

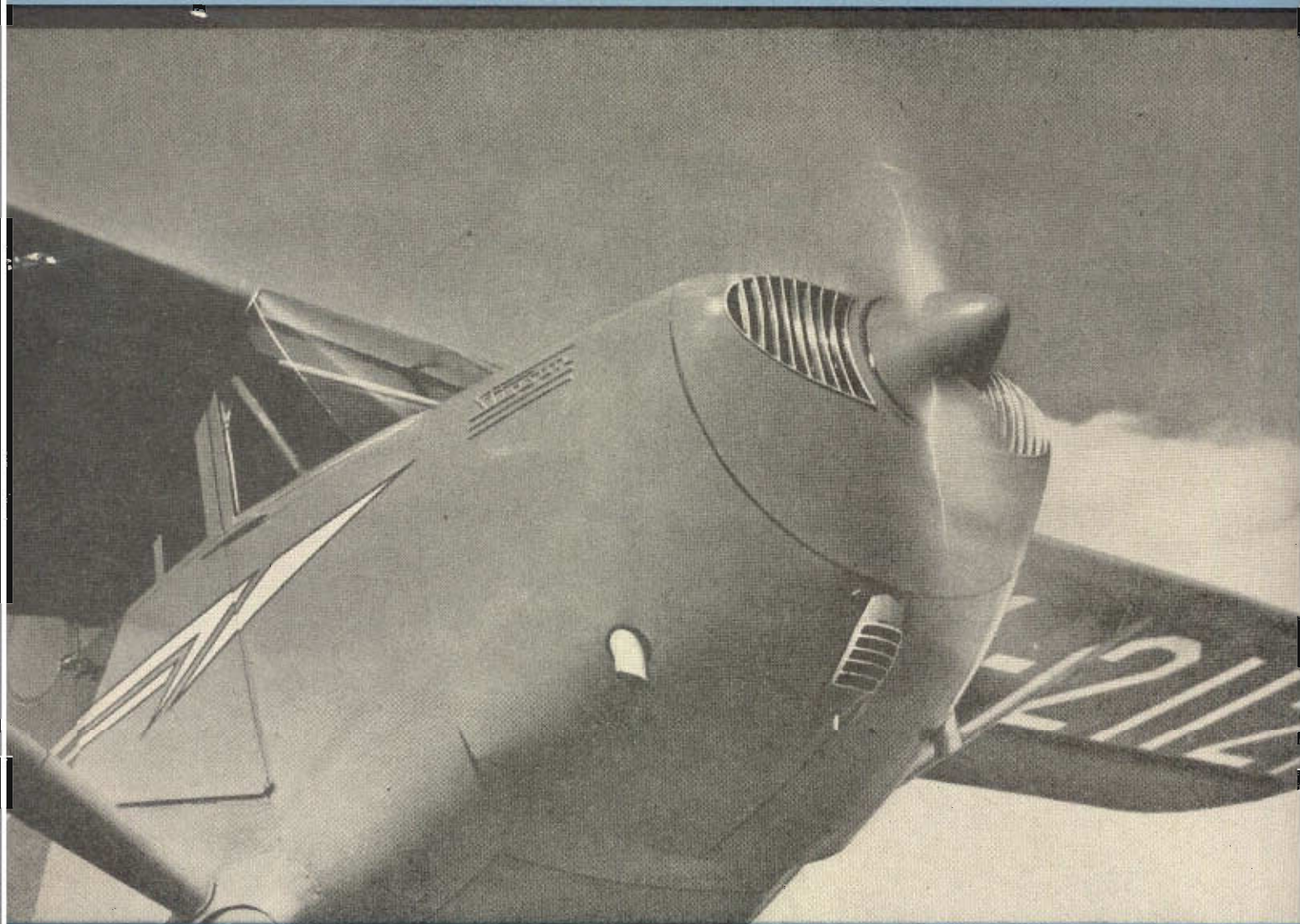
PRIS 25 ÖRE



**FLY**

# TIDNINGEN

ÅRG. 2 \* AUGUSTI 1940 \* NR 8



Modern flygteknik har många skönhetsvärden — Nosen på "Stinson 105", amerikanskt sportplan



Finskt civilflyg återuppbygges • Finlands trafikflyg  
Termikflyg med Olympia • Hjulskidor på svensk Klemm  
Goavier, tvåsitsigt segelplan • "Tretoffelsystemet" m. m.

ALLT om  
FLYGNING  
och FLYGARE

## FLYG JAGADE STORSJÖDJURET



**FLYGTIDNINGEN MALMÖ**

**Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.**

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Almedalsgatan 9, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2: 75 kr.

i utlandet per år 3: 75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonspis: 35 öre per mm.

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

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

## Till Österland vill jag fara...

I detta nummer av FLYGTIDNINGEN förekomma två stora artiklar om finskt flyg. Vi antaga att alla som läsa detta känna en längtan att resa till Finland och studera broderlandets livliga flygväsende, t. ex. dess enastående segelflyg! Våra ombud ha en stor chans att utan kostnad få göra denna resa — genom att placera sig först i lävlingen om flygresan till Finland. Läs förra numret av tidningen, där närmare upplysningar finnas!

## Nya prenumerantklubbar

Som framgår av innehållet i spalten till höger på denna sida har Stockholms segelflygklubb prenumererat på FLYGTIDNINGEN för sina medlemmar samt tagit tidningen som klubborgan. Ett glädjande tecken... Dessutom kunna vi meddela att Sunne modell- och segelflygklubb är en annan av våra nyaste prenumerantklubbar. Välkomna! Övriga klubbar, följ exemplet!



Under ovanstående rubrik kommer i fortsättningen att lämnas meddelanden till medlemmarna i Stockholms Segelflygklubb beträffande klubbens och Stockholms Segelflygförbunds verksamhet.

Vid styrelsesammanträde den 9 juli beslöts bl. a. att skaffa medlemmarna ett eget organ för att på så sätt kunna redogöra för verksamhetens gång och söka upprätthålla intresset hos alla dem som gå och vänta på att få börja flyga i förbundets glidskola. FLYGTIDNINGEN antogs därvid som klubborgan, och det bestämdes att klubben skall prenumerera på tidningen för samtliga medlemmar. Genom tillmötesgående från FLYGTIDNINGEN har klubben fått tillstånd att i varje nummer av tidningen disponera en spalt för klubbmeddelanden. Det är styrelsens förhoppning att härigenom på ett bättre sätt än tidigare kunna upprätthålla kontakten med medlemmarna.

På styrelsesammanträdet bestämdes vidare att det gamla postgirokontot, som stod i förre kassörens namn, ej längre skall användas utan i stället hädanefter vara nr 58641 med adressen: Stockholms Segelflygklubb, c/o Herman Engström Eftr., Fleminggatan 83, Stockholm. På detta konto skall alltså avgifterna till klubben inbetalas, och styrelsen uppmanar medlemmarna att göra detta regelbundet, ty det är en förutsättning för att verksamheten skall kunna bedrivas i den omfattning som alla medlemmarna önska. En god ekonomi måste klubben ha för att effektivt kunna arbeta på det närmaste målet, nämligen ett eget flygfält, en eller flera anställda instruktörer, klubb- och verkstadslokaler, hangar samt flera glid- och segelflygplan. Förutsättningarna för att nå detta mål äro mycket goda, och styrelsen arbetar intensivt för det. Gör även Du vad Du kan för detta mål, nämligen att omedelbart betala Din avgift till klubben, och ett stort steg i rätt riktning har tagits.

Glidflygskolans verksamhet har betydligt utökats och kommer att ökas ända mera. Under tiden den 25/6—18/7 har gjorts 250 starter och mellan den 10 och 18 juli erövrades 6 A-diplom. Innan sommaren är slut kommer med säkerhet ytterligare några 10-tal A- och B-diplom att erövras, och kanske även några förnämliga segelflygningar komma att göras. Även under vintern skall skolan pågå och ytterligare diplom erövras.

Sekreteraren.

## Öka flygfolkets skara!

ENIGHET GER STYRKA. Det är ingen tom fras. Från tidernas begynnelse ha de levande varelserna genom upplevelser lärt sig inse att en enda väldig hjord bryter igenom murar av motstånd vida lättare än flera spridda flockar.

Regeln om den ökade kraften hos en massa äger givetvis sin fulla giltighet även när det blir fråga om att framgångsrikt göra propaganda och utbreda hänförelsen för en ideell folkörelse. Vi tänka här på flyget, vår nutids och framtids bästa kommunikations- och rekreativmedel.

Vårt lands flyg borde egentligen ha hunnit längre än det hittills gjort. Och utan ständigt förnyade krafter kan man inte vara säker på framgång. Vi flygfolk måste sluta oss fast samman och bli den hindersprängande hjorden. Bakom centralorganisationen KSAK måste alla flygare och flyghågade fylka sig för att som samlad makt med kraft kunna hos riksdag och kommunala myndigheter säga ifrån när handling anses vara av nöden — och genomdriva våra uppsat. Många och stora ansträngningar äro nödvändiga under ett utvecklingskede, då slentrian ofta hotar förkväva den friska viljan.

Redan nu ha insatser gjorts av enskilda och statsmakter, insatser som förplikta

till fortsatt gagnarik verksamhet. Det är flygklubbarnas klara skyldighet att organisera sin tillvaro så att de själva och huvudorganisationen få en allt starkare ekonomisk grund att bygga på — ty utan god ekonomi är ett företag dömt att misslyckas. Denna grund skall vara ökat medlemsantal: flera medlemmar och flera medlemsavgifter. Genom sin mängd skall Aeroklubben med anslutna klubbar och medlemmar både moraliskt och ekonomiskt verka för ett svenskt civilflyg i stadig stigning!

Det finns mycket att arbeta för. Här vilja vi endast nämna ökad motor- och segelflygutbildning samt flygfält över hela landet och speciellt åt Norrland med därav följande flyglinjer.

På denna grund vädja vi till varje flyghågad att under resten av detta år med alla till buds stående medel söka inympa ett aktivt flygintresse hos *minst en* av sina bekanta. Och var och en flyghågad bör vara medlem i KSAK eller ansluten klubb ute i landet. Ni som redan äro medlemmar ha att göra på samma sätt: unna Er ej en lugn stund förrän Ni lyckats förmå *minst en* av Edra vänner att bli medlem i KSAK eller ansluten klubb.

Låt oss alltså komma överens om att anslå årets sista månader till att värva vänner för flyget och medlemmar i den käcka skara som är redo att offra en smula av sin bekvämlighet för att föra det svenska flyget till en tryggad framtid. Belöningen skall inte utebli!



## MEDALJER PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN HEDERSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran

Kungsgatan 17

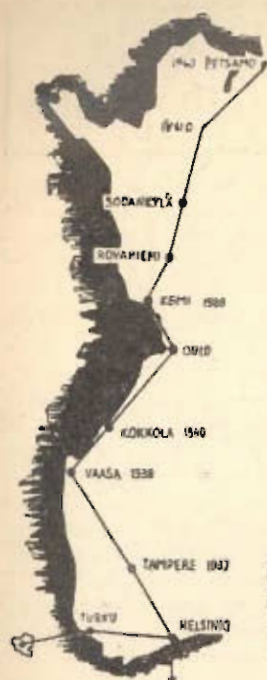
**SPORRONG & CO.** Stockholm 7

Telefon: namnanrop "SPORRONG & CO."

# DET FINSKA TRAFIKFLYGET

## och dess problem

Flygfält, många flygfält, äro nödvändiga för att man skall kunna uppehålla flygförbindelserna året runt. Finland lade om från sjö- till landflyg — resultat: Petsamolinen i gång även under "menförestiden".



Flyglinjen Helsingfors—Tammerfors—Vasa—Kemi—Petsamo.

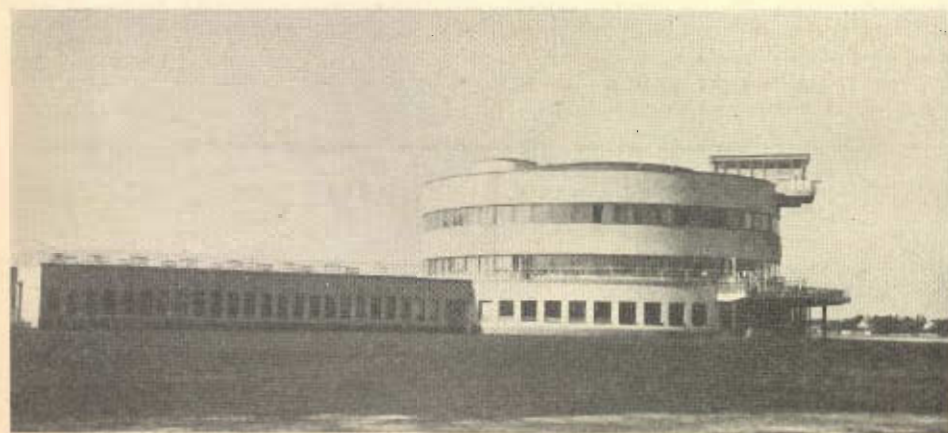
Det finska lufttrafikbolaget Aero O/Y (Aktiebolaget Aero) grundades 1923 och är således ett av Europas äldsta nu existerande företag på området. Bolaget begynte sin verksamhet med regelbunden flygtrafik på rutten Helsingfors—Tallinn (Reval), vilken trafik till att börja med bedrevs i samarbete med det något äldre estniska bolaget A/S Aeronaut. Efter år 1928, då detta företag upphörde med sin verksamhet, upprätthölls linjen av Aero O/Y ensamt, tills under de senaste åren flera nya trafikanter tillkommo, bland dem AB Aerotransport. Samarbetet med det svenska trafikflyget började egentligen redan den 1 juni 1924, då bolagen gemensamt öppnade linjen Helsingfors—Stockholm.

Efter denna korta historik övergår jag till det program som Aero O/Y utstakat för sig och till att skildra hur finskt trafikflyg så småningom arbetat sig fram. De första årens flygtrafik var av tämligen sporadisk karaktär, men år 1926 utarbetades en trafikplan som man i stort sett ännu i dag följer. För att fullfölja denna plan visade det sig emellertid nödvändigt att övergå från sjöflyg till landflyg och sålunda skapa en hela året omfattan-

de flygtrafik. Detta var till en början alls icke så lätt att genomföra, emedan propagandan under dessa flygets första tider framhållit vilka goda landningsplatser våra tusen sjöar erbjödo såväl sommar- som vintertid. Vår och höst, under "menförestiden", måste emellertid all flygtrafik avbrytas, och just denna omständighet gjorde att man så småningom insåg nödvändigheten av flygfält. Vi kunna numera glädja oss åt att sådana finnas i tillräckligt antal för att bolagets verksamhet skall kunna upprätthållas i önskad utsträckning. Det förtjänar emellertid erinras om att det gick nära 10 år innan Finlands huvudstad fick den moderna och fullständigt utrustade flygstation som den 15 december 1936 kunde tagas i bruk och som sedermera försetts med bland annat en komplett blindlandningsapparat.

För att återgå till trafikplanen av år 1926 gick den alltså ut på att få till stånd ett internationellt flyglinjenät med regelbunden trafik och snabba anslutningar till kontinentens linjer. Då detta mål nåtts skulle bolaget öppna inhemska linjer med anslutning till de internationella huvudlederna, av vilka en skulle leda via Sverige till Västeuropa, en annan via Tallinn till Centraleuropa. Då Helsingfors flygstation öppnades hade Aero O/Y tack vare sin förbindelse med AB Aerotransport skapat utmärkta förbindelser till Frankrike och England, vilka linjer gingo under det gemensamma namnet "Scandinavian Air Express". Emellertid hade samarbetet med Deutsche Lufthansa A/G avancerat därhän att även en god förbin-

Administrationsbyggnaden på Helsingfors flygstation.



## FÖRFATTAREN:



Gunnar Ståhle,

verkställande direktör i det finska lufttrafikföretaget Aero O/Y, föddes den 24 augusti 1902. Student år 1920 och diplomingenjör vid Tekniska högskolan 1924 tjänade han efter avslutad värnplikt några år vid det finska flygvapnet som ingenjörkapten och erhöi såväl militärförar- som spanorcertifikat. I början av år 1928 övergick han till civil verksamhet och blev teknisk chef vid Aero O/Y. Då detta bolags grundläggare och förste direktör 1929 avled anförtröddes Ståhle även hans post och skötte dessa båda tjänster jämsides ända till dess bolagets tillväxt gjorde det nödvändigt att grunda en särskild teknisk avdelning med egna ingenjörer.

Ingenjör Ståhle är medlem av Finlands Luftvärnsförbunds styrelse och hör till dem som togo initiativet till segelflygets införande i Finland. Han är fortfarande den initiativrike ordföranden i förbundets segelflygkommission och leder således all finsk segelflygverksamhet. Även i Aeroklubbens i Finland styrelse sitter han sedan många år och är en av dess bästa krafter. Han representerar finskt flyg vid ett flertal utländska sammankomningar, bl. a. i FAls kommission för anordnande av de olympiska segelflygtävlingarna.

delse via de baltiska staterna till Berlin fäts till stånd, varifrån anslutning kunde erhållas till ett stort antal orter i Syd-europa. En värdefull eharu icke i den ursprungliga planen upptagen förbindelse fick Finland genom att det polska bolaget "Lot" öppnade sin Balkanrutt, vars nordliga ändpunkt blev Helsingfors. Jag kan som en kuriositet nämna att genom denna linje ett luftpostbrev från Helsingfors till Bagdad kunde nå sin bestämmelseort på 2 1/2 dygn.

Då de internationella förbindelserna sålunda voro säkerställda begynte arbetet på att utveckla det inhemska linjenätet, vilket enligt den här ofta nämnda

(Forts. på sid. 14)

# FINLANDS LUFTVÄRNSFÖRBUND

*ser med förtröstan mot framtiden.*

Det finska civilflyget återuppbygges med sann "sisu". — "Vi tro och hoppas att den dag en gång skall gry då vårt Jämijärvi, det finska segelflygets stolt-  
het, blir en mötesplats för hela världens segelflygare i de olympiska ringar-  
nas tecken."

Finlands Luftvärnsförbund grundades år 1925 och har således existerat i hela 15 års tid. Vi citera här nedan § 1 i förbundsstadgarna, varur framgår dess syftemål:

"För fullföljande av sin uppgift står förbundet i samverkan med försvarsväsendet, närmast luftstridskrafterna, och samarbetar även med de frivilliga landförsvarsorganisationerna, utövar flygutbildnings- och upplysningsverksamhet, stödjer det frivilliga luftförsvarsarbetet, föranstaltar flyguppvisningar, luftfartsutställningar och -dagar, verkar för utvecklingen av den civila luftfarten och den inhemska flygmaskinsindustrin, föranstaltar vetenskapliga och praktiska undersökningar rörande luftfart och luftförsvaret, gör framställningar, insamlar medel, bevakar Finlands intressen i den internationella luftfarten, representerar Finlands luftfart utomlands och vidtar i övrigt av omständigheterna påkallade åtgärder."

## Modellflyget.

Med ordspråket "det skall böjas i tid som krokigt skall bli" som motto går förbundet in för att hos Finlands folk ingjuta kärlek till, kunskap om och intresse för luftfarten genom att i den yngsta ungdomens krets bilda modellflygklubbar. I vårt land finnas för närvarande 43 sådana klubbar, och antalet modellplanbyggare stiger till mer än 20.000. Kurser i modellplanbygge anordnas året om överallt i landet, och förbundet sörjer för att lärare och ledare stå till buds. Huvudvikten fästes vid att ledarna av modellplanbygget besitta grundlig utbildning, och dessa rekryteras därför företrädesvis inom lärdomsskolornas lärarkårer, bland matematik-, fysik- och gymnastiklärare. Denna strävan har också visat sig ge ett gott resultat. Genom tävlingar i modellplanbygge de olika kommunerna emellan ingjutes hos ungdomen intresse för detta slag av flygverksamhet, och man försö-

ker alltid att vid dessa tävlingar sätta något rekord eller få några rekordinnehavare att delta. I förbundets eget laboratorium göres vetenskapliga och praktiska experiment, bland annat utprövas möjligheterna för användande av inhemskt material vid modellplanbygge. Genom förbundets försorg utdelas till klubbar och enskilda konstruktörer ritningar i fastställt format till de förnämsta inhemska och utländska stridsplanen, och man har kunnat konstatera att vi uppfostrat ett anmärkningsvärt stort antal gossar till att snabbt och säkert särskilja olika plan-typer, vilket varit dem till stor nytta vid deras *luftbevakningstjänst under kriget*. Det har också visat sig, att de bästa av flygkrigsskolans elever nästan utan undantag varit forna modellplanbyggare.

Följande fas av förbundets skolningsverksamhet utgöres av

## segelflygskolningen.

Också den grundar sig på klubbverksamhet (Finland räknar för närvarande 42 segelflygklubbar). Med förbundets bistånd och under dess uppsikt bygga medlemmarna i dessa klubbar under vintrarna övningsplan och göra uppstigningar från de frusna sjöarna med tillhjälp av bogserbil. Sommartid samlas de olika klubbarnas medlemmar i centralskolan för segelflyg i Jämijärvi. Under normala förhållanden ha där föranstallats 4 kurser per sommar och undervisats 300—400 elever per år. Senaste sommar hade i Jämijärvi även anordnats ett olympiskt träningsläger med 22 av våra bästa segelflygare som deltagare. Bland resultaten förtjänar nämnas *Jorma Norola's* rekord i distansflygning, 238 km, samt *T. Kaarto's* i tidsflygning, 8 tim 35 min, båda

*Glidflygplan i terrängen vid Jämijärvi (t. v.) och gruppbild från en motorflygkurs.*

## FÖRFATTAREN:



Överstelöjtnant P. Varis.

Överstelöjtnant *Paavo G. Varis* föddes den 25 april 1897, blev student 1916 och praktiserade därefter en tid på affärs- och bankmannabanan. Efter frihetskrigets slut gick han den 6/6 1918 in som frivillig vid luftstridskrafterna, blev elev i den nybildade kadettskolans första årskurs och fänrik vid flygvapnet 31/3 1920. Efter att ha avlagt spanar- och förarexamina tjänstgjorde han först som chef för Flygkrigsskolans undervisningsavdelning, senare som kommandant för flygstationen samt chef för generalstabens luftstridsavdelning. Därjämte var han under flera års tid lärare i flygstrategi och -taktik vid Krigshögskolan. Studieresor till Frankrike, Tyskland och Sverige. År 1938 erbjöds överstelöjtnant Varis posten som verkställande direktör i Finlands Luftvärnsförbund, varvid han tog avsked ur aktiv militärtjänst. Samtidigt valdes han till Aero-klubbens i Finland sekreterare. Specialintresse: sportfiske.



prestationer av internationella mått. Därtill kan antecknas ett stort antal tidsflygningar på mer än 8 timmar. Totalantalet flygtimmar för senaste sommar stiger till över 1.200, motsvarande 3.957 skilda flygningar. Vid krigets början fanns i vårt land mer än 3.000 aktiva segelflygare. De flesta av dem kommenderades redan före krigsutbrottet till luftstridskrafterna för att utbildas till förare, och de äldsta av dessa flygelever sändes även senare till frontförbanden, vilket ju utgör bästa beviset på arten av den skolning de fått åtnjuta.

Sommaren 1939 förberedde sig Jämijärvi, ja, hela Finland, på att följande år få hälsa världens förnämsta segelflygare välkomna att mäta sina krafter vid de första olympiska segelflygtävlingarna, och man gick fördenskull in för vidlyftiga förbättringar och nyanläggningar. Ödet ville emellertid annorlunda. Men trots att besvikelsen ville lägga sig tung över sinnena återupptogs segelflygets män likväl i den mån förhållandena det medgävo med oförminskad energi det arbete som senaste höst avbröts. Vi tro och hoppas att den dag en gång skall gry då vårt Jämijärvi, det finska segelflygets stolthet,



Basta och mäss vid segelflygskolan i Jämijärvi.

blir en mötesplats för hela världens segelflygare i de olympiska ringarnas tecken. Vi hoppas också att tider skola komma då världsmästerskapstävlingar i tidsflygning kunna föranstaltas i Lappland, vid den tid då solen lyser dygnet om och de termiska luftströmmarna tillåta flygning också nattetid.

Återstår så att nämna den tredje och viktigaste arten av den flygutbildning Luftvärnsförbundet kan skänka sina adepter:

#### utbildningen till motorflygare.

Denna skolning är uppdelad på två linjer.

Nybörjarskolningen gives om somrarna vid Luftvärnsförbundets centralskola åt elever vid lärdomsskolorna, vilka förbinda sig att sedermera avtjäna sin värnplikt inom flygvapnet. Antalet flygtimmar per elev beräknas till 30—40. Skolan står under uppsikt av kommendören för luftstridskrafterna och kostnaderna bestridas av Finlands Luftvärnsförbund.

Fortsättningsskolningen är avsedd för flygare vid luftstridskrafternas reserv. Denna skolning bedrivs flerstädes i lan-

det enligt principen att lärare och maskiner komma till eleverna och icke tvärtom. Kurserna begynna varje vår och höst, och några permissioner beviljas i allmänhet icke så länge de vara, utan eleverna använda sin fritid till flygning. Avancerad flygning och instrumentflygning stå också på programmet vid dessa kurser. De som sålunda genom förbundets försorg fått sin flygutbildning gratis kunna räknas i hundratal, och luftstridskrafternas högsta ledning har givit resultatet sitt oförbehållsamma erkännande.

Vad slutligen beträffar förbundets propagandaverksamhet må här i korthet nämnas att den internationella luftfartsutställningen SILL år 1938 var ett synnerligen gott utslag av densamma. Genom att anordna särskilda kurser för tidningsmän har man även försökt fördjupa intresset för luftfarten inom journalistkåren och strävat efter att öka dess kunskaper om flygning i allmänhet, och det förefaller som om dessa kurser ha lett till önskat resultat.

Enligt ovan antydda riktlinjer fortsätter Finlands Luftvärnsförbund sitt arbete till fosterlandets fromma och ser med förtröstan mot framtiden.

P. Varis.



Lärare och lärarinnor sysselsatta med modellplanbygge.



Interiör från luftfartsutställningen SILL.

## BENSINMODELLFLYG I "ROSORNAS STAD"

Bensinmodellflyget håller på att erövra Gotland! Herr Karl-Gustav Johansson, Modellflygklubben *Sporren*, Visby, har lämnat en kortfattad rapport om starten:

"På uppdrag av herr Åke Larsson köpte jag för någon månad sedan en byggsats och en motor (GP) till bensinmotormodellen "GP-Special". Detta plan har nu varit färdigt en tid. Det uppfyller våra djärvaste förhoppningar både vad motor och glidflykt beträffar samt rekommenderas för byggare av sådana plan. Modellen har gjort flera uppmärksammade flygningar. En gång flög den några varv över idrottsplatsen, där just en fotbollsmatch spelades. Denna avstannade, då både publik och spelare började titta upp i luften!"

Bravo, gotlänningar! Men tänk på att inte flyga över staden. Förlägg flygningarna ett gott stycke utanför den, så att ingen kverulant kan komma och säga att

ni äro farliga för den allmänna säkerheten o. s. v. Intet får företagas som kan misstänkas skada denna nya och intressanta gren av modellflyget! Red. har sig icke bekant var idrottsplatsen i Visby lig-



»GP-Special» i Visby.

ger men förmodar att den placerats väl utanför murarna. Men inte heller över en idrottsplats bör en bensinmodell få flyga.... Ut till landet och fåglarna, bensinmodellflygare!

## MODELLFLYGARLÄGER i Göteborg 11-18 augusti

Göteborgs modellflygklubb anordnar den 11—18 augusti det sedan flera år tillbaka så populära modellflygarlägret.

Om lägret i år ej liksom förut kan anordnas på Torslanda kommer det att förflyttas till någon annan för ändamålet lämplig plats i Göteborgs närhet.

Alla Sveriges modellflygare äga rätt att delta, framhåller lägerchefen ingenjör Haakon Ehrenborg. Kostnaden för mat och logi samt startavgift stannar vid 16 kr.

Deltagarna förläggas i en tältstad. För dess organisation är en särskild lägerkommitté tillsatt.

# TERMIFLYGNING

## med "Olympia"

Flygkapten  
SVEN W. ÅHBLOM  
berättar



Söndagen den 14 juli skulle jag göra ett par flygningar med de nya Olympia-planen för att utröna deras lämplighet för fortsatt utbildning av C-flygare, som det nu börjar bli uppsjö på.

Termiken var inte särskilt bra, sade meteorologen vid tiotiden. "Höjddimma under upplösning samt stabilt lagrad varmluft". Jag blev emellertid inte startklar förrän vid tolvtiden, och då voro utsiktorna bättre.

Strax före starten betraktade vi molnformationerna och slog våra huvuden ihop för att avgöra varthän bogserplanet skulle släpa mig. Vi valde ett moln åt Spångahället. Flygledare Fagerberg tog spaken i klemmen, och så har det av kl. 12.15. Efter starten märkte jag att kursgyron var ur funktion — ett streck i räkningen, ty därmed var all blindflygning utsluten.

På 600 m höjd tyckte jag mig märka rätt skaplig uppvind på ca  $1\frac{1}{2}$  m/sek och kopplade loss från motorplanet under ett stort moln. Där fanns dock ingen uppvind att hämta. Tvärtom. Jag sökte förgäves några varv. Endast fallvind från molnet. Det var bara att ta kurs på Bromma och förbereda landning.

Under landningsvarvet inträffade något. Jag kände ett litet ryck i spaken av en lätt pust — precis som när en abborre nappar. Stigmätaren rörde sig upp mot noll. Chansen hade kommit.

Jag började kretsas runt. Stigmätaren visade stadigt 0, höjdmätaren 200 m. Ytterligare några varv. Stigmätaren omkring 0, höjdmätaren 190 m. Ett par varv till. Stigmätaren över 0, höjdmätaren 200.

Nu eller aldrig! Jag hade dragit ner farten till 50 km/tim och flög så perfekt jag förmådde med "kulan i mitten" för att få minsta möjliga sjunkhastighet. Samtidigt letade jag mig in mot uppvindsområdets kärna, d. v. s. där stigmätaren gjorde de största utslagen.

210 m.... 220.... 250. Nu började det bli trevligt. 300.... 350.... 400 m under ideligt kretsande. 500, 600, 700 m. Nu hade jag fått anslutning framför en liten regnfront som drog från NO mot Bromma. Nu var det ingen konst längre. Bara att segla framför fronten. Steg till 900 m och satte kurs på min villa i Ångby. Kretsade rätt över taket för att se om gumman och ungarna voro ute på balkongen. Kurvade på en stund.

Uppvinden började tryta. Måste börja leta igen och sjönk så småningom till 550 m. "När jag kommer till 500 måste jag tillbaka till Bromma", reflekterade jag.

Då nappar det igen. Krets på krets. 600 m.... 700.... 800. Det har börjat ösregna på flygfältet. Jag kryper närmare regnmolnet. Tvingas av detta längre och längre bort från Bromma. "Högst 4 km från Bromma flygfält", hade luftskyddscentralens order varit. Tusan att man inte får flyga vart man vill! Kretsar över Drottningholmsbron och kikar ner på segelbåtarna — näja, dom får ju inte segla vart dom vill, dom heller.

Jag trängs in över Drottningholm. Nu eller aldrig måste jag genom regnet hem till flygfältet. Höjden är 900 m. Regnet piskar redan mot vindrutorna och tar bort sikten.

Hej, vilken uppvind i kanten av molnet! Men jag trycker kärran till över 100 km/tim för att ej dras in i molnet. Synd att kursgyron inte fungerar, annars hade jag troligen utan svårighet kommit upp till ett par tusen meter. Nu är det endast att dyka igenom regnet.

Passerade vid sidan av fältet, där regnet upphört, och satte kurs på Spångamasterna, där ett nytt regnmoln uppenbarade sig. Hade dock för liten höjd. När höjdmätaren visade 300 m började det se snällt ut med utsikten att nå fältet, varför jag var tvungen ge upp samt glida hem och landa 61 minuter efter det jag släppt bogserplanet.

## "En bunt glidplan"

— önskemål för

Stockholms Segelflygförbund

Segelflyget i Stockholm går framåt med stormsteg. Det är liv, rusch, företagsamhet och stora planer för framtiden.

— Men skriv inte för mycket om det här, säger Stockholms segelflygförbunds instruktör, civilingenjör Åke Gävert, när FLYGTIDNINGEN gör ett besök på Bromma för att titta på glidflygkursen.

— Det är inte bra att höja till skyarna det som ännu ligger i sin linda. Först måste det göras något, arbete och reella handlingar, sedan kan lovorden få komma som en uppmuntran, fortsätter ingenjör Gävert. Men så mycket kan jag ju tala om att den här kursen började den 25 juni. Ända till den 7 juli flög vi hela dagarna så ofta det var bra väder och avverkade på den tiden omkring 200 starter. Ett hundratal medlemmar i förbundet har anmält sig som elever. Under nuvarande förhållanden skulle det ta ett helt år att utbilda alla dessa! Till A-diplomet behövs i regel 20 starter. På en hel söndag kan man komma upp till 40—50 starter, men då får man hålla på i ett mellan kl. 7 på morgonen och halv 10 på kvällen. På vardagarna blir ju endast kvällarna tillgängliga.... Nej, så här långsamt får det inte gå i fortsättningen. Vi måste ha flera instruktörer och många fler glidplan — till att börja med. Nu har vi bara fyra plan: segelflygförbundets egen Grunau Baby "Tempo" SE-SAH, Stockholms segelflygklubbs Grunau 9, Förenade Tvätts segelflygklubbs Grunau 9 och Centrum Radios flygklubbs Grunau "Ei", vilken är färdig nu i dagarna.

— Vilka får delta i kursen här?

— Endast medlemmar i de klubbar som är anslutna till Stockholms segelflygförbund. Avgiften för skolning till A-diplom är 47:50 och sedan till B samma belopp igen. Detta gäller för medlemmar i klubbar som har satt in eget plan i "rörelsen". Andra får betala 15 kr mera per diplom. Någon egentlig utbildning för C-diplom har vi ännu inte, men de som vill och kan få ta C på B-byn. Här blir det ingen bestämd kursavgift utan kostnaden beräknas till så där 3—4 kr per start plus en viss avgift per kvart eller timme — när det blir fråga om hang- eller termikflygning alltså. Den låga startavgiften gäller vinschstart, vid flygsläpstart blir det mera förstås. Några start- och landningsavgifter för användningen av fältet förekommer inte, bussigt nog.

— Några önskemål för framtiden?

— Om det finns! Jo, minsann. Så fort som möjligt ett eget flygfält, där vi skulle bygga hangar och klubblokal. För att effektivt kunna bedriva skolningen måste vi anställa en eller flera instruktörer, som bara har detta att sköta. Det är också en förutsättning för att det hela ska gå ihop ekonomiskt. Så vill vi ha en bunt glidplan och minst fem segelplan. När vi får det så bra kommer resultatet hittills i år — 17 A- och 7 B-diplom tag-



# HJULSKIDOR PÅ SVENSK KLEMM

Hur många svenska flygare ha inte känt sig föranledda att mumla en lång ramsa mer eller mindre väl valda ord vid flygning från de snötäckta fjälltrakterna till exempelvis Bromma, där snön redan gått bort! Då blir det att mellanlanda någonstans mittemellan där snötäcket är så pass tunt att det — efter utbyte av skidorna mot hjul — tillåter start med de senare.

Sportflygaren ingenjör Folke Simonsson, Vänersborg, har för sin del undandröjt dessa olägenheter genom att på sin Klemm 35 montera även skidor. Om det intressanta hjulskidstället skriver han till FLYGTIDNINGEN sålunda:

Idén till hjulskidan fick jag när jag hörde talas om att de gamla Albatrossarna haft skidor monterade på axeln mellan hjulen med dessa kvarsittande och räc-kande en bit under skidorna. Jag utformade min idé och skrev mycket noggrant därom till Klemmfabriken i Tyskland samt bad dem göra ett par sådana skidor åt mig. Min uppfinnarstolthet fick sig en betydlig knäck när svaret på mitt brev lydde att fabriken redan för flera år sedan konstruerat och med gott resultat provat en sådan skida. Detta hände i febr. och mars 1938. Sedan såg jag Klemms hjulskida maj 1938 i Böblingen. Maj 1939 beställde jag definitivt, och skidorna levererades i mitten av januari 1940. De äro godkända av Luftfartsmyndigheten, men försiktighet skall iakttagas på marken för att förhindra vridnings-

Ingenjör Folke Simonsson, Vänersborg, tar den moderna flygtekniken i sin tjänst för att efter behag kunna landa på snö eller barmark — under samma flygning!

påkänningar på det enbeniga landningsstället.

Skidans längd är 1,2 m, bredd 0,44 m. Slitsens storlek är: längd 45 cm, bredd 20 cm. Hjul- och skidaxelcentrum ligger 14 cm över skidans glidyta, och hjulet sticker ned i slitsen 5 cm under glidytan.



Ingenjör Simonsson inspekterar sina hjulskidor. Det belättna leendet syns inte men finns där nog ändå....

Skidorna flögos för första gången den 25 jan. vid 6 graders kyla och ca 1 dm snötäcke. Fem starter och landningar med endast föraren. För att komma loss i starten var man tvungen ha fullgas och höja stjärten samt försiktigt påverka sidorodret. Gick bra.

Den 29 jan. flögs vid minus 8 grader och 2 dm snötäcke från någonstans i Sverige till någonannanstans i Sverige, ca 10 mil avlägset. Landning och start såväl borta som hemma gick fint. Ingen passagerare.

"Tredjedag midsommar" flögs vid plus 22 graders temperatur och snustorr gräs samt enstaka bara jordfläckar två starter och landningar med enbart föraren samt en start och landning med passagerare. Solo förlöpte det lika bra eller bättre än på snö. Med passagerare var startsträckan kanske en fjärde- eller tredjedel längre, men det gick också fint. Tre sommarstarter och landningar lämnade några små spår efter sig på bakersta underdelen av skidan, som av amortissören trycktes mot marken. Men spåren förskräckte ungefär 75 procent mindre än som var väntat.

Proven ha alltså visat att skidan fyller det ändamål som den var avsedd för, nämligen att medge start från flygplatser utan snö och därefter utan monteringskrängel landning på flygplatser där vanlig hjullandning vore omöjlig. Eller tvärtom, d. v. s. från flygfält med snö till sådana där snön gett sig iväg.

na här på Bromma samt 4 B- och 8 C-diplom erövrade uppe i Borlänge — att betraktas som minnen från ett barnstadium! Teoretiskt sett ska man varje vacker sommandag kunna ta två A-diplom vid en bra skött skola. Det är dit vi vill komma. Till att börja med....

Nu är det klart för flygning på ettans bana. Ingenjör Gävert får annat att tänka på. I dag ska ett tiotal elever trimmas och ett par göra proven för A. Gävert visar att Grunau 9:an är OK genom att själv göra en provflygning med landning vid utgångspunkten. Sedan instruerar han genom pedagogiskt klara förmaningar den förste eleven, medan denne spanner fast sig. "Kom ihåg att du inte får dra spaken åt dig och sätta kärcan i landningen, den ska flygas ner!" Så vänter Gävert sig som förare i hägerlöfen "Ottilia" och Grunau rullar iväg — på hjul, två bak och ett framme under veden. Hjulen äro nödvändiga på Bromma betongbanor.

Kursen är i full gång ända framme mot mörkningen. Då har de två bröderna Häggström, medlemmar i "Vingarna", avlagt godkända prov för A-diplomet. En annan "Vinge", som väl blir klar nästa gång, bär det kända modellflygarnamnet Stark.... Det är den rätta vägen: modellflyg, segelflyg och med tiden kanske motorflyg!

## Borlängekursen överträffade förväntningarna

Resultat: svenskt segelflygrekord och 12 C-diplom.

Segelflygkursen i Borlänge har nyligen avslutats. Trots många besvärligheter har man kunnat inregistrera betydande framgångar. Vädret har lämnat mycket övrigt att önska. Således har vinden fullständigt avvikit från sina vanor vid denna tid på året — den brukar vara nordlig och göra Nybroberget i St. Tuna till ett bra hang. Men nu har det i stället antingen varit vindstilla eller sydvästlig vind. Därför deklarerades Nybroberget och i stället flyttades kursen till Rösåsen i Gustafs socken, som erbjuder utmärkta hangförhållanden vid syd- och västvindar.

På denna nya plats inhystes eleverna i en lada alldeles i närheten av startplatsen. Man kan inte säga annat än att denna vistelse varit en härlig semester för pojkar, vilka blivit bruna som negrer och antagligen spänstigare än någonsin förr!

Lördagen den 20 juli gjordes den finaste prestationen på hela kursen — det svenska rekordet i tidflygning prutsades en bra bit i det den 18-årige eleven Oscar af Ström, Stockholm, flög i 4 tim 49 min., den längsta tid som flögits i Sverige av en svensk. Endast 11 min underfordringarna för silver-C! Men så var också förut-sättningarna för en fin tidsnotering

ovanligt gynnsamma, med kraftig termik under cumulusmoln. Ibland hade upp-vindarna en hastighet av 4 m/sek.

En annan pojke som är värd att nämnas är Sigurd Pettersson, Västerås. Pettersson är nämligen bara 16 år gammal. Han tog sitt C den 19 juli, och torde så vitt vi veta kunna göra anspråk på titeln Sveriges yngste segelflygare.

Vid segelflygläret erövrades 12 C-diplom. De nya C-flygarna äro:

Arne Heden, Stockholm  
Gösta Tärnfund, Stockholm  
Gunnar Karlsson, Stockholm  
Bertil Kock, Stockholm  
Sigurd Pettersson, Västerås  
Erik Pettersson, Västerås  
Östen Lindberg, Västerås  
Axel Eriksson, Västerås  
Erik Brunnert, Borlänge  
Walle Forslund, Falun  
Martin Ingelman-Sundberg, Ludvika  
Einar Nilén, Surne.

TVå B-diplom erövrades:  
Göte Andersson, Eskilstuna  
Karl Bäckström, Surne.

Luftfartsinspektören, civilingenjör Angström, inspekterade läret och verkade nöjd med det hela.

## VI PRESENTERA:



Georg H. Dérantz,  
ingenjör, propagandaman, sekreterare  
i KSAKs segelflygkommitté.

Ingenjör Dérantz, som tillhör den "nya given" inom svenskt segelflyg, är född i Huskvarna 1911. Efter läroverksstudier i Jönköping genomgick han kemisk-tekniska fackavdelningen vid Stockholms Tekniska Institut. Efter examen 1931 började han som kemist, men efter tre år övergick han till reklamverksamhet och tjänstgjorde bl. a vid Gumælius Annonsbyrå. Därpå hade han under tre år anställning som reklamchef vid Centrum Radio, Stockholm. I detta företag kom han i kontakt med flyget, i det Centrum Radios flygklubb bildades. Dérantz var en av klubbens stiftare och blev dess sekreterare.

Som det ofta plögar gå när någon lär känna segelflygningen lite närmare var det snart färdigt även för ingenjör Dérantz' räkning. Hans liv fick en annan inriktning och — varför inte! — ett rikare innehåll. För att tala fullt tydligt: Dérantz blev flygbiten, och det på fullaste allvar. På nyårsaftonen 1939 påbörjade han sin glidflygutbildning på Bromma och fick efter 19 starter sitt A-diplom. I den mån tiden tillåter fortsätter han nu sin skolning till B-diplomet. Han ger sig förstås inte förrän han erövat silver-C!

Som organisatör har ingenjör Dérantz uppnått goda resultat. Nämnas kan den utställning under sex dagar som han för Stockholms segelflygförbund ordnade på NK hösten 1939, vilken i rent netto gav över tusenlappen — förutom propagandavärdet! Andra tillställningar ej att förglömmas...

Dérantz är nu anställd som chef för KSAKs medlemsbyrå och propagandavdelning. I segelflygkommittén är han sekreterare, AEU-ledamot, föredragande i propagandä- och informationsfrågor samt inom Stockholms segelflygförbundet ledamot av arbetsnämnden.

Ingenjör Dérantz tillhör de frontkämpar som intensivt arbetar på att verkligen göra något för det svenska segelflyget och utnyttja de möjligheter som just nu finnas för en kraftig utveckling. Må de lyckas!

Aeristofanes.

# Flyg jagade STORSJÖODJURET

— Spännande bildjakt —

Fotografen, vilken deltog i jakten med sin Leica som enda vapen, berättar i nedanstående artikel om hur han fick tillfälle ta denna autentiska unika bild, som efter flera år nu framtagits ur gömmorna.

Hur kan man ge sig till att förfalska fotografier av Storsjöodjuret som skedde i fjol? Hur kan man ha mage att vanhelga en vördnadsvärd institution på detta skandalösa sätt? Hur kan man tro att Storsjöodjuret endast är en årligen återkommande röttnadshistoria? Tänka sig, att låta några uppstoppade säckar föreställa det ädla rasdjuret... Och sedan knäppa eländet med en dålig kamera och söka få allmänheten att tro bedrägeriet! Världen är degenerad.

Jag kan inte med lugnt sinne se hur vännen smädas. Samtidigt som jag känner en viss lust att avrätta bildförfalskerkan — en karl skulle aldrig begå ett sådant helgerån — går jag nu att upprätta det sympatiska Odjuret. Alltså inte damen utan det som kallas Storsjöodjuret.

Första och hittills enda gången jag sammanträffade med Djuret var för några år sedan, när jag låg vid dåvarande 4. Flygkåren på Frösön. Det var en grann sommarmorgon, värmen dallrade kring flygfältets korta gräs. I väntan på första flygpasset slut stod vi vid märket och pratade, fänrik Åhblad, furir Wetterstrand och jag. Furiren hade tilldelats en Bristol Bulldog, på den tiden alla tiders jaktkärria, som stod till kårens disposition en kortare tid. Jag skulle följa med fänriken i en Fokker. Eftersom detta hände under den idylliska tiden före Flygvapnets stora uppstramning vågade vi i smyg komma överens om att omedelbart efter passets början samlas på 500 meters höjd över Storsjön för att jag skulle få tillfälle att med min lilla Leica ta några flotta fotos av Bulldoggen i luften.

Gjort som sagt. Snart hade Fokkern orkat sig upp till samlingsplatsen, där Bulldoggen givetvis legat och väntat en stund. Fänrik Åhblad lade sin "knarr" på rakkbana parallellt med fjällkedjan (Oviksfjällen) medan furiren poserade på olika sidor och i mångahanda lägen runt oss.

I en knäppningspaus slängde jag ett getöga ner på Storsjöns här och där vatt rade yta. Men...

... på ett ställe förefaller vattringen vara väl stark. Där går riktiga vågor i den annars lugna sjön. Jag klappar föraren på axeln, hårt. Han drar av gasen, lägger kärran i glidflykt och gormar va fasen det är frågan om. Jag pekar neråt. Han blir ovanligt allvarlig:

— Vem badar mitt ute i sjön, utan båt? Idioter... skriker han.

Då slår det oss båda att...

— STORSJÖODJURET, vrålar vi samtidigt, bleka av spänning. Fokkern darar visst, hon också, och stegar sig som en vildsint fåle... fänriken stramar tömmarna väl mycket i upphetsningen. Gas för sjutton!

Furir Wetterstrand, som just placerar sig i ett nytt finsmakarläge, tittar efter om jag gör mitt vanliga klartecken — ena armen rakt upp — men får tydligen en kalldusch när han ser armen peka neråt i stället. Han kommer sig slutligen för med att låta blicken falla. Bulldoggen börjar uppföra sig underligt. Om man inte visste att "Wettis" är en urstyv flygare skulle man kunna tro att han är en vettskrämd nybörjare. Nej, inte nu: nu gör han nästan direkt från planflykt en snöv looping. Omedelbart efter uppgången "samlar" han sig tätt intill Fokkern, drar av gasen och stallar för att kunna hålla samma låga fart som vi. Munnens båda ändrar har han hakat fast vid örnen. Med en bjudande huvudböjning slår han uppregade gånger med handen neråt — attack mot Odjuret. Här ska fajtas!

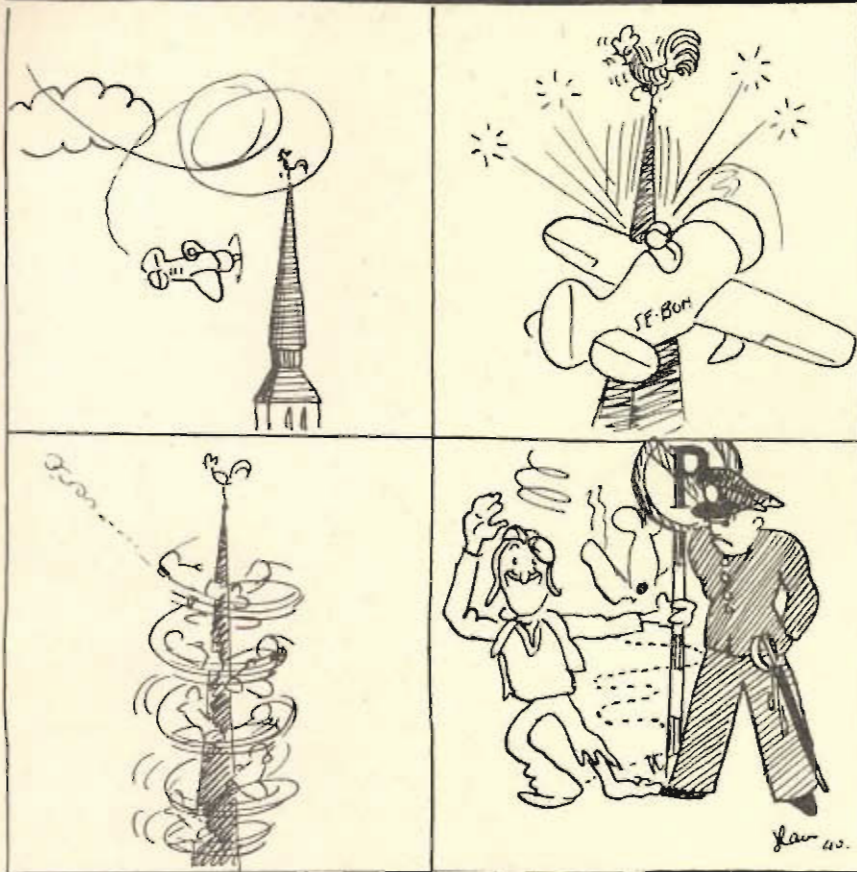


Med detta absolut äkta foto inför ögonen måste alla inse att Storsjöodjuret är verklighet.

Foto: Förf.



ETT BLAD UR *Flygstedt's*  
**FLYGDAGBOK**



**En halv helafjon**

Till slut har jag genom att visa min kamera fått Wettis att lugna sig en smula och förstå: det ska bli en bild som hittills ingen sett maken till. Fortsatta tecken talar om att Fokkern först ska närma sig Odjurets plaskdamm. Furiren får sedan själv beräkna när han bör komma svepande på vår högra sida.

Vi vänder tillbaka. Bulldoggen bibehåller höjden och Fokkern går i piké så mycket hon orkar för att snabbt ta sig fram till val(odjurs-)platsen. Kameran klar nu....

Lägre, närmare. Fänrik Åhbfad ökar gasen och slänger huvudet och axlarna framåt flera gånger liksom för att skrynda på åket. Jag börjar vibrera i kapp med motorn.

Nu.... där är målet, svallvågorna kring Storsjöns ande, jämtarnas avgränsning av de få.

Där är Plaskaren själv, han ser skumboren ut trots att han inte är någon Venus, efter mänskliga mått att döma — se bilden!

Nu är vi på några meters höjd över vattnet, ett par hundra meter kvar till Odjuret. Detta upphör med sina vattenkonster, hostar upp en kallsup, kliar sig med stjärten i nacken, ler blygt och prövande mot oss. Men när Fokkern inte visar ens aningen av ett vänligt smil förstår Odjuret att Fokkern knappalunda

kommit för att leka. Leendet stelnar på läpparna. Så ser den varelse ut som plötsligt och oförmodat konfronteras med en oförstående och kall värld.

Ovanför och bakom oss till höger dånar Bulldoggen ner i en skarp dykning.

Jag står upp i sitsen, hänger ut åt höger. Kameran för ögat.

Där: Odjuret i sökarens ena hörn. Håll kvar det tills.... Bulldoggen i andra hörnet. NU!!

Wetterstrand bryter upp sitt plan några meter bakom vår stjärt och även Fokkern börjar stiga. Jag finner mig fortfarande hänga ut på högra sidan. Tur att man har en säkerhetswire i hålltet. Furiren har fortsatt sina närmanden, han ligger och vertikalsvinger runt Odjuret med vänstra vingpetsarna i farlig närhet till vattenytan. Fokkern smyger sig närmare. Kameran klar igen.

Odjuret har ställt sig rak som en pinne, huvudet upp och stjärten ner. Där står han, liksom trampande vatten, och försöker snurra lika fort som maskinen. Runt, runt. Det ser ut som om planet söker bita sig självt i stjärten. Jag knäpper på måfå, närmare vågar vi inte gå. Avståndet är tyvärr för stort för bra bilder.

Så nära ligger vi i alla fall att vi uppfattar en förändring i situationen: Stor- (Forts. på sid. 14)

**VI PRESENTERA:**



Birger Månsson,  
 v. konsul, ordf. i Norrköpings  
 Automobil- och Flygklubb.

När konsul Birger Månsson någon gång sliter sig lös från sitt arbetsbord och söker rekreation så sätter han sig helst till rors och låter brisen föra sig ut bland holmarna i Östergötlands skärgård. Ty ordföranden i Norrköpings Automobil- och Flygklubb är tillika seglarpamp. Denna hans största hobby sammanhänger naturligt med hans direktörskap för skeppsmäklarfirmen Aug. V. Svensson.

Birger Månsson är tvättakta norrköpingsson, född den 20 april 1886. På skilda områden har hemstaden fått del av hans initiativkraft och ovanliga arbetsförmåga. I det här sammanhanget må det räcka med att i korthet antyda vad han betytt för flyget i Norrköping.

År 1924 var Birger Månsson en av dem som startade Norrköpings Automobilklubb, och sex år senare var han mogen att övertaga ordförandeklubbans, som han alltsedan dess fört med fast hand. När Norrköpings flygfält invigdes 1934 väcktes också flygintresset på allvar inom det motorbitna NAK, och därför var det bara en naturlig utveckling att klubbens initialer äret därpå utökades till NAFK. Till mycket stor del tack vare konsul Månssons handlingskraft och förmåga att finna de framkomliga vägarna kunde klubben börja utbildningen av sina första flygare samma höst. Sedan dess har NAFK varje år släppt ut allt större kullar flygare.

Ingen har mer energiskt och målmedvetet letat fram NAFK än konsul Månsson. Hans planläggnings- och korrespondensarbete vid skribordet under sena nätter är en del av klubbverksamheten som visserligen föga märks utåt men som icke förtig är oerhört viktig. Det är den som lagt grunden bl. a. till de många lyckade flygdagarna i Norrköping.

På sistone har Birger Månsson fått ett väljärt erkännande för sin insats vid tillkomsten av det stora praktverket »Svenskt flyg och dess män».

Rayo.

# GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGATAN 17 A, GÖTEBORG. TEL. 134882, 136519.

INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

**INGENJÖRSEXAMEN** inom: HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, ELEKTROTEKNIK, MOTOR- & MASKINTEKNIK med anflingen VÄRME-, VENTILATIONS- & SANITETSTEKNIK eller AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK.

Byggnästarekurs, vägmästarekurs, elektroteknisk och motor- & maskinteknisk diplomkurs, elektrisk installatörskurs under Kungl. Kommerskollegii kontroll, fackkurs för studenter och likställda. Samliga dessa senare kurser på 4 månader. Dessutom maskinmästarekurs på 8 månader.

Enda tekniska Institut i Skandinavien med laboratorier av internationella mått. Senaste läsåret 1132 elever.

**Nya kurser börja den 20 augusti.**

Program genom Rektor Hilding Ståhlgren. Angiv om möjligt för vilken fackskola program önskas. Exp.-tid 9-17 och 18-18.45, lördagar 9-13.

## Ingen fara för certifikaten!

Från en privatflygare har FLYGTIDNINGEN fått mottaga följande:

*Hur ska det gå för Pinnebergs? Alla vi flyg-Pinnebergare som mängden gång under stora ekonomiska oppoffringar tagit våra certifikat och flugit för flygningens glädje. Nu ha vi varit tvungna låta bli att flyga. Våra certifikat ha gått ut, och innan vi på nytt sätta oss i maskinerna sedan en gång lugnare förhållanden inträtt måste vi förnya våra papper. Men vad skall detta kosta? Måste vi på nytt flyga våra skollimmar och åter göra proven? Eller räcker det med läkarundersökning och intyg av flyglärare att vi äro kapabla att klara oss på egen hand?*

För att ge skribenten ett tydligt efterträtt svar ha vi vänt oss till luftfartsinspektören, civilingenjör Tord Ångström, och låtit honom ta del av skrivelsen.

— Luftfartsmyndigheten ämnar inte ställa upp några orimliga fordringar på certifikatinnehavarna, säger ingenjör Ångström. Vi tar hänsyn till tidsläget, och de som har verkliga skäl för dispens från gällande bestämmelser får erforderliga

lindringar. Huvudsaken är emellertid att flygarnas skicklighet uppehålls så att säkerheten ej äventyras. Därför kan vi inte släppa efter på alla regler, utan varje fall prövas noggrant. Certifikatinnehavaren får inkomma med ansökan om dispens och åberopa skälen till förhinder att inom föreskriven tid förnya certifikatet. Kort och gott kan vi säga att den som har rätt och tillfälle att flyga — exempelvis genom mållflygningar — han får förnyelsen. Och den som nu inte har rätt att flyga får vänta tills civilflyget släpps lös igen. När detta blir aktuellt ska luftfartsmyndigheten komma med cirkulärskrivelser. Till dess kan vi som sagt inte fastslå några normer utan får ta oss igenom så gott vi kan med ömsesidigt hänsynstagande.

Ja, det låter ju bra, och skribenten kan ta det med ro. — Härnedan publicera vi en annan angenäm upplysning (från luftfartsmyndigheten) vilken emellertid ej träder i kraft förrän bensinsituationen ljusnat:

### Premier för fortsatt flygträning.

Premie för fortsatt flygträning (träningsspremie) kan utbetalas med ett belopp av 650 kronor till manlig sökande, vilken undergått särskild utbildning under 15 timmars flygning vid av luftfartsmyndigheten för ändamålet godkänd flygskola (flygklubb).

För att kunna ifrågakomma till erhållande av premie erfordras:

a. sökanden skall innehava A:2-certifikat, som erhållits efter genomgången utbildning vid civil flygskola, eller med godkända vitsord hava genomgått reservflygskola och icke längre tjänstgör vid flygvapnet.

b. sökanden skall hava fyllt 19 men icke 32 år.

c. sökanden skall hava godkänts i föreskrivna läkarundersökningar.

d. flygträningen skall äga rum under flyglärares ledning och omfatta

repetitionsövningar .....	5	flygtimmar.
fortsatt flygutbildning .....	5	..
tillämpningsövningar (navigeringsflygningar) .....	5	..

Summa 15 flygtimmar.

För flygträningen skall av luftfartsmyndigheten godkänt detaljprogram ligga till grund.

Ansökan om erhållande av träningspremie ställs till luftfartsmyndigheten och insändes genom den flygskola, där utbildningen avses skola äga rum. Till Kungl. Svenska Aeroklubben analutna flygskolor översända ansökningar genom Aeroklubben. Formulär till ansökningshandlingar tillhandahållas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den sökande erhåller sedermera meddelande, huruvida han kan komma i åtnjutande av premie.

Premien utbetalas, sedan ansökan härom, avfattad enligt fastställt formulär, inkommit till luftfartsmyndigheten. Därrest flygskola eller Aeroklubben förskotterat den utbildningskostnad, som avses skola täckas med träningspremie, bör fullmakt, innebärande rätt för den, som förskotterat beloppet att hos luftfartsmyndigheten utkvittera premien, insändas senast i samband med nämnda ansökan.

## Bottniska viken inringad av flyglinjer — när?

En ny flygklubb har bildats i Norrland, närmare bestämt i Umeå. I vårt förra nummer omnämnde vi klubben i Örnsköldsvik, som också är nystartad. Man märker med glädje att Norrland börjar taga initiativet i sina egna händer. En betydande del av arbetet för dessa klubbar kommer väl att bli en intensiv propaganda för flygfält i Norrland — en framtidsbild inrymmande även en reguljär flyglinje till Haparanda! Därifrån finnes tagförbindelse med Kemi i Finland, på linjen Helsingfors—Petsamo (se kartskissen på sid. 3 i detta nr!).

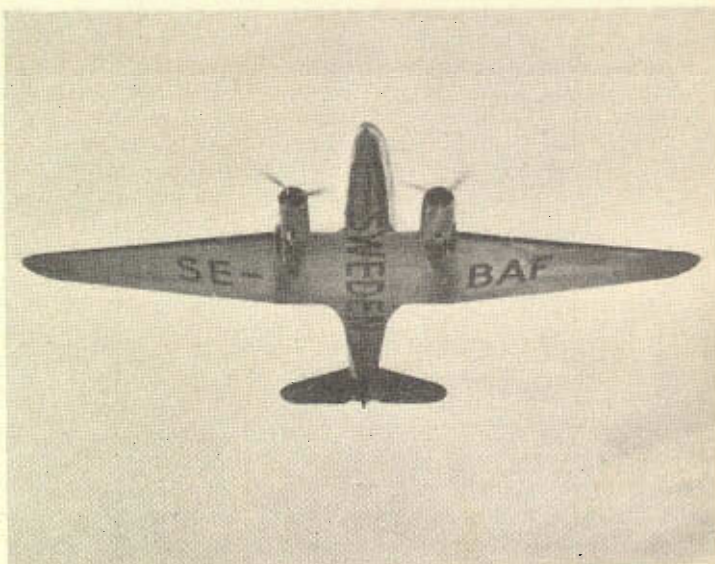
Finge vi en norrländsk flyglinje till Haparanda vore — med undantag för järnvägen till Kemi — hela Bottniska viken inringad av trafikflyg. Eja, vore vi där!

## Flyg till utlandet

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

- ABA -

A.B. AEROTRANSPORT



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

# Sjömodellen går bäst med TRE flottörer!

Solen vilar brandröd över horisonten, och de ljusa skyarna speglar sig i havets dyningar, vilka sakta häver sig på den blanka ytan för att sedan slås till bränningar mot strandens vassa stenar.

Vi befinner oss i modellflygarens sommarparadis, ett litet idylliskt fiskeläge på västkusten. Här är toffelmodellen den mest lämpade, och det är en sådan jag just håller på att experimentera med. Flottörernas bärighet provas. De båda främre tofflorna (en benämning som allmänt användes och är mer på sin plats när det gäller modeller med *tre* flottörer än annars) vilar med stor anfallsvinkel i vattnet, knappt till hälften nersjunkna. Den bakre, på underfenan fästade toffeln är till två tredjedelar nertryckt och har på den flata delen av undersidan endast några graders anfallsvinkel mot vattenytan. Beräkningen av trycket på varje flottör stämmer exakt, och överskottsdeplacementet räcker precis att bära upp modellen även vid de mest våldsamma landningar, vilket utan svårighet utprovas.

Vi drar upp motorn på halvvarv och sätter "T3:an" i det tätare av dess två rätta element. Den reagerar ögonblickligen för propellerns dragkraft, trycks upp ur vattnet och lyfter först aktertoffeln, nu i "nolläge", med de båda främre flottörerna rusande på ytan. Modellen lyfter utan svårighet efter endast några meters körning på vattnet.

Flykten är perfekt. "T3:an" klättrar snabbt till ett tiotal meters höjd och doppar så nosen för återfärden till det våta elementet. Och nu visar treflottörsystemet sin överlägsenhet ännu en gång. Modellen närmar sig med hög hastighet i medvind ett litet skär. Bränningarna virvlar och sjuder. I avsaknad av pilot kan planet inte ta upp i tid utan slår under dykning i som en sten mot vattnet. Men de framför propellern belägna tofflornas bärkraft står för trycket. "T3:an" studsar upp som en boll, och där ligger hon och gungar och snurrar i virvlarna utan att det bekommer henne det minsta.

Försöket göres om, denna gång med betydligt mera uppdragning av motorn. Den alltså lundande färan visar nu sin fulla kraft; propellerns vridmoment spelar oss ett spratt. Samtidigt som modellen skjuter fart och reser sig på vattnet

Sigurd Isacson har under sin semester på västkusten helt nyligen experimenterat med sjömodellflygning. Han kom till det resultatet att "treflottörsystemet" är att föredraga framför det gamla vanliga med två flottörer. I nedanstående artikel talar han om varför samt berättar om ett par intressanta provflygningar. — Sjömodellflyget har härmed "godkänts" av en expert och torde hädanefter kunna få den spridning som denna nobla sport förtjänar!



»T3:an» gungande på dyningen i kvällsolens sken.

trycks vänstertoffeln ner. Planet lyfter snabbare än förra gången. Men den rusar fram horisontellt i luften med vänster vingspets snuddande vid vattnet och den högra pekande mot skyn. Så äntligen kommer utlösningen för vår spänning — hon "rycker upp" och sticker iväg uppåt i en snäv vänsterkurva. Hela starten varar endast någon sekund, men det var tillräckligt för att få oss att hålla andan en god stund efteråt. Denna gång överflyger "T3" den mellan startbåten och land liggande sjösträckan och försvinner in över land.

Vi hittar maskinen hängande på ett staket, där den hamnat efter att ha fått sin färd avbruten mot en husvägg. Toffelstället är helt liksom den övriga modellen. Och varför skulle flottörer haft gjordas av 1 mm halsafanér med tre vattentäta skott och nosförsärkningar inte hålla för den slöten?

Solen har för länge sedan sjunkit i havet, och skymningen faller på.

Provflygningarna med "T3" är gjorda, och treflottörsystemet har bestått sitt eldprov. Jag har flera gånger förut flugit modellplan på sjön med det vanliga flottörsystemet, alltså med två tofflor, men aldrig har det blivit några resultat. Landningarna går visserligen bra, ehuru man är tämligen tvingad att ha en liten reservtoffel under stabilisatorn. I annat fall sjunker modellen lätt ned med stabilisatorn i vattnet. Men att få en dylik sjömodell att lyfta är inte det lättaste. Detta beror på att man inte kan få flottörerna att hålla den nödvändiga anfallsvinkeln mot vattenytan. Det blir i stället planet som får *negativ* anfallsvinkel. När sedan propellern drar framåt i tyngdpunkten, och flottörernas bromskraft verkar bakåt och långt under tyngdpunkten måste följden bli en dopning av flottörspetsarna. Så sker i själva verket också, och under tofflorna uppstår ett kraftigt sug som även om modellen får tillräcklig fart hindrar den från att lyfta.

När man använder sig av *tre* tofflor sker vattenstarten lika lätt som landstart, emedan man kan få hur hög flottörvinkel som helst. På grund av de tre långt från varandra belägna stödpunkterna blir flygläget synnerligen stabilt. Dock bör nog märkas att avståndet mellan de främre tofflorna ej bör understiga en tredjedel av modellens spännvidd. Härtill kommer att tillverkningen av de tre tämligen små tofflorna är mycket enkel. Flottörerna har sidstycken och fyrkantiga spant, vilka senare samtidigt tjänar som vattentäta skott — allt detta samt beklädnaden över och under består av tunt balsaflik. Dessa flottörer är lätta att bygga och underhålla samt har stor effektivitet.

Nämnda fördelar hos treflottörsystemet gör sjöflygningen till varje modellflygares värdefulla tillgång, speciellt då många har svårt att lösa flygfältsfrågan men har tillgång till ett vatten av tillräckliga mått.

Det har också sin speciella poesi att en eftermiddag när vinden mojnät ro ut på en liten insjö, starta sin modell från den spegelblanka ytan och följa dess flykt tills den mjukt och elegant tar vatten i strandvegetationens djupa slugga.

Sigurd Isacson.

Säg att Ni såg annonsen  
i FLYGTIDNINGEN

**GLEERUPS Pappershandel**

*Mest sorterade  
specialaffär*

Adelgatan 21

MALMÖ

## Aktieteckning

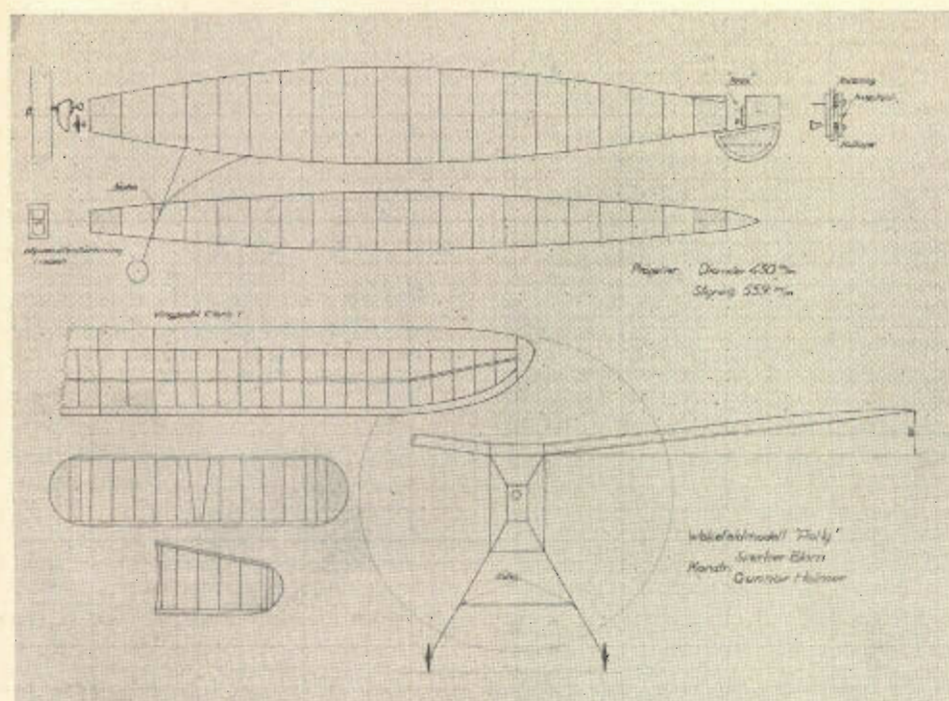
Sista dagen för aktieteckning i "AB Flygtidningen" är den 15 augusti 1940. Alla flyginresserade äro välkomna som aktietecknare. Aktierna lyda å 50 kronor.

## Arbete önskas!

Pfiktrogen och arbetsam flygcertifikatmellemare, kunnig i lite av varje, söker anställning som flygfätsvakt, mekaniker e. d. Svar till "Så fort som möjligt", FLYGTIDNINGEN, Malmö, f. r. b.

**VÅNINGAR**  
alla storl. bekvämast genom  
**FLEISBURGS HYRESTJÄNST**  
Skomakerregatan 7  
Tel. 171 08, 36924 — MALMÖ

# Wakefieldmodellen "POLLY"



Den som tänker bygga denna modell får från början ha klart för sig att man måste ha tämligen stor erfarenhet med bygge och trimning av andra maskiner innan man bygger en Wakefieldmodell. Om någon del blir skev eller på annat sätt misslyckad måste den rättas till eller i värsta fall göras om.

**Kropp och landningsställ:** Vid valet av material till kroppen måste man vara mycket noga. Longeringarna äro  $4 \times 4$  mm och skola vara tämligen hårda. Det viktigaste är dock att de äro av precis samma hårdhetsgrad, ty annars är det stor risk att kroppen blir skev. Tvärlisterna, som äro  $2 \times 4$  mm och ställas på högkant, behöva ej vara lika hårda. Förstärkningarna i nos och akter göras av 2 mm plywood. Första och sista segmenten av kroppen klädas med balsa. Fastställningen av landningsstället är den vanliga, och rören skola ha en inre diameter av 2 mm. Själva landningsstället göres av 1,5 mm pianotråd. Hjulen, som absolut ej få sitta snett, böra icke vara större än 30—35 mm.

**Propeller:** Dennes diameter är 43 cm och stigningen är 1:1,3. Naturligtvis kan man försöka med annan stigning om man har lust att experimentera. "Snurran" skall göras av tämligen hård balsa, ty det händer ju ibland att maskinen landar på nosen! Propellern ytbehandlas med zaponlack eller annat lämpligt impregneringsmedel. Detta påstrykes 5—6 gånger och slipas varje gång sedan det torkat, utom efter sista påstrykningen. Vid slipningen är det nödvändigt att man använder mycket fint sandpapper. Frigången är den vanliga, varför den ej behöver närmare beskrivas här. Kullager kan med fördel användas. Detta placeras i så fall mellan det på axeln fastflödda röret och lagringen i nosblocket. Kullager skola aldrig lödas fast på axeln. För att man

skall få plats för plywoodskivan, i vilken den undre kroken är fäst, måste nosblocket urgröpas, dock inte för mycket ty då blir det för svagt.

**"Krax":** Denna modell är försedd med kugghjulsoverföring i aktern, s. k. krax. Detta namn har den fått av det kraxande läte som uppstår på kugghjulen gå runt. Fördelen med denna framför en växel är att den sitter i aktern, där den ej blir så utsatt för stötar. Konstruktionen av kraxen torde framgå fullt tydligt av ritningen. Principen är följande: Då båda motorerna uppdragits lika många varv går propellern först runt av den övre motorns kraft. Då uppstår ett överskott av kraft på den undre, och detta övergår tack vare kugghjulen till den övre snodden. Innan snoddarna uppdragas måste man sätta en kraftig pianotråd eller en borrh mellan krokarna i aktern, så att de ej gå runt vid uppdragningen. Men glöm ej att taga bort säkringen före starten!

**Motor:** Man bör ha 16 strängar  $6,4 \times 0,85$  mm brunt gummi till varje motor. Dessa böra med detta hakavstånd kunna dragas upp cirka 450 varv vardera. Men detta under en förutsättning att snodderna äro vältrimmade. För säkerhets skull kan man ju trimma dem till 500 varv.

**Vinge:** Denna har V-form och är försedd med framkantlist och torsionsnäsa på översidan. Meningen med denna är att det ej skall bli så stora insjunkningar mellan spryglarna, i vilket fall profilen inte blir lika överallt. Torsionsnäsan göres av 0,8 eller 1 mm balsaflak. Framkanten är  $3 \times 7$  mm list på högkant. Balken, som är  $5 \times 3$  mm skall sitta mitt i sprygeln. Om man vill kan man klä mittpartiet med balsa, som i så fall skall vara lika tjock som torsionsnäsan. Denna och mittpartiet ytbehandlas på samma sätt som propellerna. Vingprofilen är Clark Y, men den som har lust experi-

## OMBUD

antagas på platser där FLYGTIDNINGEN ännu ej är representerad.

Rekvirera ombudsvillkor.

mentera kan försöka med någon annan profil, t. ex. Eiffel 400. Stabilisatorns framkant består av en  $4 \times 4$  mm list och bakkanten av en  $3 \times 7$  mm list.

**Stjärtparti:** Stabilisatorns framkant tillverkas av en  $4 \times 4$  mm och bakkanten av en  $3 \times 7$  mm list. Profilen är liksom fenans symmetrisk. Stabilisatorns mittparti är rundat på översidan, medan undersidan är rak för att stabilisatorn skall ligga bättre på bädden. Denna göres så att stabilisatorn ligger neutralt. Listerna i överfenan ha samma dimensioner som stabilisatorns. Underfenan består av en ram, i vilken finnas två neutrala spryglar. Denna klädes med balsa och japanpapper. Se f. ö. ritningen.

Till slut maskinens viktigaste mått:

Kropp: största tvärsektion  $13,5 \times 8$  cm  
hakavstånd 85 cm  
totallängd 101 cm

Vinge: djup 12,5 cm  
spännvidd 115 cm

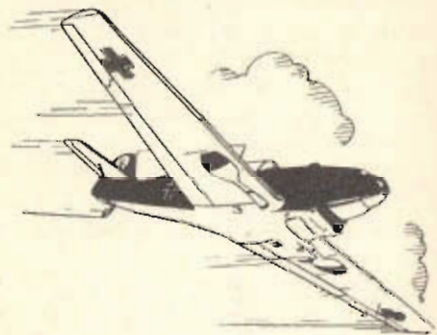
Stabilisator: djup 10 cm  
längd 42 cm

Överfenan: höjd 18 cm  
största djup 10,5 cm.

Övriga mått torde framgå av ritningen, vilken är rutad i cm och mm.

Sverker Blom och Gunnar Holmer,  
"Vingarna" modell- och segelflygklubb.

## Modell i skala 1/25 av Messerschmitt Me 109



Ensidigt tyskt jaktplan, som bl. a. innehar världsrekordet i hastighetsflygning med 755 km/tim.

290 R Ritning . . . . . pr st. 0:35  
290 M Materialsats . . . . . " 2:—  
(Inneh. ej ritn. el. färg) + porto

SVEN WENTZEL, Apellbergsgatan 54, Stockholm  
Sänd mot postförskott . . . . . st. Ritning Me 109

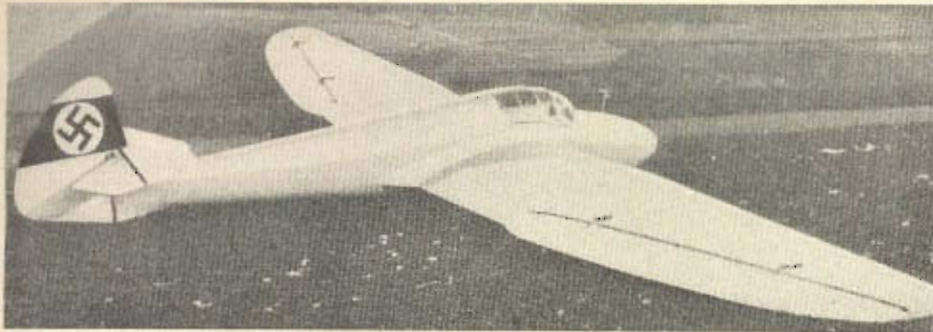
. . . . . st. Materialsats Me 109.

Vid best. av enbart ritn. bifogas likelihood, kr. 6:40 i frim.

Namn . . . . .

Adress . . . . . FT

# GOEVIER, tvåsitsigt övningssegelplan



I februari 1939 godkändes av RLM i Tyskland det av Wolf Hirth och Wolfgang Hütter konstruerade tvåsitsiga segelplanet "Goevier". Segelflyget fick härmed ett fint tillskott.

Goeviers flygegenskaper ligga i klass med Grunau Baby och Wolf. Förarna ha i denna maskin placerats sida vid sida. Planet har kunnat göras ganska smalt men ändå rymligt då förarna sitta med ena axeln och armbågen in i vingroten. Förarna kunna medföra ryggfallskärmar och syrgasapparater för höjdflygning. Genom sida-vid-sida-placeringen har planet endast en instrumentuppsättning.

Vingformen hos planet är typisk för Hirths konstruktioner. Skevningsrodren äro förstorade liksom på Wolf och Minimoa. Vingarna sakna knä men ha någon V-form och inbyggda s. k. S-II-luftbromsar, vilka begränsa hastigheten vid störtstyckning till 200 km/tim.

Stabilisator och höjdroder äro av normalt utförande och placerade ganska högt för att gå fria vid utelandning i svår terräng. Sidorodret är försett med luftkraftutjämning.

Start och landning sker på ett centralt hjul placerat långt framför tyngdpunkten. Det bromsas med en spak mellan förarna.

Planet är avsett att användas för träning i blindflygning, varvid halva förarummet övertäckes och avskärmas med ett svart skycke, och vid forcerad utbildning, avputsning av fel hos eleven samt vid övergång från en startmetod till en annan.

Vad säga förresten herrar "segelflygarbröder" om en tur i ett tvåsitsigt segelplan?

Och så några data:  
spännvidd 14,8 m  
tomvikt 200 kg  
flygvikt 410 kg  
minsta sjunkhastighet 0,95 m/sek  
hast. vid minsta sjunkh. 60 km/tim

## FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

*A.-B. Bendor, Bohusgatan 23, Stockholm:* Tillverkare av specialbult, skruv, muttrar och brickor för flygplanändamål.

*Almedahl-Dalsjöfors A.-B., Göteborg:* Leverantör av hellinneväv och linnskarvarmsor för flygplanändamål.

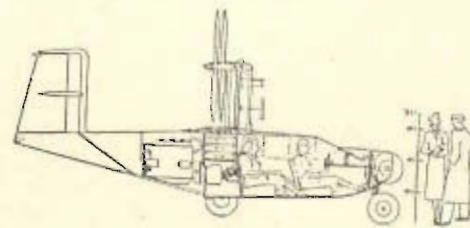
*Svenska Tecalemit A.-B., Hooslagaregatan 3, Stockholm:* Leverantör av fettspurtor, smörjnipplar etc. för flygmotorer.

*Firma Präzisa, Storgatan 31, Malmö:* Leverantör av laboratorieglass för instrumentreparationsverkstäder.

*Radiokompaniet, Odengatan 56, Stockholm:* Leverantör av alla slags reservdelar för radioaggregat.

glidförhållande 1:19  
hast. vid bästa glidvinkel 65 km/tim  
landningshastighet 50 km/tim  
hast. vid flygbogsering 100 km/tim  
genomsjunkning med utfällda bromsar 5 m/sek.

## AMFIBIE MED BILMOTOR



Här är ett intressant utländskt projekt, vilket emellertid ännu så länge blott ligger färdigt — som projekt.

Amfibien är tresitsig och av små dimensioner. Dess förnämsta särdrag är användandet av en bilmotor, varigenom framställningskostnaden avsevärt sänkes. Planet är högvingat och byggt efter samma principer som Dornierwal. Det har i likhet med denna stödfloatorer invid flygkroppen. Vingarna äro utrustade med spaltvingar och flaps, varigenom deras lyftkraft höjes med 25 procent. Särskilt intressant är att bakelitträ användes som byggnadsmaterial.

Amfibien har trehjuligt landningsställ; boghjulet drages in uppåt-framåt och bildar så nosrundningen. De båda huvudhjulen fällas in i kroppens sidor. Stabilisatorn är placerad ovanligt högt upp. I kabinen sitter piloten främst. Omedelbart bakom kabinen finnes ett stort, inifrån åtkomligt bagagerum, under vilket man finner växellådan och hjulstället. Ännu längre bak är motorn placerad.

Man har för avsikt att för amfibien använda en sexcylindrig Delahaye bilmotor med 3,5 liters cylindervolym. Den lämnar vid 2.800 varv/min 110 hk och vid 3.900 varv 135 hästar. Motorn ligger i närheten av maskinens tyngdpunkt. Den driver två åt olika håll roterande propellrar med elektrisk stigningsreglering och ringa diameter. Reglagemekanismen ställer automatiskt in stigningen för varje hastighet eller stigvinkel.

Spännvidden blir 8,4, längden 6,25 m. Från marken till övre propellerspetsen blir höjden 3,25 m. Ytterligare data och prestanda äro tills vidare icke kända.

## MEKANO-SKUM

**TSB 3.** Transportabelt tryckluftsskumaggregat, kapacitet 200-500 l/m. Totalt c:a 1.800 liter.

**MSB 6.** Kombinerad skum- och vattenspruta. Skum: 600-900 l/m. Vatten: 300 l/m vid 6 kg/cm<sup>2</sup>.

Infördras offert.

Tel. växel 23 38 55

**SVENSKA SKUMSLÄCKNINGSSKUMAGGREGAT AKTIEBOLAGET**  
STOCKHOLM

Jakobsbergsgatan 28.

## Det finska trafikflyget...

(Forts. från sid. 3)

generalplanen skulle bestå av tre huvudlinjer, en östlig som över Wiborg skulle utsträckas till ett stort antal orter i Karelen, en central som utgående från huvudstaden skulle förena flera städer i inlandet och sluta i Kajana samt en västlig som från Åbo skulle följa Bottniska viken upp till Kemi och därifrån gå vidare till Petsamo. Av ekonomiska skäl beslöts emellertid att de båda sistnämnda skulle sammanslås till "den nordliga ruten". Den 1 maj 1937 startade denna helt blygsamt med delsträckan Helsingfors—Tammerfors (161 km). Samtidigt öppnades den östliga ruten med delsträckan Helsingfors—Wiborg. Resultatet blev så pass uppmuntrande att staten ansåg sig kunna för följande års flygningar lämna ett litet bidrag mot skyldighet att utvidga linjenätet. Sommaren 1938 bestod den nordliga ruten av linjen Helsingfors—Tammerfors—Vasa, och den östliga fortsatte från Wiborg till Vuoksendalens industri-centrum, vilket innebar linjens förlängning med 120 km.

1939 blev ett för den inhemska flygtrafiken synnerligen betydelsefullt år på grund av att flygfälten i de flesta städerna i norra Finland nådde sin fullbordning och flygningarna kunde utsträckas från Vasa via Uleåborg ända till Kemi.

Samtidigt igångsattes ett flertal fältarbeten i Lappland, och man kunde så att säga skymta målet — skapandet av en flyglinje upp till Norra Ishavet. Genom en liten förhandsreklam begynte Aero O/Y att även utomlands göra propaganda för "Arctic Air Express", vilken bland annat skulle giva de engelska sportfiskarna möjlighet att på en dag förflytta sig från hemlandet till de efterlängtningsvärdiga lägena i högan nord. Då Finland samtidigt mottagit erbjudandet att föran-

ställa de 12 olympiska spelen blev tanken på inlandsflygningarna än mer aktuell. Det var ju en hederssak att kunna erbjuda alla dem goda och bekväma kommunikationer, vilka önskade stanna kvar som turister efter spelens slut. Aero O/Y beställde därför två stora 4-motoriga flygplan med plats för ett trettiotal passagerare. Med dessa plan kunde sträckan Helsingfors—Petsamo (1.292 km) tillryggaläggas på 4 timmar. Det må även tilläggas att Aerobolaget i samråd med sina kolleger i grannländerna åtog sig att per dygn transportera 500 personer i vardera riktningen på sträckorna Helsingfors—Tallinn och Helsingfors—Stockholm.

Det finska trafikflyget hade alltså uppställt för sig ett synnerligen gediget internationellt och inhemskt program. Men senaste höst tillspetsade sig plötsligt det politiska läget och flygbolagen i flera länder blevo tvungna att helt eller delvis inställa sin flygtrafik. Detta betydde för Aero O/Y att många synnerligen goda anslutningar till internationella linjer bortföll och begränsningar av trafiken på den västra huvudleden därför måste göras. Förbindelsen med Centraleuropa över Balticum upphörde så småningom helt och hållet. Så kom vårt eget krig, och jag kan med stolthet säga att envar i Aero anställd, kvinna eller man, gjorde sin plikt. Envar fanns på den post där försvarsmakten ansåg sig bäst kunna utnyttja honom, och alla fyllde sin plats väl. En del av personalen fick till uppgift att med bolagets mycket reducerade luftflotta upprätthålla flygförbindelserna med utlandet. Det är för tidigt att nu lämna några detaljer om denna trafik, här må endast nämnas, att Aerobolagets insats i kriget uppskattades av såväl den civila som den militära ledningen, varom många officiella erkännanden bära vittne.

Vi leva nu i återuppygandets tecken. Det är självklart, att trafikflygets män så fort de kunde återgå till sin civila gärning på nytt skulle upptaga tanken på de mål som de uppställt för sig men vilka kriget så brådörtat förflyttat till ett ovisst fjärran. Med fredsslutet ryckte dessa mål änyo närmare. Av den olympiska trafiken blev visserligen intet. De internationella linjerna äro nu mer beskurna än någonsin förr. Det enda verksamhetsområde där för närvarande utsikter till verkligt framåtskridande finnas är det inhemska flygnätet. Ett återupptagande av den östliga linjen kunde likväl icke under nuvarande förhållanden komma i fråga. Det återstod alltså endast att koncentrera allt arbete på den norrut gående ruten. Den 21 juni 1940 hade vi åter glädjen att se ett av Aeros plan styra mot norr, visserligen på öppningsdagen blott med Kemi som ändpunkt, men redan den 5 juli utsträcktes flygningarna till Rovaniemi, och den 15 gjordes den första flygningen till Petsamo. Från och med denna dag kan man uppe vid ishavs-kusten få del av nyheterna i huvudstadens morgontidningar redan samma dag dessa utkommit. Det skulle taga för lång tid att här redogöra för alla de svårigheter som de exceptionella förhållandena skapat vid arbetena på den nya linjen till Ishavet, och den har ej heller

# ABC

Tidning för ekonomiska och kulturella spörsmål samt svenskt samarbete.

Utgivare:

Redaktör D. TAUBE, Stockholm

Tidningen utkommer t. v. en gång i månaden.

Distribution: Svenska Pressbyrån.

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

## Flyg jagade...

(Forts. från sid. 9)

sjöodjuret tycks vara berusat av den snurriga fartens tjustning. Aldrig förr har det åkt karusell, yrselberusningen är en ny erfarenhet. Djuret har fått en så väldig rotation att Bulldoggen blir långt efter. Jag hinner inte uppfatta, men gissar att det första blyga leendet vuxit i omfång och intensitet — ett brett saligt grin. Det var en skojig lek, den måste Odjursbarren få lära sig!

Wettis bryter först, går rakt ut, svänger åt höger — och börjar dansen åt andra hållet. Men Odjuret fortsätter ännu en stund i den gamla trallen. Med detta menar jag dock inte att Djuret trallar, det vore ett alltför djärvt påstående, möjligen gnolar det eller sluddrar. Men planets nya snurr förvirrar och bringar oreda i balansen. Djuret åker mer och mer på sned, till slut ramlar det helt på sidan. Men karusellen är inte så lätt att stoppa — som en på egen hand roterande hässjeslana rullar det långt åt sidan, så att furinen snart finner sig jaga några ensamma dyningar.

Det stackars förförda Storsjöodjuret har fått nog. Det fnyser fram ett vimsigt men hjärtans hyggligt tackskratt — så ser det åtminstone ut — vinkar matt med

nu den betydelse ute i världen som vi tänkt oss, men vi äro säkra på att den en gång skall visa sig värdig namnet "Arctic Air Express". Som förhållandena nu gestaltat sig fyller linjen i alla fall ett mycket stort behov. Flygtrafiken har enligt min åsikt sitt existensberättigande endast ifall den blir en viktig faktor i ett lands näringsliv. Vårt lands läge i Europas periferi och de långa distanserna inom landet göra att Finland i detta hänseende har de bästa förutsättningar.

Gunnar Ståhle.



1. Manchettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj.

Pr par kr. 3: 75

2. Flygbrosch, förgylld. Populär bland flygintresserade damer.

Kr. 3: 75

3. Flygmärket med krånål. Förgylld. Kr. 2: 25. D:o utan krona. Kr. 1: 75

4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) 1 mm.

Kr. 3: 85

5. Slöpskållare av förkromad plåt med flygmärket infällt i blå emalj.

Kr. 2: 75

Order över 3 kr. portofritt.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.

# Den flygintresserade publikens inköpskällor

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



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

Införda offert!

**A. BENDOR**

Skriv- och Metallfabrik  
STOCKHOLM, Sö



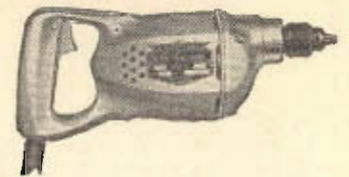
## Uniforms - MÖSSAN

med rätta stilen

**Lundbladhs Pälsvaruaffär**

HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förläggning.



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö



**GOODRICH**  
automobil- och flygplansdäck  
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr. aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET  
MALMÖ Tel. Växel 71120

## 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

### Malmö

#### I FLYGANDE FLÄNG

serveras gott kaffe med dopp  
av alla slag på

**CAFÉ RITA**

Lundavägen 44 B. Tel. 29194.

### Malmö

## RÖRINSTALLATIONER

utför

Värme-, Gas-, Vatten-, Avlopps-  
ledning

nyanläggningar = moderniseringar = reparationer

Införda offert. Tel. 17715 - 75610 Växel.

### Aktiebolaget

## Malmö Affärstryckeri

**Boktryckeri**

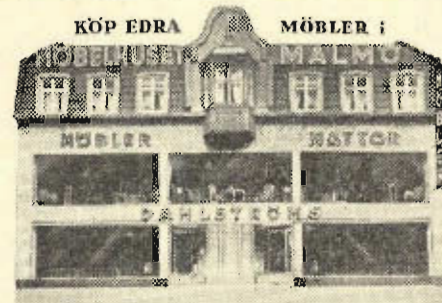
**Bokbinderi** Mångårig leverantör till A/B Aerotransport

### Malmö

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

**Ellstorps - Conditoret**

Sallerupsvägen 22 Tel. 10339



## Under ovanstående rubrik

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

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 13 25 36 46 55 63 70 75

Flygbetonade textförslag sändas på begäran.

högra örat och dyker ner till sitt rätta djup.

När vi sansat oss upptäckte vi att flygpasset var till ända för tio minuter sedan. Kurs på fältet. Lyckligtvis fanns ingen högre officer på märket vid vår nedkomst.

Den dagen talades endast om vår stronga upplevelse. Men ingen trodde den sanna berättelsen ur livet.

Den snedvridna uppfattning som kamraterna visade när de sade sig tvivla på sanningen av våra uppgifter korrigerade

sig när filmen framkallats och korten bevisade händelsen. Men utanför Frösö läger spreds historien inte. Vi ville inte bibringa allmänheten den tron att flygkären förlagts till Frösön för att jaga Storsjöodjuret. Solidariskt har vi hållit tystnadens mur kring händelsen tills jag här tagit till orda. Det har skett endast och allenast för att efter den beklagliga bildförfalskningen förra sommaren undanröja den tvekan som uppstått om Storsjöodjurets existens. Med det absolut autentiska fotografi som pryder denna artikel inför ögonen måste alla svensktalande inse sanningen: Storsjöodjuret är ingen myt utan rena rama verkligheten. Och det är tur att Odjuret finns, ty Jämtland utan ett levande och verkande Storsjöodjur vore som en öken utan oaser, som en stad utan flygfält, som en flygare utan flygplan — eller tvärtom.

Jamt.

## Tidskriften FLYV, Danmark,

officiellt organ för "Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab" och "Danske Flyvere", har i sitt julnummer under rubriken "Man kan ikke faa alt for intet" återgivet så gott som hela den artikel i folkflygplanfrågan som disponent Skerfving skrev i nr 6 av FLYGTIDNINGEN. Även i Danmark har frågan om ett billigt men samtidigt bra sportplan länge varit på tapeten, och FLYV ansluter sig till synpunkterna i nämnda artikel.

## Äldre ex. av FLYGTIDNINGEN

Ett begränsat antal äldre nummer av FLYGTIDNINGEN kan ännu köpas från kontoret i Malmö. Pris endast 20 öre per ex. Ins. beloppet i frimärken.

Allt i Trycksaker & Klichéer

från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktieföretaget

Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 215 60 - 219 60



KONSTRUKTION  
TILLVERKNING  
REPARATION ★

SVENSKA AEROPLAN A.-B.  
LINKÖPING - TROLLHÄTTAN