

55 öre



FLYGT

20:-

TIDNINGEN

ÅRG. 3 NR 12

December 1941

Läs:

ABOTAGE vid Flygkrigsskolan

ventyr med en Do 215
ån segelflygarteringet
segelflygskola vid Kåseberga
scouterna och flyget
ansbana som hangar
örnämligt modellflyg

ärldspressens främste
byggare — smålänning

Brewster-jagare åter till sin bas
(art. om Finlands andra luftkrig)



LEF HALLVIG TILL FLYGTIDNINGEN!

FLYGTIDNINGEN

12/41

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Redaktion och huvudkontor: Sallerups-
vägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Tillverkningskontrollen inom segelflyget.

Byggverksamheten inom segelflyget har reglerats på sådant sätt att de olika bygglagen, som enligt gällande bestämmelser skola i utbildningssyfte tillverka glidflygplan, hänvisats till montering av byggsatser under överinseende av godkända byggläda-re. En förutsättning för det tillstånd som lämnats bygglagen är att utgångsmaterial i form av byggsatser kommer till användning. Byggsatserna tillverkas för närvarande under särskild tillverkningskontroll vid AB Svenska Kano Verken i Halmstad och A/B Flygplan i Stockholm. En förutsättning för användandet av byggsatserna har varit, att dessa åtföljas av en fullständig och noggrant utarbetad arbetsbeskrivning, som innehåller alla erforderliga anvisningar. Varje färdigmonterat glidflygplan skall slutbesiktigas av en byggtrollant.

Vad beträffar typfrågan kommer numera endast Schulleiter 38 ifråga. Det är ur rationaliseringssynpunkt av största vikt att denna materiel är enhetlig, och under KSA:s ledning kan det icke gärna bli tal om att inom bygglagen bedriva tillverkning av någon annan typ än den nyssnämnda.

Ifrågasattes annan amatörmässig tillverkning än den som ovan angivits måste särskilt tillstånd inhämtas från luftfartsinspektionen. I allmänhet kommer dylikt tillstånd att medföra ökade krav på kontroll och inspektion och därmed även ökade kostnader.

Vad angår yrkesmässig tillverkning av glid- och segelflygplan är förutsättningen för igångsättande av sådan tillverkning enligt nu gällande bestämmelser att tillverkarens utrustning och organisation blivit godkänd av luftfartsinspektionen. För sådant ändamål skall tillverkaren överlämna en fullständig plan för sin egen kontrollverksamhet. Av denna plan skall framgå omfattningen av och sättet för materialprovning, måttkontroll och konstruktionsdetaljernas stämpling efter godkännande. Den yrkesmässige tillverkaren av glid- och segelflygplan är skyldig att ha egna kontrollanter, som godkänts av luftfartsinspektionen. För att dessa kontrollanter skola kunna godkännas fordras att de äga fullständig materialkännedom samt en sådan utbildning och erfarenhet att de med säkerhet kunna bedöma olika arbetens och arbetsmetoders tillförlitlighet. Om anled-

ning därtill föreligger kan luftfartsinspektionen indraga godkännande av tillverkningskontrollant. För närvarande bedrivs yrkesmässig tillverkning av glid- och segelflygplan vid Kanoverken och A/B Flygplan.

Den yrkesmässiga tillverkningen kontrolleras tid efter annan genom luftfartsinspektionens försorg i en utsträckning som inspektionen i varje särskilt fall bestämmer. För att denna inspektion skall kunna anordnas på ändamålsenligaste sätt är varje tillverkare skyldig att till luftfartsinspektionen inkomma med dels översikt av under tillverkning varande materiel och det arbetsstadium i vilket denna befinner sig, dels plan över den tillverkning som inom den närmaste tiden förutses bli påbörjad.

Vid provflygning av yrkesmässigt tillverkade glid- och segelflygplan skall kontroll av flygplanets egenskaper verkställas i den omfattning som luftfartsinspektionen i varje särskilt fall bestämmer. Därvid särskiljas typprov och serieprov. De förutnämnda utföras med första exemplaret av en konstruktion och serieproven med efterföljande exemplar.

Det kan i detta sammanhang vara lämpligt fästa uppmärksamheten på vad som bör iakttagas vid nykonstruktion av glid- och segelflygplan.

Endast den som fullständigt behärskar de beräkningsmetoder som måste komma till användning vid konstruerandet av flygplan och besitter erforderlig flygteknisk utbildning bör ge sig på den uppgift som en nykonstruktion innebär.

Innan själva konstruktionsarbetet igångsättes bör vederbörande sätta sig i förbindelse med luftfartsinspektionen. Det är nämligen önskvärt att konstruktören på ett så tidigt stadium som möjligt erhåller kontakt med den besiktningsman som sedermera kommer att typgranska konstruktionen. Härigenom kan konstruktören erhålla ett säkrare underlag för sitt arbete och en hel del misstag och missförstånd kunna på så sätt undvikas.

När konstruktionsarbetet är avslutat skall konstruktören före tillverkningens

Den riks-
erkända **Ingenieurschule
der Seestadt Wismar 4**

(Ingenieur-Akademie Wismar)



MASKINBYGGNAD - ELEKTROTEKNIK
Lärta byggnader, Automobil- o. flygplanbygge

igångsättande insända fullständiga beräkningar och ritningar till luftfartsmyndigheten för godkännande. Dessa underkastas därefter typgranskning. De kostnader som äro förbundna med denna skola gäldas av konstruktören.

Tord Ångström.

Nedsatt prenumerationspris för årets prenumeranter!

Som bekant kunde FLYGTIDNINGENS aprilnummer i år på grund av många samverkande olyckliga omständigheter icke utkomma utan april- och majnumret måste slås samman i ett dubbelnummer. Denna indragning, som gått ut över prenumeranterna, har tidningen sökt återgälda genom att öka sidantalet, men som ytterligare kompensation komma årets prenumeranter att erhålla nedsatt prenumerationspris för 1942.

Alla 1941 års prenumeranter som före den 1 januari 1942 prenumerera för nästa år direkt hos FLYGTIDNINGENS expedition erhålla helårsprenumerationen för endast kr 3:50.

Av praktiska bokföringsskäl gäller detta erbjudande således endast under förutsättning att prenumerationsavgiften är inbetald direkt till tidningen före nästa års början. Prenumerationen sker billigast och säkrast genom att sätta in beloppet på FLYGTIDNINGENS postgirokonto nr 147660.

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGATAN 17, GÖTEBORG. TEL. 13 48 82, 13 65 19

INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDEBLAD

INGENJÖRSEXAMEN

Nya kurser börja i dagskolan den 20 jan.

Elektriska Installatörskurser under Kungl. Kom-merskollegii kontr. Fackkurser på 4 mån. Begär program.



**TEKNISKA SKOLAN
KATRINEHOLM**

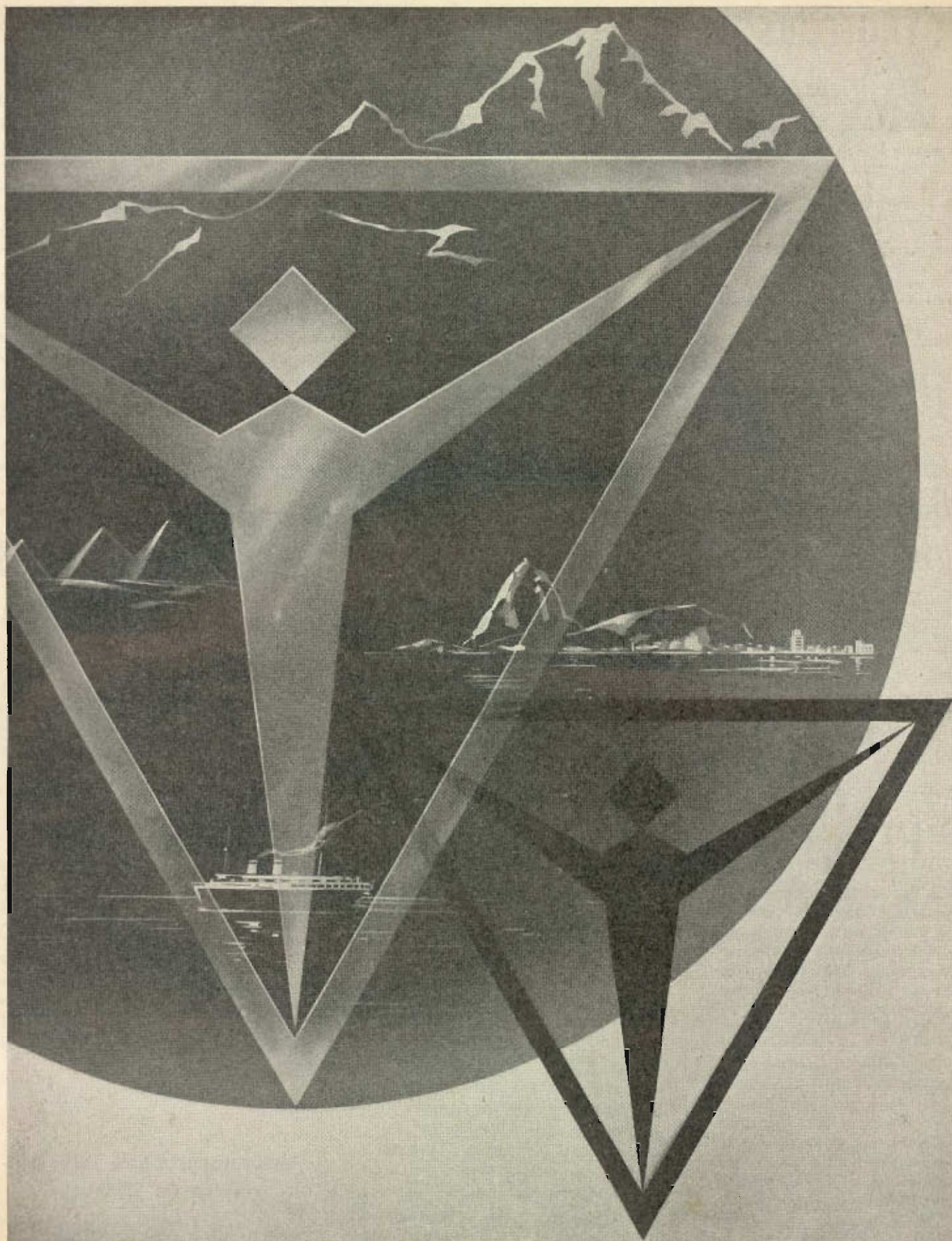
Begär genast kostnadsfritt prospekt fr. våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg- o. vattenbyggnad, värme- o. sanitetstekn., vägmästare, byggmästare, biltekniker, elektr. montörer. Moderna laboratorier. Platsförm. Kortaste studietid fr. folkskola eller realexamen. Statsstipendier (45 kr. pr. månad) och sänkt avgift för mindre bemedlade. Nya kurser börja 10 jan. (Motortekn. kurs 16 mars.)

HÄSSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

KOMMUNAL LÄROANSTALT UNDER STATENS INSPEKTION

Nya kurser börja den 10 jan. Statsstipendier upp till 45 kr. pr. mån. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- & vattenbyggnad. Vägmästarekurs. Yrkeskurs för el. installatörer (B-kurs) Nya lokaler med mod. laboratorier. Platsförmidding. Program gratis då denna tidning nåmas.

Sinå levnadskostnader.



JUNKERS

FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.

JFM

KUPONG.

(Avsedd för betalningsmottagaren.)

postgiro- 14 76 60
konto nr

betalat kr. öre
Avsändarens namn och adress:

betalningsdag:

addelande till betalningsmottagaren.

Prenumeration 1942 på
FLYGTIDNINGEN
3:75 kr. samt betalning för
st. presentkort.

INBETALNINGSKORT

Avsändare (angives även å kupongen)

Namn:

Adress:

För frimärke,
motsvarande inbe-
talningsavgiften:
för belopp av
högst 5 kr. ... 10 öre
" 50 " ... 15 "
över 50 " ... 20 "

Belopp kr. öre.
(Beloppet angives med tydliga siffror.)

Till

FLYG
TIDNINGEN

Malmö

att gottskrivas postgirokonto nr 14 76 60

Redovisningsnr

(Postfunktionärs namn el. sign.)

Bl. 703 a. T. (Juli 37.) P. v. tr. Stb.



JUNKERS

FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.

JFM

SABOTAGEFÖRSÖK vid FLYGKRIGSSKOLAN

Tre flygplan utsatta för åverkan

Försök till sabotage har upptäckts vid Flygkrigsskolan i Ljungbyhed. Vid besiktning har framkommit att åverkan gjorts på roderlinorna till tre i hangar uppställda flygplan. I samarbete med kriminalpolisen upptogs undersökningar omedelbart.

Utredningen pågår och närmare upplysningar om resultatet kunna ännu icke lämnas. Vid de undersökningar som flygvapnet verkställt har det emellertid framkommit att icke någon av de dödsolyckor som inträffat vid vapnet berott på sabotage.

Vederbörande har anhängit att den som tror sig kunna bidra till brottets uppkarande skriftligen eller per telefon skall anmäla detta till Chefen för Flygvapnet, Stockholm 10, telefon namnanrop Flygvapnet, eller till Kriminalpolisen i Malmö, telefon namnanrop Polisen eller till Kriminalpolisen i Stockholm (sjätte roteln), telefon namnanrop Polisen.

Man får hoppas att denna vädjan icke skall bli resultatlös utan att den skall bi-

draga till att icke endast den eller de som förövat ovannämnda åverkan blir fast utan även att uppmärksamheten fästes på en del andra individer inom flygvapnet som av en eller annan anledning kunna behöva komma under kontroll. Här är en stor uppgift för såväl stämpersonal som värnpliktiga i tjänst eller utryckta. Visa nu solidaritet mot era kamrater som ha att handskas med materien och dra er icke för att hjälpa till med utrensning av icke önskvärda element!

Det bör dock påpekas att personalen nu för tiden och speciellt sedan krigsutbrottet visat stor noggrannhet och väl känt sitt ansvar under sin tjänstgöring vid Flygvapnet. Man har emellertid icke blivit kvitt en del mindervärdiga individer, men det är dessa man nu bör plocka fram och på ett eller annat sätt oskadliggöra, ty krigsmakten bör snarast befrias från personal som rätteligen skola höra hemma på fängelse eller sinnessjukhus.

FLYGET TAR HAND OM DANSBANORNA

Snusdosan och literbuteljen på avskrivning — nya tider nya seder

En gammal danspaviljong tjänstgör som hangar för Borlänge-Domnarvets glid- och segelflygplan. Är inte detta ett gott tecken på åt vilket håll ungdomens omdiskuterade intressen dras?

Klubben är nu ägare av två glid- och ett segelflygplan. Dessutom skall ännu ett segelflygplan anskaffas för ett nyligen erhållet statsbidrag.

Kurser pågå ständigt så planen ha icke mycket lugn och ro i denna "hangar". Goda resultat uppnås och anmärkningsvärt är att klubben aldrig haft någon allvarligare kvaddning, vilket man till stor del torde få tillskriva den välkända och goda instruktören Walle Forslund. Han når resultat genom en noggrant upplagd och lugnt ledd undervisning.

Elever är det gott om. En som bokstavigt talat reser sig över mängden är dock veteranen Nyman. Lokreparatör till yrket och glad till humöret. Han är faktiskt ungdom i varje centimeter — och antalet centimeter är 190. Att han börjar närma sig de sextio och är morfar hädrar ej att han just nu går in för sitt B-diplom. Och han klarar det! Det står väl inte på förrän man får se den gode Nyman "instruvad" i ett segelflygplan, svävande som St. Elia över Dalarnas bygd.

En vinsk ha masflygarna som dom är särskilt stolta över. Europas bästa? Visserligen jämrade sig kopian Mattsson över

att den var väl dyr under diskussionen på segelflygtinget i Stockholm, men så är det ju också kvalitet. Winschen är konstruerad och byggd av klubbmedlemmen Lindkvist. En V-8 har byggts om, men inte mera än att den fortfarande kan ta sig fram för egen maskin. Man åker från plats till plats och med ett enkelt handgrepp gör man bilen till en stationär vinsk.

Flygfältet som användes är Rommehed. Ett stort och bra fält från vilket Walle Forslund efter vinskstart nått hanget vid Nybroberget.

Här finns goda möjligheter att ta vara på, och var säker på att lärare och elever gör det. Vi komma nog i framtiden att få höra av Dala-flyget på mångahanda sätt — men det blir absolut inga snackningar vi få höra.

Eli.

Aerotransports hela verkstadsrörelse till Stockholm.

Aerotransports verkstadsrörelse, som f. n. är uppdelad på Malmö och Stockholm, kommer att koncentreras till Bromma. Förutom den där planerade hangaren kommer nämligen en centralverkstad att uppföras. Förhandlingar pågå med Stockholms stad beträffande tomt rätt. Hela anläggningen beräknas vara klar sommaren 1942.



Flygraid

*En bok om
luftkrigets
hjältar*



"Flygraid

är en samling "sanna berättelser ur livet" sådant det levs av blomman av de krigförande ländernas ungdom. Man läser dem med spänning och stigande beundran..."

Nixon i Soc.D.

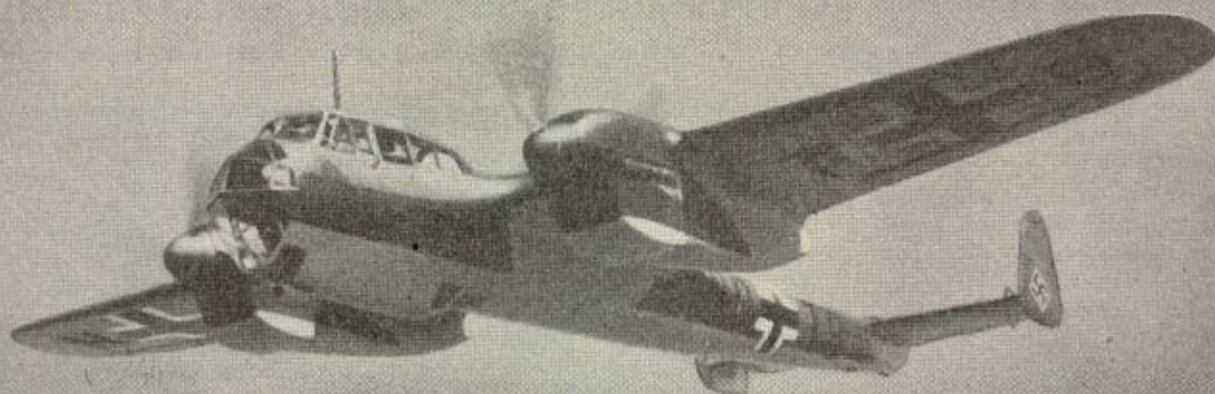
"Dessa korta, fascinerande skildringar bli säkerligen mottagna med förtjusning av icke blott den flyghugna ungdomen utan också av dem som sätta värde på mod och plikttröhet utan skroderande."

G. Reichenberg i C.H.T.

Rikt illustrerad.

5: 75

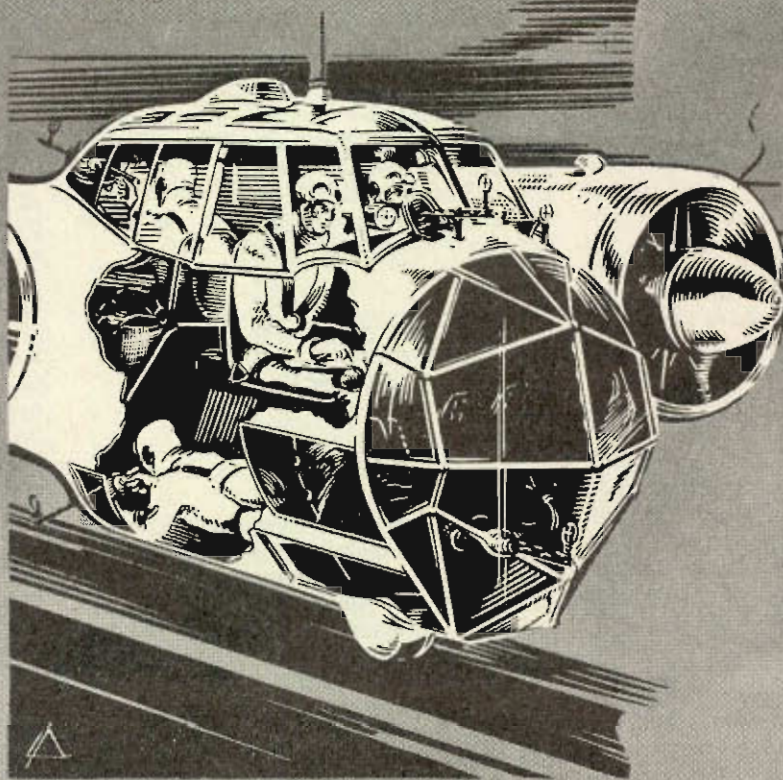
LJUS



Bombflygplanet

D O R N I E R D O 2 1 5

förenar framstående flygegenskaper med stort stridsvärde.
Vapnens placering medger bästa skottfält
i alla riktningar.



Den rymliga kabinen, vilken erbjuder fullständigt fri
sikt, inrymmer hela besättningen på 4 man, som på
ett idealiskt sätt samarbetar under flygning och strid.

D O R N I E R - W E R K E

G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N

Finlands andra luftkrig

Som en lämplig inledning för FLYGTIDNINGENS läsare skall jag ge ett kort sammandrag av händelserna i luften under vinterkriget, emedan de torde vara relativt obekanta för svensk publik. Det är dessutom av största intresse att jämföra förhållandena nu och då.

Genast efter det de första skotten avlossats på landfronten flögo sovjetryska bombplan in över Helsingfors och andra städer på krigsskådeplatsen och fällde sina bombaster. Väderleken var idealisk — den klara vinterdagen lämpade sig utomordentligt väl för bombraider. Det är bekant att Sovjetunionen förfogade över otaliga flygfält kring Leningrad och i trakterna vid Murmanbanan. Likaså erbjödo de tillfrusna sjöarna goda provisoriska flygfält. Finland beredde sig på ett veritabelt bombregn. Och det uteblev ej heller. Dagligen flögo hundratals flygplan in över Finland och anställde stor förödelse med sina bomber. Ytterst få städer gingo fria för bombangrepp. Utom mot hemmafronten riktades den fientliga flygverksamheten naturligtvis mot den egentliga krigsskådeplatsen. I detta sammanhang bör speciellt nämnas Karelska näset, där fienden vid sina genombrötsförsök begagnade sig av bomb- och jaktplan i stort antal. Då man beaktar vilka stora svårigheter försörjningen och servicen vintertid erbjuder, måste man förundra sig över standarden hos den sovjetryska till tusentals personer uppgående markpersonalen. Bombraiderna längre in över hemmafronten företogs utan jaktplanseskort. På krigsskådeplatsen däremot voro ryssarna nödsakade att skydda sina bombare med jaktplan på grund av den finska jaktens ständiga attacker.

Under vinterkriget hade Sovjetunionen utan gensägelse herravälde i luften. Men de finska flygarna läto sig ej bekomma utan gjorde sitt bästa. Tabrika rasande luftstrider utkämpades, mångt överraskande bombangrepp företogs, och under spaningsflygningarna införskaffades viktiga upplysningar. Den finska materielen uppfyllde endast till en bråkdel de krav som böra ställas på förstklassig flygmateriel, och utbildningen under fredstid hade till följd av de knappa anslagen ej varit så effektiv som man kunde önskat. Men det dugde ej att tappa humöret. Friska tag trots alla vedervärdigheter! Den ena dagen efter den andra gick, och flygverksamheten var hela tiden livlig. De finska flygarna kämpade tappert mot den väldiga övermakten, mekaniker och annan markpersonal gjorde sitt bästa.

Det vore dåraktigt att tro att det finska flyget ej led förluster. De totala förlusterna, de utländska frivilliga ej medräknade, uppgingo till 63 piloter, spanare och mekaniker. Förlusterna i materiel voro något större. På förlustlistan stå också de som omkommit genom flygolyckor. Det var mycket svårt att komplettera materielen, ty den finska flygplanfabriken var endast i stånd att reparera maskiner. Och de flygplanproducerande länderna voro ingalunda benägna att sälja sina maskiner,

Av FLYGTIDNINGENS Finlandsredaktör **Pärtyyli Virkki**, vilken under kriget tjänstgör som IK-korrespondent.

Red. Virkki i samtal med Finlands skickligaste jaktflygare, flygmästare Oiva Tuomi, som efter sin tjugoförsta luftseger fick Mannerheimkorset av andra klass.



som de behövde själva. Under den sista krigsmånaden anlände emellertid en del modern materiel till landet.

I betraktande av de täta sovjetryska flyganfallen ställdes det yngsta vapenslaget inom finska armén, luftvärnet, på hårda prov. Det bör genast sägas ifrån att det tack vare den moderna materiel (Bofors m. m.) det förfogade över löste sin uppgift med glans. Men vi låta de officiella siffrorna tala. De under vinterkriget fällda fientliga planen fördela sig på de olika vapenslagen på följande sätt:

flyget	280 flygplan
luftvärnet	314 „
lantstridskrafterna	49 „
sjöstridskrafterna	41 „
genom bombardemang eller på annat sätt förstörda	105 „
Sammanlagt	789 fientliga plan.

Under vinterkriget använde Sovjetunionen bombplan huvudsakligen av typerna *SB-2*, *DB-3* och någon gång *TB-3*. Jaktplanen voro av typerna *I-15*, *I-16* och *I-153* samt spaningsplanen av typerna *R-5* och *Vultee GB*.

Som ett gott slut på denna resumé konstatera vi att händelserna i luften under vinterkriget lämnade rika erfarenheter för framtiden. Både flygare och markpersonal fingo sitt elddop.

• Nu stå vi ej ensamma!

Denna gång försvarar Finland sin frihet och sitt oberoende under nya förhållanden. Nu står det icke ensamt och kämpar ej mot en lika stor övermakt som under vinterkriget. Men den som tror att detta krig är ett lätt krig misstar sig i grunden. Striden står het om varje tumsbredd jord. I luften äro rollerna ombytta. Det sovjetryska flyget har bombarderat endast ett fåtal städer på hemmafronten, och flygverksamheten på de olika frontavsnitten har varit märkbart mindre än förra gången. De finska flygarna förfoga nu över bättre materiel och detta inverkar naturligtvis på humöret och kamplusten. De

finska bombplanen ha åter företagit långa raidar in över fientligt område, spaningsflygarna ha införskaffat värdefulla upplysningar om fiendens reträtt rörelser, och jaktflygarna ha många segerrika luftstrider på sitt konto. Den förra vinterns erfarenheter ha i all tysthet mognat till ett allt överskuggande mål: herravälde i luften.

Sovjetunionen har denna gång ej kunnat sätta in ett lika stort antal flygplan mot Finland som under vinterkriget. Till följd av de kolossala flygplanförlusterna har Sovjetunionen varit nödsakad att spara på materielen. De ryska flygarna ha därför såvitt möjligt undvikit luftstrider och levererat batalj endast om de överraskats eller helt enkelt tvingats därtill. Men då ha de ej heller gett vika utan kämpat ända till slutet. Tack vare bättre materiel och kanske också i medvetande om den finska sakens rättvisa har t. ex. en finsk jaktflottilj mot slutet av september inregistrerat 101 luftsegrar utan att själv ha lidit några som helst förluster. Det har ofta hänt att finska jaktflygare överraskat en numerärt överlägsen fientlig formation och slagit den i grund. Under detta krig ha de finska bombflygarna ej i lika hög grad irriterats av fientliga jaktplan som av den kraftiga luftvärnselden. Sovjet måste denna gång i mycket större utsträckning än under vinterkriget ty sig till luftvärnet till följd av flygplanförlusterna.

Efter vinterkriget började ryssarna experimentera med nya typer. Först och främst bör nämnas den snabba och kraftigt bestyckade "*Mickie*" eller *I-18*, som också förefaller att kallas *I-6* eller *I-200*. Den andra mest använda jaktplantypen är den smäckra *I-153*. Av bombplanen må nämnas *DB-3*, *SB-4* och störtbombaren *P-2* eller *BB-22*. Bland marinflygplanen märkes *MBR-2*.

Det finska flyget har hemfört flera vackra segrar under det pågående försvarskriget. Då luftvärnet ej behövs lika mycket som under vinterkriget har man mycket effektivt använt det vid direkt beskjutning på marken.

P. V.

Smälänningen som blev världspressens främste flygare

— Från FLYGTIDNINGENS USA-korrespondent. —

USA är ett demokratiskt land, där det inte finns några kungar, grevar eller baroner — såvida man inte vill räkna med "köttkungarna" eller "stälbaronerna". Men det amerikanska flyget har en "Duke" (hertig) inom sina led, en som minsann inte skämt för sig. Det är ingen mindre än vår svensk-amerikanske flygare Aron Fabian Krantz, chefpilot vid den stora tidningen *New York Daily News* och mera känd över hela kontinenten som Duke Krantz.

Dukes historia kan läsas nästan som en roman. Han föddes den 30 oktober 1896 i socknen Lekeryd i närheten av Jönköping. Till USA kom han för så där en tjugo år sedan. Förnamnen Aron Fabian tycks ha blivit kvarglömda i Sverige, ty alltsedan han anlände till Amerika har han kallats "Duke", ett namn som passar denne elegante och alltid felfritt klädd luftens ridare liksom en handske passar handen.

När Krantz stigit i land hos Onkel Sam fick han jobb på ett postkontor i Texas. Men snart blev han flygintresserad och gick in som medlem i den berömda "*Gates Flying Circus*", en trupp flygande våghalsar som flängde omkring runt Amerika i början av 1920-talet och gjorde konster i luften som nästan kom blodet att frysa hos de förskräckta åskådarna. Krantz utvecklade sig så småningom till den bästa "stunt man" i luften. Duke stod på huvudet på vingspetsen, hängde i tändarna från en trapets under planet samt utförde dessutom ett trick som brukade göra publiken illamående: han föll från landningsstället ut i luften... men hejdades av ett osynligt 6—7 meter långt rep som han bundit kring sin kropp!

Efter att ha lämnat Gates luftcirkus — Duke och den berömda atlantflygaren Clyde Pangborn äro de enda av cirkusens medlemmar som ännu ha livet i behåll — blev Krantz själv flygare, och 1932 fick han anställning vid *Daily News* som förare på tidningens nyinköpta Waco, som skulle an-



DUKE KRANTZ
(Foto: Thulin)

vändas för reportageuppdrag, såväl bild- som textjakt. Senare skaffade *Daily News* ännu ett flygplan, och Duke blev chefpilot, i vilken egenskap han vanligen får de svåraste uppdragen. Krantz har gjort tidningen berömd för sensationella fotos från olyckor, eldsvådor, översvämningar, mordscener och sportevenemang. Hans uppseendeväckande färd till Newfoundland, då han kom tillbaka med de första bilderna från atlantflygplanet *Lady Peace's* störtning vid Musgrave, talar man fortfarande om i både flyg- och tidningskretsar som en fenomenal prestation.

Duke Krantz tycker att han har ett lätt jobb nu i jämförelse med då han reste omkring med flygcirkusen, men hans flygkamrater småle åt denna blygsamhet. De veta vilket ansträngande arbete han har och beundra och respektera honom för hans oförskräckta bragder i luften. Dukes unga vackra fru, *Ellen*, som han gifte sig med vid en "lufttrymning" för tre år sedan, brukade inte oroa sig för makens ganska farliga jobb, ty hon har en blind tillit till hans skicklighet och tur i luften. Men nu finns

det en Duke Krantz junior i familjen — Duke senior tillkännagav högtidligen "ankomsten av en hjälpförare (co-pilot)" när hans son föddes i fjol — och detta förändrar ju saken en del. De ha byggt sig ett hus i Roslyn, Long Island, där Duke kan gå omkring och påta i trädgården under sin fritid. Trädgårdsarbete är en av hans hobbies. Andra kära käpphästar är att tälja indianhuvuden ur gamla träpropellerar samt att spela på sitt gamla svenska dragspel.

En sak har Duke längtat efter under hela sin flygarbana, nämligen att få flyga över Atlanten, "non-stop" till Sverige, som han inte besökt sedan han gav sig iväg till Amerika. Men under den tid han flackade omkring var det platt omöjligt att skaffa den nödvändiga finansiella grunden, och när han sedermera fick plats vid *Daily News* kunde han inte lämna sitt arbete. Han var särskilt god vän med den oförliknelige Kurt Björkvall, och det var nära att Duke följt med honom på atlantflygningen 1936, när det blev beslutat att den kvinnliga "co-piloten" inte skulle "åka med". Men Krantz var tyvärr en aning för tung enligt de minutiöst uppgjorda viktalkylerna, varför Björkvall startade ensam. År 1938 erbjöds Krantz av en svensk-amerikansk mecenat att göra en atlantflygning till Sverige i samband med Delaware-jubileet. Duke var villig om de erforderliga medlen kunde anskaffas. Detta lyckades emellertid inte, och så gick hela projektet i stöpet.

Ja, nu har Krantz både blomma och barn, och så är det krig i Europa, vilket alltsammans inte precis verkar uppmuntrande på några planer om en atlantflygning. Men kriget tar väl slut nån gång, och trots Dukes några och fyrtio år samt andra hinder så ska FLYGTIDNINGENS läsare inte bli förvånade om Krantz en vacker dag kommer flygande från Amerika och landar på Bromma med den muntra hälsningen: "Hallå, Lekeryd, här kommer jag!"

Ty Duke Krantz är just en sådan karl.

YANKEE.

SVENSKA AERO LLOYD

Göteborg



ONKEL SAM MEDDELAR

genom FLYGTIDNINGENS USA-korrespondent:

New York i november.

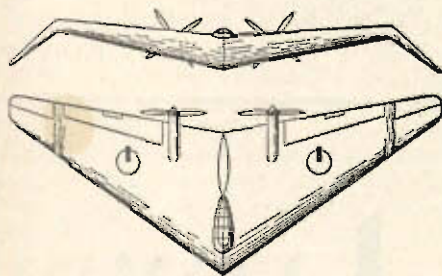
Den verkliga flygande vingen är inte längre enbart någon teori på ritnings-stadiet. Amerikanska ingenjörer, som länge strävat efter att få fram en bättre typ än hittillsvarande försöksdits, utan någon som helst stjärtyta eller flygkropp, ha äntligen nått sitt mål. För ett par dar sedan tillkännagav *Northrop Aircraft Co.*, Hawthorne, Calif., att ett sådant nytt och okonventionellt flygplan klarat sig genom ingående provflygningar.

"Flygande vingen" är vad namnet säger just precis endast en vinge. Motorerna ligga inuti vingen och driva två skjutande propellrar, och självfallet befinner sig även besättningens platser i vingen.

Många typer stjärtlösa flygplan ha byggts under de senaste åren, men alla ha de haft någon sorts flygkropp, som ställt till onödigt luftmotstånd. Dessa försökstyper ha ej kunnat helt tillgodogöra sig fördelarna hos principen.

Northrop började bygga sin flygande vinge för två år sedan. För ett år sedan genomgick planet de första provflygningarna, och sedan dess har det flugits mer än 200 gånger på kortare och längre turer. Det är Jack Northrop, skaparen av sådana berömda flygplan som Lockheed Vega och attackplanet A-17, som konstruerat denna typ.

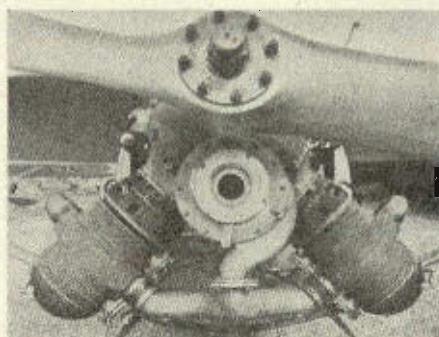
I sin äntligen uppnådda form är flygande vingen lika stabil och manövrerbar som vilket konventionellt flygplan som helst. Dess "roderlydnad" och "luftkänsl" äro normala och exakt lika goda som hos ett vanligt flygplan. Piloter säga att det inte är något ovanligt och konstigt hos flygande vingens flygegenskaper och att vilken ordinär förare som helst kan flyga den.



Flygande vingen ser ganska underlig ut i jämförelse med ett vanligt flygplan. Vingspetsarna äro neddragna och fungera som vertikala roderytter. Arrangemanget med skjutande propellrar eliminerar enligt expertisen den ogynnsamma propellerströmmen över vingen, reducerar luftmotståndet och förorsakar mindre oväsen i passagerarutrymmena.

En revolutionerande motor har nyligen flugits i en Piper Cub vid Highstown, N. J., varvid bensin med lägre oktantal än vanligt kom till användning. Det är en *entaktsmotor*, som upfunnits av ingenjören *Harry Hedges* vid Tabor Manufacturing Co., Philadelphia.

Den nya motorn har ett förbränningsrum i toppen av de två cylindrarna så att det blir en explosion vid varje slag av de dubbla kolvarna, medan en vanlig tvåtaktsmotor endast har en explosion för varje avslutade upp-och-nedslag. Ingen förgasare finnes, utan bränslet sprutas in genom ett litet munstycke direkt i cylindrarna. Hedges



tror sig med denna enkla princip, som sparar in många delar, kunna konstruera en motor på c:a 500 kg som utvecklar 2.400 hk. Flygexperter äro emellertid synnerligen skeptiska mot denna optimism och taga för givet att ett sådant idealförhållande vikt: kraftutveckling inte skall kunna uppnås ännu på många år. De bästa motorerna f. n. ha ett förhållande av c:a ½ kg per hästkraft.

Lätta sportplan, som finnas i överflöd i USA, ha fått en ny användningsform inom det nationella försvarsprogrammet. Aeronca "Super Chief" är den första typ i denna klass som utrustats med bår för sjuktransporter. Med 65 hk motor gör planet c:a 150 km/tim marschfart. Det kan som bekant landa och starta på utrymmen som äro för små för större flygplan. Dessutom kostar det mindre än 2.000 dollar och kan flygas av obetydligt tränade förare. Planet kan lätt ändras om igen till ursprungsformen, d. v. s. tvåsitsigt plan för privatbruk.

Eldkraften hos de nya typerna av amerikanska stridsflygplan är f. n. dubbelt så stor som hos många av de utländska stridsflygplanen, påstår amiral John H. Towers, chef för US Navy's Bureau of Aeronautics.

Nyligen ha "atlantfärjpiloter" anställts mot en avlöning av 1.500 dollar i månaden jämte gratifikation på 2.500 dollar för 10 resor tur och retur och 5.000 dollar för 25 turer.

Flygeleverna vid US Army Air Corps göra sina första "flygningar" på marken i en "pilotvagn". Denna förberedande övningsmaskin är en vagn med motor och i övrigt delvis vanlig flygplanutrustning, d. v. s. sitsar, reglage, spakar, bromsar, instrument m. m.

Av nära 50.000 km flyglinjer med erforderlig belysning består nu trafikflygnätet i USA. Ytterligare c:a 3.000 km tillkomma inom den närmaste framtiden.

Styrka, ringa vikt samt alla de komplicerade detaljer som kriget fordrar göra tillsammans ett amerikanskt lätt bombplan till en maskin bestående av 25.000 olika delar — plus omkring 150.000 nitlar. En flygplanpropeller under förra världskriget räknade endast 5—6 delar, men 1941 års hypermoderna propeller innehåller mer än 600 olika delar.

Amerika gör anspråk på att vara det första land som lät beväpna ett flygplan för krigsbruk. Detta hände i College Park, Maryland, år 1909, då ett Wrightbiplan försågs med en kulspruta och gjorde skjutningar mot ett markmål.

Aircooled Motors Corp., Syracuse, N. Y., som tillverkar de berömda Franklinmotorerna, har skaffat sig en "experimentflotta" av 8 olika flygplantyper, alla med Franklinmotorer. Flygplanen



äro f. n.: Bellanca Cruisair med Franklin 120, Culver med Fr. 80, Stinson Voyager och Monocoupe med Fr. 90, De Luxe Taylorcraft, Piper Coupe, Aeronca Tandem Trainer och Piper Cub Trainer med Franklin 65. Flygplan med den 6-cyl. Franklin 130 tillkomma senare.

Gauckee

A/B Flygplan bygger ny fabrik till våren

Residerar tillsvidare i Ernst Nilsons Fordpalats i Stockholm.

— A/B Flygplan bygger ny fabrik till våren, säger dir. Sölve Skerfving vid en intervju med FLYGTIDNINGEN. Vi har husvilla i Västerås fr. o. m. 1 oktober och hyrde därför in oss i översta våningen på Ernst Nilsons Fordpalats vid Häl-singegatan här i Stockholm. Där fann vi nämligen en idealisk lokal med goda utrymmen och garanterad minimitemperatur, inbyggd luftkonditionering m. fl. finesser. Fabriken inreddes och kom i

Direktör Sölve Skerfving.

gång på 10 dagar. Beslag o. d. tillverkas vid vår avdelning i En-skede, där segelflygaren öster från Upp-sala är verkställare. Bolagets driftsledare är CGS-fabrikens förutvarande chef Erik Tyllström, och verkställare på Häl-



singegatan är Ernest Collins. Som kontrollingenjör har vi lyckats få ingenjör Heinrich Kipp med benäget medgivande från hans arbetsgivare disponent K. W. Hansson i Norrköping — en man med stora linjer och framsynt intresse för segelflyget. Hela vår arbetsstyrka uppgår till omkring 50 man — och jag hoppas få så många som möjligt av dessa till aktiva segelflygare. Nu ska vi börja ta in kvinnlig arbetskraft också, efter mönster från Tyskland, där männen gör fackarbete och kvinnorna rutinarbete. — En serie om femtio Grunau Baby har redan påbörjats och beräknas att fem plan av denna typ skola kunna färdigställas per vecka.

Segelflyget bildar hos oss en etapp på vägen från modell- till motorflygning, och är av den allra största betydelse för att få fram djärva och ömdömesgilla flygare.

Att den tyska ungdomen gripits av ett nästan allt uppslukande intresse för flyget är en sak, som inte låter sig bortresonera. Därför skall man emellertid inte förledas till den tron att flygintresset endast har militärt syfte, tvärtom det siktar även på framtiden och segelflyget har mycket gamla anor i Tyskland, där det från början främst setts ur sportlig synpunkt. Det är emellertid helt naturligt att det stora flertalet av våra unga flygare segelflugit i sina ynglingaår, men detta är ju endast en fullt naturlig sak; en god sportsman har ju alla förutsättningar att bli en bra soldat, utan att sporten därför syftar på rent militära färdigheter.

Betydelsen av segelflyg för utbildningen av motorflygare har diskuterats, men det torde stå klart för envar att en utbildad segelflygare lättare kan sätta sig in i rent flygtekniska och praktiska saker än en aspirant, som inte har mer än teoretisk kunskap om flygning.

Till sist framhöll herr Papenmeyer att skillnaden mellan svenskt och tyskt segelflyg enligt hans uppfattning består i de rent ekonomiska förutsättningarna. I motsats till i Tyskland, där hela verksamheten är statsunderstödd, bestrider i Sverige staten endast en del av omkostnaderna. Som slutomdöme framhöll han vidare att enligt hans mening står det svenska segelflyget på en hög ståndpunkt, med hänsyn tagen till verksamhetens ringa ålder, och att den tid säkerligen icke är långt avlägsen, förrän det svenska segelflyget har fast grund.

Tyska ord om segelflyget

Organisatören i Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, ingenjör Friedrich Papenmeyer, som f. n. besöker Sverige har i en intervju uttalat sig om betydelsen av segelflygutbildningen på följande sätt:

I mitt hemland har man sedan länge insett betydelsen av segelflygutbildning för

militärt ändamål, och anser den så naturlig, att man inte ens behöver diskutera den.

Redan i de tidiga skolåren får ungdomen bygga modellplan för att vid 12—14 års åldern få bygga glidplan och börja med glidflygning för att ett par år senare vara klara för både segelflyg och diplom.

LJUS-SKYLT

Typ. K. 1.

GODKÄND OCH FÖRORDNAD AV LUFTSKYDDINSPEKTIONEN.
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.

A.-B. STERNER BLOMQUIST

SPECIALFIRMAN FÖR
MOTORRENOVERINGAR
MOTORRESERVDELAR

ÖSTRA FÖRSTADSGATAN 9 MALMÖ
TELEFON VÄXEL 71135

KLAR FÖR SERIETILLVERKNING:

Klemm KL 107



Det nya Klemmplanet, som f. n. befinner sig på demonstration i Sverige.

Sport- och skolplanet Klemm 107, som förut omnämnts i FT, är färdigt för seriebyggnad. Från sin föregångare KL 35 och även sin "kusin" Bü 181 skiljer sig den nya Klemmen genom sitt byggnadssätt, som följer helt nya linjer. De förra typerna äro utförda i "Gemischt-Bauweise", d. v. s. träkonstruktion med viss del av flygkroppen utförd av svetsade stålrör. Klemm 107 däremot är byggd helt och hållet av trä i "Halbschalen-Bauweise".

Detta av Dr. Ing. Hanns Klemm uppfunna och patenterade byggförfarande innebär i korthet följande: Flygkroppen bygges i två halvor, en vänster- och en högerhalva. Spant och longeronger läggas i en massiv gegg med uttag för dessa detaljer. Fanéret spännes över, och den färdiga kropps-halvan lyftes ur geggan och hockas upp. Sedan monteras i den uppställda kropps-halvan alla beslag och all inredning, t. o. m. sidoroderpedaler, sporre och brandsläckare.

Först då allting är inbyggt läggas kroppshalvorna samman och fästas med bultar längs ryggen och buken.

Vingen har en balk, som likaledes är en skalkonstruktion, byggd i två halvor. Vingarna skjutas in i flygkroppen, gå där förbi varandra och fästas med en enda genomgående, lätt åtkomlig bult. Landningsstället är av robust, ytterförstärkt typ, särskilt lämplig för skolning och för skidor. Beslagen för landningsstället sitta helt utanpå flygplanet. Fjäderbenen löpa liksom sporr-fjäder utan olja, vilket gör montage och underhåll enkelt och snabbt.

Motorn är en Hirth HM 500 med ett Klemm specialaggregat, som innebär att allting framför brandskottet, alltså även motorblock och motorhav, fås från motortillverkaren. Det sålunda standardiserade aggregatet monteras i beslag vid brandskottet, varpå endast ledningarna behöva anslutas och propellerna monteras.

Det ytterst enkla bygg- och montageförfarandet medger användande av billig arbetskraft, då endast ett fåtal fackarbete behövas och resten är rutinarbete.

Trots den enkla träkonstruktionen står maskinen i högsta hållfasthetsklass (H5K) och är sålunda liksom KL 35 tillåten för all avancerad flygning. Dess prestanda äro i öfrigt desamma som hos KL 35. En viktig skillnad mot såväl KL 35 som alla de övriga typerna är den betydliga tillsatsvikten (385 kg; KL 35 har 300 och Bü 181 har 325), som medger vinterbeklädnad och skidor samt därtill en fylld extratank eller avsevärd mängd bagage, utan att planet överlastas. Det rymliga bagagerummet ligger i kabinen, bakom sitsarna, och medger inbyggande av en tredje sittplats, reservtankar eller förvaringsrum för större mängd reservdelar, ja, t. o. m. en hel reservmotor.

Kabinen är dragfri och medger utmärkt sikt. Även vid körning på marken har man sålunda fritt blickfält ända till 30 m framför nosen. Kabinen som är dragfri, har 2 dörrar, som automatiskt hållas i öppet läge. I- och urstigning kan ske från båda sidorna. Kabinen låses med en patentlås-försedd hävarm på flygplanets vänstra sida. Samtidigt låsas automatiskt alla roder. Att åter öppna kabinen utan att lösgöra rodren är omöjligt. Härmed är man kvitt det gamla besväret med roderlås. Ett annat bekymmer har alltid varit startveven, som antingen måste in i bagagerummet eller klämmas ned bredvid piloten i förarsitsen, när allt i övrigt var klart för start. På KL 107 har man i motorhuvens bakkant, alldeles invid startdrevet, byggt in en bekväm och säker hållare för veven.

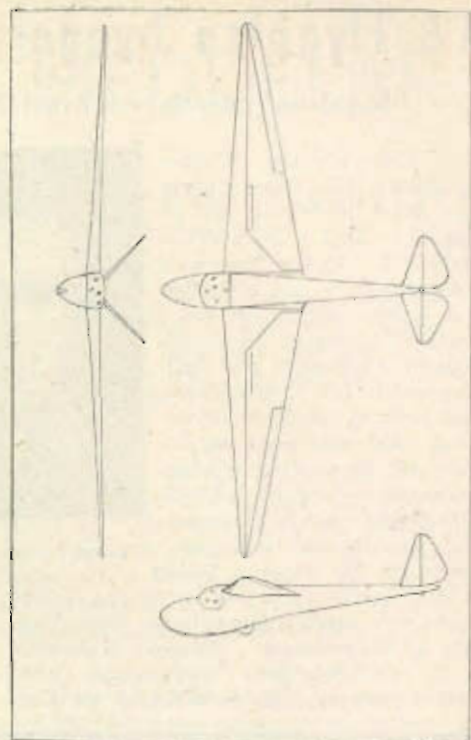
Bland övriga detaljer kunna nämnas: oljebromsar för både lärare och elev, vingklaffar, låsbara i tre lägen, utfällbar instrumentbräda, två rymliga handskfack, d:o kartfack, ställbar friskluftventil för både lärare och elev, sitsar och sidoroderpedaler ställbara var för sig, trimning med mikrometerskruv samt ställbara selar.

Data:

spännvidd	10,92 m
längd	7,82 "
höjd	2,00 "
vingyta	15,00 kvm
bränsleförråd, huvudtank	100 liter
" reservtank (med ytterligare 25 kg bagage)	50 "
oljaförråd	4 "
tomvikt	475 kg
tillsatsvikt (P 3)	385 "
flygvikt (P 3)	860 "

Prestanda:

Max.hastighet	190 km/tim
Marschhastighet	175 "
Landningshastighet	75 "
Tophöjd (H 5 K)	6.100 m
Aktionsradie (enk. huvudtank)	670 km
Flygtid (enbart huvudtank)	3,8 tim
Bränsleförbrukning på 100 km	13 liter



"ROUNDAIR", amerikansk segelplankonstruktion

Yankees ligga inte på latsidan när det gäller segelflyg, och man kan ta för givet att de komma att ge många värdefulla tillskott i fråga om nykonstruktioner av segelflygplan och andra saker i detta sammanhang.

Vi visa här en översiktsritning (hämtad ur "Soaring") över en ny amerikansk segelplantyp, som erbjuder en hel del av intresse. "Roundair" föreligger ännu endast i ritning. Konstruktör är Jay Buxton. Det mest karaktäristiska på detta plan är den starkt avsmalnande vingformen och den V-formade höjdstyrytan (och därmed följande frånvaron av fena-sidoroder). Detta är den tredje V-stjärten bland USAs segelflygplan — nr 1 "Nomad" och nr 2 den ännu ej färdigbyggda Vic Saudes "Voyager". "Roundair" har sidsitsar. Träkonstruktion. En vingbalk. Stora luftbromsar. Spännvidd c:a 17 m. Flygvikt c:a 375 kg. Bästa hastighet något över 70 km/tim. Maxhastigheten beräknas ligga vid 175 km/tim. Ställgräns vid c:a 45 km/tim. Bästa sjunkhastighet omkring 0,8 m/sek.

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

Till salu:
Klemm 35 A

Motor: Hirth HM 60 R, 2, 80 hk. Total gångtid 465 tim. Efter grundöversyn 190 tim. Kompletta ufrustning med positionsljus, blindflyginstrument och reservtank. Hjulskidor. Närmare upplysningar genom ägaren.

Ingenjör F. Simonsson, Vänersborg.

LYX I LÄTTA SPORTPLAN

Det är förvånansvärt med vilken komfort de billiga sportplan äro utrustade, vilka byggas av närmare dussinet fabriker i USA. Lyxen är desto mer förvånande då man betänker att dessa plan vanligtvis blott ha en motorstyrka på 50—75 hk. Åtskilliga av de flygplanfirmor som sysselsätta sig med tillverkningen av nya småflygplan sälja t. o. m. flygplan med olika starka motorer. Utom den bekväma inredningen av kabinen utmärka sig dessa flygplan f. n. genom översiktliga och smakfulla instrumentbräden, för vilkas tillverkning ädelträ eller "konststoff" användes. Här kan man tydligt spåra en parallell till bilarnas utveckling!

Antalet instrument i dessa flygplan inskränker sig till de viktigaste flygplan- och motorinstrumenten, såsom girindikator, hastighetsmätare, kompass, höjdmätare, varvräknare, olje- och bränslemanometrar samt åttadagarsklocka. Instrumentens placering är så ordnad att motorinstrumenten sitta till vänster och flygplaninstrumenten i mitten, varjämte det till höger i regel finns ett rum för inmontering av radioanläggning, såvida dylik ej kommit med vid köpet. En belysningsanläggning möjliggör

Bilderna: överst 90 hk Bellanca Cruisair, ett av de elegantaste sportplanen, som kan jämföras med vilken bil som helst i fråga om utstyrseln. Mitt-bilden visar den främre sittplatsen på en Stinson Voyager, ett av de vackraste sportflygplan som byggts — obs. instrumentbrädans flotta utförande! Nederst fram-sätet i Piper Cub Cruiser — föraren har just revat upp självestartens gummikabel och trycker nu på veven, varvid propellern börjar snurra. Lika enkelt som att starta en bil...



avläsande av instrumenten även i mörker. De översiktligt anordnade instrumenten skänka även den mindre erfarne privatfly-

garen garanti för lätt kontroll och bidrar i hög grad till att göra flygningen till en verklig njutning.

Westland "Whirlwind"

Här nedan visa vi en silhuetteckning över det nya engelska tvåmotoriga tunga jaktplanet Westland Whirlwind, som användes för konvojer av bombplan, avpatrullering av kuststräckor etc. Enligt färskaste meddelanden skola motorerna vara Rolls Royce "Merlin" på vardera 1.080 hk, och maxhastigheten säges uppgå till 640 km/tim. Beväpningens exakta sammansättning är givetvis hemlig, men den torde utgöras av kulsprutor och 20 mm kanoner. Planet är som synes i stora drag ganska likt t. ex. det tyska tunga jaktplanet Messerschmitt 110.



LANDNINGSLANTERNOR på bojar av gummi tändas med radio

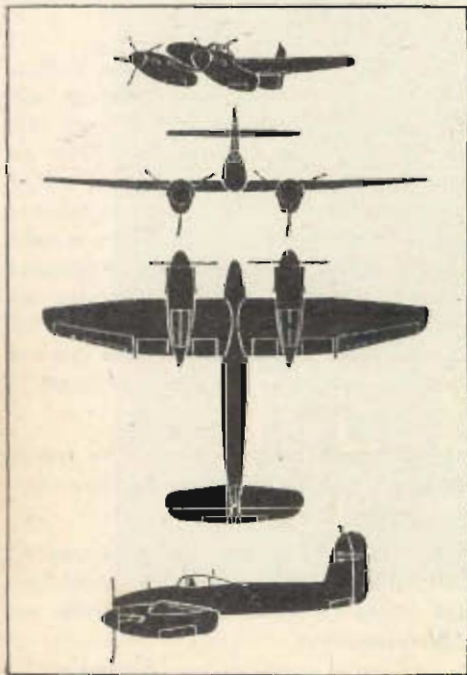
De stora flygbolagen ha länge grubblat över hur man skulle kunna anordna lämplig upplysning av flyghamnarna för riskfria nattlandningar. Att dra ledningar från stranden ut till bojar i vattnet skulle bli alltför dyrt. Därvid finnes även risken att kablarna skulle kapas av något fartyg då ljuset som bäst behövdes. Till detta kom den fara som tunga järnbojar skulle utgöra för sjöflygplan som landa med en hastighet av c:a 120 km/tim.

Det stora företaget Westinghouse Electric i USA löste problemet med ett nytt ljussystem med självständiga ackumulatorer som kopplas till eller ifrån medelst kortvågsradio på stranden. Därefter konstruerades i samarbete med Firestone Tire and Rubber Co. en gummiboj, som håller ljuset lodrätt och vilken en flygbåt eller båt kan köra på utan att taga någon skada.

Man har här utan tvivel slagit in på rätt väg när det gäller att utvisa landningsplats för flygplan nattetid. Anordningen med radion som på- och avkopplare av strömmen är förbluffande enkel och sinnrik.

Putterplan samla pengar till RAF

En gigantisk aktion pågår i USA för att insamla bidrag till den amerikanska avdelningen av Royal Air Force's understödsfond, vilken är avsedd för efterlevande familjer till piloter och övriga besättningsmän inom RAF som stupat på sin post. För att aktivisera propagandan för fonden har man i USA uppsatt en brigad av 48 lätta sportplan, typ Piper Cub, som fått RAFs insignier. Maskinerna, som kallas "Flitfires" (i motsats till Spitfires!), ha döpts efter de olika staterna i USA. Det är president W. T. Piper som uppkommit med idén till Flitfire-brigaden. Han donerade det första planet — inte genom att helt enkelt överlämna ett flygplan utan genom att teckna 20 minuters arbetstid vid Piperfabriken, vilken tid räckte till att framtälla en Cub! Airecooled Motors Corp. bidrog med en ny 65 hk Franklin-motor o. s. v., och till slut stod hela brigaden klar genom stöd från hela USA. På LaGuardia-fältet utanför New York döptes planen av 48 av världsstadens vackraste modeller. Därpå startade brigaden på en rundresa kring hela USA, varefter den upplöstes för att propagandan skall fortsättas av en Flitfire i varje stat.



Värdefullt segelflygaring hos KSAK

FREDAGEN:

När prins Gustaf Adolf med några kärnfulla ord förklarade det av KSAK till Stockholm utlysta segelflygaringen 14-16 nov. öppnat hade han en representativ samling på omkring 80 segelflygspecialister från alla delar av vårt land att blicka ut över. Redan vid tingets början kunde således den första framgången noteras — ett över förväntan stort antal segelflygombud hade mött upp för att under de tre dagar tinget varade diskutera ett flertal viktiga frågor, som alla stodo i intim kontakt med segelflygets framtid i vårt land.

En högtidlig upptakt till tinget var H. K. H:s dekorerade av årets fem S-diplomater, Hedén, Gävert, Berglund, Kipp och Fägerblad. Efter vederbörliga leverop för de dekorerade segelflygarna var man klar att gå vidare i programmet.

Man antog till en början, att en viss opposition mot KSAKs göranden och låtanden skulle förmärkas, men sedan överste Paul R. af Uhr i sitt hälsningsanförande berört en del data kring vår svenska segelflygborg Alleberg och på sätt och vis tog gadden ur en del ev. opponenter genom att i inledningsanförandet kraftigt fördöma all negativ kritik försvann praktiskt taget denna opposition. Generalsekreterare överste H. Enell tog därefter till orda med ett intressant föredrag över "Det svenska segelflygets framtid, organisation och åtgärder". Överste Enell dröjde särskilt inför tanken på en indelning av vårt land i ett visst antal segelflygdistrikt. Han påpekade att denna indelning vilar på en mycket sund basis och att den sannolikt komme att så småningom genomföras sig själv. Början är för övrigt redan gjord. I sitt anförande nämnde talaren vidare att KSAK för närvarande har omkring 5.660 direktanslutna medlemmar, tack vare vilkas insatser rörelsen kunnat hållas igång. Detta antal är dock icke till fyllest, utan KSAK är i starkt behov av nya stödjande medlemmar.

Efter generalsekreterarens föredrag upplöstes tinget för att ånyo — efter en gemensam middag — samlas, denna gång för att åhöra civiling. Karl Svänssons föredrag, betitlat "En segelflygklubb's organisation och administration samt den för verksamheten erforderliga statistiken". Ing. Svänsson berörde främst de erfaren-

heter man rönt inom Stockholms segelflygklubb under de senaste tre åren. Ing. Svänssons kanske något för detaljfulla redogörelse måste man ge en uppriktig honnör. Hans uppläggning av statistik och bokföring m. m. med synnerligen instruktiva exempelsamlingar, kommer att vara delegaterna till stor hjälp som mönster vid liknande uppläggning inom den egna klubben. Det var en avskräckande mängd papper av alla de slag som här fingo sin ingående förklaring. Särskilt de klubbar vilka icke kunna hålla sig med särskild personal för denna imponerande pappersmängds handhavande ställde sig avogt mot alla dessa olika papper. Detta visade sig genast vid den livliga diskussion som omedelbart efter föredraget tog sin början. Man kan utan överdrift säga att



vägarna gingo ovanligt höga. Den ena specialisten efter den andre tog till orda och utvecklade en värtalighet som den mest tränade politiske talare skulle önska sig ha...

Här märktes dock genast ett fel som skulle komma att löpa som en röd tråd genom hela tinget. Diskussionen spårade alltför ofta ohjälpligt ur, och det var mycket svårt att länka in den på rätt bana igen. Om efter ett föredrag ett visst ämne tagits upp till behandling befann man sig snart på ett helt annat område och det utan att det första ämnet diskuterats slut. Alla talare tycktes vilja säga vad de fått i uppdrag att framföra från sina respektive klubbar, och det blev således icke någon sammanhängande diskussion som kom att föras.

LORDAGEN:

Som första punkt på programmet för tingets andra dag stod ing. Svänssons andra föredrag, denna gång över ämnet "En segelflygklubb's ekonomi" med underrubrikerna Kalkylering — Verksamhetens resultatberäkning — Bokföring. Ovanpå detta mycket givande föredrag följde diskussion, varpå tinget upplöstes för lunchpaus. När det ånyo samlades var det för att höra kapten C. O. Hugosson tala om "Några synpunkter på glid- och segelflygutbildningen". Kapten Hugosson tog särskilt upp segelflygets ställning till meteorologien. För att de verkligt förnämliga resultaten skola kunna uppnås ansåg han att segelflyget borde söka uppnå en intimare kontakt med meteorologerna. Vidare gick talaren in på frågan om flyginstruktörernas skicklighet. Det är av vikt att dessa bibehålla sin egen flygskicklighet, ty annars kan eleven mista sitt förtroende till ledaren.

På kvällen samlades deltagarna till gemensam middag i KSAKs vackra donationshus vid Malmkillnadsgatan. Denna sammankomst gav rika tillfällen för deltagarna att sinsemellan utbyta erfarenheter.

SONDAGEN:

På tingets tredje dag besteg Arne Hedén talarstolen och redogjorde i ett intressant föredrag för "Erfarenheter från segelflygskolan vid Alleberg 1941".

Med utomordentlig skicklighet utvecklade ing. Hedén de erfarenheter, både goda och dåliga, som man rönt under denna första verkliga segelflygsäsong.

Ing. Hedéns föredrag utgjorde slutlänken i den intressanta serie föredrag, som hållits under tinget och vilket givit upphov till ett flertal diskussioner. Efter det sista föredraget tog överste af Uhr till orda och hyllade i ett litet anförande den man som burit ansvaret för vår första svenska segelflygskoja, nämligen Stig Fägerblad. Talaren uttryckte den förhoppningen att Fägerblad även för nästa sommar skulle bli i stånd att på samma skickliga sätt som i sommar leda in det svenska segelflyget på den rätta vägen.

I söndagens program hade även inlagts ett besök i A/B Flygplans lokaler, vilket blev mycket givande.

Och därmed var ett segelflygaring till ända, vilket säkerligen givit ett synnerligen rikt uttrycke för såväl KSAKs styrelse som klubbdelegaterna.

"ScriboVda."



TELE
FUN
KEN

TELEFUNKEN

Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m.b.H.

Det svenska flygfackspråket kräver enhetlig terminologi

Av civilingenjör B. Björkman.

På ett område där den tekniska utvecklingen löper så snabbt som den gör inom flygtekniken betyder det kolossalt mycket om man har klara och tydligt definierade uttryck. En beskrivning eller en anvisning måste kunna utfärdas på ett klart språk, så att man är övertygad om att båda parter vet vad man talar om. Detta är nu långt ifrån fallet inom flyget.

Nya idéer och konstruktioner ha anammats från utlandet, och eftersom det svenska språket tyvärr är ganska fattigt har det inte alltid varit möjligt att åstadkomma ett lämpligt namn för de nya ting. Ofta har man då använt en svensk benämning som måste kallas oegentlig, kanske direkt felaktig. Detta är en tråkig företeelse, därför att den minskar våra möjligheter att göra oss klart och tydligt förstådda inom flygfacket. Fackspråket måste ansas, men hur man skall göra detta är inte så lätt att fundera ut.

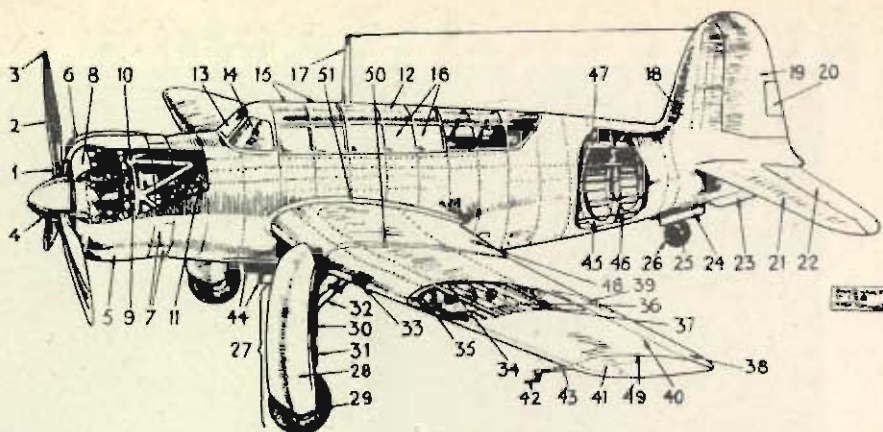
Inom SAAB har Kundtjänstavdelningen fått i uppdrag att försöka sammanställa de vanligaste orden och uttrycken på ett sådant sätt, att var och en kan studera vad vi böra använda för termer inom bolaget. Det är klart och tydligt, att dessa termer inte alltid bli likalydande med de som t. ex. Flygvapnet, Aerotransport och andra stora företag på flygområdet begagna, men vi försöka nu att samla alla svenska flygtermer och sovra dem. Många råka säkerligen ut för att få se sina favorituttryck kasserade för andra uttryck, som de rynka på näsan åt. Detta är fullt naturligt, eftersom sällan två personer ha precis samma smak, särskilt på ett så omfattande område som flygfackspråket. De ord och uttryck som vi så småningom skola fastställa här inom bolaget komma att i sinom tid användas genomgående på alla ritningar och andra underlag. Det är klart att denna ändring inte kan genomföras på kort tid utan endast så småningom, men vi tro att det kommer att bli både till nytta och glädje inom bolaget att få en enhetlig terminologi.

En sak är viktig i detta sammanhang, och det är att alla — från överingenjörerna till springgrabbarna — försöka att använda de nya termerna, så att de verkligen snabbt vinna terräng. Har man bara saken i tankarna, vänjer man sig på ett par veckor vid de nya uttrycken, hur egendomliga de än kunna synas i början.

Naturligtvis sträva vi inte efter att göra dem egendomliga eller konstiga, men vi be alla att söka förstå, att man måste tänka på helheten. Det gör t. ex. att ett ord, som skulle vara bra i ett visst sammanhang, inte kan användas där, helt enkelt därför att ordet ifråga behövs bättre på annat håll. Och då får man utvälja eller nyskapa ett annat ord för det första fallet.

Här visa vi en skiss över ett enmotorigt flygplan, B17—S17, på vilket vi utpekat en mängd olika detaljer och givit dem deras rätta namn.

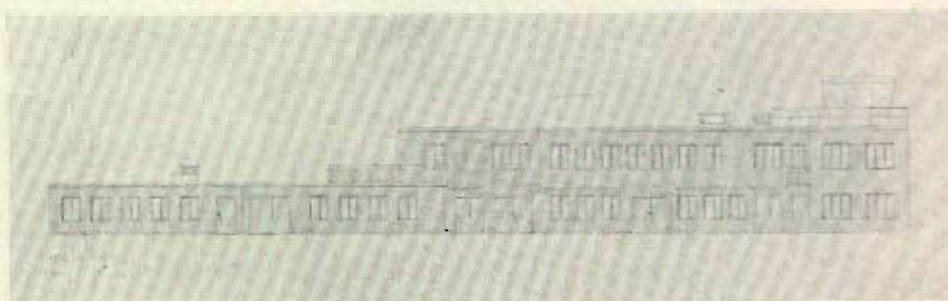
(Ur "Vingpennor")



- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. propellerbladets bladhals | 27. landningsställ (i detta fall hjulställ) |
| 2. propellerbladets bladskiva | 28. hjulställkåpa |
| 3. propellerbladets bladspets | 29. hjul |
| 4. propellerns navkåpa | 30. fjäderben |
| 5. motorhuv | 31. saxlänkar |
| 6. luftintag | 32. fällstötta |
| 7. kylklaffar | 33. strålkastare |
| 8. avgassamlare | 34. sprygel |
| 9. motorsköld | 35. frambalk |
| 10. motorfundament | 36. bakbalk |
| 11. brandskott | 37. stringer (i detta fall vingstringer) |
| 12. sittrumshuv | 38. skevroder |
| 13. sittrumshuvens frontvindruta | 39. skevtrimroder |
| 14. sittrumshuvens sidovindruta | 40. yttervinge |
| 15. sittrumshuvens takrutor | 41. vingpets |
| 16. sittrumshuvens sidorutor | 42. pitotrör |
| 17. antennmast | 43. pitotrörmast |
| 18. fena (i detta fall överfena) | 44. bombluckor |
| 19. sidroder | 45. spant |
| 20. sidtrimroder | 46. stringer (i detta fall kroppstringer) |
| 21. stabilisator | 47. däck |
| 22. höjdroder | 48. mittvinge |
| 23. fena (i detta fall underfena) | 49. vingpetsfog |
| 24. sporrlucka | 50. yttervingefog |
| 25. sporrgeffell | 51. mittvingefog |
| 26. sporrhjul | |

(Benämningarna i ovanstående tabell ha uppgjorts i samarbete med den nyinrättade "Tekniska Nomenklaturcentralen" (TNC) i Västerås, vars chef är dr John Wennerberg, ASEA.)

Den nya stationsbyggnaden på Bulltofta



Sedan K. m:t genom beslut den 25 april uppdragit åt Byggnadsstyrelsen att uppföra en ny stationsbyggnad på Bulltofta flygplats har ett för Malmös och även för landets i övrigt kommersiella flygtrafik viktigt problem kommit ett stort steg närmare sin lösning.

Det byggnadsföretag som nu kommer till utförande — se skissen — är emellertid icke det ursprungliga, vilket låg färdigt hösten 1939 men som genom tidsläget ej då kom till utförande, utan ett omarbetat, reducerat förslag. Å andra sidan är nu beslutade byggnad så disponerad att tillbygg-

nader utan större svårigheter kunna ske i en framtid och att dessa på ett naturligt sätt kunna inlemmas i byggnadskroppen.

Byggnaden skall bl. a. inrymma lokaler för flygsäkerhetstjänsten, vederbörande trafikbolag samt för tull, post och passpolis m. m.

Under förutsättning att intet oförutsett lägger hinder i vägen beräknas byggnaden kunna tagas i anspråk på sensommaren 1942.

Skissen visar den nya stationsbyggnadens fasad mot öster.

För endast kronor 3:75

får Ni FLYGTIDNINGEN hemskickad under 1942!



Ni slipper allt besvär med att köpa lösnummer, vilket dessutom blir dyrare. Som prenumerant riskerar Ni ej att gå miste om något nummer, utan tidningen kommer varje månad punktligt i Eder brevlåda.

Prenumerera i dag genom att sätta in beloppet på postgiro 147660!

Postens kvitto gäller som vårt prenumerationskvitto.



SENSATIONEN
ÖVER ALLA ANDRA

— Bara 3:75 per år, nej de
menar Du inte!



— Farbror skulle ha läst
FLYGTIDNINGENs flygkurs
så hade det här aldrig hänt!

Allt om flygning och flygare får Ni reda på genom FLYGTIDNINGEN, Sveriges populära, pigga och aktuella flygtidskrift med massor av artiklar, bilder och nyheter från flyget inom och utom landet. FLYGTIDNINGEN utkommer den 1 varje månad. Lösnummerpris 35 öre (utlandet 50 öre).

Det är väl märkligt att FLYGTIDNINGEN kostar så litet som 3:75 kr. för helt år (utlandet 5:— kr.)?

Vårt motto är: En populär flygtidskrift till ett populärt pris! Alla skola ha råd att prenumerera. Ingen får avskräckas av prenumerationsavgiftens storlek.

Skulle Ni trots det låga priset ej kunna prenumerera, så önska Er FLYGTIDNINGEN i julklapp!

FLYGTIDNINGEN löser Ert julklappsproblem!

Det är ett svårt problem att köpa julklappar. Den värdefulla julgåvan som alla kunna ge alla, såväl damer som herrar — presenten som påminner om givaren under hela nästa år — är emeller-

tid ett presentkort på FLYGTIDNINGEN för 1942.

Men glöm inte att prenumerera på FLYGTIDNINGEN även till Er själv!

SPECIALERBJUDANDE

Tre presentkort endast 10:— kr.

Fem presentkort endast 15:— kr.

Fyll i bilagda inbetalningskort och lämna det redan i dag på närmaste postanstalt. Ni erhåller därefter omgående rekvirerat antal presentkort i trevligt utförande med texten "GOD JUL tillönskas av". Om så önskas kan följande text erhållas: "GOTT NYTT ÅR tillönskas av", eller "HÄLSNINGAR.....".

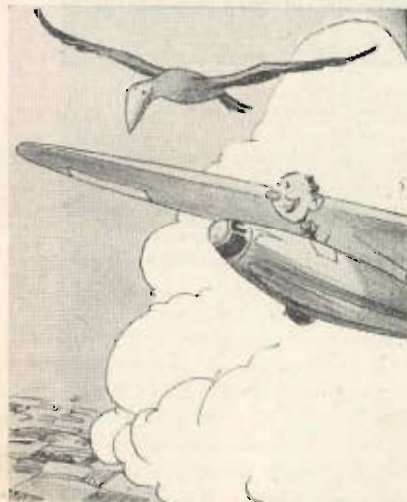
Finnes ingen anmärkning på rekvisitionen, sändes presentkort med texten "GOD JUL tillönskas av".

Kom ihåg att svenska folket är flygintresserat och att Ni har många vänner som skola ihågkommas!

Sprid kännedom om FLYGTIDNINGEN bland Edra vänner och bekanta!



Gå ej i sömnen — följ med
din tid, prenumerera på FLYG-
TIDNINGEN!



— GOD JUL, kamrat. Synd
att Du inte kan läsa FLYG-
TIDNINGEN...

Sveriges populära flygtidskrift

FLYGTIDNINGEN

går ständigt framåt - uppåt!

VI PRESENTERA:



A. J. Andersson,

flygplankonstruktör med världsrykte och chef för SAABs konstruktionskontor i Linköping.

Ingenjör A. J. Andersson, den skickliga chefen för Svenska Aeroplan ABs konstruktionskontor, kom första gången i närmare kontakt med flyget under exercistiden på Malmslätt 1919. Knappast anade han väl då, att han skulle finna sin livsuppgift på flygteknikens verksamhetsfält. I varje fall var det närmast av en slump som han kom att slå in på denna bana. Efter avslutade studier år 1925 fann han det nämligen vara ganska tunnslätt med platser för unga ingenjörer i det här landet — en erfarenhet som han inte var ensam om att göra. När därför en av hans gamla lärare lyckades skaffa honom en anställning i Tyskland tackade han ja och slog ner sina bopålar i Travemünde som ritare och statiker på flygfabriken Caspar-Werke. Man skrev då år 1927.

Ett halvår senare gick emellertid detta företag över styr och ingenjör Andersson blev tvungen att se sig om efter en annan anställning. Det blev hos de numera världsberömda Messerschmitt-verken som han kom att göra sina vidare lärospår i flygbranschen såsom statiker och hållfasthetsman. Anställningen hos Messerschmitt varade från mars 1928 till oktober 1930, då han antog ett erbjudande om anställning som statiker vid Svenska Aero-AB, Lidingö, vars chef var direktör C. C. Bucker. Under sin Lidingö-sejour fick ingenjör Andersson vara med om att konstruera ett flertal flygplantyper, bland vilka "Jaktfalken" torde vara den mest kända.

År 1933 övertogs Svenska Aero-AB av AB Svenska Järnvägsverkstads ABs Aeroplanavdelning i Linköping, moderföretag till det nuvarande Svenska Aeroplan AB. Ingenjör Andersson följde med till det nya bolaget som chef för dess ritkontor, men ett knappt halvår senare, närmare bestämt våren 1933, begav han sig åter till Tyskland för att hjälpa direktör Bucker att bygga upp denna stora flygindustri i Berlins närhet. Ingenjör Andersson blev också Buckers chefskonstruktör, och med korta mellanrum presenterade Bucker-fa-

(Forts. på sid. 30)

Tyskt:

Äventyr med en Do 215

Tre flygare och en montör kommo från Frankrike för att hämta en Do 215 vid Dornierverken. Montören, som före sin värnplikt hade arbetat vid fabriken, ringde till oss och anmälde sig. Så kom det sig att vi inbjödo de fyra männen och båda dem berätta lite vid ett glas vin. De läto inte be sig länge.

Fältväbel Bremer talade:

"Vi flög spaning över Frankrike, riktning Chalons-sur-Marne. Vädret var dåligt. Här och där kunde man knappt se marken. Till slut befann vi oss helt och hållet i molnen. Vi steg högre. Klättrade till 6.000, 7.000, 7.500 meter utan att lyckas komma ut ur "tvättstugan".

Plötsligt se vi i det enförmiga grå en del mörka molnbollar spricka sönder helt nära framför oss. Samtidigt slungas vårt flygplan uppåt såsom med ett väldigt knyt-nävsslag, ställs på kant och börjar dyka med alltmera ökad hastighet. För att dämpa motorernas tjutande försöker jag komma åt propelleromställningen, som under normala förhållanden är lätt åtkomlig snett ovan-framför mig. De krafter som uppstår av den våldsamma störtspiral vi ligger i, förorsakar emellertid att jag först efter ihärdiga ansträngningar lyckas komma åt omställningen och dämpa motorbullret.

Vårt plan rusar alltså vidare nedåt genom molnen. Då... äntligen... höjdmätaren visar 4.300 m, då ser vi marken igen. Jag vet nu hur planet ligger och börjar försiktigt ta upp. Ska det lyckas? Det knakar i alla fogar, men vi har tur. Do 215 lämnar oss inte i sticket den här gången heller. Normalt flygläge... skönt!

Först nu kan jag ägna en tanke åt mina kamrater. Hjärtat hoppar upp i halsgropen, ty ingångsluckan i durken är öppen, kulspruteskytten saknas. De andra är kraftigt omskakade men åtminstone kvar i kärran. De vet inte var den fjärde blivit av. Har han hoppat ut? Har luckan öppnat sig på grund av dykningen? Dessa frågor kan inte besvaras nu.

Efter landningen gäller vårt första inträde flygplanet. Vingarna har fått "Åldersrynkor" av de väldiga påkänningarna. Det hade blivit sättningar i vingbalkarna så att vingen krökt sig en aning. Ingenjörer och verkstätere undersöker balkar och anslutningar, men allt var oskadat. Ännu två månader till kunde vår goda Do 215 vara i tjänst, tills den skulle in på översyn. — Efterforskningarna efter vår kamrat var länge förgäves. Först efter en lång tid anträffades hans kropp. Av allt att döma hade han landat välbehållen med fallskärmen men sedan dödat av svarta trupper som befann sig i dessa trakter.

Men oss andra har det gått bra för — peppar, peppar! Att vi har detta att tacka vår Do 215 för visar en händelse för kort tid sedan över England. Vi flög spaning över ostkusten. På så där en 8.000 m höjd rapporterade radiotelegrafisten två fientliga jaktplan på 500 m avstånd. Nästan i samma ögonblick meddelade även kulspru-

teskytten att två engelska jaktplan var i annalkande.

Just som jag ämnade rikta planet mot den rapporterade fienden ser jag en Spitfire komma rakt mot mig från höger. Vi får inte inlåta oss i strid om vi har någon som helst chans att undvika det, ty vår paroll heter: "Genomför uppdraget!" Därför ställde jag Do 215 på nosen, och vi rusade nedåt med högsta hastighet. Detta var utan tvivel för mycket för jaktplanen. Redan på 6.000 m höjd kunde vi inte längre se dem, varför vi fortsatte vår flygning och genomförde vårt uppdrag."

Fältväbel Bremer har slutat sin berättelse. Hans åhörare hade varit synnerligen uppmärksamma, ty det är inte alltid man får höra så här spännande saker. Under tiden hade vinet druckits ur till sista droppen.

Seitz.

KLOKA ORD



Harry Blomqvist:

Den tid vi leva i är bister. Det är lätt att se det hårda i dess drag. Men den har en förmån framför gångna. Det är vår tid som kunnat driva samfärdsmedlen längst mot sin fulländning. Främst flygningen. Det kan vara svårt att se något gott i den långt drivna teknik som just nu fått förstörelse som huvuduppgift — helt tagen i krigets tjänst som den blivit. Men vi veta intet om vad som till sist skall framgå därur. Flygningen bär inom sig möjligheten att knyta de olika folken så intimt till varandra att detta blir räddningen undan de oupphörliga krigens olyckor. Meningen bakom det som sker ligger icke alltid uppenbar. Det som ter sig som största ont kan i sig vara begynnelsen till ett högsta gott. Att skylla det som nu händer omkring oss på tekniken — flygningen och mycket annat — är att gå omkring själva kärnan. Denna är alltid människan själv. Icke de blinda redskap hon tagit till sin tjänst.

Ett femton minuter långt fallskärmshopp

— Av en kapten vid RAF. —

De aderton maskinerna jagade varandra runt omkring, in och ut i molnen. Jag utvalde min första motståndare. Han föreföll att sitta och drömma och jag kom snabbt bakom honom och gav honom en kort eldskur, som tycktes skada honom. Jag flög närmare och gav honom en andra dos. Det var tillräckligt. Han störtade och jag följde honom ned till 1 800 m. Där cirklade jag runt i ett par minuter och såg honom försvinna i det lugna havet. Det var endast oljefläcken på vattenytan som berättade var han försvunnit.

Jag sköt tillbaka luckan för att få litet frisk luft och såg mig omkring i skyn. Det fanns icke minsta spår vare sig av fienden eller av min egen grupp. Jag var ensam och steg därför upp i molnen, som voro ganska tunna. Tre Messerschmitt, vilka flögo i rad bakom varandra, passerade plötsligt framför mig så nära att jag kunde se de svarta korsen på vingor och flygkropp. Jag öppnade eld på det sista planet. Vi flögo runt i allt mindre cirklar medan jag sköt. Än en gång hade jag tur. Jag hade glädjen att konstatera hur mina kulor träffade honom. Bitar av hans vingor ramlade av. Svart rök välvde ut strax bakom förarsitsen. Han dök, och jag gav honom ytterligare en salva rakt bakifrån. Så tog



Med denna bild, som visar hur FTs nye tecknare "Scribo" anser att ett störbombplan bör användas, ber redaktionen få tillönska läsekretsen en GOD JUL!

min ammunition slut, och i samma ögonblick anföllo de båda andra Messerschmittplanen mig. Jag gjorde alla upptänkbara undanmanövrar, men de voro för skickliga. Jag kunde höra hur deras kulor slog in i min maskin. Stora stycken av maskinen slets loss, motorn blev skadad, och det var omöjligt att gå in i molnen, där jag skulle haft en chans att undkomma min förföljare. Så kände jag en kall stingande smärta i min vänstra fot. En av de tyska kulorna hade träffat. Jag stod just i begrepp att dyka mot havet och försöka undkomma på låg höjd, då spaken plötsligt inte fungerade. Svart rök trängde in i förarsitsen och jag kunde inte se längre. Jag insåg att det var tid för mig att hoppa.

Efter detta gick allting fullständigt lugnt. Jag var på omkring 3.000 m höjd, några kilometer ut över havet. Jag höjde sätet, lösgjorde fastbindningsanordningarna och öppnade luckan. Vinden kom mig till hjälp. Det var som om en hand — i själva verket var det propellerluften — tycktes lyfta mig ut ur förarsitsen. Det var en angenäm upplevelse. Jag befann mig i fria luften och seglade fridfullt nedåt. Jag måste påminna mig att dra i utlösningssanordningen till fallskärmen. Efter det första kraftiga rycket svängde jag som en pendel. Det var inte särskilt angenämt, men kort därpå upphörde pendelrörelsen och jag fick tillfälle att njuta synen av världen under — kusten med sina soldater några kilometer bort — och den långa raden av hus i kuststaden. Det var ingen fartsensation. Men krusningarna på vattenytan blevo allt större, och soldaterna på stranden kommo allt närmare. För någon minut kände jag mig orolig. Medan jag seglade nedåt kom en av Messerschmittarna. Piloten cirklade runt mig, och jag kände mig en smula orolig. Skulle han skjuta? Det gjorde han inte. Han uppförde sig föredömligt. Han öppnade sin lucka, vinkade åt mig och dök så mot havet och försvann i riktning mot Frankrike.

Vinden var fortfarande vänskapligt sinnad. Den förde mig in mot kusten. Jag tog mitt cigarrettetui och tände en cigarrett. Tiden tycktes stå still. Jag slängde min cigarrett då jag kom närmare kusten. Jag kunde höra sirenerna ge signalen "faran över", och då jag passerade husen vid stranden kunde jag se människorna komma ut ur sina skyddsrum — människor som tittade upp mot mig. Jag hade fallit till omkring 300 m, då jag ånyo började pendla. Soldaternas ansikten syntes mycket tydligt, men jag måste ha sett engelsk ut även på 300 m höjd — vilket kändes behagligt.

För första gången sedan den fientliga piloten cirklat runt mig blev jag ängslig. Skulle min utflykt sluta med att jag krossades mot ett av husen vid kusten? Det föreföll omöjligt för mig att nå fälten på andra sidan. Färden slutade i ett gurkland, sedan jag med foten stött mig fri från ett hus.

VI PRESENTERA:



Sven W. Ahblom.

kapten i Flygvapnets reserv, flygkapten vid ABA, segelflygare, nyutnämnd chefsinstruktör för svenskt segelflyg.

Den 1 januari 1942 inträder som chefsinstruktör för segelflyget en man med ovanliga meriter.

Ahblom föddes i Borås 1904. De första stapplande "stegen" på flygarbanan gjordes med hängglidare, delvis nere på Hammars backar vid Ystad våren 1926. I juli samma år kom han som studentbeväring till Malmslätt, där han fick flygutbildning och blev fältflygare 1927. Reservofficersexamen avlade han 1928. Som fänrik köpte han från Norge ett kvaddat sportplan typ Dietrich, vilket han med denna tidnings redaktör som mekaniker återuppyggde och "luftsatte". I maj 1931 fick han anställning som trafikflygare vid Aerotransport — han hade då redan samlat 712 flygtimmar. Ahblom tjänstgjorde först som förare på "Sverige-runt-turnéerna". Den hösten gjorde han med "rundfläddroskan" Junkers F 13 närmare 1.500 uppstigningar. Under sitt första år vid ABA företog han också en del svåra ambulansflygningar i Stockholms skärgård.

Kapten Ahblom, som är flygkapten och flygmäljonär vid ABA, anses som en av Sveriges främsta luftnavigatörer. Han är den ende i vårt land som tagit luftnavigatörcertifikat av 1. klass. Även internationellt känd har han blivit, vilket framgår bl. a. av det faktum att han i januari 1937 kallades till London för att vid British Airways tjänstgöra som instruktör i en nattflygkurs för detta flygbolags piloter.

Man kan utan vidare påstå att kapten Ahblom är en av landets kunnigaste och mest intresserade segelflygare. Han har legat vid segelflygskolan i Grannau och flugit oerhört mycket i Sverige. Tillsammans med kapten Hugosson medverkade han vid förundersökningarna av Alleberg våren 1940 samt förordade bestämt en segelflygskola på denna plats. Samma år ledde han "olympiakursen" på Bromma, som ansågs synnerligen förnämligt upplagd och genomförd. Dessutom har han medverkat inom segelflygkommittén och gjort upp förslag till enhetlig instrumentutrustning för segelflygplan.

Swittingmek.

Skånes Centrala Segelflygskola till Kåseberga?

Preliminära avtal med markägarna uppgjorda

Aeroklubben i Skåne arbetar för fullt på att skapa en central segelflygskola för i första hand landskapets egna flygare men även för ungdom från andra landsändar. Planerna på att söka lägga en sådan skola vid Kåseberga ca 2 mil öster om Ystad uppkommo i våras. Under sommarens lopp har hanget undersökts synnerligen grundligt — bl. a. av luftfartsinspektören, som uttalade sitt höga gillande — och under en vecka i augusti låg en expedition där med ett segelplan H 17 och ett glidplan Anfänger. Om de provflygningar som under dessa minnesrika dagar utfördes av Stig Fägerblad skulle kunna skrivas många sidor. Som kanske är bekant gjorde Fägerblad en flygning över sydvästshangen på 10 tim 7 min, vilket fortfarande står sig som svenskt rekord i tidsflygning med segelplan. Vid denna tidpunkt var det inte meningen att något skulle skrivas om Kåseberga, varför publiciteten kring Fägerblads flygning ej kunde bli så stor som den förtjänade. Aeroklubben i Skåne hade nämligen för att de ekonomiska underhandlingarna ej skulle störas skriftligt hos KSAK begärt tystnad kring projektet, men icke desto mindre kunde man i en tidskrift, som borde vara å jour med KSAK, läsa om provflygningarna. Lyckligtvis blev det ingen större skada skedd, då vederbörande tidning tydligen ej är spridd i dessa trakter. Först nu har arbetet fortskridit så långt att projektet ej längre behöver förtigas.



Grosshandlare Albin Frantz.

Vid ett styrelsesammanträde med Aeroklubben i Skåne för ett par månader sedan fick grosshandlare Albin Frantz i uppdrag att träffa preliminära avtal med ägarna till marken på Kåsehuvud, den plats där segelflygskolan skulle baseras.

— Ja, de preliminära avtalen är i huvudsak uppgjorda med markägarna där nere, säger grosshandlare Frantz vid en intervju för FLYGTIDNINGEN, och om vi nu också lyckas träffa överenskommelse med ytterligare en markägare så kan projektet bli verklighet. Det gäller omkring 90—100 tunnland mark som skulle köpas eller arrenderas på Kåsehuvud. I förslaget ingår även den gård i Kåseberga by

som ligger närmast "huvudet". Denna gård skulle kunna inredas till en ändamålsenlig och mycket hemtrevlig förläggning. Marken vid och omkring flygplatsen är av sådan beskaffenhet att den obetydliga planeering som ev. erfordras inte behöver dräna några väsentliga kostnader. Inte annat än jag kan förstå är Kåsehuvud en utmärkt plats för en hangflygskola. Med sin vackra natur och sina härliga saltbad har "Blåseberga" — som det borde kallas — alla chanser att även bli turistdragande.

— Vad det kommer an på segelflygfolket i södra Sverige, fortsätter grosshandlare Frantz, så torde man kunna räkna med att det blir en central segelflygskola på Kåsehuvud. Men det behövs pengar, och vi måste få stöd från alla som vill se att även vi här nere kan ordna med segelflygutbildning för våra ungdomar.

Stig Fägerblads rapport

från provflygningarna över Kåseberga är synnerligen omfattande, varför vi måste nöja oss med ett kort utdrag, visande Kåsebergahangens egenskaper:

"Sydväst-, sydost- och sydshangen äro till formen likartade och av ungefär samma höjd. Genom den relativt starka lutningen är uppvinden stark. Hangets höjd är tillräcklig, och vid vindstyrkor från 7 m/sek kan hangsegling äga rum under betryggande förhållanden. — På sydvästshangen är segling möjlig från Kåsehuvud till en punkt mitt för Hammars by. Pendelsträckan är 4 km. Vid en vindstyrka av 8—9 m/sek, uppmätt 200 m från hangkanten, kunde en höjd av 50—100 m erhållas. — På sydshangen är segling möjlig från Kåseberga by till Löderups strandbad. Pendelsträckan är 2 km. Lägsta seglingsbara vindstyrka är 6 m/sek. — Nödländningsplatser kunna iordningställas på flera platser på strandskoningen nedanför hanget. — Det synes lämpligt att åtminstone tillsvidare inrikta sig på C- och övningsflygningar på de olika hangen mot sjön."

Visserligen går Kåseberga säkerligen ej upp emot Älleberg som segelflygskola, då samma goda möjligheter till termikanslutning icke finnas, men Kåseberga uppfyller med säkerhet de krav som böra ställas på en distriktsskola.



Dessa tre lockande bilder visa vilken underbar plats Kåseberga är — och hur nyttig den kan bli. På det övre fotot ses sydshangen, som sträcker sig från Kåseberga by (närmast) bort till Löderups strandbad, där den bredaste strandläningsplatsen finnes. Nedre vänstra bilden berättar om hur hjälpsam ortsbefolkningen var, som ej drog sig för att vara med och springa i gummirepet vid de provstarter med glidplan som gjordes. På bilden t. h. håller Stig Fägerblad på att med H 17 över sydvästshangen göra sin rekordflygning, som står ännu i dag.

Bliv ombud för
FLYGTIDNINGEN,
Sveriges populära flygtidskrift.

Till FLYGTIDNINGEN, Malmö.

Undertecknad önskar få sig tillänt ombudsvillkor och material:

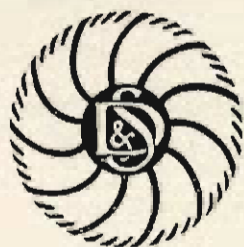
Namn:

Ålder:

Bostad:

Postadress:

KVALITETSVAROR – MÄRKESVAROR



AB. Damm- & Spånledningnar
MALMÖ



LJUNGMAN
*svensk specialist
på tryckluft...*



AB. J.C. LJUNGMAN
MALMÖ STOCKHOLM GÖTEBORG



**Svenska Aktiebolaget
Kraft- & Arbetsmaskiner**
Stockholm – Göteborg



AB. AND. O. WIXELL
MALMÖ



AB. N. Johnson & Co.
ESLÖV MALMÖ

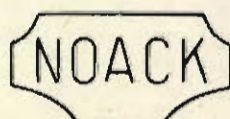


MOTORAMI

AB. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
MALMÖ



Kå-Kå
Marzipan- och Syltfabrik
MALMÖ



**Nordiska
Ackumulator Fabriken**
G. C. Faxe
Malmö

DEN ALKALISKA
OVANSMÖRJNINGSSOLJAN



Fabrikant:
C. & S. CLEMENTSON
Malmö Limhamn



Svefsade
Plåtarbeten

Ingeniörsfirma
Sven Hellsten
- Malmö -



AB. Herman Gotthardt
Malmö



SOLIDAR
MALMÖ



SVENSKA VERALIT AB.
Limhamn



Bönnelyche & Thuröe



Skånska Tegelförsäljning A.B.

Föredrag vid segelflygartinget

(Förkortade)

Överste H. Enell:

Om distriktsindelning.

Man måste från början här utsäga att idén med distriktsuppdelning är sund och att denna uppdelning med allra största sannolikhet kommer att så att säga genomföras sig själv. Början är redan gjord.

Man torde emellertid redan nu kunna uppdraga vissa riktlinjer för de blivande distrikten även om diskussionen angående gränserna för dessas verksamhetsområden är mer av teoretiskt än praktiskt värde i närvarande stund. Jag har med all reservation för vad framtiden kan bära i sitt sköte likväl vägat mig på ett utkast till distriktsindelning.

1. Skåne
2. Småland—Blekinge
3. Göteborg med omgivn. samt Halland—Bohuslän
4. Västergötland
5. Östergötland
6. Värmland—Dalaland
7. Västmanland—Närke
8. Uppland—Södermanland
9. Stockholm med omgivningar
10. Dalarna
11. Gästrikland—Hälsingland
12. Jämtland—Härjedalen
13. Mellersta Norrlands kustland
14. Översta Norrland
15. Gotland

Med en fullt utbyggd distriktsorganisation torde man normalt få räkna med 10—15 distrikt samt inom dessa vardera c:a 10 distriktsklubbar. Antalet distrikt blir beroende på antalet flygklubbar inom landet, dessa klubbars fördelning samt lämplig avvägning av KSAKs arbete vis-à-vis distrikten.

Antalet klubbar inom ett distrikt är beroende på distriktsorganisationens kapacitet och förmåga i utbildningshänseende.

Beträffande utformningen av distriktsorganisationen kunna ju flera former tänkas. Jag vill här endast anföra ett par exempel:

Antingen kan såsom i Skåne redan skett den äldsta och livskraftigaste klubben inom en landsända dra till sig klubbarna runt omkring som moderorganisation.

eller också kan inom en landsända samtliga därvarande klubbar sammansluta sig till ett distrikt, tillsätta en särskild distriktsförvaltning, t. ex. V. Sportflygdistriktets sekretariat, varifrån de gemensamma angelägenheterna skötas.

Vad skulle då de olika organisationsuppläggen uppgifter bli?

Överstyrelsen, KSAK,

äskar, förvaltar och fördelar statsmedel och medel ur gemensamma fonder, med redovisnings-skyldighet, vad angår statsmedel, till de statliga myndigheterna;

planerar, leder och kontrollerar utbildning i stort jämte andra flygningar enligt de statliga myndigheternas direktiv och utfärdade författningar;

drivar en för hela landet gemensam högre skola i segelflyg, ev. motorflyg;

anordnar för landet gemensamma tävlingar, utställningar, uppvisningar o. dyl.;

handhåller den gemensamma propagandan;

uppehåller förbindelserna med utlandet såväl vad beträffar svenska besök i utlandet som utländska i Sverige;

upplägger klubblokaler i Stockholm;

för statistiska register över klubbarnas medlemmar, rekord och andra prestationer m. m.

För detta ändamål håller sig KSAK med ett sekretariat som i. n. arbetar på 6 avdelningar. (A. M. S. U. T. K.)

Distriktssekreterariaten:

ingiva till överstyrelsen årliga planer och åskanden av medel till understöd av flygverksamheten inom distrikten;

ingiva till överstyrelsen årsammandrag över distriktsverksamheten;

förvalta och redovisa dem av överstyrelsen tilldelade medel;

planera, leda och kontrollera utbildning och andra flygningar inom distrikten;

driva en för distriktet gemensam segelflygsskola med huvudsaklig inriktning på C-diplom;

anordna distrikts tävlingar, värdringsutställningar, uppvisningar o. d.;

handhålla distriktets propaganda;

driva klubbverksamhet i mån av medel och lämpliga lokaler;

föra statistiska register m. m.

För detta ändamål torde man i framtiden näppligen få räkna med enbart frivilliga krafter. Ett fast distriktssekreterariat synes bliva ofrånkomligt omfattande i första hand sekreterare och personal för korrespondens, redovisning, statistik, propaganda m. m. samt en flyginstruktör för materielförvaltning, utbildning och flygkontroll o. d.

Det bör redan här understrykas att egen penninganskaffning för distrikten blir nödvändig, ty KSAK torde aldrig tillnärmelsevis kunna gå i land med uppgiften att ekonomiskt föda hela sportflyget.

Flygklubbarna (distriktsklubbarna)

delgiva distriktssekreterariatet årliga planer och önskemål av ekonomisk art;

ingiva till distriktssekreterariatet årsammandrag över klubbverksamheten;

förvalta och redovisa dem tilldelade medel;

planera, leda och kontrollera utbildningen och andra flygningar inom klubben;

driva för klubben avsedd glidflygsskola (ev. segelflygsskola) med huvudsaklig inriktning på A- och B-diplom;

anordna klubb tävlingar, föredrag, uppvisningar samt propaganda för segelflyget på orten;

föra klubbregister;

beträffande klubbverksamheten torde denna bli beroende på lokala förhållanden.

Flygklubbarna torde i regel uteslutande få arbeta med frivilliga krafter.

Aven i fråga om klubbarna måste dessa basera sin verksamhet till stor del på egna medel.

Jag har här tagit organisationen uppifrån. Den bör dock rätteligen ställas på basen, ty på flygklubbarnas förmåga att slå sig fram, på de-



ras intresse och talmodiga arbete beror framtiden av det svenska segelflygets utveckling i dess helhet. Uppkomsten av i alla avseenden livskraftiga flygklubbar är vår rörelses A och O.

Vilka äro då de för denna utveckling nödvändiga ingreppslinerna?

Jag ber att i detta sammanhang få påpeka vad som enligt mitt förmenande utgör förutsättningarna för en livskraftig flygklubb tillblivelse och bestånd:

Anstundat av arbetsande medlemmar (aktiva) och stödjande medlemmar (passiva) i lagom proportion; de förra geva sitt arbete, de senare ekonomiskt understöd;

en livande styrelse med auktoritet inom orten;

tillgång till goda gruppheter, segelflyginstruktörer och bygglöpare; dessa få givnings i regel utfärdas atom orten;

anskaffning av byggnader och lämpliga bygglökalor; tillgång till egen vinsch;

tillgång till lämpligt flygfält, brosen sjö, ev. hang samt förvaringsplats under tak för materiel;

anordnande av glidflygutbildning, senare översegelflygning — dessa får ej glömmas att flygplanen i hufvud utgör den bästa propagandan för det lokala intresset och dess vidmakthållande.

De punkter angående åtgärder, som där framhållits, torde även i regel naturligen följa på varandra i den ordning de nämns.

Kapten C. O. Hugosson:

Några synpunkter på glid- och segelflygutbildning.

Den första fråga, som jag vill uppta till behandling, rör segelflygets utveckling i vårt land, sett ur utbildningssynpunkt. Som bekant pågår genom Aeroklubbens försorg en undersökning rörande de möjligheter som vårt land erbjuder i fråga om platser där hangsegling kan bedrivas. Hittills ha Västergötland och Östergötland samt vissa delar av Dalarna rekognoscerats. Även Skåne — Käseberga — har undersökts. Pessimisten och den ständigt oppositionelle frågar sig då vad dessa undersökningar egentligen ha för berättigande. Varför leda in utbildningen på denna omväg med hangsegling, då den mera bekväma vägen med A- och B-skolning medelst bilstart samt C-skolning och fortsatt utbildning medelst vinsch- och flygsläpstart kan tillgripas överallt där tillgång till flygfält finnes?

Innan jag utvecklar mina egna synpunkter på denna fråga skall jag be att få framlägga en meteorologisk syn på problemet.

Meteorolog Strandberg på S. M. H. A. skriver bl. a.:

"Termiksegelflygningen är i allra högsta grad en fråga om mycket gedigna kunskaper i meteorologi. Om vi över huvud taget skola nå något större resultat på termiksegelflygningens område, är ett mycket intimt samarbete mellan meteorologer, instruktörer och elever en oavvikelig nödvändighet. I annat fall blir det endast ett ytterst litet fåtal, som det blir förunnat att i nämnvärd grad föra segelflygningen framåt. Det räcker ingalunda med några timmars teoretisk undervisning i meteorologi. Meteorologen bör finnas tillgänglig vid segelflygläget så länge utbildningen pågår. Endast på så sätt blir det möjligt att kombinera den teoretiska meteorologien med dess praktiska tillämpning. Utan ett sådant intimt samarbete skulle segelflygningen utomlands inte stått på den nivå, som den nu står."

Jag tar fasta på en annan passus i hans skrivelse. "För den grundläggande utbildningen i segelflygning är sådana (d. v. s. hang) emellertid absolut nödvändiga, dels därför att de meteorologiska förhållandena här äro de enklast möjliga, dels emedan man vet, var uppvindarna finns". Här ligger enligt min uppfattning hangflygningens stora betydelse. Under hangseglingen hinner eleven lära känna den vertikala luftströmmen. Genom hangens närhet kan han göra jämförelser mellan å ena sidan flygplanetens verkliga stig- resp. sjunkhastighet och å andra sidan instrumentens utslag. Han hinner i lugn och ro "malla" in bästa flyghastighet. Med ett lämpligt signalsystem kan läraren från marken under pågående flygning korrigera fel i svängar, flyghastighet samt leda honom in i det bästa uppvindsområdet. Termikanslutning efter vinschstart är alltid problematisk och den vid segling ovan eleven har — även om han skulle få anslutning — svårt att hålla sig kvar i "blåsan". Vid termikflygning på höjd blir man vidare helt beroende av instrumenten, främst stighastighetsmätaren, men även i viss mån hastighetsmätaren. Härigenom finnes risk för att segelflygaren för tidigt lämnar "känslstadet" och blir instrumentflygare, vilket är allt annat än önskvärt. Det är dock till stor del på "känslen" som den skicklige piloten skilljer sig från genomsnittsflygaren.

Även andra skal finnas som starkt talar för att vi skola inventera våra hangtillgångar. Ett sådant är, att det torde vara mycket svårt, för att icke säga omöjligt att utföra den i silver-C-proven ingående tidsflygningen — 5 timmar — utan tillgång till hang. En idealplats för en segelflygsskola bör erbjuda möjlighet till hangsegling i de vanligaste förekommande vindriktningarna. Alleberg har givit belägg här för och erfarenheterna från utlandet ha hittills icke givit belägg för motsatsen.

Det finns ytterligare en sak att taga fasta på i meteorolog Strandbergs skrivelse, nämligen den intima kontakt som måste knytas mellan våra segelflygare och meteorologer, därst de "stora" resultaten skola uppnås. Tyvärr måste vi aktiva flygare erkänna att så hittills icke varit fallet. Vi ha mest av allt över antingen utbliven vind eller också dålig termik allt naturligtvis — enligt vår uppfattning — meteorologernas fel. Att felet till största delen ligger hos oss själva genom vår obekantskap med de meteorologiska förutsättningarna för termiksegling måste vi nog — med handen på hjärtat erkänna. Vi få hoppas, att i den blivande organisationsramen för segelflyget inrymmer även meteorologisk sak-

(Forts. på sid. 23)



**Tankarmaturer med
sugrör och mätstav.
Utbordstanknings-
anslutningar.
Elastiska tanknings-
trattar.
Snabbavtappings-
ventiler.**

**DEUTSCHE
BENZINUHRN-GESELLSCHAFT M. B. H.**
BERLIN SW 29 REPR. A. B. ERVE, STOCKHOLM



MEDDELANDE från *Carl Flügare*

Min populära flygkurs i *avancerad flygning* kommer i ett av de första numren på näret. Just nu håller jag på att skriva den för fullt.

Jag hoppas att alla gamla flygelever skola prenumerera på FLYGTIDNINGEN för nästa år, så att de säkert få tag i alla numren. Det är bekvämast för er att prenumerera, och dessutom besparar ni mig en massa besvär. Efter den nu avslutade kursen har jag nämligen haft arbete i sammanlagt minst en vecka med att enbart expediera efterbeställda tidningar i vilka den populära flygkursen varit införd och som vederbörande elever ej lyckats få tag i på grund av att de varit slutsålda. Men då intresset för den förra flygkursen varit enastående och eleverna visat stor tacksamhet, har jag med glädje utfört detta extra arbete.

FLYGTIDNINGENS redaktion har lovat mig att som premiering för det visade intresset bevilja de gamla flygeleverna en extra förmån, bestående i att *alla som skaffa fyra helårsprenumeranter för 1942 själva få FLYGTIDNINGEN alldeles gratis under hela nästa år!* Således icke ett enda öres utlägg, men likväl får ni dels tidningen hela året, dels deltaga i den nya populära flygkursen i avancerad flygning utan några som helst avgifter!

Sätt därför igång redan i dag och skaffa fyra helårsprenumeranter bland edra vänner och bekanta.

Håll bladet mot ljuset!

Och saken är klar?

**FLYGTIDNINGEN 1941 inbunden
i flott pärm med guldtryck**

Pris endast 5:75 kr.

Lösa pärmar med guldtryck för inbindning

Pris endast 2:50 kr.

Rekvirera dem i dag från FLYGTIDNINGEN, i morgon kanske det är försent!

Skriv de fyra prenumeranternas namn och adress på baksidan av kontrollkupongen till postgiroblanketten som bifogas detta nummer och edert eget namn och adress på framsidan samt betala in beloppet ($4 \times 3:75 = 15:-$ kr) på närmaste postanstalt och saken är klar.

Sätt igång — lycka till! Vi träffas snart igen.

Med bästa flygarhälsningar

Carl Flügare

LANDETS STORA MATT- och GARDINAFFÄR

Myrstedts Matthörna

KUNGSGATAN 5 • STOCKHOLM

PRENUMERERA

! gör det i dag!

20 mm Flygplansbeväpning och specialammunition
Verktugsmaskinfabrik OERLIKON
Buehrle & Co. Schweiz Zürich-Oerlikon



20 mm Flygplansbeväpning och specialammunition
Verktugsmaskinfabrik OERLIKON
Buehrle & Co. Schweiz Zürich-Oerlikon

Rapport från KSAK om segelflygverksamheten

Segelflygverksamheten i Sverige har under den gångna delen av 1941 haft en omfattning, som väsentligt överträffar de resultat som under tidigare år uppnåtts. I nedanstående tabell anges det antal A-, B-, C-diplom samt silver-C-tecken som erövrats inom landet sedan 1937, då godkända prov för de första svenska diplomerna avlades. Uppgifterna för innevarande år gälla tiden 1 januari—30 september.

I tabellen ha icke de diplom medtagits, vilka erövrats i glid- och segelflygskolor utom landet och som sålunda icke tjäna att belysa den svenska verksamhetens omfattning.

	A- diplom	B- diplom	C- diplom	Silver- C
1937	30	11	—	—
1938	61	13	4	—
1939	72	32	7	—
1940	98	62	20	—
1941 (—30/9)	246	106	51	5
Totalt	507	224	82	5

De i ovanstående slutsumma ingående diplomerna fördela sig på medlemmar i 51 till KSAK anslutna flygklubbar. F. n. ha sammanlagt 12 klubbar av Luftfartsmyndigheten meddelats tillstånd att hålla skola för utbildning i glid- och segelflygning.

Bland de till KSAK anslutna lokala flygklubbarna finnas f. n. 17 st. av Luftfartsmyndigheten godkända och inregistrerade glidflygplan och 10 st. segelplan med gällande luftvärdighetsbevis.

Byggverksamhet bedrivs f. n. inom 13 klubbar, där sammanlagt 16 glidflygplan äro under tillverkning.

Segelflygläget vid Alleberg öppnades den 19 maj d. å., och verksamheten har pågått t. o. m. den 20 september.

Under Allebergslägets första säsong ha följande kurser anordnats:

- 5 st. A-kurser
- 4 st. kombinerade A- och B-kurser
- 1 st. B-kurs
- 3 st. C-kurser
- 3 st. D-kurser.

Elevantalet fördelar sig enligt nedanstående:

- A-kurser 95 elever
- B-kurser 28 elever
- C-kurser 29 elever
- D-kurser 28 elever

Följande antal elever ha avlagt godkända diplomprov:

- A-diplom 93 elever
- B-diplom 25 elever
- C-diplom 44 elever
- Silver C-diplom 5 elever

Därjämte ha praktiska prov för S-certifikat avlagts av 30 elever.

Under säsongen ha sammanlagt 7 instruktörer varit verksamma vid Allebergsläget.

Med glidflygplan har utförts 3.873 starter med en sammanlagd flygtid av 34 tim 54 min.

Med segelflygplan har utförts 745 starter med en sammanlagd flygtid av 379 tim 20 min.

Sammanlagt har med segelflygplan utförts:

- 21 flygningar med över 5 tim flygtid.
- 6 " " " 50 km längd.
- 13 " " " 1.000 m höjdvinst.

De bästa noteringarna äro:

Tidsflygning:

E. Wetterholm, Södertälje .. 9 tim 55 min.

Sträckflygning:

H. Kipp, Norrköping 75 km.

Höjdflygning:

A. Hedén, Stockholm 1.600 m.

Sträckflygning med förutbestämt mål:

S. Fägerblad, Västerås 53,5 km.

A. Hedén, Stockholm " "

Av de 4.618 starter som under säsongen ägt rum vid Alleberg, ha 8 medfört skador på flygplanen. Inga personsador ha inträffat.

SCOUTERNA OCH FLYGET

Inom Svenska Scoutrådet diskuteras man för närvarande livligt frågan huruvida flyget — speciellt modell- och segelflyget — skall tagas upp på scouternas program. Bland vårt lands tiotusentals kända, flygintresserade ungdomar finns det många som äro scout, och vad vore då naturligare än att dessa flygintresserade genom att sluta sig samman finge bilda en motsvarighet till, för att taga ett exempel sjöscouter. I flera andra länder kunna vi se hur utvecklingen gått: sedan många år tillbaka har Amerika, Holland m. fl. länder organiserade flygscouter, vilka börja sin utbildning som modellflygare för att sedermera ägna sitt allt mer stigande intresse åt segelflyget. Av dessa segelflygande scout utkristalliseras så småningom en liten specialistskara, som fortsätter sin utbildning till motorflygare.

Här i Sverige har som nämnts frågan redan tagits upp till behandling. Det är

Svenska Scoutförbundet som föreslagit Scoutrådet att instifta ett speciellt flygmärke för de scout som syssla med modellflyg.

Svenska Scoutförbundet har i denna intressanta fråga fört ett intimt samarbete med KSAK, vars talesman särskilt betonat modell- och segelflygets stora betydelse för vårt lands ungdom.

För närvarande finns det omkring 20.000 ungdomar som ägna sig åt modellflyget. Detta faktum är glädjande nog, men ännu är blott grunden lagd. KSAK söker på olika sätt få varje svensk pojke — och även flicka — intresserad för modell- och segelflyg, och som ett led i dessa sina strävanden har även klubben på sista tiden tagit upp frågan om flygscouter. Ännu har dock Svenska Scoutrådet ej tagit ställning till saken, men vi vänta med spänning på utgången av dessa betydelsefulla förhandlingar. "ScriboVolo."



Kapten Hugossons föredrag

(Forts. från sid. 20)

kunskap med speciell inriktning på segelflygningens problem samt med uppgift att vidga våra kunskaper på detta betydelsefulla område.

Under sommarens lopp ha en hel del bestämmelser rörande glid- och segelflygning utfärdats av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Bestämmelser ha sålunda utfärdats för

- a) kompetensfordringar för olika befattningshavare, såsom gruppchef, bygglidare och flyginstruktör,
- b) förande av registerkort, samt
- c) vissa säkerhetsåtgärder, som skola beaktas vid all glid- och segelflygning.

Jag vill anknyta några synpunkter till nyssnämnda bestämmelser.

Kompetensfordringarna för gruppchef ha givits följande formulering:

"Gruppchef bör vara särskilt lämpad att handhåva ledningen av den lokala segelflygverksamheten, ha uppnått 25-års ålder samt

- a) äga god kännedom om av luftfartsmyndigheten utfärdade föreskrifter om segelflygverksamhet,
- b) äga kännedom om segelflygutbildning samt byggsamhet.

Till omfånget äro dessa bestämmelser icke särskilt pretentiösa, men väl till innehållet. De ställa stora krav på den lokale ledaren. Förutom den rent klubborganisatoriska verksamheten, som mer eller mindre självfallet kommer på hans lott, är gruppchefen jämte tjänstegrenscheferna bygglidare resp. flyginstruktör ansvarig för att av Luftfartsmyndigheten utfärdade bestämmelser i vad rör bygge och flygning efterföljas. Icke annat än vad jag kan förstå måste härav följa — icke endast ytlig — utan tvärtom grundlig kännedom om såväl bygglidarens som flyginstruktörens respektive byggsamhetsområden. Gruppchefen bör vidare vara den som närmast svarar för de elevområden, vilka ännas överordnad myndighet. Detta fordrar personalkännedom, vilken kan erhållas endast genom personligt deltagande i gruppens verksamhet. En gruppchef som lämnar sin sekretärare in blanco-tillstyrka anmälningsformulär, vilket i ett fall beviljats här förekommit, har enligt min uppfattning fattat sin uppgift på ett sätt, som icke är efterföljansvärt.

Registerkortens förande är ävenledes en sak, som till stor del faller inom gruppchefens verksamhetsområde. På baksidan av dessa kort finnas underrubrikerna "disciplin", "intresse", "ledaregenskaper", "läraregenskaper" samt "lämplighet för vidare utbildning". Vid sätandet av betyg eller fallande av omdömen i nyssnämnda "karaktärsgränser" är det nödvändigt att gruppchefen aktivt deltagit. Registerkortet äro dock officiella papper, av vilka en elevs framtid en gång kan komma att bero. Det torde utan tvekan vara så att ju mer pengar staten investerar på segelflyget, ju större fordringar kommer från luftfartsmyndighetens sida att ställas på korrektheten och tillförlitligheten av de uppgifter, som lämnas i registerkortet. Kortet skola så att säga utgöra en kartläggning av den segelflygande ungdomen som i en eller

annan form sedermera skall kunna tillgodose eventuella militära behov.

Av luftfartsinspektionen utfärdade "anvisningar rörande vissa säkerhetsåtgärder, som skola beaktas vid all glid- och segelflygning" ha tillkommit av tvenne orsaker, vilka flyginstruktören skall ha i minnet vid utövandet av sin verksamhet. Anvisningarna avse främst att söka minska antalet "onödiga" haverier under segelflygning, d. v. s. sådana haverier, som bero på ett vederbörande lärare ej tillvaratagit de erfarenheter, som funnits tillgängliga och som legat till grund vid utarbetandet av anvisningarna i fråga. Anvisningarna andra uppgift är att likrikta förfaringsättet vid olika slags starter med glid- och segelflygplan. Härigenom minskas risken för misslag med olika signalers betydelse m. m., därest en elev under utbildningens gång skulle byta flyginstruktör resp. flygskola.

Ett förhållande som under den gångna sommaren frapperat lägerchefen och övriga lärare nere på Alleberg, är den ojämna utbildningsstandard, som eleverna innehaft vid ankomsten till läget. Omskolning har i stor utsträckning måst tillgripas och göras grundligt, innan den enligt kursplanen avsedda utbildningen kunnat igångsättas. Anledningen härtill torde vara, att vissa instruktörer i strävan efter att få fram resultat samt att göra det billigt för eleven, forcera fram proven. Att ett sådant tillvägagångssätt är förkastligt, behöver jag icke här ordna om. Proven utgöra visserligen ett led i utbildningen, men ett led, som måste komma på rätt plats, d. v. s. som en avslutning och konfirmation av de under utbildningens gång förvärfvade färdigheterna. Konsekvensen av detta resonemang blir, att avgifterna för t. ex. A-, B- eller C-kurs böra utgå — icke efter antalet starter — utan med ett engångsbelopp för varje slag av kurs. Flyginstruktören blir härigenom frigjord från forceringsvängat till främja för utbildningsresultatet.

I detta sammanhang vill jag vidare understryka nödvändigheten av att flyginstruktören bibehåller sin egen en gång förvärfvade flygfärdighet. A och O i all flygutbildning är elevens förtroende till läraren och dennes förmåga. Märker eleven, att flyginstruktören försöker bli bort något, som han själv inte behärskar, går detta förtroende förlorat och därmed även instruktörens auktoritet. Den av alla, som sysslat med militärt instruktörsarbete, välkända frasen "Visa — Instruera — Öva" är fullt tillämplig även i vad rör glid- och segelflygutbildning.

Flyginstruktörens arbete är ansvarsfullt. Vid mycket unga år får han svara för liv och kan samt dyrbart material. Han ställa inför påfrestningar och får medvetet taga risker, varill motstånd saknas inom andra "yrken". Av egen erfarenhet vet jag dock, att det tillfälle, då en flyginstruktör ställs inför det svåraste provet, inträffar icke under själva utbildningen, utan då han ställs inför nödvändigheten att skilja en elev från utbildningen. Det finns emellertid två fall, då någon föresamlat icke får raka i detta avseende. Det första fallet gäller sådana elever, som genom upprepade kvadreringar, vilka icke kunna skrivas på elevens konto, bevisat sin oförmåga och olämplighet för fortsatt utbildning. Det andra fallet gäller elever, vilka sakna förmåga att rätta sig efter givna instruktioner, vare sig detta sker omedvetet eller medvet-

et. Det finns personer som icke kunna tänka i luften och som ej heller kunna lära detta. Deras omdöme i luften går helt enkelt icke att skola. Denna kategori måste bort. Den andra gruppen — de, som medvetet åsidosätta givna bestämmelser och därmed äventyra dyrbart material — få vi under inga förhållanden ha någon misskund med. Ju förr de avkopplas dess bättre. Det tjänar segelflyget på.

Mina synpunkter och önskemål i vad rör flyginstruktörens verksamhetsområde skulle jag vilja sammanfatta på följande sätt.

- 1) Åsidosätt aldrig av luftfartsmyndigheten utfärdade säkerhetsbestämmelser.
- 2) Vidmakthåll Din personliga färdighet, så att Du utan anmärkning kan visa eleverna, vad Du avser att lära bort.
- 3) Visa i tid moraliskt mod, då det gäller att avskilja icke önskvärda elever.

Jag övergår så till vissa mera direkta med glid- och segelflygutbildning rörande detaljer och skall draga fram några erfarenheter, som den gångna sommaren lämnat.

Vid flygläpstart ha vi hittills i Sverige använt oss av en bogserlina om c:a 100—120 m längd. Pendlarna i denna lina under släpet ha motverkats medelst höjdroderrörelser samt med kaningar i sidled. På förslag av en från Grunau återkommen segelflygarkamat ha vi emellertid på sista tiden frångått denna lina och i stället använt oss av en c:a 50 m lång sådan. Två fördelar med denna anordning äro iögonfallande, nämligen, dels att längre startstracka kan uttagas, dels att bogser- och segelflygplanen mera samtidigt under släpet måste komma in i stigande respektive sjunkande luftströmmar. Risken torde vara, att segelflygplanet vid lågt läge i förhållande till motorflygplanet kan råka in i nedsejningen från sistnämnda plan. Som ett led i förträngningen för samtidigt bogsering av flera glidflygplan efter ett och samma motorflygplan, har tyskarna dessutom även frångått kaningarna i sidled som motmedel mot pendlar i bogserlinan. Något slutgiltigt omdöme om dessa åtgärders värdighet samt i vilken utsträckning de böra bli standard för vårt vidkommande, torde ännu ej kunna sägas. Härtill torde fortsatta praktiska prov erfordras.

I fråga om vinschstart har i Stockholm utexperimenterats ett effektivt sätt att meddela läraren i flygplanet tidpunkten för urkoppling. Detta tillgär på så sätt, att då önskad eller maximalhöjd uppnåtts, vilket bäst kan avgöras från marken, frikopplar vinschledaren ett ögonblick vinschen. I flygplanet utlöser detta en stegringsstendens, som är mycket markerad och som ej kan förväxlas med "ryck" eller puff-lågar under vinschningen.

Uppslaget är värt att tagas vara på.

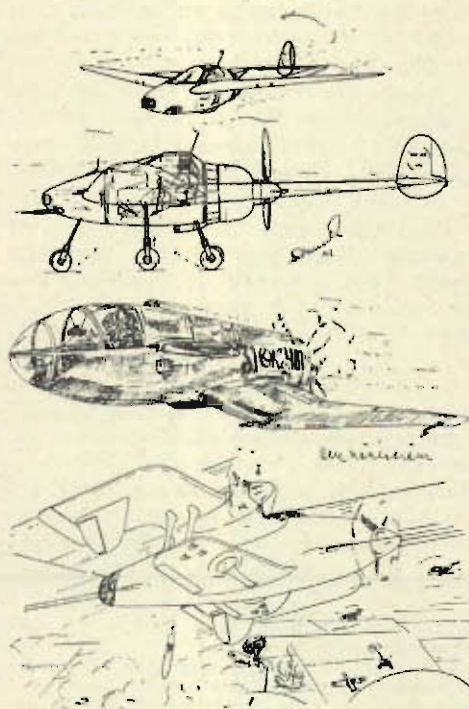
Från bilstartfronten är intet nytt. Vid instruktörskurserna i Norrköping konstaterades att gengasdrivna bilar ännu ej kunna användas.

Den förberedande utbildningen — A- och B-utbildning — med gummirep har gått förvänsvärt bra, trots att vid starten i våra utövarens beterna av detta start sätt voro praktiskt taget noll. Sett mot bakgrunden av att vårt land har snart sagt outtömliga tillgångar på mindre kulor och backar, där i en framtid — då normala förhållanden inträtt — en grundläggande utbildning av A-diplomet kan äga rum, måste denna erfarenhet sägas vara enbart glädjande.

Amatörerna spekulera

Amatören har ingen ro, bara gno, bara gno. Jämt och ständigt nya saker måste fram för att tillfredsställa hans verksamhetslust. Och det är ju på det sättet flyget har gått framåt, genom ett oändligt sökande, oändliga beräkningar och småningom praktiska prov. Men för att projekten skola slå väl ut måste konstruktören ha en mycket grundlig teknisk insikt i sitt ämne. Därför få vi hoppas att dessa två amatörer inte ge sig på att bygga sina ganska sensationella typer utan vidare, ty red. förmodar att ännu inte alla beräkningar av planen äro klara....

Vpl 349 Wennerlund, F 2, Viggbyholm, presenterar ett jaktplan, som synes på de två översta teckningarna. Det är ensitsigt med en motor (Twin D. Wasp på 1.600 hk) samt skjutande propeller. Landningsställ av fyrbenstyp med benen infällbara i vingarna och kroppen. Tre- eller ev. fyrbladig propeller med omställbara blad. Beväpningen utgöres av 2 st. 20 mm kanoner och 4 eller 8 kulsprutor. Förarkabinen pansarskyddad. Under vingarna kunna lätta bomber upphängas. Maxhastighet 700 km/tim och marschhastighet c:a 610 km/tim på 4.000 m höjd. — Såvitt red. kan se är konstruktionen tämligen förnuftig. Dock skulle man vilja opponera sig mot det fyrbenta landningsstället — det vet ju var och en

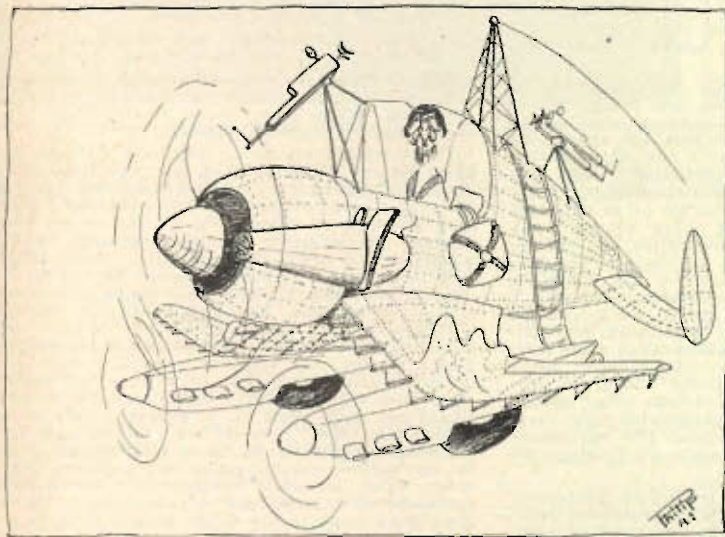


att en pall med tre ben inte är så kinkig med underlaget utan står stadigare på ojämn yta än en pall med fyra ben. Hop-

pas att läsarna förstå meningen med denna jämförelse. Annars var det bra....

Olle Köhlström, Viggbyholm, har förut figurerat i våra spalter. Nu kommer han med två nya kärror (de två nedersta teckningarna). Monoplanet är ett enmotorigt ensitsigt jaktplan med benämningen J 48. Luftintagen till kylning och förgasare äro placerade i vingarna. Även avgasen ledes ut genom vingarna. Föraren får sikt bakåt genom periskop. Landningsställsbena under vingarna fällas inåt in i dessa. Främre landningsställsbena fälls bakåt in i kroppen. Kropskulsprutorna äro sammanbyggda med "stabilisator-höjdroderanordningen", som sitter bakom kabinen för att inte försämra sikten. Propellrarna äro dubbla och rotera åt var sitt håll. Planet är byggt i skalkonstruktion och har försänkta nitlar. Styrklaffar i stället för sidoroder.

Köhlströms biplan skall vara en lätt bombare. Benämningen på detta monstrum är OK 1. Genom detta byggnadssätt anser tecknaren sig bl. a. kunna skydda roderytorna med de bakre kulsprutorna, d. v. s. ingen angräppare kan nalkas osedd underifrån. För att förebygga alla missförstånd har tecknaren uttryckligen förklarat att OK 1 är ett fantasifoster. Detta framgår även av bomben, som Köhlström låtit falla med spetsen bakåt i stället för framåt! Om läsaren en vacker dag skulle få syn på ett sådant flygplan uppe i luften så kan han alltså lugnt utgå ifrån att det är lögn....



Tills dato har en hel mängd funderingar över mer eller mindre konstiga flygplanstyper sett dagens ljus i vårt lands flygpress.

Retad över de tafatta försöken att göra en konstig sak värre har jag nu efter noggrant övervägande beslutat att publicera mitt livs stora arbete, den verkliga stridsmaskinen. Vissa data måste tyvärr ännu hemlighållas.

Som synes av bifogade foto är det en allroundmaskin med hart när obegränsade användningsmöjligheter.

Motorn är en Wright Twin-Trippel Wasp om 18.000 hk (obs. indiska hästkrafter av vilka sex gå på engvensk).

AMATÖR-
STAREN
spekulerar

På grund av bristande utrymme blev det endast ensitsigt men är i gengäld försett med vapen av alla slag i en utsträckning, som i Indien förlänat det namnet O-kala-mell (det vandrande ammunitionsupplaget). Av kulsprutor har det 23 fasta, varav 13 på vänster- och 10 på högervingen eller tvärtom samt tre rörliga. Dessa senare ha gjorts en smula svåråtkomliga för att föraren inte skall ödsla med den dyrbara ammunitionen. För att föraren inte skall kunna skylla sina usla skjutresultat på dålig sikt, ha samtliga fasta sprutor försetts med sikten.

Bland andra vapen märkas särskilt ett par artillerifartygsbekämpningskano-

ner, särskilt uppskattade för den händelse föraren skulle möta ett artillerifartyg. Dessa skjuta, trots att ingen kan tro det, genom propellerfältet.

Flottörerna äro, i likhet med så mycket annat nuförtiden, indragna. För att inte påfresta motorinstallationen för mycket ha flottörerna utformats som motorgondoler, vilka även ha plats för de infällbara hjulen. Vid landning på vattnet gå visserligen propellrarna ofta sönder, men propellerfabrikanterna ska ju också leva. Den egendomliga svulsten ovan flottören är en uppumpbar kamel, avsedd att blåsas upp vid en eventuell nödlandning i den ogästvänliga öknen, där man blir fort trött ändå.

Fullständig blindflyginstrumentering finnes. För att nå säkrare markförbindelse när antennen ända ner till fältstationen.

Genom erfarenhet har slutligen fallskärmen fått en lycklig placering. Den sitter utanför kabinen, detta emedan konstruktören ännu aldrig sett den användas inuti flygplanet.

För övrigt hänvisas läsaren till bifogade foto, som tydligt nog visar planets alla övriga företräden.





Flygvapnet lockar.

Att flyget är ett populärt vapen framgår tydligt av en del nu tillgängliga nya siffror som belysa rekryteringen. Till sammanlagt 581 disponibla beställningar ha nämligen i år inkommit ej mindre än 3.564 ansökningar. Av Flygvapnets sökande blevo 2.731 utgallrade i den första granskningen, medan återstoden gjort provtjänstgöring, under vilken den verkliga eliten kommit fram.

Många vilja bli reservflygare.

Nästa kurs för värnpliktiga flygförare börjar i februari, och ansökningar strömma dagligen in till flygstabens utbildningsavdelning. Genom tillkomsten av kategorien reservflygare har redan en mängd flygintresserade svenska ungdomar fått en värdefull flygutbildning och göra nu fullgod tjänst i vår beredskap.

Flygklubben Örnen, Sandviken.

har nyligen haft en utställning i Valhalla i Sandviken. I programmet ingick ett föredrag om segelflyg av ing. C. H. Dérantz från KSAK.

Söderfors Flygklubb

heter en ny flygklubb som bildats i norra Uppland. Den är ansluten till KSAK genom Geflebygdens Flygklubb. Styrelse: ordf. Eric Carlsson, v. ordf. Nils Engström, sekr. Olof Iggström, kassör Nils Lindroth.

Skånes Segelflygtig

hålls den 6 dec. på Siriusorden i Malmö. Aeroklubben i Skåne väntar att varje till KSAK ansluten skåneklubb sänder en befullmäktigad representant till tinget, som

omfattar tillsättande av distriktsstyrelse för segelflyget i Skåne, redogörelse från KSAKs segelflygarting, planerna på segelflygets utveckling i landskapet, föredrag om organisation, utbildning och glidflygbygge, demonstration av världklubbens byggverksamhet, segelflygfrågor väckta av anslutna skåneflygklubbar, diskussion m. m. Efter tinget följer en julfest med supé à 3:50 kr., dans och spex.

SAAB utger tidning.

Artikeln på sid. 14 är hämtad ur en liten trevlig tidning — "Vingpennor" — som nyligen utkommit med sitt första nummer. "Vingpennor" är organ för Svenska Aeroplan AB i Linköping och Trollhättan, Ansvarige utgivaren bär det i flygkretsar välkända och välklingande namnet Bertil Björkman, och redaktör är red. Erik Sjöström. Kollegan önskas god fortsättning!

Kartlack.

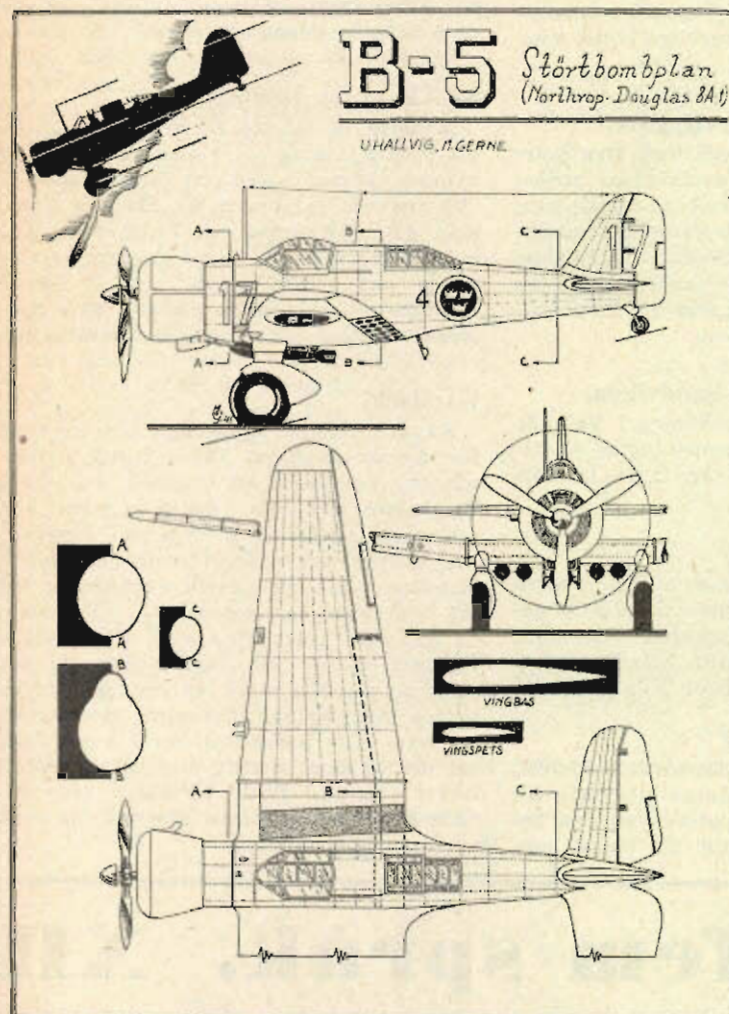
Kapten Holger Areskoug, som är chef för Areskoug's Kem. Tekn. fabrik i Malmö, har upfunnit ett kartlack som skyddar kartor mot väta. Detta preparat har under en längre tid provats vid Flygvapnet, varefter det av flygförvaltningen blivit föreskrivet att komma till användning för att nedbringa kartkostnaderna. Fördelarna med detta kartlack äro bl. a. att lacket förlämnar kartan en vaxdukliknande yta samt att den blir mjuk och smidig och icke brytes vid vikning. Dessutom motstår en på detta sätt behandlad karta regn, fukt och dimma samt kraftigt förlitning. Kartlacket kan med fördel användas även för sådant papper som ofta utsättes för väta eller omild behandling.

Flygtermer på fem språk. XII

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
kylmantel kylare kylsystem	Kühler (m) Wassermantel (m) Kühlmantel (f)	radiator water jacket cooling system	radiateur (m) chemise (f) d'eau système (m) de refroidissement quille (f) chargeur coussinet (m) se poser atterrissage (m) vitesse (f) d'atterrissage train (m) d'atterrissage: atterrisseur jambes (f) du train roulement (m) à l'atterrissage	radiatore (m) camicia (f) d'acqua dispositivo (m) del raffreddamento chiglia (f) caricare cuscinetto (m) atterrare atterraggio (m) velocità d'atterraggio carrello (m) d'atterraggio
köl ladda (elektr.) lager (motor-) ladda landning landningshastighet landningställ	Kiel (m) aufladen Lager (m) landen Landung (f) Landgeschwindigkeit (f) Fahrwerk (m)	keel charge bearing land landing landing speed undercarriage; landing gear undercarriage legs landing run	atterrisseur jambes (f) du train roulement (m) à l'atterrissage sage leur (m) de piste charge (f) capacité (f) de charge câble (m) alliage (m) colle (f) silencieux (m) longeron (m) de fuselage looping (m); boucle (f)	gamba (f) carrello rollaggio (m) all'atterraggio giro (m) di campo carico (m) capacità (f) di carico cavo (m) fusione (f) colla (f) silenziatore (m) lungherone (m) di fusoliera grua volata (f)
landningsställsben (pl.) landningssträcka	Fahrgestellbeine (n) Auslaufstrecke (f)	gear undercarriage legs landing run	atterrisseur jambes (f) du train roulement (m) à l'atterrissage sage leur (m) de piste charge (f) capacité (f) de charge câble (m) alliage (m) colle (f) silencieux (m) longeron (m) de fuselage looping (m); boucle (f)	gamba (f) carrello rollaggio (m) all'atterraggio giro (m) di campo carico (m) capacità (f) di carico cavo (m) fusione (f) colla (f) silenziatore (m) lungherone (m) di fusoliera grua volata (f)
landningsvarv last lastförmåga ledning (kabel) legering lim ljuddämpare longeron looping	Platzrunde (f) Last (f) Tragfähigkeit (f) Kabel (n) Legierung (f) Leim (m) Schalldämpfer (m) Rumpfholm (m) Looping (m); senkrechte Schleife (f)	circuit load load capacity cable alloy glue silencer; muffler longeron of the fuselage loop; looping	leur (m) de piste charge (f) capacité (f) de charge câble (m) alliage (m) colle (f) silencieux (m) longeron (m) de fuselage looping (m); boucle (f)	giro (m) di campo carico (m) capacità (f) di carico cavo (m) fusione (f) colla (f) silenziatore (m) lungherone (m) di fusoliera grua volata (f)
luftbroms luftflotta	Luftbremse (f); Bremsklappe (f) Luftflotte (f)	air brake air fleet	frein (m) aérodynamique flotte (f) aérienne: flotte de l'air prise (f) d'air refroidissement (m) par l'air résistance (f) de l'air navigation (f) aérienne	freno (m) aerodinamico flotta (f) aerea
luftintag luftkyllning	Luftansaugrohr (n) Luftkühlung (f)	air intake air-cooling	flotte (f) aérienne: flotte de l'air prise (f) d'air refroidissement (m) par l'air résistance (f) de l'air navigation (f) aérienne	presa (f) d'aria raffreddamento (m) ad aria resistenza (f) dell'aria navigazione (f) aerea
luftmotstånd luftnavigation	Luft-Widerstand (m) Luftortung (f)	air resistance aerial navigation; "aviation"	flotte (f) aérienne: flotte de l'air prise (f) d'air refroidissement (m) par l'air résistance (f) de l'air navigation (f) aérienne	resistenza (f) dell'aria navigazione (f) aerea
luftpost luftpostbrev "luftpost" (paskrift på brev) luftpostmärke	Luftpost (f) Luftpostbrief (m) "durch Luftpost" (el. mit L.) Luftpostmarke (f)	air mail air-mail letter "by air mail"	poste (f) aérienne lettre (f) avion "par avion"	posta (f) aerea lettera (f) aerea "via aerea"; "posta aerea"
luftpump luftrenare	Luftpumpe (f) Luftfilter (m)	air pump air filter	timbre (m) de la poste aérienne pompe (f) à air filtre (m) à air	francobollo (m) per posta aerea pompa (f) ad aria filtro (m) dell'aria

Flyg vapnets störtbombplan B-5 i REPLIKA



På sista tiden har man ofta sett bilder av vårt svenska störtbombplan, Northrop-Douglas, och hört talas om dess fina prestanda. Litet var har man nog önskat sig en modell av detta omtalade plan. FT presenterar här en ritning på B-5:an och i arbetsbeskrivningen kan läsas om hur modellen bygges.

Man börjar med flygplanetets kropp. Sidoprojektionen kalkeras av på en tillräckligt lång, bred och hög kloss av lind eller balsa. Allt överflödigt material skäres därpå bort. På samma sätt förfäres med kroppens ovanprojektion. Därpå kommer man till det svåraste, nämligen att ge kroppen dess avrundade form. Detta tillgår så att man skär bort allt överflödigt material med en vass kniv eller ett rakblad under det man hela tiden med kroppsmallarna kontrollerar att man inte skär bort för mycket. När så kroppen är färdig tillverkas vingarna. De kalkeras av på ett tillräckligt stort flak samt skäras ut, varefter de profileras med tillhjälp av vingmallarna, som finnas ritade på teckningen. Därpå limmas vingarna i urtag i kroppen.

Stjärtpartiet tillverkas på samma sätt som vingarna och limmas till kroppen medelst riklig mängd lim.

Landningsstället, som är av s. k. fast typ, skäres ut ur små klossar, varpå det limmas till vingen. Hjulen kunna köpas färdiga i en modellaffär. Kulsprutorna i vingarna bestå av tunna aluminium- eller mässingrör som stuckits in i framkanten av vingen. Radioantennen förfärdigas av tunn tråd och fästes vid en antennmast av trä.

Innan modellen målas måste den ytbehandlas. Detta tillgår lämpligast så att man upprepade gånger stryker modellen med klar zaponlack. Mellan varje dopning slipas modellen med fint sandpapper.

När så ytan är färdig målas modellen med s. k. Ferbo-lack. Färgschemat är det för svenska flyg vapnet vanliga. Emblem, bokstäver och dylikt gör man lämpligast av tunt ritpapper, som målas och limmas på modellen.

För att man skall få en så fin modell som möjligt måste man under arbetets gång noga studera ritningen samt försöka göra varje liten detalj så fin som möjligt. Totalintrycket blir i så fall storartat. Om sorgsfullt förfärdigad kan modellen bli en ypperlig prydnad och således skänka modellbyggaren verklig tillfredsställelse över resultatet av sitt jobb.

"ScriboVolo".

Förstora ritningarna!

Det enklaste och bästa sättet att förstora ritningar är att inlämna dem till någon större fotofirma och be att få s. k. fotostatförstoring. Det är inte så avskräckande dyrt, och så bli ritningarna exakta. Särskilt stora ritningar behövas ju knappast när det gäller icke flygande modeller, varför det kan räcka att begära någon av nedanstående storlekar:

15×22 cm kostar kr 1:05,
21×29 cm 1:85,
21×34 cm (folioformat) 3:— och
32×45 cm 4:25.

Då får man både negativ och positiv.

SKALKONSTRUKTION eller REPLIKA?

II.

Skalkonstruktion.

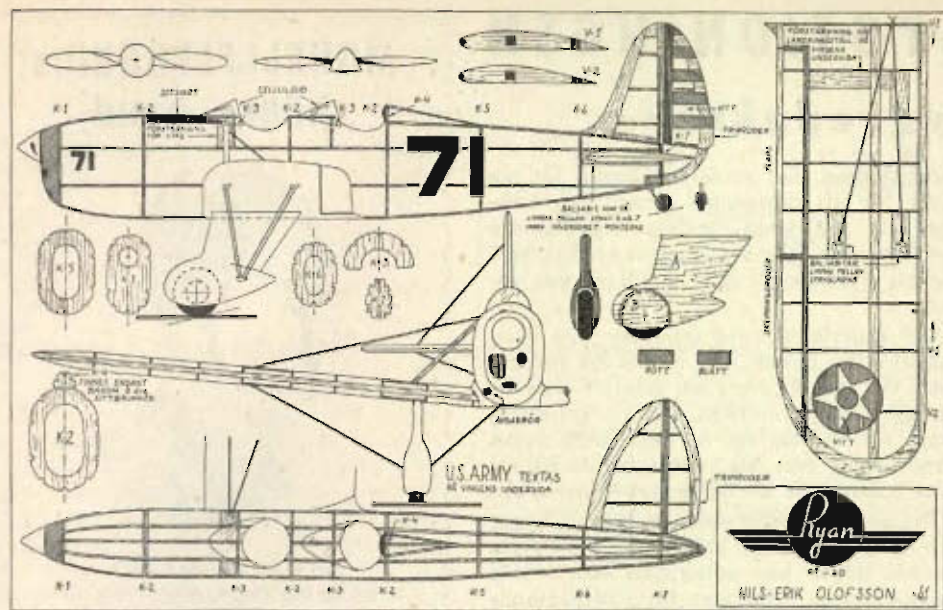
Är originalet av helmetall bör modellen helst kläs med trä för att skänka det hela ett så realistiskt intryck som möjligt. Här vill jag då särskilt rekommendera att fälla in träet mellan kroppens duksträckare och spant och inte lägga det utanpå dessa, vilket många oerfaren modellbyggare föredrar att göra, ty då riskerar man att modellen inte får de rätta dimensionerna. Med vingen förhåller det sig annorlunda. Här kan man utan risk skära bort någon mm på spryglarnas över- och undersida, varefter man lägger på ett lagom tjockt flak för att täcka vingens resp. över- och undersida. Om man förfar på detta sätt erhåller man en synnerligen förnämlig vingyta. För att även kunna klä fena och stabilisatorn med trä kan man putsa bort någon mm på över- och undersidan och sedan klä ytorna med trä, vilket dels skonar stjärtpartiet från skevhet samt skänker det större styrka.

Efter finputsning av ovannämnda delar klär man dem dessutom med japanpapper för att få fram den rätta ytan och för att spara lack, färg och putsningsarbete — det sistnämnda är som bekant mycket tidsödande. Efter att ha monterat vingar, fena och stabilisator till kroppen utrustar man planet med alla på ritningen utsatta detaljer, såsom kabin, landningsställ, stag, roderlinor, luftintag, nationalitetsbeteckningar, nummer o. s. v., och planet är färdigt för inspektion.

Som redan nämnts äro dessa modeller ej lämpade för flygning, då de på grund av sin detaljrikedom m. m. äro för tunga härtill och dessutom vanligen äro ganska ömtåliga för påfrestningar.

Om skalmodellerna noggrant förfärdigats efter ritningen samt alla i arbetsbeskrivningen förefintliga råd och anvisningar följts, äro de utan tvivel små konstverk och verkliga dyrgripar för sina byggherrar och ägare. Dessa modeller äro dessutom de s. k. replikamodellerna och de flygande modellerna vida överlägsna vad konstruktionen, byggnadssätt och värde beträffar, enär de fordra betydligt större precision och arbete.

W. Liedholm.



Ryan PT-20 — en stilig skalmodell

Ryan PT-20 är ett amerikanskt skolflygplan, som genom sin konstruktion lämpar sig synnerligen bra för modellbygge. Planet användes av de flesta amerikanska militära och civila flygskolor. Det är med undantag för ving- och roderbeklädningen helt av metall. Vingarna äro jämte stabilisatorn och fenan klädda med duk. Vid de amerikanska flygskolorna använder man två olika motortyper, Menasco C-4 på 125 hk samt samma fabriks typ C-4S om 150 hk. Även materialet i propellrarna varierar — planet levereras antingen med trä- eller metallpropeller. Övriga data:

spännvidd 9,1 m
längd 6,5 m
tomvikt 485 kg
marschhast. 200 km/tim
max. hast. 242 km/tim
landningshast. med flaps 67,4 km/tim
teor. flygsträcka 600 km.

Efter denna kortfattade presentation äro vi mogna att gripa oss verket an. Vi börja då med att ur ett 1 mm flak skära ut samtliga spant och spryglar. Då man



Så här ser Ryan ut. Försök att göra modellen lika snygg!

bygger kroppen kan man gå tillväga på många olika sätt, men sannolikt uppnår man bästa resultatet om man delar spanten mitt itu efter de streckade linjerna. Därpå fäster man spantshalvorna med nålar direkt på ritningen och limmar alla longerongerna på sina platser. På detta sätt ha vi nu fått vänster kroppshalva; lägg märke till att den högra halvan måste byggas — bildligt talat — på baksidan av ritningen. D. v. s. man måste lägga ett kalkerpapper på baksidan av ritningen samt rita i konturerna, varvid man får en bakvänd bild av kroppen. Då de två kroppshalvorna äro färdigbyggda, limmar man omsorgsfullt samman dem. Nosklotsen framför spant K-1 skäres ut ur ett balsablock samt putsas noga med fint sandpapper. Glöm inte att limma en balsabit mellan spanten K-6 och K-7, liksom på de andra ställen som äro angivna på ritningen. Obs. att en balsabit måste infällas på stabilisatorns plats, ty annars blir det svårt att fästa stabilisatorn på ett effektivt sätt.

Vingen bygges direkt på ritningen, men även här får man se till att man icke bygger två likadana halvor, ty med två högervingar kommer vår modell icke långt. Alla spryglarna utom den yttersta vid varje vingpets äro lika stora. Om man önskar kan man förse sin modell med rörliga roder, men då måste man som ritningen visar dela spryglarna med lister.

Stabilisator och fena byggs på samma sätt som vingen och kunna även de förseas med rörliga roder genom att man förfar på liknande sätt som vid vingens konstruktion. Man använder här till lämpligen tunn aluminium- eller ståltråd.

Kroppen klädes med tunn balsa, men man kan med framgång även klä den med japanpapper. Vingar och stjärtparti kläddas i varje fall med färgat japanpapper, som man efter klädseln krymper genom att bespruta med vatten. Härvid har man god användning av ett fixerrör. Man monterar därpå vingarna vid kroppen, varvid man får se till att de erhålla rätt V-form. Övergången mellan vinge och kropp skall

vara avrundad. Denna form åstadkommes lätt genom att man fyller ut övergångarna med balsaspån, vilket slipas försiktigt med fint sandpapper. Man får se till att icke klädseln förstöres. Hjulåporna uppbyggas av flera lager balsa enligt ritningen. De färdiga kåporna putsas med sandpapper samt limmas fast under vingarna, vilka förstärkas med små balsabitar (se ritningen).

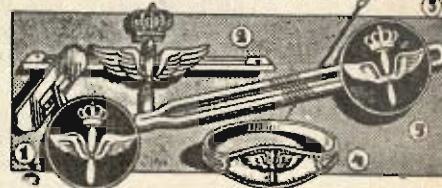
Alla stag, som på det "riktiga" planet äro stålwire, kunna antingen göras av tunn pianotråd eller eventuellt av kraftig sytråd. Men lägg märke till att stagen under vingarna äro dubbla. Propellern skäres ur ett litet block — eller köpes färdig — samt slipas med sandpapper. Modellen målas helt i silver med svarta detaljer. Färgschema för amerikanska flygets emblem finns utsatt på ritningen. Stjärnan målas både på över- och undersidan av vingen. Bygger man en flygande modell förser man den på vanligt sätt med gummikrokar varefter man väger ut modellen med små tyngder.

Studera under arbetets gång noga ritningen, så att ej några fel göras. Vid modellbygge måste man som bekant gå ytterst noggrant tillväga. En slarvigt byggd modell får icke ägaren någon stor glädje av, under det att däremot en välbyggd skalmodell skänker sin ägare många stunder av glädje.

Nils-Erik Olofsson.

Julkappar!

ALLT FÖR FLYGARE OCH FLYGINTRESSERADE



1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 12: 75
2. Flygbrösch, förgylld. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3: 95
3. Flygmärket med kråsnål. Förgylld. Kr. 2: 40. D:o utan krona. Kr. 1: 85
4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm. Kr. 4: 85
5. Slipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 90

NY HET!

Papeterier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i nytt, flott utförande inlagda i trevlig mapp. Pris endast 2: 40 kr.

Ovanstående priser äro incl. omsättnings-skatt.

Vår stora katalog med 100-tals artiklar för flygintresserade sändes mot 30 öre i frimärken.

Order över 5 kr. portofritt!

AERO-TJÄNST, Malmö

Ulf Hallvig till FLYGTIDNINGEN som modellflygredaktör

Fr. o. m. januarinumret kan FLYGTIDNINGEN ge sina läsare synnerligen förnämligt material på modellflygområdet, emedan en av Nordens mest kända modellflygare Ulf Hallvig knutits till tidningens redaktion.

Ett av huvudvillkoren för en god skribent på modellflygningens område, som på övriga specialgebiet, är att vederbörande känner sitt ämne från praktisk verksamhet och därtill teoretiska studier. Detta gör



Ulf Hallvig.

Ulf Hallvig kanske mer än någon annan i landet. Han har exempelvis slagit världsrekord i hastighet med modellflygplan under tävlingar i Örnsköldsvik, han har i en av sina välkända modeller monterat in en liten flygkamera, han har flugit en av sina många bensinmodeller med aceton, han har varit en av de drivande krafterna i "Vingarna" vilket säkert starkt bidragit till denna klubb's höga tekniska standard, han har alltid placerat sig i toppen vid tävlingar bland landets modellflygelit, han är kort sagt alla tiders modellflygare!

En av anledningarna till Ulf Hallvigs stora framgångar är hans rent av otroliga experimentlusta, energi och vetgirighet inom området. För närvarande är han gymnast men ej någon vanlig sådan, ty han anser sig ej ha ro med det reguljära skol-

arbetet, utan han studerar hemma för sin fader för att därigenom vinna litet "onödigt" tid till gagn för sina flygtekniska specialstudier. Ty det är givet att han tänker bli flygingenjör och därtill en ung sådan.

Ulf Hallvig har vid sidan av sina skolstudier även hunnit med en hel del journalistik och han är trots sin relativt låga ålder gammal på området. Hans artiklar i dags- och veckopress ha ofta haft något sensationellt över sig, vilket berott på att hans idéer varit av banbrytande karaktär.

Det antal modeller som Ulf Hallvig byggt kan knappast säkert angivas men på detta område ligger han antagligen etta i hela norra Europa. När man tar i betraktande att alla dessa modeller sett dagens ljus sent på kvällarna och på Hallvigs snävt beskurna fritid förstår man att det måste vara en jätteenergi som strömmat ut från vännen Ulf för att utvinna allt av sin stora hobby.

Ett stort stöd vid realiserandet av sina planer har Hallvig haft av sin gode vän Magnus Gerne som på ett särskilt sätt för ritstiftet i de banor och enligt de idéer som Ulf, kallad "Volo", hyst. Ett gott bevis på deras samarbete ses redan i detta nummer, som innehåller flera saker av deras pennor trots att deras verksamhet i FLYGTIDNINGEN ej skulle börja förrän i och med årsskiftet.

När nu FLYGTIDNINGEN kan publicera denna för landets modellflygare så värdefulla nyhet som att dessa goda vapendragare för modellflygningen knutits till tidningen, kunna vi garantera att modellflygningen i våra spalter kommer att bli något alldeles enastående och utan konkurrens i svensk press.

Harald Millgård.

VMF spurtar på tävlingsbanorna

Arbetet inom Västergötlands Modellflygförbund pågår för fullt. Meningen är att Västergötlands modellflygare skola föras fram till samma standard som t. ex. Östergötlands. För att detta skall lyckas här antalet tävlingar ökas. Endast den i tävlingar vane modellflygaren når framgång vid stortävlingar. Innan VMFs modellflygare göra sin debut på den svenska stortävlingsarenan måste de tränas genom duster inom distriktet.

Endast två veckor efter distriktsmästerskapen i Borås var man färdig till nya kämpatag. Denna gång var det Hjo Modell- och Segelflygklubb som kallat till tävling. Inbjudan hade hörtsammats av klubbarna i Borås, Falköping, Jönköping, Karlsborg, Lidköping, Skövde och Ulricehamn. Som synes äro landskapets alla delar representerade.

Hjoklubben med ordf. B. Grunditz och sekr. tandläkare W. Källberg i spetsen klarade av den stora tävlingen med heder.

MODELLFLYGRED:s högra hand



Magnus Gerne,
skicklig tecknare, flyg- och flott-
entusiast, modellflygare.

Vårt lands utvalda samling flygtecknare har på senare år fått ett nytt tillskott. Nykomlingens namn är Magnus Gerne — mest känd under signaturen "Scribo". Hans modellritningar anses av de svenska modellflygarna stå i särklass. Detta vill inte säga så litet, då svenska modellflygare som bekant äro mycket kräsna av sig.

Det är med stor glädje vi kan rapportera att Gerne från och med detta nummer inträder i FLYGTIDNINGENs stora och populära medarbetarstab. Vi hälsa dig välkommen Magnus!

Gerne har inte alltid sysslat med flyg. Nej, för ett tiotal år sedan hörde flottan till hans huvudintressen. Men flottan har nu fått ge vika för flyget. Och mellan de flott utförda fartygstekningar som pryda hans rum finnas nu även ritningar på luftens slagskepp.

Att döma av "Scribos" teckningar skulle man tro dem ha flutit ur en gammal driven tecknarens stift. Men så är ej fallet. "Scribo" har ännu ej över-skrifit de 20 åren. Trots sin ungdom har han dock stor erfarenhet. Han har studerat flotta och flyg så långt tillbaka han kan minnas. Han har sålledes en omfattande kännedom om det han ritar — vare sig det nu gäller modeller eller riktiga flygplan och fartyg — och detta har utan tvivel bidragit till att göra hans ritningar så omtyckta.

Förvisso är Magnus Gerne, "Scribo", ett namn, som man bör lägga på minnet för framtiden.

"Adler".

Den talrika publiken fick se många vackra flygningar. Dagens bästa flygning gjordes av falköpingspojken K.-E. Grahn's Baby som efter att ha fått termik höll sig uppe i 9,01,1 min. Den verkliga tiden blev mycket längre, då modellen försvann ur sikte.

Bästa prestationen under dagen svarade emellertid sekr. i VMF, Åke Westerlund, Borås, för. Han blev dubbelsegrare, M.1 och M.2. Åkes M.2-kärra flög på 6,30,0 till Vättern, där den landade. Planet kunde dock bärgas — Boråslaget gjorde en strong insats och tog revansch för DM-nederlagen.

R.

MODELL-SEGELFLYGPLAN



JAKOB

Utomordentliga
flygegenskaper

Spännvidd 100 cm.

Ritning med bygganvisning kr. 1:25

Materialsats i plywood med påtryckta kon-
turer, ritn., papper och lim kr. 4:75 + porto.

SCHEUTZ FÖRLAG
VATTUGAT. 7 STOCKHOLM

Modellflygarna

HAR ORDET



påhlssons
bröd
ger mer värde för
Edra pengar . . .

Allt I HYGIENISKA ARTIKLAR
SUECIA SJUKVÄRDSMAGASIN
Östergratan 24. Tel. 220 31 - 166 97, Malmö.
Filial i Lund: Grönegatan 1. Tel. 1735.
Bästa varor. - Billigaste priser.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

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

Uno Särnmark, Göteborg: Elektriska och finmekaniska apparater och detaljer för flygplan.

Bultfabriks A.-B., Hallstahammar: Bultar av alla slag.

A.-B. Lamhults Stol- & Snickerifabrik, Lamhult: Möbler av alla slag.

Areskougs Kem. Tekn. Fabrik, Malmö: Kartlack för preparering mot väta, smuts m. m.

Bröderna Mandins Motorverkstäder A.-B., Norrköping: Experimentarbeten, precisionsarbeten, flygmotorrevideringar.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmer!

Boken omfattar över 300 sidor. FLYGTIDNINGEN kommer i januarinumret att lämna dels en recension och dels fullständiga uppgifter om denna för Nordens modellflygare säkerligen värdefulla lärobok.

God vinskonstruktion efterlyses.

På senare tiden ha vi av våra modellflygare, som hittills saknat en bra vinskonstruktion, ofta uppmannats att publicera ritningar på dylika. För att kunna erbjuda bästa möjliga ritningar uppmana vi därför våra läsare att inkomma med förslag till ändamålsenliga vinschar för start av segelmodellplan.

Ny modellflygklubb anordnar teoretisk flygundervisning.

En nybildad FIB-flygklubb "Kontakt" i Surte har ordnat teoretisk flygundervisning med tillhjälp av FLYGTIDNINGENS populära flygkurs. Enligt rapport från klubben studeras det flitigt och intresset är i ständigt stigande. Red. ber att få gratulera till initiativet och hoppas att resultatet blir lika gott som vid övriga flygklubbar vilka gå in för detta billiga och effektiva undervisningssystem.

Sala Flygklubb

bildades den 11 nov. Det blir först modellflyg och sedermera glid- och ev. segelflyg på programmet. En interimstyrelse valdes: ordf. dr S. Jones, sek. ing. K. Kollberg och kassör köpman R. Strandberg.

Meddelande från Danmark.

Från våra danska modellflygare ha vi fått meddelande om att en lärobok i modellflygningens teori och praktik är under utgivande. Författare äro de kända experterna Sven Wiel Bang, Per Weishaupt och Johannes Thinesen.

Modellflyg i Örnsköldsvik.

Vi ha fått ett entusiastiskt brev från R. S. Nilsson, hemmahörande i den för modellflygare icke alldeles obekanta staden Örnsköldsvik. Den största framgången hittills har N. rönt med "Ikarus", en segelmodell av tysk konstruktion. Med denna modell, som vi på fotot se tillsammans med den stolte byggherren, erövrade han icke mindre än tre modellflygmärken, nämligen järn, brons och silver. Vid provet för silvermärket uppnådde Nilssons modell en genomsnittstid på 1,18 min — ett fint resultat! Säkerligen nöjer han sig icke med dessa tre märken, utan inom en nära framtid lägger han nog också beslag på det vackra guldmärket...



Modellflygarna önska större förståelse

Diskussion och tävling i Vadstena.

Representanter för två tredjedelar av Sveriges modellflygare ha under dagarna 22-23 nov. varit samlade i Vadstena för att dryfta för modellflyget livsviktiga problem. Det gäller främst, framgick det, att myndigheterna inser modellflygets stora betydelse såväl ur militär som social synpunkt genom att ge ekonomiskt stöd. Man beslöt vidare att hos Aeroklubben föreslå viss omorganisation beträffande modellflyget i vad det gäller distriktsfrågan.

På söndagen hölls en modellflygtävling på Kvarnbacken utanför Vadstena.

SÄNGAR OCH SÄNGUTSTYRSLAR HEMINREDNING

Tel. Namnanrop

WESSELS

Malmö

UNIVERSAL Sport



precisionsuret med sina övriga egenskaper är konstruerat med hänsyn till den framtida utvecklingen inom flygväsendet. På armen har Ni i samma ur
TIDMÄTARE • TIDRAKNARE
• TIDUTVISARE •



Endast hos S. U. F. och Stjärnsmakare.

Novellpristävlingen:

OVÄNTAD HJÄLP

— Av Leo Gustavsson —

Kapten Allen vräkte sitt plan in i molnmassorna. Sedan tyskarna fått förstärkning blev övermakten honom för stor. Dessutom hade en kula skadat hans vänstra hand så att den blivit obrukbar. Han drog sig därför ur striden. En stund hade han en Messerschmitt i stjärten, men till slut tröttnade den.

Några mil från den engelska flygbasen började motorn krångla. Fiendekulorna hade nog ett par trasor med i den byken... Varvet sjönk — motorn hostade och stannade. Nej... Jo, alltså nödlandning. Ut med landningsstället — åkern ser bra ut! Fortare än kvickt kom Allen ner. Hosch — förbaskat att han inte sett diket, för då hade han inte fällt ut stället! Diket behöll landningsstället. Ingen personskada, konstaterade Dick Allen, klev ur och fortsatte till fots.

— Jag har ett viktigt uppdrag för er, sa översten. I närheten av Calais ligger ett kraftigt batteri och ett ammunitionsupplag. Det ska bort, dom får inte ligga och peppra Kent längre.

— Jag förstår, chefen, bugade sig Dick Allen.

— Kan ni flyga trots att ni är lite sårad? frågade översten.

— Säkert, chefen.

Nästa morgon kl. 4.

Dånet från Hawkerns motor väckte de sovande flygarna, som inte visste om Dicks uppdrag.

Målet... där var det. 2.000 m höjd var bra att ha trots att luftvärnet ännu inte tycktes ha märkt honom.

Störtis. Nu gällde det. Så gott som lodrätt ner mot upplaget. Första bomben missade. Upp igen och på'n igen! Luftvärnet hade vaknat, och han både hörde och såg en vingträff i sitt plan. Tre bomber till, de två första miss, men den tredje tog där det skulle. Fullträff! Oj, vilket bruk... vilket lufttryck mot planet!

Dick satte kurs hemåt. Men så lättvindigt skulle han inte slippa undan. Utan att han märkte det hade tre tyska Heinkel 113 smugit sig över honom. Hade han suttit och sovit? Inte lönt att försöka komma undan utan strid. En av fiendens kärror träffades och dök, inhöljd i svart oljerök från motorn. Men i samma stund fick sig Allens motor en ters. Nu var det hänt...

Giriga eldflammar slickade flygkroppen. Dick hoppade omedelbart. Skärmen slog ut, och så småningom plumsade han ner i ett träsk. Han befriade sig hastigt från skärmen och gömde sig bakom några buskar. Snart skulle tyskarna vara över honom. Nog skulle han sälja sitt liv så dyrt som möjligt! Högra handen kramade pistolkolven.

Novellpristävlingen fortsätter!

Putsa svenskan noga och skär bort alla oväsentligheter innan manuset snyggt renskrivet insändes till redaktionen. Men behandla ej endast krigsflyg på den engelska sidan och flygtävlingar i USA — vi ha svenskt segelflyg och modellflyg också. Exempelvis. Tänk också på att en novell ska ha en ständigt stegrad handling samt sluta med en koncentrerad, händelsemättad upplösning, som kan vara psykologiskt förklarande och gärna oväntad.

Men hallå där, vad var det? Någon sjöng svagt den gamla kära visan "It's a long way to Tipperary..." Inte att missta sig på att det var oförfalskad engelska. En landsman!

— Hallå, stopp ett tag! skrek Allen.

Främlingen, som kommit fram i en glänta, ryckte till.

— Landsman, hör jag, sa Allen. Främlingen skrattade lättad.

— Stämmer precis. Men hur har ni kommit hit?

— Nerskjuten. Kärran ligger väl här i närheten nästan.

— Ge er av för sjutton då! Klimatet är inte riktigt hälsosamt här, för vi har tyskar här när som helst.

— Tja, men vart och hur?

— Jag är lycklig ägare till en av de första Motharna som byggdes. Den står hemma hos mig, och ni får gärna låna den. Bensin finns.

— Hur kommer det sig att ni är i Frankrike då ni är engelsman? undrade Dick.

— Har jobb som mekaniker hos en fransk flygare. Vi träffades långt före kriget och trivs bra ihop, han betalar bra. Ni förstår, jag är fransk medborgare nu.

De gävo sig iväg till främlingens hem.

Om en stund satt kapten Allen i den gamla puttrande Mothen, som var ganska skrabbig. Och det var en nästan oförtjänt tur att vädret blivit så dåligt att han kunde smyga sig fram i själva molnkanten, som även den var oerhörd disig. Visserligen var det svårt så här utan instrument, men det gick. "It's a long way..." visade Dick belåtet.

När Mothen landade på sitt hemmafält blev det stor uppståndelse.

— Hör du, Dick, ropade hans kamrater, vilket världskrig var du egentligen med i? Nej, vad säger du? Försök inte! Jaså, då har Hawkern varit med om så mycket under den här morgonturen att den krympt och blivit "vithårig"...

— För era stora insatser, för en nobla karaktär o. s. v. utnämner jag er till major, sade översten samtidigt som Distinguisht Flying Cross fästes på major Dick Allen bröst.

— Karaktär? viskade Dick virrigt. Då måste jag lämna tillbaka Mothen, överste! — Så sant, majoren, men det kan vi göra efter kriget, log översten och tryckte hans hand.

A. J. Andersson...

(Forts. från sid. 16)

briker, fyra förnämliga konstruktioner med ingenjör Anderssons signatur. Det var skol- och sportflygplanen Bucker Jungmann, Bucker Jungmeister, Bucker Student och Bucker Bestmann, vilka samtliga på grund av sin solida konstruktion och sina utomordentligt goda flygegenskaper räknas till världens bästa skolflygplan.

Under tiden började en flygindustri att växa fram så smått även här i Sverige. Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning övergick till att bli ett särskilt bolag, Svenska Aeroplan AB, med fabriker i Linköping och Trollhättan. Det rädde dock brist på goda konstruktörer, varför man började inleda underhandlingar med ingenjör Andersson för att få honom till Linköping. Vid tiden för krigsutbrottet hösten 1939 hade dessa underhandlingar lett till önskat resultat. Trots att tyskarna just vid denna tidpunkt säkert ytterst ogärna ville släppa ifrån sig en sådan dugande kraft som ingenjör Andersson gjorde de inga större svårigheter, utan han kunde vid bestämd tidpunkt tillträda sin befattning hos SAAB den 6 september 1939.

Den första uppgift som ingenjör Andersson ställdes inför på sin nya post var att för serietillverkning tillrättalägga det lätta störbombplanet B 17, vilket presenterades i förra numret av FT. Jämsides härmed har han givetvis ägnat sin tid åt att skapa nya konstruktioner för vårt flygvapen, beträffande vilka dock den militära sekretessen förbjuder oss att göra några avslöjanden. Så mycket kan dock sägas att dessa konstruktioner redan hunnit ett mycket gott stycke på väg och att de icke torde behöva stå tillbaka för utlandets bästa. Det är tryggt att veta att vår flygindustri har tillgång till en så skicklig och erfaren man som ingenjör Andersson i en tid då vårt lands frihet till icke ringa del är avhängig av vårt flygvapens slagkraft.

E. S-m.

FLYGTIDNINGENS populära flygkurs.

Ännu finns det något hundratal examensprov kvar, varför nya elever fortfarande kunna mottagas. Likaså kunna gamla elever — som av en eller annan anledning varit tvungna avbryta kursen — komplettera densamma.

Rekvirera felande examensprov genom att sända in respektive kontrollkupong. Det flotta flygmärket och det personligt utskrivna flygdiplomet översändes omedelbart sedan samtliga examensprov insänts.

Hangarfrågan.

De förslag till hangarer för segelflygplan, vilka inkommit som svar på FTs ledare i förra numret, måste av utrymmesskal stå över till följande nummer.

N. G. Johansson DAMFRISERSALONG

Tel. 13340

Stoltsstaden - Malmö

Allt inom yrket förstklassigt och väl.

Medlem i Malmö Coiffeurclub och Svenska Frisörföreningen.

Allt i Trycksaker & Klichéer

hän Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

Norra Vallg. 15, Malmö

Tel. 216 60 - 219 60

Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN & SPORTAFFÄR

Tel. { 20957 Östergatan 18
22420 MALMÖ

Luftgevär,
luftpistoler
& ammunition.



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR — Malmö

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

A/B A. Linnér's Rörledningsaffär

Hermansgatan 3
Telefon 22628 — 74568

GAS, VATTEN,
AVLOPP, VÄRME

Såväl nybyggnads- som reparationsarbeten

Carborundum & Aloxite
Slipskivor, skurslitenar & brynen.

VICTOR
Metallsågblad

DUREX
slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN MALMÖ



GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Billelektriska
reservdelar.

Specialverkstäder för Billelektr.
aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120



CUB TILL U. S. ARMY CORPS: Som ett resultat av ingående prov under militärmanövrar i somras har ett antal Piper Cub levererats till US Army Corps för ytterligare prov vid Wright Field, Dayton, Ohio. Dessa plan betecknas militärt YO-59 och äro så gott som identiska med det vanliga sportplanet för privatbruk. Cub Trainer. De utrustas med 65 hk Continental-motor och ha fullständig radioanläggning, d. v. s. både sändare och mottagare. Planen skola användas vid förbindelseföreläsning, för att befördra viktiga meddelanden, för spaningsuppdrag samt för att transportera officerare. Då de kunna starta och landa snart sagt var som helst, på vanliga små ångar, landsvägar och gator, ha de befunnits vara mycket lämpade till att effektivisera kommunikationerna. — Under hela sommarens undergick en hel eskader Piperplan prov tillsammans med landstridskrafterna vid simulerade krigsförhållanden i Tennessee i New Mexico-öknerna samt i den sumpiga staten Louisiana. De flögos av förare med tillräcklig obetydlig erfarenhet. Planen fingo snart smeknamnet "gräshoppor". Många voro de uppdrag som dessa maskiner fingo utföra: släpa ned och plocka upp meddelanden under flygning, spana ut fiendens ställningar, transportera livsmedel m. m. Även för artillerieldledning användes "gräshopporerna".

KOSTNADSFRIT UTBILDNING av sportflygare har införts i Chile liksom i en del andra sydamerikanska stater. Staten betalar alla avgifter, och f. n. håller man på att lägga upp ett program för utbildning av 1.000 privatflygare. Dessutom skola bidrag utgå för inköp av flygplan.

NAMNÄNDRING I USA: Stearman Aircraft Division of Boeing Airplane Company har ändrat namn till "Wichita Division, Boeing Airplane Company". Det nya namnet skall symbolisera Stearmanfabrikens allt intimare samarbete med moderfabriken Boeing i Seattle.

ETT FALLSKARMSHOPP från 10.000 m höjd utfördes nyligen i USA av Arthur Starnes, varvid han lät skärmen utveckla sig först på 300 m höjd över marken. Han föll således fritt 9.700 m. Hela hoppet varade 8 minuter. Den utrustning som Starnes medförde under hoppet vägde 40 kg, varibland fanns ett mycket känsligt meteorologiskt instrument, vilket bl. a. inregistrerade att temperaturen däruppe var minus 25 grader. På grund av kolden läcktes hopparens ögon av ett islager som hindrade honom att avläsa höjdmätaren. — Nbh.

NYTT TYSKT REKORD för "inomhusslagvingmodeller" har satta av Alfred Militky, Gablonz a. N. Hans slagvingmodell höll sig uppe i 119 sek. varmed han förbättrade sin personliga notering med 35 sek.

ETT TYSKT MODELLFLYGPLAN har efter markstart flugit en sträcka av 4.600 m. Modellen, som har gumminmotor, äges av Gert Budnowski, Königsberg. Flygningen var nytt tyskt rekord i denna klass och med detta startlätt.

OTTO BRÄUTIGAMS MINNE har hedrats genom att segelflygskolan i Grossrückerswalde, Tyskland, har givits namnet Segelflugschule Grossrückerswalde — "Otto-Bräutigam-Schule". Bräutigam var under flera år ledare för denna skola och blev genom sin siddelighet, personlighet och karaktär en förebild för den tyska segelflygningsskolan.

FLYGLINJEN TYSKLAND-FINLAND har återupptagits av Deutsche Luft Hansa i samarbete med finska Aero O/Y. Sträckan är Berlin-Danzig — Königsberg — Riga — Reval — Helsingfors.

EN GAMMAL BLERIOT, tillhörig den schweiziska pionjärflygaren Oscar Bider, skall användas vid inspelning av en militärfilm. Flygplanet, som ställt i en hangar under 25 år, har fått ny motor och därefter flugits till Zürich för att bli filmstjärna.

DEN FRANSKA FLYGINDUSTRIEN har efter förhandlingar med Tysklands flygindustri och myndigheter nu återupptagit arbetet. Förträdesvis byggas typerna Devollme 250 (jaktpän), Léo 45 (tvåmotorigt bombplan) och Bloch 161 (flymotorigt transportflygplan). Det är ej bekant om det blir Tyskland eller Frankrike som kommer att få nytta av dessa nya flygplan.

700 TREFLICKOR i Japan ha sålats för 130.000 yen, för vilka model bl. a. två marinflygplan skola byggas.

Vi rekommendera:

"Tubi"-lampan



Ställbar, Sparar ögonen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ



Gummitämplor, Tvättätkla
färger, Metallstämplor,
Oljefärger, Stålstämplor,
Lockfärger, Meallstämplor,
Plomber, Poginer-
maskiner, El. Brännjärn.

NYA STÄMPELFABRIKEN

St. Nygatan 32 MALMÖ Tel. 24004, 15454

— Månatlig leverantör till armén och flygväsenet —

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar = moderniserings-
reparationer

Införda offert!

Tel. 17715 Friisgatan 6, Malmö Tel. 75610 växel



Värme- o. Sanitära installationer

A. G. Malmström & Co



Kalkbrottsgratan 26

Tel. 50225 LIMHAMN

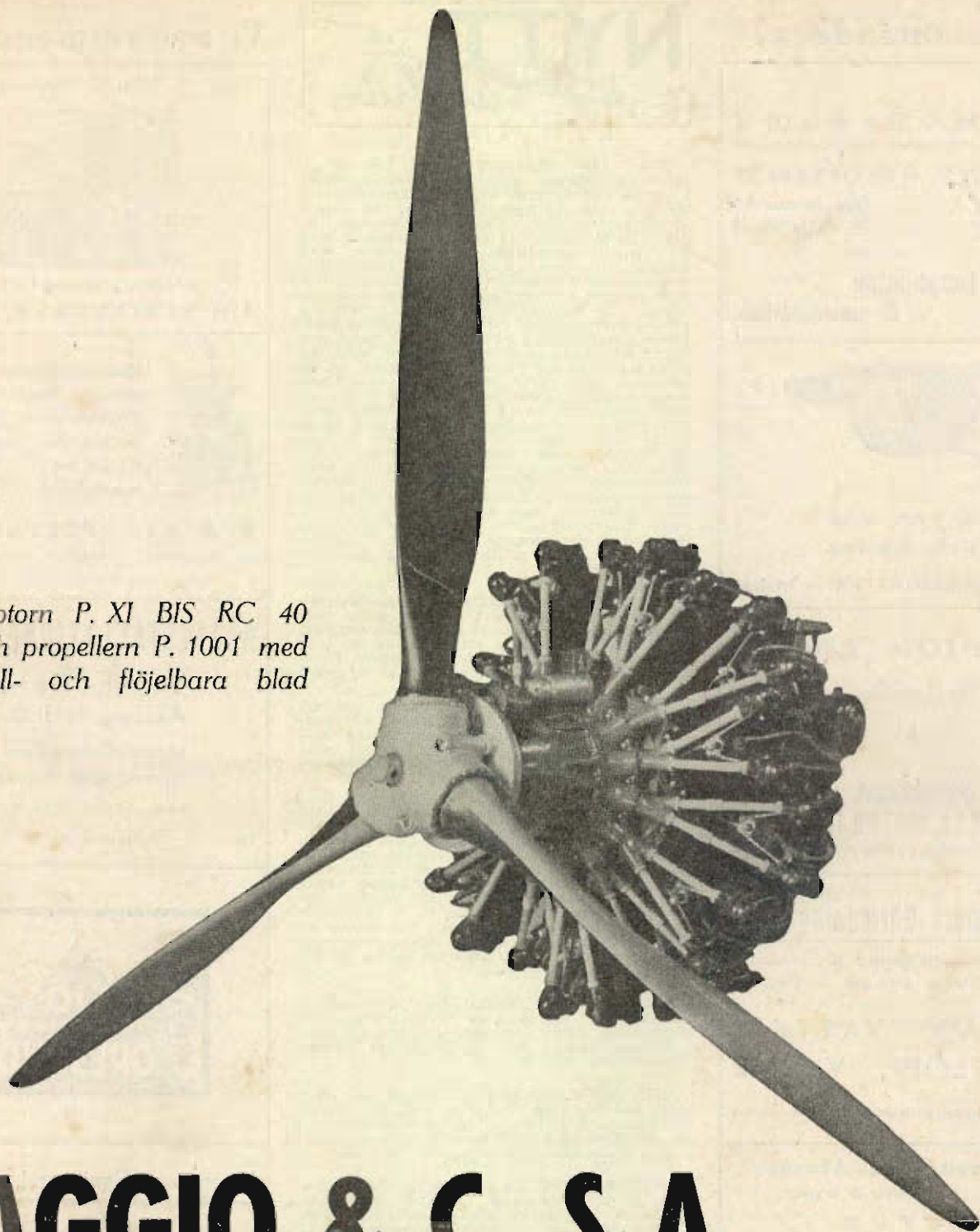
Cykelstället "Tubi"



Undvik ekamtillade husfasader.
Skapa ordning i cykelparkeringen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ

*Motorn P. XI BIS RC 40
och propellern P. 1001 med
ställ- och flöjelbara blad*



PIAGGIO & C. S.A.

11 PIAZZA DELLA VITTORIA – GENOVA, ITALIE
(GENOVA)

LANDFLYGPLAN - SJÖFLYGPLAN - MOTORER
PROPELLRAR - FÖRGASARE
Konstruktioner för sjöfart och järnvägstrafik