

FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 3 NR 8
Augusti 1941

Läs:

**Svensk flygare bygger
segelplan i serier**

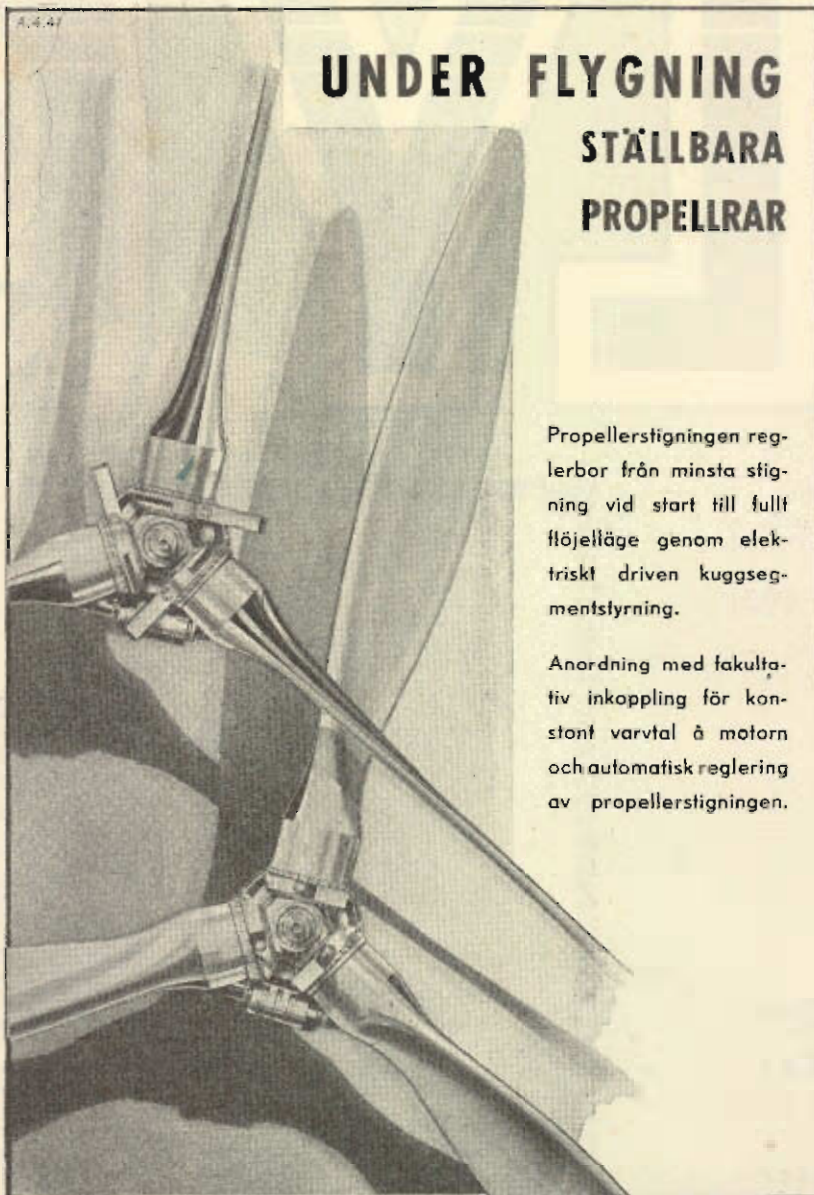
**Rekord med helikopter
Historiskt på Ålleberg
Simå men goda segelplan
Modellflyg i skolorna
läst som segelflygmascot**

**Nyordningen av
Europas sportflyg**

Första divisionen" -- bild ur
den nya svenska flygfilmen →



DET TYSKA FLYGGVAPNET AV IDAG



A.4.47

UNDER FLYGNING STÄLLBARA PROPELLRAR

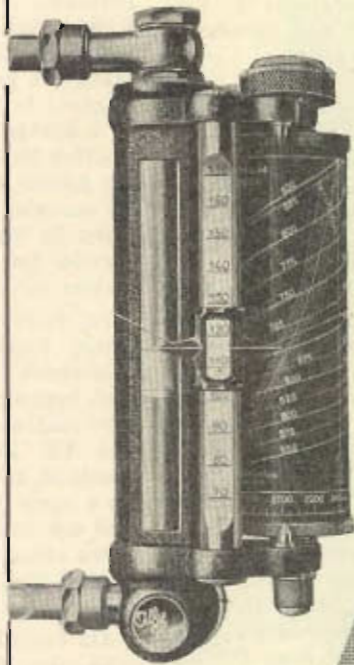
Propellerstigningen reglerbar från minsta stigning vid start till fullt flöjeläge genom elektriskt driven kuggsegmentstyrning.

Anordning med fakultativ inkoppling för konstant varvtal å motorn och automatisk reglering av propellerstigningen.

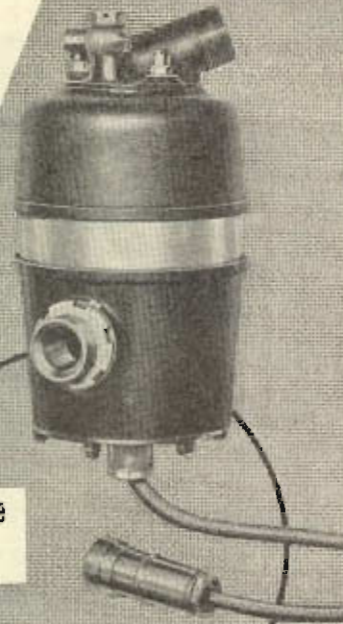
S.A. *Alfa Romeo*
MILANO-NAPOLI

Direzione Generale: MILANO (Italia)
Via M. U. Traiano, 33
Direzione Tecnica Commerciale Aviazione e Marina:
ROMA - Via Quattro Fontane, 13

A.3.47



Bränslemätare med blandningsreg-
lering och direkt avläsbar skala



Elektrisk bränslemätare
med fjärrskala



S.A.

Alfa Romeo
MILANO-NAPOLI

Direzione Generale: MILANO (Italia)

Via Pi. U. Traiano, 33

Direzione Tecnica Commerciale Aviazione e Marina:

ROMA - Via Quattro Fontane, 13

SPORTFLYGET I DET NYA EUROPA

Revolutionärt uttalande av italiensk tidskrift

FLYG
TIDNINGEN

8/41

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Varför ej flyg på skolschemat?

Höstterminen står för dörren, varför det är på tiden att åter börja framföra flygfolkets önskemål beträffande undervisningen i skolorna när det gäller flyg. FLYGTIDNINGEN har förut behandlat ämnet och kan ej förmås frågå sin mening att skolorna snarast måste införa såväl modellplanbygge som teoretisk undervisning om flygning på sitt program. I Danmark finnes tydligen samma problem, att döma av vad Henning Larsen skriver i vår utmärkta kollega FLYV:

"I våra dagar göres det inou skolväsendet här i Danmark mycket för att de unga när de komma ut i det praktiska livet skola stå så väl rustade som möjligt. På ett område synes emellertid denna utrustning bristfällig, nämligen på flygningens. Ungdomen av i dag är ju mycket upptagen av flygningen och dess problem, och efter kriget kommer flyget utan tvivel att få ett kraftigt uppsving, liksom det var fallet efter förra världskriget. Det skulle då vara mycket olyckligt för ungdomen om inte undervisningsmyndigheterna sörja för att kännedomen om flygningen blir utbredd redan i skolorna. Det enda sätt på vilket ungdomen nu kan tillfredsställa sin vetgirighet beträffande flygningen är genom de böcker som kunna läsas på fritiden. Här spela biblioteken en stor roll. Att dessa böcker grundligt läsas behöver jag knappast närmare påpeka.

Det som eleverna i dag lära om flygplanet i skolorna är så litet att det faktiskt saknar betydelse. För de gymnasister som ha matematik och naturvetenskap till huvudämnen står ej mera än nedanstående (som red. låter inflyta på danska):

"Principper i Flyvemaskinen (Drageflyveren, Aeroplanet) er det samme som i Dragen. Kraften frembringes af en Skruer, Propellen, der drejes rundt af en Motor og virker paa denne Maade som Skibsskruen i Vandet; bevæger Flyvemaskinen sig f. Eks. vandret, er Kraften vandret. Styringen foregaar med Højderor og Sideror; Sideroret er en Plade, der kan drejes om en lodret Akse og virker ganske som Roret paa en Baad, hvor Vandet frembringer et paa Roret vinkelret Tryk. Højderoret, der ligesom Sideroret kan anbringes i Maskinens Bagende, er en Plade, der kan drejes om en vandret Akse; Luftens Tryk paa Højde- og Sideror gaar ikke gennem Maski-

Att sportflyget efter krigets slut kommer att betydligt utvecklas kan man väl redan nu antaga som tämligen säkert. I detta sammanhang kan det vara av intresse att ta del av vad den italienska tidskriften "Gazetta dello Sport" skriver i denna fråga:

Kunna vi vara nöjda med sport- och trafikflygets utveckling intill den nuvarande konfliktens utbrott?

Nej, ingalunda!

Statistiken visar visserligen ett mycket vackert resultat, men detta är ej fullt överensstämmande med verkligheten. Antalet civila flygplan i USA är betydligt större än i Europa. Den amerikanska civila luftflottan består i dag av 11.600 flygplan, av vilka de flesta äro sportplan.

Beror detta på bättre ekonomi och större intresse? Även i Europa finns eller fanns det rika nationer, men även här var sportflygets utveckling liten i förhållande till USA. Och dock är flygningens betydelse för affärsverksamhet och tillfredsställelse av reslusten i Europa icke mindre än i Amerika.

Lägga då anskaffnings- och underhållskostnaderna hinder i vägen?

Utän tvivel ha dessa faktorer ett visst inflytande. Men skillnaden försvinner i samma ögonblick som man börjar tillverka sportplan i större serier än hittills. Det dyrbara arbetet för hand har ännu allt för stor omfattning i sådana maskiners framställning.

nens Massemidtpunkt og kan altsaa faa den til at dreje sig i lodret og vandret Retning. Den første Flyvemaskine med Motor blev konstrueret i 1908 (ja, der staa virkelig 1908) af de to Amerikanere, Brødrene Wright".

Ja, detta är verkligen allt vad en realstudent skall veta om flygplanet. Att de flesta studenter i allmänhet veta mera än de behöva är det intet tvivel om, men detta vetande ha de fått genom studier på egen hand.

Givetvis vore det för mycket begärt att skolöverstyrelsen skulle införa flygningen i skolorna som självständigt ämne. Men det vore mycket gagnande om under schemats rubrik "Fysik" kunde finnas ett stort avsnitt om flyg. Likaså skulle det inte vara ur vägen om eleverna under slöjdtimmarna i stället för att bygga små kvarnar och tomtar finge tillfällen att bygga modellplan. Detta sista är det icke minst viktiga, ty ungdomens flygintresse tar sig till stor del uttryck i byggande av såväl segel- som motormodeller.

I många andra europeiska länder ha skolmyndigheterna för länge sedan insett fördelen av att stärka ungdomens intresse för flygningen. Måne icke även de danska skolmyndigheterna snart kunna inse att detta verkligen är en uppgift som bör lösas?"

Ovanstående rader kunde lika gärna gälla Sverige.

Sportflygets sämre utveckling i Europa beror på särskilda förhållanden som inte äro ägnade att underlätta det hela. Europa är ingalunda så litet att det ej skulle kunna försvara ett sportflyg i större stil.

En flygtur över det egna landets gränser var före krigets utbrott ett företag som fordrade tidsödande och kostsamma förberedelser. Pass, snävt tilltagna utresetillstånd, överflygningstillstånd, förbudna flygzoner, tullformaliteter och alla andra saker som kunde ta andan ur en begestrad flygare, de sista årens politiska spänningar i Europa o. s. v. voro icke ägnade att medföra lättnader i detta avseende. Först när freden kommer ska andra tider stunda för oss som leva på denna kontinent.

Det är därför redan nu lämpligt att undersöka hur privatflyget skall kunna utvecklas och inte hämmas.

Till följd av sin stora hastighet är flygplanet överlägset alla andra kommunikationsmedel. Det skall emellertid inte endast byggas för att kunna göra ett hopp från Italien till Jugoslavien, från Jugoslavien till Bulgarien, från Bulgarien till Grekland, från Grekland till Turkiet — för att i varje land underkastas politisk kontroll och tullundersökning, varvid sportflygaren alltid måste tänka på att icke komma in i förbudna zoner på grund av t. ex. dåligt väder.

Att överflödet av intyg och tillstånd av olika slag, besiktningbevis, papper på att certifikatet är förnyat, rapport över förbudna områden och en massa andra handlingar erbjuda sportflygaren en nästan ogenomtränglig djungel av besvärligheter, hinder och rent av hemligheter — det inses lätt av alla. Denna pappersexercis fordrar av honom att han är synnerligen väl insatt i alla vad byråkrati heter — helst bör han vara utbildad jurist...

Man borde inte ställa så stora fordringar på sportflygaren utan tillämpa ungefär samma system som på bilföraren. Viss försiktighet är förvisso på sin plats, men man kunde inskränka prov och papper till ett minimum, vilket skulle göra allt billigare och mera ändamålsenligt. Detta måste verkligen inpräntas i det nya Europa för att ge privatflygaren mera rörelsefrihet för sin gagnande verksamhet. Mera flygning, mindre papper!

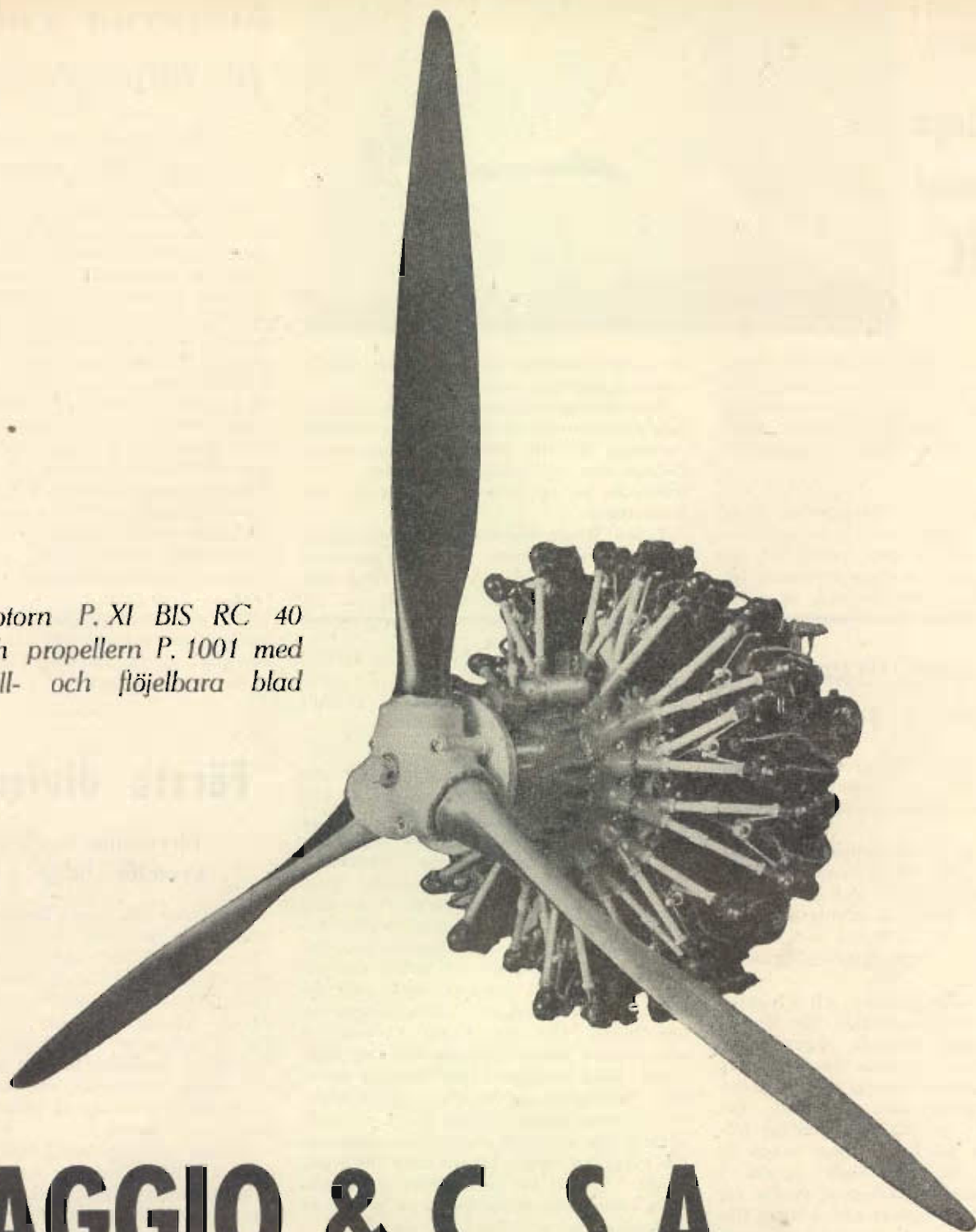
Autogiro = flyg

Praktikant sökes att såsom lärling hjälpa till med diverse mekanikerarbeten vid autogiros neutralitetsflygningar.

Skriftlig ansökan med betyg och referenser torde insändas till

Rolf von Bahr, Malmö 8

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



PIAGGIO & C. S.A.

11 PIAZZA DELLA VITTORIA – GENOVA, ITALIEN
(GENUA)

LANDFLYGPLAN - SJÖFLYGPLAN - MOTORER
PROPELLRAR - FÖRGASARE

Konstruktioner för sjöfart och järnvägstrafik

FORESLAGEN
FÖR SVERIGE:

högvärdiga segelplanet "WEIHE"



Under segelflygmötet i Stockholm rekommenderades med frenesi från både tyskt och svenskt håll det högvärdiga segelflygplanet "Weihe", som därför snart torde komma att införlivas med vår segelplanpark.

Weihe tillverkas i Tyskland av Flugzeugbau Karl Schweyer, Ludwigshafen. Konstruktionen är tekniskt fulländad, och förutom prestanda och flygegenskaper har man tagit sikte på att få fram så snabb

ner- och uppmontering som möjligt. Byggnadsmaterialet är naturligtvis trä.

De enbalkiga vingarna ha inga knäckar. Störtflygbromsar finnas. Kroppen är långt utdragen för att höja flygegenskaperna. Rodren äro av vanlig konstruktion. Ett trimroder på höjdrodret manövreras från förarsitsen.

Typen Weihe har under de mest skilda förhållanden visat sig besitta utomordentliga egenskaper, varför vi med glädje hälsa den välkommen till vårt land!

Sportflygare bygger segelplan i serier

Femtio Grunau Baby i första serien. — Permanent byggkurs i den nya stora fabriken.

Nyligen har en man framträtt som tydliggen kommer att bli den svenska segelflygindustrins "starke man". Det är sportflygaren disponent Sölve Skerfving, chef för AB Flygplan, som för en tid sedan köpte Centrala Glid- & Segelflygplanfabriken i Västerås.

— I första hand kommer AB Flygplan att organisera en kundtjänst för Klemm vid något lämpligt flygfält, säger disponent Skerfving vid en liten intervju. Jag kan förresten avslöja att det är Skarpnäck som jag har ögonen på i detta fall. Det är inte klart än om jag verkligen får tillstånd att hyra mark där, men saken är tillstyrkt. Om det "går vägen" så ska vi där bygga en stor och tidsenlig fabrik för segelflygplan. Vi flyttar alltså dit CGS-fabriken från Västerås, som i sitt nuvarande skick är otillräcklig för våra behov — och för Sveriges behov av segelplan. Det blir ju *Grunau Baby II b* som ska tillverkas i vår nya fabrik. Jag har köpt licensen till detta utmärkta övningssegelplan, som jag givetvis ska lära mig flyga så snart jag får tid. Kan ju nämligen att vår första serie blir 50 Grunau Baby. Mindre antal lönar sig inte. Jag skulle tro att det hädanefter blir tämligen livlig avsättning för sådana plan. Femton stycken av denna första serie ska vara klara den 1 maj 1942. Det har redan efter min annons i FLYGTIDNINGEN, där nyheten för första gången blev officiell, kommit en massa förfrågningar om när de första planen kan bli färdiga för leverans. Jag kan bara svara att vi kommer att göra vårt bästa för att flygklubbarna ska få börja flyga våra plan redan i vinter. Ett annat

avsättningsområde som jag hoppas mycket av är Flygvapnet, som väl ska fortsätta med segelflyget, när man redan beställt glidplan i byggsatser!

— Och materialet...

— Naturligtvis svenskt så mycket som möjligt, helst även instrumenten. Det blir svenskt trä och svensk arbetskraft. Jag måste förstas ta in många nya arbetare, som dock först måste skolas. Meningen är också att vi ska ha en permanent byggkurs för flygklubsmedlemmar från hela landet. Och så ska det finnas möjligheter för elever vid STI och liknande tekniska skolor i mellan-Sverige att utföra tillämpningsövningar till undervisningen samt arbeta som praktikanter. — Arbetsledare och provflygare blir Mr. Ernest Collins, och som teknisk ledare fungerar direktör *Tyllström*, båda verkliga kapaciteter på området. Kan också nämna att vi syftar högre än att bara bygga Grunau Baby. Så småningom blir det även *högvärdiga segelplan*. AB Flygplan hoppas bli till gagn för segelflyget. Och vi tar med glädje emot alla goda idéer från utomstående — genier är välkomna med uppslag. Och så väntar vi bara på freden, då vi ännu upprätta en god service inte endast för segelflyget utan även för motorflyget.



Sölve Skerfving.

Eleverna vid STI få lära glidflygning

Även glid- och segelplan-
bygge på programmet

Stockholms Tekniska Institut kan man med skäl kalla Sveriges modernaste skola då det gäller utbildning av dugliga ingenjörer och mekaniker på flygområdet. Innet av de på schemat representerade facken vid STI har under det sista decenniet undergått en så revolutionerande utveckling som det flygtekniska facket.

Utbildningens ändamål är att ge eleverna grundlig utbildning i allmänna tekniska ämnen och så gedigna kunskaper som möjligt i motor- och flygtekniska ämnen. Bl. a. givas tillfällen till ritning och byggande av glid- och segelflygplan samt att förvärva minst B-diplom i glidflygning. Sommarperiodernas schema omfattar utom ett antal flygtekniska specialämnen praktiska övningar i segelflygplanbygge och glidflygning.

Som föreståndare för den flygtekniska fackutbildningen vid STI har utsetts civilingenjör *K. H. Larsson*, flygingenjör vid A.-B. Aerotransport.

"Första divisionen"

Terrafilms flygfilm får
premiär tidigt i höst

I dagarna har nere i Karlsborg de sista scenerna i den stort upplagda flygfilmen "Första divisionen" tagits. Frågan är väl om någon svensk filminspelning gynnats av vädrets makter i samma utsträckning som denna. Under de veckor flygfotoexperten *Per Flood* legat vid Västgöta flygflottilj för att ta flygbilder har det hela tiden varit riktigt önskeväder, och hans skörd av bilder torde höra till de vackraste som tagits här i Sverige.

Filmen har inspelats i intimt samarbete med flygvapnet, som bl. a. välvilligt ställt presskaptenen *Eric Carlsson* till förfogande som militär rådgivare. För manusskrivet ha *Hasse Ekman* och signaturen "*Wingman*" (red. Alvar Zacke, St.-F.) svarat. Den förstnämnde har också haft hand om regin av flygfilmen, som är hans andra stora regiarbete.

Rollistan upptar många välbekanta namn. Som ställig flottiljehövud gör *Lars Hanson* efter ett par års bortavaro från filmen en välkommen come-back. Bland de övriga medverkande märkas förutom *Hasse Ekman* själv, *Stig Järrel*, *Gunnar Sjöberg*, *Ragnar Falck*, *Emil Fjellström*, *Irma Christenson*, *Brita Brannius*, *Calle Reinholdz*, *Bror Bögler* och *Kotti Chave*. I stället för att använda statister har man i stor utsträckning gått in för att använda så mycket "riktiga" officerare och manskap som möjligt i de scener, där man behövt sådana. Filmen ingår i *Lovens Marmstedts* produktion för Terrafilm och får sin premiär tidigt i höst.



Fockenkampfbomber
FW 200 C „CONDOR“

FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH BREMEN

”LUFTWAFFE”

Efter vapenstilleståndet den 11 nov. 1918 mellan Tyskland och västmakterna höll Hermann Göring såsom den siste ledaren för Richthofeneskadern ett avskedstal till sina flygare. Det var i Stiftskeller i Aschaffenburg och talet innehöll bl. a. följande ord: ”Vad jag kan, det kommer jag att göra. Eskadern måste och skall uppstå på nytt...” — Artikel 198 i Versailles-diktatet bestämde: ”Tyskland får icke underhålla luftstridskrafter vare sig till lands eller sjöss såsom del av sitt krigsväsen.” Tyskland som luftmakt var satt ur spelet. — Att tyskarna även under världskriget 1914—18 förfogade över en stor luftflotta framgår av det faktum att de enligt nämnda artikel voro tvungna att mot sin vilja förrinta 15.714 flygplan och 27.751 flygmotorer. Därigenom blev Tyskland vanmäktigt och slaget.

Den tyska flygarandan kunde emellertid ej kvävas. Då motorer ej fingo komma till användning konstruerades och byggdes stora mängder segelflygplan för att man ändå skulle kunna utbilda skickliga flygare. På trafikflygområdet arbetades det emellertid för fullt, och allt gjordes för att lägga grunden till ett starkt luftvapen. Professor Junkers i samarbete med *Deutsche Lufthansa* har gjort stora insatser på detta område.

Medan alla Tysklands grannar efter världskriget 1914—18 utbyggde och moderniserade sina flygvapen stod Tyskland självt bildligt talat endast med en leksaksballong i handen. Men under åren 1933—35 skänkte Hitler sitt land en slagkraftig försvarsmakt. Den 1 mars 1935 återuppsattes Richthofeneskadern, det nya Tysk-

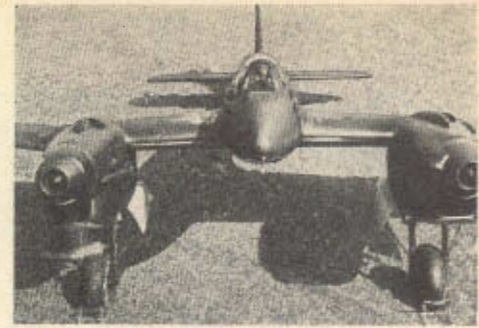
lands första jakteskader. Härmed var grunden lagd till det tyska flygvapnet — eller ”Luftwaffe” som det populärt även kallas. Genom Hermann Görings genialiska organisation, fyraårsplanerna vilka skaffade industrin tillräckliga lager av råmaterial, samt utbyggandet av de redan förut befintliga flygplanfabrikerna har Luftwaffe växt och så småningom blivit det tillsynes starkaste flygvapen som världen hittills skådat. Rekord efter rekord ha satts, och innan det nu pågående kriget hade Tyskland det snabbaste planet i världen, jaktplanet Messerschmitt Me 109 med sina 755 km/tim. Många rekord ha även uppställts av bombplan. Så t. ex. har en Junkersmaskin med 2.000 kg nyttolast flugit över 2.000 km med en hastighet av 517 km/tim.

Genom Condor-legionens deltagande i det spanska inbördeskriget gävos ypperliga tillfällen att utprova den tyska flygmaterielen samt utexperimentera nya stridsmetoder. De erfarenheter som vunnos under detta krig ha i hög grad bidragit till framgångarna i luften i det nu pågående kriget, där tyskarna efter korta men oftast hårdnackade duster tillförsäkrat sig luftherraväldet.

Då Tyskland i september 1939 åter gick i krig var det Luftwaffes första uppgift att försöka bryta udden av fiendens — i detta fall Polens — motstånd och jämna vägen för marktrupperna. Som bekant utspann sig i detta fälttåg, vilket var avslutat efter 18 dagar, endast ett fåtal luftstrider första dagen, ty de tyska bombförbanden förintade genom överraskande låg-angrepp redan tidigt på morgonen huvud-

Ej blott flygarna och materielen utan även markpersonalen får en blomma i denna översikt över det tyska flygvapnet.

Bilderna här bredvid föreställa en fallskärmsstrupp som hoppar från Ju 52:or och en Heinkel 113 eskorterande en Heinkel He 111. Bredvid rubriken ses ett tungt jaktplan av typen Focke-Wulf Fw 187. På motsvarande sidan ett sprängningsplan Arado Ar 196.



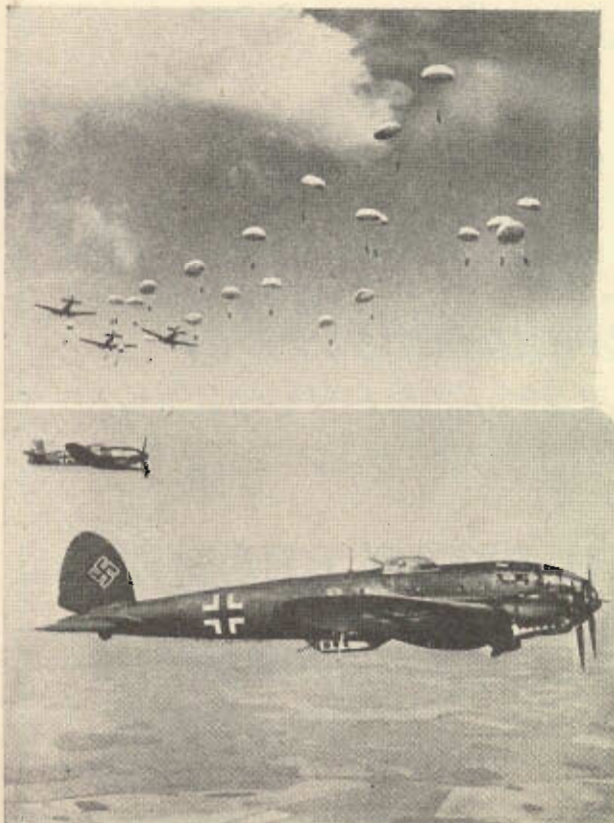
massan av det polska flygvapnet. Samma taktik användes mot Norge, Holland, Belgien, Frankrike, Jugoslavien, Grekland — för att inte tala om Ryssland, som redan efter tre veckors krig påstås ha förlorat över 7.000 plan, av vilka ungefär hälften förstörts på marken.

Standardisering av flygplantyperna har bidragit till framgången.

Tyskarna ha in i minsta detalj standardiserat sitt flygvapen. Bland bombplanen märkes fjärrbombplanet *Focke-Wulf Fw 200 "Condor"* som på senare tid insatts för att avskära den engelska försörjningssjöfarten. Av allt att döma är detta plans prestationsförmåga enastående, ty tyska överkommandot har gång efter annan kunnat meddela att plan av denna typ sänkt fientliga fartyg 500 km utanför Portugals kust och 400 km väster om Irland. Tysklands säkerligen mest omtyckta medeltunga bombplan är den beprövade *Heinkel He 111* — standardtypen för tyska bombare av denna klass. Detta plan har framgångsrikt deltagit i alla fälttåg. I samma klass stå bombplanen *Dornier Do 215* och *Do 217*. Den maskin som mest låtit tala om sig och som säkerligen väckt den största respekten hos fienden är emellertid störtbombplanet *Junkers Ju 87*, populärt även kallad ”Stuka”. En ny och förbättrad upplaga av Stuka planet är *Ju 88*, som även kan användas för horisontalbombfällning. Dessa plan utgöra Luftwaffes stöttrupp — om man nu får kalla det så — liksom den tyska hären har sina SS-förband och stöttrupper. Under slaget vid Dunkerque kom även det ultramoderna bombplanet *Messerschmitt "Jaguar"* till användning.

De ovannämnda sju flygplantyperna utgöra stammen i Luftwaffe. Det är ju fördelaktigare med få typer och många plan av varje än att ha många typer och ett fåtal av varje. Tyskarna ha tagit fasta på detta, en sak som ur alla synpunkter visat sig synnerligen förmånlig och som i väsentlig grad bidragit till framgångarna.

De typer av jaktplan som av Tyskland satts in för att skydda öels bombförbanden, dels själva riksområdet äro *Messerschmitt Me 109* och *Heinkel He 113*. För ungefär ett år sedan fick Luftwaffe två nya värdefulla tillskott, nämligen de tunga jaktplanen — eller jagarna, som de också kallas — *Messerschmitt 110* och *Focke-Wulf Fw 187*. Emedan dessa plan äro betydligt större än de vanliga lätta jaktplanen kunna de medföra betydligt större bränsleförråd och grövre bestyckning. De tunga jaktplanen ha varit särskilt framgångsrika vid flygningarna över England samt vid fronten i Afrika.



Under ett modernt rörligt krig, där frontlinjerna ständigt flyttas, är behovet av snabba spaningsplan stort. De mest iögonfallande typerna äro sjöspaningsplanet *Dornier Do 18* och landplanet *Do 17*, som användes vid beväpnad spaning och därför medför bomber. Oaktat de goda resultat som uppnåtts vid spaning med sådana plan ha Tysklands motståndare ej anskaffat några liknande spaningsplan. Även lätta spaningsplan ha funnit stor användning under detta krig. De mest uppmärksammade lätta spaningsplanen på den tyska sidan äro *Henschel Hs 126* samt sjöflygplanet *Arado Ar 196*, som även kan medföra lätta bomber.

Förbindelseflygplanet *Fieseler "Storch"*, även använt här i Sverige, har varit till nytta vid observationer inom den tyska hären och kallas därför av tyska observatörer "den moderna fältherrekullen", vilket namn det gör skäl för.

Luftwaffe förfogar även över andra plan, som ej aktivt deltaga i luftstrider och bombanfall utan användas för diverse andra ändamål, t. ex. sjuktransporter, sändningar av post och tidningar till soldaterna vid fronten, läkemedeltransporter o. s. v. Ja, det berättas att tyskarna under fälttåget i väster även hade flygande verkstäder av olika slag. Dessutom ha tanks flugits över till exempelvis Kreta.

Fallskärms- och luftlandningstrupper.

Ett vapen som låtit tala om sig i hela världen är de tyska fallskärms- och luftlandningstrupperna, vilka varit infanteriet och pansarförbanden till stor nytta. Detta vapen sorterar direkt under Luftwaffe. Skolor ha anlagts på flera platser i Tyskland för att utbilda dessa trupper. Förstklassig utrustning och mycken övning har



härvidlag varit utslagsgivande. Varje soldat är här sin egen fältherre, då han ständigt endast har att lita till sitt eget ömdöme. Fallet Kreta vittnar kanske bäst om vad fallskärms- och luftlandningstrupper kunna uträtta. De flygplan som använts vid transporterna äro i allmänhet de gamla beprövade *Junkers Ju 52*, vilka äro välbekanta från trafikflyget i de flesta länder jorden runt.

Trots kriget löper arbetet i de tyska luftrustningsfabrikerna liksom under fredliga dagar alltjämt vidare. Det hela behöfve inte omorganiseras. Den väl genomtänkta apparaten för den tyska upprustningen i luften var redan långt före kriget förbe-

redd på högsta möjliga produktion. På löpande band lämna bomb- och jaktplan dag och natt sina fabriker för att fylla de luckor som uppstå vid fronttjänsten. Den tyska produktionen måste vara överväldigande, då både fientliga och neutrala iakttagare ha uppskattat antalet flygplan hos Luftwaffe till lågt räknat 40.000.

Männen i toppen.

De främsta namnen inom den tyska flygplanproduktionen äro konstruktörerna professor *Willy Messerschmitt*, dr *Ernst Heinkel* och *Carl Dornier*. Till dessas förfogande stå snart sagt obegränsade möjligheter, varför den tyska luftsmedjans prestationer hitintills kan anses vara utan motstycke i den övriga världen.

Luftwaffe lyder direkt under riksluftfartsministeriet, vars högste ledare är riksmarskalk *Hermann Göring*. De olika luftflottornas resp. ledare äro *Erhard Milch*, *Albert Kesselring* och *Hugo Sperrle*. För den oerhörda materialanskaffningen svarar generalöverste *Ernst Udet*, känd för sina många luftsegrar under det förra världskriget.

Förutom vad dessa män genom sitt energiska arbete uträttat för det tyska flygvapnets tillblivelse och framgångar under detta krig förtjänar även markpersonalen att nämnas. Utan markpersonalens pliktrogna och i minsta detalj genomförda precisionsarbete vid översyn av maskinerna, vapenvården, bränsleförsörjningen och ammunitionstransporterna hade de tyska segerrarna ej blivit så förnämliga som nu varit fallet. Dessa män, som arbeta i det tysta, förtjäna mången gång att framhållas vid sidan av den flygande personalen för sina insatser.

W. Liedholm.

EN FALLSKÄRM FÖR LITET

De veta vad äkta kamratskap är, de fyra tyska flygarna som stått på dödens tröskel. De veta det sedan de förskräckliga minuter då de kämpade för sina liv över Englands jord. Det var de gånger då England var huvudmålet för en hel dags koncentrerade angrepp. Ett större engelskt jaktförband försökte stoppa den tyska framstöten vid Englands kust, men detta lyckades inte. Med förbittrad kraft kastade sig Spitfires över de tyska planen, och till slut blev en tysk bombare svårt skadad. Denna fick högra motorn sönderskjuten, och det var inte mer att tänka på att fortsätta angreppet.

Föraren vill svänga, men rodren lyda inte längre. Det finns bara en sak att göra: hoppa! De fem besättningsmännen kämpa med förtvivlans häts att genom utkastande av ballast få planet i jämvikt. Förgäves — i brant glidflykt bär det iväg nedåt. Föraren öppnar luckan över sitt huvud och vill vänta tills de andra äro färdiga. Då gripes han av den starka luftströmmens sugning och slites ut ur kabinen.... För de fyra andra är det hög tid. Men så genomfar dem en plötslig skräck — genom

en djävulsk tillfällighet försvinner just en av fallskärmarna ut genom den öppna botenluckan tillsammans med det sista av ballasten. Alltså en fallskärm för lite. En man måste stanna kvar i den ostyrbara maskinen. Måste? Nej, nej — om en måste stanna så ska *alla* göra det. Det lova de sig själva med en blick, de dödsdömda männen, utan att behöva säga något. För att ingen av dem i sista ögonblicket kanske ska bli vankelmödig kasta alla ut sina skärmar ur planet.

Nu kan slutet komma. När de måste dö så ska de göra det tillsammans, som kamrater, ty trohet till döden är ingen tom fras. Nu är det emellertid så med flygare att de inte ge sig slagna utan vidare. Även i det hopplösaste läge utnyttja de varje tänkbar möjlighet som på något sätt erbjuder sig. Detta "på något sätt" formar sig hos mekanikern till en blixtrande tanke: han tränger sig fram till förarsitsen och försöker med trimningen. Och verkligen — planet tar upp sig, mycket långsamt visserligen, men 400 m över engelsk mark har det omöjliga hänt.... fyra människor, som redan gjort upp räkningen med

sitt liv, få det på nytt såsom gåva. När Ödet menat så väl med dem står det fast för dem: de vilja och skola föra den vingskjutna fågeln hem eller sätta den i Kanalen. Motståndarna ska i alla fall inte få den.

Men då komma tre fientliga jaktplan uppdykande över den halvlama fågeln. Ska den i alla fall bli deras byte? Måske då.... men inte utan en sista strid! Emellertid svirra engelsmännen runt sitt förmenta offer utan att skjuta. De ha kanske ingen ammunition kvar. Under besättningens eldgivning dra de sig bort. Nu blir det mycket besvär med det egna planet för de fyra. På låg höjd över vattnet försöker man uppnå fastlandet. Det är ett manövrerande meter för meter. För den hela vänstermotorn finns bara några få liter bränsle kvar.

Men de fyra nå precis fram för att försöka en buklandning på en liten åker. Den lyckas på ett förebildligt sätt. Männen äro räddade. Det är knappt att de kunna tro det. Fyllda av övermäktig glädje falla de i armarna på varandra.

(Ur den tyska flygtidskriften "Der Adler".)

Charles Lindbergh får medhåll i USA

Över 60 % av trafikflygarna vid LaGuardia hysa samma åsikter om non-intervention.

Charles Lindbergh står ingalunda ensam i Amerika, som man kanske skulle tro av tidningsmeddelanden därifrån. En opinionsundersökning som gjorts bland över 100 trafikflygare vid flygplatsen LaGuardia, Newyork, visa att majoriteten av dessa piloter stödja Lindberghs isolationistiska synpunkter och gilla hans steg att begära avsked från arméflygreserven. Samtidigt hoppas de emellertid att England skall vinna kriget.

Två av flygarna, som sade att de representerade "åtskilliga dussin andra", sände ett telegram till Lindbergh, i vilket de betygade honom sitt gillande och förklarade sig villiga att vid LaGuardia bilda en "Kopparhuvudenas klubb".

Undersökningen visade att mer än 60 % av piloterna voro av samma mening som Lindbergh beträffande non-intervention — och detta trots att många av dem äro reservofficerare. De flesta av Lindberghs anhängare ansågo att han har en grundlig kännedom om och riktig politisk syn på den internationella flygningen — "han vet, vad han pratar om".

Största delen av Lindberghs motståndare avfärdade honom med ett par ord, medan andra förklarade sig icke kunna se saken på hans sätt. Ett antal förare vägrade att uttala sig, emedan de "inte ville få träkigheter" eller för att det var "ett alltför brännbart ämne".

Cubföraren blev bra jaktflygare!

Ovanlig flygarbana: 300 timmar på Cub, halvtimme i Miles Master, därpå stridsflygning med Spitfire.

På våren 1940 reste en ung man från Kalifornien över till Frankrike för att ta anställning i det franska flygvapnet. Han hade blott 300 timmars flygtid — till på köpet förvärvat i Cub. Innan den stridslystne ynglingen hann inträda i tjänst föll Frankrike, varpå han gav sig över till England. Då han insåg att chanserna till anställning vid RAF skulle vara lika med plus minus noll om befälet fick veta om hans "underhaltiga" föregående flygutbildning påstod han sig ha 500 timmar på många olika flygplantyper. Att han inte kunde bevisa detta förklarade han med att han tappat bort flygdagboken i Frankrike. Först fick han då en halvtimmars träning på den tvåsitsiga Miles Master, befanns mogen och sattes därpå direkt i en Spitfire. En landningshastighet av över 120 km/tim vållade honom inga som helst huvudbry — allt gick som smort. Nu har han hållit på med stridsflygning sedan augusti. Denna lärorika berättelse är, skriver vår amerikanska källa, ett bevis på vilket stort militärt värde som finnes i en världsdelsomfattande flygutbildning på lätta plan.

NYHETER från ONKEL SAM

Nytt världsrekord med helikopter

Newyork i juli.

Ett nytt världsrekord i uthållighetsflygning med helikopter har satts av den kände amerikanske flygplankonstruktören Igor Sikorsky. Han hängde nämligen 1 tim 32 min 30 sek över ett område som inte var större än en tennisplan. Maskinen är av hans egen konstruktion. Det förutvarande rekordet — 1 tim 20 min 49 sek — hade satts 1937 i Tyskland med en helikopter av Focke-Wulfs konstruktion.

Under rekordflygningen höll sig Sikorsky på en höjd som varierade mellan 1 och 10 m. Han kunde manövrera maskinen vertikalt, till båda sidorna, framåt och bakåt.

Sikorskys helikopter, officiellt benämnd Vought-Sikorsky VS-300-A, har en oklädd kropp bestående av svetsade stålrör. Den har inga vingar, men där man vanligen brukar finna stjärten sitter här en kraftigt tilltagen arm, och i vardera änden på denna finnes en liten fullständigt omställbar — alltså även reversibel — propeller, som arbetar horisontellt. I mitten av stjärten sitter en liknande propeller, som dock går vertikalt.



Vid det tillfälle då denna bild togs hade Sikorskys helikopter fått hjulen utbytt mot flottörer. Konstruktören landar just på Housatonic River, Stratford, Conn. Det torde vara första gången en sådan maskin har flottörer. — Infälld konstruktören själv.

Omedelbart ovanför den 90 hästars luftkylda Franklinmotorn sitter en rotor med omställbara blad. Den drives av denna enda motor. Skulle det bli motorstopp frikopplas rotorn automatiskt och fortsätter att rotera med bärande verkan — precis som på en autogiro. Styrverkan erhålles genom att ändra stigningen på de tre mindre hjälprotorerna. Föraren sitter öppet längst fram, ungefär som i ett glidplan.

Efter rekordflygningen sade Sikorsky att han trodde sådana plan komme att bli till stor nytta som "taxies" mellan flygfälten och de centrala delarna av resp. städer samt för militärt och sportbruk. Det svåraste problemet när det gäller helikoptern är dess styrning.

"Men jag tror att vi har löst den frågan till 100 % med min maskin", sade han. Vidare tror sig konstruktören kunna få upp hastigheten på en helikopter till nästan 250 km/tim. Men den torde inte komma att på något sätt kunna konkurrera med vanliga flygplan när det gäller att bära stor last över långa distanser, förklarade han till sist.



Einar Thulin

är det borgerliga namnet på FLYGTIDNINGENS USA-korrespondent med signaturen "Yankee". Efter studentexamen i hemstaden Lund gav han sig så småningom på journalistiken genom att börja som tidningsvolontär vid Skånska Aftonbladet i Malmö. Men det var kanske inte som journalist han blev mest känd då för tiden utan fastmer som en glänsande idrottsman. Inom föreningen Malmökamraterna idkade han allmän idrott, och en gång gjorde han sensation genom att som outsider hoppa 1,80 i höjd och bli skånsk mästare. Vid ett annat tillfälle utförde Thulin tillsammans med klubbkamraterna Bo Ekelund och Sam Simpler strömhopp över höjderna 1,70, 1,75 och 1,80 — men över 1,90-strecket "strömmade" endast Thulin och Ekelund... Såsom boren mångfrestare spelade han även fotboll på ett suveränt sätt. Thulin deltog även i olympiaden i Antwerpen 1920.

Alla som kommo i beröring med Thulin tyckte om honom för hans friska och trevliga sätt, varför man allmänt ansåg det vara "visst" av honom att bege sig över till USA, vilket skedde för ett tjugotal år sedan. Där blev han snart välbeställd korrespondent till Stockholms-Tidningen. Helt nyligen har han som sagt blivit korrespondent även för FLYGTIDNINGEN, vilket garanterar att denna tidnings många läsare få förstahandsmaterial från det stora flyglandet i väster. Hans idrottsliga föregående lovar en hel del ifråga om det sätt på vilket "Yankee" i fortsättningen kommer att behandla amerikanska flygfrågor.

VOUGHT-SIKORSKY XF4U-1

Amerikanarnas nyaste jaktflygplan, avsett för basering på hangarfartyg

Flygplanfabriken Vought-Sikorsky Aircraft Division, som tillhör den stora koncernen United Aircraft Corporation, East Hartford, Connecticut, USA, håller nu på med de första provflygningarna med den senaste typen av jaktplan för skeppsbasering, kallad XF4U-1. Efter de speciella provflygningar som utföras från tillverkarens sida kommer planet att överföras till amerikanska flottan för att genomgå Navy Departments officiella "antagningsprov". Därmed, sägs det, får USAs marinflyg en typ av helmetallplan som förenar alla de goda egenskaper flygtekniken under senaste tiden genom oändliga experiment skapat.

Flygkroppen är av skalkonstruktion med punktsvetsning — en svetsningsmetod som ger utomordentligt slät yta och i icke ringa grad bidrar till att höja planets prestanda.

Även roder och stabiliseringsorgan består av helmetallskal.

Vingarna äro av skalkonstruktion och ha en balk. Framifrån sett ha de "omvänd mäsform", vilket vi känna igen från bl. a. våra skol-Klemmar. Knäckarna bilda ju låga punkter, under vilka det är synnerligen lämpligt att placera landningsställbenen. Denna metod minskar landningsställets vikt och underlättar i föreliggande fall även "stuvningen" ombord på hangarfartygen.

Landningsstället är indragbart i vingarna. Sedan benen fällts in få även dessa

punkter på vingarna en slät yta genom luckor som sluta väl till.

Motorn är en 18-cyl. Pratt & Whitney R-2800, dubbelradig luftkyld stjärnmotor på 1.850 hk vid starten och 1.600 hk på 6.500—7.000 m höjd. Propellern är en Hamilton Standard "constant speed".

Planetets flygvikt är något över 4.000 kg. Spännvidden är c:a 12,2 m och längden något över 9 m. Ytterligare siffror kunna f. n. ej utlämnas, men man har nog rätt att vänta sig en hel del av denna verkligt "fräcka" kärra — för att nu använda en modern svensk flygplan-karakteristik...



Små men naggande goda segelflygplan

Även segelplan med 10—12 m spännvidd kunna uppvisa fina resultat

I alla segelflygländer har man länge försökt få fram ett högvärdigt plan med mindre spännvidd och lägre vikt än t. ex. de bekanta mästerverken Minimoa och Reiher. Dessutom eftersträvades en avsevärd sänkning av bygg- och underhållskostnaderna. Från tyskarnas sida visades en lösning av det gamla problemet när *Windspiel* byggdes. Med 12 m spännvidd hade detta plan en tomvikt av endast 54 kg. Men billigt var det ingalunda, och arbetet med att åstadkomma denna sagolikt ringa vikt kostade oerhörda summor. *Windspiel* kan användas t. o. m. vid avancerad flygning och är i övrigt synnerligen högvärdigt, bl. a. vid flygning i Alperna. Speciellt *Windspiel* i sitt andra utförande, som var något tyngre, vann stora framgångar vid fjällflygningar. Det är just vänderheten och det smidiga kurvandet i termik som är så värdefullt hos lätta segelplan och som kommer dessa att i många fall överträffa de tyngre högvärdiga planen med sin relativt stora flygvikt.



Det intressanta segelplanet Kolibri, som transporteras med vingarna kvarsittande men kroppens bakre del avmonterad.

Efter *Windspiel* kom *H-28* (byggd av bröderna *Hütter*, vilka tidigare konstruerat det även i Sverige bekanta övningsplanet *H-17*). *H-28* har 12 m spännvidd. Den ligger i bästa glidvinkel vid 86 km/tim. Också detta plan, vars tillsatsvikt är ung, lika stor som tomvikten, väckte stort uppseende, särskilt på grund av sin max. störflyghastighet 480 km/tim och sitt glidtal på 1: 27.

Till Rhöntävlingen 1938 kom konstruktör *Blessing* med sin *Kolibri*. Detta plan uppvisade en märklig nyhet, nämligen det sätt på vilket det monterades ned för transport. I stället för att som vanligt ta bort vingarna från kroppen monterades härvid stjärten ifrån kroppens främre del, medan vingarna sutto kvar på sin plats. Detta låter sig naturligtvis göra endast med segelplan som ha liten spännvidd — *Kolibris* var 12 m. Tomvikten var 100 kg, vilket enligt uppgift skulle kunna sänkas ytterligare 15—20 kg. Materialet kostade endast 300—350 RM. I detta fall är *Kolibri* den första lösningen på problemet med billigt pris. Sjunkhastigheten är 0,75 m/sek och glidtalet 1: 23. Endast vid mycket kyttigt väder dansar planet omkring rätt kraftigt.

Italiens bidrag.

Och nu har *Italien* underskridit den förutvarande standardspännvidden 12 m. Den i översiktsritning här avbildade *S. Ambrogio II* har endast 10,26 m spännvidd, och längden är blott 4,85 m! Detta har emellertid medfört den olägenheten att kabinen, som inte kan göras hur liten som helst,

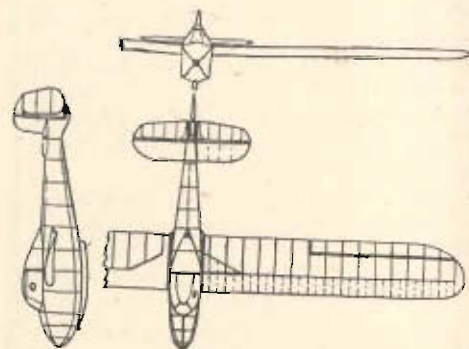
framträder på ett i estetiskt avseende ganska ofördelaktigt sätt. Planet är mycket enkelt konstruerat för att nedbringa byggkostnader och arbetstid. I stället för knäckkar ha vingarna en svag V-form. Skeningsrodren ha differentialstyrning. Såväl vingarna som stabilisator och höjdroder kunna tagas av.

Data och prestanda:

spv. 10,26 m
längd 4,85 m
vingyta 9,4 kvm
tomvikt 90 kg
tillsatsvikt 75 kg
sjunkhastighet 0,8 m/sek
glidtal 1: 22,3.

Det skall bli spännande att se om högvärdiga dvärgsegelplan kunna tillverkas så pass billigt — genom uppläggning i stora serier — att de få allt flera anhängare.

Karl Anders.



Översiktsritning av "S. Ambrogio II".
(Deutsche Sportflieger.)

VI PRESENTERA:



Gustav A. Söderberg,
ingenjör, klubbrepresentant med
amerikansk fart.

Efter att en lång tid ha legat nere befinner sig flygintresset i den gamla flygindustriestaden Landskrona nu i kraftig stigning, beroende på att en flygklubb med det lockande namnet "Clippern" för en tid sedan bildades. Denna unga klubb har redan hunnit med en fin utställning, som låtit tala om sig. Största anledningen till detta glädjande uppsving får nog tillskrivas klubbens nyvalde representant, ing. Gustav A. Söderberg, som nedlagt ett energiskt arbete på medlemsvärning. Resultatet har blivit en livlig anslutning inte bara från ungdomens sida utan även från den äldre generationens, och de inflytelserika "gubbarna" äro inte nå få. Således återfinnas i klubbens matrikel även några av stadens största industriledare.

Sverige räckte tydligen inte till för ing. Söderbergs idérika och verksamma sinne, varför han för många år sedan begav sig över till de stora möjligheternas land. Han fick så småningom anställning vid amerikanska flygplanfabriker, där han arbetade i ett flertal år. Men naturligtvis skulle han även upp i luften, och så blev han aktiv flygare. Han kom att tillhöra American Escadrille, som hade sin bas på flygplatsen Floyd Bennet, Newyork.

Nu är det ju ett bekant faktum att svenskar i främmande land till slut falla offer för något som kallas hemlängtan. En del står emot, en del ger efter. Söderberg tillhörde de senare. Så kom det sig att han tillsammans med några andra amerikanska ingenjörer hörsammade Svenska Aeroplanaktiebolagets kallelse att komma till Sverige och hjälpa till med konstruktion av nya flygplantyper. Sedan någon tid tillbaka har han bytt anställning och är nu vid A.-B. Landsverk i Landskrona — vilket gjort att Flygklubben "Clippern" nu fått det "riktigt på gaffeln".

Elddopet var den nämnda utställningen, som hade att uppvisa många intressanta saker, däribland ett av Söderberg konstruerat jakt- och störtbombplan samt en stratosfärraket — båda föremålen än så länge endast som modeller. Men vackert så — tillsvidare...

— Some.

HISTORISKT PÅ "OSTKANTEN"

Red. har fått tillåtelse att publicera ett brev från civiling. Åke Gävert till hans moder hemma i Karlstad. Brevformen ha vi behållit för att ge ett exempel på hur en flygare bör hålla sina anhöriga underrättade om vad som händer och sker. Det viktigaste och den största propagandan är nämligen när de hemmavarande kunna följa ens göranden och låtanden, då största tillförsikt härigenom vinnes för pågående och kommande utbildning o. d. på området. Så överlämna vi ordet till Åke Gävert. Han berättar om de första flygningarna över "Ostkanten" på Alleberg:

Traneberg den 24 maj 1941.

Kära lilla Mamma!

Hjärtliga gratulationer på Mors dag!

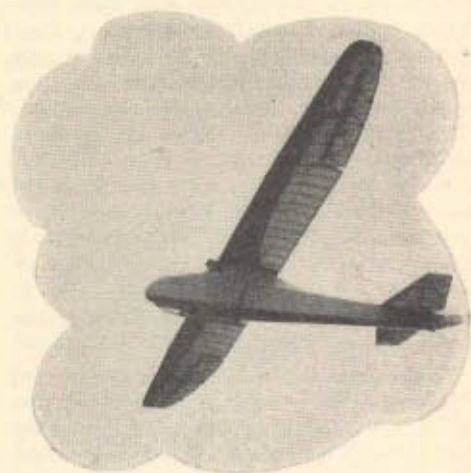
I brist på vårens blommor ber jag få frambära denna något torra blomma, ithy att jag inte har något bättre. Jag hoppas som vanligt att andra mera tacksamma ungar uppvaktar på ett mera synligt sätt. För min del tänkte jag berätta om hur jag hade det på Alleberg för en vecka sedan.

Jag fick order göra tjänsteresa till Alleberg på lördag eftermiddag. Bodde hos lägerledningen på vandrarhemmet nedanför berget, där jag även åt. På söndag morgon kl. 6 var vi uppe och åt frukost, varefter vi gick upp på berget. Men tyvärr var det praktiskt taget alldeles lugnt, varför det inte gick att segelflyga på hang. Det gjordes emellertid några gummi-repstarter med glidflygplan för att prova startplatsen, och allt gick fint. Mot eftermiddagen började det blåsa svag östlig vind. Jag föreslog att vi skulle göra ett försök att segla på ostslutningen av berget (osthanget). Jag mätte vinden och fick den till 5 m/sek vid hangkanten. Efter någon tvekan gjorde vi klart för flygning.

Starten gjordes med vinsk från bergets topp, och jag fick en höjd av 150 m. Fägelblad och Tärnlund skulle åka in till Falköping för att ta emot de första eleverna, som skulle börja dagen därpå, och det var därför jag fick i uppdrag att göra första starten. Det hade över huvud taget aldrig flugits på osthanget förut, varför det var en intressant uppgift.

Alltså var jag på 150 m höjd, släppte startwiren och styrde ut över hangkanten. Började flyga parallellt med kanten och så: vinden var tillräckligt stark. Den bar! Och jag seglade! Svävade ljudlöst fram över hanget längs hela bergets längd på en höjd som höll sig mellan 100 och 125 meter. När jag tyckte mig ha visat att det gick bra så flög jag in över berget och landade på startplatsen efter 39 minuters flygning. Nästa man som flög var Eide Lindelöw, som vi inom parentes sagt anställt som segelflyginstruktör här i Stockholm. Han var uppe i 13 minuter och klarade därmed sitt C-diplom. Sedan mojade vinden, och det gick inte att flyga mer den dagen.

Måndag morgon var vi uppe redan kl. 5 och gjorde planet startklart igen. Då var vinden bättre än dagen förut, och solen sken från en molnfri himmel. Det gjordes ett par tre starter med utmärkt resultat. När det blev lunchdags passade jag på och bad att få flyga medan de andra gick ner för att äta. På med fallskärmen, skintröjan, halsduken m. m. varmt och så till-



rätta i planet. Starten gick fint, 150 m som utgångshöjd, och seglingen kunde börja. Gick några varv fram och tillbaka på konstant höjd 100 m. Lyckades så få tag på en termikblåsa (en varm uppåtstigande luftström), började svänga runt i cirklar och steg stadigt med c:a 1 m/sek. Höll på till så där en 600 m höjd, men då hade jag drivit med vinden över hela berget och befann mig på läsidan. Eftersom jag inte visste om det inte möjligen kunde finnas starka nedåtgående vindar där så tog jag det säkra före det osäkra, gick ur termiken, flög tillbaka till hanget och låg där ett tag tills jag fick tag på en ny termikblåsa. Då började jag cirkla i trånga kurvor. Steg kraftigt med 1—1,5 m/sek. Höjdmätaren knallade hastigt uppåt — 500 meter... 1.000... 1.100... 1.200... 1.300 meter! Hade drivit långt ifrån berget och var nästan framme vid Falköping, då jag blev tvungen lämna upp vinden, emedan jag då började komma ut ur det tillåtna området. Detta var ju ledsamt eftersom jag fortfarande steg kraftigt. Näja, inte så illa ändå, när svenska rekordet är 1.250 m över starthöjden — och jag hade 1.200 m.

Så småningom kom jag tillbaka till hanget igen. Låg där en stund på 100 m höjd. Nu kom det ny termik, som jag följde med och åter knallade upp till 1.300 m. Behöver det talas om att jag mätte prima.

Men tiden rann, och jag började bli hungrig, varför jag gick in för landning och tog mark efter 2 tim 4 min flygning. Sen åt jag, avslutade arbetet på den uppgift för vilken jag gjort resan och var nöjd med min dag.

Till sist får de mina och jag önska Dig allt gott och hoppas att Du mår fint. Hälsningar till er alla!

Åke.

Segelflyg med nattduksbord

Häst som flyg mascot



Utdrag ur dagbok från andra instruktörskursen i Norrköping.

Av STIG KERNELL

Författaren har bett att få påpeka att det ingalunda jämt går så spralligt till vid en segelflyginstruktörskurs. Man kan säga att sådana "gyllene" episoder som Kernell här nedan skildrat förekomma i lika stor utsträckning vid en dylik kurs som saltkorn i en gryta havregrynsgröt.

Söndagen den 8/6. Författaren till denna nid- och smädelsekrift kommer sprängande på sin stålhest fram till pöretet, alias Frälsningsarméns hotell. Med sviktande härliga knän går han fram till vakthavande brigadören och utbrister: "Kors- och tvärsfarare Kernell från Östra Sörmlands Flygfarareklubb anhåller om att erhålla ett bås för egen lekamen och en stålhest". Strax därpå se vi en grupp glupande kämpar, som halvglydande över tallriker och glas försöka suppa varandra under bordet med svagdricka. Mellan de stadiga klunkarna instoppas otaliga kakor syrat flottbröd. (Presentation av de blivande instruktörseleverna.)

Måndagen den 9. Tre kraftiga knackningar på dörren, Åstadkomna av väckelsebrigadören, inviga den nya dagen. — Vi stålredo ut till flygplatsen. I hangaren låg en splitterny Schulgleiter 38. Planet, som för en outsider helt säkert skulle te sig som en hopsamlad gärdsgård, tedde sig för oss som . . . ja, det finns ingen bättre jämförelse än en underskön kvinna. Vilken konstruktion, vilka linjer, vilka stötdämpare, vilken stil! Detta om planet förstås. Strax intill SG:n låg något ännu bättre, en färsk Grunau Baby II b. Nu har jag inte ord att uttrycka min förtjusning längre. Därtill måste man vara poet allraminst.

Tisdagen den 10. Morgonen ett inferno. Brigadören var på vippen att åkalla den onde för att få oss ur säng. För att inte inleda honom i frestelse planerade vi våra fötter på golvet i hans åsyn. (Då gick han. Sedan tvättade vi dessa fötter.) —

Vi ha övats i vinststart och varje flygare har fått många tillfällen att upprisa sina speciella små tricks. En tempamentsfull Åskådare kunde hela dagen iakttagas på fältet. Han rev sitt hår och svor på bruten svenska över alla flysser. Kanske förstår han inte det fina i saken? Åskådaren var tvungen att titta på, ty han var vår käre lärare. . . .

Kvällen inträdde. Författaren och dennes rumskamrat började med sin osvikliga energi en diskussion över de högre tingen till långt fram på morgonen. Till de högre tingen räknas religion, kvinnor, KSAK och Luftfartsmyndigheten.

Onsdagen den 11. Brigadören har nu insett att han ej fått syndernas förlåtelse. Varje morgon genomlever han ett ministyrhelvete för att få gästerna i rum 303 på benen.

När vi i dag kommo ut till flygfältet mötte oss en skara elever. Dessa blevo omedelbart anammade av var sin instruktörselev. De fingo till en början öva balansering i motvind.

Torsdagen den 12. På grund av omständigheterna börjar dagboken mitt i natten. Författaren vaknar av ett oerhört buller och griper helt instinktivt efter sängkanten. Skövde-Johan har också vaknat. Han vilar tungt på vänster armbåge och glor med röda ögon på fotändan av min säng. Där ligger nattduksbordet med spräckt marmorskiva badande i en trasig karaff, böcker, tidningar och en sur pipa. För att briljera med våra järnhårda nerver avlösas en svordom från vardera sängen, och medvetlöshet inträder åter. — En tid där-efter knackar väckelsemannen, och när han märker att vår medvetlöshet är av svåra art glutter han på dörren för att väckelsen skall ta bättre skruv. Härvid utbrister han: "Sankt Antonius, har något rasat här" Som på ett givet kommando resa vi oss båda upp ur sängarna och sända brigadören en blick som rakt på sak säger: "Gå till Gehenna!" Den plikttrogne soldaten finner då för gott att retirera. — Skövde-Johan relaterade för mig hela händelseförloppet. Han hade råkat komma in i häftig nedvind vid flygning med Grunau Babyn. Hastigheten hade blivit onormalt hög, varför bromsarna skulle ansättas. Nattduksbordets ena ben fick tjänstgöra som spak. Han hade tydligen glömt att föreskrifterna säga att man ska manövrera bromsarna långsamt och försiktigt. . . .

Dagen i övrigt förföt utan störande intermezzon. Eleverna ha sysslat med glidplanhygge under ledning av Skövde-Johans, vilken i vaket tillstånd är fullt normal.

Fredagen den 13. Morgons dådlighet börjar nu övervinna. Fården till flygfältet går i ett haj, och undervisningen av eleverna fortlöper fruktansfullt. Men det är fredagen den 13, startflygargängets födelsoflag. Två instruktörselever inväldes också som nya medlemmar. Alfias vår Iris tog sitt A-diplom.

Lördagen den 14. När vi i dag kom ut till fältet ökade Kipps stämning ut över nejden: "Ut me Beibgyyyyn, ut me Beibgyyyu! Ternik. Ternik. . . ." Planet drogs ut, och Mas-Pettersson nedsänktes i sittbrunnen. Det blev flyga av. . . . Han

(Forts. på sid. 14.)

VI PRESENTERA:



Olle Håkansson, värmländsk klubbsekreterare, segelflygfantast.

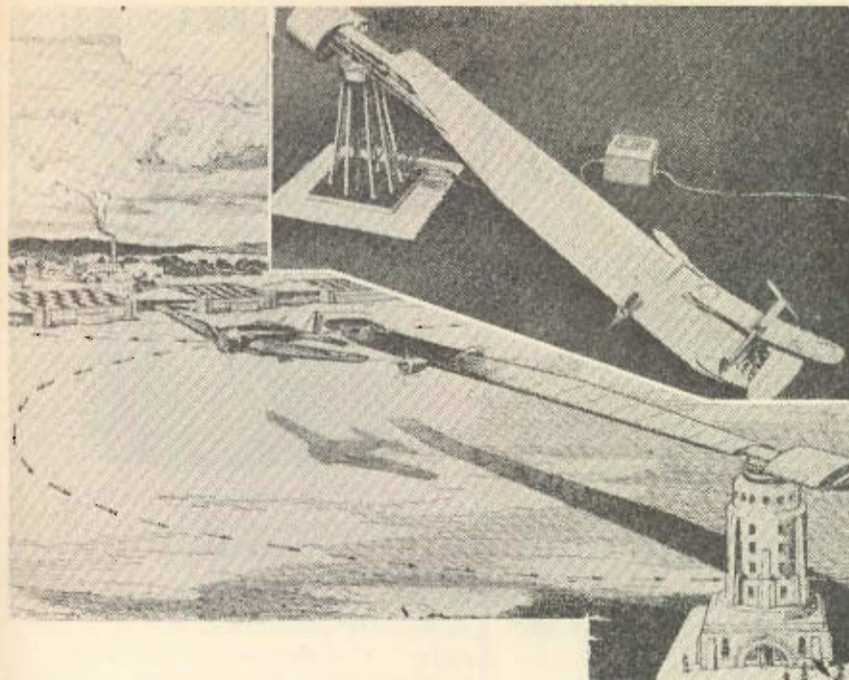
Redan 1932—33 väcktes karlstadspojke Olle Håkanssons håg för flygningen. Efter att under flera år ha hållit på med modellflyg blev hans längtan att själv få komma upp i luften övermäktig. Därför började han tillsammans med en annan flygbiten pojke att egenhändigt bygga ett plan. Visserligen fullbordades endast flygkroppen, som dock visade prov på en god uppfattning i flygfrågor.

I samma veva, 1936, bildades Karlstads Modell- och Segelflygklubb, och naturligtvis blev Olle en av stiftarna. Skildringen av hans insatser är intimt sammanbunden med klubbens historia. Tyvärr erhöLL denna klubb ingen större tillslutning, varför de få aktiva voro tvungna att arbeta desto hårdare. Till dem som flitigast jobbade i bygglokalen var förstas Olle, som härigenom fick en stabil grund för kommande verksamhet inom segelflyget. När flygningarna började med Anfängern lärde Olle sig flyga och tog A-diplom 1938 samt B-diplom 1939. Av diverse orsaker avbröts klubbens verksamhet strax där-efter. En episod från denna tid som klart belyser Olles oförbränneliga intresse kan nämnas: efter ett missöde hade han fraktats ner till "lasen" för "översyn", och man väntade allmänt att hans hängivenhet för segelflyget skulle minska. Det första han yttrade var emellertid: "Glöm inte ta med kapten Söderbergs flyglära del 2 nästa gång!"

På hösten 1940 ombildades resterna av den gamla KMSFK till Karlstads Segelflygklubb, och Håkansson utsågs till sekreterare. En ny väg beträddes — vägen i riktning mot framgång — och som en röd tråd går Olles ansträngningar att få till stånd en stark klubb, som på ett värdigt sätt kan representera Värmlands segelflyg.

Förutom att Olle ständigt strävat efter att fördjupa sitt flygtekniska vetande — som nu är avsevärt — har han också alltid vetat att skaffa sig praktiska färdigheter. Således deltog han i den nyligen hållna andra segelflyginstruktörskursen i Norrköping, där han fick en grundlig utbildning, som säkerligen kommer att bli KSFK till ovärderlig hjälp vid kommande flygningar.

TACB.



Flyguppsfinnarna kunna ej låta bli att rådbära sina hjärnor med problemet "start å la karusell". I majnumret 1940 av FT redogjorde en svensk uppfinnare för en startmetod där maskinerna åkte med katapultvagnar på cirkelbana. Och här kommer engelsmannen Shead med ett lika fantastiskt men i framtiden måhända utförbart projekt. Som synes på bilderna få flygplanen här åka karusell på ett väldig rotorblad, vilket drives av en kraftig motor. När denna motor börjar arbeta bibringas rotorbladet lyftkraft och höjer sig. När bladet uppnått tillräcklig hastighet kommer det tungt lastade flygplan som åkt med på översidan att med betryggande bärighet koppla loss och ge sig iväg för egen motor. — Alla sätt äro bra utom de tråkiga... Hur vore det förresten att inreda nöjesfältskarusell i rotorbladet?

Dagboken...

(Forts. från sid. 13.)

fick sådan termik att planet flög rätt upp och blev så litet, så litet, ja det blev så litet som en halvöppen byxknapp. Mas-Petersson är nu C-diplomat, och han är värd det. Skriv upp det! En gammal sed säger att varje nybakad diplomat ska badas i "Åsbergs dike". Detta verkställdes. Petersson kved inte en gång.

Nästa C-aspirant blev Borgström. Utan nämnvärda besvär erövrade han sitt C. Nedkommen motsatte han sig all badning och motiverade sin motsträvighet med att

han var iklädd uniform. Då tyckte vi: "Vem tusan har tänkt bada uniformen? Vi vill bara bada köttet." (Förresten var uniformen Väg och Vattens!) Nu tog den rackarn och mutade oss med invitation till kafferep. Men de svaga karaktärer vi besitta antogo vi anbudet. Det hela är dock mycket skumt gjort, varför Borgström döpts till Borgskum.

Söndagen den 15. Urkämpan Hugosson, som ett par dagar vistats i byn, har hållit ting med ikaruskämparna och beskrivit hurusom de apparater fungera med vilka man kan flyga såsom fåglarne. Efter tinget utfördes praktiska försök med bärsärken Åsberg i vingarne. Under kämpaskarans vapenslammer utmärkte han sig fram till B, vilket renderade honom en lögning i åns blåa höljs. Vid lögningen skövlade bärsärken som en varulv och utlovade att gå holmgång med och rista blodörn på var och en. Ingen aktade dock på de råa tillropen.

Måndagen den 16. Åter vardag. Åter ljud ropet "termik, termik" över fältet. Svordomarna stockade sig i telefonwiren, och en högt uppträdd brådska rådde. Nåde den elev som hasar benen efter sig på fältet, ty Kipp har skaffat sig kikare. En tendens till "på stället språngmarsch" har blivit följden.

Tisdagen den 17. I dag har vi upptäckt varför "Kippen" ser så mycket termik — han har färgade glasögon. I morse hade han glasögonen på, varför Babyn drogs ut. Förf. satte sig vid spakarna och vinschades upp. Eftersom flygaren ej bar färgade glasögon fanns det inga uppvindar. På grund av detta stördes hans luv, och kommen till varje flygares mörka tråd, baslinjen, kländes fullt sidoroder in med samma

frenesi som när en koling spottar på en gråsparv. Följden blev en störtspiral, och författarens huvud erhöi en snett bakåt-uppåttriktad resultant, uppkommen av två komponenter — den ena av centrifugalkraften och den andra av den tröghet huvudet besitter. Den ännu levande författaren är numera medlem i struntflygargänget. — Efter denna start tog Kipp av sig glasögonen, och Babyn lyftes in i hangaren.

Torsdagen den 19. A-flygningar hela dagen. En sorglig historia: vid flygning med A-eleven madam Adamsson hörde tjänstgörande instruktören ett ljudligt skrammel vid landningen. Den nitiske läraren anbefallde genast översyn av planet. Detta vändes och vreds under omild behandling, men intet skrammel hördes. Nu bar det sig inte bättre än att en instruktör varslade ett lätt skrammel vid madam Adamsson barm. En undersökning gav full klarhet åt saken. Ängstfull och förskrämd framplockade madamen en amulett bestående av en stor gjutjärnshest i två halvor, sammanhållna av en dålig nit och ett par gummiband. Ett ben var borta (vid hård landning?) men den vägde ändå ca 1 ½ kg. På grund härav skulle jag vilja föreslå att KSAKs formulär för utövande av glidflygning utökades med en paragraf i vilken medförande av amuletter vägnade över 1 kg skulle förbjudas vid flygning.

Freidagen den 20. Frenesi och arbetsglädje. Resultat 10 A-diplom och 1 C-diplom på en enda dag! Bland A-diplomaterna märktes madam Adamsson — denna gång utan amulett. C:et togs av förf. Det var dennes lugnaste flygning, ty Kippen satt hemma vid sitt matbord. Men jag tror jag föredragit 3 sek m nedvind i stället för det efterföljande badet. Under förarbetet till detta skadades allvarligt fem man.

Söndagen den 22. Skövde-Johans fru och telning ha kommit, Skövde-Johan nerstopas i den allra finaste flygapparaten för att visa sina anhöriga sin flygskicklighet. I ett huj vilar den stolta fogeln tätt under himlabågen. Men på fältet står Kipp och kvider med förbittrat mod. Han ber till trollden att den stolta fogeln ej månde rugga under den bälde flygarens oerhörda ansträngningar att jaga uppvindar. Det dröjer inte länge förrän apparaten åter slår sig till ro på marken och Skövde-Johans anhöriga förskrämda titta fram bakom en värdkas (gränsmarkeringsljus) de tagit som höstvörn. Kipp sjunker till marken som en punkterad ballong och söndagsfrid inträder.

Måndagen den 23. Mille har hamrat på skrivmaskinen hela natten, ty FLYGTIDNINGEN ska snart komma ut. Palmqvist påstår att det varit ett utmärkt ackompanjement till hans mardrömmar.

Midsommarafton. Instruktörselever och flygelever bjudna på tågrespa till badorten Arkösund av värddklubben. Bad och dans. Smörgåsarna kostade 60 öre styck.

Onsdagen den 25. På kvällen intogo vi kaffe hos Borgskums. Detta — ett stortstilat kafferep — var faktiskt t. o. m. bättre än nöjet att se den bussige Borgskum blöt och lerig.

Lördagen den 28 juni. Adjö och tack, Norrköping. Vi glömmar dig inte, inte heller Kipp, Östman, KWH — för att inte talade om den leende Olle Tidblom.

S. K.

Våra priser äro incl. omsättningsskatt



Förgyllda flygmärken
med kråsnöl Pris 2:40 kr.
d:o utan krona Pris 1:85 kr.

Flygarringen (kontr. silver) för damer o. herrar. Uppgiv invänd. mått i mm. Pris 4:85 kr. d:o förgylld Pris 6:25 kr.



— **Order över 5 kr. portoifritt** —

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

AERO-TJÄNST, Malmö

Flygtermer på fem språk. VIII

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
flyga flyga (= styra) flyganfall flygare flygbåt flygegenskaper flygelev flyglasögon flyghastighet	fliegen steuern, "knüppeln" Luftangriff (m) Flieger (m) Flugboot (n) Flugeigenschaften (f) Flugschüler (m) Fliegerbrille (f) Fluggeschwindigkeit (f)	fly pilot air attack, air raid aviator, flyer, pilot flying boat flying qualities flying pupil flying goggles flying speed	voler pilote attaque (f) aérienne aviateur (m) hydravion (m) à coque qualités (f) de vol élève (m) pilote lunettes (f) d'aviation vitesse (f) de vol	volare pilotaio attacco (m) aereo aviatore (m) idro (m) a scafo centrale qualità (f) di volo allievo (m) pilota occhiali (m) per aviatori velocità (f) di volo
(Den engelska texten till ovanstående svenska ord råkade genom ett ombytningsfel i förra numret bli omkastad och följaktligen felaktig. Läsarna ombedjas stryka motsvarande rader i föregående nummer!)				
flygplanfabrik flygplats flygpost flygspanare flygspaning flygstrid flygtid flygvikt	Flugzeugfabrik (f) Flughafen (m) Luftpost (f) Beobachter (m) Aufklärungsflug (m) Luftkampf (m) Flugzeit (f) Fluggewicht (n)	aircraft factory airport air mail observer reconnaissance flight air combat, air fight flying time weight loaded	usine (f) d'aviation aéroport (m) poste (f) aérienne observateur (m) vol (m) de reconnaissance combat (m) aérien temps (m) de vol poids (m) total en vol	fabbrica (f) di aeroplani aeroporto (m) posta (f) aerea osservatore (m) volo (m) di ricognizione combattimento (m) aereo tempo (m) di volo peso (m) totale in assetto di volo ventilatore (m)
fäkt (ex. vindtunnel-) framtung frihårande friktionsmotstånd frontyta furu fylla, tanka	Gebälse (n), Winderzeuger (m) kopplastig Ireitragend Oberflächenreibung (f) Stirnfläche (f) (des Motors) Kiefer (f) tauken	fan, blower nose heavy cantilever skin friction frontal area pine refuel	ventilateur (m) lourd du nez cantilever, en porte-à-faux frottement (m) superficiel surface (f) frontale pin (m) se ravitailler en essence	pesante di testa a sbalzo attrito (m) superficiale area (f) frontale pinastro (m) rifornire i depositi di benzina, rifornirsi
fyrtaktsmotor fälg (hjul) fälla bomber fällbara vingar	Viertakt-Motor (m) Felge (f) Bomben (f) werfen zusammenlegbare Flügel (m) Sanitätspack (n)	four-stroke engine rim drop bombs, release b. folding wings	moteur (m) à quatre temps bandage (m) lancer des bombes (f) voilure (f) repliable, ailes (f) repliables boîte (f) médicale de secours	motore (m) a quattro tempi cerchione (m) lanciare bombe (f) ali (f) pieghevoli, — ripiegabili cassetta (f) di pronto soccorso
förbandslåda förbränningskammare förbränningsmotor	Verbrennungsraum (m) Verbrennungs-Motor (m)	combustion chamber internal combustion engine	chambre (f) d'explosion moteur (m) à combustion interne distributeur (m) carburation (f) réchauffage (m) (du mélange) avion (m) d'études	camera (f) di combustione motore (m) a combustione interna distributore (m) carburazione (f) preriscaldamento (m) della miscela aeroplano (m) sperimentale
fördelare förgasning förvärmning (av gasblandningen) försöksflygplan	Verteiler (m) Vergasung (f) Gemischvorwärmung (f) Versuchs-Flugzeug (n)	distributor carburation preheating (of the gas mixture) experimental aircraft		



Kontinentens största specialfabrik

för

FLEXIBLA AXLAR

av obegränsad längd.

Torsionsfria flexibla axlar för
distanstyrning
Metallslangar
Bowdenaxlar
Bowdenspiraler
Bowdenkablar

GEMO, Berlin N 20, Prinzenallee 25-26

Höjdmätare för flygplan



visande och registrerande

G. Luft Metallbarometerfabrik

G. m. b. H.

Stuttgart-S



FLYGTIDNINGENS

POPULÄRA FLYGKURS

Av *Carl Flögare*



Skevning — sidoroder — spaken bakåt — återgång med skevningen och mothållning — återgång med sidorodret.

Vad har vi nu gjort för manöver? Jo, en normal sväng i planflykt.

Vi skola närmare studera dessa olika moment. Först måste vi vara på det klara med att centrifugalkraften spökar lite för oss då vi utför en sväng. Varje kropp har en viss tröghet som vill tvinga den att fortsätta i den påbörjade rörelseriktningen. Vid sväng uppstår en centrifugalkraft som under svängningsrörelsen ökar tyngden och minskar hastigheten på flygplanet. Centrifugalkraften är riktad utåt från svängens medelpunkt.

Lyftkraften hos ett flygplan måste i en sväng vara så stor att den motverkar såväl tyngdkraft som centrifugalkraft. Genom att luta flygplanet i svängen och samtidigt öka anfallsvinkeln åstadkommes denna motverkan. Ju snävare svängen göres och ju större hastighet jag har i svängen desto kraftigare blir centrifugalkraften och desto mera måste jag luta flygplanet. Svängningsradie, hastighet och lutning står i en viss proportion till varandra. Är lutningen för svag i förhållande till svängningsradien så kan flygplanet utåt (precis som bilen på hal is), och är lutningen för brant i förhållande till svängen, så börjar flygplanet glida inåt på vingen.

Kaning utåt i en sväng medför ökad bromsning med risk för fartförlust. Vingglidning inåt ger däremot ökad hastighet — med höjdförlust som kan vara farlig på lägre höjder.

Kontrollkupong nr 6

Sänd omgående examensprov nr 6. Svarsporto (3 st. 5-öres frimärken) bifogas.

..... den 1941

Jag är *ny* elev i flygkursen och värvad av:

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

Skevning ... sidoroder ...

För att nu återgå till att titta närmare på de roderörelser som vi först omnämnde härövan, så bestämmer vi således den önskade lutningen för exempelvis vänstersväng genom att föra över spaken åt vänster till lämpligt läge. Omedelbart efter det vi givit skevning ger vi vänster sidoroder dels för att upphäva den genom skevningsroderet bildade skevningsroderbromsen, dels för att ge flygplanet svängningsrörelse. Någon tidsskillnad mellan dessa båda roderörelser kan man knappast tala om, men skevningen bör komma en aning före, ty börjar man med sidorodret uppstår lätt en kaning som medför ännu större fartförlust än vad normalt är fallet under sväng.

... spaken bakåt ...

Detta var det andra momentet, men varför gör jag det? Jo, eftersom flygplanet kommer på kant i svängen när det skevas och man då ger sidoroder, så vill flygplanet svänga åt vänster och nedåt (eftersom lodaxeln ligger på kant — d. v. s. hela flygplanet). Detta motverkas av höjdrodret som lyfter upp nosen och även hjälper till en aning med att underhålla svängen.

... återgång med skevningen och mothållning ...

Om vi hålla spaken kvar med skevningsroderutslag under hela svängen, så komma vi att vrida oss mer och mer runt flygplanets längdaxel och lutningen ökas för kraftigt. Mothållningen — eller stöttningen som det även kallas — är till stor del nödvändig även med hänsyn till att ökad lyftkraft erhålles på högervingen genom att denna går fortare fram genom luften under vänstersvängen.

... återgång med sidorodret.

Denna slutrörelse gör man sedan på grund av att dels hjälper höjdrodret till en aning med att hålla flygplanet kvar i sväng, dels kommer ju skevningsroderbromsen att verka litet på vänstervingen i stället för att den tidigare verkat på högervingen, eftersom vi måste stötta med spaken något åt höger. Det är därför ytterst litet sidoroderutslag som erfordras för att ligga kvar i svängen.

Alla rörelser ska vara mjuka, och hela tiden måste du ha uppmärksamheten riktad på nosens läge i förhållande till horisonten så att du varken får för hög nos med låg fart eller för låg nos med hög fart. Tänk även på att vi måste bibehålla den rätta lutningen samt en väl avvägd svängningsradie. Ge akt på hur fort nosen rör sig utefter horisonten!

När du ska gå ur svängen måste du skeva upp kärran genom att föra över spaken ytterligare åt höger samtidigt som du ger relativt kraftigt höger sidoroder för att dels motverka skevningsroderbromsen, dels för att stoppa upp svängningsrörelsen. Eftersom vi legat i svängen med spaken tillbakaförd måste du vid urgången föra fram spaken en aning så att nosen inte stiger över horisonten. Därefter centrerar du alla roder och lägger dig i planflykt med kurs rakt ut.

Sväng i glidflykt.

Vid svängar i glidflykt förfar du på ungefär samma sätt, men du måste då ha nosen något lägre för att kunna bibehålla erforderlig fart. Dessutom fordras större roderutslag med höjd- och sidorodren eftersom propellerluften i glidflykt icke bidrar till samma kraftiga roderverkan på dessa båda roder som när motorn under planflykten ökar verkningsgraden genom att propellerluften då påverkar dem.

Sväng i stigning.

Svängar under stigning göras snarlika som under planflykt men med den skillnaden att man bör öka varvet på motorn, och dessutom ska man vid ingång i sväng sänka nosen en aning för att få högre hastighet. Svängar under stigning kunna vara ganska farliga om man inte ser till att man har tillräckligt kraft- och fartöverskott till buds.

Ingen "mjölkning" när du flyger — men ej heller rädsla för roden!

Du får inte sitta och "mjölka" med roden, ty det är tecken på en nervös strävan att hålla kännning med planet — på samma sätt som man kan se en del bilförare sitta och rycka i ratten. Kännningen med planet hålls bäst genom att med mjuk hand och lätt fot möta de tendenser till avvikelser flygplanet visar.

Du ska emellertid icke röra roden med alltför stor försiktighet. Roderrörelser för t. ex. en ingång i sväng kan visserligen göras nästan omärkligt, men därvid blir det svårt för dig att känna när roderutslaget ska upphöra. Följden blir vanligen att flygplanet lägges i en sväng, vars lutning alltmör ökas. Rodren ska röras fritt och otvunget.

Man brukar i instruktionshänseende dela upp svängen i tre moment: *ingång, hållande i sväng och urgång.*

De vanligaste felet i sväng.

Vi ska nu titta på de vanligaste felet vid de olika momenten.

Ingång i sväng.

1. Sidorodret kommer för tidigt eller för hårt, så att svängen börjar med en kaning utåt. Sidorodret skall komma i omedelbar följd *efter* skevningen och endast ansättas så mycket att skevningsroderbromsen motverkas och svängningen igångsättes.
2. Höjdrodret kommer ej tillräckligt tidigt, utan när planet kommer omkull pressas nosen ned av sidorodret.
3. Mothållningen (stöttningen) ansättes ej — ordentlig kännning erhålles inte med planet, utan detta tillåtes öka lutningen mer och mer.

Urgång ur sväng.

1. Sidorodret ansättes ej i tid, utan flygplanet svänger under första momentet av urgången snabbare tack vare skevningssidorodret.
2. Sidorodret ansättes ej tillräckligt kraftigt, utan flygplanet fortsätter att svänga under urgången, som avslutas med en kaning.
3. Spaken föres ej fram, utan nosen går upp under urgången.
4. Flygplanet kommer ur svängen hängande på endera vingen.

Hållande i sväng.

De fel som härvid förekomma äro en eller annan kombination av ovannämnda fel. Hur skall du nu kunna rätta till dem när du ligger i svängen? Jo:

Om nosen går ned under horisonten för du tillbaka den genom att dra spaken något åt dig och — i vänstersväng — ge lite höger sidoroder (topproder). Om nosen stiger över horisonten trycker du ner den genom att föra fram spaken lite och samtidigt ge något vänster sidoroder (bottenroder).

Om flygplanet glider inåt i svängen — du känner det genom att det blåser från den sidan och att du själv åker inåt på sisen — så betyder det att vi har för litet svängande roder i förhållande till lutningen. Du får öka svängens hastighet genom att ge litet mera sidoroder och samtidigt dra åt dig spaken en aning.

Om flygplanet kanar utåt i svängen, så känner vi detta genom att det blåser utifrån och du själv trycks utåt. I detta fall har du använt för mycket svängande roder i förhållande till lutningen. Du får därför lätta lite både på spaken och sidorodret.

Vid normal sväng (30—40 graders lutning) regleras nosens höjdläge i förhållande till horisonten huvudsakligen av höjdrodret men samtidigt i någon mån även med sidorodret. Vid brantare lutning övergår höjdrodret till svängande roder och sidorodret till att reglera nosens höjdläge i förhållande till horisonten. Detta sker vid s. k. vertikalsvängar, och populärt hör man ibland uttrycket att "rodren skifta verkan". Detta är emellertid icke rätt uttryckt, då rodrens verkningsätt är desamma — höjdrodret verkar fortfarande i loopingplanet och sidorodret i girplanet. Dessa (looping- och girplanet) ligga emellertid på kant under vertikalsväng (över 45 graders lutning), varför sidorodret kommer att få höjande eller sänkande verkan i förhållande till horisonten samtidigt som höjdroderutslaget blir bestämmande för hur fort nosen ska vandra parallellt med horisontlinjen.

Med nästa lektion ska vi avsluta denna flygkurs med start- och landningsövningar samt några allmänna och kompletterande kommentarer. Nästa lektion blir i viss mån även en repetition av vad vi hittills gått igenom, varför det gäller för dig att ha tillgång till alla lektionerna. Skulle du ha slarvat bort något exemplar av FLYGTIDNINGEN, i vilket flygkursen varit införd, bör du i god tid rekvrirera den felände tidningen. Detta gör du enklast genom att sända in beloppet i frimärken till redaktionen. Glöm emellertid icke att då uppge namn och fullständig adress.

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

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

INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

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

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

Laboratorier av internationella mått.

NYA KURSER börja i **DAGSKOLAN** den **20 AUGUSTI**.

Program genom Rektor Hilding Ståhlgren. Angiv om möjligt för vilken fackskola program önskas. Expeditionen öppen kl. 9—17, lördagar 9—13, tisdagar och fredagar dessutom kl. 18—19.



TEKNISKA SKOLAN

KATRINEHOLM

Begär genast kostnadsfritt prospekt fr. våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg och vattenbyggnad, värme- och sanitetstekn., vägunstare, byggnästare, biltekniker, elektr. montörer. Moderna laboratorier. Platsform. Kortaste studietid fr. folkskola eller realexamen. Statsstipendier (45 kr. pr månad) och sänkt avgift för mindre bemedlade. Nya kurser börja 20 aug. (bilrep.-kurs i okt.).

FLYGVAPNET.

Utbildning av värnpliktiga bombfällare och navigatörer

börjar, under förutsättning av Kungl. Maj:ts bifall, omkr. den 1 september 1941 enligt följande:

Utbildningen omfattar grundläggande militärutbildning under omkring 2 månader, omedelbart följd av utbildning vid tung bombflottilj under omkring 12 månader. Utbildningen berättigar icke till anställning som officer eller underofficer på aktiv stat eller i reserven. Chefen för flygvapnet äger avbryta utbildningen för olämpliga.

Löneförmåner: Värnpliktslön jämte flygtillägg av 60:— kr. per månad. Efter utbildningstiden höjes flygtillägget till 150:— kr. per månad.

För antagning fordras.

- a) att vara villig att genomgå ovannämnda utbildning och att därefter fullgöra beredskapstjänstgöring, då så erfordras;
- b) att vara inskriven som värnpliktig;
- c) att under år 1942 fylla högst 25 år;
- d) att ha genomgått teknisk läroanstalt, t. ex. Stockholms Tekniska Institut, Göteborgs Tekniska Institut, Katrineholms Tekniska skola, Hässleholms Tekniska skola m. fl. eller kunna styrka sig inneha motsvarande kunskaper i matematik;
- e) att beträffande kroppsbeskaffenhet uppfylla de fordringar, som gälla för utbildning till flygspanare, detta utrones genom särskild läkarundersökning, som företas genom chefens för flygvapnet försorg, efter det ansökan om antagning inkommit; innan ansökan insändes skall sökande genom egen försorg undergå läkarundersökning för fast anställning vid krigsmakten.

Utbildningen kan sökas av varje värnpliktig, som fyller ovan angivna fordringar oberoende av tilldelning, tidigare militär utbildning m. m. Utbildningen tillgodoräknas vederbörande såsom i fredstid fullgjord värnpliktstjänstgöring eller del därav.

Ansökan

att bli antagen till denna utbildning skall ställas till Chefen för flygvapnet, Stockholm 10, och vara insänd före den 12 augusti 1941. Ansökan skall åtföljas av inskrivningsbok, läkarintyg enligt fastställt formulär (SF nr 39/1941 § 6) om duglighet till fast anställning vid krigsmakten, åldersbetyg, styrkta avskrifter av betyg i avlagda examina och intyg rörande event. praktisk tjänstgöring, övriga handlingar, varmed sökande vill styrka sin behörighet, intyg, därest sökande är omyndig, att målsman icke har något att erinra mot ansökan samt uppgift om postadress och telefonnummer.

Som belöning för den slutförda kursen kommer du dels att få ett flygdiplom och dels ett flott flygmärke, vilket senare jag beställt i ännu flottare utförande än vad märket vid rubriken visar. Till nästa nummer skall jag be red. göra en kliché av det nya, stilig flygmärket.

Har du någon kamrat som vill genomgå kursen, så finns det ännu en chans att bli med på ett hörn — men snart är det för sent! På återseende — lycka till!

PS från Alleberg

I pressläggningssögonblicket meddelas från lägerchefen på Alleberg en rapport om kurserna A 3 och B 3 den 30/6—19/7. Den förstnämnda kursen hade 15 deltagare, och alla förvärvade sina A-diplom. I kurs B 3 deltog 11 elever — samtliga fingo sina B-diplom. Bland de senare befann sig en kvinnlig elev, *Margareta Tillbom*, i vardagslag anställd vid KSAKs sekretariat i Stockholm.

Nya silver-C på Alleberg

Kipp flög 75 km sträcka — Många A-flygare

Glid- och segelflygningen på Alleberg pågår för fullt och diplomerna dugga. Lägerchefen Stig Fägerblad meddelar nedanstående för svenska förhållanden goda siffror:

Kurs A 2 9/6—28/6.

Antal deltagare 18. Avlagda A-prov 18. 5 av deltagarna i denna kurs fortsätta sin utbildning i kurs B 3.

Deltagare voro:

Axel Odelberg, Östersund
Owe Börjesson, Göteborg
Stig R. Johnsson, Arboga
Hans-Orvar Möberg, Borås
Bertil Isacson, Borås — överlida
Rolf Nyqvist, Örebro
Gunnar Risberg, Kumla
Fritiof Almin, Koskullskulle
Rune Carlsson, Uråsa
Hans B. Ohlsson, Eslöv
Bertil Ståhl, Kalmar
Gilbert Ståhl, Kalmar
Helge Bergström, F 4, Östersund
Karl-Erik Grahn, Falköping
Sven Ivar Grahn, Falköping
Per Lundman, Falköping
Åke Larsson, Visby
Ivan Roos, Umeå.

Kurs C 1 23/6—12/7.

Antal deltagare 15. Antal avlagda prov: 13 C-diplom och 3 segelflygcertifikat (två av deltagarna, S. Larsson och B. Häggström, innehade C-diplomet redan vid ankomsten till lägret).

Förutom ett antal övningsflygningar av varierande varaktighet (från 10 min till 2—3 tim) ha samtliga påbörjat provflygningarna för segelflygcertifikat.

Deltagare voro:

Tore Jonsing, Hå
Erland Andersson, Hå
Bengt Eriksson, Västerås
Tord Andersson, Lidköping
Åke Hjertstrand, Stockholm
Arne Gundersen, F 8, Barkarby
Bertil Ekström, Sundbyberg
Sigurd Larsson, Stockholm
Sten Gustafsson, Råsunda
Erik Andersson, Eskilstuna
Sven O. Lindvall, Eskilstuna
Owe Björklund, Jönköping
Carl Stenér, Jönköping
Bengt Häggström, Stockholm
John A. A. Boman, Hällbybrunn.

Kurs D 1 22/6—7/7.

Antal deltagare 9.

Övningskursens mål är dels att avlägga proven för segelflygcertifikat, dels att uppfylla fordringarna för silver-C.

I denna kurs utfördes 7 femtimmarsflygningar för detta märke, nämligen av: ing. S. Widengren, ing. B. Andersson, ing. E. Sellgren, ing. G. Karlblom, kapten G. Næslund, ing. A. Gävert och ing. H. Kipp.

Några deltagare hade oturen att efter mer än 4 tim nödgas landa.

Ett stort antal termikflygningar gjordes med start dels från hang, dels genom flygbogsering, men endast några få förare lyckades uppnå den för silver-C stipulerade höjden av 1.000 m över urkopplingspunkten.

Det andra silver-C-märket på Alleberg erövrades av civiling. Åke Gävert, som flög 57 km sträcka och samtidigt uppnådde 1.000 m över urkopplingspunkten. (Lägerchefen är för blygsam att tala om vem som har det första silver-C:et på Alleberg! Red:s anm.)

Deltagare voro:

Björn Andersson, Stockholm
Britta Höglund, Stockholm
Gunnar Karlbom, Perstorp
Heinrich Kipp, Norrköping
Grels Næslund, Stockholm
Erik Sellgren, Norrköping
Sven Widengren, Västerås
Karl Erik Övgård, Söderåkra (har tagit silver-C i utlandet)

Åke Gävert, Stockholm.

Kapten Næslund — från flygvapnet — avslutade kursen med några vackra uppvisningar i avancerad flygning med DFS Olympia.

PS. Söndagen den 13 juli erövrades Allebergs silver-C nr 3 av ing. H. Kipp. Han flög med DFS Olympia 75 km sträcka och fick maxhöjden 1.700 m. Urkoppling skedde på 450 m höjd.

Hjälmerus överlastad!

Den ritning på segelmodellen DFS "Kranich" som infördes i nr 4—5 av FT har rönt livligt intresse, och beställningar på densamma ha kommit från hela Sverige i stort antal. Inte att undra på, så framgångsrik som modellen har varit i sin konstruktörs skickliga hand. "Kranich" hade svenska mästerskapet 1941 på Alleberg som i en liten ask, men... i andra starten behagade den försvinna ur sikte på stor höjd. På nationella tävlingen söndagen därefter tog "Kranich" revansch, sedan den återfunnits dagen innan.

Expedierandet av ritningen har vållat Hjälmerus en hel del huvudbry, speciellt kopieringen sedan originalet förkommit. Hans övertidsarbete på Aeroplanbolaget har inte gjort affären lättare. Därför har Hjälmerus bett att få meddela, att Kranich-ritningarna icke längre kunna expedieras.



Förvisso rör det sig inom segelflyget! Men tyvärr rör det sig icke alltid framåt. Här hade vi i Stockholm lyckats uppspara en utmärkt instruktör och anställt honom i den förhoppningen att åtminstone få behålla honom över sommaren, men såg den fröjd som varar beständigt. Efter 1 ½ månads tid visade det sig att hans tjänster behövdes för landets försvar, och så stod vi utan instruktör. Några av klubbens medlemmar hade emellertid genomgått sommarens instruktörskurs i Norrköping, och en av dessa förklarade sig villig att tjänstgöra som instruktör för en kortare tid. Vi räkna därför med att fr. o. m. den 1 augusti åter ha en instruktör för de dagliga kurserna i klubbens skola.

Det har alltså varit stora svårigheter att hålla klubbens skola i gång programmenligt, och styrelsen hoppas att medlemmarna förstå detta. Segelflygrörelsen ligger ju ännu så länge i stöpsleven här i landet, och det är många svårigheter som skola övervinnas och problem som måste lösas. Doek ha vi i år fått en oerhörd tillgång, och det är Allebergslägret. Ett antal av klubbens medlemmar har varit där på A-, B- och C-kurser, och samtliga ha erövrat resp. diplom- och två st. avlade proven för segelflygcertifikatet. I den D-kurs som började vid midsommar deltog även några medlemmar från SSKK, och de flesta av dem lyckades klara ett av proven för silver-C, nämligen 5-timmarsflygningen. En av dem lyckades t. o. m. klara av alla tre proven för silver-C. Så nog går det att flyga vid Alleberg! Det har dock visat sig att Alleberg är mest lämpat för ren segelflygning och inte för glidflygning. Alltså: till Alleberg skall man fara för att avlägga prov för C-diplom, segelflygcertifikat, silver-C o. s. v. Då ska man först ha erövrat B-diplomet, vilket man snabbast och billigast torde göra vid de lokala klubbarna med bil- eller vinschstart på flygfält. Helst bör man även ha flugit in sig på Grunån Baby så att man kan göra pricklandningar på ett par meter när från märket. Sedan är Alleberg idealet, ty under timplånga flygningar på hangen där lär man sig snart den rätta kurvtekniken, vilken är en konst som segelflygaren måste behärska till fulländning för att kunna nå resultat.

A. G—L.

FLYGSTEDTS BOK

"CIRCUS DAHL"

Ännu några ex. kvar.

— PRIS Kr. 8:50 —

Rekvireras från

Arne Högstedt

Malmgatan 16, Malmö



Gummistämplor, Tvättäkte färger, Metallstämplor, Oljefärger, Stålstämplor, Lackfärger, Meallstämplor, Plomber, Paginer-maskiner, Brännjärn.

Nya Stämpelfabriken

Stora Nygatan 32 — M A L M Ö

Telefon 24004

— Mångårig leverantör till armén och flygvapnet —

Fem års hangflygning i Danmark

Det danska segelflyget har nyligen fyllt fem år. Redan 1923 utgav den kände tyske segelflygpionjären ing. A. Martens — som på ett tidigt stadium tog hand om ledningen för segelflyget i Danmark — på uppmaning av Det Danske Aeronautiske Selskab den första bok som på danska behandlade detta ämne. Då sporten vunnit många anhängare i landet menade "Selskabets" styrelse att segelflyget måste komma i gång även i Danmark och riktade därför en appell till den danska ungdomen att sätta fart på andarna ...

Det blev terrängundersökningar, och Martens förordade klitterna vid Själlands nordkust. Allt inriktades på hangflyg, då termikflygning ännu var ett okänt begrepp. Det blev också över dessa hang som den första segelflygningen i Danmark utfördes flera år senare.

Den 9 april 1936 lyckades en dansk segelflygare vid namn Ulrik Birch bevisa riktigheten av ing. Martens ord genom att utan höjdförlust flyga över dynerna mellan *Tisvilde* och *Raageleje*. Tillsammans med två av landets förkämpar på området, Otto Weibel och Willy Jensen, hade han begivit sig till *Tisvilde*, där de på en gård fått tak över huvudet för Birchs hembyggda Grunau Baby II. Efter flera fåfänga försök blev vinden en dag gynnsam, och Birch höll sig uppe i 34 minuter. Även hans två kamrater fingo sina flygningar — och så hade Danmark fått sina tre första C-diplom.

Nu blev det känt att det kunde segelflygas i Danmark, även om det geografiskt sett är ganska platt och saknar egentliga hangberg. De tre pionjärernas flygningar verkade inspirerande på landets segelflyghågade, vilka sågo sitt mål inom räckhåll.

Naturligtvis förbättrade de tre "förstlingarna" sina tider. Den 22 aug. slog Otto Weibel i sin "Kassel 20" den gamla 34-minutersflygningen genom att flyga i 2 tim 38 min. Den 2 sept. ökade han på till 3 tim 2 min.

Efter detta blev det fart på terrängundersökningarna. Härunder togs det fjärde C:et av Sigurd Sjöholm i "Hangvind" över hangen mellan *Spodsbjerg* och *Melby Strand*.

Inom Dansk Svæveflyver Union hade man klart för sig att ett samlingsläger måste anordnas för att få upp den sportliga nivån. Efter ytterligare undersökningar valdes *Lønstrup*, där det första lägret hölls i juli 1937.

I *Køge* blev man klar till flygning i slutet av det året men först den 8 dec. var vinden den rätta vid *Stevns Klint*. Edmond Syrov, som bara skulle ta sitt C med 5 min flygning, tyckte visst att detta var för kort tid och stannade uppe i den bitande kölden med sin ombyggda "Stamer" — det blev ett nytt rekord på 3 tim 22 min.

Den 22 maj 1938 startade Erik Ploug Hansen, *Køge*, för att ta C. Man är frestad att tro att han missuppfattat bestämmelserna om minimitiden, ty i stället för att flyga 5 min hängde han däruppe i 5 tim 22 min.

Dagarna 16—24 juli samma år ägde åter ett läger rum vid *Lønstrup*, denna gång under mycket gynnsamma förhållanden. Resultatet blev 7 C-diplom och två uthållighetsrekord. Gunnar Christiansen flög 6 tim 37 min med "Vestenvind", en ombyggd Stamer med "ägg", och satte därmed nytt danskt rekord, vilket han några dagar därefter höjde till 7 tim 59 min. Man hade till förfogande tre glidplan, alla med "ägg", och ett övningssegelplan H-17.

År 1939 började man *Lønstrup*lägret redan i juni, och den 7 blev *Jens Eriksen* från *Silkeborg*, medägare i "Vestenvind", man för nytt rekord på 12 timmar. Samtidigt erövrade han tillbaka det skandinaviska rekordet till sitt land. Flygningen hade säkert inte blivit så bra om inte termiken hjälpt till när vinden ett par gånger var för svag.

Vid *Lønstrup* byggdes senare en stor hangar, varför lägret nu är utmärkt ordnat. En stor segelflygträff ägde rum där, varvid resultaten blev goda. Bl. a. utfördes 5 femtimmarsflygningar för silver-C. Sammanlagd flygtid blev 52 timmar.

Även i avkrokarna av landet arbetas det. På *Bornholm* har Carl Johansson flugit i c:a 1 ½ tim med H-17 och Ploug Hansen 3 ¼ tim i "Wolff" över *Johns Kapel*. Henri Fugl (passande namn!) från *Vordingborg* har flugit över *Møns Klint*, och en medlem i Slagelseklubben har hängt en hel del över *Klinteby Klint* i sydvästra *Sjælland*.

Flyg.



FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

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

A.-B. Amerikanska Motor Importen, Malmö: Tändstift för flygmotorer.

Firma Gustaf Ekholm, Storgatan 21, Stockholm: Linne- och bomullsvävnader, tråd.

Marthalls Sgindustri A.-B., Linköping: Flygdräkter o. dyl.

Svenska Galoschförsäljnings-A.-B., Lästmarhgatan 18, Stockholm: Flygskor etc.

Gefa A.-B., Östra Traneme: Överdragskläder.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

NYHET!

BREVMÄRKEN med äldre flygmotiv

Gläd Edra flygintresserade vänner! Förse Edra brev med dessa vackra brevmärken, som även äro mycket värdefulla för samlare.

28 st. märken i en karta — alla med olika motiv — erhålles för endast 65 öre.

Insänd beloppet i frimärken till
FLYGTIDNINGEN, Malmö.

FLYGBÖCKER

Bonniers Förlag:

Elementär aerodynamik av professor Ivar Malmer, 3: 75; inb. 5: 25.

Teoretisk flyglära av professor Ivar Malmer, 4: 25; inb. 5: 75.

Motorlära av flygingenjör Edvin Björnsjö, 6: 50; inb. 8: —.

Meteorologi av statsmeteorolog Anders Angström, 6: 25; inb. 7: 75.

Lufttrafik av kapten Carl Florman, 4: 25; inb. 5: 75.

Om flygning och luftfart av Angström, 4: 75; inb. 6: —.

Flykten över Atlanten av Martin, 7: 50.

Sandviks flygning till Kap av Gösta Andree, inb. 14: 50.

Natur och Kulturs Förlag:

13.000.000 mil i världsrymden av Vladimir Semitjof, 3: 25; inb. 4: —.

Lindqvists Förlag:

Den flygande mattan av Richard Halliburton, 4: 50; klotb. 6: 50; halvfr. b. 8: 50.

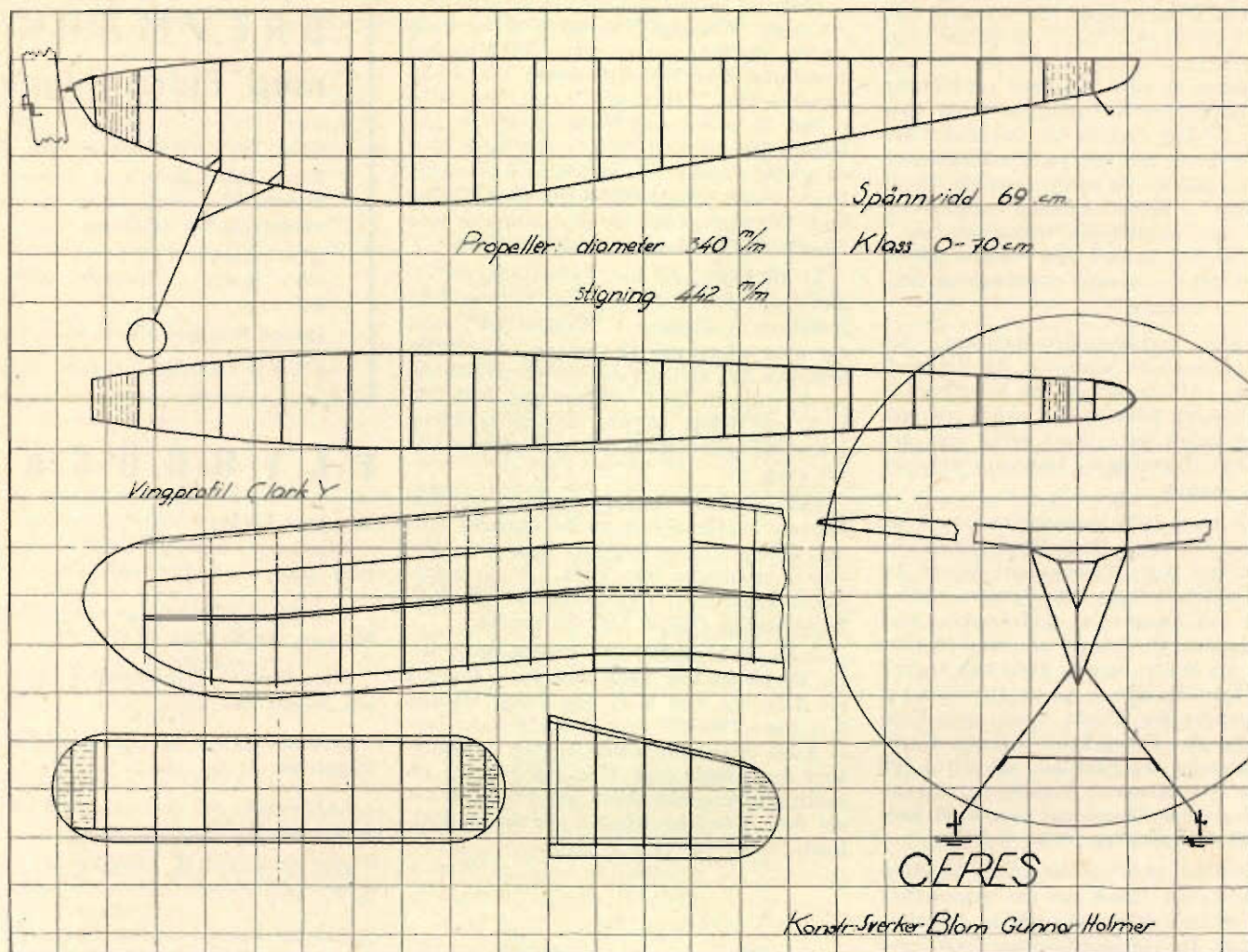
Med flyg till fasornas land av Hans Bertram, 4: 50; klotb. 6: 50; halvfr. b. 8: 50.

Skånska mästerskapen

i modellflyg 1941

komma att äga rum i mitten eller slutet av september. Till arrangör har enhälligt utsetts *Estövs Flygklubb*, provinsens starkaste i modellflygväg. Klubben gjorde sig höstas bemärkt för en utomordentlig organisationsförmåga, vilken tog sig uttryck i den bäst anordnade modellflygtävling som någonsin hållits i Skåne. Samma sak torde upprepas i år! Peppar, peppar...

CERES - förnämlig motormodell från "Vingarna"



Denna modell torde vara lämplig för försiktigkomna modellflygare som ännu ej våga sig på att själva rita sina "kärror", men för absoluta nybörjare är den ej att rekommendera. Som vid alla modellbyggen måste man vinnlägga sig om största noggrannhet. Delar som råkat bli skeva måste ovillkorligen rättas till, ty annars försvåras trimningen i hög grad. Överhuvudtaget kan man aldrig vara för noggrann vid modellplanbyggen — all slarvighet hämnar sig förr eller senare.

ARBETSBEKRIVNING.

Kropp.

Denna är, som framgår av ritningen, trekantig. Longeringerna utgöres av tämligen hårda 2×3 mm lister, även tvärlisterna ha denna dimension, men de behöva ej vara så hårda. Man bygger som vanligt två kroppssidor och ser till att de bli exakt lika. För att underlätta detta är det lämpligt att låta knappålarna sitta kvar då man lossar första kroppssidan, så att man kan sätta fast den andra på precis samma plats, varvid de bli så lika som möjligt. Vidare hör man dränka in longerongerna med vatten och låta kroppssidorna sitta kvar tills de torkat ordentligt. Därefter skär man till tvärlisterna. Sedan kroppssidorna torkat ordentligt fäster man dem

med översidan mot ritningen med knappålar och limmar ihop de undre longerongerna, som medan limmet torkas hållas ihop med klädnypor. Om kroppen visar sig vara "svank" när man tagit loss den måste man dränka in den med vatten och sätta den i spänn igen, helst 8—10 timmar. Aluminiumrören, som landningsstället fästes i, måste limmas fast stadigt, ty annars riskerar man att de lossna vid första hårda landning. I nos och stjärt limmas förstärkningar av 1 mm plywood.

Vinge.

Denna har framkantlist av 3×6 mm balsa och torsionsnäsa på främre delen av översidan. Balken är 3×3 och bakbanten 3×10 mm. Vingprofilen är Clark Y, och spryglarna göras av 1 mm balsa. Var mycket noga med utformningen av dessa, ty eljest riskeras modellens flygförmåga i hög grad. Bakkanten göres spetsig, och framkanten rundas. Spetsarna klädas med balsa för att inte skadas vid hårda landningar. Även mittpartiet klädes med balsa. V-formen är 45 mm. För att ytterligare förstärka vingen kan man fälla in spryglarna 2—3 mm i bakkanten. Att bygga vingen torde inte vålla några större svårigheter, men se till att den ej blir skev, ty då försvåras såsom redan nämnts trimningen i hög grad.

Roder.

Dessa har framkant av 3×3 mm och bakkant av 2×7 mm balsa. De slipas som på vingen. Tänk på att göra stjärtplanen så lätta som möjligt, ty annars kommer tyngdpunkten för långt bak.

Landningsställ.

Till detta användes 1 mm pianotråd. Om man inte kan löda själv går det i värsta fall att linda med björntråd och lägga ett tjockt lager lim ovanpå lindningarna. Hjulen göras av 1 mm krysslimmad *hård* balsa och förses med bussningar av 1 mm aluminiumrör som refflas med en fil för att sitta säkrare. Kom ihåg att hjulen ska vara små och absolut inte få sitta snett.

Propellern.

Att här gå in på hur man räknar ut stigningen på propellern och tillverkar den skulle taga för stort utrymme i anspråk, varför vi få nöja oss med att nämna, att diametern är 34 cm och stigningen 1:1,3, d. v. s. 44,2 cm. Propelleraxeln består av 1,5 mm pianotråd, som lagras i mässingsrör med samma diameter.

Klädsel.

Japanpapperet, som lämpligen fästes med zaponlack, vari en liten mängd cel-

Modellflygarna har ordet

Speciell avdelning för medarbetare i FIB-klubbar och andra modellflygföreningar.

Redaktörer:

Rune Dahlkvist och Lennart Carlsson

Hur blir man en verklig modellflygare?

Många yngre pojkar som varit i tillfälle att få se ett stort och fint flygande modellflygplan vill gärna ha ett sådant själva. Och detta är ju intet att undra på.

Hur går det sedan ofta till? Jo, man inköper omedelbart en byggsats till en modell som man anser vara den bästa. Utan förkunskaper sätter man igång med byggandet, och eftersom tålmod i de flesta fall saknas så torde byggandet — för att gå så fort som möjligt — bli illa utfört. Självskrivet är då att modellen blir allt annat än välgjord.

Och så bär det i väg till ett "flygfält" för att prova modellen. Man drar upp gummimotorn och skickar för första gången i väg sin modell. Den stiger rakt uppåt i en brant sväng, kommer ner igen och snuddar marken, beger sig därefter åter uppåt för att sedan som avslutning göra en våldsam störtdykning. Modellen förvandlas därmed till en enda skräphög — i en intresserad publiks åsyn. Resultatet blir att ägaren med ens tappar sugen. Detta var nog den första och den sista modellen som den "modellflygaren" byggde.

Hur skulle denne nybörjare gjort? Han skulle ha sökt medlemskap i någon modellflygklubb. Där hade han säkert omhändertagits och givits de kunskaper som äro

luloid lösts, skall ha fibrerna parallella med kroppens resp. vingens och stjärtplanens längdriktning. Papperet spännes genom att man sprutar på vatten med ett s. k. fixerrör, varefter det bestrykes med zaponlack 2—3 gånger. Papperet spännes fullt först efter ett par timmar, och man bör således inte "kladda" på ny zaponlack omedelbart sedan föregående bestrykning torkat.

Några bestämda råd om modellens trimning vill vi inte här ge, emedan detta är en sak som man bör ha lärt sig tidigare med en enkel stavmodell, men ett råd vill vi alla fall ge: Tappa inte sugen, även om modellen inte flyger bra i början! Det är få modeller som flyger bra första gången man är ute med dem.

Modellens viktigaste data:

Vinge: Spännvidd 69 cm
Djup 10,5 cm
Kropp: Största tvärsektion 8,5 × 6 cm
Hakavstånd 60 cm
Totallängd 69 cm
Stabilisator: Längd 28 cm
Djup 6,8 cm
Fena: Största djup 9 cm
Höjd 14,4 cm.

Övriga mått torde framgå av ritningen. Papperet är indelat i cm-rutor.

Gunnar Holmer och Sverker Blom.

nödvändiga. Han hade också fått veta att det inte går att på en gång försöka ge sig på en större modell, utan man måste börja från början om man skall lyckas. Han hade fått hjälp av klubbens mera försigkomna medlemmar och fått deltaga i nybörjarkurser som ofta anordnas av klubbarna. Därigenom hade han fått erforderliga kunskaper.

Alltså, alla ni som vill börja med modellflyget, gå med i en modellflygklubb och börja från början genom att bygga en stavmodell. Därigenom får ni den rätta grunden till allt modellflygande. En stavmodell liknar visserligen inte mycket ett riktigt flygplan, men den är absolut den lämpligaste typen för nybörjare.

Den som rätt förstår modellflyget och på rätt sätt sysslar med detsamma har alla förutsättningar att bli en verklig modellflygare, en modellflygare som alltid uppnår fina resultat.

Vem vinner Modellflyg-POKALEN?

Modellflygred. har som redan nämnts uppställt en verkligt stilfull tennpokal om vilken vi utlyst tävlan.

Alla har rätt att med sina modellplan deltaga i tävlingen. Pokalen tillfaller den som innan tävlingstidens utgång insänt kontrollkupongen med den högsta uppnådda flygtiden. Tävlingen kommer att pågå till dess vi i denna spalt meddela stopp!

Den stilfulla pokalen ha vi givit namnet MODELLFLYGPOKALEN vilket vi låtit ingravera på densamma.

Ni får själv hemma på ert eget flygfält utföra flygningar för tävlingen. Ni har endast att ifylla nedanstående kupong med ert namn, när flygningen utfördes och flygtiden. Så låter ni en av era kamrater som varit kontrollant, d. v. s. fungerat som tidtagare, intyga att kupongen ifyllts fullt riktigt. Därefter insänder ni i god tid kupongen till oss.

Alla modeller under 100 cm spännvidd äger rätt att deltaga, såväl kropps- som stavmodeller.

Alltså, nu sätter vi igång med iordningställandet av våra maskiner för att deltaga i den stora tävlingen. Ingen bör försumma att deltaga. Alla klubbar uppmanas anordna tävlingen. Upplysningar härutöver för klubbar som ämna deltaga erhållas mot 15 öre i porto.



"Hang"

Segelmodell 75 cm. spv.

Byggsatsen innehåller:

Tryckta flak, lister, flygfanér, balsa, japanpapper, lim och ritning etc.

Pris endast kr. 3:95

Enbart ritning 1:10

Rekvirera en byggsats 1 DAG!

Sven E. Truedsson
Modellflygindustri, MALMÖ 9

Frågor och svar

Under denna rubrik kommer vi att efter förmåga besvara modellflygfrågor från läsekretsen. Är det något ni inte förstår så fråga oss! Adressera frågebrevet: FIB:s MFK Hökarna, Box 152, Sprängsviken, och märk dem: "Frågor och svar".



Optimist.

Arne hade just skickat i väg sin modell och stod nu och åsåg dess praktflygning. Modellen svävade runt flygfältet och gjorde därefter en perfekt landning i ett träd ett hundratals meter från startplatsen. Trots energiska ansträngningar lyckades man inte få ner maskinen, varför Arne efter en stunds betänkande gick fram till publiken, bugade sig och sade:

— Det är väl ingen utav herrskapet som har en båtshake på sig?

Har Ni

några bra historier, skämtteckningar eller spännande modellflygberättelser så insänd dem till oss.

Till denna avdelning böra alla modellflygare och klubbar framlägga sina förslag o. dyl. Alla äro välkomna med sina bidrag.

Kontrollkupong för deltagande i tävlingen om modellflygpokalen. Insändes till FIB:s MFK Hökarna, Box 152, Sprängsviken.

Jag vill deltaga i tävlingen om modellflygpokalen och får härmed meddela att jag vid flygning med med spv. cm. uppnådde tiden .. sek. Alder: år.

Namn:

Adress:

.....

Att ovan nämnda uppgifter äro riktiga intygas:

Namn:

som vid flygningens utförande tjänstgjorde som tidtagare.

TRAMPGIRON "SKEKS"

I dessa bränslebristens och pedalansträngningens tider, då det mer än annars gäller att ta sig fram på mest ekonomiska sätt, finner vi flygare att det är något som fattas. På vattnet kan vi gott klara oss med en roddbåt, på land med det enda relativt fulländade markfordonet tramphojen — men i luften? Ja, där har vi ännu inget redskap med vilket man kan ta sig fram med egen kraft.

Visserligen har många experiment under tidernas lopp gjorts för att lösa detta problem, men resultaten har i allmänhet blivit tämligen obetydliga. Därför är det på tiden att man med förnyade krafter, eggad av läget samt med tanke på nyttan av muskelstärkande kroppsrörelse, hugger i med att skapa en användbar och billig apparat, med vilken man kan göra sig fullkomligt oberoende av alla tidsskiftningar och nödlägen — samt framför allt slippa både vägar och flygfält!

Vi har fått lära oss att till flygning åtgår relativt mycket kraft, åtminstone till starten. Väl i luften kan man under gynnsamma förhållanden och med aerodynamiskt väl utformade flygapparater hänga kvar däruppe under relativt obetydlig kraftutveckling. På grund av människans bräckliga konstruktion skulle möjligheten för flygning med egen kraft därför vara en anordning med vilken man från början kunde magasinera ett visst kraftöverskott att användas vid starten med möjlighet att sedan utveckla erforderlig kraft för fortsatt flygning.

Med tanke på detta har jag utarbetat ett förslag till en "trampgiro" — lämpligare namn ännu ej uppfunnet — som är en apparat, eller kanske rättare sagt ett aggregat, att spänna fast på ryggen i likhet med en ryggsäck eller fallskärm. Den skall trampas med fötterna, under det att armarna är helt fria. Apparaten består av en rotor, ungefär som på en autogiro. Rotorn bygges tre- eller fyrbladig på ett vanligt baknav från en cykel och utrustas med två av varandra oberoende kedjekransar, s. k. frigångskransar. Navet monterar på en särskilt konstruerad mes. Över kedjekransarna löper vanliga cykelkedjor, en för varje kran, i särskilda styrningar så att kedjorna inte kan hoppa av. Ena änden på varje kedja förlänges med en reglerbar stålwire, avslutad med en stigbygel. Andra änden på resp. kedjor förbindes med var sin spiralfjäder, som har till uppgift att återföra kedjan efter varje trampning.

Genom att trampa upp och ner med fötterna kan man således bringa rotorn att snurra runt. För att förhindra att man under trampning i luften själv börjar rotera i motsatt riktning mot rotorn förses apparaten med en ganska stor och långsträckt fena. Denna tjänstgör även som kurshållare, d. v. s. den skall svara för och man alltid har stjärten bakåt. Till yttermera visso kan fenan fungera som "nummerplåt", påmålade de stipulerade igenkänningsbokstäverna, utan vilka trampgiron ej torde bli godkänd av Luftfartsmyndigheten. Aggregat för militärbruk

Av Anton Hansson



bör vara omärkt för att truppförflyttningar ska kunna göras så obemärkt som möjligt. Några särskilda manöverorgan behövs inte, ej heller någon vidlyftig instrumentering.

Manövreringen

sker på enklaste sätt genom att flytta tyngdpunkten i önskad riktning. Om man således vill sänka sig har man endast att föra benen något framåt, vilket blir det samma som att man bockar sig en aning, dymedelst givande rotorn en större lutning framåt. Önskar man svänga åt vänster har man bara att luta sig en smula åt vänster eller — vilket går lika bra — hålla ut vänster ben, så börjar man kända åt det hållet. Fenan, som härvid erhåller större lufttryck på sin vänstra sida, kommer då att ombesörja nödig vridning. Sväng åt höger blir alldeles likadan, bara tvärtemot. Vill man emellertid stiga får man ingalunda luta sig bakåt, för då sjunker man, i alldeles fel riktning (bakåt), åtminstone tills stjärten svängt om. Nej, man måste fortfarande bibehålla en viss glidvinkel framåt men i stället trampa på i lite livligare tempo för att bibringa rotorn nödigt överskott av lyftkraft.



Som bekant hålles rotorn på en vanlig autogiro i rörelse endast av luftdraget eller luftmotståndet som uppstår då maskinen gör fart fram genom luften. Dock vidmakthålles hastigheten härvid av en dragande propeller.

Trampgiron, som saknar dragande propeller, upprätthåller hastigheten framåt genom att alltid så att säga ligga i glidflykt. För att därvid inte förlora höjd har man att allt emellanåt trampa lite på rotorn för att bibringa den ett passande överskott av lyftkraft. Man kan sålunda med bibehållande av en lämplig glidvinkel flyga framåt, stiga eller sänka sig, detta endast genom att variera varvtalet på rotorn. Glidflyga kan man givetvis göra även utan att trampa, sjunkhastigheten blir då bara större. Och naturligtvis kan man i ordets rätta bemärkelse stå stilla i luften.

Instrumenteringen

Eftersom brännbara drivmedelsvätskor icke medföras och inga direkt eldfarliga gaser komma att utvecklas slipper man medföra eldsläckningsapparat. Eld kan ju uppstå endast vid oförsiktigt urknackande av pipan, vilket alltså bör undvikas. Hastighetsmätare är ej nödvändig, emedan man inte är i så stort beroende av viss hastighet. Oljetrycksmätare och termometer torde bortfalla; bättre är då att — i den förmodligen obligatoriska sjukvårdslådan — medföra en febertermometer av vedertagen typ. Varvräknare är onödig, ty om varvet till äventyrs skulle bli för lågt uppstår en mycket obehaglig känsla i maggropen, och man kommer instinktivt att sparka på av bara sjutton. Höjdmätare kan gott undvaras, då man knappast kommer högre än att man ser marken. Några blindflyginstrument torde knappast behövas, möjligen vanliga s. k. skyddsglasögon, såvida icke dylika optiskt högvärdiga instrument normalt brukar brukas. Man kan nämligen inte råka i onormalt läge, detta på grund av att tyngd- och lyftkrafterna alltid verka i rakt motsatta riktningar parallellt med lodaxeln, varför man kan vara övertygad om att för jämnna ha marken nästan under fötterna. Tidmätare bör dock finnas så man ser när det är tid att gå ner för måltid och sömn. För att bli en god girotrampare bör man nämligen äta ordentligt och sova på bestämda tider. Om längre utfärd planeras är det av vikt att karta och kompass medtages, i så fall hängande om halsen såsom vid vanlig turistutrustning brukas.

Utrustning för nytta och nöje

Som redan framgått är det inte mycket som behövs för att åstadkomma en trampgiro, varför denna lilla nätta apparat endast kommer att väga några få kilogram. Därför kan man också kosta på sig lite extra utrustning, allt enligt vederbörandes egna behov, sinnesinriktning och rådhet (penningtillgång). Här några exempel: kikare, jaktgevär och hithörande föremål. Genom att placera packfickor på mesen kan diverse förnödenheter bipackas. Den som är fiskare tar förstas med sig en metrev — som även kan användas för lodning av höjden, om han har anlag för nyfikenhet eller för nedfirning i fall av kraftiga uppvindar. Metspö är onödigt, enär man själv placerar sig på önskat avstånd från land och bara har att hänga ner metreven. Eftersom man från luften kan se ner i de djupaste vatten, där som bekant de största fiskarna går, bör ju denna metod bli mycket givande.

Kläderna

bör vara specielltillverkade. Såväl byxbenen som ärmarna ska *helstärkas* utom vid knäna och armålgarna. Pressveck få endast finnas i bakkanten, så att framkanten blir rund som på en vanlig manschett. Detta avser att ge extremiteterna den rätta strömlinjeformen så att de lätt och ledigt kan röras fram genom luften. De som av naturen råkat bli försedda med alltför bred och ur aerodynamisk synpunkt olämplig avslutning bör å byxbaken fastsya en förlängning, som avslutas koniskt och är väl stärkt. (Forts. i följande nr.)

Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
MALMÖ

Luftgevär,

luftpistoler
& ammunition.



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

Allt i Trycksaker & Klichéer

från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

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

Carborundum & Aloxite

Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR

Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN MALMÖ



Vi tillverka o. lagerföra:
SKRUVAR

MUTTRAR

BRICKOR m. m.

Införda offert!

A. BENDOR

Skriv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö

NYTT utifrån

TIOTUSEN FLYGTIMMAR har den 45-åriga japanske flygaren Yuichi Mino bakom sig. Mino, som är direktör för Mantschukuo trafikflygbolag, började sin bana som trafikflygare för 13 år sedan efter att ha varit militärflygare.

CIVILFLYGET I USA kan uppvisa följande siffror för 1940: Vid årets utgång funnos 63.113 innehavare av privatflygarcertifikat av olika slag. (Vid årets början hade det funnits blott 31.264, varför ökningen under årets lopp hade omfattat 31.849 certifikat; i början av 1939 var siffran blott 22.983 och i början av 1938 17.681.) — I slutet av 1940 hade i USA 17.351 civilflygplan luftvärdighetsbevis (vid slutet av 1939 var det 12.829 och samma tid 1938 c:a 10.000 civilflygplan). — Under hela året 1940 flögo de amerikanska sportflygarna omkring 350 milj. km. Härunder skedde 231 flygolyckor, varvid sammanlagt 356 personer miste livet (196 flygare, 138 flygpasagerare, 13 flygelever och 9 man ur markpersonalen).

NYA TYSKA MODELLFLYGREKORD ha godkänts av chefen för NSFK, "General der Flieger" Fr. Christiansen:

Kroppsegelmodeller: Paul Scherr, Strassburg, 24 min 18 sek (förra rekordtiden var 20 min 13 sek).

Vattenmodeller med bensinmotor (start från vattnet): Walter Fleischmann, Starnberg, 17 min 26 sek (förra rekordet 11 min 14 sek).

"Flygande vingar" med gummimotor: Alfred Militzky, Gablonz, 1 min 23 sek (nyuppsatt rekordklass).

Utmärkta resultat ha under den senaste tiden nåtts av NSFK-segelmodellen "Rhön", vilken nyligen vid tolfte rikstävlingen på Wasserkuppe för första gången kom till användning i större utsträckning. Samma typ uppnådde i Braunschweig tiden 28 min — ågaren var en lycklig 13-åring. Och i Ascherleben har en "Rhön" varit uppe i 19 min. — Nbh.

MAJOR MOELDER, den berömda tyska jaktflygaren, har nu nedskjutit sitt 115:de fiendeplan. Därav äro 105 från det nuvarande kriget, och 10 maskiner blevo Moelders' offer under hans deltagande i det spanska inbördeskriget.

ETT ALPINSKT SEGELFLYGLAGER har hållits i Flims, Schweiz, 21 flygare deltog med 15 segelplan. Med hänsyn till det politiska läget hade vissa inskränkningar i rörelsefriheten bestämts. Således var max. tillåtna höjd över startpunkten 1.500 m och längsta flygstrecka 35 km. Huvudsaken var dock att ge möjligheter till träning samt att utforska det för flygarna nya området kring Flims. Det var ledningen för kurorten Flims som inbjudt segelflygarna till detta första segelflygläger på denna plats.

SOVJETS FLYGPLATSER vid gränsen mot Tyskland uppgingo vid krigsutbrottet till ett antal av 557. De fördelade sig på följande sätt: i Bessarabien 151, i förutvarande Polen 348, i Litauen 88 och i Lettland 70.

ETT NYTT MINERAL har enligt meddelanden upptäckts i en ökenartad trakt i Chile. Det innehåller stora mängder aluminiumklorid.

MEXICO RUSTAR: Mexikanska försvarsministeriet har utarbetat ett luftuppställningsprogram, vilket bl. a. omfattar omedelbar utbildning av några hundra flygare.

EN FENOMENAL FLYGKAMERA har inbyggts i de amerikanska bombplanen Consolidated. På en höjd av 10.000 m kan kameran på en enda bild taga ett område på jordytan av c:a 2.000 kvkm. Kameran är utrustad med 9 linser och väger 335 kg. Spegelarna bestå av rostfritt stål, som först behandlats med aluminiumångor. — Dessutom berättas amerikanska tidningar om ett nytt optiskt glas, som utexperimenterats i det geofysikaliska laboratoriet vid Eastman Kodak Co. Detta glas framställes under tillsats av wolfram, tantal och Lanthan.

DAGLIG FLYGTRAFIK har upprättats mellan England och Canada.

PLASTISKT MATERIAL får i USA ökad användning inom flygindustrin. Nu senast har Fletcher Aviation Corp., Burbanks, beslutat bygga ett lätt skolplan av trä och plastiskt material.

FLYGSPORTEN I PORTUGAL vinner allt flera bejublade anhängare. Modellflyget är på rask frammarsch, och massor av nya modellplan byggas. Ett förtal medlemmar i sammanslutningen "Mocidade Portuguesa" (Portugisiska Ungdomen) erhöilo nyligen efter väl genomförda prov sina motorflygcertifikat och deltaga nu i alla tävlingar o. d. på flygplatsen i Lissabon.

Vi rekommendera:



GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr. aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 711 20



Uniforms-MÖSSAN
med rätta stilen

Lundbladhs Pälsvaruallär

HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förläggning.

FLYGPLATSER PÅ VÄGAR OCH GATOR skola byggas i USA, till vilket väldiga företag senast beviljat ett anslag på 150 milj. dollar. Det gäller att utbygga ett nät av strategiska vägar, vilka på vissa ställen skola vara så breda att de även kunna användas som flygplatser.

FLYGMALERI I JAPAN: Vid ett nyligen hållet sammanträde med Kejsarliga konstakademien i Tokio invaldes 11 betydande konstnärer och diktare som ledamöter av akademien, däribland målaren Fujita, f. n. civilanställd vid Japans militärflyg. Denne entusiast har beslutat deltaga i ett antal flyganfall mot Kina för att samla intryck från kriget i luften. Fujita är av den uppfattningen att allt hittillsvarande flygmaleri på grund av bristen på omedelbar kontakt med verkligheten ej haft den rätta framgången. Därför vill han föregå med gott exempel genom att ge sig mitt upp i den strid som "Japans vilda örn" utkämpar och hoppas på detta sätt kunna föra flygmaleriet framåt.

TYSKT OM SOVJET: Hamburger Tageblatt skriver följande tänkvärda ord: Sovjetunionens flygvapen har alltid varit ett paradburn. Utbyggnaden av vapnet skedde under en paroll som uttryckts av Vorosjilov: "I våra dagar är endast den stark som är stark i luften". Under det spanska kriget visade sig de rida som goda flygare, men deras flygplan uppfyllde inte heller de de tekniska fordringarna. Som en särskild sovjet-specialitet ha fallskärmsshopparna gått. När man emellertid följer de ryska tidningarna måste man fastslå att det där råder en rekordhets, som inte kan vara nyttig. I själva verket beror framgången inte på om en hoppare ger sig iväg från flera tusen meters höjd — inte heller på att kanske t. o. m. byns sista mormor är redo att hoppa fallskärm. De militära fordringarna äro helt andra, vilket striderna på Kreta nyligen visat.

EN BREVDUVA i Italien flög nyligen en 140 km sträcka med en genomsnittshastighet av 54,5 km/tim.

LÄROXNET "FLYGPLANBYGGE OCH FLYGMEKANIK" kommer fr. o. m. detta år att införas vid tekniska högskolan i Breslau. Professorerna för denna lärostol är ännu ej utsedd.

i galafågelperspektiv



Så här lyda ett par brev till det amerikanska bensinbolaget Gulf.

Käre direktör!

Jag är den ende levande som sitter inne med lösningen av ett problem som under mångfaldiga år gäckat vetenskapen.

Jag ska förklara varför Halleys komet inte är någon komet — i själva verket är kometen ingen annan än min farbror Pookie Googins.

Farbror Pookie var alla tiders störste kassaskåpsprängare, tillbedd som en liten gud av alla i detta yrke. Tillverkarna satte till tusentals dollar för att uppfinna ett fullkomligt dyrkfrött kassaskåp just för att lura farbror Pookie. Men alltid fann han utvägar att överlista herrarna. Till slut lyckades de göra ett skåp som skulle vara bergsäkert mot varje yttre våld. Men inte stoppade dom farbror Pookie, inte!

Han hade hört talas om Gulf och gick därför och köpte sig en liten flaska sådan bensin. Så smög han sig till platsen och hällde lite bensin i springorna runt dörren på det säkra kassaskåpet. Därpå satte han helt lugnt en brinnande tändsticka till den underbara vätskan. Då upptäckte min käre farbror sanningen i ordspråket "Förbrytelser betalar sig inte". Med ett fruktansvärt brak lyftes taket, och det tjutande skåpet gav sig ut i världsrymden — med farbror Pookie hängande fast i svängremmen.

Senaste gången min dyrkade farbror och kassaskåpet passerade jorden märkte jag att de antagit strömlinjeform. Jag har räknat ut att dom kommer tillbaka om så där en 40 år, och till dess hoppas jag ha mitt bensindrivna raketflygplan klart så jag kan flyga upp med en livlina till honom.

P. S. Den där ringen kring planeten Saturnus är förresten en vän till mig. Han startade med en motorsegiare, som hade tanken full med Gulfbensin. Rodren kläm-

des alldeles ihop i en bankning åt vänster, förstår ni. Och sen var det ju klippt....

Käre direktör!

Alldenstund Ni redan äro lagsökta för 769,68 dollar önskar jag öppna process för ett belopp av 10.000.000 dollar. Denna min fordran är baserad på följande:

Jag flög från St. Louis till Chicago i min lilla 40 hästars Cub, då jag träffade på en meridian. Denna måste ha dragit mig ur kursen, ty jag upptäckte att bensinförrådet minskade oroväckande utan att något Chicago kom i sikte. Inte heller hade jag under de senaste sex timmarna kunnat upptäcka några av mina orienteringspunkter. Jag började bli verkligt bekymrad. Motorn började småpotta och hosta och dog slutligen alldeles. Kvickt som tanken tog jag sikte på en farmares åkrar och gjorde en vacker nödlandning i ett höljande sädesfält. Farmaren kom utrusande som ett förnärmat oväder, men jag erbjöd mig förstås ersätta skadorna, varför hans vrede snabbt försvann. Jag förklarade för honom min obehagliga belägenhet, och gentleman som han innerst inne var lät han mig få en del Gulf flygbensin som han hade hemma för att utrota skadeinsekter i spannmålen. Han fyllde två gallons i tanken, och efter att ha satt i gång motorn rullade jag ut till den plats där jag ämnade starta.

Jag vinkade farväl till farmaren, drog på gas — och så var hela karusellen i gång. Gulfbensinen gav nämligen den lilla 40 hästars motorn en sådan kraft att propellerströmmen satte i gång en tornado, som vände upp och ner på tre socknar i södra Illinois innan den kunde stoppas.



— 978 skott på den här luspudeln! Grrrrrr...



— Jag har slagit höjdrekorde. Vill ni ha bevis?

Skadorna uppskattades till 10 miljoner dollar, vilket jag uppriktigt anser vara ganska hyggligt. Och nu har dom stämt mig, varför jag stämmer Er.

Käre direktör!

Jag har en gammal kärra, en Jenny, som de senaste åren stått i en lada. Till slut tyckte jag synd om henne, och en dag hällde jag på henne. Jag hade med mig en dunk Gulfbensin, som jag ansåg skulle vara den rätta medicinen för att hon inte skulle bli alltför orkeslös på gamla dagar. Nå, jag fyllde på bensinen, och sedan började eländet. Knappt hade jag gått ur vägen för lilla Jenny förrän hon lyfte, cirklade över ladan och gav sig i väg in mot stan....

Hela dan gick jag och småsvor, men ingen Jenny kom förrän vid solnedgång. Då hördes ett konstigt puttrande — och följande kattsingen hur hon såg ut! Precis som om hon mött ett dussin orkaner med ett tornado i mitten. När jag dragit in henne i ladan frågade jag henne strängt: "Va har du hållit hus hela långa dan?" Då tittade hon förebrående på mig och sa: "Du förstår, jag mötte ett bombplan, det stiligaste bombare man kan tänka sig. Hans anflygning var perfekt. Å, vad han flörtade med skevningsrodren, ja, jag vinkade tillbaka med mina roder förstås. Orkanen jag inte varit smått berusad av det där Gulfdrickat så hade jag naturligtvis uppträtt mera som en dam. Vi svävade vidar tillsammans, och ibland blev det några wing-overs. Ojoj, vad han var tjugig! Kan du föreställa dig hur jag kände det: ett strålende ung bombare som gjorde en gammal Jenny sin kur.... Jag tror jag glömdes bort hela min utomordentliga utbildning för medan vi stallade omkring så där så kanade jag bestämt lite då och då. Men jag är inte ung längre. Allt det ystra lekedet tog på krafterna, och så är jag förstås lite uppriven här och var. Titta på vingarna! Och så orkar jag inte hålla nu sen så högt längre. Nej, i morron måste du ge mig mera Gulf!"



Det hembyggda danska sportplanet "Mölvig".