



FLY

TIDNINGEN

ÅRG. 2 * MAJ 1940 * NR 5



CYGNET, högvärdigt engelskt sportplan. – Det trehjuliga landningsstället förenklar start och landning.



Avancerad flygning • Önskefolkplan: amfibieautogiro?
 Världsrekordflygare hälsar till svenska vänner
 Två flygfantaster • Segelflyg • Segelmodellplan m.m., m.m.

ALLT om
 FLYGNING
 och FLYGARE

KATAPULTFLYGPLATSER i FJÄLLEN?



FLYGTIDNINGEN 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: Harald Millgård.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2:75 kr.

i utlandet per år 3:75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonspolis: 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.

En nyttig åtgärd till ökad flygberedskap vore att så snart som möjligt blåsa nytt liv i flygklubbarna. Låt en del av dem snarast återupptaga verksamheten vid sina flygskolor! Ett betydelsefullt led i luftförsvarets konsolidering är förutom rena skolningen klubbarnas möjligheter att genom propaganda och som föredöme göra befolkningen *luftåtgad* (förslag till nytt ord i stället för det engelska "air-minded").

Men flyglärarna ha ju tagits i anspråk vid Flygvapnet och Centrala flygskolan! Ja, instruktörsproblemet är kvistigt men ingalunda olösbart. Flygvapnet kunde kanske trots rådande förhållanden avstå några flyglärare för ett så gott ändamål? Och bland våra civilflygare finns antagligen en del riktigt skapliga instruktörer. Med god vilja kan även en sådan sak ordnas. Storklubbar som Aeroklubben i Skåne och Norrköpingsklubben — för att ej tala om Stockholms flygskola! — skulle säkert kunna bidra med utbildning vid sidan av Eskilstunaskolan. Dessutom finnas många unga män av den kategori som inte kommer i åtnjutande av fri flygutbildning (ålder över 24 år etc.) vilka äro redo betala för att lära sig flyga. Även sådana kunna bli till nytta som militärflygare under ofred, ty det behövs även andra slags flygare än jakt- och störlbombflygare! Till och med de minsta bidrag i form av flygare mottages av Moder Svea med största tacksamhet....

Förresten borde staten överväga följderna av bensinförbud för alla andra ändamål än flygning och allmän militärtjänst. En god verkan vore att gengasen då finge ännu en chans att fulländas som drivmedel. Och vad viktigare är: vem vet hur länge vi nödgas vara avstängda från tillförseln av bensin? Hur många år? Och Flygvapnet måste ha bensin — om nödvändigt även på bekostnad av biltrafikens bekvämlighet. Det gäller vår frihet....

Vi återgå till ämnet. De flygklubbar som inte ha möjligheter att ordna flygutbildning borde ta sig an *segelflyget* och med alla till buds stående medel söka driva fram denna nyttiga sport. Segelflygarna bilda en i viss mån redan gallrad och utvald grupp, där Flygvapnet bara har att ta för sig. Många länder ha insett segelflygets stora betydelse som en föga kostsam förskola till motorflyget, såväl civilt som militärt. Men hur är det i Sverige? frågar man sig. Att inte tilldela segelflyget statsanslag är att gå med stadigt förbundna ögon.... vart? Quo vadis, Svecia Hodierna?

Ska det vara nödvändigt att en historiker om 50 år skriver beträffande det fordom självständiga Sverige: "De styrande insågo ej vikten av ett i allo starkt flygväsende. Segelflyget, som i andra länder blivit folkrörelser, förbisågs helt. Landets möjligheter utnyttjades ej, och detta bidrog till att det gick illa..." Är det inte bättre att redan nu spänna alla krafter genom att varje man på varje post inom något slags flyg gör *allt* han kan för att få fram ett i alla avsenden starkt svenskt flyg? Inte i morgon utan i dag!

Såsom officiellt organ

har FLYGTIDNINGEN blivit antagen av den nybildade sammanslutningen Gästriklands Modellflygarförbund, vilket framgår av referat på annan plats i detta nummer. Redaktionen tager detta som ett tecken på att vi hunnit en god bit på vägen mot vårt mål: FLYGTIDNINGEN — flygfolkets egen tidning! På detta sätt, genom *samfärd* strävan, nås målet snabbare än om vi skulle arbeta ensamma!

Svenska Flygares Riksförbund

har årsmöte den 4 maj på Sportpalatset, Stockholm. Som vanligt blir det värdefull men ej övermäktig andlig spis, sedan en enkel middag (endast för medlemmar). Anmälan om deltagande i middagen göres till klubbmästaren, herr N. Bernström (tel. 23 48 95) eller till hovmästaren (53 73 56) samma dag, helst före kl. 18.00.

Evakuerade till flygarhemmen

De av KSAK organiserade flygarhemmen för konvalescenter tillhörande Finlands luftstridskrafter ha genom förhållandenas utveckling hittills ej kommit till den användning som man ursprungligen räknade med. Kommittén för flygarhemmen har emellertid ansett det behjärtansvärt att i stället tillsvidare ställa hemmen till Centrala Finlandshjälpens förfogande i den mån de behöva tagas i anspråk för evakuerade finska kvinnor och barn. På flygarhemmet i Gimo ha således placerats 8 sådana personer. I detta sammanhang kan antydast att Gimohemmet framdeles kommer att bestå såsom semester- och vilohem för svenska flygare och deras familjer.

Sveriges främste "flygmissionär"

är som bekant kapten Albin Ahrenberg. Den 13 april var det precis 21 år sedan han tog sitt certifikat. Ingen har som han bidragit till att popularisera flyget. Således har han gjort sammanlagt inemot 7.000 uppstigningar och därunder som rundflygare givit nära 150.000 personer en minnesrik flygtur. Drygt 9.500 flygtimmar har vårt lands mest kände Albin skrapat ihop. Vi hylla kapten Ahrenberg som vår främste flygapostel och hoppa: att hans verksamhet efter tidslägets uppljusnande skall få fortsätta samt att de övriga rundflygarna med tiden skola kunna uppvisa lika goda resultat i fråga om uppnädd flygtid och antal passagerare!

Prenumerera till beredskaparna!

Ni ha väl alla någon släkting eller annan vän inkallad till försvarsberedskap. Gör livet lite ljusare för honom — prenumerera för hans räkning på FLYGTIDNINGEN antingen för hela året eller för o. m. nu till årets slut. Det sker enklast genom att insätta kr. 2:75 (helår) eller 1:75 på vårt postgirokonto 147660, med angivande på kupongen av Er kamrats namn och adress (fältpostnummer, adress litt. etc.).

Få vi be om

krafttag!

Vårt land är fattigt på flygfält, det är en sanning, som vi dock hoppas snart blir en osanning.

Och hur är det med våra flygare? Dukigt folk förvisso, men äro dessa så många att vi en längre tid framgångsrikt kunna försvara oss från invasion? Knapast. Visserligen har denna brist blivit uppenbar för de makthavande. Sålunda utbildar Flygvapnet förare i rask takt och KSAKs centrala flygskola i Eskilstuna har en tid effektivt hjälpt till att öka skaran. Men detta räcker inte. En vaken svensk kan inte undgå att förnimma de gapande, glupska käftarna runt våra landamären. Vårt älskade broderland Norge befinner sig i trängt läge. Fortare än vi ana kanske fredens gudinna, fru Pax, som så länge varit oss huld, vänder oss ryggen i avsky för vår slentrian och stormakterna börja kappas om att komma först med sitt: "Pax för den svenska järnmalm, jag såg den först!" Det lutar redan åt det hållet....

När den dag kommer då vi tvingas att försvara oss med vapen i hand får det inte fattas folk. Flygutbildningen måste intensifieras ytterligare. Massor av nya flygare behövas, dessa den nya tidens ridare utan fruktan och tadel få inte bli en exklusiv vara.

KATA PULT FLYG PLATSER

i oländig terräng!

I FLYGTIDNINGENS förra nummer framfördes ett önskemål om flygplatser även i fjälltrakterna. Nedanstående storvulna projekt till en ny typ av flygplatser kan ev. med tiden eliminera terrängsvårigheterna på dessa platser. Förslaget har kommit oss tillhanda från en stockholmare som tydligen anser att vi bättre borde utnyttja de möjligheter den moderna tekniken erbjuder:

Detta förslag utgör en kombination av förut kända och beprövade fakta. I främsta rummet är det uppgjort kring katapultstarten, utgående från den form vari denna förekommer på aeroplanfartyg. Min känneedom om Ellehammers tidigaste flygförsök kring en stolpe, amerikanska försök att landa på taket av en i gång varande bil (visat på film), engelsmännens "moderplan" för starthjälp åt atlantmaskiner samt en del andra iakttagelser ha givit impulser till projektets utformande.

En fartygskatapult måste göras så liten som möjligt. Endast rak startbanan kan användas. Till lands föreliggande inga svårigheter i fråga om utrymme för katapultstartens användning.

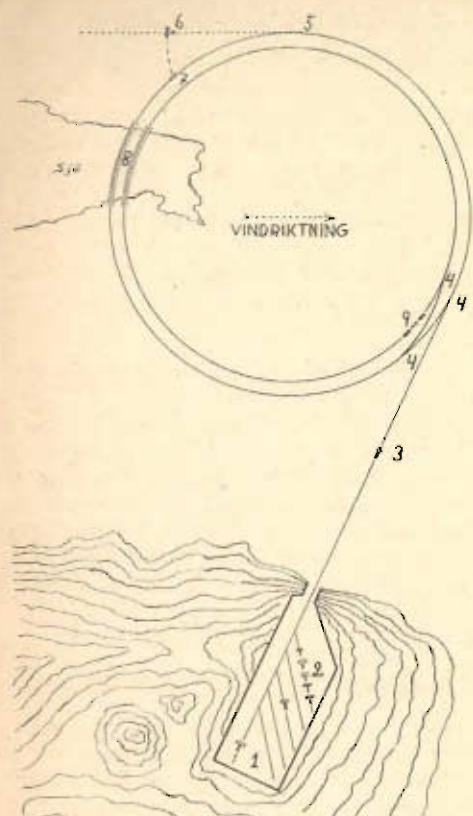
Enligt mitt förmenande skulle en del flygfält kunna ersättas med cirkelformade katapultanläggningar. Startvagnen skulle ha egen drivkraft och vara bemannad. Anordningen torde medgiva såväl start som landning för alla slags flygplan, försedda med hjul, flottörer eller skidor.

Startbanan kan utföras i likhet med ett järnvägsspår, möjligen enskenig i materialbesparande syfte. Den tänkes anbringad på en viadukt, varigenom terrängens ojämnheter övervinnas. Dess radie måste vara större än flygplanens minsta svängningsradie. Genom ökad dosering av banan kan radien minskas.

Ovanstående förklaring torde jämte den enkla skissen tillfyllest klargöra min idé. Tills jag bibringas en annan uppfattning vill jag påstå att förslaget är av värde för militärflyget och även innebär en lösning av de större städernas flygplatsproblem.

Startpunktens läge blir givetvis beroende på den för tillfället rådande vindriktningen. Landningen skulle ske på katapultvagn, menar uppfinnaren, något som red. dock måste ställa sig skeptisk emot. Denna landningsmetod befinner sig ännu på det tidigaste försöksstadiet och kan ej ännu på länge anses tillräckligt säker. Det är inte alltid så lätt att "träffa prick" vid landningen! Men så snart denna detalj ordnas ska vi rösta på förslagets genomförande — inte minst för att få fram flygplatser även i våra fjälltrakter. — Om flygningarna företagas med sjöplan kan man ju landa på sjön. Om det finns någon sjö, vilken emellertid enligt uppfinnaren ingalunda är obligatorisk!

Hur som helst finnes mycket av genialitet i den iderike förslagsställarens projekt, vilket i all sin djärvhet tilltalar ens fantasi och utan tveivel kan ge upphov till nya impulser i vår svårlosta flygplatsfråga. Redan det mycket värt!



Siffrorna på ovanstående skiss beteckna:

1. I berget insprängd hangar.
2. På katapultvagnar uppställda flygplan.
3. Katapultvagn med flygplan under fart.
4. Växlar.
5. Startpunkt vid rådande vindriktning.
6. Flygplan efter start.
7. Katapultvagn efter start.
8. Broar.
9. Inbromsade katapultvagnar.

Världsrekordflygare hälsar till vänner i Vännäs och Stockholm

Läsekreten minns väl Heinz Gabler? Flygaren från Leipzig som satte nytt världsrekord den 2 augusti i fjol genom att med ett ensitsigt sportplan av typ Erla 5 D, motor 50 hk Zündapp, flyga från Friedrichshafen vid Bodensjön, Tyskland, till Vännäs i norra Sverige utan mellanlandning. Den flugna sträckan var inte mindre än 1.909 km (plus 833 m, har Fédération Aéronautique Internationale räknat ut! Denna världsflyginstitution godkände nyligen prestationen såsom officiellt världsrekord!). Det var en uppmärksam flygning, och eftersom Heinz Gabler dessutom är en synnerligen



Heinz Gabler.

trevlig karl fick han under sin korta vistelse i vårt land en hel del vänner. Dessa har han inte glömt, men då han inte vet adresserna till dem alla har han inte kunnat vända sig personligen till var och en utan i stället bett FLYGTIDNINGEN vidarebefordra en hälsning och ett tack för senast. Och det göra vi så gärna — vem vill inte ge en så duktig sportflygare och gemyttig karl ett handtag! Här nedan följer i svensk översättning hans brev till FLYGTIDNINGEN:

"Kära vänner i Vännäs och Stockholm!

Nu ha åtskilliga månader gått och det kan vara på tiden att jag ger mina svenska vänner ett livstecken. Tyvärr har jag inte alla adresser på de många kamraterna i Vännäs och Stockholm, varför jag i stället ber att få skriva till er alla genom FLYGTIDNINGEN.

Jag påminner mig ofta och med nöje det utomordentligt vänliga mottagande jag rönt efter min nonstopflygning med Erla 5 D från Friedrichshafen till Vännäs. Jag förvärvade många vänner i Sverige och vill på detta sätt hjärtligt tacka allesammans. Särskilt hälsar jag till generalsekreteraren i Kungl. Svenska Aeroklubben (major Petersén), löjtnant Kinnman och fröken Perlow i Stockholm samt till fanjunkare Stenlund och stationsinspektör Svensson i Vännäs. Jag skulle bli mycket glad om ni ville låta höra av er någon gång!

Jag hoppas det snart blir tillfälle för mig att besöka Sverige per flygplan så att vi kan få återuppliva vänskapen.

Ännu en gång hälsar jag er alla så hjärtligt.

Heinz Gabler.



Världsrekordplanet Erla 5 D med 50 hk Zündappmotor.

I förra numret av FLYGTIDNINGEN utlovades en fortsättning på vår artikelse-
rie om en blivande svensk folkflygplan-
industri. De rådande politiska förhållan-
dena i Norden ha emellertid tvingat oss
att ändra våra dispositioner. Det var ju
meningen att i detta nummer införa utta-
landen av kända män inom grenar av
den nuvarande flygindustrien, behandlan-
de våra tekniska förutsättningar, inhemska
materialtillgång, fabriktionsmöjligheter,
marknad inom och utom landet m. m.

Men just nu ha nämnda auktoritativa
personer säkert annat att tänka på, var-
för vi inte velat besvära dem med inter-
vjufrågor.

I stället vilja vi i avvaktan på lugnare
tider visa ett par exempel på att intresset
för folkflygplan är omfattande och aktivt
landet runt. Vi ha således en hel del
unga konstruktörer med initiativ, energi
och insikter. Ännu så länge måste de gå
under benämningen "hemslöjdare", om
vilka vi ordade i förra numret av FLYG-
TIDNINGEN, men deras framåtanda och
ofta under stora försakerelser uppnådda
skicklighet kan i en framtid göra dem
lämpade att sysselsättas vid en blomst-
rande flygplanindustri i vårt land.

"Det var då bevisat att det gick flyga!"

var det första Hugo Ericson i Tandsbyn,
Jämtland, sade när han i slutet av mars
1939 slagit sönder sitt lilla hemgjorda
sportflygplan. Därmed menade han att
planet var all right. Det var således inte
flygplanets fel att det gick så illa, utan
hans egen bristande flygkunnsighet var or-
saken! Endast 5 flygtimmar i DK hade
han hunnit skrapa ihop på Bromma, på
den tiden han studerade vid Stockholms
tekniska institut.

— Först byggde jag en liten kärra som
jag kallade "H. E. Minor", berättar Eric-
son vid en intervju för FLYGTIDNING-
EN. Började bygga i oktober 1937 och
var klar i mars 1938. Den kärnan var
behäftad med alla möjliga fel: för små
och dåliga vingar, för stor anfallsvinkel
på propellern och ingen stigförmåga.
Gjorde en del markkörning och några
luftskutt, men jag vågade inte använda
den i fortsättningen för den var instabil.
Men den var ju bara ett försök och är
för längesen nerskrötad... Eftersom
jag inte hade råd att köpa mig ett flyg-
plan sålde jag så i gång att bygga "Ericson
Colibri" i september 1938. Tog motorn



Hugo Ericson (i. v.) och hans broder
Stefan vid den första konstruktionen,
"H. E. Minor".

T v å d u k t i g a

från den gamla. När den nya var färdig
i mars 1939 hade jag och min bror Stefan
lagt ner omkring 1.200 arbetstimmar på
den, jobbat på kvällar och söndagar. Så
provflög jag den, kortare flygningar, sam-
manlagt en timme. Colibrin flög härligt
enligt min mening, kanske en aning för
känsligt för en ovan flygare som jag. Att
det slutade som det gjorde, med krasch i
trädtopparna, var mitt eget fel, jag hade
ju inte fått tillfälle lära mig flyga riktigt.
Men att motorn klarade sig är jag mer
än glad över eftersom den kostade mig
50 pund, bortåt 1.000 kronor. Själva var
jag bara lite stel i axlarna efter smällen!
— Men, fortsätter Hugo, nu vet jag var
jag har mig själv, jag är övertygad om att



"Ericson Colibri" var ett litet vackert
sportplan. Här visas dess skapare vid
och i sitt verk, infälld: en start.

jag kan bygga en liten, lätt och billig
sportkärra som nästan varje människa
skulle ha råd att köpa och flyga, ett slags
parallell till de gamla T-fordarna alltså.
En ensitsig maskin för 3.500—4.000 kr
och en tvåsitsig för så där en 5.000—6.000
kr. Detta är min dröm, och denna dröm
ska jag arbeta för så att den blir verklig-
het en vacker dag. Men när jag började
mitt andra bygge visste jag inte om att
det finns stränga föreskrifter för flyg-
plankonstruktion. Nu vet jag det, och
därför ska jag härnäst ta det försiktigt
så att jag inte överträder några sådana
föreskrifter. Jag ämnar göra ritningar
till ett flygplan med större vingyta än
Colibrin. Och så ska jag försöka få rit-
ningarna godkända, bygga en försöksma-
skin och hoppas småningom kunna sätta
i gång med serietillverkning av det ideal-
iska sportplanet för svenska förhållanden.

Så långt Hugo Ericson, som av allt att
döma kommer att låta höra av sig igen...
Det kan tilläggas att Ericson för en tid
sedan fullbordade sin flygutbildning vid
KSAKs centrala flygskola i Eskilstuna och
således härnäst är bättre skickad att
provflyga sina — godkända! — konstruk-

tioner än han var då han kvaddade Co-
librin.

Då det torde vara av intresse att få ve-
ta lite mera om Ericsons "hemslöjdade"
sportflygplan publicera vi härnäst en
kort beskrivning över

"Ericson Colibri":

Kroppen hade oval genomskärning och
var byggd i skalkonstruktion på lätta trä-
spant med 25 cm mellanrum. Materialet
var 1 mm kryssfanér.

Vingarna, som kunde på- och avmonter-
as på omkring 10 min, hade en lådbalk.
Från framkanten till balken var vingen
fanérklädd, bakom balken klädd med duk.
Anfallsvinkeln avtog utåt spetsen, varvid
samtidigt profilen blev tunnare. Tack
vare den stora V-formen hade planet god
tvärstabilitet.

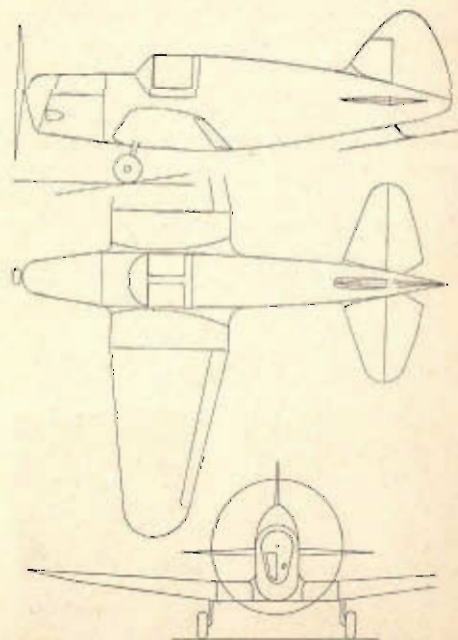
Skepningsrodren, som hade gångjärn i
överkanten och voro differentialstyrda,
påverkades medelst stötstänger. Samma
sak gällde höjdrodret. Sidorodret betjä-
nades med wire och pedaler.

Motorn, en "Scott Flying Squirrel" på
16—32 hästar, satt fjäderande upphängd i
fundament av svetsade stålrör.

Landningsstället, av enbenstyp, var helt
fribärande. Avfjädring med gummiamor-
tisörer och automatiska friktionsbromsar
gav en mjuk fjädring utan minsta studs.

Sporren bestod av fjäderstål och var
fast.

Övriga data:
spännvidd 5,30 m
längd 4,60 m
vingyta 4,75 kvm
tomvikt 102 kg
flygvikt 180—200 kg
startsträcka 120 m
landningssträcka 100 m
landningshastighet 60 km/tim
maxhastighet 130 km/tim.



Översiktsritningarna av "Ericson Colibri".

flygfantaster



Ingenjör Nils Dahlén, Trollhättan, förväntansfull konstruktör i provflygartagen på "Måsungens" förarplats.

År 1937 bildades i Stockholm en kamratförening med namnet "Föreningen Sveriges Segelflygare" (FSS). Det var en rent ideell organisation, vars mål var att försöka lägga segelflygsporten efter sådana linjer att även mindre bemedlade kun-

de få deltaga i segelflygning. I spetsen för föreningen stod en ung man vid namn Nils Dahlén. Denne konstruerade och byggde med hjälp av en ingenjör K. E. Alkvist som statiker samt ett 15-tal andra medlemmar ett glidflygplan, som i dopet fick namnet "Måsungen". Planet provflögs på Barkarby flygfält, varvid man fann att ingen som helst justering behövde göras! Det flög utmärkt. Sedan dess har "Måsungen" provats under alla tänkbara väderleksförhållanden med såväl nybörjare som erfarna flygare vid spaken. Cirka 3.000 starter ha gjorts utan att någon svag punkt upptäckts, varför konstruktören nu anser planet moget för typgranskning.

Men ingenjör Dahlén — numera anställd vid Svenska Aeroplan A.-B. i Trollhättan — nöjer sig inte med att ha konstruerat ett nybörjarplan för segelflygare. Nu står i hans verkstad ett synnerligen vackert arbete färdigt, nämligen ett riktigt segelplan, logiskt kallat "Måsen". Det torde inte dröja länge förrän det kan provflygas, och man får nog inte miste om man gissar att utlåtandet efter de första flygningarna lyder: "Måsen flyger som en mås. Inga justeringar behövs!"

I Dahléns program ingår även byggandet av små motorplan, vilket han tydligen har både teoretiska och praktiska försältningar för. Detta är dock projekt som ställts på framtiden, ha vi hört. Vi tro emellertid att denna framtid inte lig-



"Måsungen" på Gärdet i Stockholm.

ger allt för långt i fjärran, ty ingenjör Dahlén och hans nuvarande medhjälpare, svetsaren Ville Sundin från Hedemora, äro flygfantaster som inte ligga på lat-sidan. Trollhättan har ju på sistone blivit en flygstad av rang, och man kan säkert vänta sig att med tiden mycket gott även i fråga om folkflygplan kommer därifrån.



Denna bild av Dahléns senaste konstruktion, segelflygplanet "Måsen", togs innan bygget var färdigt. Vi återkomma!

I förra numret inbjödo vi läsekretsen att komma med önskemål om folkflygplanets konstruktion. Här nedan lämna vi därför ordet åt två flyghögade som ha en del på hjärtat.

STEN GUSTAFSSON, studerande, modellflygare, -konstruktör, Råsunda:

I vårt sjörika land är naturligtvis amfibien den mest idealiska flygplantypen. Byggt i stora serier och med statsbidrag behövde den ej ställa sig så dyr. Min önskemaskin är dock en tvåsitsig amfibieautogiro med platserna sida vid sida och givetvis dubbelkommando. Bagagerum bakom sitsarna. Motorn bör vara inverterad radmotor på minst 75 hk med skjutande propeller. Trehjuligt landningsställ, ej indragbart eftersom autogiron ej fordrar någon fart framåt — det gäller här en starthoppande typ som i likhet med Cierva C. 40 startar rakt upp 6—8 m. Skall kunna flygas öppen. Giron såväl som motorn bör byggas i Sverige till ett pris av omkring 10.000 kr. För 11.000



S. Gustafsson



E. Rosenberg

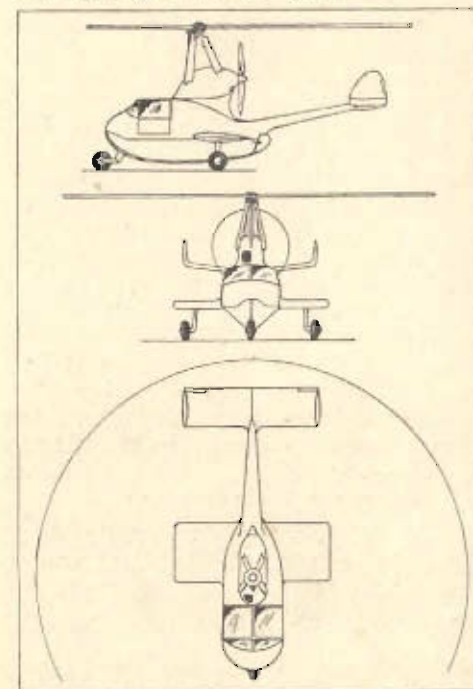
"MITT ÖNSKEFOLKPLAN"

kr. borde man få autogiron körbar på land, varvid motorn med ett enkelt handgrepp kopplas till framhjulet, vilket är styrbart medelst fotspek. Amfibieautogiron utrustas om vintern med skidor. Toppfart 180 km/tim, marschfart 150 km/tim. Tomvikt 350 kg, flygvikt 500 kg.

EVE ROSENBERG, Kabusa, Köpingsbro:

Man bör komma ihåg att nykonstruerade flygplan bli dyra att utexperimentera, varför licenstillverkning av ett högvärdigt plan mycket väl kunde ifrågakomma inom en blivande svensk folkflygplanindustri. Det skulle vara ett lågvingat monoplan med två sittplatser bakom varandra, gärna med kabin och av sådan klass att det kunde godkännas för avancerad flygning. Planet skall ha hjulbromsar och vara försett med en kraftig, lyftkyld motor med ett kraftöverskott som tillåter snabb upptagning efter ett misslyckat landningsförsök — minst 75 hk. Dubbelkommando och god instrumentutrustning obligatorisk. Hastigheten bör man ej ha så stora anspråk på, då ett plan för sportbruk ju inte skall användas till att slå hastighetsrekord med. Därför torde 140—180 km/tim vara fullt tillfredsställande. Landningsfarten kan nedbringas med en enkel flapskonstruktion. Pris omkring 10.000 kr. eller något mera.

Priset får inte pressas ner så lågt att detta inverkar menligt på materialets beskaffenhet, ty man bör alltid sätta "safety first". Gör man detta tjänar man både civilflygningen och sig själv.



Den gustafssonska amfibieautogiron.



Glidflygkursen i Dalarna 31 mars—14 april blev synnerligen lyckad: 13 nya glidflygare utbildades, den äldste 54 år gammal. Dessutom har vid hangflygning 4 C-certifikat erövrats.

Segelflygningen har fått god startvind uppe i Dalarna, och man har redan innan säsongen egentligen börjat hunnit med att arrangera hangflygningar, resulterande i 4 C-certifikat, samt en nybörjarkurs i glidflygning.

Glidflygkursen avslutades den 14 april efter att ha pågått 14 dagar, och resultatet blev 13 nya glidflygare — 3 med A-diplom samt 10 med såväl A- som B-diplom. Strålände tider! Men det är ett målmedvetet arbete som ligger bakom denna framgång.

Kursen har varit arrangerad av Borlänge-Domnarvets flygklubb med anslag från KSAK, och som flyglärare har man haft tillgång till den minst sagt energiske flyginstruktören vid Stockholms segelflygförbund, Mr. Ernest Collins.

Skolningen försiggick på sjön Runn vid Falun. En del erfarenheter vinnos härvid med avseende på "vinterutbildning". Dessa kunna sammanfattas i att sjöarna äro utmärkta flygfält för glid- och segelflygning — under förutsättning att man ordnar med vinschstart. Bilbogsering kan nämligen ej komma till användning annat än i undantagsfall, d. v. s. när isarna icke äro belagda med snö eller stöpis. Under kursen gjordes således försök att ploga upp startbanor i snötäcket, som var ca 3 dm tjockt. Metoden visade sig emellertid inte användbar för nybörjarträning. Vid rutschstarterna sökte sig planet med förkärlek in i snövalLEN på endera sidan och vingspetsarna fingo ofta vidkännas hårda törnar. Men sedan man monterat upp en stationär vinsch med

omkring 800 m draglina gick det fint. Planet kunde ställas upp ungefär var som helst på snötäcket, och sedan mötte inga svårigheter. Dragkraften från vinschen var, till skillnad från den ryckiga bogseringen efter bil, ytterst jämn. Därav följde att eleverna snabbt tillägnade sig grunderna för manövreringen, och utbildningen fortskred normalt utan störande moment.

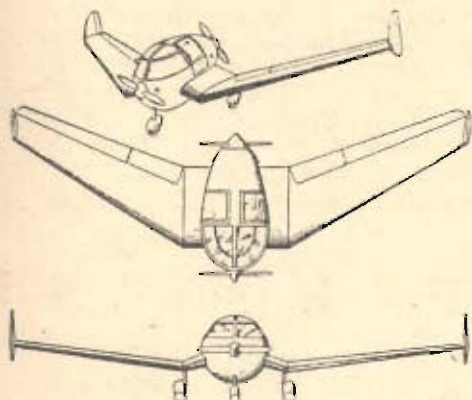
Bland dem som avlade godkända prov för A-certifikatet märktes den 54-åriga järnverksarbetaren *Frits Nyman* från Domnarvet. Han var visserligen av sitt arbete förhindrad att deltaga i hela kursen, men med tillhjälp av fritid och några dagars permission klarade han skivan och fortsätter nu mot B-diplomet. Gott gry i den oldboynen! En annan "yngling" som tog sig ledigt för att lära sig glidflyga, var den 41-åriga klubbsekreteraren redaktör *Helmer Brusén*, vilken på 4 dagar klarade A-certifikatet, med sammanlagt 11 starter.

Segelflygintresset är alltså på högspänn i Borlänge med omnejd, och de nykläckta glidflygarna gå nu och hoppas på att snart få börja segelflyga mot det nyupptäckta utmärkta hanget vid Nybro intill Rommeheds flygfält. Mot bakgrunden av dagshändelserna te sig dessa framtidsförhoppningar visserligen något avlägsna, men den dag då de kunna förverkligas börjar det verkligen roliga. Då kommer lönen för mödan under den ofta strapatsrika glidflygningen!

Vid kursen avlades prov av följande elever: A-diplom: *Frits Nyman*, Domnarvet, *Sven Mattsson*, Kvarnsveden, *Helmer Brusén*, Borlänge. A- och B-diplom: *Walle Forshund* och *Sven Olov Hemström*, Falun, *Gustav Martin Jönsson* och *Erik Helge Nordström*, Korsnäs, *Nils Ingvar Dalkvist*, *Ernst Viktor Söderlund* och *Knut Erik Brunnert*, Borlänge, *Ernst Gustaf Sjødahl*, *Grycksbo*, *Bror Martin Persson*, *Insjön*, och *Helmer Bertil Groth*, Toftbyn.

Under hangflygningar mot Nybro-berget vid Rommehed under påsk fullgjordes godkända prov för C-certifikat av: *Åke Gävert*, *Åke Lennermark*, *Jan Andersson* och *d'Ailly*, samtliga från Stockholms Segelflygförbund. Flygningarna företogs med vinschstart.

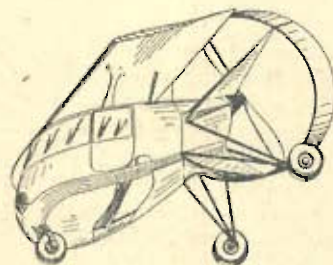
Patenterade "fantasier"



Två amerikanska konstruktörer med livlig fantasi ha funderat ut ovanstående flygplan och till på köpet tagit ut patent på det, nr 117.419. Det finns ingen anledning varför det inte skulle kunna flyga, även konstigare farkoster ha flugit i luften! Men det ser faktiskt ut som om upfinnarna fått denna idé när de höllo på att äta ägg någon påsk. Ty flygplanet liknar ju mest ett påskägg med vingar, ombundet med granna sidenband!

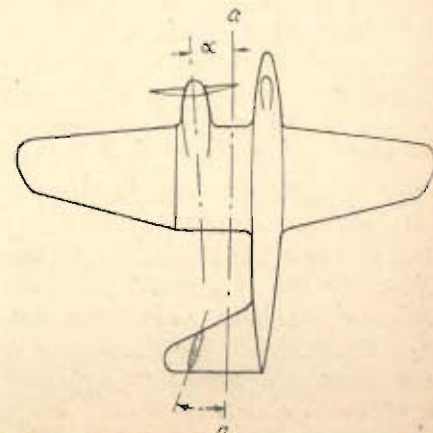
Även det andra patentet härstammar från USA. Konstruktionen är säkert inte omöjlig; det är inte för att utsätta upphovsmannen till patent 2.177.499 för löje

som vi införa skissen — vi ville bara visa läsarna att det verkligen finns en konstruktör som hyser så stor omtanke om sina medmänniskors liv och hälsa att han sätter ett stängsel kring propellern! Av sådana projekt går det ingalunda 13 på dussinet — det går på sin höjd ett eller ett par på 2.177.499. . . . Så var det t. ex. härom året en italienare som byggde en "flygande tunna" i en liknande genre.



Men här kommer den verkliga slutklämmen. När man ser detta förslag till ett osymmetriskt flygplan måste man vara en mycket behärskad natur för att inte utbrista i suckar över det lilla tuppffjät som skiljer snillet från galenskap. Avsikten med projektet lär vara att med ett enmotorigt flygplan söka uppnå alla de go-

da egenskaperna hos ett tvåmotorigt plan, bl. a. att få flygkroppen så fri från motorvibrationer som möjligt.





"Himlastegen", bestående av en division
Bücker "Jungmeister".

Sedan åren efter det förra världskriget har den avancerade flygningen utvecklats från att vara enbart "konst" och sensation till att bli ett viktigt led i den militära flygutbildningen. Detta är givetvis ett resultat av planmässig skolning på bred front, vilken jämte en rent teknisk behärskning av flygplanet skapar en in i minsta detalj utvecklad flygkänsl.

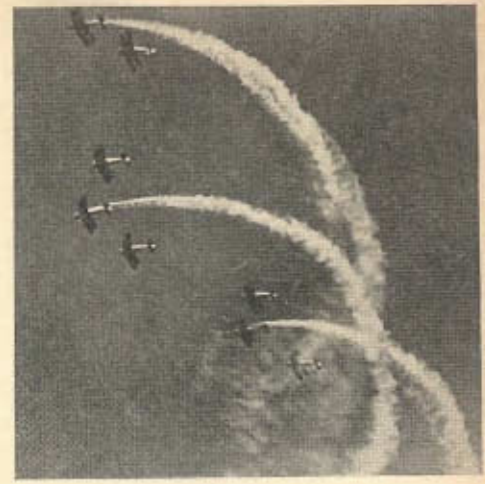
Flygningen är en rörelse i atmosfären. Man flyger inte på luften utan i den. Ingen annan del av flygningen kan emellertid så som "konstflygningen" ge en förnimmelse av att man rör sig inom gränserna av ett rum och icke på en yta. Den avancerade flygningen är vidare ett bevis på den strängaste självdisciplin. Ty blott den som kan koncentrera sig på en viss uppgift, den som äger högsta grad av själslig spänst och stramhet är i stånd att utföra absolut otadlig avancerad flygning. Denna är därför en betydelsefull beståndsdel i uppfostran av fullgoda flygare, vilken når sitt högsta värde inom ramen av den militära utbildningen. Målet för skolning i avancerad flygning är helt enkelt detsamma som bör sättas för all flygutbildning: fullständigt herravälde över flygplanet i varje möjligt läge.

AVANCERAD FLYGNING

— viktigt led i
flygutbildningen

Vi visa här två bilder från Tyskland, där "konstflygningen" på de senaste åren gjort väldiga framsteg. Bevis härför äro de segrar tyska flygare sedan 1936 vunnit vid ett stort antal tävlingar i in- och utlandet. Det är betecknande att de världsberömda representanterna för den tyska "konstflygningen" till största delen tillhöra eller ha tillhört Tysklands flygvapen. Vi kunna som exempel nämna europamästaren greve Hagenburg, segrare i många utländska tävlingar, flygkapten Rudolf Lochner, flerfaldig nederländsk "konstflygmästare", samt överfältväbel Falderbaum, tysk mästare 1938 och 1939. Dessutom är Tysklands flygmateriel för detta ändamål som bekant verkligt fullödigt. Nämnas kan till exempel det ensitsiga övningsflygplanet Bücker "Jungmeister" med 160 hk Bramomotor.

I ännu högre grad än den enskilda avancerade flygningen utvecklar dylik flygning i förband disciplin och kamratskap. Det är klart att flygskickligheten här betyder ännu mycket mer än vid enskild avancerad flygning. En särskilt hård flygdisciplin är emellertid också nödvändig. Ty den minsta ovarsamhet, det obetydligaste slarv vid utförandet av de i förväg noga överenskomna manövrerna kan vid avancerad formationsflygning leda till katastrof och bringa i för-



Ledarplanen i denna division äro utrustade med rökbomb, vilka monterats på landningsstället och bringas i verksamhet på elektrisk väg.

därvet inte bara den felande själv utan hela förbandet.

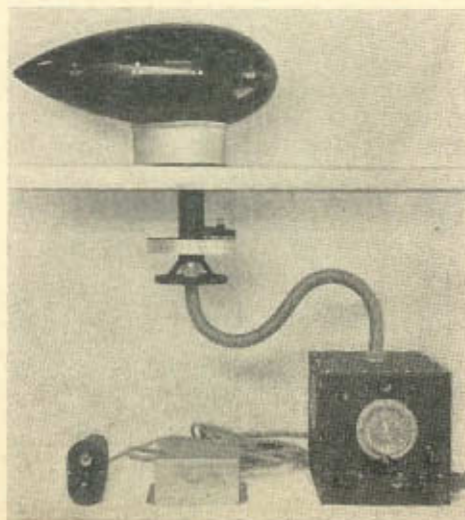
Några månader före krigsutbrottet i fjol trädde "tyska flygvapnets konstflygdivision" fram inför offentligheten vid en internationell militärflygarträff i Belgien. Divisionen rönte odelat erkännande för sina fenomenala prestationer. Ledaren för konstflygdivisionen, kapten Trübenbach, i vardagslag chef för en jaktflygskola, hade organiserat divisionen med sina andretjänare som piloter och på jämförelsevis kort tid trimmat upp och sammansvetsat dem så att denna Jungmeisterdivision kunde ta upp kampen med vilken som helst av liknande enheter i andra länder.

Även i Sverige har den avancerade flygningen i förband fulländats, och sådana namn som Jacobsson, Naeslund, Ahlfors, von der Lancken, Lundgren, Lambert-Meuller m. fl. skämmas inte för sig — inte ens i konkurrens med tyska och andra konstflygförband! Men det är en annan historia, som vi ska berätta om vid något lämpligare tillfälle...

HÅLLA KURS efter "FARBOR SVEN"!

Airplane and Marine Direction Finder Corp., Clearfield, Pa, USA, har konstruerat ovanstående typ av "direction finder", den genialiska radioanläggning som gör det möjligt för flygaren att i alla väder hålla spikrak kurs mot en viss radiosändare, antingen det nu är en rundradio-, kustradio- eller speciell flygradiostation.

Den här avbildade "riktningsfinnaren" heter AMDICO modell K-1 och kan användas i såväl trafik- som sportflygplan. Aggregatets vikt är komplett inte fullt 12 kg. Som kraftkälla fungerar ett batteri på 6 eller 12 volt, detsamma som levererar ström till planets positionsljus. Även en effektiv högtalare finnes, och den vridbara antennen kan erhållas i tre utföran-



den, av vilka det exklusivaste framgår av bilden, där antennen inbyggts i strömlinjekåpa och placerats utanför kabinen. På den billigaste typen sitter antennen monterad på själva apparatens översida.

Priset på radioanläggningar för flygplan är i USA så pass lågt att de flesta flygare kunna ha råd att förse sina plan med en sådan säkerhetsanordning. Hur länge skall det dröja innan svenska sportflygare äro i stånd att, trotsande alla busväder, hålla säker kurs med hjälp av grammofonmusiken från radiostationerna i Stockholm-Spånga, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Falun, Östersund o. s. v.? Enda medlet att betvinga exempelvis det surmulna småländska höglandet synes vara just en sådan flygplanradio!

VI PRESENTERA:



Gösta Hård, major i Flygvapnet, stöttepelare inom SFR.

Majoren i Flygvapnet Gösta Hård, en av initiativtagarna vid bildandet av Svenska Flygares Riksförbund år 1935 och sedan dess förbundets "primus motor", är en av våra mera kända militärflygare. Såsom löjtnant vid flottan undergick han flygutbildning vid marinens flygväsende och har sedan dess oavbrutet varit knuten till flygtjänsten. Vid sammanslagningen 1926 av arméns och marinens flyg var dåvarande löjtnanten Hård bland de första som överfördes till det nyupprättade Flygvapnets stab. Major Hård har under sin långa flygtjänstgöring bestritt en mängd krävande befattningar och genomgått ett flertal specialutbildningar, bl. a. i stabstjänst. Han besitter en omfattande kännedom om flygningens olika verksamhetsområden, såväl de militära som de civila, vilket är en naturlig följd av hans osedvanligt långa sammanlagda flygtid som militärflygare, mer än 3.000 timmar under de mest skiftande uppgifter och förhållanden. Genom sin gedigna personlighet och sitt uppoffrande intresse för flygarkamrater har han vunnit allas aktning och sympati.

Inom Svenska Flygares Riksförbund bekläder han posterua som vice ordförande och skattmästare samt såsom flygmilitär rådgivare i förbundets tidskrift "Vi flygare". Han har i sin frivilliga verksamhet till flygets frömmna varit en starkt drivande kraft för att få privatflygningen statsunderstödd och den civila flygutbildningen rationaliserad. I sistnämnda hänseende har han även under några år varit verksam inom KSAK i egenskap av ordförande i dess sport- och utbildningskommitté. Hårds energiska och verkningsfulla arbete inom flygningens område utgör en förebild för varje intresserad aktiv flygare.

Major Hård tjänstgör såsom flygspecialist i försvarsstaben, alltsedan denna stab inrättades år 1937.

C. F.

DEN FLYGANDE LUNDASTUDENTEN

En aerotisk bekännelse

För att få det rätta greppet på detta upplyftande ämne må vi först trötta läsaren med en — låt vara vingklippt — historisk flygbild: en liten historisk exposé över flygkonstens märkliga historia med särskild hänsyn till lundensisk livssyn.

Det må anses som ganska egendomligt att flygkonstens historia börjar med ett bakslag, ett misslyckande. Det var den unge vildpannan Ikaros — son till en flygmaskinskonstruktör vid namn Daedalus — som skulle blivit den förste caterpillaren vid försök till looping under en solskenstur — om han haft fallskärm. Han hade ingen fallskärm. Maskinen visade sig icke vara konstruerad efter de noggranna hållfasthetsberäkningar som fordras för sådana komplicerade manövrer. De gamla araberna å andra sidan voro längre komna: man tänke sig endast den flygande mattan, vilket torde ha varit ett smeknamn för vad vi nu kalla en autogiro eftersom det i grundtexten heter: "och den startade och landade på en liten fläck". Nästa led i utvecklingen var den flygande kofferten som väl närmast var ett skämtsamt ehuru omotiverat skällsord för ett av naturliga skäl kanske klumpigt passagerarplan. De stundom vådliga äventyren med denna maskin äro skildrade under samlingsrubriken "Fusen och en natt", varför man vågar antaga att nattflygning redan då förekom.

Vad våra egna germanska förfäder beträffar så uppger den tillförlitliga källan Hellquists etymologiska ordbok att ordet flyga är besläktat med ordet flyta och man kan således förmoda att de gamla germanerna voro hydroplanets verkliga uppfinnare. För övrigt ger denna ordhärstamning en intressant tydning av det omtvistade problemet om den s. k. flygande holländaren. Men låtom oss återvända till detta problem en annan gång och i stället omedelbart företa en stört-dykning mot vårt ämne, Den flygande lundastudenten.

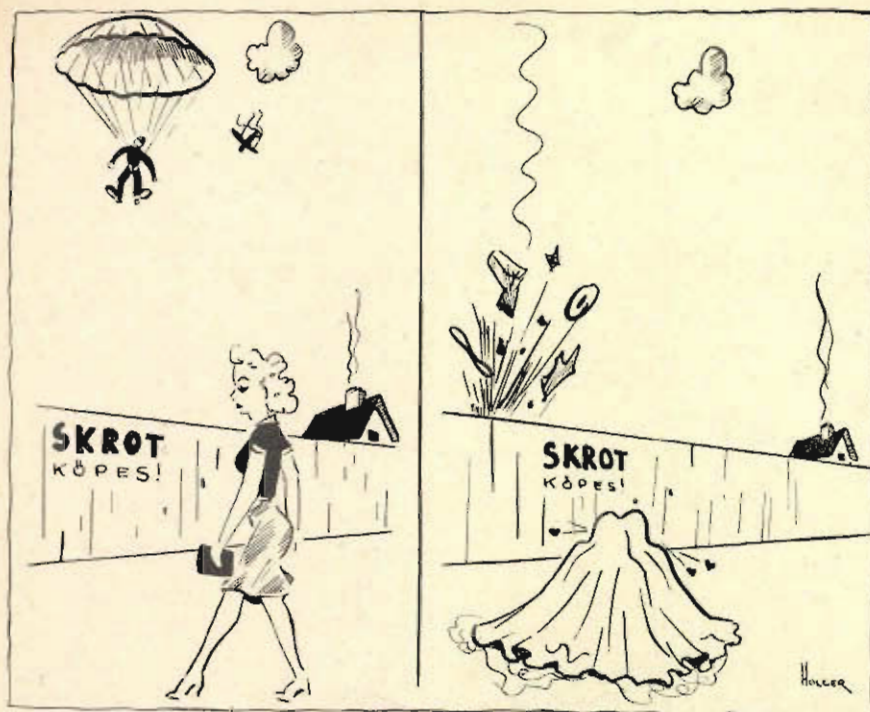
När den unge studenten flugit ur boet och anländer till Lund med alla sina högtflygande planer torde hans flygintresse till en början vara jämförelsevis minimalt. Någon ter-

min brukar han sitta uppflugen på sin skrivbordsstol och slita på sitt stjärtparti medan han i flygande fläng bläddrar i sina folianter. Men sedan han efter denna flyktiga bekantskap med sitt ämne hunnit falla igenom några gånger i tentamen har han hunnit bli flygg (= flygfärdig). Han vill pröva sina vingar med ett litet äventyr i aerotiken. Nu gäller det att pröva de luftslopp han byggt åt sig. Och det händer att han under flykten från anden till materien efter ett litet missöde tvingas att landa i det förlovade landet.

Hans nyförvärvade självförtroende låter vingarna bära honom till Köpenhamn, den allra vanligaste flygturen för en lundensare. Den färden brukar efterföljas av flyg- och luftsjuka och vederbörande blir i behov av en stabilitetskorrigerande efterlastvariationerna för varje enskilt fall. Men en tur "derover" kan också få andra följder. Den vingliga stråten brukar föranleda en del transaktioner, tyvärr ofta luftaffärer, under hemflygningen i spak sinnesstämning. Det gäller i bildlik bemärkelse att söka hamna på fötterna och slippa ta till den obehagliga utvägen att låta andra dra i utlösningssnöret på fallskärmen. Ekonomien är ju blott alltför ofta byggd på rena flygsanden och



En lycklig nedkomst



därför tjäna de av upprymda vänner på-tecknade växlarna till att förstärka bärkraften av de ekonomiska vingarna. Emellertid är ingenting felaktigare än den reguljära föreställningen, att studenten städs är i gasen eller i gungan eller i dimman, att han är upprymd eller att han vistas i det blå, att han har förlorat kontakten med jorden och att han lever högre än vingarna kunna bära. Kanske inte alltid efter den akademiska tidtabellen men förr eller senare startar han studierna på allvar, lämnar tankeflykten i fantasins fria rymder. Frejdigt men metodiskt arbetar han på sitt lärdoms-certifikat. Kursläsningen fordrar emellertid en stundom påkostande kursstabilitet, och rätt ofta har han en förlugen tanke på (valuta)flykt (d. v. s. att lämna alltihop), jaga från borgenärerna och störta sig direkt in i förvärvsarbetet. Han har perioder av intellektuell lättja, då han ligger på sin soffa och läser Emilie Flygare-Carlén. Men snart nog känner han sig som en usel flyktig från sina plikter. Målet hägrar ånyo i dimman, han blir åter en munter fyr, och han strävar efter en post att verka på, låt vara att den kanske är belägen i en av samhällslivets flyglar. Och när äntligen det fallande lövet en gång varslar hösten, så skall helt visst icke minnena förflyktigas från den tid då han blev flygfärdig.

The 2 Ariels.

RENT PERSONLIGT

Fröken *Hedvig Nordvall*, uppskattad mekaniker och kontorist hos Aeroklubben i Skåne, lämnar i dagarna denna post för att tillträda en befattning vid Svenska Aeroplan A.-B., Trollhättan. Hon har haft sin gärning på Bulltofta flygplats alls sedan 1934, då hon anställdes som ABAs ciceron för allmänheten.

Hennes efterträdare blir herr *Stig Strandqvist*, Malmö.

Sverige har fått ett nytt flygarpar! Denna celebra händelse inträffade för en tid sedan då ex. sjökaptenen, fänriken i Flygvapnets reserv *Stellan Jufors*, Göteborg, sammanvigdes med medarbetaren i Göteborgs Morgonpost, fru *Anne-Charlotte Westerlund*, född Karling. Här har alltså militärflyget och civilflyget ingått en lycklig förening!



VI PRESENTERA:



Sune Stark, modellflygpionjär, militärflygare.

Sune Stark, född i Stockholm 1919, är en av pionjärerna inom svenskt modellflyg. Han tillhörde den lilla grupp ynglingar som 1935 satte i gång en aktion för att rycka upp vårt modellflyg, vilket dittills fört en ganska tynande tillvaro. Därför bildades i Stockholm den framgångsrika modellflygklubben "Vingar na".

Sedan 1935, genombrottsåret för det svenska modellflyget som tävlings-sport, har *Sune* härjat i prislistora lite varstans i Sverige samt då och då svarat för s. k. fantomtider. Redan 1936 gjorde han sålunda en flygning på 10,18 min.! Hans bästa tider — tyvärr ej officiellt noterade som rekord — äro 21 min. i Linköping 1937 och 1 tim. 5 min. i Stockholm 1938.

År 1937 kvalificerade sig *Sune* till det svenska lag som tävlade om Wakefield Cup i London den 1 augusti. Där nådde han en hedersam åttondeplacement i konkurrens med c:a 50 modellflygare från 11 länder. Samma år blev han trea i tävlingen om den svenska Rikspokalen. År 1938 var han med i det svenska elitlag som kämpade om Nordiska Modellflygarpokalen i Norrköping den 27 juni, om Wakefield Cup i Paris den 31 juli samt om Coupe de Belgique i Antwerpen den 7 augusti. I Paris belade han femtonde plats i den fruktansvärda konkurrensen mellan omkring 70 deltagare av 1½ nationer — detta trots att han endast fick en stark noterad, då hans modell flög bort i första starten. I tävlingen om Rikspokalen i augusti kom han liksom året dessförinnan på tredje plats. I september anordnades för första gången S. M. i modellflyg, varvid *Sune* segrade i huvudklassen på den utmärkta genomsnittstiden på tre flygningar av 4 min. 22 sek.

I maj 1939 tog *Sune Stark* studentexamen och antogs därefter som reserv-officersaspirant vid Flygvapnet — där örningens vingar nu hålla på att växa sig starka!

Per.



CESSNA "Airmaster"

Cessna "Airmaster" är ett av de populäraste amerikanska flygplanen i sin storleksklass. Fabriken gör i sin reklam gällande att det är "världens mest användbara flygplan", vilket är ett ganska kraftigt påstående, dock utan allt för stor överdrift. Cessna har en symmetrisk robust konstruktion samtidigt som linjerna äro smäckra och strömlinjeformen väl genomförd. Flygplanet har blivit mäktigt populärt även utanför USA och icke minst i vårt broderland på den andra sidan "Köten".

Specifikation: Spännvidd 10,4 m
längd 7,5 m
höjd 2,13 m
tomvikt 626 kg
tillsatsvikt 440 kg
flygvikt 1.066 kg.

Motor: Warner Super Scarab, 145 hk vid 2.050 varv/min. 7-cyl. lyftkyld stjärnmotor.

Prestanda: Maxhastighet 261 km/tim
marschfart 230 km/tim
landningshastighet med flaps 79 km/tim
topphöjd 5.480 m
stighastighet 306 m/min
aktionssträcka 845 km.

Konstruktion: Flygkropp av svetsade stålrör, dukbeklädd. Beslag för flottörlandningsställ. Alla metalldelar i flygplanet rostskyddade. Vingar med två massiva lamellimrade träbalkar samt spruce-spryglar. Största delen av vingarna beklädd med fanér. Statiskt och dynamiskt

balanserade skevningsroder. Höjdrodret försedd med trimningsroder. Flaps av belly-typ drivna med elektrisk motor. Dubbelkommando med spak. Friberande landningsställ med hydrauliska bromsar. Sporrhjul. 4-sits. rymlig kabin med god sikt för förare och passagerare samt med ventilations- och uppvärmningsanordning.

Standardutrustning bl. a.: Curtiss propeller. Warner hjul och bromsar. Exide batteri. Fafuir kullager för reglage och roderspakar. Grimes elektriska instrumentering. Pyrene eldsläckningsinstallation. Plexiglas i vindrutorna. Eclipse startanordning. Hodge propellerdrivna generator.

Instrumentering: Kollman höjdmätare, tryck- och temperaturmätare för oljan, varvräknare, hastighetsmätare, kompass, bensinmätare, amp.-mätare.



"Applegate" blir Cub "Clipper"!



Vår beskrivning av den nya sportamfibien Applegate i nr 3 av FLYGTIDNINGEN har väckt livligt intresse, och vi ha fått mottaga förfrågningar om planet. Konstruktören heter Mr. Ray Applegate. Emellertid lär den snart få ett annat namn, då Piper Aircraft Corp. nu övertagit tillverkningen och försäljningen. Amfibien får antagligen namnet *Piper Cub "Clipper"*. Den antages komma i handeln under maj och priset uppges vid serietillverkning bli 2.500 dollar.

RYAN AERONAUTICAL CO., USA, har konstruerat en intressant flygplantyp som nyligen demonstrerats inför en kommission från de amerikanska flygstridskrafterna. Planet, som heter Ryan YO 51, är avsett för förhindelseflygning och har ytterst kort start- och landningssträcka. I USA har hittills uteslutande autogiron använts för sådana ändamål, men den fram-

gång man i Tyskland haft med Fieseler "Storch" tycks ha föranlett amerikanerna att tillverka ett inbemskt flygplan av i huvudsak liknande typ och med samma prestanda. Vid provflygningarna med den nya Ryan YO 51 företogs lyckade starter och landningar på ett område av 15 m i fyrkant. Planet uppges ha en motor på 420 hk.

Morgondagens postgiro?

Detta är det idealiska privatplanet för "morgondagens flygfolk" anser *Autogiro Company of America* som nyligen konstruerat skapelsen i fråga. Efter landning fällas rotorbladen bakåt och motorn kopplas över till hjulen — och så har man en liten bil att åka hem till garaget med. Vi säga med avsikt *garaget*, ty efter bakåtfällningen av rotorbladen tar giron inte större plats än en bil. Att denna behändiga giro "starthoppar" ett antal meter rakt upp i luften säger sig självt.

En experimentmaskin av denna typ har byggts och flugits åtskilliga timmar, varunder den grundligt provats. Förutsättningarna sägas vara stora för att denna

giro skall bli "morgondagens landsvägs-autogiro". Och varför inte också morgondagens *postgiro*?

D. v. s. för transport av post från flygplats till postkontor, vilket med framgång praktiserats i USA. I detta fall landar "postgiron" på postkontorets tak.



**MALMÖ PRIVATA
UTHYRINGSBYRÅ**

L. Nyg. 1 Tel. 21195

har största urval av lägenheter. Kostnadsfri anvisning.



EN GAMMAL ÖRN kommer på starka vingar flygande till Ljungbyhed. I vida cirklar svävar han majestätiskt över flygfältet. Som av en händelse har samtliga flygplan avlägsnat sig från fältets närhet. I varje fall är trafikområdet tomt, och ensam fortsätter örnen att cirkla.

De flygare och mekaniker som för tillfället lediga står samlade vid märket tystnar så fort de får syn på den gamle stolte. Ingen rör ett finger, man vågar knappt dra andan, ty kommentarer skulle i denna stund låta pinsamt banala. En stark rörelse gör många uppåttvridna ögon fuktiga. Under andakt tillbedes symbolen för flyget. Den vördnadsvärde med av ålder och vindar slitna vingar behärskar sina kolleger av människosläktet....

Förtrollningen bryts då örnen anser visiten avslutad och gör tecken till uppbrott. Efter ett hedersvarv styr han kurs mot sitt slott på Kullen — visst måste en konung bo i ett slott!

Det sägs att örnens besök upprepas en gång varje år. Och lika högtidligt mottages han alltså.

Har den gamle något bestämt ärende att utträtta på den plats där våra militärflygare dansar? Vem vet om inte örnen trots alla fördömar om djurens själlöshet har en själ, hög och ädel? Han kanske i medvetande om sitt högvälborna uppriktade vill ge sina efterföljare i lufthavet ett förredöme i fråga om ridderlighet!

Vem kan svära på att inte Vår Herre befallt enslingen på Kullen att varje år symboliskt visa flygarna hur örnavet skall förvaltas?

Under förra världskriget kunde flygarna med rätta benämnas gentleman. Men nu... från öster kom renodlade busar, i väster håller sådana på att skapas. De är redan på god väg.

Det finns ingen anledning förmoda att våra svenska flygare icke skulle fortfara vara riddersmän i strid som i fred. Måttöe ingen av dem någonsin med skäl kunna kallas rå, lågsinnad och vidrig! Det finns olika sätt att slåss med framgång — välj det som bäst anstår en människa med den frie örnens sinne!

När Europas nuvarande svåra sjukdom läkts skulle jag vilja hoppas på ett internationellt flygarstärkte med samma livsstil som den gamle örnen över Ljungbyhed. Ty högsint håg, redobogen ridderlighet och varm vilja är de viktigaste egenskaperna som krävs av en motvets broder.

Milen.

Gästriklands Modellflygarförbund bildat

Vid ett sammanträde på Jernvallen i Sandviken den 7 april mellan representanter för flygklubbarna i Sandviken, Hofors och Storvik enades man om att bilda Gästriklands Modellflygarförbund. Inträde i KSAK skall omedelbart sökas. Styrelsen fick följande sammansättning: ordf. Gotthard Hedvall, Hofors, v. ordf. K. O. Fors, Storvik, sekr. Gert Lövblom, Sandviken, och kassör A. E. Nilsson, Sandviken. Revisorer: Eric Berglund och E. G. Cederberg, Hofors.

Som sitt officiella organ antog förbundet FLYGTIDNINGEN.

Förbundet skall i år anordna gästrikmästerskapet i modellflyg samt en landskapsstävling Gästrikland—Dalarna.

Stadgarna för Gästriklands Modellflygarförbund utarbetas f. n. av ordf. och sekr. och beslut om deras godkännande fattas vid sammanträde i Storvik den 19 maj.

"The sky-writer."



Under en paus i sammanträdet på Jernvallen togs denna bild av representanterna från gästrikflygklubbarna.

MFK Ornen, Sandviken

hade årsmöte den 31 mars. Till styrelse för 1940 valdes: ordf. A. E. Nilsson, v. ordf. Gustav Hedberg, sekr. Rune Åberg, kassör Uno Olsson. Revisorer: Sven Nilsson och Sven Pettersson. Tävlingskommittén för året skall bestå av ordf., sekr., v. ordf. samt Bertil Nygren och Ragnar Hedström.

Härjedalens Flygklubb

hade årsmöte söndagen den 21 april. Bl. a. behandlades ett förslag från styrelsen om inköp av ett godflygplan och uppfattande av glidflygningen inom klubben. Dessutom blev räddningstjänsten i fjällen föremål för diskussion.



1. Manschettknappar av förgyllt, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 9: 75
2. Flygbrosch, förgyllt. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3: 75
3. Flygmärket med kråsnål. Förgyllt. Kr. 2: 25. D:o utan krona. Kr. 1: 75
4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm. Kr. 3: 85
5. Stipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 75

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.

Aeroklubben i Skåne

höll den 30 mars sitt årsmöte på hotell Tunneln i Malmö. Flygklubbarna i Hälsingborg och Eslöv voro representerade.

Enligt styrelseberättelsen har antalet flygningar under 1939 uppgått till 3.536 med en sammanlagd flygtid av över 876 timmar. Detta är den längsta flygtid per år klubben hittills kunnat uppvisa. Flygningarna ha företagits med Aeroklubbens i Skåne två nya flygplan, en Piper Cub (50 hk) och en Bücker Student. Under 1939 ha 3 underavdelningar bildats, flygklubbarna i Hälsingborg, Eslöv och Kristianstad. Var och en av dessa har en representant med suppleant i Aeroklubbens i Skåne styrelse.

Till ordförande för 1940 omvaldes med akklamation överste Åge Lundström, Ljungbyhed. I övrigt består nu styrelsen av följande ledamöter: civilingenjör K. H. Larsson, redaktör C. Rosencrantz, kapten M. Lindholm, kamrer H. Runeberg, tandläkare S. Lundgren, grosshandlare A. Frantz, major B. Möller, Malmö, och kapten L. Thunberg, Ljungbyhed, samtliga omvalda. Även revisorer, ing. Fr. W. Weidling och lektor A. Andrén, omvaldes.

Efter förhandlingarna visades en synnerligen aktuell film, upptagen av Armé, Marin- & Flygfilm. En enkel supé avslutade årsmötet.

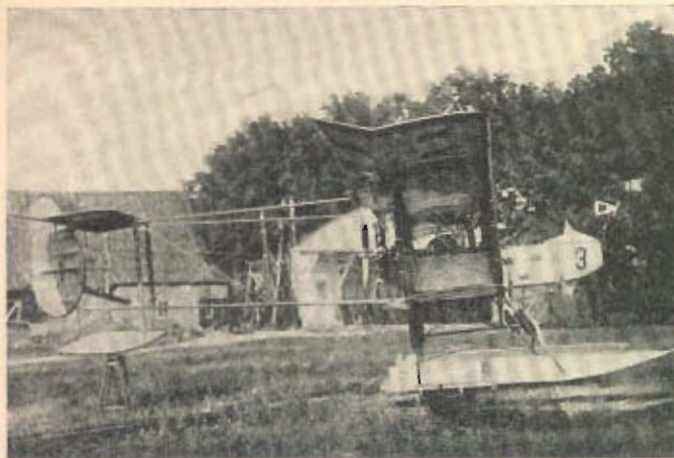
Leverantör av järnvaror till FLYGET

ESKILSTUNABODEN A.B.

MALMÖ

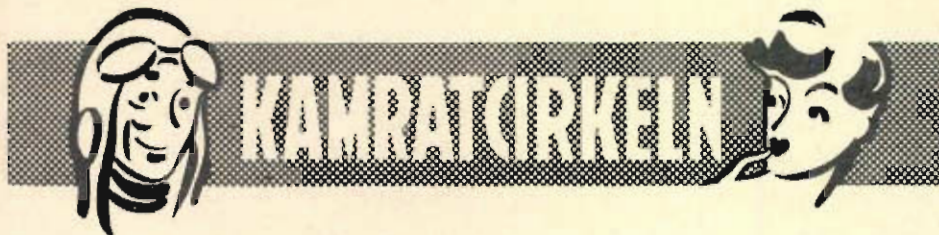
Ö. Förstadsgatan 23

Tel. 15520, 18297



PÅ NEUTRALITETSVAKT ÅR 1917

De svenska militärflygare som under förra världskriget förrättade neutralitetsvakt runt våra kuster hade inte stora begrepp om snabbhet och komfort. Detta sjöflygplan av Farmans kända tillverkning var med år 1917. Nu ha vi lite bättre materiel att komma med, och de nutida neutralitetsvaktarna flyga på snabba vingar. Utvecklingen rider fort!



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 fullständig 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 lottning bland de registrerade medlemmarna.

SVAR.

Svar på det anrop som Ni önskar komma i förbindelse med lägges in i ett kuvert utan adress. Kuvertet, som bör vara hopklistrat, frankeras med ett 15-öres frimärke (väger svaret över 20 gram frankeras det med mot 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 Kamratcirkel, postadress: Malmö 12, adresserat ytterkuvert. FLYGTIDNINGEN adresserar och vidarebefordrar omedelbart Edert svarsbrev till anropsadressens namn och adress. Sedan går brevväxlingen direkt mellan de båda parterna, men glöm loke att skriva Edert namn och adress i svarsbrevet!

A. 12. Är en starkt flygintresserad 20-åring, studerar "Kurs i flygteknik A" vid NKI-skolan, Stockholm, och skall fullgöra min värnplikt vid Flygvapnet. Önskar komma i kontakt med lika-

sinnade grabbar och flickor samt någon person som helst är "flygfarbror", ty jag är mindre bemedlad och min högsta önskan är att få flygutbildning. 524 Gustafsson.

Triangelmatch vanns av MFK Kungsörnen, Hofors

Den 26 mars utkämpades i St. Skedvi, Dalarna, en triangelmatch i modellflyg mellan modellflygklubbarna Kungsörnen, Hofors, Höken, Långshyttan, och Eskadern, St. Skedvi.

Trots den kraftiga blåsten uppnåddes en hel del goda resultat. Särskilt bör nämnas Olle Högbloms ypperliga tid av 1 min 25 sek med sin 50 cm *stammodell*. Bäckers bokhandels bederspris för dagens bästa flygning gick dock till *Gottbard Hedvall*, Hofors, som fick tiden 2 min 48 sek i sin första flygning.

Bästa klubbtag blev *Kungsörnen* med 316,3 poäng, tvåa Eskadern 269,7 och trea Höken 152,8 poäng. Vandringspriset Höken-Eskadern vanns för första gången av Walter Hammarström, Höken.

Segrarna i de olika klasserna lidevo:

Klass A: Olle Högblom, Eskadern, 1 min 15 sek (nytt klubbrekord).

Klass B: Folke Gunnarsson, Eskadern, 1 min 19 sek.

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.

A.-B. Svenska Urdepoten, Stortorget 3, Malmö: Leverantör av specialverktyg och utensilier för instrumentreparationer.

Hammarbylampan A.-B., Hammarbyhamnen, Stockholm: Leverantör av svagströmslampor med specialfattningar för flygplanändamål.

Autoelektriska Importen, Karlavägen 7, Stockholm: Leverantör av Sterling tändkabel med stälkärna.

Slipmaterialaffären, Östergatan 5, Malmö: Leverantör av Aloxite slipskivor och -duk samt Arkansasbryne jämte maskeringsrensor för sprutmålning.

Amerikanska Gummi A.-B., Malmö: Leverantör av flygplandäck och slangar av Continental och Goodrich fabrikat samt Goodrich avisningsanläggningar.

Centrala Glid- och Segelflygplanfabriken

i Västerås har i dagarna utgivit en ny prislista på halvfabrikat till glidplan av typ Grunau 9 och segelplan av typ Grunau Baby II A. På senaste tiden har CGS-fabriken anställt bygglidare och flyginstruktör, som ställes till flygklubbarnas förfogande. Klubbar som ännu bedriva utbildning t. ex. under lördagar och söndagar kunna hänvända sig till fabriken. Sådana weekend-kurser kanske äro en lösning på instruktörsproblemet inom svenskt segelflyg.



— Den där ska överföras till tanktrupperna — *getast!* (Aeroplane)

Klass C: Gottbard Hedvall, Kungsörnen, 1 min 30 sek.

Klass D: G. Hedvall, 1 min 50 sek.

Efter tävlingen förrättades pristidning på Sterners pensionat.

"Gunnars."

O. PEDERSEN

BYGGNADSENTREPRENÖR

Ny- &

ombyggnadsarbeten

INFORDRA OFFERT

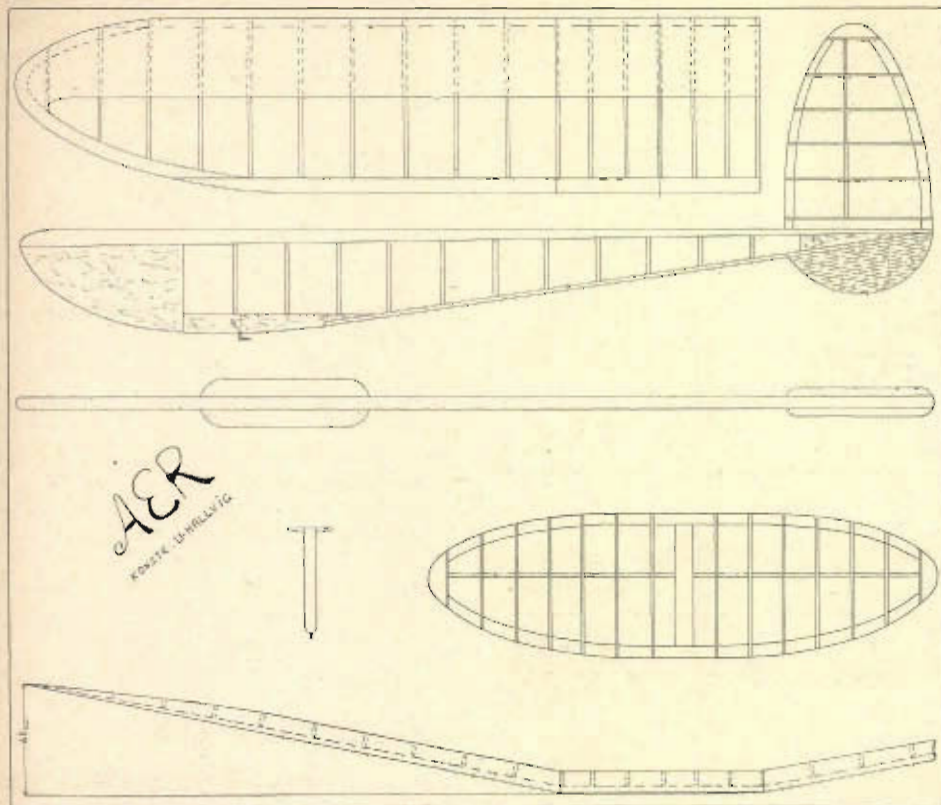
Tel. 124 71, 17122 — MALMÖ

Allt i Trycksaker & Klichéer

hän Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 216 60 — 219 60

Segelmodellplanet AER



Nu är det på tiden att modellflygarna börja bygga segelmodeller för att hinna trimma dem ordentligt innan sommarens uppvindar komma.

Ovanstående vackra segelmodell med det betecknande namnet "Aer" har konstruerats av den skicklige modellflygaren Ulf Halvåg, bl. a. mästare i klass B 1 vid "Vingarnas" senaste mästerskapstävlingar. Han ger här några upplysningar beträffande materialet till modellen:

Kroppsbalken utgöres av en 7 × 10 mm balsaribba, kilformad. Fyllnaderna i kroppens nos tillverkas av fanér. Tvärribborna ha en dimension av 2 × 7 mm. Kroppen klädes med japanpapper som

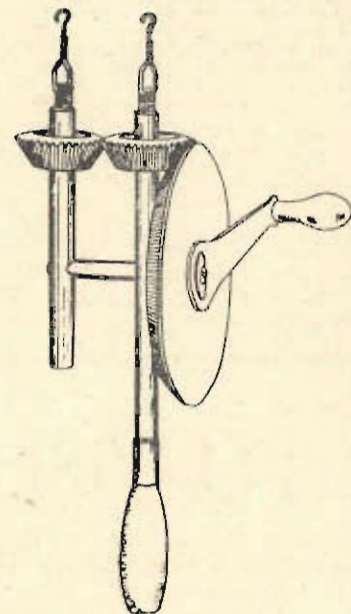
dopas tills det blir hårt spänt. För att vingen och stabilisatorn skola sitta säkert fastlimmas stödjelister på kroppen. Vingen är försedd med en 1 mm torsionsnäsa samt dessutom med en 3 × 5 mm framkantslist. Bakkanten göres av en 3 × 8 mm balsaribba. Spryglarna skäras ur ett 1 mm balsafflak, och som spryglform användes R. A. F. 32. Stabilisatorn och fenan tillverkas helt av 1 mm balsa.

Mått: Kroppen: längd 540 mm, höjd 60 mm. Vinghalvorna ha en längd av vardera 440 mm och ett djup av 102 mm. Stabilisatorn: spännvidd 300 mm, djup 85 mm. Fenan: sammanlagd höjd över och under kroppen 160 mm, djup 85 mm.

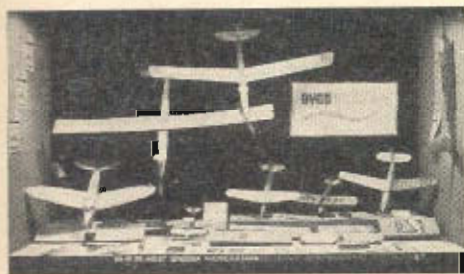
För modellplan med duplikator

Många modellflygare ha säkert ställts inför problemet hur man ska kunna dra upp båda motorerna samtidigt. Här ha vi en skiss ur Aero-Modeller som visar hur uppgiften lösts av en engelsk modellflygkonstruktör H. E. White. Av skissen framgår hur uppdragningsanordningen tillverkats av två växelborrskraft, av vilka det ena använts helt och det andra endast delvis. Schocken har på båda drillborren tagits bort och ersatts med en krok av grov pianotråd, som trätts genom spetsen på axeln. En del modellbyggare låta schocken sitta kvar, men detta är inte alltid så lyckligt. Det är nog bättre att löda fast kroken — en större gummi motor är som bekant ganska kraftig, och resultatet av en lossnad krok under uppdragning är föga uppmuntrande!

De båda mindre kuggjuln måste naturligtvis vara exakt lika stora och ha samma kuggantal. Ett utväxlingsförhållande av omkring 1—4 torde vara det bästa. Stagel mellan de båda axlarna utgöres lämpligen av ett rör, genom vilket en förhållandevis grov skruv är trädd. Röret måste anpassas så att de mindre kuggjuln inte pressas mot det större hjulet. Själva vevarmen bör ej vara alltför kort tilltagen, eftersom detta skulle försvåra uppdragningen.



Göteborgs modellflygklubb utställer



Här visa vi en bild från en utställning som av Göteborgs modellflygklubb anordnats i A.-B. John Sjögrens järnhandel. En sådan utställning är ju ett utmärkt sätt att inleda årets modellflygsäsong! På en skylt i det attraktiva fönstret står bl. a.: "Njut av din egen skaparlust!" en maning till modellflygarna som vi på det kraftigaste vilja understryka. En annan fördel med fönstret är att FLYGTIDNINGEN hänger där — var ska förresten fly-

garnas egen tidning finnas om inte på en modellflygutställning!

Två veckor efter denna årligen återkommande utställning brukar en modellflygtävling arrangeras. Nu har tidsläget emellertid gjort att denna har fått uppskjutas en tid.

Vad man tycker om FLYGTIDNINGEN:

"Att flygintresset är starkt hos ungdomen bevisas bl. a. av att det finns tre flygtidskrifter på vårt språk f. n. Den

just nu bästa är utan tvivel FLYGTIDNINGEN...."

Tidningen UPSALA.

"GP-SPECIAL" Svensk bensinmotormodell av modern och lättbyggd konstruktion: Spv. 187 cm. Lgd. 130 cm. Flygvikt 1,4 kg. Lämplig motorstyrka 1/5 hkr. "GP-motorn", stora modellen, rekommenderas.

BYGGSATS innehållande allt för bygget erforderligt material, även lim och siden, arbetsbeskrivning samt ritn. i full skala, men ej hjul eller färg. Pris pr. kompl. sats Kr. 28:75 Enbart ritning Kr. 4:75



E. Truedsson Modellflygindustri, Malmö 9

Önskedröm för svenska pojkar



Här ha vi två skickliga amerikanska modellbyggare, Louis Proctor (t. v.) och

Othello "Phil" Dickert, vilka med stolthet visa upp sina vackra replikamodeller för fotografen.

Louis håller i sin högra hand en modell av det första jaktplan, MB-3A, som Boeing Aircraft Co. i Seattle byggde, det var 1922. I andra handen har han en B & W. Boeings första flygplankonstruktion, byggt 1916. Othello håller ömt en vacker modell av det snabba jaktplanet Boeing P-26A i högra handen och i den andra en replikamodell av Boeings stora tvåmotoriga militära och kommersiella transportflygplan, originalet helt i metall.

De båda ynglingarna äro anställda vid Boeingfabriken för att bygga såväl replikamodeller som modellflygplan för vind-tunnelprov. Ett sådant jobb vore väl något för duktiga svenska modellflygare! Och den tiden kanske inte är så avlägsen med tanke på det stora uppsving som vår egen flygindustri gjort på senaste tiden.

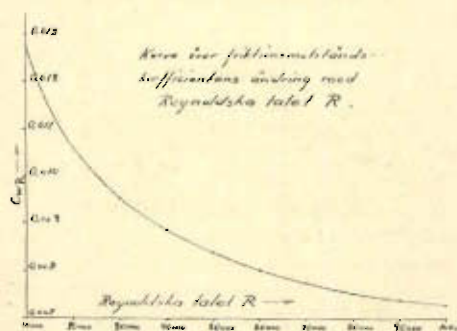
Aerodynamiska beräkningar för segelmodellplan

Från en av våra medarbetare på modellflygfronten ha vi fått mottaga nedanstående artikel. Författaren har lovat bidra med flera redogörelser inom samma område, vilket torde hälsas med förtjusning av våra många läsare bland modellflygarna.

Det visar sig ju längre utvecklingen fortskrider nödvändigt att frånga den gamla vanan att bygga på måfå och pröva sig fram — resultaten bli i detta fall slumpartade och standarden låg, ett förhållande som tydligt visat sig vid modellflygtävlingar i vårt land. Toppresulaten uppnås icke på detta sätt, de nås endast genom ingående aerodynamiska studier och efter ett minutiöst beräkningsarbete.

Aerodynamik betyder ju läran om luftens rörelse. Det är denna rörelse hos luftens smådelar som utgör betingelsen för sådana fenomen som luftmotstånd och uppträck, och det är för beräkning av ett modellplan nödvändigt att vara väl insatt i de enklaste lagarna för denna rörelse.

Friktionsmotstånd förekommer vid varje kropp i rörelse. Det yttrar sig som en kraft, riktad mot rörelseriktningen och härledande från luftmolekylernas friktion mot varandra, således inte mot den fasta ytan. Inne vid ytan äro molekylerna nämligen i vila, även om ytan skulle vara oändligt glatt. Längre ut ökas deras hastighet i förhållande till ytan successivt, för att utanför dessa gränsskikt nå anblåsningshastigheten. Det är alltså friktionen



mellan molekylerna som ger upphov till friktionsmotståndet.

Motståndet av en platta av F m² yta med friktionskoefficienten CW_R , anbläst av en luftstråle med hastigheten V m/sek, är lika med $\frac{V^2}{16} \cdot F \cdot CW_R$. CW_R beräknas ur Reynoldska talet R , vilket i sin tur utgöres av produkten av den ifrågavarande ytans längd i anblåsningsriktningen uttryckt i mm, vindhastigheten i m/sek, samt talet 70. För en tekniskt glatt yta lyder

formeln $CW_R = \frac{0,405}{(\log R)^{2,30}}$. Formeln är mycket användbar i de fall, då man önskar beräkna luftmotståndskoefficienten för en flygkropp eller en symmetrisk, tunn vingprofil, såsom vid stjärplanen där friktionsmotståndet huvudsakligen gör sig gällande och för vilka man i regel inte har polardiagram tillgängliga. För att underlätta arbetet bifogas dock en kurva över CW_R mellan Reynoldska talen 10.000 och 100.000, d. v. s. de vid modellplan vanligen förekommande.

Avlösningsmotståndet visar sig då en luftström tvingas att kraftigt avböja bakom en välvd yta, då en serie virvlar bildas i undertrycksområdet. Denna virvelbildning medför en hastighetsökning hos luftens smådelar, till vilken energin tages ge-

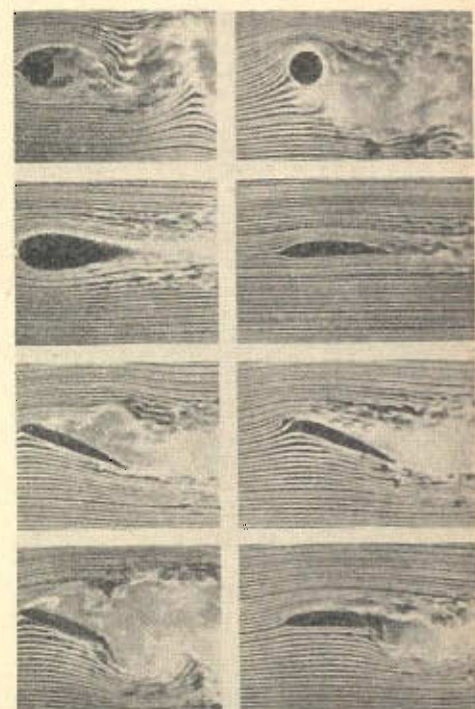
Helsvensk bensenmodell i handeln: "GP-Special"

"GP-Special" heter en ny konstruktion av bensenmodellplan som nyligen kommit i handeln, så vitt vi veta den första rent svenska bensenmodell som säljes i byggsats. I förra numret av FLYGTIDNINGEN visades en bild på planet med konstruktören, Sven Truedsson. Red. fick tillfälle bevista de slutgiltiga provflygningarna, vilka utföllo väl (till den grad att konstruktören *spann*, vilket dock planet på grund av synnerligen god stabilitet lyckligtvis ej ens försökte göra efter!).

Byggnadsmaterialet till GP-Special utgöres till största delen av balsa. Vinge och stjärtpän är försedda med torsionsnåsa av 1 mm balsa, och i övrigt klädda dessa delar med siden. Kroppen är klädd med 1 mm balsa, varigenom den blir synnerligen stark. För att underlätta transporter bygges vingen i två halvor, vilka lätt kunna monteras. Modellen har en spännvidd av 187 cm, längd 130 cm, medelvinddjup 25 cm. Flygvikten, 1,4 kg med motor och batteri, får anses som tämligen låg. Modellen är avsedd att flygas med en motor på 1/5 hk. Originalmodellen har en GP-motor.

nom uppbromsning av modellkroppens hastighet, varför den gör sig märkbar såsom ett luftmotstånd. Avlösningsmotståndet kan bäst konstateras vid en överstegrad vinge, stöttor eller dylikt. Dess storlek kan dock icke bestämmas genom någon enkel formel, vilket heller icke är nödvändigt då man direkt kan avläsa totalmotståndet i alla praktiskt använda profilers polardiagram. Dessa polardiagram komma att utförligt behandlas senare.

Charles Birch.

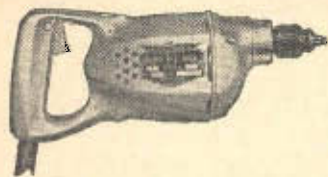


Bilder från rökströmningskanal, visande virvelbildningen kring kroppar av olika

VÅNINGAR
alla storl. bekvämast genom
FLensburgs HVRESTJÄNST
Skomakaregatan 7
Tel. 171 08, 200 24 — MALMÖ

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

För FLYGVERKSTADEN

Maskiner och Verktyg

från

A.-B. V. LÖWENER

STOCKHOLM

Norrlandsgatan 18

Tel. 23 12 20



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

Infördras offert!

A.B. BENDOR

Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö



GOODRICH

automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr. aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET

MALMÖ

Tel. Växel 711 20

SIMON EDSTRÖM A/B.

MALMÖ

Internationella transporter

Ombesörja befraktning och transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)

CHAMPION Tändstift

för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm

MALMÖ

Göteborg

Bofors kvalitetsstål

C. E. Johanssons

precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.

MALMÖ



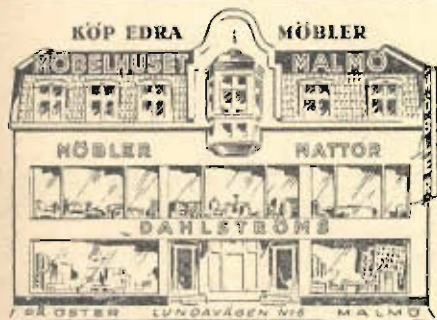
Aktiebolaget

Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi

Mångårig leverantör till A/B Aerotransport



Malmö

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

Ellstorps - Conditoret

Sallerupsvägen 22

Tel. 10339

Malmö

Glas, kristall och porslin

Ni köper fördelaktigast

hos

Ohlson Jor & Co

hörnna Söbergatan 17

Morgongalen tupp i stört dykning

Detta är en sann historia om en tupp som talade för högt och för tidigt och störde sömnen för de engelska militärflygarna under arla morgontimmar.

När tuppen till slut blev alltför morgontidig, glad och galen, tyckte flygarna att man kunde bli galen för mindre och bestämde att han skulle få en flygtimme gratis. Han fick "åka med" i ett flygplan som steg till 1.000 m. Där släpptes tuppen med en vänlig maning att själv ta sig hem igen. Ett hundratal meter flög den rakt fram och höll höjden. Men så begick han ett fel som skulle bli ödesdigert för hälsan: han såg ner och tappade huvudet fullständigt. I förskräckelsen fällde han samman vingarna och gjorde vad engelsmännen kalla en "terminal

velocity dive", d. v. s. en lodrät stört dykning varvid man uppnår den största has-



tighet som en kropp kan nå i atmosfärisk luft.

Sorgligt nog — för tuppen — lyckades han inte komma ur dykningen. Och så fingo flygarna sova i fred om mornarna!

Denna berättelse ur det bevingade livet har en sensmoral: den fågel som väsnas mest är sällan en god flygare...

(Tecknare: Molvig i Flyvebladet.)

• BREVLÅDA •

"SE-IMA."

Tack för dikten! Den är bra och kommer in så snart vi få plats för den.

"Betaling för FLYGTIDNINGEN."

Käre prenumerant! Det räcker inte med denna "signatur", som Ni angivit på postgirokupongen, om vi ska kunna sända Er tidningen. Vi måste veta Ert riktiga namn och adress. Meddela genast!

Redaktionen.

NYTT UTFRÅN

ETT KOMBINERAT INSTRUMENT har framställts av Librascope Development Co., Burbank, USA. Det kallas "Flight Computer" och ger flygaren en massa upplysningar beträffande flygplanet och motorn utan att några vidlyftiga omräkningar behöva göras. Sålunda avläser föraren direkt vindriktning (!), vindhastighet, exakt flygriktning, flygplanets tillfälliga vikt, flugen tid, lufttryck, luftens temperatur utanför planet, temperaturen på förgasarlufden, motorns tillfälliga effekt och motorvarvet. Dessutom ger det sinrika instrumentet besked om tillryggalagd flygsträcka, avdriftsvinkel, flyghastighet, bränsleförbrukning m. m.

Nbh.

ETT NYTT BINDEMEDEL har framställts av Colonial Alloys Co., Philadelphia, USA. Med detta kan man sammanfoga t. ex. gummi och trä, glas och metall absolut vattentätt och ytterst hållbart. Det uppges också att bindemedlet är beständigt mot hög temperatur.

EN FALLSKÄRMSHOPPARE I USA, Archie Atherton, har gjort 276 utsprång utan att få den minsta skräma. För en tid sedan hoppade han emellertid ned från en låda — och bröt ena benet! Han är nu anställd som fallskärmsinstruktör vid Ryan School of Aeronautics, Lindbergh Field, San Diego, Kalifornien.

DEN INTERNATIONELLA modellflygutställningen i Köpenhamn 11 maj—2 juni ser ut att bli en stor framgång. Tillslutningen från utlandet har varit över förväntan och anmälningarna från Danmarks egna utställare äro talrika. Cirka 30 klubbar ha redan anmält sig, och man väntar att kunna ställa ut omkring 500 modellflygplan av alla slag — segelmodeller, gummi- och bensinmotormodeller, skalmodeller, microfilmmodeller, byggsatser m. m. På den internationella avdelningen kommer varje land att få sina monter prydda med hemlandets flagga och nationalfärger. Under utställningen visas en del filmer om segelflyg, sportflyg m. m.

CURTISSFABRIKEN I USA har enligt tidningsmeddelanden fått beställning på ett större antal jaktflygplan av ny typ. Planet lär ha en motor på 1.000 hk samt vara utrustat med 4 kulsprutor. Bakom förarsitsen har inbyggts en 6 mm tjock pansarplåt. Hastigheten lär ligga över 600 km/tim och topphöjden uppges till 10.000 m.

Nbh.

DEN AMERIKANSKA pressen meddelar att US Army fått ett nytt flygplan som kan uppnå en hastighet av 720 km/tim. Beväpningen utgöres av 4 kulsprutor.

Nbh.

ETT EFFEKTIVT MEDEL mot luft- och sjösjuka har utexperimenterats i Ryssland. Det har fått namnet "Aeron" och lär genom talrika försök ha visat sig vara ofelbart.

Nbh.

SKOTTSÄKRA BENSINTANKAR, so fått en vidsträckt användning i tyska flygvapnet, anses av New York Times vara den kanske största överraskningen und det pågående kriget. Tidningen berättar att de flygplan som nu levereras från USA till England och Frankrike ha samma anordningar, men att man där måste räkna med högre vikt. De Lockheedflygplan som byggas för England i enkel bepantring mot eld från finkalibriga kulsprutor. Curtiss-jaktplanen i bakom förarsitsen mindre pansarplåt medan denna fabriks nyaste typer äga fullständig bepantring, vilken väger 11—225 kg.

Nbh.

DEN JUGOSLAVISKA segelflygorganisationen "Utva", bildad 1937 och med sete på flygplatsen Zemun vid Belgrad, har nyligen under medverkan av ministeriet för handel och industri ombildats till flygplanfabrik. Aktiekapitalet är 12 milj. dinarer. Det av "Utva" hittills bedrivna studie- och forskningsarbetet skall fortsättas. Huvuduppgiften blir dock häda efter att framställa motor- och segelflygplan. En stor reparationsavdelning ska även finnas.

Nbh.

DE TOLV STÖRSTA flygplanfabriker i USA hade vid detta års början inläggningsorder på flygplan till ett värde av i runt tal 622 milj. dollar, fördelat på de enskilda fabriker enligt följande: Curtiss-Wright 170, United Aircraft 14 Douglas 76, Glenn L. Martin 48, North American 46, Lockheed 44.5, Consolidated 36.5, Boeing 28, Republic (f. d. Seversky) 11, Brewster 10.5, Bell 7.5 och Grumman 4.2 milj. dollar.

Nbh.

LYTTA FLYGARE finns det ganska många i USA, sådana med endast en eller ett ben, två konstgjorda ben o. s. v. De berömda världsflygaren Wiley Post var som bekant enögd. För en tid sedan köpte den lille mannen Bobby Draper, Boston, Mass., en Cub Trainer. Karlen är cirka 1 m lång och väger endast 36 kg, varför spaken måste förlängas och en extra lite fallskärm beställas. Nu har han tagit sitt certifikat och flyger så ofta andan faller på. Med kuddar lite här och var förstärkt.

Våra flygplans- lack

äro av experter grundligt utprovade för sina ansvarsfulla uppgifter.

Häruvärd 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 hemtrevlig lokal!

Det är därför **Malmöflygarna äta på**

ELLSTORPS RESTAURANG

Sallerupsvägen 26

MALMÖ

Telefon 76511