifik vikt av 1,3 och en draghållfasthet av 4 kg/kvcm. "Lumarith", som är avsett för vindrutor och kabinfönster i flygplan, hetteknas som mycket elastiskt. Nbh.

EN NY HIRTHMOTOR, Hirth HM 5 på 60 hkr, har utsläppts i marknaden. Det är en 4-cyl. luftkyld radmotor på 2,7 lit., som nyligen genomgått praktiska prov inmonterad i en Siebel Hummer. Kompressionsförhållande 1:6,2. Vikt 69 kg. Bränsleförbrukning 205 gr/hkrtim. Nbh.

Våra flygplanslacker

äro av experter grundligt utprovade för sina ansvarsfulla uppgifter.

Hönsvänd Eder även till oss när det gäller

Avlutningsmedel
Aceton — Glycerin

DORCH, BÄCKSIN & Co:s A.-B.
Stockholm - GÖTEBORG - Malmö

Det viktigaste för en FLYGARE

är att hålla sig i kondition genom ett sunt liv, riklig sömn och **NÄRANDE FÖDA**

Till god mat hör en hemfrevlig lokal!

Det är därför **Malmöflygarna äta på**

ELLSTORPS RESTAURANG

Sallerupsvägen 26

MALMÖ

Telefon 76511