

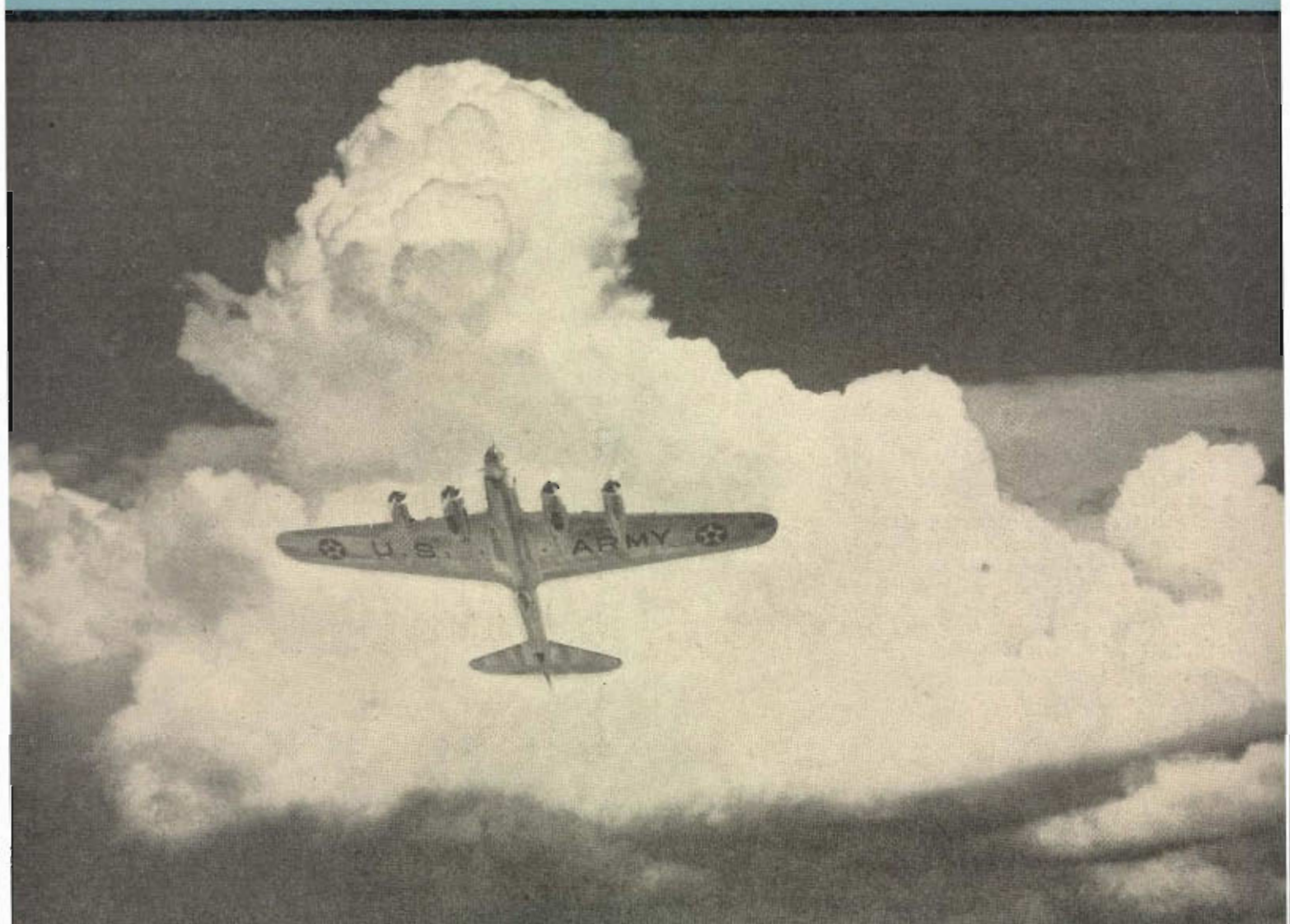
Pris 35 öre



**Flyg**

# TIDNINGEN

ÅRG. 3 \* FEBRUARI 1941 \* NR 2



"Flygande fästningen" Boeing YB 17 — aktuell bild i dessa dagar då otaliga leveransflygningar göras över Atlanten till England.



Svenska vingar över Finland • Gengasflyget debuterar!  
Flygar-ess ur leken • Klubbfinansier • Om Amy Johnson  
Segelflyg i Skåne • Klassrevolution för modellflyget!

ALLT om  
FLYGNING  
och FLYGARE

## FLYGKURSEN BÖRJAR NU!





2/41

MALMÖ

### Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjarhovd.

#### Prenumerationspris:

i Sverige per år 3:75 kr.

i utlandet per år 5:— kr.

Lösnummerpris 35 öre (i utlandet 50 öre).

Annonspolis: 50 öre per mm.

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

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

Eftertryck med angivande av källan tillåtes.

## FÖRMÅNER för klubbprenumeranter

Som vi förut påpekat är det synnerligen väl använda pengar som erläggas för klubbprenumerant på FLYGTIDNINGEN. Prenumerantklubbarna åtnjuta följande förmåner:

1. Helårsprenumerant för endast 2:25 kr. (40 % rabatt);
2. Hög rabatt även vid klubbprenumerant för kortare tid en helt år;
3. Prenumerantklubb krediteras för de medlemmar som prenumererat direkt hos FLYGTIDNINGEN;
4. Lösnummer för endast 25 öre då köper genom flygklubbens styrelse;
5. 50 % rabatt på egna annonser;
6. Gratis införande av kungörelser om sammanträden, samkväm, flygdagar etc.;
7. Exemplar av FLYGTIDNINGEN gratis för utdelning i propagandasyfte vid medlemsvärning samt förslag till och hjälp med sådan aktion;
8. I flott pärm med guldtryck inbunden exemplar av FLYGTIDNINGEN 1940 gratis;
9. FLYGTIDNINGEN skänker klubb med minst 50 medlemmar en flott försilverstatyett av det kända segelflygplanet "Rhönsperber", avsedd att användas som pris vid någon tävling inom klubben. Även för mindre flygklubbar uppsätter FLYGTIDNINGEN hederspris.

Dessutom tillvaratager FLYGTIDNINGEN alltid flygklubbarnas intressen och

strävar efter att på ett populärt och sakligt sätt få hela svenska folket flyghägar.

FLYGTIDNINGEN blir mer och mer uppskattad, och redan den 15 januari hade följande flygklubbar klubbprenumererat för 1941:

Aeroklubben i Skåne, Malmö  
Eskilstuna flygklubb, Eskilstuna  
Eslövs flygklubb, Eslöv  
Kristianstad flygklubb, Kristianstad  
Kronobergs flygklubb, Växjö  
Linköpings segelflygklubb, Linköping  
Malmö-Eskadern, Malmö  
Stockholms segelflygklubb, Stockholm  
Sundsvalls flygsällskap, Sundsvall  
Tekniska Högskolans flygklubb, Stockholm  
Varbergs flygklubb, Varberg  
Västerås flygklubb, Västerås.

Med tanke på de många fördelar som klubbprenumerant på FLYGTIDNINGEN medför kan red. ej underlåta att ge ett litet råd: om Ni tillhör en flygklubb som ännu inte haft frågan om klubbprenumerant uppe på något sammanträde så väck snarast möjligt förslag om prenumerant på FLYGTIDNINGEN!

Under 1941 komma många nya och intressanta problem att behandlas i FLYGTIDNINGEN, som fått erbjudande från en hel del av landets förnämsta flygskribenter om medverkan. Dessutom har red. knutit förbindelser med ett flertal utländska skribenter, facktidningar m. m. Således har FLYGTIDNINGEN exempelvis egna representanter i såväl Norge, Danmark som Finland. Med ledande nyhetsbyråer i USA, Tyskland, England, Ryssland och Italien har tidningen tecknat abonnemang på flygnyheter och -bilder. Slutligen har FLYGTIDNINGEN fått tillstånd att återge text och bilder ur ett flertal stora utländska flygtidningar.

Vikten av FLYGTIDNINGENS utländska arrangemang torde bäst framstå mot bakgrunden av rådande svårigheter att få tillgång till utländsk litteratur.

Emellertid kommer FLYGTIDNINGEN som hittills huvudsakligast att behandla svensk och övrig skandinavisk flygning i alla dess grenar, med lämplig omväxling av aktuella och intressanta utländska nyheter.

Tyvär ha oförutsedda hinder gjort att detta nummer ej omfattar så stort sidantal som varit meningen, men avsikten är att snarast taga igen de "förlorade" sidorna.

En verkligt förnämlig nyhet i FLYGTIDNINGEN är den populärt lagda flygkursen, som påbörjas i detta nummer, skriven för alla flygintresserade, oberoende av förkunskaper.

Allt detta tillsammans med FLYGTIDNINGENS erkänt populära innehåll i övrigt får klubbmedlemmen för endast 2:25 kr. Alla övriga flyghägar få FLYGTIDNINGEN under hela året för den obetydliga summan 3:75 kr.

### ÄNNU EJ FÖR SENT

att bli ombud.

Begär ombudsvillkor.

FLYGTIDNINGEN är ättidsald

## PRIVATFLYG och KLUBBEKONOMI

### II.

Vi behandlade i föregående nummer den största utgiftsposten för en flygklubb, nämligen försäkringspremierna. Då det kan vara av intresse att närmare belysa två andra kostnadsfaktorer av betydelse för en flygklubb i dess skolverksamhet skola vi här nedan behandla hamnavgifterna och drivmedelsposterna.

Hamnavgifterna, som uttagas av resp. flygplatsförvaltningar, avse att täcka de löpande kostnaderna för en flygplats' skötsel och drift. De bestå av:

start- och landningsavgift (ibland benämnd "landningsavgift"),

hangaravgift,

belysningsavgift,

förankringsavgift.

Den förstnämnda avgiften utgår här i Sverige i allmänhet efter flygplanets högsta tillåtna flygvikt enl. luftvärdighetsbeviset och hangaravgifterna samt förankringsavgifterna efter flygplanets största yta. Belysningsavgiften erlägges för start eller landning under dygnets mörkare del.

Vid utarbetandet av de nu gällande taxorna ha resp. flygplatsförvaltningar infört förmånliga rabatter för sportflygplan och sådana beaktat de krav som framställts från klubbarnas sida betr. nedsättning av avgifterna för lättare motorflygplan. Glid- och segelflygplan äro helt befriade från ovanstående avgifter.

Hamnavgifternas andel i självkostnaderna för driften av en flygskola utgör i all-

mänhet mellan kr. 2:50 och 3:— pr flygtimme, och denna andel reduceras givetvis i samma mån som skolverksamheten har möjlighet att intensifieras.

Då ringa utsikt finnes att erhålla full befrielse för flygklubbarna att erlägga hamnavgifterna vilja vi här endast uttala det önskemål som kan uppfyllas och som bör beaktas: låt dessa avgifter för varje typ av skolflygplan utgå efter samma taxoberäkning på landets olika flygplatser!

Drivmedelskostnaden inkluderar utgifterna för bensin och smörjolja. Den har stigit från kr. 3:25 pr flygtimme år 1937 till kr. 7:80 år 1940. Anledningen till stegringen behöver här icke förklaras. Denna utgiftspost kommer troligtvis i den framtida skolverksamheten att bli den mest betungande. Det är därför av synnerlig vikt att vidtaga förberedande åtgärder för att organisera inköpen och distributionen.

Här anse vi att klubbarnas huvudorganisation har en uppgift att fylla, nämligen den att koncentrera inköpen efter flygklubbarnas totalbehov för skolverksamheten och på allt sätt underlätta klubbarnas arbete i drivmedelsanskaffning. Denna centrala upphandlingsnämnds ytterligare uppgift borde bli att omhänderha klubbarnas ansökningar om restitution av skatt och tull på bensin. Varje klubb får nu som bekant ombesörja detta, och i vissa fall komma icke de uttagna kvantiteterna att uppgå till den minimikvantitet som tullmyndigheterna stipulera i sina författningar. Fördelen av en samordning av denna detalj inom drivmedelsfrågan saknar icke sin betydelse.



# SVENSKT JAKTFLYG I FINLAND

Den 1 februari 1940 låg jag med två kamrater vid Rovaniemi i norra Finland för att skydda staden mot ryska bombanfall. Vi voro tre förare med var sitt jaktplan.

Tidigt på morgonen startade vi från vår bakre bas vid kusten och landade på Olkajärvi. Stela av köld efter flygningen stego vi ur våra plan och gingo upp till en gård, där vi kunde värma oss och dricka kaffe. Gården hade telefon, på vilken vi brukade få rapport då fientliga bombplan närmade sig. Gården låg 300—400 m från sjöstranden, där våra flygplan parkerats.

Knappt hade vi hunnit svälja kaffet förrän telefonen ringde och man talade om att otaliga ryska bombplan voro på väg mot Rovaniemi. Deras höjd angavs ej. Jag rusade ut, åtföljd av mina kamrater. På vägen ner till stranden passade jag på att avlossa fem pistolskott i snabb följd, vilket innebar att mekanikerna skulle starta motorerna. Andfådda kommo vi fram, hoppade kvickt upp i planen och startade.

Jag steg med gruppen till 3.000 m höjd. Vi började cirkla över staden för att invänta fienden. Kylan var stark, men det märkte vi aldrig vid sådana tillfällen. Våra flygplan voro öppna.

Vi ha legat och cirklat i 7—8 minuter, då jag upptäcker en rysk bombdivision som går på 5.000 m. Jag försöker leda gruppen till anfall men lyckas inte emedan fienden går något fortare än vi och dessutom ligger 2.000 m högre. Strax efteråt får jag syn på ytterligare två divisioner, även de på omkring 5.000 m höjd. Också dessa undkomma oss tack vare sin fart och höjd.

Men till slut komma även vi upp på 5.000 m. Jag upptäcker då den fjärde ryska bombdivisionen, som går på 4.000 m. Den har vi utsikt att komma åt om vi bära oss förståndigt åt, tänker jag. Jag ger order i radio att jag själv anfaller fienden på högra flygeln och att mina kamrater ska hugga in på den vänstra. Sagt och gjort. Jag dyker och öppnar eld mot högra flygelplanet. Motståndarna underlåta givetvis ej att skjuta, utan det blixtrar oavbrutet ur den bakre övre kulsprutan på samtliga de tio flygplanen — men det är en sak som inre berör oss. . . . Här gäller det att ge moskoviten på käften!

Jag lyckas i min första eldskur tysta kulspruteskytten på det högra flygelplanet. I detta ögonblick ser jag mig om och märker att mina kamrater icke anfallit vänstra flygeln. Denna drar sig över mot mig och börjar peppra mig från sidan. Jag får en träff i propellern.

Då förstår jag att om något fientligt plan skall kunna skjutas ned så måste det ske snabbt, ty själv kan jag inte dyka utan är tvungen att ligga och köra i planflykt bakom fienden. Avståndet blir allt större och större. Jag bränner av så där en 1.200 skott i en enda eldskur mot vänstra flygelplanet. Så gör jag ett litet uppehåll för att kyla av kulsprutorna. Därefter öppnar jag eld på nytt och skjuter de sista tusen skotten i en skur. Avståndet till målet är c:a 700 m. Hela tiden ha ryssarna brassat på allt vad de förmå, men den enda skada jag fått är den nämnda träffen



## Frivillige fänriken "Pajan" berättar

i propellern, som förorsakar ganska besvärande skakningar på högt motorvarv.

Mot slutet av min eldskur börjar det rycka svart ur ryssens båda motorer. Han drar sig efter den övriga divisionen och går över i glidflykt.

Jag har slut på min ammunition och kan inte göra mera. Kulspruteskytten i det skadade ryska planet har slutat skjuta, varför jag går fram och lägger mig bredvid ryssen. Skytten syns inte till. Han har sjunkit ihop på botten av planet. Föraren tittar då och då ängsligt fram från sin skyddade pansarstol. Just nu är jag ganska blodtörstig och sitter bara och önskar att jag haft lite mer ammunition så kunde jag skjutit ner ryssen ordentligt. Emellertid fortsätter han sin glidflykt och landar så småningom på en skogsmyr.

Jag flög hem och rapporterade vad som hänt. På kvällen åkte jag bil till det ställe där ryssen landat. Det var omkring 300 kulhål i planet. För övrigt luktade det vedervärdigt om hela apparaten. Detta berodde antagligen på att kulspruteskytten låg kvar i snön vid flygplanet. Ryssarna brukade, sades det, smörja in kroppen med något slags olja som de gärna läto härskna under kläderna.

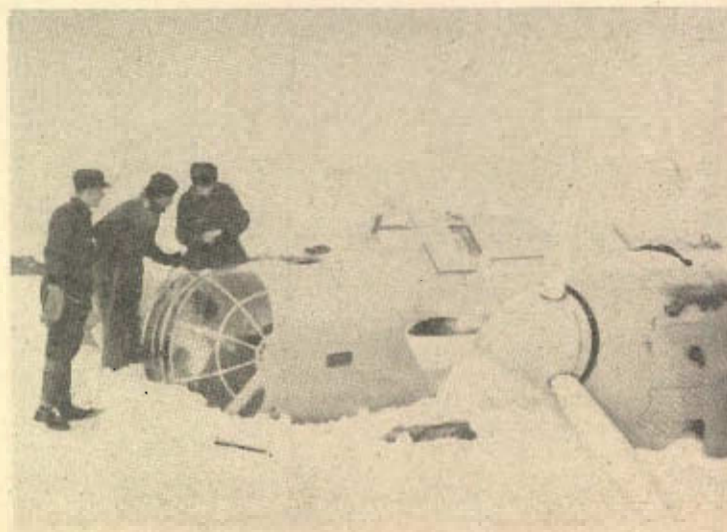
Att mina kamrater inte hade anfallit vänstra flygeln på den fientliga divisionen berodde på att deras radioapparater ej fungerade och att de därför inte visste om min plan för anfall.

En annan gång, det var den 19 februari, låg jag i beredskap vid Uleåborg. Jag fick rapport om att ryska bombplan närmade sig en järnvägsbro vid Ule träsk. Jag startade omedelbart och gick under stigning mot denna sjö. Det var 10 mil dit, och när jag kom fram var det som jag förmodat — ryssarna hade redan hunnit vara där. Jag såg röken och de svarta proparna efter färska bombnedslag. Bron var dock hel. Jag låg kvar en liten stund på 3.000 m höjd och tittade.

Plötsligt upptäcker jag tre ryska bombare nästan rakt under mig på omkring 1.500 m höjd. Här har jag det verkliga tillfället! En kort eldskur för att prova sprutorna. Därefter en halvroll och brant dykning med hög fart ned mot fienden. Jag anfaller högra flygelplanet snett nedifrån höger. Får bara tillfälle slänga iväg de fyra skott som finnas i patronlågerna — sedan blir det eldavrött. På de futtiga fyra skotten får jag visserligen kulspruteskytten, men nu då jag är så nära hade jag säkerligen kunnat skjuta ner ryssen med ytterligare några få skott. Jag svär och bannar. Nu måste jag gå ifrån för att greja mina kulsprutor — och genast bli ryssarna före igen. Själv har jag fått ett par träffar i mitt plan, även denna gång i propellern.

När jag fått sprutorna i ordning igen anfaller jag på nytt. Avståndet är ganska stort. Jag skjuter alla mina skott. Mot slutet av eldgivningen börjar högra flygelplanet, mitt utvalda mål, göra undanmanövrer. Själv har jag åter slut på ammunitionen och går hem.

Ett par dagar efteråt fick jag reda på mitt "målflygplans" öde. Det hade störtat efter ett par mils flygning. Föraren hade blivit dödligt sårad och sagt till spanaren, som satt framme i nosen på planet, att han antingen kunde följa med i backen eller hoppa. Spanaren valde det senare och klarade sig. Ganska svårt sårad hamnade han i ett träd, där han hängde i två dygn innan han blev funnen. Då han förhörde uppgav han vad jag här berättat. Kulspruteskytten följde med planet ned i skogen.



*Ett foto ur fänrik "Pajans" finska album. Det visar ett av de nerskjutna ryska bombplanen.*





## FLYGTIDNINGENS

# POPULÄRA FLYGKURS

Skreven för FLYGTIDNINGEN av Carl  
Flögare med teckningar av Flygstedt m. fl.

Då jag nu börjar med denna populärt skrivna flygkurs vill jag förutskicka att kursen på intet sätt gör anspråk på att vara komplett. Det är snarare en resumé över med flygutbildning sammanhängande problem. Kursen avser emellertid att vara så lättfattligt upplagd att var och en utan minsta förkunskaper på området skall kunna inhämta så mycket att han kan vara mogen till ett första praktiskt försök till flygning. Med andra ord skall den som ingående studerat kursen efter en kort orientering kunna själv manövrera ett flygplan i luften utan ingripande av flygläraren, hålla det på rätt köl, svänga, stiga och planera (gå i glidflykt), ja, kanske t. o. m. starta och landa.

Vi gripa oss nu an uppgiften med friska tag. Det gäller att vara en uppmärksam elev, ty efter varje lektion måste examensprov avläggas om Ni skall kunna erövrat det flotta flygdiplomet. Inget fusk med lektionerna — sådant avslöjas i examensproven!

Låt oss då allra först studera bilden härnadan och lära oss benämningen på några av flygplanets delar. Dessa benämningar nöta vi in i huvudet.

*Flygplanets huvuddelar äro:*

1. *Flygkropp*, som innesluter besättning och last.
2. *Vingar*, som uppbära flygplanets vikt i luften.
3. *Roder- och stabiliseringsorgan* för styrning och stabilisering av planet.
4. *Landningsställ* för flygplanets start och landning på land, snö, is eller vatten.
5. *Motor med propeller*, som lämnar den erforderliga dragkraften.

För att manövrera flygplanets tre olika roder, skevningsrodrea (11), höjdrodret (15) och sidorodret (16) fordras det spakar eller rattar o. d. Detta komma vi till senare. I flygplan som äro avsedda för flygutbildning (skolflygplan) finnas erforderliga manöverinrättningar för såväl lärare som elev. Dessa äro sammankopplade och kallas *dubbelkommando* (DK).

Vi äro nu fullt på det klara med vad som menas med både roder och dubbelkommando, så nu kunna vi obehindrat använda dessa termer i fortsättningen.

Men innan vi gå närmare in på detaljer som röra flygplanets manövrering, dess aerodynamiska principer etc. (aerodynamik = lära om gasformiga kroppars rörelse), så kanske vi först böra göra klart för oss vad som fordras för att bli civilflygare med certifikat på fickan.

Om vi nu bortse från den största stötestenen *läkarundersökningen* — som vi få hoppas snart blir rättad efter moderna tidens krav (Kunsk. Medicinalstyrelsen må

förlåta om jag har fel!) — så återstår att man fyllt 18 år och i 10 timmar genomgått undervisning i dubbelkommandoflygning vid av Luftfartsmyndigheten (som är den bestämmande och kontrollerande civila flygmyndigheten) godkänd flygskola med av samma myndighet godkänd flyglärare samt att man under minst 5 timmar företagit flygningar på egen hand och härvid avlagt ett par ganska enkla flygprov, allt under kontroll av på förhand utsedda och godkända kontrollanter.

Beträffande läkarundersökningen måste man säga att denna f. n. är ganska invecklad, och det vill synas en lekman att den skulle kunna förenklas. Härmed vill jag emellertid inte säga att den består av några mysterier, utan den är nog tillkommen efter alla läkekonstens regler och klaras givetvis med glans av den som är fullt frisk. Undersökningen omfattar dels en allmän kroppsundersökning, som kan utföras av vilken legitimerad svensk läkare som helst, dels av specialundersökningar av ögon, öron, näsa och hals. Dessa specialundersökningar få endast utföras av vissa läkare, godkända av Medicinalstyrelsen. Läkarundersökningarna kosta sammanlagt omkring 75 kr.

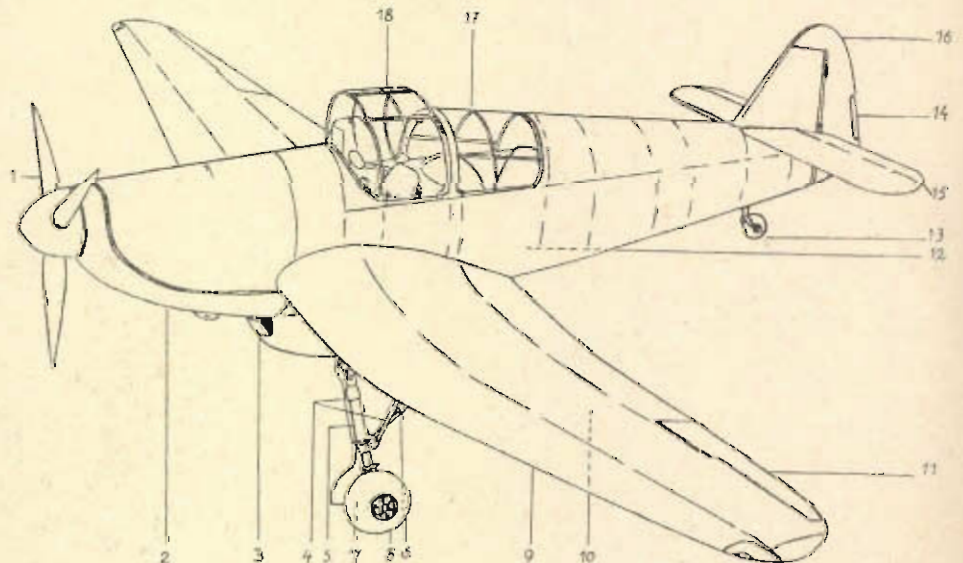
I detta sammanhang vill jag på det bestämdaste tillråda att man börjar sin praktiska flygutbildning i rätt ända, d. v. s.

med godkända läkarintyg på fickan innan man kostar på sig en eller annan flygktion i DK. Många ha börjat flyga innan de besökt läkarna, och har man en gång sett hur hårt de ta ett underkänt läkarintyg, som stoppar den fortsatta utbildningen, så vill man i fortsättningen på det bestämdaste avråda envar att bli ohjälpligt flygbiten — ty det blir man redan efter första lektionen — innan förutsättningarna för flygutbildning äro klara.

Många ha frågat mig: "Kan man verkligen lära sig flyga på 15 timmar?" Jag har svarat både ja och nej. Visst kan man lära sig flyga så att säga till behov på denna till synes korta tid, men sedan måste man ju underhålla och förkovra sin vunna kompetens — precis som vid bilkörning! Och nej svarar jag på frågan av samma anledning som man kan påstå att en som vunnit körkort på bil ej blir god och erfaren bilförare förrän efter längre praktik och helst även fortsatt utbildning. Flygutbildning och att lära sig köra bil äro i dessa fall analoga företeelser.

Det är således felaktigt att tro att man är en fulländad flygare efter den korta minimitid som stipulerats för certifikatet. Man ska inte upphöja sig själv till masterflygare. Det hela tar sin tid, det fordras grundlig undervisning och stor erfarenhet. Den som önskar lära sig flyga måste veta varför ett flygplan kan flyga, han ska känna till och kunna analysera de olika rörelserna. Vidare bör han efter certifikatet ha åtminstone 30 timmars ytterligare DK-undervisning i precisionsflygning och avancerade — felaktigt kallat konstflygning — manövrer (looping, spin, roll o. d.).

Är det då värt att kosta på sig så många dyrbara DK-timmar? Ja, naturligtvis. Flygning är tidens lösen, och i det pågående stormaktskriget äro flygets insatser av största betydelse, bl. a. för transport



### FLYGPLANETS DELAR:

Några av flygplanets delar: 1) propeller, 2) motorkåpa, 3) kylare, 4) landningsställ, 5) landningsställsben med stötdämpare, 6) landningsställsstötta, 7) landningshjul, 8) hjulbeklådning, 9) vinge, 10) vingbeklådning, 11) skevningsroder, 12) flygkropp, 13) sporrhjul, 14) trimroder, 15) höjdroder, 16) sidoroder, 17) kabin, 18) förarrum (förarsits).



av passagerare och gods. Tänk på atlantflygningarna med Clippers och hur örikt England tvingats utföra alla viktigare transporter per flyg!

Flyga kan man lära sig likaväl som man lärt sig att gå — det gäller bara att vara grundlig.

### Tro ej ni kan allt från början!

En stor del flygintresserade frågar sig: "Passar jag som flygare? Kan jag lära mig flyga? Har jag verkligen de förutsättningar som erfordras?"

En av Amerikas förmärsta piloter har som definition på en god flygare sagt att han måste vara skicklig och djärv men ändå försiktig. Detta stämmer nog, men i största allmänhet tror jag man kan säga: är ni klumpig och trög eller snabbtänkt och kvick så kan ni ha samma förutsättningar att bli en bra flygare. Det finns andra egenskaper som spela in, vilka äro väsentliga faktorer. Vi ha två andra stora kategorier i det mänskliga livet, nämligen den ena som anser sig vara ovanligt klyftig och den andra som känner sig lite mera tafatt lagd.

Kom ihåg att en stor del av den sorten som tycker sig vara intelligent oftast också anser sig kunna allting redan från början. Detta är en stor mänsklig svaghet, som kan få ödesdigra följder speciellt när det gäller flygning. Ty dessa personer lära sig i allmänhet mycket fort och väl — även hur lätt det är att göra misstag, men tyvärr ofta när det är för sent. En sådan person lär sig i detalj att flyga tillräckligt väl för att effektivt kunna slå ihjäl sig själv. Däremot kan mycket väl en fysiskt och psykiskt handikappad elev vara nog vis för att förstå göra det bästa möjliga av sin flygutbildning samt tillgodogöra sig alla de lärdomar som läraren efter hand inpräntar i honom. Han blir i allmänhet med tiden en verkligt duktig och pålitlig pilot.

### Tag gärna tjuren vid hornen!

Eleven får emellertid inte vara alltför rädd av sig så att han inte vågar "ta tjuren vid hornen" för att tvinga flygplanet i önskade manövrer och förhindra att det uppträder i frihet på egen hand — ty då är han lika omöjlig för flygutbildning som den enwise elev som inte har anpassningsförmåga eller kan rätta sig efter lärarens anvisningar utan ständigt måste rättas för samma fel — för att slutligen göra om det igen som om ingenting hänt.

En elev får inte heller vara ensidig. Under utbildnings gång kan man komma i en sådan situation att man varken vet ut eller in — nerverna sviker en. Då ska eleven kunna koppla av ett tag för att ögonblicket efter koppla in tankegången på nytt spår.

### Hastighetsproblemet.

För att med dessa ord övergå till att studera de med flygningen sammanhängande problemen vill jag först säga något om hastighetsproblemet.

Hastigheten i och för sig är icke farlig, men tar man inte hänsyn till medverkande faktorer kunna de största risker uppstå. Man måste göra klart för sig att en viss

säkerhet alltid måste förefinnas vid såväl höga som låga hastigheter.

Miljoner människor susa dagligen fram längs landsvägar, på tåg och i flygplan för att endast finna en tjustning i själva farten eller för att vinna pengar utan att reflektera över den säkerhet eller osäkerhet som ständigt förefinnes. Det är hög tid för folk i allmänhet att börja studera hastighetsproblemet. Inte för att lära sig stoppa upp utvecklingen utan för att sätta sig in i vad som är farligt och icke farligt.

En viktig detalj av problemet när det gäller såväl land-, vatten- som luftkommunikationerna är att hastigheten alltid måste regleras i förhållande till sikt, framkomlighet, fasta och rörliga hinder samt med tanke på möjligheterna till uppbromsning.



... är tillkommen efter alla läkekonstens regler.

### Det är farligt att flyga sakta.

Vad flygningen beträffar så tillkommer här begränsningen nedåt av hastigheten. Flygplanet kan helt enkelt inte gå hur sakta som helst, ty bärformågan är beroende av farten fram genom luften. Minskas farten under en viss gräns så förloras bärkraften, och flygplanet kan ej länge manövreras normalt.

Ni har väl hört historien om gumman som sade till sin son, när han skulle till att lära sig flyga: "Käre Frans, kom ihåg att du flyger sakta och lågt!" — Jag hoppas att Frans inte löd dessa råd, ty då hade han gjort sig skyldig till två av flygarens värsta ärkesynder.

Flygaren måste redan från starten försäkra sig om att han har fritt startfält, ty har han en gång givit sig iväg finns det i allmänhet ingen återvändo under den närmaste minuten; farten i luften kan inte minskas erforderligt genom en bromsinsättning och ej heller kan någon backväxel slängas in om det skulle bli risk för kollision e. d.

Flygteorien är mycket invecklad och behärskas endast av ett fåtal. Avsikten är här som jag tidigare påpekat icke att gå in på problemet i detalj utan endast skumma av de viktigaste sakerna, vilka utan vidare kunna förstås av var och en och vilka måste anses nödvändiga för den praktiska flygningen.

### "Det är farten man lever på."

Vem har inte känt hur en paraply vill slita sig ur händerna på en då det blåser? Vem har inte roat sig med att få en s. k. flatsmörgås att hoppa på vattnet? Vem har inte känt luftmotståndet mot handen då denna hållits ut genom fönstret på en bil i relativt stor hastighet? I samtliga dessa fall ha såväl luftmotstånd som bärkraft varit medverkande faktorer. Beträffande bärkraften är huvudregeln härför mycket enkel. Vilken flat sak som helst, som tillräckligt snabbt föres fram genom luften eller träffas av en luftström, vill lyfta (eller sänka) sig. Alla plana ytor, vilka ställts snett mot en luftström, så att framkanten står något högre än bakkanten, bibringas lyftkraft. Glöm ej denna grundprincip, ty det är farten fram genom luften som gör att flygplanet uppbäres med tillhjälp av vingarna — det är farten en flygare lever på!

Här göra vi ett litet uppehåll. Vi träffas åter i nästa nummer. Men dessförinnan ska ni ha sänt in kontrollkupongen här nedan. Därefter tillställer jag er omedelbart första examensprovet. Hoppas jag slipper göra för stora rättelser.

I nästa nummer blir det många intressanta problem. Vi kommer då mera in på detaljerna. På återseende!

Läs noga igenom flygktionen, dröj ett ögonblick vid detaljer som förefalla svåra, tänk igenom problemen, läs sedan lektionen flera gånger ända till ni kan den perfekt. Sänd därefter in kontrollkupongen härnedan till FLYGTIDNINGEN, Malmö, tillsammans med svarsporto, varefter blankett till det första skriftliga examensprovet för flygdiplom erhålles. Ett examensprov avlägges efter varje lektion. De som avlagt samtliga examensprov erhålla ett flyg-examensbevis jämte rätt att bära flygdiplomnålen (avbildad bredvid rubriken).

Lektionerna äro så populärt lagda och examensbrevet så detaljerade och väl utformade att envar utan minsta förkunskap på flygningens område kan gottgöra sig undervisningen och avlägga godkända flygdiplom under förutsättning att lektionerna studerats ingående.

Varje flygintresserad bör eftersträva att inhämta dessa värdefulla flygkunskaper, som kunna bli till stor nytta vid fortsatt flygutbildning vid någon av de många flygskolor som efter krigets slut säkerligen komma att växa upp som svampar ur jorden.

### KONTROLLKUPONG NR 1

Jag har ingående studerat flygktion nr 1, varför Ni omgående torde sända mig examensprov nr 1. Svarsporto bifogas i detta brev.

..... den ...../..... 1941

Kupongen urklippes och insändes till FLYGTIDNINGEN, Malmö. Skriv tydligt!





### SVENSKT AUTOGIRONYTT

Rolf von Bahr har från utlandet köpt en ny autogiro, vilken synes till höger på bilden härövan. Det är en Cierva C-30 i likhet med ing. von Bahrs SE-AEA och SE-AFI. Den nya, AKW, och AFI ("Fiff") skola i vinter flygas på min- och isspaning, medan AEA befinner sig på översyn. — Den nya heter "Silver Bird".

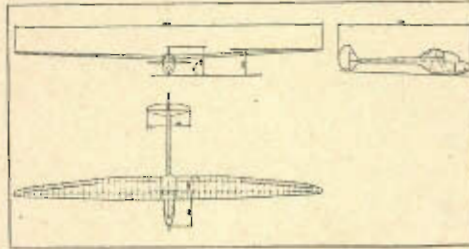
### STINSON O-49

är ett flygplan med 280 hk motor (Lycoming), avsett för närspaning, artillerieldledning och förbindelseflygning. Det har således samma funktion att fylla som Fieseler "Storch" och Ryan YO-51 "Dragonfly", det senare utförligt beskrivet i FLYGTIDNINGEN nr 6/1940. — Stinson O-49,



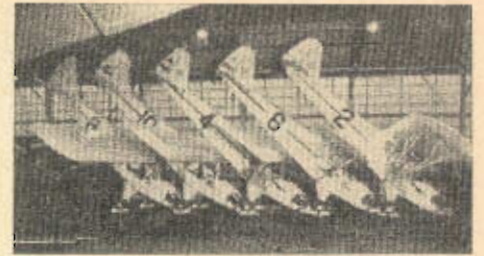
### "AVIONAL", segelplan i helmetall

"Avional" är ett schweiziskt segelplan med stommen helt byggd av lättmetall. Planet är högvingat och fribärande med en spännvidd av 17 m. Huvuddelarna äro två rörbalkar, den ena för vingarna och den andra för kroppen. I övrigt består den egentliga kroppen av ett skal av 1 mm tjock plåt, avsmalnar successivt bakåt och



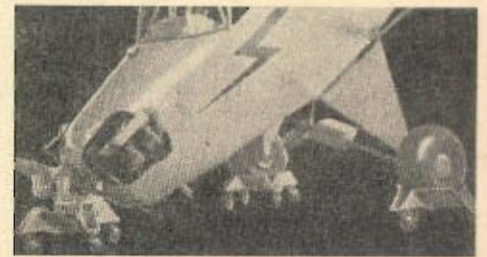
slutar i höjd med vingbakkanten. — Fenan är nerdragen och tjänar som "sporre". Kropps- och vingbalkarna förenas bakom förarens rygg i ett kraftigt godsstycke. Alla påkänningar i luften och på marken upptagas av detta centralstycke. Även meden är av lättmetall. — Vingarna klädas med duk med undantag för vingpetsarna, vilka ha plåtklädsel. Vingbalken består av fyra delar och avsmalnar utåt vingpetsarna. — Byggnadsmaterialet är en aluminiumlegering av vilken planet fått sitt namn, alltså avional. Där speciella påkänningar väntas, vid förbindningar etc., användes stål.

som f. n. provas av USAs arméledning, är tvåsitsigt, obestyckat, utrustat med flaps, slots samt radio.



### UTRYMMESBESPARARE

På samma utrymme som det hittills fått plats ett flygplan kan man numera "stapla upp" tre plan, om man använder den "utrymmesbesparare för hangarer" som konstruerats av Uniloy Accessories Corp., Lancaster, N. Y., USA. Anordningen består av tre små vagnar, en under vardera hjulet och den tredje under propellernavet. Varje vagn är försedd med fullt svängbara gummihjul. Två man placera med lätthet vagnarna under flygplanet, vilket sedan kan rullas i vilken riktning som helst. Konstruktionen framgår tydligt av de två bilderna. — Det får givetvis inte vara för lågt i tak i hangaren om denna fina anordning skall användas, varför det mest blir de stora hangarerna på flygplatserna som få nytta av den.



## Höjdmätare för flygplan



visande och registrerande

G. Luft Metallbarometerfabrik

G. m. b. H.  
Stuttgart-S

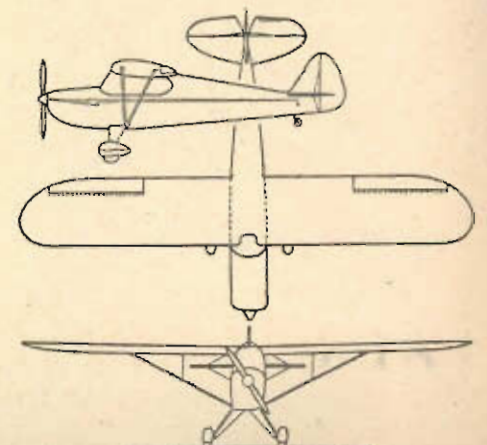
## Interstate "Cadet"

Interstate Aircraft & Engineering Corp., El Segundo, Kalifornien, USA, har släppt ut ett lätt skol- och sportplan, kallat "Cadet". Motorn är en Continental på 50, 60 eller 65 hk. Det är tvåsitsigt med platserna i tandem. Fullständigt dubbelkommando. Kabinen kan uppvärmas. Kroppen består av svetsade stålrör, klädd med duk och delvis fanér. — De stöttade vingarna ha granbalkar. Spryglar av aluminiumlegering. Tygklädsel. — Rodren av stålrör, tygklädsel. Trimroder på vänstra höjdrodret. — Fast landningsställ, halvt fribärande. Svängbart sporrhjul.

### Data:

spännvidd 10,9 m  
längd 7,3 m  
vingyta 16,1 kvm  
tomvikt 306 kg  
flygvikt 544 kg.

Prestanda med 50 hk motor (inom parentes 65 hk):  
maxhastighet 169 (184) km/tim  
resefart 153 (161) km/tim  
landningshast. 54,7 (57,9) km/tim  
tjänstetopphöjd 3,965 (4,570) m  
stighast. 152,4 (213) m/min  
teor. flygsträcka 685 (605) km.





# GENGASFLYGET

## har haft premiär

Man ska aldrig säga aldrig! Detta får varje fördomsfri "teknisk spekulant" anledning upprepa nu igen — ty gengasflygplanet har debuterat! Det skedde i Italien för kort tid sedan. Provflygningarna förlöpte utmärkt. Planet var ett Bredasportflygplan med en motor på 85 hästar. Den lycklige konstruktören till gengasaggregatet heter *Coltelli* och är ingenjör. Närmare konstruktionsdetaljer äro tyvärr ännu så länge okända. Inte heller vet man vad aggregatet matas med.

Att utan vidare och omedelbart acceptera gengasflyget som något praktiskt användbart bör man dock akta sig för. Ty det är inte säkert att vad som passar på en bil fungerar lika bra på ett flygplan. Ett gengasaggregat är, helt bortsett från effektförlust och driftstörningar, en tämligen otymplig sak. Såväl själva aggregatet som bränslet tar stor plats. Dessutom

*Om vaden skulle tryta för gengasflygaren, t. ex. i det skogfattiga Skåne, så kanske han har någon "begagnad" skolmaskin att ta till.*

kan det bli svårt att på ett effektivt sätt ordna tillförseln av drivmedlet. Att detta är i fast form förorsakar många olägenheter redan på bilarna, hur besvärligt ska det då inte vara när det gäller flygplan! Ja, många hinder finnas för ett effektivt utnyttjande av gengasen för flygmotorer — men å andra sidan äro ju hinder till för att övervinnas!

Under alla förhållanden måste nog vi svenskar vänta med att montera gengas på våra stillastående sportplan tills metoden ytterligare utprovats på vägarna — där ett motorstopp inte spelar någon livsviktig roll! Vi få nöja oss med att tillsvidare hålla ögonen på utvecklingen inom detta område.

Trots allt är red. emellertid inte riktigt nöjd med en svensk experts uttalande helt nyligen att gengasen ingalunda vore något för flygplan. Varför säga "aldrig" när erfarenheten gång på gång visat att det lilla ordet ej får användas inom speciellt tekniken? För att betyga sin tro på både flygets män och gengasen har red. faktiskt djärvheten att kalla fram debutanten, ingenjör *Coltelli* från Italien, till rampen för att till honom överrätta en skön blomsterbukett!

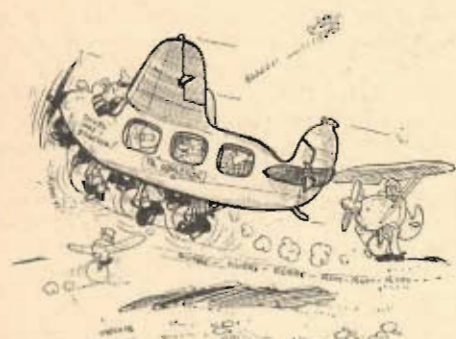


## Ryan S-T på flottörer

Här visa vi en bild på det första Ryan S-T-skolplan som försetts med flottörer. I detta skick typbetecknas planet STM-2. Ryan Aeronautical Co, San Diego, Calif., USA, håller nu på med massmontering av dessa plan för en utländsk makts räkning.



Ryan S-T är ju ett av de plan som man vant sig vid att höra omtalas endast som landplan, men provflygningarna med flottörer visade att maskinen uppför sig lika fulländat på tofflor som på hjul. Flottörerna äro av Edo Aircraft Corporations välkända tillverkning.



*I Danmark blir det nog smått om bränsle till gengas, varför man får ta till b e n g a s i stället — det genialiska förslaget har kommit från en teknare i tidskriften "Flyv".*

## Till U. S. A. med flyg på 4 dagar

STOCKHOLM — BERLIN första dagen (3 3/4 tim.)  
BERLIN — BARCELONA andra dagen ( 8 tim.)  
BARCELONA — LISSABON tredje dagen ( 4 tim.)  
LISSABON — NEW YORK fjärde dygnet ( 29 tim.)

## AEROTRANSPORT





## VI PRESENTERA:



*Axel Ragnar Eriksson, trädgårdsmästare, sportflygare, fader till segelflygande tvillingar.*

Medlemmarna i Västerås flygklubb utgjordes till en början i huvudsak av personal som var knuten till i staden förlagd flygkår och flygverkstad. Men på ett av de första sammanträdena uppenbarade sig en kraftig, grovhuggen man med väderbitet ansikte och valkiga händer, skvallrande om idogt och hårt arbete. Han anhöll om medlemskap i flygklubben. Denna anhällan, som visade att klubbens verksamhet redan bar frukt, bifölls givetvis med stor glädje. Den nye medlemmen var trädgårdsmästare Eriksson på Hamre. Han ådagalade ett brinnande intresse för allt vad flyg hette. Att han till en början inte kunde följa med riktigt i det "lärda" resonemang om looping och roll etc., som gärna fördes av de mera försikkomna eleverna, gjorde inte Eriksson rädlös. Han frågade och han läste, och varje ledig stund mellan palsternackorna och rödbetorna ute i sin trädgård följde han med stort intresse de manövrer som utfördes av flygarna från Hässlö. Så snart han hade någon tid över sågs han som åskådare ute vid flygfältet. Vad Eriksson från början ej kunde, det lärde han sig snart, och då flygklubben år 1937 startade sin första flygskola ansåg han sig så pass hemma i flygningens "mysterier" att han anmälde sig såsom en av de första eleverna. Man skulle kanske vara böjd för att säga att detta var analogt med att sätta bocken till trädgårdsmästare, men det tyckte inte Eriksson i varje fall.

Det var säkerligen en stor dag för den 40-årige hamreträdgårdsmästaren då han högtidligen anlände till Hässlö flygfält för att för första gången sätta sig bakom dubbelkommandospaken i Cubflygplanet. Han åtföljdes givetvis av sina två "yngel", som han brukade kalla sina på den tiden ganska unga tvillingsooner — vilka i förtroende sagt antagligen retat farsans flygintresse med sina modellbyggen hemma i trädgården. Att en av hans bekanta då på skämt yttrade: "Kan du lära dig flyga

(Forts. på sid. 14)

## Ett samtal med AMY JOHNSON

FLYGTIDNINGENS medarbetare träffade för tre år sedan i England den berömda aviatriken Amy Johnson. Hon hade just då slutat med sin sportflygning och berättade om alla de nackdelar som berömmelsen för flygarbragder medför. Men när hennes land behövde henne var hon åter redo att flyga!

På Hestonflygplatsen var all flygning tillsvidare inställd i avvaktan på att den feta gulgrå dimman skulle lättas. Jag stod i British Airways väntsal och hade nyss avböjt ett erbjudande att följa med piloten på vårt plan Capt. King och radiotelegrafisten i en taxi in till stan ett tag. Anledningen till att jag inte ville åka med var att jag fått syn på ett ansikte som jag kände igen. Var jag sett det kunde jag först inte erinra mig. Men innan King rusade iväg till taxin satte han sin svarta mustasch ända upp i örat på mig och viskade som svar på min fråga att det var Amy Mollison.

Ensam stod jag nu och väntade på min chans att få komma till tals med den stora flygerskan. Och tillfället kom. Hon tog upp en cigarett och letade förgäves igenom sin väska efter tändstickor. Som vanligt hade jag själv inga på mig utan lånade en ask samt gick fram och erbjöd min eld. När jag märkte det vänliga sättet varpå hon bemötte mig blev jag nästan generad över min framfusighet. Till en början tilltalade jag henne med "Mrs. Mollison" men blev rättad: "Please, miss Johnson!" Först senare på kvällen, när jag fick se aftontidningarna, förstod jag orsaken. Mrs. Mollison hade just den dagen fått skilsmässa från sin flygarmake Jim samt antagit sitt flicknamn igen. När hon stod där framför mig, liten och späd med den tjocka nertspåsen uppdragen kring ansiktet, var det ganska svårt att tänka sig att detta var världens mest kända flygerska, som korsat jordklotet i praktiskt taget alla riktningar. Hennes röst var lågmäld och melodisk, ögonen strålade innerligt goda.

Jag frågade henne om hon tänkte ge sig ut på nya långflygningar inom den närmaste tiden och hur det kändes att vara medelpunkten i sportflygjournalistiken. Hennes svar gjorde mig konfunderad:

— Jag ämnar lägga upp, jag tänker aldrig flyga mer. Det är för farligt att flyga.

Jag höll på att sätta mig. Världens främsta aviatrik har för avsikt att lägga upp därför att det är för farligt att flyga! Hon som genom sin djärvhet och företagsamhet gjort sportflygningen de största tjänster!

— Ser ni, unge man, det är farligt att flyga om man flyger som jag gjort. Men det farligaste är inte i luften utan på marken efter flygningen. Man blir firad, uppvakad och är snart det allmänna samtalsämnet. Innan man vet ordet av har man skrivit kontrakt med företag av olika slag, naturligtvis i reklamsyfte. Hotellen erbjuder en att bo gratis där under obegränsad tid. Man nappar på kroken. Får ett



*Världens mest bekanta flygerska, nyligen omkommen.*

nytt stort umgänge, folk som man tror är ens vänner men som bara vill utnyttja en.

— Ja, men ni gör väl en slant på flygningen också, inflikade jag.

— Jo, det stämmer, man måste nämligen nu för tiden göra överenskommelser med firmor som kan garantera kostnaderna för flygningarna. Om dessa lyckas får man vissa procent eller ett bestämt belopp. Det kan bli stora summor, men det går snart åt till de extrautgifter som den stora publiciteten fordrar. Snart har man kommit underfund med att man är en människa som saknar verkliga vänner, en misräknad varelse som helst vill be alla dra åt skogen. Till slut måste man också börja betala den furstliga våningen på hotellet om man vill bo kvar. Ja, man får ersätta all vänlighet, penny for penny. Man drar sig tillbaka från allt offentligt liv för att få leva i lugn och ro. Och vad blir följden? Jo, genast börjar folk tissla och tassla om att man blivit feg, att man inte vågar mera, att man utnyttjat det eller det företags godhet att finansiera flygningar. Och så är man där igen! Nya planer, nya flygningar. Detta är mord, överlagt mord som endast avser att tillfredsställa allmänhetens sensationslystnad. Man vill till en början inte vara med om någon ny flygning — man vet att det blir likadant. Men så hägrar alla pengar som erbjuds, med dem kan man göra sig skuldfri. Och snart ligger ett nytt kontrakt klart. Nej, från den aktiva flygningen vill jag försvinna. Men jag har försökt bilda en frivillig kvinnlig flygkår, som i händelse av krig skulle ställa sig till landets tjänst, fast uppriktigt sagt har jag rönt ringa förståelse. Man tror inte på oss kvinnor som flygare, och det måste jag säga är väldigt bittert att höra i detta land för vars civilflyg jag kämpat i så många år. Då det inte ser ut som om man behövde mig hemma i England mer så tänker jag acceptera ett gammalt erbjudande



# FLYGAR-ESS UR LEKEN VI PRESENTERA:

Den tyske majoren Helmuth Wick, segrare i 56 luftstrider, "har icke återvänt".

Chefen för den ärorika Richthofeneskadern, major Helmuth Wick, har icke återvänt efter flygning mot England. Därmed har en meteorlik jaktflygarbana släckts.

I likhet med andra "flygar-ess" var Wicks bana till en början synnerligen blygsam. Han var på intet sätt någon framstående elev. Wick utbildades av nuvarande överstelöjtnant Mölders, vilken när detta skrives räknar samma antal nedskjutna motståndarplan som Wick. Efter en tid vid skoldivisionen i Richthofeneskadern placerades Wick vid en jaktgrupp till Berlins försvar. Men där hände ingenting, varför han sökte förflyttning till Västvalen. Inte heller där inträffade något förrän i slutet av november 1939. Wick hade tillsammans med en kamrat begivit sig ut på spaning över franskt område, där han stötte på fyra franska Curtissjagare. Han lyckades efter en kort strid skjuta ned ett plan, varefter han på grund av bensinbrist nödgades återvända till basen. Där väckte han ett visst uppseende genom att ha lyckats få ner en fiende. "Ser man på, den lille Wick!" sa befälet. Han var då 24 år gammal.

I detta sammanhang bör man kanske påpeka att förra världskrigets flygare i allmänhet voro betydligt yngre. Richthofen var således endast 24 år då han efter tre års flygtjänst och 82 nedskjutna fiendeplan stupade. Samma var förhållandet med övriga flygare, vilka för det mesta voro 17—22 år. Anledningen till att åldern på nutida jaktflygare ligger högre beror på den längre och noggrannare utbildning som en flygare måste genomgå för att motsvara moderna krav samt att kriget ännu inte pågått så länge att en inskränkning av antalet flygtimmar blivit nödvändig för någondera parten, vilket var förhållandet 1914—18. Då för tiden var hela flygutbildningen nere i 15—20 timmar!

Major Wick fortsatte sedan med att notera luftsegrar, vilka han inregistrerade på sitt plans sidoroder. Före sista flygning-

en mot England hade sammanlagt 56 karker påmålats, var och en representerande ett motståndarplan. Som sina personliga rekord dagar räknade han den 5 juni, då han på 13 minuter nedsköt fyra franska bombplan, den 5 oktober med fem engelska plan — tre Hurricane och två Spitfire — samt den 6 november med återigen fem engelsmän. På 29 frontflygningar hade han 28 segrar. Efter den tjugonde segern erhöll han riddarkorset och vid den fjortonde riddarkorset med eklöv, det nya världskrigets motsvarighet till "Pour le mérite". Från löjtnant i Richthofeneskadern hade han på ett år avancerat till chef för densamma.

## "Ett oförglömligt kamratskap"

Ja, nog är det tjocka gedigna häfte som bär nedanstående titelblad absolut oförglömligt! Red. har inte på länge haft så intensiva glädjestunder som vid studiet — avbrutet av ideliga skrattsalvor och igenkännande mysningar — av denna samling utomordentligt skickligt utförda karikatyrer över elever och befäl vid reservflygskola I, en nobel samling privatflygare från hela landet såsom elever. Boken vill erinra om ett oförglömligt kamratskap hos de värnpliktiga flygförarna. Tecknaren är Agne Högstedt (känd som "Flygstedt" i FLYGTIDNINGEN), här uppflugen på den högra stängen, tydligen visande hur gemytligt det var att uppträda i "Circus Dahl". De av våra läsare som ej ha några vpl ff bland sina bekanta tillrådas att snarast söka kontakt med sådana her- rar av första kursen och be att få låna häftet. Ty det är faktiskt värt alla ansträngningar. Nog sagt!



från bilfirman Delahaye i Paris att få köra deras bilar på tävlingar. Jag är förresten på väg till Paris nu — om vädret tillåter det förstås.

Innan jag tog farväl av Amy Johnson frågade jag henne om hon, trots allt hon sagt om flygningen, i alla fall inte skulle ställa sig till flygvapnets förfogande om hennes land behövde henne. Då log hon sitt allra soligaste leende, tog min hand till avsked och sade:

— Vänta och se!

Och jag fick läsa om hur denna av livet märkta människa, en av de största personligheter jag träffat, gått sitt öde till mötes under uppyllandet av samma plikt som andra flygare världen runt dagligen utföra. Vi civilflygare äro Amy Johnson tack skyldiga för de banbrytande insatser hon utfört under åren 1929—1937 för sportflyget över hela jorden!

Agne Högstedt.



Gunnar Rahm,

en av södra Sveriges bästa modellflygare, klubborganisatör.

Gunnar Rahm är född 1920. Så länge han minns har flygning och motorer mest av allt fångat hans intresse. Efter att under några år på egen hand ha sysslat en hel del med modellflyg blev han 1936 medlem i den redan då livaktiga Eslövs modellflygklubb. I denna klubb har han skött flera viktiga poster, bl. a. som kassör sedan 1937. Rahm har även fungerat som modellflygklubbens representant i Eslövs flygklubb sedan denna organisation upptog modellflygklubben som sektion.

Rahm har visserligen inte som så många andra svenska modellflygarstjärnor deltagit i de internationella stortävlingarna. I stället har han med energi och framgång deltagit i ett stort antal olika tävlingar inom landet, vid vilka han oftast lyckats hålla sina medtälare stängen och belägga de främsta platserna i tävlingsprotokollen. Vid en stor tävling i Malmö sommaren 1939 utgick Gunnar Rahm som överlägsen segrare och kvalificerade sig därigenom till deltagande vid detta års rikstävling i Stockholm. Då man nämner att Gunnar i hård konkurrens plockat hem inte mindre än sju eslovsmästerskap förstå vi att han är en modellflygare av elitklass — ty den goda staden med det vita nattentornet, bekant som ypperlig orienteringspunkt för alla flygare, har fostrat en skara skickliga kämpar på detta område, vilka inte äro så lätta att slå ner.

Gunnar Rahm har i mångt och mycket varit en duktig organisatör och ledare, vilket de många klubbkamraterna med glädje skriva under på. Sedan den 1 april i fjol, då han antogs som volontär vid flygvapnet, har han naturligtvis ej kunnat aktivt deltaga i modellflygningen, men detta betyder ingalunda att han ämnar överge den underbara sporten. Det varken kan eller vill han. . . .

S. E. T.



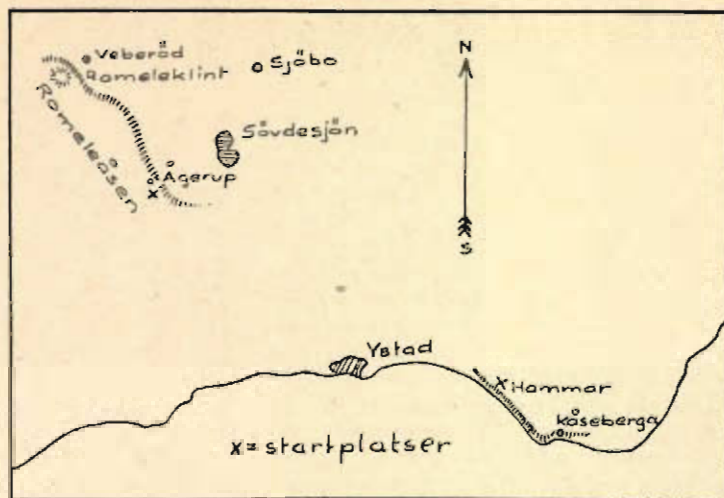


Silver-C-flygaren

Bengt Olow

redogör för möj-

ligheterna till



## SEGELFLYG I SKÅNE

"Kåsebergahanget" bör kunna bli ett skåniskt Alleberg

Finns i Skåne ingen motsvarighet till Alleberg? är en fråga som man kanske gör sig inom segelflygintresserade kretsar därnere. Någon motsvarighet i ordets alla bemärkelser finns visserligen inte, men skåningarna behöva inte hänga läpp för det ty goda möjligheter till hangflygning saknas ingalunda. Om termikförhållandena behöver ingen diskussion uppstå — de äro minst lika goda som i övriga delar av landet.

Hösten 1937—våren 1938 gjorde jag tillsammans med ett par intresserade kamrater vissa undersökningar angående lämplig segelflygterräng i södra Skåne. Ganska snart kunde vi ur materialet gallra ut de två terrängformationer som kunde komma ifråga. De var Romeleåsen samt strandterrängen mellan Hammar och Kåseberga någon mil öster om Ystad. Båda dessa formationer ha emellertid den tråkiga egenskapen att de endast kunna användas vid vissa vindriktningar, nämligen *Romeleåsen* vid nordostlig och *Kåsebergaterrängen* vid sydvästlig vind.

Romeleåsen är egentligen ett nära nog sammanhängande c:a 16 km långt hang. Möjligheterna att använda den enklaste och billigaste startmetoden, gummirepsstarten, äro emellertid mycket små med undantag för den allra sydligaste delen av åsen. Vid *Agerups* gård ungefär 1 mil NNO Skurup finns nämligen ett hang med goda start- och landningsmöjligheter. Start kan ske både med gummirep och vinsch, och landning kan ske uppe på hanget, vilket sparar massor av tid och arbete. Den framförliggande terrängen är gynnsam — sandslätten kring *Sövdesjön* söder om *Sjöbo*. Hangets höjd är ungefär 100 m över förterrängen. Romelehanget har emellertid den nackdelen att vindförhållandena speciellt under sommarmånaderna äro ogynnsamma. Undersökningen gav vid handen att det under perioden maj—september ej var segelvind mer än i medeltal

2—3 dagar i månaden. Månaderna januari—april voro gynnsammast med i medeltal 10 dagar i månaden, då segelvind rådde. Härav inses att Romelehanget omöjligt kan användas permanent av en klubb eller eventuell skola — däremot skuldet det lämpa sig utmärkt för t. ex. en klubb, som medelst bil och transportvagn kunde transportera dit sitt plan vid gynnsam väderlek.

Återstår hanget mellan Hammar och Kåseberga — för korthets skull kalla vi det *Kåsebergahanget*. Det sträcker sig från Hammar c:a 5 km i sydostlig riktning och är till sin struktur ganska likt den berömda tyska terrängen vid *Rossitten* i Ost-

preussen. Start- och landningsförhållandena äro synnerligen gynnsamma i trakten av Hammar, där start lämpligen sker med gummirep. Som ett ytterligare plus kan nämnas att här redan finnes en hangar, vilken på sin tid uppfördes av den tyske ingenjören W. Pelzner. Bortåt Kåseberga blir hanget högre och brantare; det antar nästan karaktären av vad tyskarna kalla "Steilhang". Höjden växlar mellan 20 och 60 m, vilket räcker väl till då förterrängen utgöres av havet. Beträffande vindförhållandena under vintern kan jag inte uttala mig, då uppgifter därom ej stått att erhålla, men under sommaren äro de synnerligen gynnsamma med segelvind i det närmaste månaden om.

Kåsebergahanget är således något att taga vara på — det bör faktiskt ha möjligheter att bli ett skåniskt Alleberg. Alltså, segelflygande skåningar — och motorflygande också för den delen — väl mött på Kåseberga 1941!

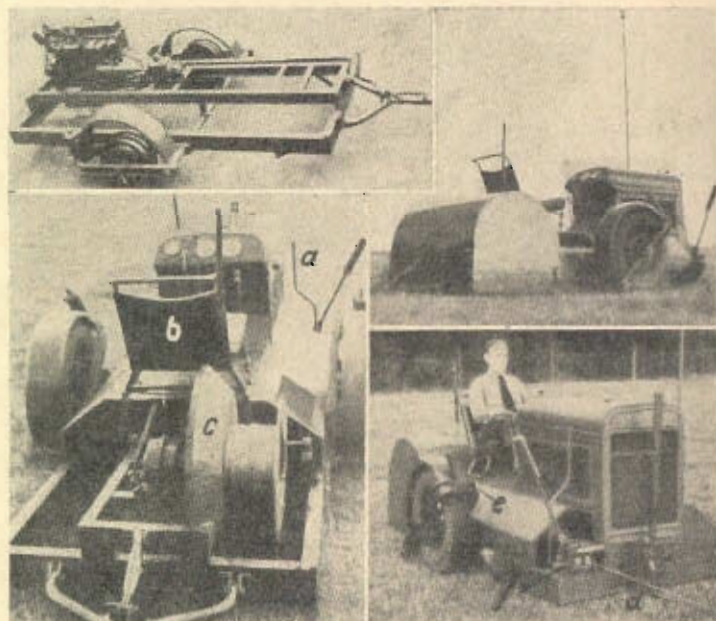
B. O.

### Segelplanfonden i Ystad

kallas en fond som nyligen inrättats av Ystads modellflygklubb. Avsikten är att samla in så mycket pengar att klubben skall kunna sätta i gång med att bygga ett glidplan. Om tillräckligt mycket pengar inkommer är det meningen att börja bygga den 1 mars. Det är att hoppas att klubben får in sina 500 kr., vilket anses räcka till, på postgirokontot nr 173199. Man har ju också nästgårdsväg till den idealiska glid- och segelflygterrängen vid Hammar och Kåseberga. Något som säkert kan locka till tecknande av bidrag är det faktum att alla som skänka minst 3 kr. erhålla passivt medlemskap under 1941.

## RÖDER, tysk vinsch

Bilderna, ur "Flugsport" nr 2/1940, föreställa en av de släpvagnsvinschar som beskrevs i förra numret av FLYGTIDNINGEN. Vinschen är byggd av firman Röder-Präzision, Frankfurt a. M. Överst t. v. själva ramen med motorn. Stängu ovan motorhuvu överst t. h. uppbär en vindmåtare av skovelhjultyp. Under t. v.: a) linsaxens spak, b) ställbar sits, c) wireavisare. T. h.: d) dornkraft, e) fällbar hjulhållare, f) rullar och linsax.



### BILREPARATÖRKURS

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

Har Ni gjort vad Ni kan för  
**ALLEBERGSFONDEN**

Postgiro 55570



# Stockholms Segelflygklubb

Den dagskola Förbundet startade i november har blivit en ren succé. Under tiden 6 november—7 januari utfördes 650 starter med vinsk och bil. Härvid erövrades 19 A-diplom och inte mindre än 14 B-diplom. Glädjande och uppmanande siffror! Nog har det varit kallt ibland, men med flyghuva, flygglasögon och en varm scarf runt ansiktet ha de påbyttade flygarna klarat kylan.

Denna skolverksamhet betyder en enorm avlastning för skolningen om söndagarna. Den som förut stod i den långa kön för söndagsutbildning fick vänta mycket länge på sin tur, men nu kan man få börja utbildningen inom överskådlig framtid sedan anmälan lagts in.

Troligen komma inom de närmaste veckorna även flygningarna med Baby II a att kunna igångsättas på nytt. Försäkringen är tyvärr mycket hög, 700 kr. per år, en summa som Förbundet hittills ej kunnat erlägga. Nu ska eleverna emellertid betala ett visst antal starter i förskott för en period av två månader. Därigenom möjliggöres en försäkring av planet för denna period, då försäkringsavgift inberäknas i startavgiften.

Lysgas ha vi ej kunnat få som drivmedel, då Gasverket redan har sin produktion reserverad för andra ändamål. Däremot hoppas vi nu kunna börja experiment med metangas, som också lämpar sig utmärkt som motorbränsle. *Pile.*

## Aeroklubben i Skåne

har årsmöte lördagen den 29 mars på Hotell Savoy, Malmö. Bl. a. hålles föredrag av klubbens ordf., överste Åge Lundström, om "Luftkriget i det pågående världskriget".

## Prenumerera

på FLYGTIDNINGEN medan det finns exemplar kvar av januarinumret! Sätt in prenumerationsavgiften — endast 3:75 kr. — på postgiro nr 147660 i dag!

## MODELLFLYGUTSTÄLLNING I HÖÖR

I samband med julskytningen hade Höörs modellflygklubb anordnat en utställning i Maximiteaterns utställningslokal. Utställningen, som varade över trettondagen, tilldrog sig stort intresse från allmänhetens sida. Ändringar bland de utställda föremålen gjordes då och då för att det hela skulle bli omväxlande. — Endast tack vare tillmötesgående från Maximiteaterns ägare H. Hörstedt kunde lokalfrågan lösas i sista minuten före skyltsöndagen. Hade inte denne verkligt intresserade sympatisör kommit som en räddande ängel så hade hela utställningen gått i stöpet. Höörs modellflygklubb ber att få framföra sitt varma tack!

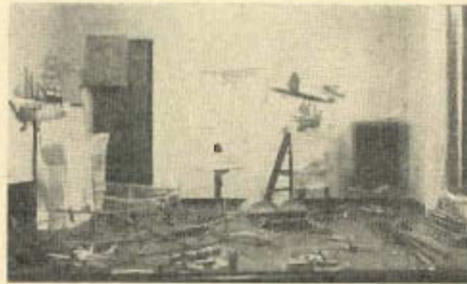


Bild från Höör-Expo.

## "MODELLFLYGRIKSDAG" I ÖSTERGÖTLAND

ÖMF vill anordna modellflygläger med instruktörskurs till sommaren. — Östgötaserie startas.

Söndagen den 5 jan. samlades Östergötlands "modellflygriksdag", bestående av valda ombud för landskapets modellflygare. Förbundsledningen hade vid sitt första sammanträde att behandla c:a 20 viktiga ärenden, varför förhandlingarna drogo ut på tiden — de varade nio timmar!

Klubbrepresentanterna redogjorde för arbetet inom respektive klubbar. Förbundsledningen beslöt på grundval härav att börja sitt propagandaarbete med Motala.

## Köp innan skatten stiger ytterligare!



Förgyllda flygmärken med krånål Pris 2:25 kr. d:o utan krona Pris 1:75 kr.

Flygarringen (kontr. silver) för damer o. herrar. Uppgiv invänd. mått i mm. Pris 3:85 kr. d:o förgyllt Pris 5:— kr.



— **Order över 3 kr. portofrött** —

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

**AERO-TJÄNST, Malmö**

## 16 års yngling

önskar plats vid segelflyget, ev. vid segelflygverkstad.

Svar till "Intresserad" d. t. k.

"Riksdagen" kom överens om att så snart det ekonomiska hinner ordnas starta en östgötaserie i modellflyg. Lag från Norrköping, Vadstena, Mjölby och Linköping komma då att delta. — För att nedbringa materialpriserna skall en inköpscentral upprättas. Vidare beslöts att Mjölby och Vadstena modellflygklubbar genom ÖMF skola söka inträde i Aeroklubben. Ett av ledaren uppgjort förslag till förbundsärke antogs.

Som sista punkt på programmet stod den viktiga frågan om instruktörsutbildning. Flera förslag framkommo. Sammanträdet beslöt att i sommar om möjligt anordna ett modellflygläger med instruktörskurs.

Till sist efterlyser förbundet modellflygare och klubbar i Skänninge, Söderköping, Finspong m. fl. orter inom Östergötland. Förbundets adress är: Östergötlands Modellflygförbund, Klostergat. 10, Linköping. A. R.

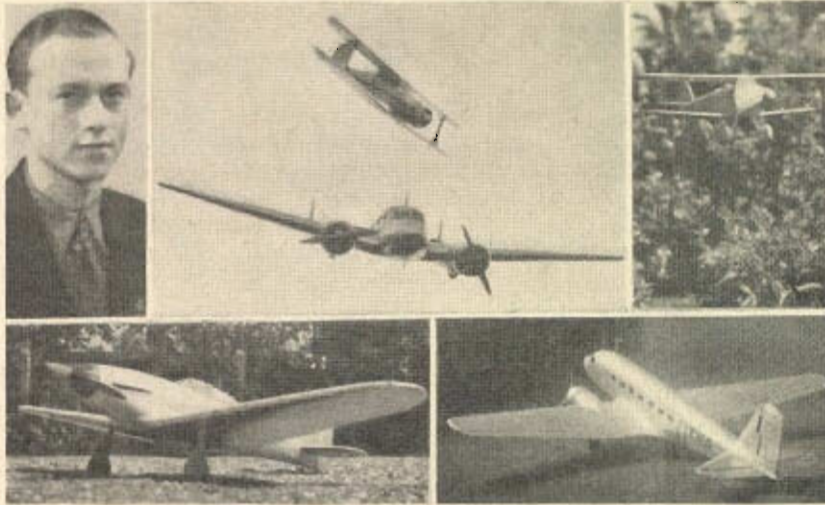
# FLYGSTEDT



Flyger efter järnvägskartan.



# UNGA KONSTRUKTÖRER



Ake Kronblad och några av hans finaste skalmodeller: i mitten överst en Beechcraft, därunder en Lockheed "Electra". Till höger därom kommer en Hawker "Fury". Under t. v. en synnerligen välbyggd Hawker "Hurricane" och t. h. Akes senaste mästerverk, ett trafikplan av typ Douglas DC-2.

En ovanligt duktig skalmodellbyggare är Ake Kronblad, Malmö. Han började bygga modellplan för sex år sedan. Med sin senaste modell, ovan avbildade Douglas DC-2, inträder Kronblad i mästarernas led. Planet är mycket stort och ytterst noggrant byggt — men så har arbetet också tagit 16 månader! Propellrarna drivas av två elektriska motorer. Planet har elektrisk belysning, som åstadkommes genom nio glödlampor, placerade i kabinen, på vingarna, stjärten, nosen och instrumenttavlan. Alla stolar äro stoppade. — Ake har byggt så där ett tjog modeller, de flesta i skala. Nu håller han emellertid på med en flygande av typ "Volo".

## Klassrevolution hos modellflygkommittén!

Aeroklubbens modellflygkommitté hade sammanträde den 18 januari. Klassindelningens "revolution" var utan tvivel det viktigaste ärendet. En hel del nya förslag i dessa frågor ha ju på senaste tiden framkommit, i synnerhet sedan segelmodellflyget fått en så kraftig utveckling. Klassernas antal har ökats genom tillkomsten av elitklasserna samt genom anpassningen efter de internationella reglerna.

Några av de viktigaste nya förslagen äro att rekord skall sättas på tävling eller i förväg utlyst rekordförsök och att optiska instrument (kikare) i överensstämmelse med Wakefieldreglerna icke få användas. Flera av rekorden komma således nu att falla bort, och innehavarna av de sista noteringarna måste styrka att rekorden satts på enligt det nya förslaget godkänt sätt. Ävenså måste det meddelas huruvida modellen genom 70-cm-gränsen uppflyttas i klass M2 och om den fyller gällande bestämmelser.

Linköpingseskaderns förslag till klassindelning hade till sammanträdet granskats av "Vingarna" i motorklassen, som sig bör. Därvid tillkom en klass mellan 70 och 150 cm (se nedan!), vilket enligt vad som framkommit efter det ursprungliga förslagets publicerande torde vara en allmän önskan hos de motorflygande modellklubbar. I övrigt har "Vingarna" visat stort intresse för stavmodeller även i elitklasserna genom att helt borttaga kroppssektionerna i "svenska regeln". Förslaget kommer att liksom övriga regeländringar föreläggas klubbarna före nästa sammanträde, då samtliga bestämmelser med ledning av klubbarnas förslag skola fastställas. Så här ser förslaget ut (M motormodeller, S segelmodeller, E elitklass):

M.1	0—70 cm spv	svenska regler
M.2	70—100	" "
M.3	100—150	internat. regler
M.1.E	0—70	svenska regler
M.2.E	70—100	internat. regler
M.3.E	100—150	" "
S.1	0—100	svenska regler
S.2	100—150	" "
S.3	150—250	internat. regler
S.1.E	0—100	svenska regler
S.2.E	100—150	internat. regler
S.3.E	150—250	" "

### Svenska regler:

för M vingbelastning 10 gram/kvdm;  
kroppssektion fri  
för S vingbelastning 10 gram/kvdm;  
kroppssektion fri

### Internationella regler:

för M vingbelastning 15 gram/kvdm;  
L × L  
kroppssektion —  
100  
för S vingbelastning 15 gram/kvdm;  
L × L  
kroppssektion —  
200

(L = längden.)

Anm.: 1) Till elitklass hänföres innehavare av guldmärke eller internationellt diplom.

2) På SM bortfaller allmän klass, och endast innehavare av silvermärket eller däröver få delta.

(Forts. på sid. 14.)

## CONTINENTAL

den moderna människans skrivdon  
**Hållbar, pålitlig, billig!**

Se den hos

**A/B Axel Svanberg**

Malmö tel. 72115  
Borås " 15580  
Göteborg " 115001



Gummistämplor, Tvättäkt  
färger, Metallstämplor,  
Oljefärger, Stålstämplor,  
Lackfärger, Mealtstämplor,  
Plomber, Pagine-  
maskiner, Brännjärn.

**Nya Stämpelfabriken**

Stora Nygatan 32 — MALMÖ

Telefon 240 04

— Mångårig leverantör till armén och flygvapnet. —

## "GP-motorn"

Den populära svenska kvalitetsmotorn för modellflyg:

Levereras fullt komplett samt uppmonterad på träfundament färdig att startas.



Effekt 1/3 Hkr. Cyl.diam. 21 mm. Flygvikt ca 490 gr. Varvtalsområde 400—10,000 v. pr min.

Pris endast Kr. 75:—.

Prospekt å motorer m. m. sänd. mot 15 öre i porto.



"GP-Special" Bensinmotormodell av svensk konst. Spv. 187 cm. Lgd. 130 cm. Byggs innehåller allt erforderligt material, även lim och siden samt ritn. i full skala men ej hjul eller färg. Pr byggs. Kr. 25:—  
Enbart ritn. o. arbetsbeskrivning " 4: 75  
En förstklassig modell

**Sven E. Truedsson**  
Modellflygindustri, MALMÖ 9



## Vi rekommendera:



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

Införda offert!

**A. BENDOR**

Skruv- och Metallfabrik  
STOCKHOLM, Sö



### Carborundum & Aloxite

Slipskivor, skurstenar & brynen.

**VICTOR**

Metallsågblad

**DUREX**

slipduk, slippopper & maskeringsband

**SLIPMATERIALAFFÄREN  
MALMÖ**



### Precisionsarbeten

och verktygstillverkningar  
för flygverkstädernas behov  
utföres bäst hos

**Maskinfabriks A.-B. Thule  
Malmö**



### Under ovanstående rubrik

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

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 18 35 51 66 80 90 98 104

9—flera ggr 12 kr. pr gång.

Flygbetonade textförslag sändas på  
begäran.



DEUTSCHE LUFTHANSA firade den  
6 jan. sitt 15-årsjubileum. Sedan företa-  
get 1926 avlöste Junkers-Lufttrafik och  
Aero-Lloyd har en revolutionerande ut-  
veckling ägt rum. I dag står Deutsche  
Lufthansa som ett av de största europeiska  
trafikflygbolagen. År 1936 började bola-  
get en regelbunden flygtrafik över norra  
Atlanten, och allt som allt ha 750 turer av  
denna art utförts, härav 50 direkta flyg-  
turer över Atlanten. Kriget har medfört  
att man måst inställa en del flyglinjer men  
Tyskland står dock f. n. i daglig flygför-  
bindelse med tolv olika länder i Europa.  
Under de gångna 15 åren ha Lufthansas  
flygplan tillryggalagt sammanlagt 190  
milj. km och befordrat allt som allt 2,1  
milj. passagerare.

SÄLJAKT MED FLYGPLAN: på Kas-  
piska havet upptäckte föraren på ett flyg-  
plan, som insatts för att hjälpa säljägarna  
med spaning, en ovanligt stor hjord sä-  
lar. Jägarna följde flygarens anvisningar  
och kunde därför skjuta inte mindre än  
5.500 sälar.

ESTLANDS SEGELFLYG håller på att  
organiseras. Nyligen gjordes omfattande  
försöksflygningar i Assari för att försöka  
få reda på en bra plats för den första se-  
gelflygskolan. Därvid utförde segelflyga-  
ren Mardiati en flygning på 3 timmar.

ETT ÄNGFLYGPLAN har utexperimen-  
terats i USA. Det är ett plan med en 300 hk  
ångturbין, som f. n. provas av militära ex-  
perter. Dessutom ha de båda bröderna  
Besler konstruerat ett plan med liknande  
kraftkälla på 150 hk, med vilket de före-  
tagit lyckade provflygningar över staden  
Oakland. Och under hyggnad befinner sig  
nu ett stort trafikflygplan med två ång-  
turbiner på tillsammans 1.500 hk, berättas  
det från Washington.

JAPANS FLYGINDUSTRI skall enligt  
en av japanska kabinettet antagen tioårs-  
plan bli föremål för en synnerligen kraf-  
tig utveckling.

PAN AMERICAN AIRWAYS har be-  
ställt ytterligare sex nya Boeing 314 Clip-  
pers för sin atlanttrafik. Planen skola  
förses med fyra motorer Wright Cyclone  
GR-2600A2A på vardera 1.600 hk. "Pan  
Am" använder nu sina Clippers på tre  
transoceaniska linjer: Newyork—Lissabon,  
San Francisco—Hongkong och San Fran-  
cisco—Nya Zeeland. Det europeiska kri-  
get har gjort att passagerarfrekvensen  
över Atlanten är oändligt mycket större än  
som var beräknat, beroende på att denna  
väg är den enda säkra och reguljära i des-  
sa tider.

## Vi rekommendera:

### Uniforms-MÖSSAN

med rätta stilen

**Lundbladhs Pälsvauallfär**

HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den  
omgående till Eder förläggning.

Eslov

**Bilreparationer**

**Bärgningar**

**A.-B. BILKOMANIET**

Tel. 960 ESLOV Tel. 961

LUFTLANDSÄTTNING AV POJKAR  
skall företagas i Ryssland i samband med  
en större militärtaktisk manöver inom den  
närmaste tiden. De första övningshoppen  
med fallskärm ha redan börjat som för-  
beredelse för den del av manövern som  
skall omfatta luftlandsättningar. Det är  
unga flygklubsmedlemmar som på detta  
sätt trimmas till "stora" värv.

Nhh.

### FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

Maskin A.-B. Karlebo, Kungsgatan 33,  
Stockholm: Specialverktyg för flygplan-  
verkstäder.

Fabriks A.-B. Kifa, Regeringsgatan 31,  
Stockholm: Instrumentutensilier.

A.-B. Ernst Johansson, Kungsgatan 27,  
Stockholm: Speciallödkolvar för meka-  
niska finarbeten.

A.-B. E. Hansson & Co., Industrigatan,  
Malmö: Utför kadmieringar och för-  
kromningar.

A.-B. Irenius, Stockholm: Ljuskopierings-  
maskiner för ritkontoren.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens  
med dessa firmor!

### INKOPSTJÄNSTEN

Vid upprepade tillfällen ha vi erhållit  
förfrågningar från våra läsare var man  
kan inköpa material, materiel och utrust-  
ning i flygbranschen. Vi lämna gratis  
upplysning härom då svarsporto bifogas.

**Allt i Trycksaker & Klichéer**

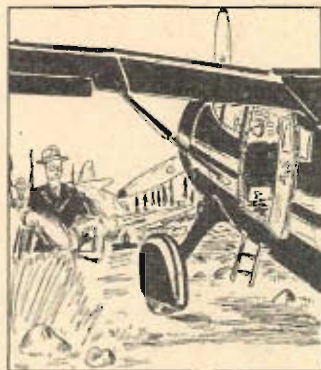
hän Sydsvenska Kliché- &  
Tryckeri Aktiebolaget

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





DE BÅDA  
MÄNNEN FRÅN  
DEN SVARTA  
MASKINEN BINDA  
JOHN OCH  
GEORG SAMT  
BÅRA DEM  
TILL SITT EGET  
PLAN



DE ÖVERTÄCKA GJ1  
MED EN PRESSENING  
OCH ÅTERVANDA TILL  
PLANET



SÅ DÄR JA NU  
KAN MAN INTE  
SE DEN SÅ  
LÄTT!

NEJ,  
KNAP-  
DAST



DET GICK JU  
ALLODELES UT-  
MÄRKT ELLER  
HUR FREDDY!

JÅ, DET HÄR  
KOMMER ATT  
GLÄDJA CHE-  
FEN



I DET TILLTAGANDE  
MÖRKRET FÖRSVINNAR  
MASKINEN BORT MOT  
HAVET.



UNDER TIDEN I STOCKHOLM

DE HADE BÅRA  
GENSIN FÖR TVÅ  
TIMMAR SÄGER  
NI?

JÅ OCH NU  
HAR DE VARIT  
BORTA I SEX



JÅ FRÖKEN  
NU HAR VI  
UNDERRÄT-  
TAT FLYG-  
VAPNET



## Modellflygkommittén . . .

(Forts. från sid. 12.)

Årets tävlingsprogram skall inledas med Vingarnas nationella tävling i Stockholm den 16 febr. Inbjudan har redan tillställts klubbarna.

En glädjande nyhet för landsorten är att Folket i Bilds rikstävling i år antagligen kommer att återupptagas. På grund av tidsförhållandena kommer det troligen dock att tävlas endast med segelmodeller och där endast med en viss storlek (antagligen bestämmes vingytan till omkring 10 kvdm, möjligen blir det klass S.1). Det är gamla röster som giva genljud, nu med den skillnaden att segelmodellflyg inte endast är att föredraga utan helt enkelt är enda lösningen, då import av balsa och gummi är så gott som omöjlig.

En nyhet är också att SM kommer att hållas den 22 juni i enlighet med gjorda väderlekserfarenheter — minns ni SM i Linköping 1940? Höstvädrets nyckfullhet kan ha svåra och länge kännbara följder för en SM-arrangerande klubb! Möjligen kan tävlingen om Aeroklubbens modellflygpokal (felaktigt kallad "Nordiska pokalen") taga denna dag i anspråk — i så fall blir SM säkerligen den 20 juli.

Så ha vi det hävdvunna modellflygarlägret i Göteborg (om inte ransoneringskorten ställa till alltför mycket trassel), Östgötamästerskapet och stockholmsmästerskapet, det senare en nyhet för året.

Slutligen lämnades en redogörelse för bildandet av Östergötlands Modellflygförbund och dess hittillsvarande verksamhet. Det intressekommittén visat förbundet innan detta bildades synes nu ha svalnat betydligt. Erfarenheterna från förbundet och framtidsutsikterna för dylika förbund skall ändock delgivas klubbarna direkt genom flygplassen så att de få möjligheter att tillgodogöra sig fördelarna, om så skulle visa sig lämpligt. S. Isacson.

## Sportflygare Eriksson . . .

(Forts. fr. sid. 8)

så kan min gamla mormor också göra det", störde inte hans lugn. Han bara svarade på ett för honom betecknande sätt: "Ja, ta hit gumman bara så får vi se vad hon duger till!" Efter dessa ord vinkades farsan iväg av de båda sönerna. Eriksson visade på ett briljant sätt att man inte behöver vara född till flygare och anlade med glans sitt A:1-certifikat. Grundlig som han är var det mycket lätt för E. att skola sig för större flygplantyper och fördjupa sin utbildning, ty året därpå erövrade han A:2-certifikatet på klubbens nya GV-38. Sedan dess har han regelbundet och så ofta hans ekonomi tillåtit det förkovrat sig, varför han nu är känd som en pålitlig sportflygare.

Med sitt ungdomliga sinne i förening med praktisk syn i allt har E. gjort sig till en stor "grabb" inom klubben, som de yngre gärna se upp till. Även segelflygningen har Erikssons stora in-

tresse, vilket är ganska naturligt då hans två grabbar nu blivit goda segelflygare. Den ene tog sitt C-diplom uppe i Borlänge i somras. Grabbarna ha visat att "en ann kan va lika go som en ann". Den enda nackdelen detta fört med sig är att det numera knappast är en lugn stund i det erikssonska hemmet, då man inte kan komma fullt överens om vilket som är styvast: att vara motor- eller segelflygare. Att morsan den ena gången måste hålla med farsan och den andra med ynglen hjälper inte till att lösa tvisten, vilken säkerligen inte blir bilagd förrän den dag då tvillingarna få råd att även lägga sig till med motorflygcertifikat. Men då får man inte bli förvånad om "gubben" samma dag på kvällen erövrar det högsta segelflygcertifikatet, ty han är en som inte ger sig. Sådana som Eriksson på Hamre skulle varje flygklubb ha åtminstone en.

Allt sedan skolverksamheten på grund av bensinrestriktionerna hösten 1939 måste läggas ner har E. tillsammans med några andra rutinerade sportflygare anlitats av flygklubben som förare under målflygningar i beredskapens tjänst, vilket ofta kräver mycket av sin man. Med känsla för det ansvar denna flygning kräver och genom sitt goda omdöme har Eriksson alltid löst sina uppgifter på ett hedersamt sätt.

Inom flygklubben fungerar E. sedan fem år tillbaka som materialförvaltare i motorsektionen och nedlägger ett nitiskt och osjälviskt arbete för flygklubben och dess arbete i sin helhet. — M. n.



### Vi rekommendera:

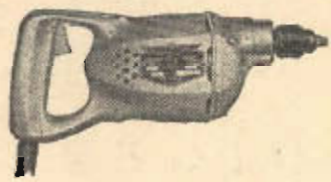
Malmö

Är Ni i behov av lägenhet

Hyr då genom

**FIRMA OTTO ÅBERG**

Södergatan 28 Tel. 22367-22683



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

**CHAMPION Tändstift för flygmotorer!**

\*

Aktiebolaget  
**AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN**  
Stockholm MALMÖ Göteborg

**FRANAS**  
KONTORSMÖBLER

MASKINAFFÄREN  
**ECKERSTRÖM & SAMUELSON**  
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 25716

**SIMON EDSTRÖM A/B.**  
MALMÖ

Internationella transporter  
Ombesörja befraktning och transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 710 75 (Växel)

Glas-kristall och porslin

Ni köper fördelaktigast

hos  
**Ohlson Jor & Co**  
hörnarna Södergatan 17



**AMBULANSFLYGET I SOVJET** är på sina håll intensivt. Från en ort vid namn Alma-Ata meddelas till tidningen Pravda: "Termometern visar 47 grader under noll. Enligt instruktionerna får ett flygplan icke starta i sådan kyla. Denna bestämmelse kan emellertid inte följas, ty livet ställer sina egna krav. Till ambulansflygcentralen i Kasachstan har just kommit rekvisition av sjuktransportplanet. Den sjuke bor 250 km från närmaste järnvägsstation och måste nu ha specialkirurg. Som om en start i 47 graders köld vore något självklart lyfter ett flygplan på sin samaritjänst i luften för att läkaren på ort och ställe skall kunna göra sitt operativa ingrepp." — Under det senaste året ha i Kasachstan 7 ambulansflygstationer varit i verksamhet. Under loppet av 11 månader ha över 1.000 flygningar gjorts, 454 svårt sjuka ha forslats per flyg till lasarett. I 286 fall ha kirurger flugits till de sjukas hem och företagit operationer. Verksamheten inom Kasachstans ambulansflyg var under 1940 tre gånger så omfattande som under 1939. Nbh.

**ITALIENSKA SKOLPLAN** av bröderna Nardis tillverkning ha levererats till det schweiziska flygvapnet. Planetn äro av typ Nardi FN 305, vilken typ byggts sedan 1935 men för två år sedan genomgått vissa förbättringar. Nardi FN 305 är ett fribärande lågvingat monoplan med kropp och vingmittstycke av svetsad stålörskonstruktion. Indragbart landningsställ. De till Schweiz levererade planen äro försedda med en Alfa Romeo 115-motor på 200 hk. Spännvidd 8,5 m. Tomvikt 670 kg. Resefart 290 km/tim. Tjänstetopphöjd 6.500 m. Nbh.

**ETT SUBSTRATOSFÄRJAKTPLAN** har patentskyddats av konstruktören Alexander P. de Seversky. Planetn har endast en motor, vätskekyld och placerad i botten av kroppen bakom föraren, men fyra propellrar, därav två i fram- och två i bak-kanten av vingarna. De två bakre, skjutande propellrarna äro avsedda att "hjälpa till" vid flygning på stor höjd och kunna fällas när de ej tagas i anspråk. Landningsstället är trehjuligt. Kabinen kan hermetiskt tillslutas vid tjänst i substratosfären. Sikten från kabinen lär vara utomordentlig och skjutmöjligheterna åt alla håll ovanligt stora. Bestyckningen är sex kulsprutor och en kanon, vilken monterats i nosen. Pansarplåt skyddar föraren. Hastigheten är tyvärr ökad.

**SOM FÖRSTRÖELSE** för passagerarna i United Air Lines' trafikplan har bolaget låtit placera virkkorgar i planen. Dessutom har virkning införts som läroämne vid UALs skola för stewardesses i Chicago!

### Vi rekommendera:

Malmö

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

Största urval till fördelaktigaste priser hos

A. B.

**Orientaliska Mattaffären**  
Södergatan 18 MALMÖ Tel. 27058, 16248



Vi leverera:

Tekniska gummvivaror  
Slangar - Oljor - Remmar  
Maskinpackningar

Tillbehör till gengasaggregat

**A.-B. E. Bierregaard & Co Efr.,**

tel. 28886 MALMÖ tel. 28885

### SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 20957 Östergatan 18  
22420 MALMÖ

Skidor, bindningar & slavar  
i ledande märken.

**ROYAL**

MASKINAFFÄREN  
**ECKERSTRÖM & SAMUELSON**  
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 241 21

### Använd SKANDEX-



kortssystem vid behov  
av lagerkontroll över  
flygmaskinsdelar.

SVENSK TILLVERKNING

**SVENSKA SKANDEX AKTIEBOLAGET**  
Göteborg STOCKHOLM Malmö



**GOODRICH**  
automobil- och flygplansdäck  
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Billelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Billektr. aggregat. • Batteriladdningar.

**AMERIKANSKA GUMMIKTIEBOLAGET**  
MALMÖ Tel. Växel 711 20





**MOTOR-AMI**  
1916-1941



**CHAMPION** Tändstift

för flygmotorer

= *Oöverträffade i kvalitet och driftsäkerhet* =

*A.-B. Amerikanska Motor Importen*

GÖTEBORG

STOCKHOLM

MALMÖ

Hälsingborg

Kristianstad



**Tag skärmen med nästa gång!**

Ett gammalt flygarordstäv lyder: "Behöver Du fallskärmen och inte har den med, så behöver Du den aldrig mer".

Fallskärm borde vara lika obligatorisk vid sportflygning som den redan är vid militär flygning. — En fallskärm per sits hör självfallet höra till varje sportflygplan.

Otaliga tyska flygare, med general Udet i spetsen, ha räddat livet genom AUTOFLUG-fallskärmar.

Följ andras exempel: skaffa Dig en AUTOFLUG-fallskärm! Det är en bra komplettering till Din flygriskförsäkring!

Alla AUTOFLUG-fallskärmar tillverkas på licens från den världsberömda amerikanska firman IRVIN och äro till material, byggnad och kvalitet exakt lika Irvin-skärmarna.

TILLVERKARE:

**AUTOFLUG**  
INHABER: GERHARD SEDLMAYR  
BERLIN-TEMPELHOF

GENERALAGENTER OCH  
ENSAMFÖRSÄLJARE FÖR SVERIGE: **A/B FLYGPLAN MALMÖ**