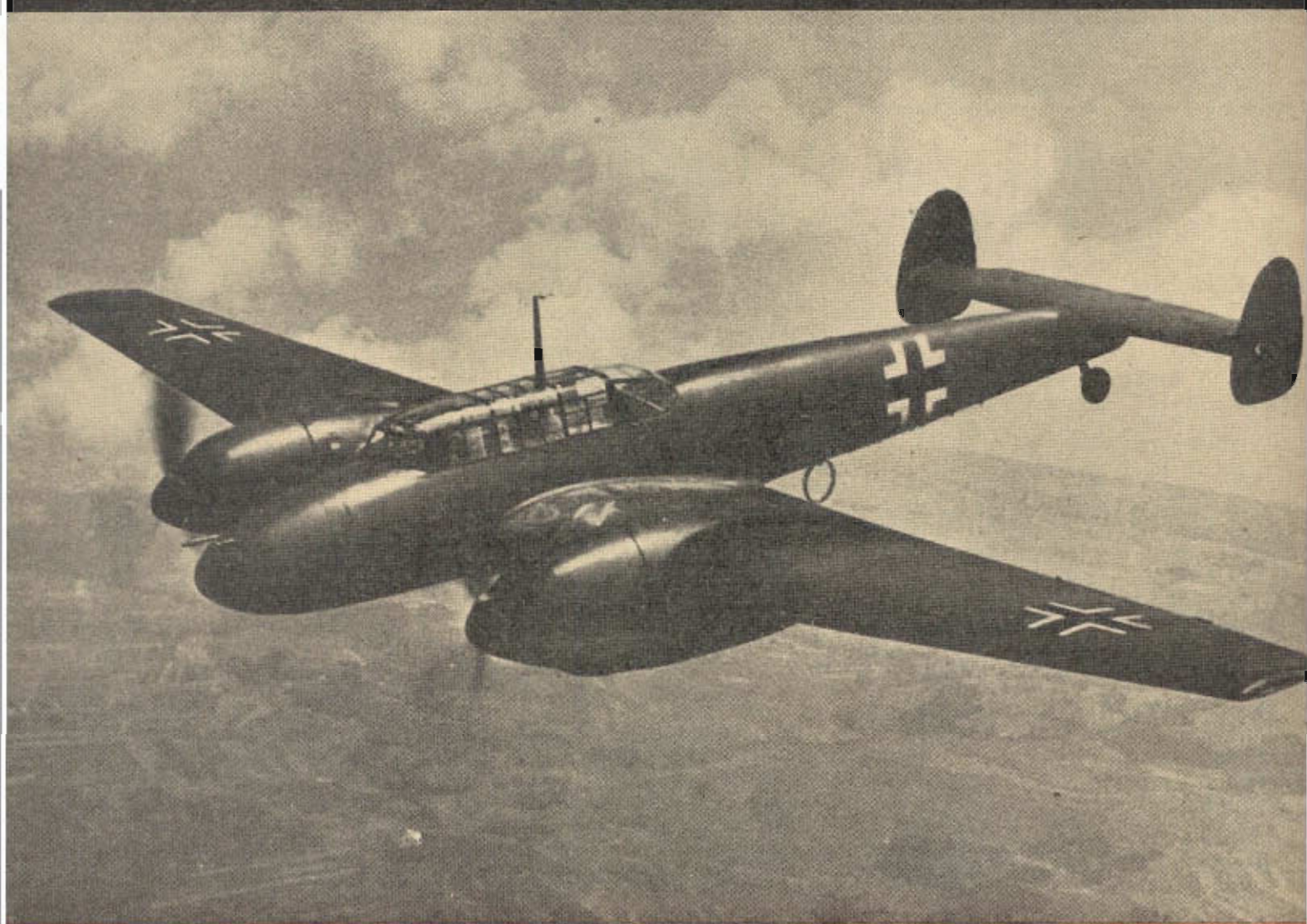




FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 3 + JANUARI 1941 + NR 1



EN LUFTHAVETS HAJ —

tyska tunga jaktplanet Messerschmitt 110,
väl beprövat, väl befunnet



Reaktionsplanet kommer! • Reservflygare • Elvinschar
Hoppande autogiro • Luftkriget • Radiostyrda modeller
Bygg modellen "Jumbo"! • Ambulansflyghistoria m. m.

ALLT om
FLYGNING
och FLYGARE

BLIV MED I VÅR FLYGKURS!



1/41

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 3: 75 kr.

i utlandet per år 5: — kr.

Lösnummerpris 35 öre (i utlandet 50 öre).

Annonspolis: 50 öre per mm.

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

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

Eftertryck med angivande av källan tillätes.

PRIVATFLYG och KLUBBEKONOMI

Under nu rådande stiltjeperiod för privatflyget kan det vara lämpligt att begagna tiden för ett skärskådande av de ekonomiska faktorerna för flygklubbarna i deras skol- och privatflygverksamhet.

Var och en som haft att göra med flygklubbsekonomi vet att så snart ett flygplan anskaffats och skolverksamheten kommit i gång uppstår ett antal omkostnadsobjekt, vilka det gäller att bemästra i tid. Ändamålet med denna artikel är att på basis av vana erfarenheter söka giva vägledning och råd för klubbarna och samtidigt antyda de nya vägar beträffande ekonomisering av driften vilka kunna anses vara lämpliga att genomföra före den väntade expansionen av skol- och privatflyget.

Vi börja med den drygaste utgiften, nämligen försäkringspremierna. Försäkring av flygplanet självt benämnes "kaskoförsäkring", och försäkring för den skada flygplanet ev. kan åstadkomma gentemot tredje man benämnes "ansvarighetsförsäkring". Den sistnämnda försäkringen är obligatorisk och premien utgör min. 250 kr. Den kan under vissa förhållanden restitueras. I detta sammanhang skola vi emellertid enbart sysselsätta oss med kaskoförsäkringen och närmare skärskåda såväl premien som bestämmelserna i försäkringsavtalen.

Som bekant meddelas kasko- och ansvarighetsförsäkring här i Sverige endast av den svenska avdelningen av Den Nordiska Poolen för Luftfärdförsäkring. Premiesatsen på kaskoförsäkring beräknas sär-

skilt för varje klubb och varierar efter inträffade haverifall. Den torde för närvarande ligga vid 18, och på basis av nedanstående formel kan man kontrollera premiens storlek. Om nu anskaffningsvärdet för flygplanet är t. ex. 13.200 kr., försäkringsvärdet 10.000 kr. och premiesatsen 18, så utgör premien 2.088 kr. per år enligt nedanstående:

$$\text{premien} = 0,18 \times 13.200 - \frac{0,18}{2} (13.200 - 10.000)$$

Försäkringsvärdet baseras på flygplanets flygtid vid försäkringsavtalets tecknande. Under normala förhållanden kan man teckna månadsförsäkring och även dagsförsäkring. Premien för en sådan månadsförsäkring blir givetvis väsentligt högre än en tolfedel av 2.088 kr. Man kan i allmänhet räkna med ett premiebelopp för en dylik månadsförsäkring motsvarande en sjättedel av årspremien.

Som bekant erhåller försäkringstagaren vid delskada icke hela skadebeloppet. Han står nämligen dels en självrisk av 10 % och dels en franchise av minst 250 kr.

Det kan på goda grunder antagas att de premiesatser som hittills tillämpats komma att stiga ännu mer, beroende bl. a. på stegrade priser på reservdelar. Utan att behöva ingå på beskrivning av försäkringsbrevets olika paragrafer, varom dock mycket vore att säga, kan man konstatera att en viss snävhet råder för försäkringstagarens del och viss oklarhet förefinnes beträffande t. ex. premienedsättning vid översyn av flygplanet under försäkringstiden, gottskrivning vid stillaliggande, omfattning av försäkringen efter inträffat försäkringsfall, då delskada föreligger etc.

Då flygplan står i hangar under försäkringstiden täcker försäkringen brandrisken. Premiesatsen för dylik brandrisk måste emellertid betraktas som ovanligt hög, och det kan ifrågasättas om icke försäkringspremierna borde uträknas efter ett kontrakterat antal flygtimmar i stället för, vad som nu sker, per år resp. månader och dagar. Med den oregelbundenhet som flygverksamheten nu bedrivs blir premien för dyr och framför allt oriktigt beräknad. Man behöver enbart visa på att 18 % på flygplanvärdet i brandskadeförsäkring mellan flygningarna icke står i rimlig proportion till de premiesatser som gälla för annat material under förvaring i hangar...

Kaskoförsäkringarna av skolflygplan ha förvisso icke varit någon lukrativ affär för försäkringsbolagen, och det kan därför ställas i fråga om bestämmelserna i försäkringsbrevens kunna komma att få en utformning som försäkringstagarna skulle anse vara mera ändamålsenliga. Hela försäkringsfrågan för flygklubbarnas del torde därför främdeles komma att läggas på en helt annan bog, nämligen *kollektiv försäkring*.

En uppsamling av alla klubbarnas försäkringsförhållanden under en enhetlig förvaltning är ur såväl prisbillighets- som ur regleringssynpunkt ett önskemål. Förutsättningen för ett lyckligt genomförande härav är dock dels en standardisering av flygplantyperna, dels ett visst minmiantal flygplan. I det förra fallet vinnes bl. a. konstant tillgång till reservdelar och i det

ALLEBERGSFONDEN kan aldrig bli för stor

Den 4 dec. hade 142.000 kr. tecknats, men stiftarbrev inströmma oavbrutet.

Segelflygläget på Alleberg kan nu bli verklighet, ty vid Aeroklubbens 40-årsjubileum den 4 december kunde under styrelsesammanträdet stiftarbrev till en summa av 142.000 kr. överlämnas till ordföranden, prins Gustaf Adolf. Och fortfarande dugga stiftarbrev in. Vi hoppas att tillströmningen av stiftarbrev må fortgå, ty 100.000-kronorsstrecket var ju blott det minimum som erfordrades för att en relativt blygsam start skulle kunna göras. Vår förhoppning är att de som hittills ej kunnat besluta sig för att teckna bidrag nu övergå till handling — postgironumret är 55570. Fonden kan aldrig bli för stor. Vi böra ta exempel av de finska segelflygarne. Ordf. i Centralutskottet för segelflyget i Finland, dir. Gunnar Ståhle, har sagt i ett uttalande för Sv. D.:

"Om Allebergsfonden verkligen skall bli en central härd och högberg för det svenska segelflyget så räcker det inte alls med 100.000 kronor. Det är ju en utomordentligt god start, men erfarenheten har visat att man får akta sig för att ta till för små mått när man planerar en sådan här sak. När lavinen kommit i gång går den ej att hejda. Vi blevo ganska brända i Finland just på den saken. Vi planerade att röja bortåt 150 har för start- och landningsplatser, men nu är ytan uppe i 252 har, och att utvidga något som är för smått är ofta förenat med stora svårigheter. Första året bodde vi i små baracker utan väggar, nu ha vi 18 byggnader vid skolan och kunna samtidigt ta emot 250 elever jämte 20 lärare och härbärgera över 70 flygplan.

Till sist vill jag uttrycka den förhoppningen att Alleberg även skall bli en god basis för ett kommande livligare svenskt-finskt segelflygsamarbete, närmast poängterat vid våra segelflygtävlingar i Jämsjörvi i juli. Dessa komma troligen att gå över en 75 km lång triangelbana och jag hoppas på stort svenskt deltagande."

Den översikt vi utlovat till detta nummer över de olika länens placering som bidragsgivare har på grund av det oerhörda arbete som insamlingen förorsakar Aeroklubbens personal icke hunnit färdigställas. Detta kan ju vara bra då länen nu få bättre tillfälle att visa framfötterna riktigt ordentligt före vårt februarinumner! Postgironumret var 55570...

senare fallet reservflygplan, vilka när som helst kunna insättas för att återupptaga en avbruten skolflygverksamhet.

Den kollektiva försäkringsformen har tillämpats i såväl Holland som England med goda resultat. Flygklubbarnas huvudorganisation har tidigare berört denna fråga. Något slutgiltigt resultat har oss vederligt ännu ej uppnåtts. Ett återupptagande av försäkringsfrågorna vore därför ett önskemål.

VI PRESENTERA:



*Carl Florman,
kapten, grundare av ABA,
verkställande direktör,
idérik trafikflygexpert.*



*Harald G. H:son Enell,
överste i flygvapnet,
nyutnämnd generalsekreterare i Aeroklubben.*

Sveriges statsminister Per Albin Hansson fällde vid Aero-transports 15-årsjubileum ett yttrande som på ett både skämtsammt och betecknande sätt karakteriserar inte bara företaget Aerotransport utan även och i ännu högre grad dess chef, Carl Florman.

Statsminister Hansson framhöll i sitt lyckönskningstal till bolaget och dess ledare att Carl Flormans framställningar om den statshjälp och det statsstöd som ett flygbolag alltid måste räkna en smula med av statsmakterna städse prutas ned till hälften eller en tredjedel, men det blir tillfredsställelse i alla fall på ömse håll. Statsmakterna därför att man lyckats spara en del och Carl Florman därför att han fått just vad han räknat med.

Vad statsministern med denna lilla anekdot ville antyda var att ABA-chefen Carl Florman alltid haft den sällsynta gåvan att se in i framtiden och alltid vara ett gott stycke före de flesta i planer och idéer, vilka man på sina håll kanske först ler åt men sedan måste erkännas medge äro fullkomligt riktiga. Detta visade Carl Florman redan när han startade det ståtliga flygbolag som numera i nära nog alla kretsar blivit synonymt med hans eget namn.

Carl Florman började den militära banan, närmare bestämt som artillerist. Så kom den stora nyheten med flyget även till Sverige, och vem skulle tillhöra de första att försöka det nya, icke blott samfärdsmedlet utan också stridsmedlet, om inte artillerilöjtnanten Gustaf Fredrik Carl Florman! Och efter genomgången utbildning blev han chef för en flygkår uppe i Norrland, sedan världskriget brutit ut. Under den tiden gjorde han en bekantskap som på sätt och vis skulle bli avgörande för hela hans framtid. Han träffade nämligen däruppe dåvarande generalpostdirektören, den gamle skarpsinnige och framsynte f. d. skararektorn Julius Juhlin, populärt kallad Post-Julle, en sällsynt överdängare på allt vad kommunikationer hette. De norrländska postdilignenslinjernas upphovsman — bland mycket annat — följde med stort intresse även flygets utveckling och yttrade vid ett tillfälle några ord till den unge löjtnanten, vilka denne tog vara på. Bättre och snabbare kommunikationer och bättre och snabbare postgång var Post-Julles hobby, en hobby som förstods och delades, åtminstone till sin förra hälft, av den flygande artillerilöjtnanten, som i all tysthet spann vidare på tråden då han omedelbart efter världskriget kommanderades på flygstudier, först till Tyskland och senare till Förenta staterna.

När han vintern 1922—23 som svensk flygattaché i London såg hur man utnyttjade de många arbetslösa stridsflygarna och de oanvända flygplanen, vilka från att ha varit ofredens mordverktyg nu blevo fredens samfärdsmedel, övergick Carl Florman från tanke till handling. Han visste visserligen att andra försökt sig på att starta flyglinjer i Sverige och att de misslyckats, men sådana bagateller avskräckte inte honom...

Våren 1923 anordnades i Göteborg en flygvecka i samband med den pågående utställningen, och till denna vecka for londonattachén. Här diskuterades trafikflyg så stickor och strån rök. Att Carl Florman väckte sensation genom sina idéer, sin initiativkraft och sin beslutsamhet är ställt utom allt tvivel.

(Forts. på sid. 11.)

Vid Kungl. Svenska Aeroklubbens jubileum den 4 dec. meddelade styrelsen att den utsett översten i flygvapnet Harald G. H:son Enell att vara generalsekreterare. Detta beslut hälsas säkerligen med stor tillfredsställelse såväl inom Aeroklubben som utom densamma, enär den nye generalsekreteraren besitter den sakkunskap på flygningens område som förutom andra kvalifikationer är en nödvändig förutsättning för att kunna fylla de uppgifter som åvilar generalsekreteraren i en dylik sammanlutning.

Överste Enell är född 1888 i Alingsås. Efter skolstudier inträdde han som 14-åring i Kungl. Sjökrigsskolan, varefter han efter sex års utbildning avlade sin sjöofficersexamen. Efter sin utnämning till officer tjänstgjorde han i övliga befattningar ombord och i land samt genomgick olika utbildningskurser. Enell utnämndes 1918 till kapten. Vintern 1920—1921 genomgick han med den äran stabskursen vid Kungl. Sjökrigshögskolan, varefter vägen låg fri för den unge stabsofficerens avancemang. Följande vinter idkade han språkstudier i Frankrike, varpå han under några år huvudsakligen fullgjorde sjöjämsgöring omväxlande med stabstjänstgöring i marininstaben.

Sommaren 1925 var han chef för flygdepåfartyget Jacob Bagge, som ingick i kustflottans flygavdelning. Den sommaren blev han "flygbiten" och på hösten samma år mottog dåvarande marinens flygväsande en 37-årig elev i flygspanarskolan. Enells gedigna förkunskaper imponerade sannerligen på de betydligt yngre lärarna, och med glans bestod han alla prov, även konsten att på ett sympatiskt sätt disciplinärt underordna sig chef och lärare, vilka ungdomar han tidigare fört befäl över.

Efter ytterligare kompletterande utbildning som flygspanare och viss utbildning såsom flygförare togos Enells krafter snart i anspråk för chefsbefattningar och stabstjänst vid flygvapnet.

Den 1 juli 1928 övertransporterades Enell till flygvapnet som kapten och förordnades redan påföljande år till chef för 1. flygkåren (nuvarande Kungl. Västmanlands flygflottilj) i Västerås, där han kvarstod i fem år. Samtidigt utnämndes han till kommandörkapten av 2. gr. vid flygvapnet.

Under åren 1934—36 var han chef för 2. flygkåren (nuvarande Kungl. Roslagens flygflottilj), varunder han den 1 juli 1935 utnämndes till överstelöjtnant vid flygvapnet.

Den 1 juli 1936 förordnades han som chef för flygvapnets kommandoexpedition, i vilken befattning han kvarstod till påföljande år, då han tillträdde som flygattaché vid Kungl. Maj:ts beskickning i Berlin. I oktober 1938 utnämndes Enell till överste i flygvapnet.

Överste Enell, som nu går att tilltråda befattningen som generalsekreterare i Aeroklubben, är som sjöman och flygare en vittberest och mångkunnig man. Med sitt goda intellekt har han lätt att uttrycka sig i tal och skrift. Språkkunnig, vänsäll och en angenäm sällskapsmänniska, samvetsgrann och arbetsam samt

(Forts. på sid. 19.)

KRIGET I LUFTEN

II.

— Från vår flygmilitäre medarbetare. —

Under debatten i engelska underhuset angående de allierades ingripande i Norge gjordes uttalanden av stor principiell strategisk betydelse. Mr. Churchill deklarerade att operationer med lant- och sjöstridskrafter äro mycket riskabla och till utgången synnerligen ovissa, därest de icke kunna lämnas skydd och stöd av flyg. Sådant skydd och stöd förutsätter för att bli effektivt lokalt herravälde i luften eller åtminstone likvärdighet med motståndarens inom samma operationsområde verk samma flygstridskrafter.

Herraväldet i luften kan vara oinskränkt eller begränsat; i det senare fallet kan det vara lokalt och temporärt. Herraväldet förutsätter att motståndarens flyg nedkämpats åtminstone i så hög grad att det icke genom flygplatsbekämpning eller jaktanfall avsevärt kan försvåra det egna flygets operationer mot lant- och sjöstridskrafter och för dessas ledande och underhåll viktiga anstalter och anläggningar. Är motståndarens flyg fullkomligt nedkämpat kan herraväldet sägas vara oinskränkt.

Antalet flygförband och baser utslagsgivande.

Möjligheterna att vinna herravälde i luften bero på tillgången på flygförband, förnödenheter för dessas verksamhet samt på antal och storlek av disponibla baser och dessas avstånd till operationsområdet. Att antalet flygförband är av utslagsgivande betydelse är självfallet. Kunna flygförbanden icke baseras så att de på korta flygvägar kunna nå anfallsmålen fordras dock en mångdubbel kraftinsats för att ernå samma verkan som om baserna låge närmare målen.

Det tyska anfallet på Norge innebar i första hand ett besittningstagande av landets användbara landflygplatser. Dessa voro inemot tio till antalet och huvudsakligen belägna i södra och mellersta landsdelarna. Inom några dagar kunde tyska flygvapnet med säkerhet disponera sex å sju av dessa flygplatser. Förutom de permanenta flygfälten fanns möjlighet att använda en del frusna sjöar till baser varjämte sjöflygförband kunde utnyttja norska skärgårdens och fjordarnas tämligen skyddade vatten.

Samtidigt med baser i Norge fick det tyska flygvapnet även tillgång till Danmarks omkring tioalet utbyggda och mångdubbelt flera naturliga landflygplatser.

Tack vare att dessa baser disponerades säkrades den tyska flygbaseringen i det skandinaviska operationsområdet. Härigenom kunde omfattande transporter av trupper och materiel till Norge ske flygledes. Den tyska ockupationsstyrkan ökade härigenom med en av de allierade synbarligen oförutsedd snabbhet, vilket givetvis bidragit till de tyska framgångarna. Den mest betydelsefulla fördelen av dessa baseringsmöjligheter var emellertid att tyska bombförband från dessa baser kunde hota alla sjöstridskrafter, vilka i Skagerack sökte hindra de för operationerna i Norge oundvikliga transporter av tung materiel, vilken måste framföras sjövägen. Dessa sjötransporter kunde tack vare de gynnsamma baseringsmöjligheterna sannolikt även beredas skydd av eskorterande eller i beredskap stående jaktförband. Från de norska flygplatserna utgingo tabrika bombanfall till de tyska lantstridskrafternas stöd.

Då baserna i Norge och Danmark utgjorde förutsättningen för tyskarnas snabba och framgångsrika besittningstagande av Norge är det helt naturligt att de allierade sökte göra dessa baser obrukbara eller åtminstone försvåra verksamheten där. Flyganfall i detta syfte igångsattes dock icke förrän omkring tio dagar efter den första tyska landstigningen i Norge. Icke heller sedan flygbasbekämpningen igångsattes bedrevs den med tillräcklig intensitet. — De tyska flygbaserna voro givetvis starkt försvarade av jaktflyg och luftvärn och oavsett de enskilda allierade anfällens resultat åstadkommo dessa intet avgörande. Därtill voro flygvägarna för långa och de insatta förbanden för få. Måhända hindrade även dåligt väder vid Storbritannien.

De allierades landstigningsstyrkor i Norge utsattes före, under och efter landstigningen av intensiva bombanfall. Landstigningshamnarna förstördes i sådan utsträckning att ilandförandet av artilleri och annan tung materiel i större omfattning omöjliggjordes.

Brittisk insättning av sjöflygplan var gagnlös.

Utän stöd av flyg och artilleri och med blott luftvärnsartilleri som skydd mot flyganfall hade de allierades trupper föga utsikt till framgång. Försök gjordes därför synbarligen att insätta sjöflygplan till truppernas stöd. Sjöflygplanen äro emellertid med naturnödvändighet landflygpla-

nen underlägsna i fråga om flygegenskafter, varför de allierades sjöflygförband säkerligen tillfogades stora förluster av det tyska jaktvapnet.

En i och för sig lysande prestation utfördes av en brittisk jaktdivision. En landningsplats hade iordningställt på isen på en sjö i Romsdalen. En division utrustad med jaktflygplan av typ Gloster Gladiator startade från ett hangarfartyg, som låg 180 km utanför kusten och landade på den provisoriska basen. Därifrån ingrepo de mot tyska bombföretag och lyckades, enligt engelska uppgifter, skjuta ned eller allvarligt skada trettio tyska flygplan utan att jaktdivisionen förlorade ett enda. En bedrift i klass med vad de svenska frivilliga Gladiatorutrustade flygarna uträttade i Finland. — Genom tyska bombanfall förstördes emellertid strax därefter samtliga jaktplanen, medan de stodo på marken!

Sedan de allierade misslyckats att etablera flygbaser i operationsområdets närhet — att för längre tid ha hangarfartyg i det tyska bombflygets närhet hade säkerligen blivit ödesdigert — och då det tyska flyget omöjliggjorde vidare landsättningar i mellersta och södra Norge och ett flottningripande i Skagerack, återstod dem intet annat än att rymma fältet! Ett erkännande av det tyska flygvapnets lokala herravälde i det västskandinaviska luftrummet!

Tyskarnas ockupationsflyg uppskattas till 400 plan.

Ett försök att uppskatta styrkan av de i de skandinaviska operationerna deltagande tyska flygförbanden måste närmast baseras på antalet för dem disponibla flygplatser. Antagligen disponerades i Danmark och Norge omkring femton flygplatser. En flygplats storlek är avgörande för slag och antal flygplan som där kunna baseras. Tyskarna ha säkerligen, kanske därför att hotet om flygbasbekämpning var svagt, haft flygplatserna osedvanligt hårt belagda med krigsflygförband. En del av baseringskapaciteten har säkerligen måst utnyttjas för transportflygplan. Spaningsflygplan och en del transportflygplan ha sannolikt i möjligaste mån sjöbaserats. — En uppskattning på dessa grunder ger att ungefär åtta bombflottiljer och fem jaktflottiljer på sammanlagt inemot fyrahundra flygplan ha varit insatta. Denna flygstyrka höll världens största flotta på respektfullt avstånd samt slog tillbaka en landstigningsoperation!

Det inträffade visar med all önskvärd tydlighet att tillgång till starka bomb- och jaktförband är en nödvändig förutsättning för framgångsrika operationer med lant- eller sjöstridskrafter, hur starka dessa än äro i och för sig. Flygvapnets värde vid avvärjandet av landstigningsföretag har bekräftats.

Alla
Ingen

KAN
UNDVARA

3 kr. 75 öre men
FLYGTIDNINGEN

Postgironumret är 147660. Sätt in beloppet i dag!

REAKTIONSFLYGPLANET

öppnar vägen till de höga hastigheterna

Liksom det förra världskriget har det nuvarande förorsakat utveckling av flygtekniken. Troligen kommer detta krig inte att innebära en så intensiv utvecklingsperiod som det förra, men redan i nuvarande tidiga krigsskede se vi ett framsteg som kommer att ha revolutionerande betydelse för flygteknikens fortsatta utveckling. Raketflygplanet, eller kanske snarare *reaktionsflygplanet* har kommit och öppnat vägen till de höga hastigheterna.

Om man studerar de senaste tio årens utveckling finner man att en ökning av ett flygplans hastighet med endast ett fåtal km/tim krävt en oproportionerligt stor ökning av motoreffekten. År 1927 flög Webster, England, med en motor på 980 hästar 453 km/tim, men då Boothman, d:o, fyra år senare flög 547,3 km/tim behövde han 2.300 hästkrafter. Agello, Italien, behövde år 1934 hela 3.000 hk för sina 709 km/tim. För närvarande äro de bästa jaktflygplanen utrustade med motorer på omkring 1.300 hk och ha en topphastighet av i medeltal 600 km/tim.

Den högsta hastighet som överhuvudtaget torde vara möjlig att uppnå med rimliga offer av motoreffekt i propellerdrivna flygplan ligger vid 850 km/tim,

och vid denna hastighet är flygningen ohjälpligt oekonomisk. Enda vägen att med rimliga kostnader nå högre hastighet är att slopa propellerdriften och i stället använda reaktionskraften från någon strömmande gas. Enligt meddelanden i pressen har detta lyckats i Italien, där *Bernardi* med goda resultat provflugit ett reaktionsdrivet flygplan. Agenzia Stefani uppger en medelhastighet av 1.000 km/tim. Detta resultat är ingalunda ägnat att förvåna, snarare är det egendomligt att man icke nått betydligt högre hastighet!

Ett sådant flygplan borde utan svårigheter kunna uppnå betydligt högre hastighet, varvid till yttermera visso bränsleekonomien förbättras. Även flyghöjden omnämnes för det italienska planet med en viss reservation. Bränsleekonomien förbättras dock för ett reaktionsflygplan med höjden, varför det är enbart fördelaktigt att förlägga flygningen på stora höjder — 30 till 50 kilometer.

Ällebergsfonden

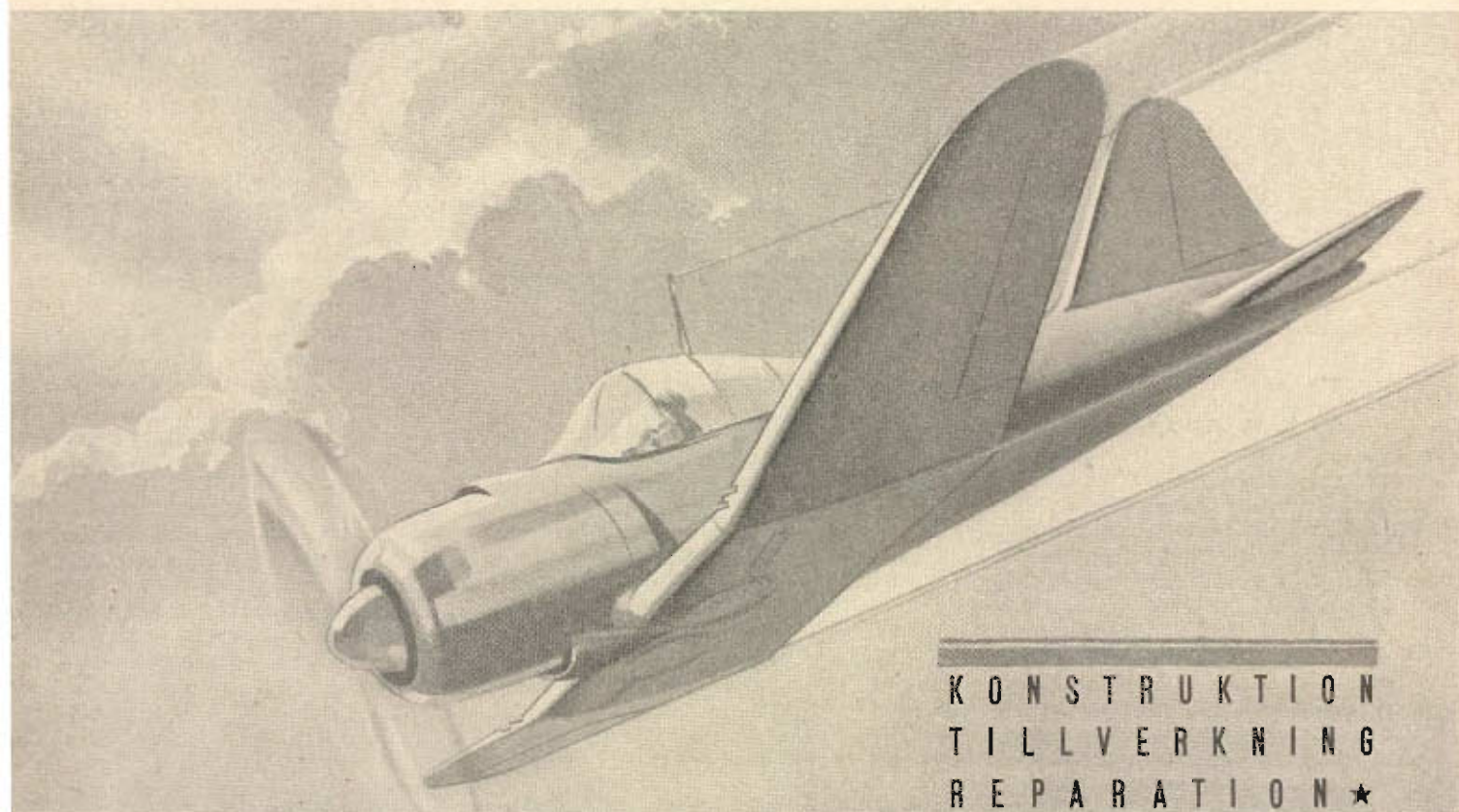
kan aldrig bli för stor.
Betala in Ert bidrag!

Det kan med säkerhet påstås — vilket framgår av synnerligen noggranna beräkningar — att en reaktionsmotor, utformad som ett strömningsrör, vid 2.160 km/tim på 25 km flyghöjd har en totalverkningsgrad av icke mindre än 32 % mot de nuvarande flygmotorernas 25 % vid avsevärt lägre hastighet och höjd.

Raketflygplanen torde komma att få en avgörande betydelse för luftkrigets utgång. Små, ensitsiga kombinerade jakt- och störbombplan av detta slag med endast 7—8 m spännvidd kunna utan varje tvivel bära en bomblast av 500 kg på sträckor av bortåt 3.500 km och med en ekonomisk medelhastighet av lika många kilometer i timmen. De ha därvid även den fördelen framför vanliga flygplan att de med sin stora flyghöjd och hastighet inte kunna träffas av eld vare sig från luftvärn eller jaktflyg. Å andra sidan kunna de själva på lägre höjd framgångsrikt bekämpa vanliga bombflygplan.

Ett angrepp med reaktionsflygplan kommer helt överraskande. Reaktionsmotorn bullrar nämligen inte som en vanlig motor, och för övrigt har maskinen redan passerat, då eventuellt ljud från den når fram till målet, detta emedan planetas hastighet betydligt överstiger ljudets.

Det blir intressant att följa utvecklingen av denna nya flygplantyp. Varje lands luftflotta skulle otvivelaktigt få en mångdubblad slagkraft genom införlivande av detta teknikens senaste underverk.



KONSTRUKTION
TILLVERKNING
REPARATION ★

SVENSKA AEROPLAN A.-B.
LINKÖPING - TROLLHÄTTAN

Hur blir man

RESERVFLYGARE?

Denna fråga, ganska vanlig i dessa tider, besvaras i nedanstående artikel utförligt av FLYGTIDNINGENS medarbetare, som nyligen själv genomgått dylik utbildning.

— Reservflygskola, vad är det för någonting? Får ni lära er "flyga själva" eller vad gör ni egentligen?

Frågor i den stilen blir man ganska bombardad med, om man som jag haft nöjet att bli uttagen till denna flygvapnets nyaste form för utbildning av flygförare. Då kan man ju först som sist svara att man verkligen blir utbildad till att "flyga själv", så pass grundligt f. ö. att man när skolan en dag är lyckligt avklarad får rätt att bära flygarmärket, vingarna med de tre kronorna och de korslagda svärden. Visserligen inte i förgyllt metall, som flygvapnets fullständigt utbildade flygande personal av alla kategorier, utan i silver. Något, som vi reservflygare dock långt ifrån gräma oss över.

Efter 26 år fyllda är man för gammal.

— Hur skall man bli reservflygare då? Frågas det också ganska friskt, ty att få lära sig flyga är ju som bekant den högsta önskan hos ungefär 99 procent av den manliga svenska ungdomen av i dag. Jo, det gäller ju först och främst att bli antagen för att få tillfälle att försöka sig på uppgiften. Rätt att söka utbildning till reservflygare har, som framhölls i ett radioeko för någon tid sedan, varje svensk värnpliktig, bara han inte är över 25 år. Han behöver inte tillhöra flygvapnet, utan om han vid inskrivningen hamnat i infanteriet, kavalleriet eller något av de andra mera jordbundna vapenslagen skall han ingalunda ge slaget förlorat. Det är bara

att söka. En huvudfordran är dock att man är fullt frisk, och vidare ha höga vederbörande för att det inte skall bli alltför svårt för den blivande flygeleven att följa med i reservflygskolans teoretiska ämnen förklarar det önskvärt att sökanden har skolkunskaper jämnställda med real-skolekompetens. Vet man med sig att man fyller måttet i dessa avseenden är det bara att i tid söka utbildningen och under den förberedande gallring, som givetvis måste företagas bland alla de ansökningar som komma in, hoppas på sin goda tur. Och vänta på den dag då meddelandet om att man beordras till läkarundersökning dimper ned i brevlådan...

Praktisk fysik ej allena saliggörande.

Läkarundersökningen är grundlig, dock ingalunda så fantastisk som vissa svårutrotade fördomar göra gällande. På den blivande reservflygaren ställas visserligen exakt samma fordringar som på officers- och reservofficersaspiranterna vid vårt flygvapen. Dessa äro dock ingalunda en samling undermånskaper i fysiskt avseende, men de noggranna allmänna kropps-, ögon- och öronundersökningar som den tidsödande flygläkarundersökningen innebär garanterar dock att det endast är fullständigt normalt funtade prima liv som klara den. Och det är också meningen med det hela. Ögonläkarens omständliga undersökning är den mest krävande, och därför bör man kanske först som sist ge det rådet åt aspiranter på reservflygförarut-

bildningen: vet ni med er att ni är när-synta eller har något annat ögonfel så besvära varken er eller flygvapnet med någon ansökan till flygutbildning! Då hjälper inte ens en fullkomlig praktisk fysik i övrigt.

Ett annat gott tips tror jag också är att den som har tid att redan på förhand sätta sig en smula in i morsetecken och radiotelegrafi gör det. Segelsällskapens och motorbåtsflottiljernas kurser i navigation kunna också rekommenderas. I reservflygskolan sysslas det nämligen mycket med kartor, kompasser och transportörer.

Militärt pli ett av huvudvillkoren.

Ja, så har då den stora dagen kommit. Reservflygskolans elever ha från hela Sveriges land samlats till skolans förläggningsort. Och här får man omedelbart säga farväl till det civila. Redan från början är det förståndigt att med uniformen också lägga sig vinn om militärt pli. Det ställs nämligen stora fordringar på flygelevernas militära uppträdande, då reservflygskolan sorterar under en så strong utbildningsledning som aspirantskolans. Förutom att flygofficersaspiranterna ha en del allmänmilitära ämnen, som ej förekomma på reservflygskolans schema, är de två kursernas utbildning i stort densamma, den praktiska flygutbildningen exakt lika. Men den forceras av tidsskal vid reservflygskolan, varför det i hög grad gäller att inte slappna av utan hänga med på skarpen hela tiden.

Första ensamflygningen — eleven lugn, läraren orolig!

Det har, säkert icke utan skäl, från högst sakkunnigt utländskt håll ofta uttalats respekt för de svenska militärflygarnas gedigna utbildning. Den grundläggande flyguthildning, som eleverna vid reservflygskolan få gå igenom utgör, skulle man kanske kunna säga, det svenska flygvapnets första klass. Trots den förberedande gallringen vid ansökningarna, läkarundersökningen och det goda material dessa garanterar är det även en rätt betydande procent av eleverna som under utbildningen faller ifrån. Många redan på ett ganska tidigt stadium. Flygvapnets erfarna lärare se nämligen snart nog vilka man skall kunna göra flygare av. En del hinner kanske inte ens fram till den första ensamflygningen, den största händelsen i en flygares liv, vilken vid reservflygskolorna brukar inträffa efter någon månads lektioner i dubbelkommando. Den — du blivande reservflygare! — brukar dock alltid gå bra och troligen känner du dig själv, där du sitter vid spaken och pedalerna, betydligt lugnare och säkrare än din lärare, vilken vandrar fram och åter vid landningsmärket och kastar ett getöga på dig ideligen, ideligen. Det är nämligen ganska spännande för honom också att se hur du klarar dig, om han som lärare släppt upp dig lagom eller om han kanske egentligen borde ha stuttit några pass till i lärarsitsen och tragglat i lurarna om lagom planefart, upptagning i rätt ögonblick eller kanske även denna gång skulle behövt vara med och vrålat i talslangen: "Spaken i magen, för jösse namn, spaken i ma-

Flygkurs för 3:75

— för klubbprenumeranter endast 2:25

Vad bjäder FLYGTIDNINGEN på under 1941? Jo, först och främst en *hel flygkurs*, synnerligen populärt skriven av en erfaren fackman. Kursen börjar i nästa nummer. Vem som helst utan några som helst förkunskaper om flygning får genom de lättfattliga jämförelserna från vardagslivet en inblick i de olika problemen. Och när så kriget tar slut och de civila flygskolorna åter öppnas kan den som noga följt kursen väl förberedd anmäla sig till praktisk flygutbildning! — Dessutom får Ni varje månad Sveriges populära flygtidskrift i Er brevlåda med massor av andra intressanta artiklar... allt för endast tre och sjuttiofem.

Flygklubbar som prenumerera på FLYGTIDNINGEN för sina medlemmar betala endast 2:25 kr. I slutet av november erbjöds ju nämligen samtliga flygklubbar billighetsprenumeration till detta pris, under förutsättning att prenumerationen skedde genom styrelsen och omfattade

samtliga medlemmar. Således 40 % rabatt! Är Ni medlem i en klubb som ännu ej behandlat vårt erbjudande så hoppas vi att Ni vid nästa sammanträde höjer Er röst för klubbprenumerering under 1941. Klubbprenumereringen kommer att stärka intresset och samhörigheten bland medlemmarna, vilka då även känna att de få en påtagbar valuta för medlemsavgiften.

Klubbar som prenumerera för sina medlemmar under 1941 erhålla dessutom FLYGTIDNINGEN för 1940 gratis, *inbunden i flott band med gultryck*. Denna bok blir till både nytta och nöje på klubblokalen!

Redan före årsskiftet ha många flygklubbar beslutat sig för billighetsprenumeration. Följ i deras fotspår! Den fullständiga förteckningen på våra prenumerantklubbar måste av utrymmesskäl stå över till februariumret. Bestäm Er snarast för klubbprenumerering så kommer även Er flygklubb med i förteckningen.

gen!!!", när kärnan lyckligt, fastän kanske mindre väl, tagit mark.

Men, även om du nu klarar första ensamflygningen med glans är det ingenting som hindrar att du nästa gång du går upp med din lärare i baksitsen efter några i ditt tycke ganska hyggliga manövrer plötsligt får höra en tålmodig röst i hörtelefonen: "För att du har civilflygarcertifikat vore det väl märkvärdigt om jag inte ändå skulle kunna lära dig flyga någotsånär hyfsat så småningom...". Varje ansats till nonchalans från elevens sida gäller det nämligen för läraren att omedelbart ta käl på. Det militära flygets oryggliga fordringar på precision kräver det.

Avancerad flygning är ej busflygning.

Efter den första ensamflygningen och de därpå följande — i längden tycker du nog rätt monotona — start- och landningsövningarna börjar träningen i vad man kanske skulle kunna kalla den högre skolan, eller vad folk i allmänhet älskar att tala om som "konstflygning". D. v. s. den baklängeskullerbytta med maskinen som benämnes looping, den av människor som ej har flugit med ganska påtaglig respekt omnämnda spinnen och så alla de andra manövrerna, immelmanssväng, wing-over, holvroll, roll och topproll, enkla eller, som mot slutet av utbildningstiden, kombinerade i uppvisningsprogram. Jag tror att de flesta flygelever känna en viss spänning inför varje ny sådan manöver, inte minst för spinnens karusell och rollarnas rygg-läge. Något som emellertid går över hos envar sedan man gjort rörelserna en gång. Mot slutet av utbildningstiden flyger man också mycket gärna och utan obehag på rygg. Det blir som så mycket annat här i världen en vanesak. De flesta kunna säkert också lära sig "konstflygning". Att göra den perfekt är däremot inte allom givet. Konsten i en spin t. ex. är inte, som väl lekmannen tror, att snurra så många varv som möjligt. Nej, finessen ligger i att själv, trots karusellen, kunna ta maskinen ur rörelsen mot ett bestämt

mål och lugnt och mjukt komma rätt på vingarna igen. Att skruva planet runt längdaxeln i en eller flera rollar i följd är heller inte så knepigt efter några försök, men att göra detta utan att nosen rubbas i sitt läge i förhållande till horisonten är ett helt litet konststycke, som fordrar träning, träning och åter träning. Det är också den i minsta detalj vårdade flygningen som den militära utbildningen avser att bibringa eleverna. Ingalunda det höga nöje som flygeleven erfar då han tumlar om i spin med sin "idiotsäkra" Sk 12:a, då han går upp i en brant, höjdvinnande immelmanssväng i en smäcker Klemm eller med sådär 300 km fart och ett avgrundstjut från motorn i sin kraftiga Sk 14 dyker och tar sats för en looping. Nej, nere på marken står läraren, och hans argusöga vakar över att eleven även på egen hand gör så gott han kan. Friskt humör och fantasi i den avancerade flygningen värdesättes givetvis, men "konstflygningen" får därför inte bli rena "busflygningen" med hafsiga manövrer och tanklöst slarv med gasreglaget. Den avancerade flygningen har ju, liksom den även inom reservflygskolan flitigt övade formationsflygningen — luftens exercis — kommit till för att eleven när han tilldelas sitt flygarmärke verkligen ska ha lärt sig att behärska sitt flygplan i vilket läge det än bringas. Ty i en spin eller dylik manöver kan ju en flygare komma helt ofrivilligt, t. ex. under flygning i moln. Och då måste han givetvis snabbt kunna bringa sin maskin i rätt läge igen. Även om han flyger "blint", d. v. s. efter instrument. Flygning efter sådana tränas därför också i reservflygskolan. Eleven sitter då under en huv, fullständigt avkopplad från den yttre omgivningen och uteslutande hänvisad till sina instrumenttavlor och visare. Han får flyga rakt fram, svänga, stiga och dyka, gå i spin och räta ut planet igen och slutligen flyga vissa navigeringsflygningar efter klocka och kompass, allt medan läraren i sin öppna sits tjänstgör som säkerhetsförare och tar rodren om hans adept plötsligt skulle visa alltför på-

fallande tendenser till att dyka i backen eller om något annat plan skulle komma i hotande närhet. Navigeringsflygningarna under huv efter instrument föregås givetvis av flygning med och utan lärare efter karta och kompass med markorientering och mot slutet med tidhållning, ungefär efter motortävlingarnas idealtidprinciper. På tal om flygning i "konstgjort mörker" kan ju också nämnas att flygeleven även får utbildning i nattflygning.

Luftnavigation och radiotelegrafi avgörande säkerhetsfaktorer.

Till utbildningen hör som sagt också en hel del teori, inte minst luftnavigation, vilken — trots vår sakkunnige lärares goda råd när något var kvistigt: "snurra på skivan, snurra på bara!" — inte är fullt så enkel, även om man nu har "skivan", d. v. s. flygvapnets raffinerade navigeringsskiva att räkna ut kurser, vindstyrkor och tider på. Vad det betyder att kunna flyga rätt och hålla tider exakt inom det militära flyget förstär säkert envar. Luftnavigation är därför jämte radiotelegraferingen reservflygskolornas teoretiska huvudämne. En blivande jaktflygare t. ex., vilken är ensam i sitt plan, är ju hänvisad helt till sig själv när det gäller att föra sitt plan eller gruppen han för befälet över dit han beordrats. Och vill han söka kontakt med eller anropas från marken är det ju lika klart att han måste vara ganska hemma i att sköta en radiosändares nyckel och att snabbt uppfatta de radiotelegraferade instruktionerna i sina i flyghuvan inmonterade telefoner.

Reservflygskolan avslutas med den högtidliga dag då flygets högste chef med stab anländer för att i egen hög person ta del av vad flygeleven verkligen lärt sig i teori och praktik. Och efter förhör och flyguppvisning randas äntligen den sista minuten flygeleven är elev. Efter generalskritik överlämnas nämligen till honom silvermärket, tecknet på att han upptagits i militärflygarnas krets.

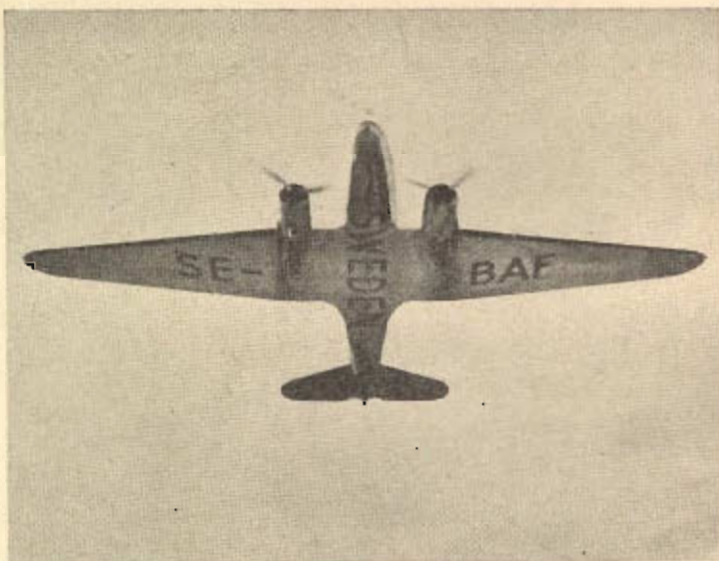
Ready.

Flyg till utlandet

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

- A B A -

A.-B. AEROTRANSPORT



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

VINSCHAR

II.

Medlem i Eskilstuna flygklubb har gjort förslag till elektrisk vinsch

Borlänge-Domnarvets flygklubb har ordnat sin vinsch så att en lämplig bil helt enkelt skurits av på mitten. Sedan fram-sätet och styrinrättningen plockats bort har den vid växellådan kvarsittande kardanen lagrats i den fria ändan och får tjänstgöra som axel för lintrumman. Styrningen för linan har placerats på rambalken och spolningen erhålles genom att denna skjutes fram och tillbaka på gejder. Framhjulen sitta kvar och bakändan understödes med en bock. Denna vinsch blir dock mycket ohanterlig och måste kopplas efter en bil vid förflyttning.

I "Flugsport" nr 2 och 9, 1940, beskrivas två speciellt byggda vinschar där en bilmotor på c:a 75 hk och 3.000 minutvarv använts för driften. I ena fallet har lintrumman lagrats i motorns direkta förlängning, i det andra vinkelrätt däremot. Spolapparaten för linan är en spindel med ändlös gänga, driven med kedja från trummans axel. Styrningen av linan sker med en Jachtmann-styrning med sax. Hela motoraggregatet och lintrumman har monterats på en särskild ram av U-järn. Transporten sker på två mitt under ramen placerade bilhjul och hela trallan bogseras med bil. En permanent domkraft i vardera hörnet av ramen skruvas ner mot marken vid start. Denna vinsch har ju alla fördelar som startredskap men blir ganska ohanterlig att flytta, ty vikten blir 1.000—1.500 kg. Linans hastighet går här att variera mellan 18,7 och 88 km/tim.

I en amerikansk tidskrift har en ganska bra vinsch beskrivits. Där tages kraften ut från båda bakhjulen på en gång. Den har dock den nackdelen att bakaxeln måste lyftas vid start. Men detta har lösts på ett bekvämt sätt medelst ett par kring bakaxeln pendlande balkar med fötter på, som skruvas ner mot marken med en kraftig skruv i stil med sådana som användes på "tippflak". Vagnen utgjordes av en täckt sportvagn där bakskärmarna tagits bort. En axel med ett par mindre bilhjul hade placerats mitt över och parallellt med bakaxeln och kunde medelst ett par kraftiga fjädrar spännas ner mot denna så att god kontakt mellan de båda axlarnas hjul erhöles. Den tvärgående axeln hade lagrats i två SKF-lager och mitt på den satt lintrumman. Styrningen och spolningsmekanismen hade placerats på förarhyttens tak och linan löpte ut framåt vagnen. Här användes vagnens kraftuttag på ett naturligt sätt och hastighetsmätaren kommer också att visa den rätta linhastigheten.

En engelsk vinsch arbetar på samma sätt i det att bilen backas upp på ett par långa cylindriska rullar, lagrade i en ram. Medelst en rullkedja drives sedan lintrumman från dessa rullar.

Denna konstruktion har dock den nackdelen att vagnen ej står stilla på rullarna. Lutar marken det minsta kommer bilen att under vinschning glida i sidled. Detta kan förebyggas genom att rullarna förses med

spår för bilhjulen. Men man kommer inte ifrån olägenheten av alla de lager som behövas vid en sådan konstruktion — tio kullagerhus åtgå för lagring enbart av rullar och trumma, och detta blir ju ett avsevärt tillskott till anskaffningskostnaden.

På en italiensk vinschkonstruktion, som jag sett på ett foto, hade vinschen placerats i kofferten bak på bilen. En mycket elegant lösning, där hela aggregatet gjordes osynligt och samtidigt skyddades när koffertluckan stängdes. Tyvärr saknades upplysande text om hur kraftöverföringen hade ordnats.

Elektrisk vinsch är framtidens lösen — ekonomisk i längden.

Förutsatt att segelflygklubbarna i fortsättningen kunna få bensin till sina starter skulle inte stort mer vara att säga om drivkällan. Men skulle nu bensinen tryta då kanske det kan vara bra med några uppslag på lager. Gummirepstart kunna allt för få klubbar använda sig av med något så när utbyte. Driften av vinscharna kan ju med avsevärda kostnader läggas om till gengas eller elektrisk drift. Men då komma stora svårigheter med den låga accelerationen. Starten blir för utdragen och därmed den vunna höjden allt för liten. Detta skulle kunna hjälpas upp om motorn före starten fick "ladda upp" ett svänghjul till högt varvtal, varefter även detta kopplades in vid starten och hjälpte motorn. Detta bleve alltså en energistart liknande den som användes för start av flygmotorer.

Den elektriska motor som helt skulle kunna ersätta bensinmotorn blir fantastisk stor och dyr och går ej heller att reglera så fint som behövs. En medlem i Eskilstuna flygklubb har emellertid framkastat ett gott förslag till elektrisk vinsch med relativt liten motor. Denna konstruktion arbetar också enligt svänghjulsprincipen och får nog mera betraktas som ett framsteg än som "Ersatz". Denna vinsch blir kanske dyr, men driftkostnaderna bli så mycket lägre så den bör snart betala sig.

Men här skall också framföras en varning för "hemslöjd" av dylika svänghjul. För att ej få för stora dimensioner på hjulet måste varvtalet hållas högt och det är mycket vanskligt att beräkna ett sådant hjul med sina tillhörande axlar så att det



Övre bilden visar Eskilstuna flygklubbs vinschbil.

På bilden här bredvid pågår vinschstart vid Borlänge-Domnarvets flygklubb.

ej kommer i svängningar (skakning) eller springer i bitar. En ökning av godstjockleken kan genom den samtidiga viktökningen och förstyvningen öka spänningarna och försvaga hela systemet. Vill någon försöka en sådan metod så måste han absolut anlita en ingenjör som kan beräkna en sådan konstruktion. En ev. utgift för detta betalar sig många gånger om, i det man då slipper allvarliga haverier.

Konstruktionen av den tidigare omnämnda styrningen för linan och spolapparaten kan utföras på flera sätt, men erfarenheten har visat att den med två vertikala och två horisontala rullar är bäst och driftsäkrast. Rullarna får ej vara för små, deras minsta tillåtna diameter är 50 mm, och så ska de bestå av hårt stål, vara ythärdade samt löpa så lätt som möjligt, t. ex. på kullager, detta för att linan skall slitas så litet som möjligt. På ramen till denna styrning fästes också den sax med vilken linan klipptes av för den händelse kopplingen i planet skulle klicka. Denna sax är absolut nödvändig och får ej saknas. Den skall skära säkert och kunna manövreras av vinschskötaren från hans plats.

För att få linan jämnt fördelad över hela trumman måste man använda en spolordning av något slag. Det enklaste sättet är att göra styrningen för linan skjutbar fram och tillbaka på ett par gejder eller modelst ett parallelogramsystem. Ännu förnämligare är naturligtvis att använda sig av en spindel med ändlös gänga och driva denna med en cykelkedja från

trummans axel. På spindeln löper en hållare fram och tillbaka med två rullar mellan vilka linan får löpa — i detta fall sitter naturligtvis styrningen fast. Detta är ungefär samma konstruktion som kommer till användning på spinnrullarna på kastspön.

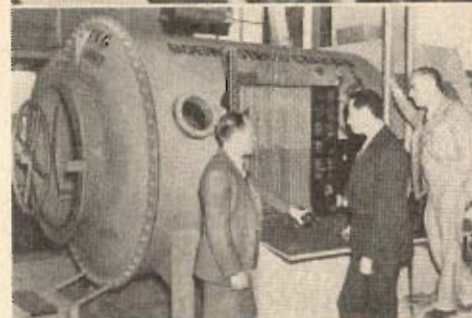
Lintrummans utformning blir beroende av hur den skall infästas, men den får ej vara av för liten plåt och måste ha en minsta diameter av 1.000 ggr tråddiametern på wiren eller c:a 100 ggr linans diameter. Den bästa wiren är en extra mjuk 3,5 mm med stålkärna och 0,4 mm tråd. Lintrumman blir då 400 mm i diameter, och med en bredd av 250 mm och en höjd på flänsarna av 100 mm rymmer den gott och väl 1.500 m wire.

Den samling vinschkonstruktioner som här blivit föremål för en kortfattad beskrivning äro givetvis ej de enda förekommande, men de äro några just nu i Sverige använda och i utlandet förekommande typer som kunna vara av intresse.

Den speciella teknik och det signalsystem, telefoni eller flaggsignalering, som användes vid vinschstart behandlas ej här utan lämnas till föremål för särskild behandling av någon erfaren instruktör och vinschskötare.

Luft-Emil.

Mera om vinschar i kommande nummer. Då visas även fotos på en del utländska vinschkonstruktioner.



“STRATOSFÄRKAMMARE”

Forskningsavdelningen vid Boeing Aircraft Company, Seattle, USA, har skaffat sig en "stratosfärkammare" som kan frambringa alla de omständigheter som äro förbundna med flygning på stor höjd. På undre bilden ses hela den sinnrika anordningen, en stältank på tre ton, delad i två avdelningar och utrustad med luftpumpar, manometrar, kylanordning m. m. Interiören framgår av övre bilden, där tre herrar just hålla på att prova luftkonditionerings-system och instrument till en Boeing Stratoliner.

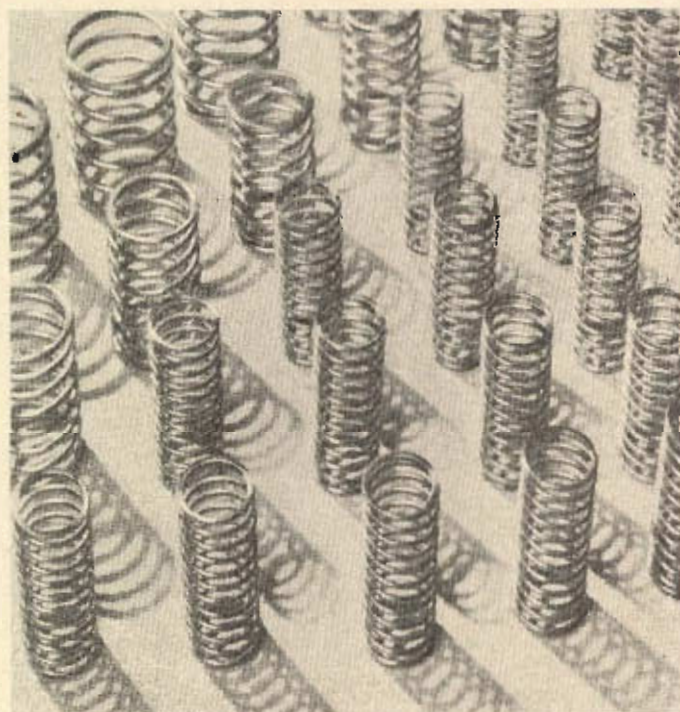


"Der Flieger"

Den representativa tyska flygtidskriften av populär-teknisk karaktär. Prenumerationspris pr år för Sverige RM 6:— plus porto RM 1:20.

Begär provnummer från

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

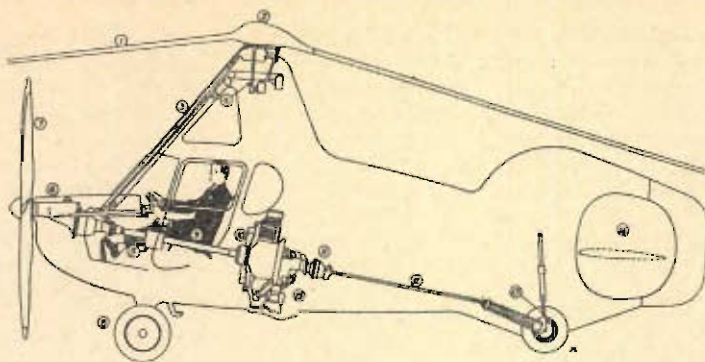


VENTILFJÄDRAR
FÖR
FLYGMOTORER

A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN
Fridhemsgatan 43 Stockholm • Tel.: 505045 505042

PA-36

“Whirl Wing”



Pitcairns nyaste autogiro gör starthopp och leker bil på gatorna!

Efter långvarigt experimentarbete, närmare bestämt sju år, har Pitcairn Autogiro Company, Willow Grove, Pa., USA, släppt ut en ny autogiro, typbetecknad PA-36, som med sin konstruktion beträdder nya vägar inom flygtekniken.

“Whirl Wing” har i byggnads sätt och inredning vissa likheter med en bil. Motorn, en 175 hk Warner, är placerad i kroppen bakom sitsarna, varigenom sikten framåt förbättrats. Propellern drives genom en kardanskt ansluten axel, som går från motorn genom karbinen. Propellern är fyrbladig.

Motorkraftens utnyttjande hos “Whirl Wing”: 1. rotorblad, 2. rotorhuvud, 3. drivaxel för start av rotorn, 4. mekanism för inställning av rotorbladen, 5. gasreglage, 6. transmission med propeller- och rotorstartkoppling, 7. fyrbliadig propeller, 8. styrbara landningsställshjul, 9. drivaxel, 10. fläkt för motorns kylning, 11. koppling för markförflyttning, 12. drivaxel till sporrhjulet, 13. sporrhjul, 14. stabilisator med snedställda fenor, 15. motor.

Rotorn består av tre blad. Genom en omställningsmekanism i rotornavet kunna bladen fås att intaga två olika vinklar. Vid starten ha bladen ingen anfallsvin-

kel, och medan de befinna sig i detta läge kan rotorn fås att rotera med en hastighet av 300 varv/min. Under flygning är varvtalet 180. Om bladvinkeln ändras medan rotorn har den högre hastigheten så kommer den energi som magasineras genom varvökningen att omvandlas i lyftkraft. Denna medger starthopp på c:a 4 m. (Siffran gäller vid full last och vindstilla.)

Stabilisatorn, försedd med en snedställd fena i vardera ändan, har ingen anfallsvinkel. I bakre kanten sitta två i luften omställbara trimroder, vilka användas för att motverka propellermomentet. Själva stabilisatorns vinkel kan ändras på marken. Girons kursstyrning sker med hjälp av sidoroder men manövreringen i övrigt genom rotorns omställning.

Landningsställets hjul äro styrbara, manövrerade med fotpedal, medan sporrhjulet är fast.

Kropp, roderytor och landningsställ äro beklädda med dural. Vid förflyttning på gator och vägar — vilket sker för egen motor, kopplad på sporrhjulet — samt när autogiron står under tak fällas rotorbladen bakåt.

PA-36 har dubbelkommando och är synnerligen lättflugan samt vändbar. Maxhastigheten ligger vid 190 km/tim. Landningen sker vertikalt även vid vindstilla.

Swallow LT 65

Swallow Airplane Co. Inc., Wichita, Kansas, USA, som byggt flygplan sedan 1919, har i dagarna släppt ut ett nytt skolplan, kallat LT65.

Planet har en 65 hk Continentalmotor. Kroppen är utförd i svetsad stålkonstruktion och klädd med duk. De två sitsarna ha placerats i tandem. Vingarna äro monterade till en mittsektion och förstagade. Balkarna bestå av spruce. Innerförstagningen utgöres av stål wires. Vingprofil Clark Y. Vingbeklädnaden är duk.

Landningsstället är av svetsade stålror. Hjulbromsarna påverkas av pedaler.

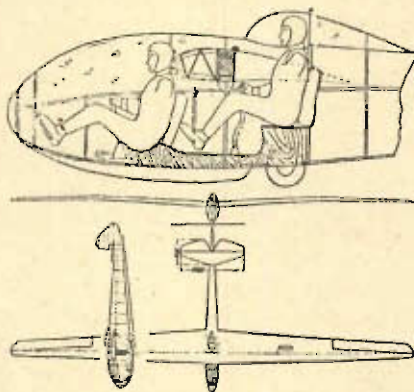
På det vänstra höjdrodret finnes ett lättroder, omställbart under flygning.

Data och prestanda:

tomvikt 295 kg
flygvikt 545 kg
teoret. flygsträcka, marschv., 560 km
bränsleförråd 53 liter
spännvidd 8,2 m
längd 6,6 m
vingyta 11,78 kvm
maxhastighet 184 km/tim
färdhast. 160 km/tim
landningshast. 64 km/tim
stigförmåga 182 m den första min tjänstetopphöjd 3.650 m.

Standardutrustning: höjdmätare, oljemanometer och -termometer, varvräknare, hastighetsmätare, förhandslåda, eldsläckare och hjulbromsar.

Swallow LT65 kostar 1.960 dollar fritt fabriken.



YAMZAKI

japansk tvåsitsare

I Japan har konstruerats ett tvåsitsigt segelplan som skiljer sig från det vanliga mönstret. Konstruktören tog sikte på den fördel som ligger i att eleven känner sig som om han sutte ensam i ett ensitsigt plan. Flygeleven har därför en kabin alldeles för sig själv. Bakom vingens huvudbalk sitter flygläraren på en högt placerad sits och har god sikt över elevkabinen.

Även vingkonstruktionen är intressant — på den 8,2 m långa mittvingen monterar yttervingarna, vardera 5 m långa. Kroppen är oval med landningsställshjul.

Data och prestanda: spännvidd 13,2 m, sidförhållande 1:17,7, vingyta 18,7 kvm, vingbelastning 19,7 kg/kvm, tomvikt 218 kg, tillsatsvikt 150 kg, glidförhållande 1:24,5, sjunkhastighet 0,71 m/sek, hastighet vid bästa glidvinkel 70 km/tim, d:o vid minsta sjunkhastighet 57,5 km/tim.

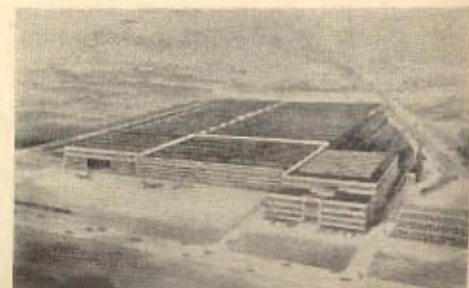
FLYGPLANETS DELAR

PÅ FEM SPRÅK

står på grund av utrymmesbrist över till följande nummer.

Framtidsfabrik för flygande fästningar

Här visa vi en tecknares uppfattning om hur Boeing Aircraft Companys väldiga fabrikskomplex i Seattle, USA, kommer att se ut om ett fåtal månader. Det blir en av de största fabriker som finnas i Förenta Staterna. Längsidan (följ den streckade och den heldragna vita linjen) är omkring 400 m, och på det andra hållet blir komplexet över 300 m. Golvytan kommer att omfatta c:a 17 har. För fyra månader sedan var fabriken endast tiondelen så stor (det som ligger inom den heldragna vita linjen). För närvarande är den hälften så stor som teckningen visar (allt som ligger till höger om den streckade och heldragna linjen är fabriken som den nu ser ut). — Fabrikskomplexet avses huvudsakligen för framställning av Boeings väldiga fyrmotoriga “Flying Fortress” (flygande fästningar).



ALLEBERGSFONDEN 55570
postgironummer



FRÅN FLYGVAPNET

EN NY MODELLFLYGLUBB kommer inom den närmaste tiden att bildas vid *Kungl. Göta flygflottilj*, Göteborg. Det rapporteras att stort intresse finnes för byggande av skalenliga modeller.

Med kännedom om de många skalmodellbyggen som förekomma bland de värnpliktiga vid praktiskt taget alla flygflottiljer av på flottiljen använda typer tror vi att det bara är en tidsfråga när denna sammanslutning kommer att efterföljas av liknande vid samtliga flottiljer. Det är även fullt naturligt att pojkar gärna vilja ha ett kärt minne från sin värnplikts- eller beredskapstjänstgöring vid flygvapnet, och genom den egna tillverkningen stiger ju värdet. Modellplanbygge under flygklubbsformer skulle härvid givetvis ge det största utbytet.

GOTT NYTT ÅR

tillönskas av

Lars Andersson, Tycho Braheg. 35, Limhamn
A. Bergsten, Sallerupsvägen 28, Malmö

Eric Bjurhovd, Malmö

Nisse Bredberg, Tidån

Lennart Carlsson, Skoga, Hälleforsnäs

Gunnar Ericsson, Postfack 44, Piteå

FLYGTIDNINGEN

Lars Göran Johansson, Klockgjutaregatan
10, Norrköping

Harry Lindgren, Lugnet 2, Ängelsberg

Rune Lundgren, Box 43, Uddebo

Harald Millgård, Sallerupsv. 26 a, Malmö

Paul Nilsson, Vedum

Nils Thulin, Postfack 104, Skillingaryd

Lennart Tretow, Hedsått

Kapten Florman...

(Forts från sid. 3.)

Men det var endast några få invigda som visste att han redan då de facto var chef för ett flygbolag, som visserligen ännu inte bildats utan endast fanns i hans egna planer men som icke desto mindre skulle bli roten och upphovet till det så framgångsrika företaget, vars ledare han nu varit i över sexton år. Londonattachén hade nämligen redan då han kom till Göteborg beslutat sig för tre saker, var och en en liten sensation: pro primo att lämna sin londonbefattning, pro secundo att ta farväl av officersbanan och pro tertio och mest betydelsefullt att träffa överenskommelse med de Havillandbolaget att leverera trafikflygplan till honom på kredit.

Allt gick efter beräkning, åtminstone avskeden och överenskommelsen med de Havillandbolaget. Med ett förmånligt kontrakt från detta bolag på fickan kom Carl Florman hem igen till gamla Sverige och entusiastiskt genast den svenske flygare han bäst kände, nämligen sin egen

broder Adrian, för sina planer. Ett kapital, icke på många miljoner utan blott på 350.000 kronor, skrapades ihop med andra framsynta personers hjälp. Gamle Post-Julle hade inte glömt sina ord sex år tidigare — postmyndigheterna ställde sig mycket förstående, och den 1 juli 1924 skulde trafiken börja på linjen Malmö—Hamburg, den kontinentförbindelse som svenska postverket var mest intresserat av.

Carl Florman var glad som en speleman och meddelade de Havillandfabrikerna att de beställda trafikmaskinerna skulle levereras före midsommar, så att man hann provflyga ett tag innan man satte igång. Men engelsmännen hyllade regeln "festina lente" och tyckte det gick alldeles för fort för den gode kaptenen. De hade så många andra och förmånligare beställningar före, så det var för den svenske flygbolagschefen bara att vänta tills de behagade leverera maskinerna. Trodde de ja, men Florman lät sig inte nedslås. I ett huj hade han begivit sig över till London, med några väl valda ord brutit kontraktet med de Havilland och fortsatt vidare till Junkersverken i Tyskland. Där fick han på kredit köpa två enmotoriga sjöplan av typ F. 13 med plats för fyra passagerare. I ungefär samma veva hade han engagerat de tre bästa svenska piloter som funnos vid denna tidpunkt, nämligen Robert Holmén, Albin Ahrenberg och Ernst Roll. Nu hade Carl Florman maskiner, piloter och flygbolag, och den 2 juni 1924 satte han igång. Denna historiska dag öppnades flyglinjen Stockholm—Helsingfors, och den 1 juli startades programligt postflyglinjen, som tillika blev trafikflyglinjen, Malmö—Hamburg.

Och sedan... antalet maskiner har växt, antalet piloter ökats, antalet linjer blivit allt större och linjerna allt längre, tills Aerotransport vid det senaste storkrigets utbrott faktiskt var ett av de ledande i Europa i fråga om längd av trafikerade linjer och världens allra främsta i fråga om trafikregularitet och, vad viktigare är, trafiksäkerhet.

Men det har minsann inte gått av sig själv. Tvärtom, det ligger mycket och hårt arbete bakom uppsvinget, och Carl Florman har visat att han kan konsten att arbeta. ABA blev Carl Flormans egen ska-

pelse, ty han har alltid varit en hästlängd före med idéer och planer, och därför har det gått som det gått. Fråga vilken internationell trafikflygexpert som helst och ni får till svar: Carl Florman ja, det är svenskt och internationellt sett en av våra mest dugande trafikflygexperter just nu. Nattpostflyget, det internationella flygsamarbetet och mycket, mycket annat har varit i Calle Flormans idésäck först, innan det kommit i förverkligandets påsar, för att lätt travestera ett gammalt talesätt.

Och samme internationelle expert skulle kunna ge hemligheten med Carl Flormans framgång: iderikedom, dådkraft och företagsamhet, djärvhet utan dumdristighet, en arbetsförmåga och en förmåga som få att entusiasmera andra, en hart när kuslig blick för duktiga medhjälpare och var dessa stå att finna samt sist, men ingalunda sämst, framsynthet och ståndaktighet samt orubblig trohet mot hans eget och bolagets valspråk "Safety first!"

Att skildra Carl Flormans verk från år 1924 och till dags dato vore att skriva svenskt trafikflygs och i icke ringa mån intereuropeiskt trafikflygs historia.

Men Calle Florman har trots sina framgångar alltid förblivit samma entusiastiska ungdom som han var när han började och har i oerhört hög grad förmått levandegöra Douglas Fairbanks berömda valspråk: Keep smiling!

I detta och i hans orubbliga tro på trafikflyget och dess män, på dess framtid och dess nytta i det internationella samarbetets och samfärdselsens och samförståndets tjänst ligger säkert Carl Flormans stora livshemlighet. Inte ens genom de grymma och meningslösa krigshändelser vi nu uppleva, då flyget återigen fångats in av krigsguden Mars för att tjäna dennes mordiska syften, låter sig Carl Florman förtrötta. Han planerar redan för vad som kan göras när freden åter "bryter ut" och världen ånyo löper i fredliga och civiliserade banor. Här behöver endast antydans hans redan omtalade planer på en svensk-amerikansk flyglinje, som måhända kan utspännas även åt öster via Ryssland—Kina och på så sätt omcirkla hela jordklotet. Den dagen kommer, det tror både Carl Florman och

Big Ben.

Flygspiranter.

De, som under år 1941 vilja bliva officers-, reservofficers- eller flygingenjörspiranter vid

Flygvapnet

skola före den 1 februari 1941 insända ansökningar härom till
Chefen för flygvapnet, Stockholm 10.

Upplysningar rörande anställning, utbildning och avlöning ha tillställts rektorer vid allmänna läroverk och andra läroanstalter, som giva för anställning kvalificerande avgångsexamen och kunna dessutom erhållas från expeditionen vid flygstabens utbildningsavdelning, Narvavägen 32, Stockholm 10. Telefon, namnanrop "FLYGVAPNET".

VI PRESENTERA:



Tage Joneberg,
flygkapten, flygmiljonär, jägmästare.

Aerotransports åttonde flygmiljonär är skåning, född i Sivarishamn 1906. Efter studentexamen skrev han in sig vid Skogshögskolan och tänkte sig sin framtid som jägmästare. När denna examen var klar fullgjorde han sin uppskjutna värnplikt vid flygvapnet. Åren 1929—30 genomgick han flygskolan i Ljungbyhed och året därpå befälkurs och arméspaningskurs, varpå han utnämndes till reservofficer.

Den nyblivne fänriken återgick nu under ett år till sitt ursprungliga värv som jägmästare. Men när så värt flygvapen skulle utvidgas och det var brist på instruktörer lämnade Joneberg sina jaktgevär hemma och blev i stället flyglärare i Ljungbyhed. Efter två års tjänstgöring vid flygvapnet vände han för en tid tillbaka till skogen. Således var han 1934—35 jägmästare vid Domänstyrelsen. Men lågen stod numera mest till luften ovanför trädtopparna, och när han i slutet av år 1935 fick anbud om anställning som trafikflygare vid ABA så slog han genast till.

Under sin tjänstetid hos ABA har flygkapten Joneberg varit förare på alla bolagets linjer, såväl på daglinjerna för passagerare som nattlinjerna för post. Han har flugit med alla flygplantyper som ABA har, och nu senast flyger han en Douglas DC 3 på den direkta linjen Stockholm—Erlin. Den 25 april satte Joneberg ett hastighetsrekord på sträckan Berlin—Stockholm med en Junkers Ju 52 — tiden blev endast 2 tim 43 min.

Jonebergs erfarenheter från tiden som flyglärare i Ljungbyhed ha kommit väl till pass vid Aerotransport. Han är nämligen även flyginstruktör i bolagets flygtjänstutbildning. Detta innebär att han tjänstgör som lärare vid de inom bolaget avordnade repetitionskurserna i navigation och instrumentflygning.

Skogarna har dock ej helt lämnat hans hjärta, och varje höst tar han sig ledigt någon vecka under jakt säsongen. Ty han är och förblir entusiastisk friluftsmänniska, jägare och fiskare.

P.

En ambulansflygare ger sig aldrig!

På själva julaftonsmiddagen kom bud till Frösö läger att en ung mor i norra Jämtlands obyggd fått bröstböld och behövde flygambulansens hjälp.

I ett kyligt aftondis som färgades svagt rött av den aldrig helt synliga solen startade Fokkern, reservambulansen. Det var lugnt och stilla. Mekanikern, korporal Andersson dåsade efter julmaten, kröp ner på durken och sträckte ut sig på den mjuka fårfallen, avsedd som värmande underlag för den sjuka.

Föraren, furir Boman, satt och drömde om fläskkorv, skinka och senap.

På en gång kommer stormen. Från gränsfjällen i väster drar en vit våg av skummande snövrede. Högt över fjälltopparna vräker vägen. Allt fast försvinner. Hela allt blir en häxdans av flömrande flingor. Snart är allt vitt, vanvetligt vitt.

Boman glömmer julmaten. Ska han hinna fram innan det är för sent? Den sjuka måste till lasarettet i Östersund!

Planet hoppar och kränger. Boman blir svettigt under arbetet med att hålla det på rätt köl. Andersson har för länge sedan spänt fast sig stadigt.

Nu är marken försvunnen. Omöjligt att landa. Stigning så mycket kärnan tål.

Snöstormen breder ut sig på alla håll, även på höjden. Den hinner upp planet.

Dragen hårdna i ansiktet på furiren. Han strider för två liv, kanske för ett tredje, den sjuka kvinnans — om det inte är för sent.

Ögonen stirra sig blinda på instrumenten. Bomans knän och högra armen värka av ansträngningen.

Ja, nu är det väl snart slut med alltihop, tänker Andersson. Bara att säga adjö till Boman därframme. Bussig kamrat. Förbaskat bra grabb egentligen, det finns få av hans sort. Andersson spänner försiktigt loss sig och lutar sig fram över Bomans axel under det han med ena handen kramar sig fast i sittrumssargen.

Han klappar Boman på axeln. Och ser sentimentalt ut — tycker furiren som vänder sig om för ett ögonblick. Stackars alla som äro rädda när det gäller!

Andersson drar sig tillbaka till sin plats, en aning särad. Men så får han plötsligt annat att tänka på....

Lär! Han lutar sig fram igen och pekar. Boman drar av gasen och lägger sig i plané.

Där igen! Där fångar Boman just sista skymten av ett svagt, övergivet blänkande ljus. Nästa ögonblick är det försvannet under snöbyarna.

Kanske är det en av de eldar vid landningsplatsen som folket skulle tända på vid inträdande skysning. Hejsan, det ordnar sig visst!

Planén har blivit skarpare. Boman nästan ligger på sidan om vindrutan och stirrar stelt efter det som kanske ska dyka

fram under nosen. Trasiga snötvingda tussar svepa förbi i rasande fart. Det tju-ter om stöttorna.

Han ser uppåt och märker att snötjockan tunnas av på höjden och att månen ibland lyser fram mellan flockarna av snabbt flygande moln. Alltid en ljuspunkt!

Nu är det väl inte långt kvar till backen. Antagligen finnas fjäll i närheten — och dessa bör man akta sig för.

Plötsligt vika molnen åt sidan och.... ja, det är tur att de inte ligga närmare marken. Där nere så där på en 200—300 meter badar en bit av en sjö i månskenet.

Boman kände inte igen trakten. Men det var inget att göra åt. Nu skulle man bara ner på ett hyggligt sätt.

Boman landade oändligt försiktigt längs en granskogsklädd strand. Sättningen blev ganska hög och dunsig. Fokkern kördes in så nära land som möjligt för att få vindskydd.

Försynen hade visat sig nådig och låtit dem slippa ner just medan stormen höll andan. Nu drog kung Bore åter sina frostiga snödraperier över nejden.

Motorn kuperades och deras öron utlämnades åt stormens hänfulla vrål.

— Var är det där ljuset vi såg, tror du? Du höll väl ögonen på det, Andersson?

— Nej, det försvann. Vi följer väl den här stranden.

Över en timmes hårt slit i den piskande yrsnön att få planet hjälpligt tjudrat. Svettiga på kroppen, stelfrusna i ansiktet och om händerna. Näsan rann och ögonen sveo.

— Kom då, sa Boman när de lagt kappellen över motorn och sittrummen. Men glöm inte reservproviantboxen.

De spände loss sina skidor från Fokkern, och så följde de stranden i medvind, utmattade, med stela lemmar och sömntunga ögon. Men inget vänligt ljus blinkade sitt "välkomna in i värmen!"

— En stuga så sant....

Ett litet, litet hus skymtade under strandens granar. Rödde det folk där?

— Här kan vi kanske få reda på var vi är nästan och om vi kan nå den sjuka i kväll. För vädret blir väl bättre, och då startar vi! sa Boman.

Men nej, stugan var läst. Hoppet flög sin kos från de två pinade och desperata pojkar. Med yxan lyckades de bryta sig in.

I den öppna spisen hade snön yrt in och lagt sig över halva golvet. En enda brennande fanas, lyckligtvis snöfri, med en smutsig och trasig skinnfäll. Det bästa av alltihop var att det låg ved i ett hörn. Hurra!

Snart sprakade en glad brasa i spisen, snön skrapades bort, och livet var plötsligt mer än uthärdligt. Reservprovianten ransonerades, och en tilltygad chokladkaka av Bomans ficka gjorde julstämningen fullständig — nästan.... de visste ju att deras försvinnande förstört julfriden i de-

ras hem och på Frösö läger. Och så den misslyckade hjälpen åt den sjuka. Det var värst av alltihop.

— God jul, sa Andersson och bjöd Boman på en cigarrett, som denne rökte endast för att vara kamratlig. Tror du kläderna torkar tills i morron?

— Vet inte, men var är vi nånstans?

Medan brasan småpratade och orkanen vislade i skorstenen somnade de dödströtta flygande samariterna.

Andersson vaknade vid att Boman drog till sig hela fällen, mumlande: "Nordvästlig kurs". Kylan härskade oinskränkt i stugan. Vinden pep i de otäta väggarna. Andersson steg upp, tände en ny brasa, drog av sig de ännu halvvtåta byxorna och försökte torka dem framför elden. När de ångade, heta och behagliga, drog han dem på sig och kröp till kojs. Efter att försiktigt ha dragit över sig en bit av fällen somnade han igen.

En halvtimme därefter var det Bomans tur att väckas av Anderssons våldsamma dragning i fällen. Den sömndruckne plirade virrigt, kände att han frös, steg upp och lade på mer ved.

Så gick natten under växelsovning.

På jultid morgonen hade stormen lugnat sig något. Snöfallet hade avtagit.

— Vi måste åka och titta efter om kärnan står kvar. Då flyger vi, var det första Boman huttrade fram när han vaknat och ruskat liv i Andersson.

Då lade sig ovädret för en kort stund, och båda hörde långt bortifrån en svag ton, en kyrkklockas kallelse till frid och andakt. Så röt stormen igen.

Andersson bleknade.

— Usch, det var otäckt. Skrömt, gosse! Inte finns det någon kyrka här i obygd.

Så snart de fått lite hett te och ett par kex i sig skidade de iväg.

Oljan var som beck. Det blev nästan dager innan motorn börjat tända.

— Det här går inte, sa Boman. Motorn skär om vi kör med den här oljan. Du får åka till kojan och hämta den där kastrullen så vi kan värma oljan. Jag gör upp eld så länge.

— Hur ska vi få oljan ur tanken då, tror du? Nej, vi tar't försiktigt, nu när motorn ändå visat livstecken.

En timme gick, det ljusnade ännu mer, och så till slut gick motorn.

Boman tittade sig om på de solslickade höjderna, som isklara började avteckna sig mot en isgrön rymd.

Starten gick rakt in i den bleka midvintersolen, som höll på att lämna horisonten. Ett strålände snölandskap.

På 50 m höjd vred Boman huvudet och pekade. Där lågo flera gårdar, ett par riktiga byar. Så nära folk hade de varit. Folk och mjölk och mat!

Efter ytterligare en halv minut upptäckte Boman en kyrka på vänster hand. Den föreföll bekant på något sätt — var det inte Hammerdals kyrka som kallat på dem i morse? Då hade de allt drivit ur kursen i går! Bäst att landa och få visshet.

Jo, det var rätt förmodat, upplyste en medlem av Hammerdals flygklubb, som kom springande när de körde in till stranden.

— Var kan jag få låna telefon? frågade Boman.

— Följ med mig så ska jag visa. Behövs det bensin så kan jag nog få några klubbkamrater som hjälper mig?

— Ja, om ni har så forsla ner den till planet så länge. Andersson, du får stanna och se till kärnan. Ska skaffa ett par smörgåsar åt dig.

De fingo sällskap på vägen med folk som kom från julottan.

— Ilsamtal, fröken, personligt dagofficeren F 4. Tack! Tack! sa Boman ännu en gång när moran i huset bjöd honom fram till kaffebordet.

— Hallå, det är furir Boman. Ja. Tack! Hammerdal. Övernattat söder Hammerdal. Har inte planet startat än? Går det stoppa? Tack, löjtnant, anhåller att få slutföra mitt uppdrag, inget fel på planet eller oss. Vi ska skynda oss. Godmorgon, löjtnant!

Boman bad om ursäkt för att han inte hade tillfälle dricka ur kaffet och rusade ner till Andersson — som inte fick några smörgåsar.

— Tanka fort, för nu ska vi flyga vidare, Andersson!

H. von Wadmal.

VI PRESENTERA:



Gotthard Hedvall,
ordf. i Gästriklands modellflygförbund,
modellflygare och organisatör.

Gotthard Hedvall, född i Hofors 1920, började modellflyga år 1934. Tiderna blevo då givetvis blygsamma, men med sann ihärdighet har han arbetat sig upp till att bli en av Gästriklands bästa modellflygare. Sålunda placerade han sig i februari 1938 vid tävlingar i Sandviken såsom näst bäste landsortsdeltagare i sin klass, detta i konkurrens med 140 tävlande från bl. a. Vingarna, Gävle, Långshyttan, Hedemora och Rättvik. Vid gästrikemästerskapet i september samma år vann han sin klass med tiden 1.36.9 — denna seger är han mest stolt över av alla. Före tävlingen hade Hedvalls modell under trimning försvunnit efter 11 min flygning, men den egentliga tiden uppskattas till över halvtimmen.

Sin bästa tid på tävling uppnådde Hedvall i Hofors mars 1939 — medeltid 2.30.0, längsta tid 3.55.0. Under 1940 har han placerat sig överst på prislistan vid tävlingar i St. Skedvi och Storvik. Hedvall har dessutom deltagit i finalen vid FIBs rikstävling samtliga tre åren. Att här räkna upp Gotthard Hedvalls förstaplaceringar tillåter ej utrymmet. Hans röda enmetersmodeller ha emellertid härjat våldsamt i prislistorna de senaste åren och komma nog ännu i många år att tillhöra eliten inom Gästrikland.

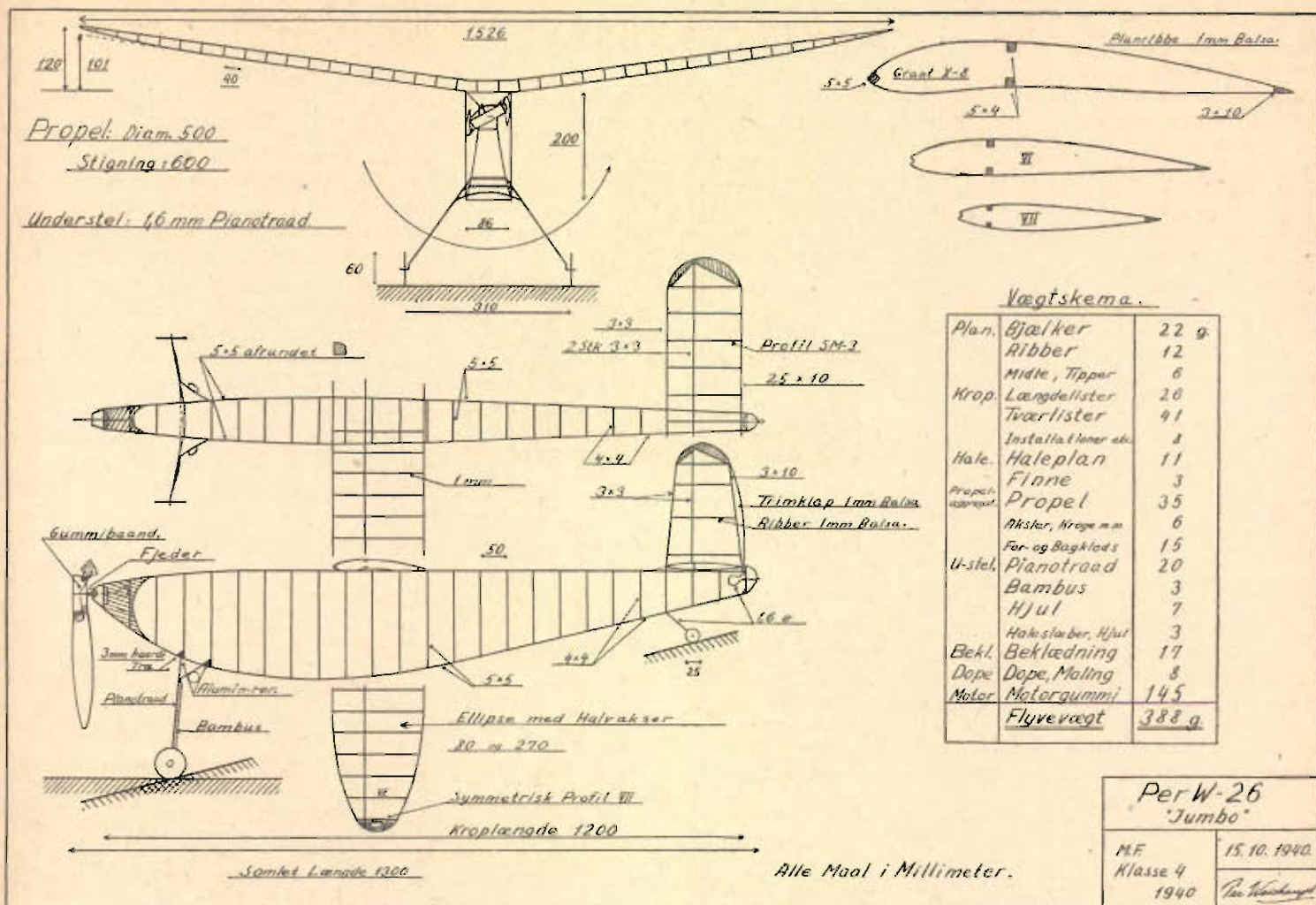
Gotthard har en stor portion energi. Fäjjaktligen har han tagit livlig del i det klubborganisatoriska arbetet. Sedan 1937 är han kassör i Kungsörnen, Hofors, och vid bildandet av Gästriklands modellflygförbund utsågs han till ordförande i förbundet — självefallet skulle man väl kunna säga.

Förutom sina meriter som modellflygare är Hedvall en prima kamrat, som av alla unnas att på detta sätt hedras för allt han uträttat i syfte att popularisera modellflyget i sin landsända! Han kan ställas upp som förebild för modellflygare och såsom ett bevis på att även landsortspojkar, ofta utan organiserad vägledning, kunna sträva sig fram och göra sig gällande.

Gunnars.



På själva julaften startade reservambulanzen från Frösön...



JUMBO

och två andra stora gummimotormodeller

Den internationella tävlingsmodellen, Wakefieldtypen, är antagligen den bästa kompromiss som finns mellan flygegenskaper och — vilket spelar stor roll vid tävlingar — transportmöjligheter. Den är inte större än att man kan bära den med sig vid resa till startplatsen, och den är så stor att man med den uppnår goda resultat. I allmänhet har det nämligen visat sig att en modells prestanda ökas med storleken. Jag har därför gjort experiment för att utröna hur modellplan större än Wakefieldmodellerna äro att bygga och flyga.

Innan jag går över till att i korthet beskriva den serie större modeller som jag under de senaste två åren utvecklat vill jag nämna att jag ej förrän med dessa egna konstruktioner uppnådde nämnvärda resultat med gummimotordrivna modellplan. Förut hade jag byggt stora tyska typer, såsom Pritschow (138 cm spv) och Polzin (198 cm). Min bästa tid var blott 1 min 3,5 sek med en dansk version av "Gladan". Min bästa distans hade varit 380 m, största hastighet 7,18 m/sek.

Mina tre egna stora modeller heta "Gorillan", "Hyenan" och "Jumbo" (modigt gjort att kalla ett modellplan vid ett sådant olycksbådande namn! Red:s anm.). Deras vingyta håller sig omkring 24 kvdm och spännvidden omkring 150 cm. Den

första byggdes 1939. Den var ganska tung — vingvikten var 3,54 gram/kvdm. Jag lärde mig dock snart att bygga mera viktbesparande: Jumbos vingvikt var 2,02 g/kvdm. De två första modellerna hade samma ving: sidoförhållande 1:10, profil SM-1, 8 graders V-form från mitten. — Gorillans kropp var mycket lång och smal. Den uppfyllde de dåvarande danska föreskrifterna att största kroppsektion skulle minst vara längden gånger längden dividerat med 200. Byggnads sättet var vanlig fackkonstruktion av balsa. Några vidare resultat uppnådde den icke, detta på grund av att öppningen framtill var så liten att knutarna på gummimotorn ej kunde komma in när uppdragningen gjordes med för många varv. Gorillan slog i alla fall åtskilliga



"Jumbo", Per Weishaupts bästa modell.

Ordförklaringar till ritningen:

- Plan = vinge
- Bjælker = vingbalkar
- Ribber = spryglar
- Mitte, Tipper = vingmittstycke, -spetsar
- Tværlister = kroppsspant.
- Hale = stjärt
- Haleplan = stabilisator
- Finne = fena
- Understel = landningsställ
- Haleslæber = sporre
- Maling = färg, målning
- Trimklap = trimroder

klassrekord samt satte dessutom distansrekord på 456 m och hastighetsrekord på 13,78 m/sek. Efter att ha gjort talrika experiment med denna modell — bl. a. byggde jag om den till anktyp ("Ente") och satte också på detta sätt en del rekord för Danmark — konstruerade jag under sommaren 1939 Hyenan.

Hyenan byggdes efter erfarenheter som vunnits sedan Gorillan kom till. Den väsentligaste skillnaden var att kroppsektionen ökats för att uppfylla de internationella föreskrifterna (längden gånger längden div. med 100), vilka snart blevo obligatoriska för alla danska kroppsmodeller. En tjock kropp är ju för övrigt mera torsionsstyv än en smal. Dessutom var vingbelastningen ökad från 13 till gott och väl 15 g/kvdm. Även denna regel blev snart införd för alla danska kroppsmodeller.

Gummimotorn ökades från c:a 25 % av totalvikten hos Gorillan till 34 % hos Hyenan, vilket möjliggjorde betydligt bättre resultat trots den större vingbelastningen. När jag lärt att trimma modellen riktigt klarade jag som nr 4 de danska elitproven, slog åtskilliga riksrekord och uppnådde en bästa tid av 2 min 4,9 sek utan termik. För beräkningen av mina modeller har jag använt doktor Palmgrens utmärkta formler, vilka varit mig till stor hjälp. Den teoretiska topptiden skulle enligt dessa vara 2 min 5,0 sek — således voro formulerna mycket pålitliga. Jag gjorde senare endast enstaka ändringar, bl. a. förbättrade jag tvärstabiliteten med öron och gjorde försök med fällbar propeller.

Under 1940 utvecklade jag typen ytterligare fram till Jumbo, på vilken jag faktiskt inte kan tänka mig flera förbättringar. Modellens mått och byggnadsätt framgår av ritningen (på motsatta sidan). Jumbo var i stort sett byggd som Hyenan, men den var försedd med fällbar propeller, landningsställ av vida bättre konstruktion — överhuvudtaget finare på alla sätt. Stabilisatorytan, som på Gorillan blott var 20 % av vingytan och på Hyenan 25 %, var nu fullt ut de tillåtna 33 %, och samtidigt var kroppen kortare. Vingen var på de föregående trapetsformad (avsmalnande) men på Jumbo jämbred med elliptiska spetsar. Vingprofil Grant X-8. Stabilisatorprofilen var symmetrisk. Jag hade provat även en bärande stabilisator med profilen NACA 23012 men ej fått bättre flygegenskaper därmed.

Jumbos kroppsform kanske inte förefaller så vacker vid första ögonkastet, men det finns ju folk som menar att allt ändamålsenligt är vackert, och så vänjer man sig vid allting! Formen är mycket praktisk, emedan den är lätt att bygga, tillåter ett enkelt anbringande av vinge och stabilisator, ökar torsionsstyvheten samt möjliggör ett kort och därmed lätt och starkt landningsställ. Jumbos landningsställ vägde 30 gram mot Gorillans 45 och var dessutom på alla sätt bättre än tidigare använd typ. Ett sporrhjul underlättade i hög grad start från marken.

Gummimotormodellens storlek bestäms av motorn. Blir denna för stor i genomskärning så kan man inte dra upp den. Även med en mycket kraftig bröstbormaskin har det ofta varit förenat med stor fysisk ansträngning att dra upp gummit på dessa modeller. Och ändå använde jag endast två tredjedelar av den diameter som man enligt dr Palmgrens formler kan tillåta sig. Då jag i övrigt är anhängare av lång motorgångtid använde jag förhållandevis stor stigning på propellern, vilken var fällbar, något som jag anser vara synnerligen förmånligt. Då jag på detta sätt fått en lång motor använde jag på de två första modellerna lång kropp, medan jag kortade av den sista något. Eftersom jag personligen är motståndare till "kras" —

KONSTRUKTÖREN:



Per Weishaupt,

FLYGTIDNINGENS nyaste utländske medarbetare är en av danskt modellflygs toppmän. Han var sålunda ordförande i Odense Model-Flyveklub från dess start

på grund av att det kostar onödig vikt, försakar skadligt motstånd och komplicerar modellen — använde jag snott gummi, varvid en relativt lång motor kan hänga spänd i en kort kropp.

Jumbo är den första modell som jag fått termikflygningar med. Dess bästa officiella tid är 10 min 27,5 sek, men den har också på en flygning uppnått c:a en timme, varvid den samtidigt höjde det danska distansrekordet från 5 till 19,25 km. De icke-termiska flygningarna intressera mig dock mera, då de i långt högre grad visa modellens verkliga flygegenskaper. Med uttagna 70 % av det största antalet uppdragningsvarv har Jumbo uppnått en flygtid efter markstart på 2 min 7,1 sek utan termik — och så landade den i några 3 m höga buskar. Motortiden var 45 sek. Med utgång från detta kan man beräkna maximpredstationen till c:a 3 min. Jag håller dock knappast för troligt att man kan dra upp motorn för fullt. Därför menar jag att man får de bästa resultaten med en modell som i fråga om storlek ligger mellan Jumbo och en Wakefieldmodell — dels emedan detta blir en större modell än Wakefield, dels emedan man kan gå ned till en vingbelastning av 15 g/kvdm.

Omkostnaderna för dessa tre modeller har varit c:a 50 danska kronor plus utgift till en bröstbormaskin samt hittelön till den som fann Jumbo efter dess 19-kan-flygning. Tyvärr hade modellen legat ute i tio dygn, och 30 m friskt gummi, numera oanskaffbart i landet, hade ruttnat. För konstruktion och ritning har jag använt 50 timmar, för bygge och reparationer c:a 200 timmar sammanlagt.

Per Weishaupt.

1935 till år 1937 och för Dansk Modellflyver Forbund under det första året av dess tillvaro samt därefter ett år "Rekordprotokol-fører". Han har vidare varit tävlingsledare vid flera "Stevner", bl. a. det hittills största i Danmark, pingstlägret 1939. Weishaupts praktiska erfarenheter härleda sig från över 11 års aktiv modellflygning, först med engelska och tyska fabriktillverkade typer och sedan 1934 med 36 vitt skilda segel- och motormodeller, vilka han byggt efter andras eller egna konstruktionsritningar. Såsom rekordhållare har han legat etta eller tvåa från MFs start och har efter hand fått c:a 60 olika rekord godkända.

Det är med glädje FLYGTIDNINGEN hälsar en sådan kapacitet som medarbetare, och vi hoppas att många svenska modellflygare ta itu med att bygga den stora motormodellen efter Weishaupts utmärkta ritning! I följande nummer få vi läsa mera av hans penna.



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

På grund av importsvårigheter o. d. äro följande katalognummer f. n. slut i lager:
Nr 40—42, 47, 49—51, 53, 58, 73, 74, 78, 79, 80, 95, 106, 107, 110, 139, 141, 142, 146—154, 163, 166, 168—176, 209, 216, 230, 231, 237, 239, 247—250 och 266—268.
Var god gör anteckning härom i katalogen.

NYHETER:

Våra populära manschettknappar av förgyllt metall samt blå emalj och flygmärket icke äro levereras. Pris som förut endast 4: 75 kr. per par.

Papeterier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i nytt, flott utförande inlagda i trevlig mapp. Pris endast 7: 25 kr.

Svensk Flygkalender 1940 åter i lager. Passa på och köp de flygintresserade uppslagsbok med massor av uppgifter om modell-, segel- och motorflyget samt flygrekordtabeller etc. 272 sidor. Pris 2: 50 kr.

Pappersknivar i propellerutförande med flygmärket målat på propellerbladen. Pris 1: 20 kr.

Order över 3 kr. portofritt.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

A E R O - T J Ä N S T, Malmö.

I dag
I morgon
HAR NI SÄKERT ärende till posten
FLYGTIDNINGEN i brevlådan
Prenumerationspriset är endast 3: 75 kr. per helår och postgironumret 147660

För flyghågade radioamatörer:

RADIOSTYRNING AV MODELLFLYGPLAN

Några olika system

Den allra senaste flugan inom modellflyget är radiostyrning. Att från marken kunna manövrera ett modellplan verkar kanske för många som en sagolik dröm. Den som sätter sig in i radiostyrningens principer finner emellertid att den öppnar nya, ljusa framtidsperspektiv även för våra svenska modellplanbyggare och radioamatörer.

För att kunna manövrera ett flygplan medelst radio behövs dels på marken en sändare, som utsänder manöversignalerna, dels i flygplanet en mottagare vilken uppfångar dessa och medelst en relä sätter manövreringsanordningen i gång. Eftersom modellplan kunna medföra mycket begränsad last får man nöja sig med att kontrollera endast kursen. Manövreringsanordningen kopplas därför till sidorodret.

Den idealiska manövreringsanordningen har följande egenskaper: då ingen signal ges står rodret i neutralläge, men vid signal ger det utslag åt höger eller vänster beroende på den givna signalen. Utslagets storlek skall kunna kontrolleras, och rodret förblir i det inställda läget tills signalen upphör, varefter det återgår till neutralläge. Det är ganska svårt att få fram en enkel apparat som fyller dessa fordringar.

Det finns emellertid många olika typer att välja mellan. Dock gäller här som alltid att ju enklare och färre delar desto bättre, ty då är risken mindre att något skall krångla.

Fig. 1 A—F visar några i USA använda system. Det allra enklaste, fig. 1 A, består av en elektromagnet och ett batte-

ri, kopplade till mottagarens relä. Elektromagnetens ankare är medelst en tråd förhunden med rodret. Normalt flyger modellen rakt fram, men vid signal kopplar reläet ström till magneten och rodret gör utslag. De manövrer som kunna utföras synas till höger på respektive figurer. Systemet har begränsad användning då rodret endast kan göra ett bestämt utslag och ej stanna i mellanläge eller gå över åt motsatt håll. Dessutom har magneten stor strömförbrukning.

Ett steg till förbättring visas i fig. 1 B. Samma koppling användes, men magneten ersättes av en liten elektromotor som över en reduktionsväxel kopplas till rodret. I detta fall ökas möjligheterna emedan man erhåller utslag av varierande storlek åt båda hållen. En sväng åt höger blir direkt, men en vänstersväng får först en liten knyck åt höger (se fig.: sträckan mellan kryssen på andra linjen fr. h.) på grund av att motorn måste passera högerläget för att kunna göra utslag åt vänster.

Nästa steg blir att göra manövrerna direkta så att rodret ej behöver passera ett annat läge innan det önskade läget erhålles. Ett sätt att uppnå detta visas i fig. 1 C. Här användes samma elektromotor som i fallet 1 B, men genom ett s. k. stegrelä kan dess rörelseriktning omkastas. En serie signaler förorsakar att strömspolen för varje signal drar åt sig ankaret (core), vilket vrider tandhjulet en tand i taget. Då detta hjul har 8 tänder och 4 kammar på det därmed förbundna kamhjulet komma kontaktfjädrarna att först ligga över helt i ena läget och därefter fullt över i det andra. Något mellanläge behövs icke då strömmen till elektromotorn slutes och brytes av kontakten Y, vilken manövreras av ankaret. I detta system går alltså elektromotorn åt höger eller vänster i den ordning signalerna komma. Om motorn gått åt det ena hållet och man vill att den ånyo skall gå åt detta håll sändas två "punkter" efter varandra. Reläet passerar då över läget för motsatt rörelse så snabbt att motorn ej hinna röra sig åt detta håll. — Om motorn har permanent statormagnet kopplas den enligt fig. 1 D.

Det bästa systemet framgår av fig. 1 E. Detta fordrar emellertid två sändare och två mottagare samt en elektromotor med

dubbel statorledning, den ena motsatt den andra. — I det fall att motorn har permanent statormagnet blir kopplingen enligt fig. 1 F. Här måste dock de känsliga reläerna vara av tvåvägstyp.

Så övergå vi till den radiotekniska sidan av saken: sändare och mottagare. Här återges endast kopplingsschemata. Utrymmet tillåter ej en fullständig beskrivning, och en sådan är kanske inte heller nödvändig... Den som är radiokunnig kan säkert bygga efter schema — eller själv hitta på något bättre! Den som inte är radiokunnig tillrådes att sätta sig i förbindelse med någon som är "haj" på sådant. Radiorör äro känsliga saker och kosta pengar... Samtidigt vilja vi råda icke modellflygkunniga radioamatörer att låta bli att försöka bygga modellplanen själva. Resultatet blir även då en besvikelse.

Schema 2 A visar den mottagare som torde vara lämpligast. Den är emellertid mycket svår att ställa in och fordrar för detta ändamål tillgång till en milliamperemeter på 0—1.5 mA.

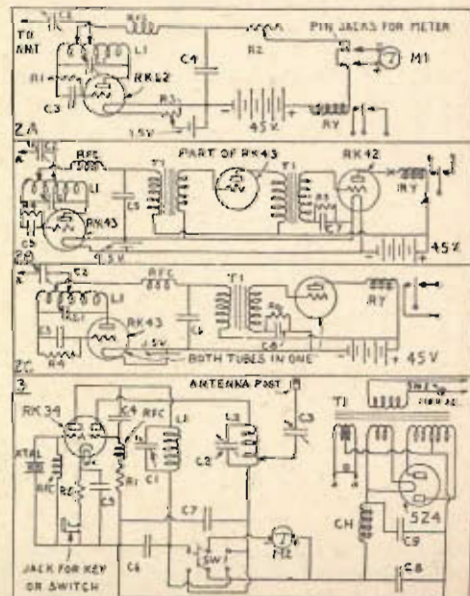
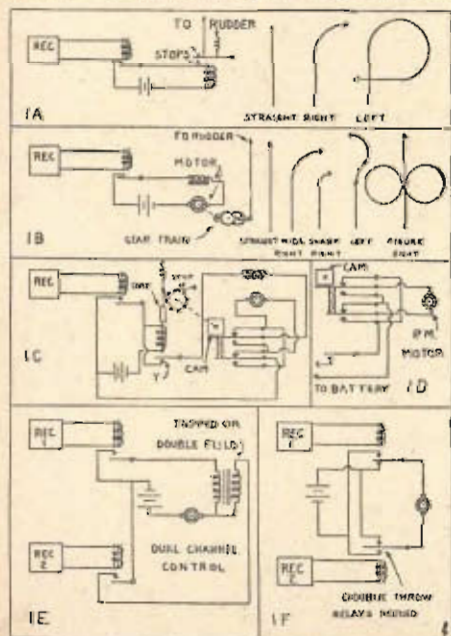
En mindre känslig koppling visas i fig. 2 B. Denna medför dock högre vikt på grund av att två rör och två transformatorer behövas.

För att spara vikt har schema 2 C utexperimenterats. Vikten av denna mottagare är ungefär hälften av den föregående, men inställningen är kinkigare.

Sändarens kopplingsschema visas i fig. 3. Den är kristallstyrd, vilket ansetts vara det lämpligaste för föreliggande uppgift.

De system för vilka vi här i korthet redogjort äro ej de enda möjliga. Det finns många andra system. Kanske läsarna

(Forts. på nästa sida.)



Bilden bredvid rubriken är mycket gammal, lånad ur ett nummer från 1939 av den amerikanska flygtidskriften "Aviation". Med detta långt ifrån färskt foto, i förening med ålderssuppgifterna, ha vi velat visa att radiostyrning ingalunda är någon ny företeelse. Experimenten ha pågått lång tid. — Kopplingsschemata här bredvid äro hämtade ur "Model Airplane News".

GE OSS TIPS!

Det händer emellanåt att någon av våra prenumeranter eller lösnummerköpare, företrädesvis kanske bland de äldre, framför önskemål och råd beträffande FLYGTIDNINGEN och dess innehåll. Men hur är det med alla de läsare som tillkommit under de senaste månaderna? Vad tycka de om tidningen? Och ha de några önskemål?

Tidningens upplaga ökar månad för månad, och massor av nya läsare ha tillkommit. Det säger sig självt att redaktionen är angelägen om att ge dem alla en så bra tidning som möjligt. För att kunna lyckas i sina strävanden behöver redaktionen emellertid en god kontakt med läsekretsen, och det är i den avsikten vi nu vända oss direkt till våra läsare, både gamla och unga, och be om tips.

Vi ha här nedan ställt upp några frågor, och för att höja intresset ha vi satt upp en del värdefulla flygbetonade pris för särskilt utförliga och nyttiga svar. Prisen utdelas för bästa svar, för värdefulla svar, för goda uppslag o. s. v.

Det skulle glädja oss mycket, om vi finge in massor av svar på våra frågor. Svaren böra vara redaktionen tillhanda så fort som möjligt och senast den 15 januari för att komma med i prisbedömningen.

Klipp här

1. Hur länge har Ni läst FLYGTIDNINGEN?
2. Vad läser Ni först?
3. Vad därefter?
4. Hur många och vilka i familjen läsa FLYGTIDNINGEN?
5. Vilka i familjen läsa
 - Ledaren?
 - "Vi presentera"?
 - Flygstedt?
 - Kamratcirkeln?
 - "Från förarsitsen"?
 - "I förbiflykten"?
 - "Nytt utifrån"?
 - Meddelanden från klubbfronten?
 - "Det gamla gardet berättar"?
6. Är det något slags artiklar Ni och medlemmarna i Er familj sätter särskilt värde på? Exempelvis (stryk under de Ni vill framhålla): *Artiklar om militärflyg, trafikflyg, motorsportflyg, segelflyg, modellflyg (segelmodellflyg, bensinmodellflyg), Tekniska artiklar, Tekniska spekulationer, Flygplanbeskrivningar, Motorbeskrivningar, "Flygplanets delar på fem språk", "Flygets inköpskällor", Byggbeskrivningar för modellflygplan, Krigshistorik, Krigsreportage, Flygreseskildringar, Flygkåserier, "Unga konstruktörer", Kungörelser och bestämmelser om flygning.*
7. Vilket sätter Ni mest värde på, bygge av skalenliga eller flygande modeller?
8. Vad anser Ni ha bidragit mest till FLYGTIDNINGENS popularitet?
9. Läser Ni annonserna? Ja. Nej.*) Vilka särskilt?
10. Få i Ert hem anställda läsa tidningen? Ja. Nej.*)
11. Hur många andra tidningar och tidskrifter läsas regelbundet i Ert hem?
12. Yhåller Ni Er med någon annan flygtidskrift (svensk eller utländsk?) Ja. Nej.*)
13. Önskemål beträffande tidningens innehåll, utseende, distribution etc.?

* Om en fråga kan besvaras med ja eller nej, stryk endera. Om någon vill besvara en fråga utförligare än utrymmet medger, kan det ske på löst papper. Samtliga frågor kunna även besvaras på löst papper om Ni icke vill klippa sönder tidningen.

Namn

Född år Yrke Medlem i flygklubb

Adress

Svar ställda till FLYGTIDNINGENS redaktion, Malmö, med påskrift "Tips" torde insändas senast den 15 januari. Svaren behandlas konfidentiellt. Alla frågor behöva icke besvaras. Ni kan få pris ändå. *Senast redan i dag!* Ju förr Ni svarar desto förr får Ni FLYGTIDNINGEN som Ni vill ha den!



"Den här modellen följer inte trafikreglerna, så den konfiskeras" — så sade ej diskuspolisen Harald Andersson till modellflygaren vid den tävling i Avesta då red. tog bilden. Nej, den här grabben har nog sällan haft en mer intresserad och vetgirig åskådare än den store Harald. Båda två gilla ju också saker med goda flygegenskaper... gemensamma intressen.

RADIOSTYRNING . . .

(Forts. från föreg. sida.)

också ha några goda idéer som kunna föra oss närmare den idealiska manöveranordningen? I så fall: sätt i gång och bygg! Men tillverka först manöverapparaten och se efter om den fungerar. Bygg sedan radiogrejorna och prova dem. Om nu allt går som ni tänkt er monteras apparaten in i en tidigare byggd och väl influgen modell med tillräcklig motorstyrka 1/4—1/2 hk (eller varför inte i en segelmodell?), och ni ska få se att resultatet blir uppmuntrande!

Men observera: ingen sändning så länge kriget varar — tyvärr!

Kamratringen
FÖR BEREDSKAPENS
MÄN



Pris per styck kr. 3:50

HÖVJUVELERARE
G.A. Dahlgren

Söderg. 12, Malmö. Tel. 21450, 21493

MODELLFLYG- UTSTÄLLNING I GÄVLE

för att få pengar till
glidplan

Geflebygdens flygklubb har nu hunnit så långt i sitt arbete att den kunnat anordna en utställning. Denna öppnades den 8 december i en för tillfället förhyrd lokal med centralt läge. Gävlepubliken visade sig redan från början kunna hitta dit — inte mindre än 500 besökare räknades in första dagen.

Geflebygdens flygklubb bildades år 1938, och det var modellflygsektionen under chefdekorator Gösta Forslunds ledning som först kom i gång. Man hyrde en källarlokal, dit det kom så många byggare att de måste uppdelas i flera lag med var sin arbetskväll. Snart voro de färdiga att visa sig på styva linan, sedan de söndag efter söndag tränat och trimmat sina modeller på Hälsinge regementets stora övningsfält. Kampvilliga medklubbar funnos i Sandviken och Hofors, och en vacker söndag kunde det promenerande Gävle för första gången få se en modellflygtävling, vilken f. ö. gav goda tider. Det blev en hoforspojke som tog hem förstapriset, men gävlegrabbarna hängde inte läpp för det. Senare ha klubbarna i Gästrikland mötts flera gånger i hårda och kamratliga nappatag.

Tiden var snart mogen för den lilla klubben att bli storklubb — den riktiga skolflygningen började med fänrik Aulén som lärare. Ett tiotal klubbmedlemmar deltog i utbildningen, och flygningarna försiggingo på Inre fjärdens is. Trots motgångar med förhyrda skolplan har det gått framåt, och innan kriget bröt ut hade man skrapat ihop så mycket pengar att en Klemm 35 på flottörer kunde beställas. De två som kommo längst i utbildningen, chefdekorator Forslund och ing. Erik Eiritz,ingo fortsätta vid Aeroklubbens centrala flygskola i Eskilstuna.

Detta var i korta drag vad sig i Geflebygdens flygklubb tilldragit haver fram till denna utställning.

Det var Gösta Forslund som ordnat utställningen — som f. ö. blivit föremål för intresse även från huvudstadspressen — närmast för att slå ett propagandaslag för klubben och ev. få ihop pengar till ett glidplan. Man har nämligen i Gävle möjligheter att anordna glidflyg, vintertid på den tillfrusna fjärdens och sommartid på en stor slätt i närheten av havet.



Stationsbyggnaderna vid Gävle stads bli-
vande flygfält, enligt
monter på utställ-
ningen. Och varför
skulle ej "Gefleand-
an" ta sig ett så-
dant uttryck?

Utställningen upptog huvudsakligast modellplan, både flygande och skalmodeller. Där fanns såväl svenska militärplan som Hurricane, Ju 87, Douglas, Bristol och allt vad de heta. Unge Nils Bäcklund hade gjort ett modellplan som nära nog väckte sensation i ortspressen. Det var ytterst minutiöst utfört, verkligt precisionsarbete. I taket hängde modeller som erövrat priser i flera tävlingar. Även ett par bensinmodeller funnos till beskådande.

Vem donerar glidplan åt gävlepojkar?

En monter hade ägnats segelflyget, speciellt Allebergsfonden. Gävlepojkaras högsta önskan är nu att någon behjärtad man skall donera ett glidflygplan åt dem. Som tack får donator ge namn åt planet, och detta namn skall målas på gävan.

Speciellt intresse hade en modell av ett tilltänkt flygfält i Gävle. Där funnos hangarer, torn, restaurang, betjäningssbilar

och t. o. m. elektrisk belysning. Även 1939 års försvarsförbund hade fått en särskild monter, där som attraktion en luftvärns-kulspruta i dubbellavettage ivrigt stude-
rades.

I övrigt var utställningen fylld med alla sorters propaganda för flygets popularisering. Bland annat kan nämnas att även FLYGTIDNINGEN fått sin särskilda avdelning. Ett rikhaltigt bildmaterial från Sverige och utlandet fyllde tomrummen på väggarna mellan tänkvärda deviser och utdrag ur Aeroklubbens stadgar.

Redan första dagen var det som sagt mycket folk och även de följande dagarna kunde man glädja sig åt stort intresse från gävlebornas sida. Flera nya medlemmar anmälde sig till flygklubben — och detta var ju ett av ändamålen med utställningen. Man går nu bara och väntar på donatorn till glidflygplanet!

—us.

Snöslask i Norrköping

dämpade ej kamplusten hos ÖM-tävlarna!

Norrköpings modell- och segelflygklubb hade söndagen den 8 dec. inbjudit landskapsmodellflygare att mäta sina krafter i 1940 års östgötamästerskap. Inbjudan hade hörsammats av samtliga klubbar, d. v. s. Linköpingseskadern, Mjölby modellflygklubb, Motala modell- och segelflygklubb, Vadstena modellflygklubb samt därtill naturligtvis värdeklubben. Sammanlagt 50-talet modeller hade anmälts.

När tävlingen kl. 10.30 började föll ett snöblandat regn, vilket fortsatte under hela tävlingen. Tävlingsplatsen var ej idealisk, men i det rådande vädret blevo flygsträckorna ju ej så långa. En allé vid ena kanten av fältet visade sig vara en god "flygfångare". Som tur var fanns en lokal vid startplatsen, där de tävlande kunde finna skydd mot vätan.

Utmärkt tävlingsledare var ing. Erik Sellberg. Tidtagningen gick utmärkt, någon risk att behöva vänta fanns aldrig,

med ett ord: en välorganiserad tävling. En sak som blev mycket uppskattad var att NMSFK bjöd varje deltagare på varm korv. Det smakade mums!

Första periodens flygningar blevo överlag de kortaste, ty vätan gjorde att omtrimning måste företagas. Speciellt motormodellerna blevo svåriflugna, medan segelmodellernas sidenklädsel, däremot fint stod rycken. Andra periodens tider blevo lättare. K.-G. Öhrn, Vadstena, fick upp sin SC-maskin fint, tiden blev bra och hans chanser ansågs stora. Tyvärr landade kärnan i ett träd, och så var den da'n förstörd. Sigurd Isacson demonstrerade sin Hasts goda egenskaper — modellen steg spikrakt till omkring 90 m höjd. Tiden blev dagens längsta, 2 min jämnt. Tredje perioden inleddes med en god start av P.-O. Pehrsson, NMSFK, gammal tävlingsräv som i dag gjorde come-back. Lars-Göran Magnusson, tävlingens yngste deltagare,

Vill Ni ha Ert hem trevligt möblerat
med smaktulla
och bekväma **MÖBLER**
Vackra mattor - Stilfulla Gardiner

skall Ni gå till

Markisfabrikens Möbleringsaffär

Kungl. Hovleverantör.

Platsens största orval
Absolut lägsta priser

Sjöhögsgatan 6-8,
v. Petri kyrka, Malmö.



gjorde en vacker flygning med sin Baby. Tiden, över en och en halv minut, förde honom upp till andra plats i prislistan. Claes Ringh, svenske rekordhållaren i klass SA, hade trimmat om sin "Allers-1", och med en flygning på cirka 1,45 min la de han beslag på mästartecknet.

Efter tävlingen bjöd NMSFK samtliga deltagare på té och härliga smörgåsar. Modellflygfilmer visades. Prisutdelning förrättades av civ.-ing. Östman, ordförande i NMSFK. Sedan hurrades och applåderades för pristagarna; en speciell applåd fingo de framgångsrika vadstenapojkarna vilka måst resa hem redan tidigare på dagen. En flygintresserad firma hade till samtliga deltagare skänkt en flygbok.

VINGH.



En av de tre unga damer från NMSFK som med välbyggda modeller deltog i östgötamästerskapen. De visade att modellflyg är en utmärkt sport även för flickor!

Prislista:

- MA:** 1) S. Isacson, LEN, 53,7 sek
2) H. Djurström, NMSFK, 32,2 sek
3) P. O. Pehrsson, NMSFK.
- MB:** 1) E. Gustavsson, LEN, 48,0 sek
2) S. Hjelmerus, LEN, 42,6 sek
3) F. Häger, Mjölby MFK.
- SA:** 1) C. Ringh, Vadstena MFK, 53,1 sek
2) S. Isacson, LEN, 34,9 sek
3) H. Hedlund, Motala MSFK.
- SB:** 1) S. Hjelmerus, LEN, 59,3 sek
2) L.-G. Magnusson, Vadstena MFK, 46,2 sek
3) N. Nybom, Vadstena MFK.
- SC:** 1) S. Isacson, LEN, 1,14,2 min
2) I. Gustavson, LEN, 1,10,0 min
3) L.-E. Ohlsson, LEN.

Mätarna:

MA och SC. Sigurd Isacson, förut presenterad i FLYGTIDNINGEN. SM-segrare 1938 och 40.

MB: Erik Gustavsson fullgör f. n. sin värnplikt. Smälanning. Detta var hans största framgång hittills. LEN väntar mycket av honom.

FLYGKLUBBAR!

Hur går det med "småbolagen" för
ÅLLEBERGSFONDEN?

SA: Claes Ringh, sekreterare i Vadstena MFK, yngste segrare. Trots att han endast är 14 år har han hunnit med att slå svenskt rekord. Han var tillsammans med Isacson den ende fjolårsmästare som kunde behålla sin position.

SB: Sven Hjelmerus, LEN, 24-årig snickare som i kristid monterar gengas. Har konstruerat och byggt ett utmärkt glidplan. Innehar med sin Baby svenska sträckrekordet. SM-segrare 1940.

Kring:

Mannen bakom denna lyckade tävling är civiling. G. Östman, ordf. i NMSFK och Norrköpings starke man. Han var dagens mest intresserade åskådare på samma gång som han skötte filmning och fotografering. Vadstenas lille Magnusson fick en vänlig klapp och ett litet råd av ing. Östman, vilket resulterade i en flygning som förde upp Magnusson från 6:te till 2:dra plats. Funnes i varje klubb en man med ing. Östmans intresse och kraft skulle modellflyget i Sverige vara en folksport lika mycket som exempelvis fotboll.

Temperaturen höll sig på marken aningen under fryspunkten. En del plan, som kommo upp på cirka 100 m höjd sjönk snabbt till omkring 60 m. Experter ansågo detta bero på att isbildning förekom högre upp.

Östergötlands modellflygförbund bildat

I samband med östgötamästerskapen hade landskapets modellflygare inbjudits till sammanträde angående bildandet av ett förbund. Som ordförande fungerade Sigurd Isacson. Denne erinrade först om det tilltänkta förbundets nödvändighet. Därpå beslöts att bilda förbundet i vilket samtliga modellflygklubbar bliva medlemmar. En styrelse tillsattes bestående av förbundsledare, d:o sekreterare samt en representant för varje klubb. Ledare blev S. Isacson och sekreterare Åke Ringh. För att finansiera förbundet skall man söka få en donator inom landskapet. Förbundet omfattas redan från början med livligt intresse och arbetet sättes genast i gång.

FLYGVIKORT i 4-färgstryck

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

Kortet som blev en succé

Flott utförande i 4-färgstryck.

— Pris endast 15 öre. —

Ombud ontagas, begär ombudsvillkor från FLYGTIDNINGEN.

Överste Enell...

(Forts från sid. 3.)

därtill fysiskt spänstig synes han ha alla förutsättningar att fylla de högst ställda anspråk. G. H.

Den nye generalsekreteraren har i ett uttalande för Sv. D:s berlinredaktör yppat sina framtidsplaner för det svenska privatflyget:

"Jag ser med förväntan fram mot de rika arbetsår som vänta vårt svenska sportflyg och hoppas att de skola bringa den stora saken närmare sin lösning. Vi få dock inte glömma de svårigheter som följa med kriget.

Sportflygets mål kan i det väsentliga anges i följande tre punkter: 1) allmän förståelse bland svenskarna för flyget som framtidens dominerande trafikmedel och en för vårt land särskilt väl anpassad försvarsgren; 2) höjandet av flyget till en populär sport, vari alla med lust och fallenhet kunna deltaga i en eller annan form; 3) vidare utveckling av sportflyget för skapandet av en reserv för flygvapnet i allvarstid.

Det rika arbetsfält som sportflyget erbjuder utgör väl alltid en lockelse för en flygentusiast, och kan jag i någon mån i en framtid bidra till att kraftnätet kring vårt svenska sportflyg än mer förtätas så ha vi uppnått något som det i Sveriges intresse verkligen är värt att arbeta för."

Det är meningen att överste Enell nominellt skall tillträda sin nya post den 1 januari.

BILREPARATÖRKURS

och motorteknisk kurs börjar 15 mars. Fullst. motorverkstad o. laboratorium. Statsstipendier (45 kr. pr mån.). Begär kostn.-fritt prosp. KATRINEHOLMS TEKNISKA SKOLA.

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGATAN 17, GÖTEBORG. TEL. 134882, 136519.
INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

INGENJÖRSEXAMEN

Elektriska installatörskurser under Kungl. Kommerskollegii kontr. Fackkurser på 4 mån. Nya kurser börja i januari och augusti.

Verkmästarekurser på aftonskola.

Program genom Rektor Hilding Ståhlgren.

Napoleons flygkår

I dessa dagar kan det vara på sin plats att erinra om att flyget togs i anspråk för militärt ändamål så långt tillbaka i tiden som de franska revolutionskrigen på 1700-talets sista decennium. År 1793 användes det förmodligen första gången, då en hårt ansatt fransk truppstyrka vid Valenciennes släppte lös en ballong, som medförde ett viktigt budskap till Nationalförsamlingen. Olyckligtvis föll den i fiendehänder.

År 1794 övertygades marskalk Jourdan av aeronauternas argument och tillstod bildandet av en flygkår, säkert världens första. Flygarna gingo upp i ballonger för att utspäna fiendens ställningar och trots en intensiv "luftvärnseld" från det österrikiska artilleriet skickade de vid Charleroi ned värdefulla upplysningar åt marskalken, som tack vare dessa fick en segerrik dag. Om inte Napoleon haft ett horn i sidan till denna flygkår skulle den kunnat spela en viktig roll i de napoleoniska krigerna. Vid hans kröning släppte man nämligen upp en ballong som bar en replika av den kejsarliga kronan. Ballongen föll ned i Rom och kronan uppsattes på Neros förment grav. De samtida tidningarna och deras tecknare cyklade så obarmhärtigt med händelsen att Napoleon blev utom sig av vrede och gav order om att luftflottan skulle avskaffas.

Flygspaning

En storbank i Chicago låter numera bevaka sitt huvudkontor från luften. Hela natten kretsar en autogiro långsamt omkring huset, som är fasadbelyst från alla sidor. Det finns inte någon chans för ett gangsterband att komma med några överraskningar där. — Om flera banker följa exemplet, måste bankrånarna till sist skaffa sig luftvärnsartilleri.



I FÖRBIFLYKTEN

Borgmästare — stridsflygare

I kurorten Wiesbaden bor en i Tyskland sedan förra kriget välkänd stridsflygare, som i det civila är stadens borgmästare. Vid 41 års ålder har han nu åter trätt i flygets tjänst, vilken han emellertid tänker uppehålla vid sidan av sin verksamhet i hemstaden, liksom han också gjorde under förra världskriget. Hans militära verksamhet var nämligen förlagd till en trakt inte långt från Wiesbaden, och på sin lediga tid hann borgmästaren med att också sköta stadsförvaltningen. Borgmästare-stridsflygaren har inte mindre än två gånger erövat järnkorset.

Den långsynta kameran

En fotograf i flygplan över Washington tog häromdagen en bild av en man i Newyork, som ligger ungefär 50 km därifrån. Flygningen försiggick på stor höjd över Washington. Från maskinen utväxlade Mr. Paterson, chef för U. S. Airlines, hälsningar med en radioman, som stod på toppen av Empire State Building, Newyorks och världens högsta skyskrapa.

Mr. Paterson bad herr Smarnoff, radiomannen, att se rätt fram och anlägga ett leende som passade för situationen. Detta skedde och så blev fotografiet taget.

Framstående militärer ha uttalat att detta kan komma att få kolossal betydelse för den militära flygfotograferingen.

Luftslukare

En flygmotor på 1.500 hk förbrukar per timme fem ton luft, enligt en amerikansk ingenjörns beräkningar.



— Varför ger han sig inte iväg? Nu är det fem minuter sen han fick starttecken...

Flygupptäckt

En flygande reporter gjorde nyligen en fatal upptäckt. Medan han ännu befann sig på stor höjd skulle han börja skriva ut sitt reportage med reservoarpenna men det gick inte. Man kan nämligen inte skriva med reservoarpenna upp i ett flygplan. Orsaken är den att bläcket börjar rinna ut då lufttrycket inne i pennan är starkare än lufttrycket omkring pennan.

Flygande brandkår

I Amerika använder man brandflyg när det gäller eldsvådor i jätteskogarna. Den flygande brandkåren rycker ut för att lokalisera branden från luften och för att kasta ner kemikalier i en ring runt eldhärden och därigenom söka begränsa elden till en bestämd plats och hindra den från att sprida sig.

En liten historia ur Tidens Tegn:

— Jo, Mussolini og Stalin var oppe i et fly, og så hoppet de ned i fallskjerm samtidlig. Vet du hvem som kom først til jorden?

— Nei.

— Adam og Eva!

Glöm ej

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



Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 20957 Östergatan 18
22420 MALMÖ

Skidor, hindningar & stavar
i ledande märken.

NYTT UTIFRÅN

PIPER AIRCRAFT Corporation, Lock Haven, Penna, USA, tillverkade under de första nio månaderna av 1940 över 2.000 Cubar, en siffra som därtills ännu ej uppnåtts av någon flygplantillverkare. Presidenten, Mr. W. T. Piper, har sagt sig förmoda att 3.100 plan torde ha byggts innan året vore slut. Den nuvarande produktionskapaciteten hos Piper är omkring 100 plan i veckan, men detta antal beräknas bli betydligt överskridet när två nya under arbete varande fabriksbyggnader tagits i bruk.

DEN SJÄTTE SPORTFLYGUTSTÄLLNINGEN i Newyork kommer att hållas den 15—23 februari i Grand Central Palace. Utställningen omfattar nästan utslutande privatflygplan och vad som i övrigt har samband med sportflyget. Särskilt talrikt skall deltagandet komma att bli från de många "putterflygklubbarnas" sida. Nbh.

I STÄLLET FÖR BAUXIT till aluminiumframställning ämnar man i Norge försöka med ett fältspatmineral, kallat labrador, som i stora mängder förekommer inom landet. Därvid skulle norrmännen helt frigöra sig från den nuvarande importen av bauxit. Det är dock ännu inte säkert om denna nya aluminiumframställning kan läggas på fullt ekonomisk basis, vilket ju är förutsättningen för att den skall kunna realiseras. Skulle det visa sig att man med labrador kan framställa användbar aluminium så räknar man med att även kunna exportera mineral till andra aluminiumproducerande länder.

RYSKT KONSTGUMMI skall vid gummitfabrikerna i Estland, Lettland och Litauen hädanefter användas som råmaterial i stället för den naturkautschuk som hittills importerats. För att leda den nödvändiga omorganisationen av fabrikerna lära ryska experter på tillverkning av syntetiskt gummi ha rest till Baltikum. Nbh.

OLJA FRÅN VÄXTER Mir i portugisiska Västafrika för närvarande föremål för omfattande prov. Det gäller att utvärdera huruvida den på ett förmånligt sätt går att använda förutom som smörjolja även som drivvätska. Nbh.

ETT TREHJULIGT SPORTPLAN har konstruerats av ingenjören Erich Meindl, Wien. Planet, som fått typbeteckningen WN 16, lär vara lågvingat, fribärande och tvåsitsigt. Totalvikten uppges till 320 kg. Närmare detaljer äro tyvärr ännu ej bekanta. Nbh.

Vi rekommendera:



Vi tillverka o. lagerföra:

SKRUVAR

MUTTRAR

BRICKOR m. m.

Införda offert!

A. BENDOR

Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö



Bofors kvalitetsstål

C. E. Johanssons

precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.

MALMÖ

Grästorp

Hos **ASPLUNDS**

i GRÄSTORP, Tel. 19,

köper Ni förmånligast Uniformer, Trenchcoats, Mössor (i flygets modell), Uniformskragar, Emblem av alla slog, Handskar, Skjortor och Slipsar i största urval.

PRIMA KVALITÉER.

PAN AMERICAN AIRWAYS har för avsikt att för sin transoceaniska trafik anlägga en sjöflygbas i Boloma, portugisiska Guinea. Om detta blir av beror dock i sista hand på den portugisiska regeringen. Nbh.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

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

A.-B. Nordiska Armaturfabrikerna, Linköping: Tillverkare av flygplaninstrument.

Firma C. Nordström & Co., Fridhemsgatan 46, Stockholm: Tillverkare av bl. a. oljevärmare för flygplan.

Firma A.-B. Klaes Jansson, Bryggareg. 3, Stockholm: Leverantör av splitterfritt glas.

A.-B. Ingenjörsutensilier, Sveav. 35—37, Stockholm: Leverantör av ritapparater för ingenjörskontor.

Bröderna Hellström, Karlskoga: Leverantör av verktygsskåp.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

ROYAL



MASKINAFFÄREN

ECKERSTRÖM & SAMUELSON

Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 241 21

Carborandum & Aloxite

Slipskivor, skurstenar & brynon.

VICTOR

Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN

MALMÖ

Vi leverera:

Tekniska gummivaror

Slangar - Oljor - Remmar

Maskinpackningar

Tillbehör till gengosaggregat

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

tel. 285 86 MALMÖ tel. 338 38

Allt i Trycksaker & Klichéer

här Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

Norra Vallg. 15, Malmö Tel. 216 60 - 219 60

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

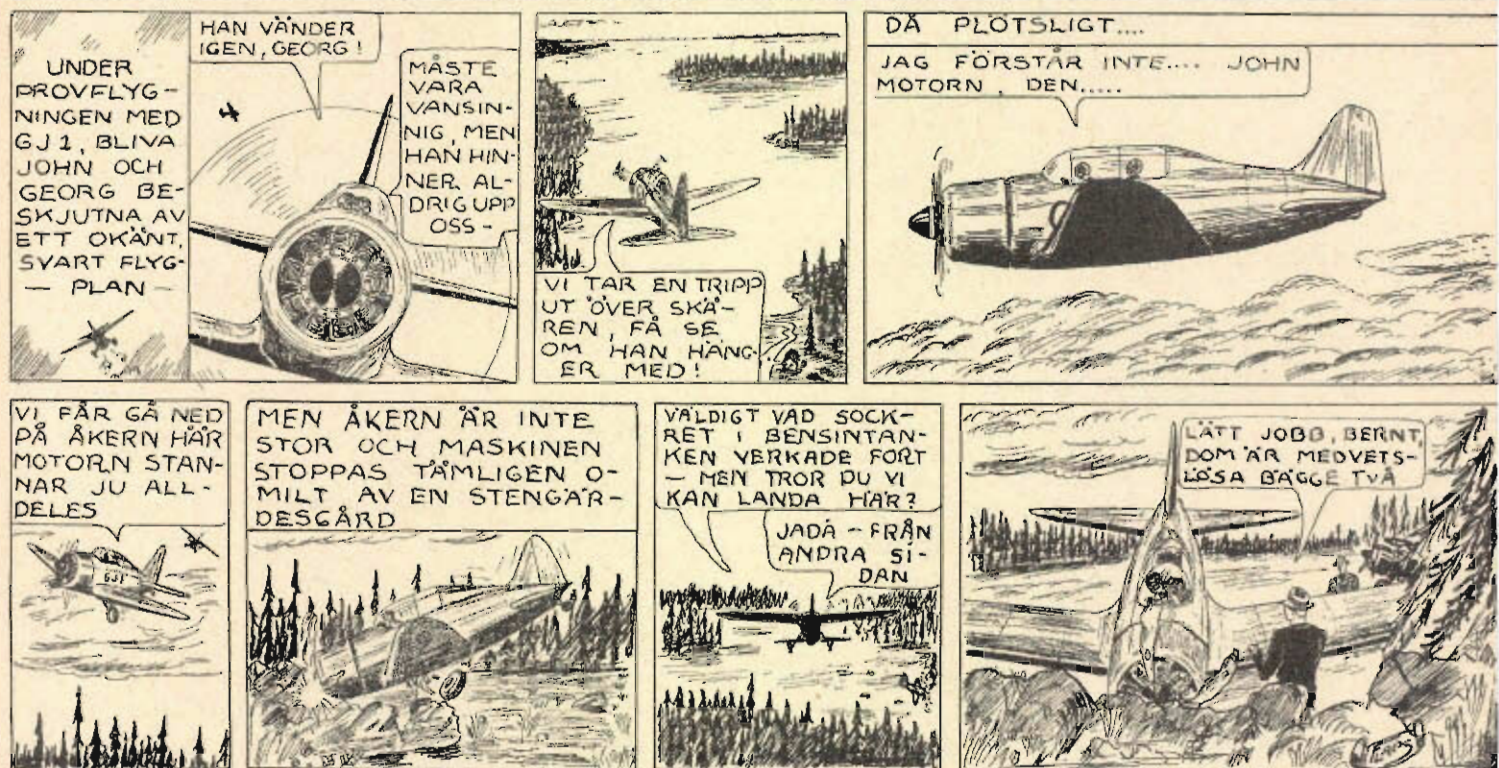
Pris kronor 18 35 51 66 80 90 98 104

9—flera ggr 12 kr. pr gång.

Flygbetonade textförslag sändas på begäran.



SVENSK ORIGINALSERIE AV GEORG H. SVENSON.



Serien började i nr 12/1940

LJUS-SKYLTT

Typ. K. 1.

GODKÄND OCH FÖRORDNAD AV LUFTSKYDDSSINSPEKTIONEN.
Köp icke mindervärdiga efterapningar.

avsedd för allmänhetens vägledning till skyddsrum, förbands- och avgasningsplats samt rapportställen vid luftanfall.

PILAR K. 8-11

av alla slag
för vägledning
till skyddsrum.

Begär offert.



ERIK KULLE A.-B.

Jacob Westinsgatan 6, Stockholm. Tel. 530872.



PRENUMERATION

i utlandet

Bezugspreis im Ausland pro Jahr 5.— Kr.

Foreign subscription rate 5 kr. per annum.

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

Bästa nyårsgåvan PRESENTKORT på
FLYGTIDNINGEN 1941, pris endast 3: 75 kr.

SPECIALERBJUDANDE:

Tre presentkort endast 10:— kr.

Fem presentkort endast 15:— kr.

Gåm inte att prenumerera på FLYGTIDNINGEN även till Er själv!
Sätt in beloppet i dag på vårt postgirokonto nr 147660.

Ni erhåller därefter oavgående rekviderat antal presentkort i
trevligt utförande och med texten "GÖTT NYTT ÅR tillönskas
av "" eller "HÄLSNINGAR ""

Ombud antagas på de platser där icke äro representanter. Begär ombudskort!

FLYGTIDNINGEN 1940 inbunden
i flott pärm med guldtryck

Pris endast 4:50 kr.

Lösa pärmar med guldtryck för inbändning

Pris endast 1:75 kr.

Rekvirera dem i dag från FLYGTIDNINGEN, i mot-
gen kanske det är förent!

Vi rekommendera:

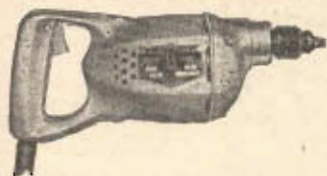
Malmö

Är Ni i behov av lägenhet

Hyr då genom

FIRMA OTTO ÅBERG

Södergatan 28 Tel. 22367-22683



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm MALMÖ Göteborg

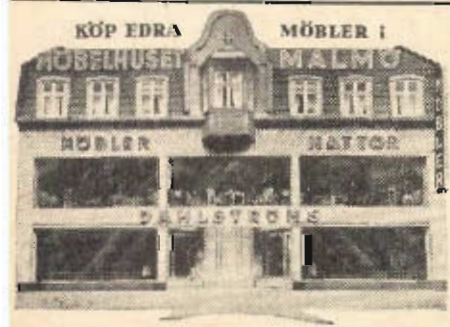


SIMON EDSTRÖM A/B. MALMÖ

Internationella transporter

Ombesörja befraktning och transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)



NYTT UTFRÅN

SEGELFLYGET I SCHWEIZ hade enligt den statistik som nu blivit tillgänglig under oktober 1940 en mycket livlig verksamhet. På de 11 upplåtna flygplatserna i landet gjordes av 25 segelflyggrupper inte mindre än 1.174 starter (under september var siffran 1.008), och flygtiden blev sammanlagt över 18 tim. (sept. 15 tim). 10 A- och 4 B-diplom erövrades. Från årets början t. o. m. oktober månads slut hade de schweiziska segelflygarna gjort sammanlagt 4.079 starter med en flygtid av 54 tim 35 min. 47 diplom togos. — Nyligen har meddelats att ytterligare 7 flygplatser av militärmyndigheterna upplåtits åt segelflygarna. Vid en del av dessa nya flygplatser, uppges det, äro betingelserna särskilt gynnsamma så att segelflygningar kunna utföras till en höjd över startplatsen av 1.500 m.

Nbh.

ÖVER FYRATUSEN SEGELFLYGARE finnas nu i Finland, föregångslandet för segelflyget i Norden. Standarden är hög — under ett olympiskt segelflygläger på tre veckor i Jämsjärvi gjordes mer än 60 flygningar till över 1.000 m höjd. Ett stort antal finska segelflygare ha flugit över 100 km distans — finska distansrekordet är 238 km. Mer än 200 flygningar på över 5 tim ha utförts. Segelflygningen i Finland började omkring 1930, och under de första fem åren utbildades blott ett tjugotal segelflygare. År 1935 öppnades skolan i Jämsjärvi. Därifrån ha nu utexaminerats 3.200 flygare — första året utbildades blott ett sextiotal. Även klubbarna landet runt ha fått fram ett avsevärt antal segelflygare, utbildade av instruktörer (sammanlagt 218 stycken), vilka fått sin skolning i Jämsjärvi. B.

EN DANSK FLYGLINJE har öppnats mellan Köpenhamn och Bornholm. Sträckan trafikeras en gång dagligen i båda riktningarna och biljetten kostar 40 danska kronor turen. Det är emellertid först och främst för postbefordran som denna linje avses. För de första sex månader som denna linje trafikeras får det danska flygbolaget DDL ett statsunderstöd på 40.000 kronor.

"LOOPING" blir namnet på en flygfilm som inom den närmaste tiden skall inspelas i Sovjet. Den är en historia om ryska flygpionjärer och kommer att uppläggas som en levnadsbeskrivning huvudsakligen över den ryske flygaren, Sergei Utotschkin, som enligt vad som anses i Sovjet skall ha gjort den första loopingen i världen. Emellertid, tillägger en tysk nyhetsbyrå, är detta inte med verkligheten överensstämmande, då det var den franske flygaren Pégoud som utförde den första loopingen!

Vi rekommendera:

Malmö



**MATTOR, alla slag
MÖBELTYGER
GARDINER m. m.**

Största urval till fördelaktigaste priser hos

A.B.

Orientaliska Mattaffären

Södergatan 18 MALMÖ Tel. 27058, 16248

Använd SKANDEX-



kortsystem vid behov
av lagerkontroll över
flygmaskinsdelar.

SVENSK TILLVERKNING

SVENSKA SKANDEX AKTIEBOLAGET

Göteborg STOCKHOLM Malmö

Uniforms-MÖSSAN

med rätta stilen

Lundbladhs Pälsvauallär

HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den
omgående till Eder förläggning.

MINIMALDERN FÖR ELEVER vid Civil Aeronautics Boards flygkurser i USA har nyligen höjts från 18 till 19 år. Den övre åldersgränsen är som förut 26 år. Den amerikanska massflygutbildningen pågår nu vid 500 "colleges" och universitet. Såsom betecknande för utbildningsplanen CPTP (Civilian Pilot Training Program) kan även nämnas att undervisningen såväl i luften som på marken betydligt förenklats. Undervisningen i civilflygföreskrifter och lagar har för nybörjarkursen nedskurits från 12 till 6 lektionstimmar, medan antalet timmar för luftnavigation och meteorologi ökats från 15 till 24 vardera. — Överste Connolly i CAB har yttrat att man före den 30 juni 1941 skall ha utbildat 9.000 piloter som från den elementära skolningen övergått till fortsättningskurser, som ge pojkar en flygtid av minst 80 tim. var.

Har Ni verkligen

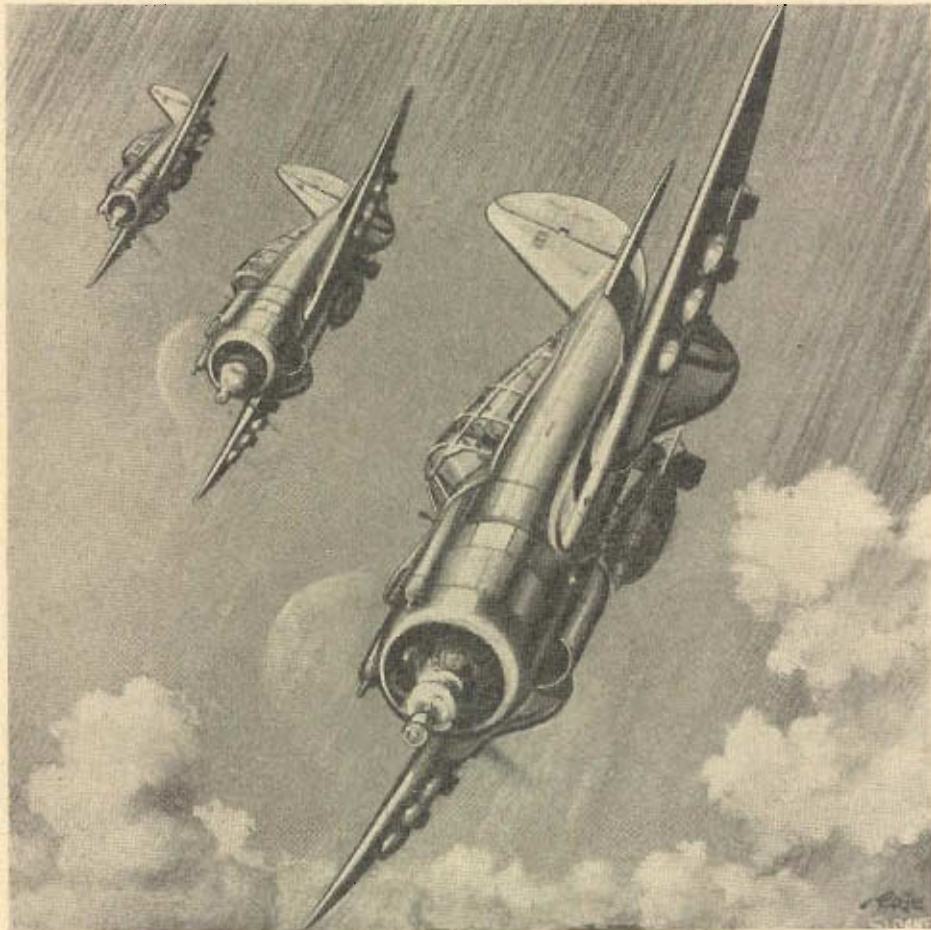
reflekterat på att

FLYGTIDNINGEN kostar
endast 3:75 kr. för helt år

Postgironumret är 147660

REPUBLIC

AVIATION CORPORATION



The Guardsman

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



REPUBLIC AVIATION CORPORATION

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

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