

35 öre



151-

FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 4 NR 1
Januari 1942

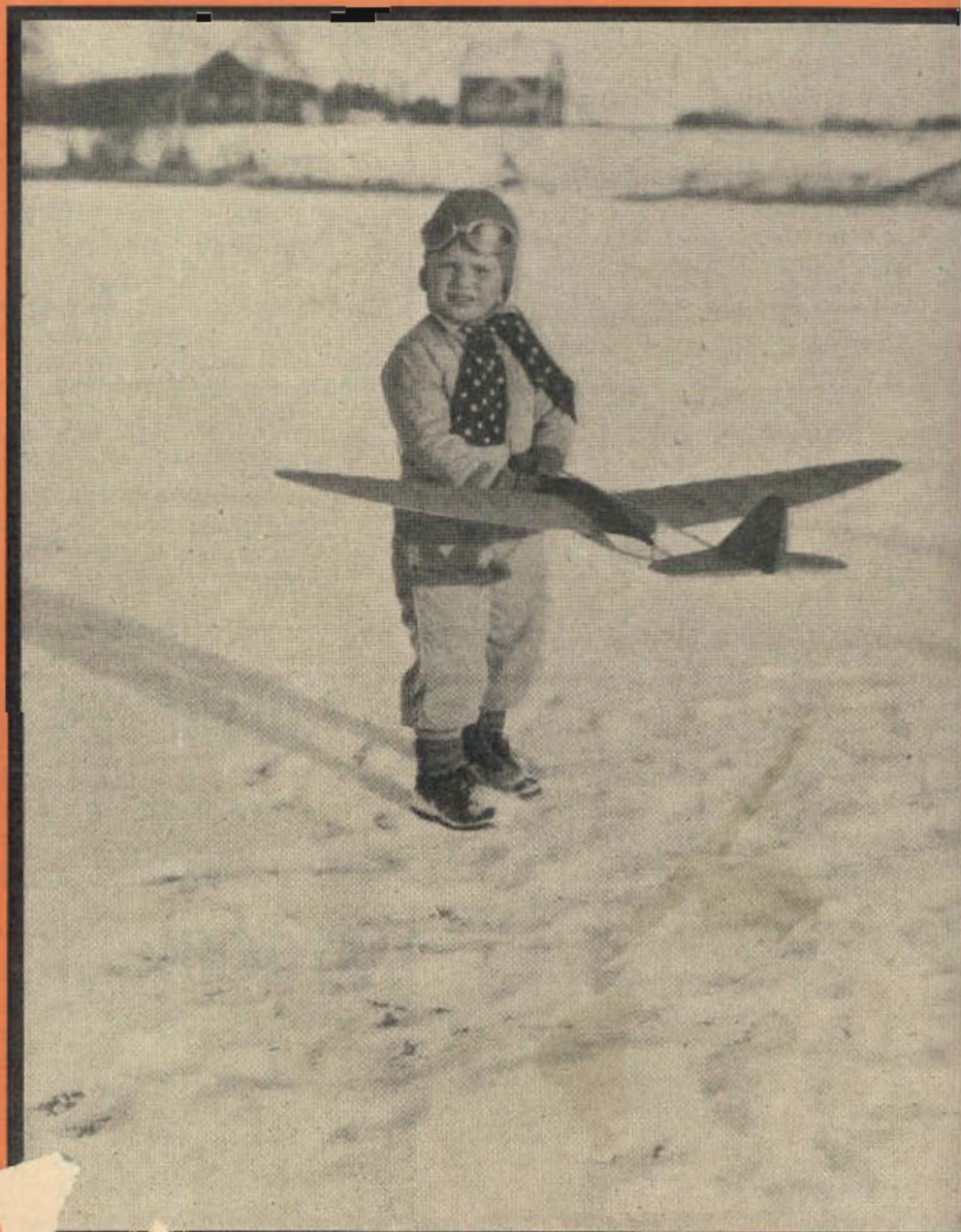
Läs:

svensk segelflygare gör upp-
märksammade beräkningar

"Storsten" soldaternas vän!
på fallna flyghjältar
ra och billiga hangarer
ftning av Heinkel He 113
modellbyggarnas mästare

Med dubbel flygmiljonär byter
flygbjässe mot segelflygplan

fredomen för flyget - fred på
den - GOTT NYTT ÅR!



FLYGBÖRJÄBKUBS MODELLPLANBYGGARE!

FLYGTIDNINGEN

1/42

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

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

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Modellflygredaktör: Ulf Hallvig.

**Ur ing. Arne Hedéns föredrag
vid segelflygtinget.**

**Erfarenheter från segelflygskolan på
Alleberg 1941.**

Erfarenheterna rörande A-skolningen äro i stort sett tillfredsställande. Emellertid ligger en stor nackdel f. n. i att möjligheterna för skolning vid sydliga vindar saknas. Att bedriva nybörjarutbildning under sidvind är synnerligen besvärligt, i all synnerhet som övningsområdena i regel begränsas i sidled av stengårdsgårdar eller andra stängsel. Möjligheter finnes dock att genom ytterligare markinköp avhjälpa denna brist, vilket skulle avsevärt höja nybörjarutbildningens effektivitet. Det tillgängliga området för dessa övningar på västsidan har visat sig vara i knappaste laget såväl på längden som på bredden, och förslag föreligger att förvärva för utökning av området erforderlig mark. A-skolningen har helt genomförts med användande av gummirepstart, och erfarenheterna av denna startmetod äro uteslutande goda. Dock måste man konstatera att den, jämförd med bil- eller vinschstart, är avsevärt mera tidsödande.

B-skolningen har liksom A-skolningen i stort sett givit uteslutande goda erfarenheter. Även här kan sägas att gummirepstarten har visat sig vara synnerligen användbar och lämplig, men att den är betydligt mer tidsödande än bil- och vinschskolning. Hangskolningen med gummirepstart erbjuder dock den stora fördelen att eleven genom upprepade flygningar framför berget blir väl förtrogen med hanget och landningsplatsen nedanför, vilket ger honom större möjligheter att tillgodogöra sig en efterföljande C-utbildning på hang. Vad som tidigare sagts betr. utrymmet för A-skolning gäller i ännu högre grad för B-skolning. B-proven med gummirepstart utföras i form av S-svingar, och flygplanet passerar under dessa svingar flera gånger gränserna för det tillgängliga övningsområdet. Vid felbedömning kan därför haverier mycket lätt inträffa, och tillhuden har under sommaren också varit flera, i det att flygplanen vid flera tillfällen stannat mot och omedelbart framför den kring övningsplatsen liggande stengårdsgården. Det har visat sig att B-skolningen i betydligt mindre grad än A-skolningen är beroende av vindriktningen, och att sålunda skolning kan försiggå under även relativt kraftig sidvind. Erfarenheterna av starter från den tidigare omnämnda startställningen på västsidan äro goda, och en liknande startställning på östsidan skulle avsevärt höja möjligheterna till utnyttjande av denna övningsplats. Då inom klubbarna i landet nästan uteslutande förekommer bil- eller vinschstart har B-eleverna givits tillfälle att stifta bekantskap med den senare startmetoden, uppe på plattan.

C-skolningen har med undantag för vissa förberedande övningar på ost- eller västslutningen försiggått uppe på plattan med användande av vinschstart. Erfarenheten betr. årets C-kurser äro icke fullt så bra som betr. A- och B-kurserna. Sålunda har det visat sig att skillnaden mellan bra och dåligt förskolade elever varit alltför stor, vilket medfört stora svårigheter. En del av deltagarna i C-kursen hade sålunda tagit sitt B-diplom för kanske ett år sedan eller t. o. m. mera, och sedan dess icke flugit någonting, andra hade i stället kanske kommit direkt från avläggande av B-diplom. Utöver skillnaden i flygträning kunde man också påvisa en tydlig skillnad i kvalitet på den tidigare genomgånga utbildningen. Den första tiden av C-kurserna har därför fått lov att användas till att i största möjliga mån bibringa eleverna en sådan utbildning att de stå ungefär på samma utbildningsnivå. Ett önskemål är därför betr. deltagarna i C-kurserna att de redan vid ankomsten besitter viss fixerad minimitkunskap. Någon absolut garanti för att trots detta erhålla en homogen

kull elever torde icke finnas, men det förhållande som rätt under sommaren torde avsevärt kunna förbättras. Sedan eleverna i C-kurserna erhållit en del starter med glidflygplan samt gjort mål-landningsövningar med Grunau Baby få de företaga kortare utflykter över hanget, och få då försöka ligga kvar i uppvindsområdet. Dessa flygningar göras i början mycket korta, 10 à 15 min. av flera orsaker, bland annat för att giva tillfälle till kritik. Sedan eleverna uppnått tillräcklig säkerhet i sin flygning ha de fått försöka utnyttja termik och många goda resultat ha därvid uppnåtts av elever som erhållit hela sin utbildning på segelflygplan på Alleberg. Såsom tidigare nämnts medgav övningsplatsen uppe på plattan icke några större möjligheter att landa i ÖV-riktning eller motsatsen. Utöver denna nackdel besitter landningsplatsen dessutom den nackdelen att vara mycket ojämn, och den kan således i stort sett icke sägas vara tillfredsställande för C-skolning. De flesta av de haverier som inträffat med segelflygplan kunna också helt hänföras till övningsplatsens beskaffenhet.

De tre D-kurserna ha bland annat på grund av brist på högvärdiga plan icke kunnat ges det värde som avsågs. Planerna voro nämligen att bereda D-eleverna möjlighet till, förutom flygträning och avläggande av proven för silver-C, även träning i blindflygning. Härtill är visserligen ej Grunau Baby direkt olämplig, men ett plan med inklädd förareplats och bättre egenskaper är avgjort att föredras. D-kurserna, som väl måste betraktas såsom det viktigaste i Allebergs verksamhetsprogram, ha dessutom icke gynnats av särskilt bra väder, till stor del beroende på att de förlades till eftersommaren. Dessutom varade de endast 14 dagar, vilket i regel icke ger någon nämnvärd möjlighet att "vänta ut" vädet. I programmet för D-kurserna ingick även flygbogsering och detta skulle ske från ett tillfälligt disponerat fält c:a 2,5 km norr om Alleberg. Detta fält kunde dock icke av praktiska skäl utnyttjas såsom avsett, utan i stället jordningsfältades en användbar startbana i nordsydlig riktning uppe på plattan, och härifrån företogs nästan samtliga flygbogseringar.

Bland segelflygare diskuterades före Alleberg möjligheterna till avläggande av prov för silver-C, och man kom till det resultatet att minst 10 st. borde kunna klara detta under sommarens lopp. I verkligheten blev det 5 st., men om man ser på siffrorna så finner man att 21 st. 5-timmars flygningar gjorts, 12 st. sträckflygningar över 50 km och 13 st. flygningar med 1.000 meters höjdvinst. Att antalet silver-C icke blev 12 eller 13 st. det vill säga att ovannämnda prov icke avlagts av samma personer kan ju icke lastas Alleberg. Möjligheterna att avlägga prov för silver-C ha ju tydligt bevisats.

De uppnådda resultaten i sträckflygning beteckna icke på något sätt gränser för vad som är möjligt. Sträckflygningarna ha nämligen i regel fått avbrytas då gränserna för de för flygning tillåtna områdena nåtts, trots god höjd och förekomsten av uppvindar.

Savitt jag kan bedöma är möjligheterna till sträckflygning med utgångspunkt från Alleberg minst lika goda som vid liknande platser i Tyskland.

En iakttagelse som de flesta gjort vid Alleberg är att termikutlösningar ofta förekomma på bestämda ställen både på ost- och västhangen. På östsidan förekomma dessa termikutlösningar över den fördjupning i berget där körvägen går upp, och på västsidan på två ställen, nämligen dels strax norr om hangaren och dels mitt för den s. k. "grytan" vid sydänden. Vid gynnsam väderlek kunna dessa termikutlösningar ibland uppstå med stor regelbundenhet och ge därför goda möjligheter till ernående av erforderlig höjd för sträckflygning.

Som jag tidigare nämnt har — på grund av personalbrist — endast en observation av väder och vind gjorts per dag. Någon absolut tillförlitlig vindstatistik kan därför icke erhållas av dessa observationer. Likaså är den från Skara erhållna statistiken förmodligen något missvisande. Såsom bevis för att hangvind funnits och kan påräknas även nästa sommar torde det förhållandet kunna tjäna att i det närmaste 100 % av dem som kommit till Alleberg för att avlägga proven för C-diplomet också kunde göra det.

Flygspiranter.

De, som under år 1942 vilja bliva officers-, reservofficers- eller flygingenjörspiranter vid

Flygvapnet

skola före den 1 februari 1942 insända ansökningar härom till Chefen för flygvapnet, Stockholm 10.

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

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

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

INSPEKTÖR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

INGENJÖRSEXAMEN

Nya kurser börja i dagskolan den 20 jan.

Elektriska installatörskurser under Kungl. Kommerskollegit kontr. Fackkurser på 4 mån. Begär program.

STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR. CENTRUM KUNGSGATAN 32.

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.

Inspektion: Prof. B. Afzelius, överinsp. G. Moberg, Major E. Råberg (f. elevkåren). Fackavd. för flygteknik, motorteknik, verkstadsteknik, värme och sanitet, hus- och väg- och vattenbyggnadsteknik, elektrostarkström, radio och svagström, kemisk teknologi. Stipendier. Avgiftsindringar för obemödlade. Prospekt på begäran. Nya kurser börja den 15 jan. Anmäl i tid. Expeditionstid 10—19. Telefon 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civilingenjör, Rektor.

Två förslag till segelflyghangarer

Som svar på FLYGTIDNINGENS uppmaning i novembernumrets ledare ha förslag inkommit från två klubbar, nämligen Geflebygdens Flygklubb och Varbergs Flygklubb. Det är glädjande att den besvärliga hangarfrågan väckt den positiva viljan till ändring av den nuvarande tråkiga situationen. Flera förslag mottagas gärna. Ju mer man har att välja emellan, desto bättre kan den slutgiltiga standardhangaren för segelflygplan bli!

Gösta Forslund, flygförare, gruppchef i Geflebygdens Flygklubb, skriver: Denna skiss visar en påtänkt hangar, som genom önskad påbyggnad skulle kunna utvidgas allt efter ökningen av klubbarnas flygplanpark. Grundhangaren skulle för klubb som startar glidflygskola kunna rymma en i taket upphängd Grunau Baby och på golvet två glidplan SG-38 samt bogsér- eller vinschbil och erforderliga vagnar. På hangarens sidor inrymmer verkstads- och expeditiionslokaler, varmbonade och uppvärmda med lämpliga kaminer.

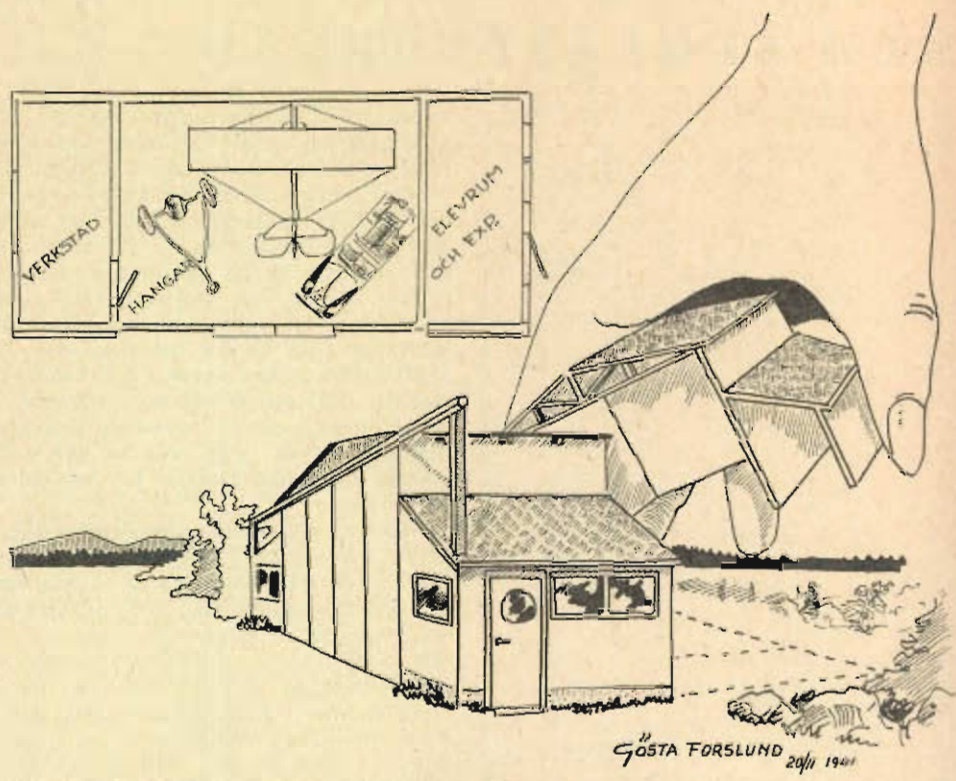
Hangarportar ställa sig alltid dyrbara, men genom serieuppläggning av en viss hangartyp skulle priserna säkert kunna skäras ned. Vid tillbyggnad av hangaren bör även den nya delen förses med portar så att materielen ej skall "läsas" därinne.

Då hangarfrågan är ett livsviktigt problem för alla de klubbar som nu ha sina byggen i gång vore det av stort intresse att se ett positivt resultat. Vid segelflygtinget i Stockholm framkom det ju också vilket stort bekymmer detta blivit. Dessutom har ju Luftfartsmyndigheten berättigade anspråk på att flygmaterielen skyddas mot väder och vind.

Gunnar Victorin, civilingenjör, sekr. i Varbergs Flygklubb, styrelseledamot i Chalmers Segelflygklubb, skriver:

Med anledning av Eder artikel om standardhangaren kanske förslaget till hangar på Getterön för Varbergs Flygklubb kunde vara av intresse. Den planerade hangaren har dimensionerna 19 x 10 x 3 m och skall rymma ett segelplan och två glidplan. Den fria öppningen är 17 m. Ev. tillbyggnad sker bakåt. Den bärande konstruktionen utgöres av HB-balkar, träbalkar som finnas i vissa standarddimensioner och tillverkas på fabrik. Den fria öppningen förses med 14 st. portluckor. Dessa luckor, som äro 3,60 x 1,22 m med ram av 2" x 4", klädas med hård träfiberplatta. Luckorna kunna lätt upp- och nedmonteras. Materialet till hangaren är således följande: HB-balkar, ramben, takåsar, tvärreglar samt vägg-, tak- och dörrluckor. Allt material levereras färdigt för montering och hangaren kan sedan om så önskas utbyggas med liknande material.

Om exempelvis tio flygklubbar kunde ensa sig om en viss hangartyp (dess dimensioner böra kunna variera) och materialköpen sedan gjordes centralt under KSAKs ledning så skulle standardhangarens säkerligen kunna byggas till överkomligt pris.

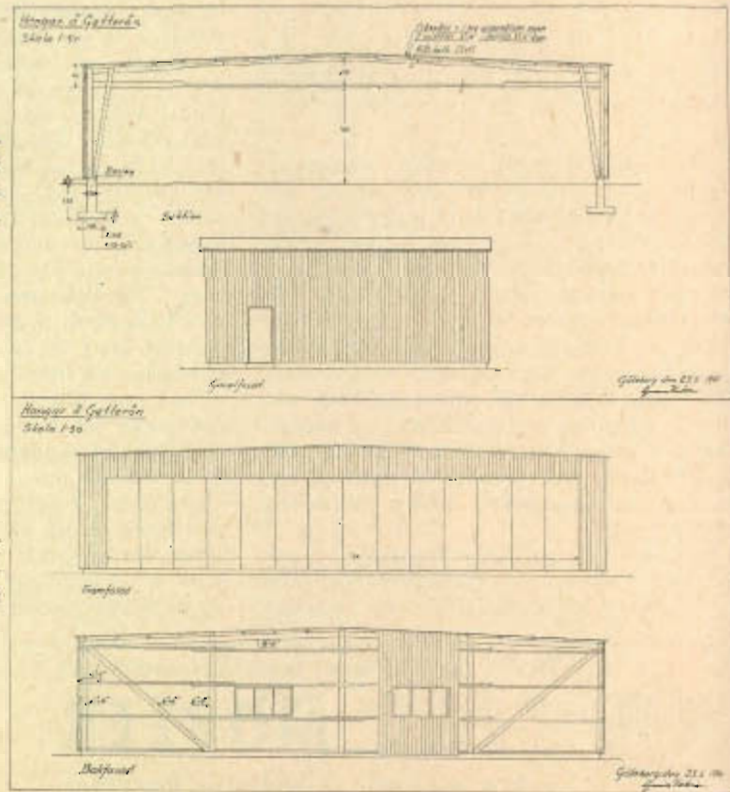


Det gäller således till en början att komma överens om en viss typ.

Ja, hangarfrågan är i sanning brännande för ett flertal av landets flygklubbar. I en nära framtid kommer detta problem även att uppstå hos alla klubbar som nu bedriva byggverksamhet, ty var skall man göra av glidplanet då det är färdigbyggt? Man kan ej förvara det under bar himmel eller med en presenning över, nej, då blir

det snart obrukbart eller föremål för underkännande från besiktningmännen. Äventyra ej den materiel som kostat klubben många byggtimmar, utan lös hangarfrågan parallellt med byggverksamheten! Men härtill fordras krafttag "per extra omgående"! Vad som först skall göras är, som civiling. Victorin här ovan påpekade, att komma fram till ett beslut om en viss enhetstyp. Detta måste ske med det snaraste.

Överst Gösta Forslunds förslag till standardhangar för glid- och segelflygplan.

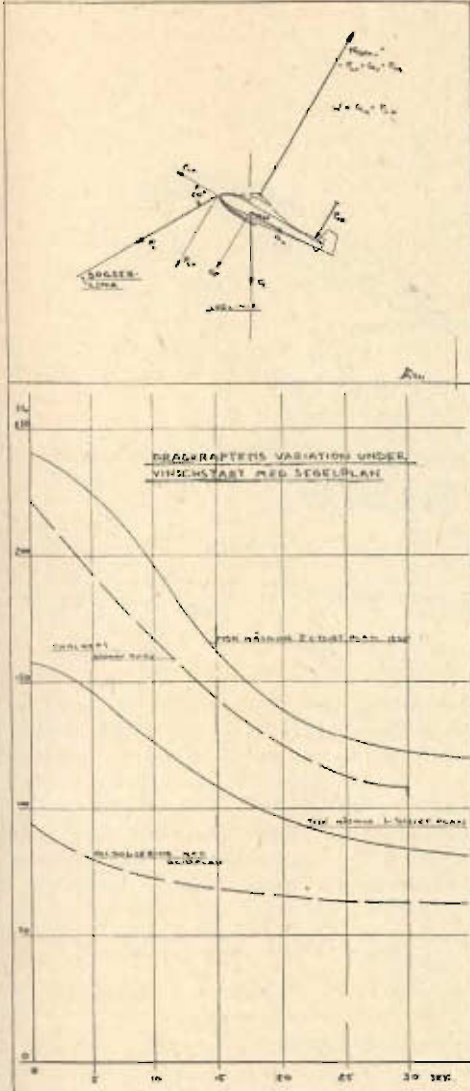


Här breddvid förslag till hangar på Getterön för Varbergs Flygklubb.

Några mätningar av

LINKRAFTERNA UNDER VINSCHSTART MED SEGELFLYGPLAN

Av Civilingenjör ANDERS BANGE



försågs med sådana kraftuttag och mätapparater att såväl linkraften som motoreffekten kunde avläsas under starten. Linkraften mättes till en början med en fjäddervåg, men då denna var rätt svår att avläsa konstruerades en smidig hydraulisk mätapparat. Denna senare gav betydligt bättre värden och kompletterades under hösten med en registrerande apparat som samtidigt ritar de tre kurvorna över linkraften, trummans varvtal och tiden för starten. Härigenom kan motoreffekten och den i varje ögonblick verkande linkraften bestämmas, och man kan se när under starten flygplanet utsättes för den största påkänningen.

Impulsen till denna undersökning tillkom genom att den på Torshanda tjänstgörande flygledaren ville förbjuda så branta starter som förekommo med den motiveringen att flygplanet ej skulle vara avsett för sådan påkänning. Denna okunnighet om vilka påkänningar glid- och segelflygplan äro dimensionerade för skulle ha stoppat möjligheten att utföra B-flygningar om ej segelflygarna stått på sig. Men för att få ett siffervärde att peka på konstruerades den första mätapparaten för bogserbilen. Resultaten, som framgår av kurvorna, övertygade till sist opponenter, och starter kunde företagas med den vissheten att säkerhetsmarginalen för materielens hållfasthet var betryggande.

Obetydliga undersökningar ha gjorts på detta område — de svenska mätningarna och beräkningarna fortsätta.

Vid en undersökning av litteraturen på området befanns att ytterst ringa arbete nedlagts på att få praktiska värden på linkrafterna och motoreffekten vid vinschstart. I Tyskland hade en del undersökningar utförts vid Landesgruppe XIV des DVL, Berlin. The Soaring Society of America hade under 1937—39 också gjort en del försök med mätningar. Förf. fann därför problemet värt att tagas upp till fullständig utredning och detta skedde som examensarbete vid Chalmers Tekniska Högskola. Nu kom emellertid de dåliga tiderna att begränsa uppgiften på grund av svårigheten att i tid få fram erforderliga maskindelar och instrument, som måste beställas på någon verkstad. Ytterligare mätningar och försök har därför måst göras efter det examensarbetet avslutats, och de fortgå alltjämt.

Chalmers Segelflygklubb har vid konstruktionen av sin vinsch också sökt en möjlighet att använda vinschbilen för transport av segelflygplanet. Denna lösning har också lyckats synnerligen bra, och lintrum-



Författaren.

ma och spolanordning ha placerats i den rymliga kofferten. Med luckan stängd finnes inget vare sig ut- eller invändigt på vagnen som tyder på att någon ombyggnad skett!

Genom många samverkande omständigheter kommo de under våren 1941 utförda mätningarna att omfatta endast effektmätning vid vinschstart med Brunau Baby II b, och försök med övriga flygplan ha fått anstå till senare tillfälle.

Av de här visade kurvorna framgår linkraftens variation under starten, och effektberäkningen har visat att accelerationen kräver en effekt av 45—50 hk medan medeffekten är 35 hk. Det varvtalsområdet inom vilket lintrumman behöver kunna regleras håller sig inom gränserna 300—1300 varv/min vid en diameter på trumman av 300 mm och en bredd av 300 mm. Accelerationen vid igångsättningen uppgick maximum till 1,2 g och under stigningen till maximum 3 g. Vingen får alltså under stigningen en påkänning motsvarande maximalt tredubbla flygvikten. Den under stigning maximala linkraften uppgick till 375 kg eller c:a 1,5 gånger flygvikten. Vinkeln mellan linan och flygplanet håller sig i närheten av 60 grader — möjligen något mindre i de flesta fall — och är vid en korrekt start nära konstant under hela stigningen. Hela linkraften kommer sålunda inte att verka neddragande på planet utan endast en del som är ungefär 0,866 eller något mindre av linkraften. Hela flygplanets tyngd kommer inte heller att belasta vingen utan endast en del som blir beroende av det skede i vilket flygplanet befinner sig. Hur krafterna

Varje segelflygares strävan under en vinsch- eller bilstart är väl att nå den högsta höjd som använd linlängd och körsträcka tillåter. Stigningen under en sådan start kan bli ganska brant, och detta för med sig avsevärda påkänningar på flygplanet.

För att i någon mån "komma åt" dessa krafter storlek och variation under startens gång började förf. under 1939 att mäta spänningarna i bogserlinan vid infästningen i bogserbilen. Detta gjordes med en hydraulisk mätapparat, där man på en manometer kunde direkt avläsa linkraften i kilogram.

När så Chalmers Segelflygklubb byggde en vinsch fortsattes de undersökningar som påbörjats vid bilbogseringen, och vinschen

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

skall Ni gå till

Markisfabrikens Möbleringsaffär

Kungl. Hovleverantör.

Platsens största urval
Absolut lägsta priser

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



fördela sig i ett visst tidsmoment framgår av den uppritade kraftplanen.

Varje segelflygare har väl någon gång fått känna på de "guppningar" som kunna uppkomma under en vinschstart och kanske till en början haft svårt att bemästra dem. När dessa guppningar uppkomma är i allmänhet stigningen för hård och farten väl hög. Dessa svängningar bero på överstegring av stabilisatorn och ha visat sig uppkomma mycket tidigare vid små korta plan än hos större och längre. Att flygplan med lång bakropp guppa mindre beror på två saker. För det första får stabilisatorn en mindre ytbelastning och för det andra är egensvängningstalet i loopingplanet lägre för det längre planet än för det kortare. För att motverka dessa svängningar användes olika metoder av skilda vinsch- och flygplanförare. Men detta hör till instruktioner för vinschstart och utelämnas här.

Kraften på stabilisatorn för fullt höjdroder kan också beräknas ur nedanstående formel, vilken är hämtad ur de tyska byggnadsföreskrifterna för segelplan och som ger ett värde på den kraft som maximalt påverkar stjärten. Formeln ger för Grunau Baby ett värde som väl överensstämmer med det som erhållits under förf:s försök.

$$P_{vr} = G \left[1 - k \cdot C_{all} \cdot q_w \cdot \frac{F_H \cdot (L_H + l_1)}{G \cdot l_1} \right] \text{kg.}$$

Där:

- G = flygvikten
- k = en konstant
- C_{all} = lyftkraftkoefficient
- q_w = dynamiska trycket
- F_H = höjdroderyta
- l₁ = avst. från nos till tyngdpunkt
- L_H = avst. från tyngdpunkt till höjdroderaxel.

Om man ställer upp de värden till jämförelse vilka erhållits vid de tyska och amerikanska försöken så äro avvikelserna inte så stora. De tyska resultaten ligga ju lägre men äro också äldre, från 1935, och sedan dess har vinschtekniken gått avsevärt framåt. De amerikanska ha utförts med flygplan av olika storlek och vikt, och dessa resultat överensstämma bättre med för-

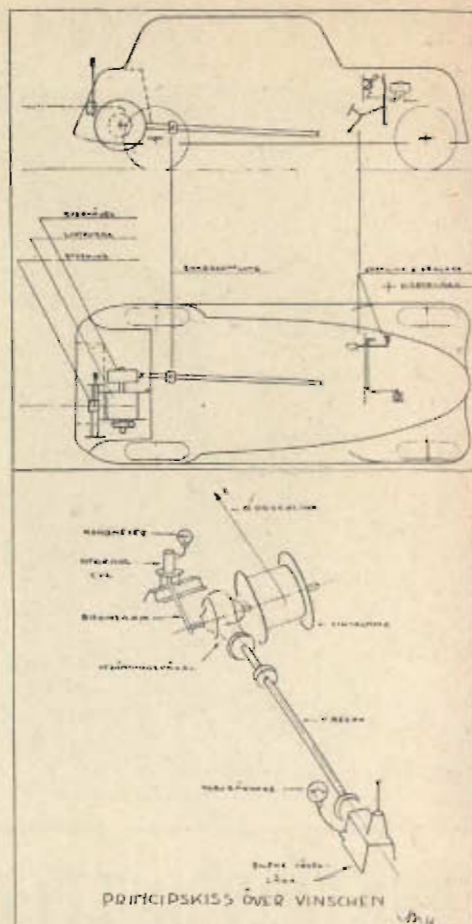
fattarens. Dr Klemperer, som lett undersökningarna i Amerika, har sökt efter maximala värden och därvid fått en lin-kraft av 1,6 ggr flygvikten. Accelerationen har Klemperer funnit vara 3 g och vinkeln mellan linan och planet 60 grader.

Med utgångspunkt från dessa värden skulle man kunna tänka sig att konstruera en vinsch med annan drivkälla än bilmotorn. El-motorn ligger väl då närmast till hands, men även andra förslag ha varit på tapeten. En tysk ingenjör har tagit ut patent på två vinschar som drivas med en kraftig spiralfjäder, och en schweizare har gjort en anordning som drives med komprimerad luft. Den senare påminner mera om en katapult och är därför endast lämpad för de branta slutningarna i Alperna.

El-vinsch blir för dyr och är ej i klass med god vinschbil.

Schweizarna ha konstruerat ett par lyckade vinschar för el-drift direkt från nätet. Den ena är avsedd för glidplan och drives av en 15 hk 3-fasmotor, och regleringen sker med en PIV-växel. Den andra har en 35 hk 3-fasmotor, och regleringen sker genom polomkoppling. Lintrumman på denna sitter direkt på motorn och är av en ganska egendomlig form. Trumman har en smalare del, på vilken linan lindas upp vid sträckning, sedan en konisk del med ett spiralspår i vilket linan får lägga sig vid accelerationen av planet och sist en grov cylindrisk del på vilken linan lindas under stigningen. Genom polomkopplingen kan varvtalet inte regleras under starten, utan man blir hänvisad att använda ett konstant varvtal som ger någon överskottshastighet. Detta betyder inte så mycket för ett segelplan med avsevärd säkerhetsfaktor. Den el-drivna vinschen har många fördelar, men schweizarna äro inte ovilliga erkänna att den har nackdelar som uppväga dessa och gör att den inte kan ställas i klass med en väl genomkonstruerad vinschbil. Priset för en el-vinsch håller sig mellan 5.000 och 8.000 kr utan el-kabel, och då kan den ej heller förflyttas för egen kraft.

Det torde nog vara bättre att söka sig fram till ett ersättningsbränsle för bensinmotorerna i stället för att bygga om befintliga vinschar till el-drift. På grund av lokala tillgångar kunna vissa klubbar med gott resultat köra på gasformigt bränsle



Chalmersvinschen. Texten t. h. på övre skissen, som råkat bli något otydlig, lyder: "Koppling & reglage. Vinschman".

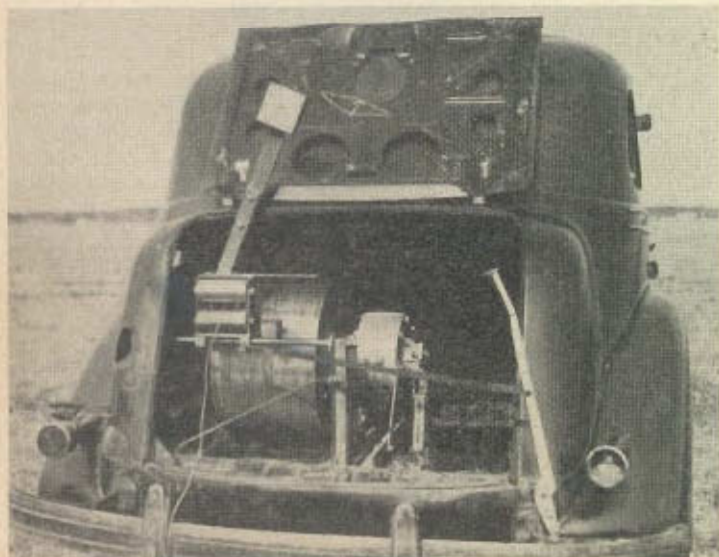
av något slag. Men de flesta klubbar ligga för långt från framställningsorten för dessa användbara gaser.

Bilbogsring med gengasbil

har i höst praktiserats vid Chalmers Segelflygklubb och givit något så när tillfredsställande resultat. Det har dock varit nödvändigt att accelerera på bensin och sedan under stigningen koppla om till gengas, vilket gjorts endast genom att ställa om ett handtag på instrumentbrädan. Men bränsleåtgången var avsevärd och ekonomin blev sämre än vid bensindrift. Detta berodde antagligen på de täta uppehållen och den upprejade fläktningen för att draga upp fyren.

Av de båda typerna vedgas och kolgas gick det bäst med den sistnämnda. Efter de förberedande försöken under bilbogsring skall nu försök göras med gengas på vinschen. Ett Källeggregat har monterats på, och om inte något oförutsett kommer mellan så skall detta aggregat med sin goda följsamhet ge en fullt acceptabel start av segelplanet.

Med denna artikel har avsetts att i någon mån klarlägga en del av företeelserna under vinschstart, men av utrymmes- och andra skäl har mycket måst utelämnas. Då undersökningarna ännu inte kommit till ett sådant stadium att de kunna anses avslutade få de här framlagda resultaten ej betraktas som definitiva. De fortsatta försöken komma att komplettera och kanske rucka de tidigare.



Chalmers Segelflygklubbs vinsch är synnerligen ändamålsenlig och dessutom mycket elegant utförd. När bagageluckan stängts kan ingen se att det är en vinschbil.

ÄLLEBERGSPOKALEN



Flygarglädjen når säkerligen toppunkten då man efter en hård tävling hemför en segertrofé som påtagligt bevis för skicklighet och intresse.

Direktör *Osvald Arnulf-Olsson*, Aero-klubbens i Göteborg förste vice ordförande, har haft detta för ögonen då han skänkt sin stora pokalserie till flygets fromma. Bland de stora vandringspris han skänkt ha tre kommit klubben i Göteborg tillgodo, och ett är skänkt till Aeroklubben i Finland och går under benämningen "Göteborgs-Pokalen".

Hans senaste gåva är Kungl. Svenska Aero-klubbens trofé för segelflygning, "Ällebergspokalen", för vilken regler nu äro under utarbetande.

Ällebergspokalen, som kommer att bli ständigt vandrande, är av silver och har tillverkats av C. G. Hallbergs Guldsmeds A.-B. Den krönes av ett segelflygplan, och på framsidan har graverats en vy över Älleberg med segelflygskolan. Pokalens höjd är 350 cm. Ett ståtligt vandringspris, som det lönar mödan att lägga ner arbete för att erövrå.

NYA FLYGKAPTENER



Flygkapten Gibson.



Flygkapten Duvander.

FÖRSTA SEGELFLYGTINGET I SKÅNE

Aeroklubben i Skåne tager sin uppgift som distriktsorganisation mycket allvarligt. Det första segelflygtinget inom landskapet hölls lördagen den 6 december i Malmö, dit representanter för de olika flygklubbarna samlats för att få en inblick i hur det skånska distriktet borde uppbyggas och segelflygningen organiseras. Som representanter för KSAK närvaro den avgående chefsinstruktören ing. Arne Hedén och den tillträdande, kapten Sven W. Åhblom.

Efter att ha uppmanat klubbarna att alltid söka se till det gemensamma bästa redogjorde ordf. i Aero-klubbens i Skåne segelflygsektion fanj. Eric Bjurhovd för sektionens hittillsvarande verksamhet. Klubben har haft framgång i sin aktivisering av flygintresset, varför medlemsantalet stigit. Han betonade att Käseberga visserligen undersökts men att klubben ändå ser sig tvungen fortsätta hangundersökningarna

för att komma fram till den bästa platsen för en skånsk central segelflygskola. En annan åtgärd som kommer att ligga klubben varmt om hjärtat är att försöka anskaffa flera byggsatser till glidflygplan så att därtill kvalificerade anslutna klubbar kunna få sätta i gång sin byggverksamhet. Vidare på programmet kommer hangarfrågans lösande, anordnande av utställningar och flygdagar samt intensifierad propaganda med hjälp av de anslutna klubbarna.

Därpå redogjorde kapten Åhblom för KSAKs planerade verksamhet och utbildningens bedrivande under 1942, som bl. a. kommer att omfatta flyginstruktörs- och byggledarkurser samt ökat antal högre segelflygkurser på Älleberg. Dessutom kommer KSAK att upprätta ett nytt rapport-system med fullständiga instruktioner över segelflygverksamheten så att klubbarna all-

Till flygkaptener i Aero-transport ha fr. o. m. den 1 november utnämns trafikflygarna Sven Gibson och Åke Duvander.

Flygkapten Sven Gunnar Gibson är född den 23 mars 1911 och anställdes i ABA den 1 november 1936. Han har sedan dess i bolagets tjänst flugit 851.186 km och 3.513 timmar.

Flygkapten Åke Fritz Duvander är född den 18 februari 1912 och har från början av sin tjänstgöring i ABA den 1 mars 1936 flugit 547.887 km och 2.630 timmar.

Båda de nyutnämnda flygkaptenerna äro löjtnanter i Flygvapnets reserv.

tid skola veta vad de ha att göra i varje särskild situation.

Representanterna för de olika skåneklubbarna fingo sedan tillfälle att skildra verksamheten hemma hos sig, varvid det visade sig att intresset är stort överallt men att resurserna ännu ej äro så lysande.

För att tillfredsställa deltagarnas vetgirighet talade ing. Hedén om vilka chanser de skånska klubbarna ha att få kostnadsfria byggsatser samt ev. penningbidrag av statsanslag. Det gäller emellertid att flygklubbarna göra sitt bästa för att visa att de ha såväl ekonomiska som andra möjligheter att på bästa sätt förvalta bidrag från högre ort.

Efter en livlig diskussion om riktlinjerna för distriktsorganisationens arbete demonstrerades världklubbens glidplanbygge, varpå en flygfilm visades. Till sist samlades man till en julfest med supé, dans, "flygallsång" m. m., varvid stämningen var den allra bästa. Tinget och festen var av stort värde för att sammansvetsa det skånska segelflygets olika delar till ett helt.



Från segelflygtinget i Malmö: fr. v. kapten Åhblom, fanj. Bjurhovd och ing. Hedén.



PLEXIGLAS

Plexiglas väger inte ens hälften
av vanligt glas

ROHM & HAAS G.M.B.H. DARMSTADT

FLYGPLANBESKRIVNINGAR

Fleetwings XBT-12

Detta fribärande monoplan, som i främsta rummet är avsett för fortsatt utbildning, har byggts helt av metall. Landningsstället är fast.

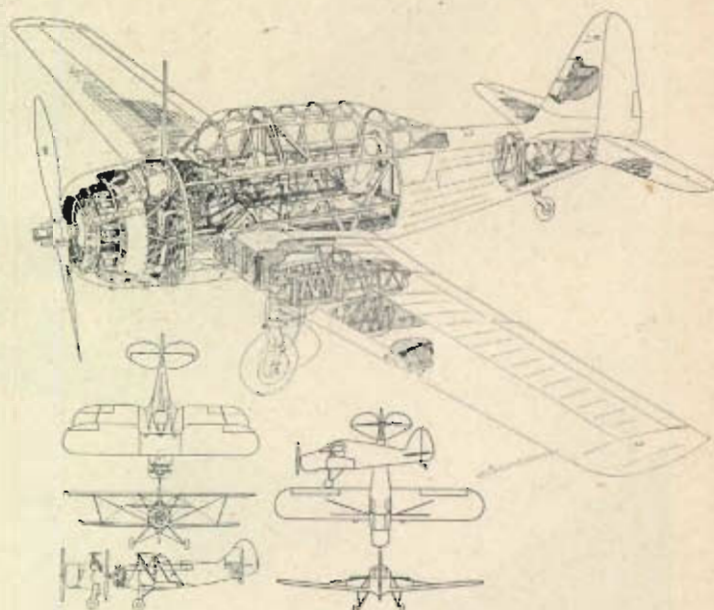
Enligt fabrikantens traditioner är materialet i Fleetwings XBT-12 rostfritt stål. Vingen består av tre delar, d. v. s. rektangulär mittvinge sammanbyggd med kroppen och trapetsformiga yttervingar med avrundade spetsar och V-form. Vingklaffarna sträcka sig mellan skevroder och kropp, även längs mittvingen. Vingen är enbalkig. Med undantag för dukklädda skevroder och klaffar består vingens beklädnad av en rostfri ställegering. Kroppen, som har oval genomskärning, är stål-rörkonstruktion med liknande beklädnad som vingen. Över sittrummen, som äro placerade i tandem, finnes en huv som medger god sikt. Stjärtroderorganen ha i stort sett samma byggnadsätt som vingen. Landningsställsbena sitta på mittvingens balk och äro strömlinjeinklädda, hjulen dock endast på bakre hälften. Sporrhjulet är av konventionell typ.

Motorn är en Pratt & Whitney R-985-25, luftkyld stjärnmotor på 450 hk. Bränsleförrådet uppgår till omkring 450 liter.

Data och prestanda:

spännvidd 12,2 m
längd 8,9 m
höjd 2,6 m
vingyta 22,3 kvm
tomvikt 1.440 kg
flygvikt 2.000 kg

Skol-, övnings- och sportplantyper



Överst synes, genombruten, Fleetwings XBT-12.

Nedan t. v. Waco PT-14 och t. h. Call. Samtliga typer amerikanska.

vingbelastning 89,7 kg/kvm
effektbelastning 4,4 kg/hk
maxhastighet 310 km/tim
landningshastighet 94 km/tim
topphöjd 7.250 m
teor. längsta flygsträcka 900 km.

marschhastighet 180 km/tim
topphöjd 4.200 m
teor. längsta flygsträcka 600 km.

Enligt en annan källa ("Der Deutsche Sportflieger") äro siffrorna betydligt högre. Således uppges flygvikten till 1.310 kg, maxhastigheten till 220 km/tim, marschhastigheten med 75 % motoreffekt till 197 km/tim och tjänstetopphöjden 4.815 m. Stigtiden till 2.740 m anges här vara 15 min, och planet säges kunna medföra bränsle för 4 tim.

Tvåsitsigt

amerikanskt segelplan

"Sinbad I" (eller rättare "Sinbad den förste") har konstruerats av Fred Walters vid Hawthorne Aircraft Co. Som medhjälpare har han haft två ingenjörer vid Douglasfabriken — vilka tydligen anse segelplanbygge som en utmärkt avspänning från B 19-bygge! Anmärkning kan riktas mot kroppens undersida, den långa nosen samt frånvaron av luftbromsar (kanske endast glömda på ritningen...). Tvåsitsigt tandemplan. Kroppen av konstharlimmad plywood och lamellerade longeringar och spant. Spännvidd 16,2 m. Längd 6,6 m. Vingyta 60 kvm. Tomvikt 180 kg. Flygvikt 360 kg.

WACO PT-14

Detta amerikanska skolflygplan för nybörjarutbildning är ett biplan i kombinerad trä- och metallkonstruktion. Ett utmärkande drag är den starka stafflingen av undervingen, vilken även är något mindre än den övre. Förstagningen mellan vingarna sker med N-stöttor och stag. Såväl över- som undervingen har skevroder, vilka förbundits med varandra medelst en stötsång, vilken på grund av stafflingen går snett uppifrån—nedåtbakåt, d. v. s. parallellt med bakre stötten. Vingstommen är av trä, medan skevroden uppbyggts av metall — klädseln är emellertid duk. Den nästan runda kroppen är av svetsad stål-rörkonstruktion och klädd med duk. De båda tandemplacerade sittrummen äro öppna. Bakom det bakre sittrummet finnes ett "aerodynamiskt nackstöd". Stjärtroderorganen äro nästan helt av trä samt dukklädda. Landningsstället är delat, och hjulen ha hydrauliska bromsar. Sporrhjulet är styrbart.

Motorn är en luftkyld sjucyl. stjärnmotor Continental på 220 hk. Propellern är ej omställbar. Planet kan flygas antingen med eller utan NACA-kåpa över motorn.

Data och prestanda:

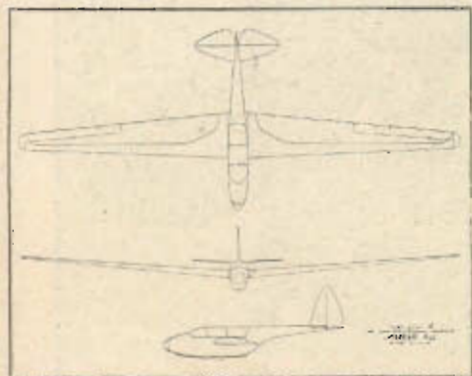
spännvidd övervinge 9,11 m
undervinge 8,1 m
längd 7,0 m
tomvikt 825 kg
flygvikt 1.270 kg
maxhastighet 205 km/tim

CALL, civilt övningsplan

Call Aircraft Co. i USA har byggt sitt första flygplan, ett lågvingat tvåsitsigt monoplan med landningsstag för vingarna. Det är avsett för civil träning och sportbruk. Planet är som standard försett med en 80 hk motor (Continental), men motor på upp till 100 hk kan inbyggas utan ändringar på maskinen. Konstruktörerna ha eftersträvat största enkelhet vid planets utformning. Kropp, roderorgan och landningsställ bestå av svetsad stål-rörkonstruktion (molybdenstål). Beklädnaden är dels trä, dels duk. Vingarna äro byggda av trä.

Data och prestanda:

spännvidd 11 m
längd 7,3 m
höjd 2,3 m
vingyta 16,9 kvm
tomvikt 386 kg
flygvikt 658 kg
maxhastighet 174 km/tim
marschhastighet 161 km/tim
landningshastighet 64,4 km/tim
stigförmåga 213 m/min
tjänstetopphöjd 5.180 m
teor. längsta flygsträcka 800 km.



REID AND SIGRIST "Snargasher"

Det första exemplaret av "Snargasher" flögs redan 1939, men typen har först på senaste tiden kommit till användning inom RAF för utbildning och träning i bombfällning, navigation och nattflygning. Det är mellanvingat och fribärande med dubbla sidstyror och indragbart landningsställ. Motorerna äro två "Gipsy Six II" på vardera 250 hk. Propellrarna äro omställbara. Besättning är tre man, av vilka föraren sitter rakt ovanför vingens framkant, spanaren mitt över vingen och kulspruteskytten — eller bombfällaren — ärbakom. Kroppen är uppbyggd på två stora ramar och fyra balkar.

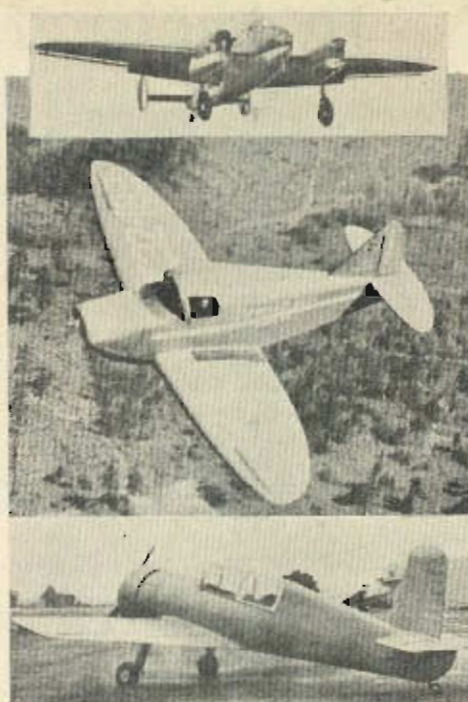
Data och prestanda:

spännvidd 11,1 m
längd 7,7 m
höjd 2,75 m
tomvikt 1.360 kg
flygvikt 2.220 kg
vingyta 19,1 kvm
vingbelastning 115 kg/kvm
effektbelastning (vid start) 5,44 kg/hk
maxhastighet 330 km/tim
marschh. 75 % eff. 1.830 m höjd 306 km/t.
landningshastighet 105 km/tim
stigförmåga 335 m/min
tjänstetopphöjd 5.500 m
teor. längsta flygsträcka 1.600 km.

CULVER "Cadet"

Den amerikanska Culver Cadet ser inte bara trevlig ut, planet har också många fördelar till följd av en synnerligen modern utformning. Således är teoretiskt längsta flygsträcka inte mindre än 950 km och marschhastigheten 190 km/tim. Det indragbara landningsstället gör att planet uppnår en maxhastighet av 225 km/tim. Vingen har inbyggda slots nära vingspetsarna, vilket ger planet större "tvärkontroll" vid låg fart.

Cadet är tvåsidsigt med DK. Motorn är en fyrcyl. Continental på 75 hk. Krop-



Ovanifrån: den engelska Snargasher, det eleganta sportflygplanet Culver "Cadet" (USA) och amerikanska Fletcher FBT-2.

pen är av semimonocoquekonstruktion med konsthartslimmad plywood som klädsel. Vingen har en huvudbalk. Dessutom finnes en mindre hjälpbalk baktill samt torsionsrör av chrommolybdenstål mellan balkarna. Vingens torsionsnäsa är av plywood, och klädseln är duk. Spryglarna äro av trä. Även stjärtstyrtorna äro helt fribärande.

Indragningen av landningsstället sker med ett hjul i kabinen mellan de båda sätterna. Med två varvs vridning på detta hjul drar man in eller fäller ut stället. Bakom sätterna finnes ett bagagerum för c:a 25 kg.

Data och prestanda:

spännvidd 8,1 m
längd 5,3 m
höjd 1,6 m

vingyta 11,1 kvm
vingbelastning 42,2 kg/kvm
effektbelastning 7,9 kg/hk
tomvikt 327 kg
flygvikt 592 kg
landningshastighet 72,5 km/tim
stigförmåga 243,8 m/min
tjänstetopphöjd 5.300 m.

Priset för Culver Cadet är c:a 2.400 dollar, fritt fabriken i Port Columbus, Ohio.

FLETCHER FBT-2

Fletcher Aviation Corporation, Burbank, Calif., USA, har släppt ut ett skol- och övningsplan, fribärande och lågvingat med fast landningsställ. Planet levereras i två utföranden, nämligen antingen med 130 hk eller 285 hk motor. Med den mindre motorn avses maskinen för nybörjarskolning och med den större för fortsatt utbildning och träning. Planet är till övervägande delen byggt av plastiskt material. Kroppen består av två hälften i skalkonstruktion, och själva skalet är konsthartslimmad plywood. Vingarnas beklädnad består av ett och samma stycke på över- och undersidan, vilket "limmas" fast under värme och tryck. Vingarna ha V-form och äro trapetsformade. De DK-utrustade sitt- rummen äro i tandem och täckas av en huv med goda siktmöjligheter. Stjärtroder- ytorna ha trapetsform och äro fribärande. Såväl vingar som roderorgan ha symmetrisk profil, och det uppges att man kan byta ut vinghalfterna sinsemellan — vilket även skulle gälla de andra ytorna av samma slag! Landningsställsbena äro fribärande och ha hjulbromsar. Sporrhjulet är mycket litet. Motorfundamentet är av stål- rör. Propellern är omställbar. Bränsle- förråd med 130 hk motor 115 liter och med 285 hk motor c:a 190 liter.

Data och prestanda (inom parentes med den större motorn):

spännvidd 9,2 m
längd 6,6 m
flygvikt 955 (1.170) kg
maxhastighet 218 (281) km/tim
landningshastighet 95 (105) km/tim
stigförmåga 222 (410) m/min.

FLYG

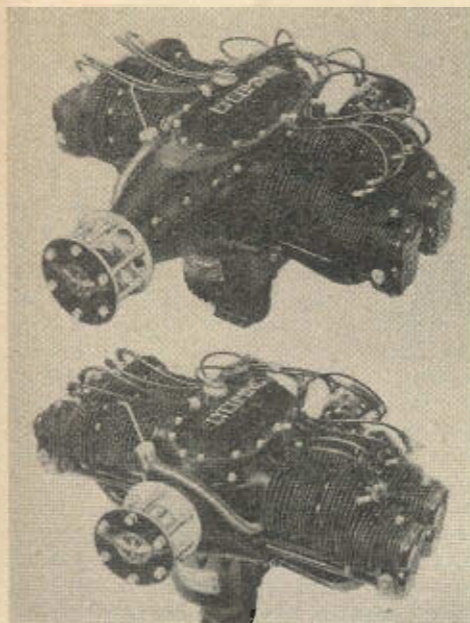
när Ni reser
till utlandet

STOCKHOLM—BERLIN	3 ³ / ₄ tim.
„ —HELSINGFORS	3 „
MALMÖ —BERLIN	2 ³ / ₄ „

AEROTRANSPORT



LYCOMINGS flygmotorer



Motorerna O-145 och GO-145-C (överst).

Lycoming Division, Aviation Manufacturing Corporation, Williamsport, Penna., är en av USAs mest kända flygmotorfabriker. Särskilt bekant har firman blivit för sina motorer på 50—70 hk för lätta sportplan i Cubklassen. Här lämnas en kort redogörelse för både två sådana motortyper och två nya och starkare motorer.

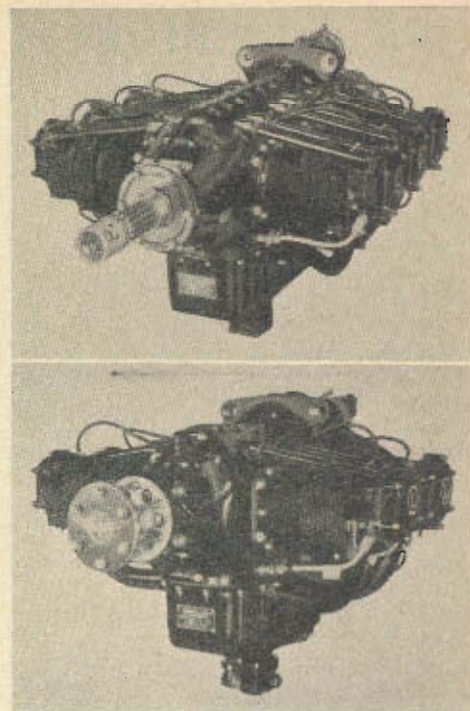
Modell O-145 tillverkas i storleksordningarna 50, 55, 65 och 75 hk. Motorn är oväxlad och propellern således direkt driven. Antal cylindrar är 4. A-serien (50 och 55 hk) har ett kompressionsförhållande av

5,65:1 medan B- (65 hk) och C-serien (75 hk) har 6,5:1. Maxvarvet är för A- 2.300, för B- 2.550 och för C-serien 3.100 v/min. Marschvarv A- 2.100, B- 2.300 och C- 2.800 v/min. Dessa motorer äro högergående och kunna förses med en eller två magneter, Scintilla. Bränslet bör vara på 73 oktän.

Modell GO-145-C är på 75 hk och nedväxlad så att vevaxelns maxvarv är 3.200 och propellerns 2.015 v/min. Motsvarande siffror vid marschvarv äro 2.900 och 1.825. Både vevaxelns och propellerns rotationsriktning är högergående. Kompressionsförhållande 6,5:1. Enkel eller dubbel tändning på beställning. Bränsle 73 oktän. Vevaxeln är på både de direktdrivna typerna och den utväxlade av ett stycke smitt specialstål med fyra slängar men den senares vevaxel har två motvikter.

Modell O-235 är en fyrcylindrig 100 hk motor. Med vissa ändringar ökas styrkan till 125 hk, då modellen kallas O-290. Dessa motortyper synas vara tämligen idealiska för den sportflygare som tycker att 50—75 hk är för litet på ett tvåsitsigt plan. Emellertid anse de amerikanska privatförarna i allmänhet att 100—125 hk motorer äro lyx t. o. m. på tresitsiga maskiner i stil med Stinson 105 och Voyager, Cub Cruiser o. d. Båda de sistnämnda typerna ha ett kompressionsförhållande av 6,25:1. Maxvarvet är 2.550 (eftersom båda modellerna äro direktdrivna är detta även propellervarv) v/min. Marschvarvet är 2.320. Rotationsriktning höger. Dubbeltändning. Magneter Scintilla. Bränsle på 73 oktän.

Modell O-350 är sexcylindrig, 150 hk. En variant är modell O-435, likaledes sexcyl.



Motorerna O-235 och O-350 (överst).

men på 175 hk. Kompressionsförhållande för båda modellerna lika med föregående. Maxvarvet för O-350 är 2.550 och för O-435 2.300 v/min (båda oväxlade). Marschvarv 2.320 resp. 2.150 v/min. Rotationsriktning och tändningsförhållanden samma som föregående modeller.

Alla de ovannämnda modellerna ha vevaxeln utförd i ett stycke. Som allmänt omdöme får sägas att Lycomings motorer stå på toppen i fråga om enkel konstruktion och effektivitet.

Flygmotorn JUNKERS JUMO 211 med direkt bränsleinsprutning

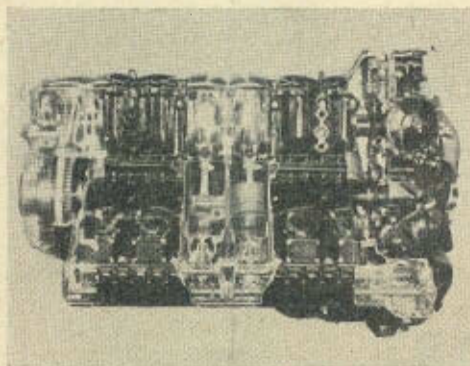
Junkers Jumo 211 är en vätskekyld 12-cyl. fyrtakts tvåradig bensinflygmotor av 35-litersklassen med i 60 graders vinkel hängande cylindrar. Den avviker väsentligt från hittillsvarande motorkonstruktioner.

I motsats till förgasarmotorn Jumo 210 arbetar Jumo 211 enligt principen "omedelbar bränsleinsprutning". Var och en av de tolv cylindrarna försörjes av ett särskilt insprutningselement, som kan inställas så att samtliga cylindrar erhålla en likartad sammansättning av bränsle-luftblandning vid alla varvtal. Genom den direkta insprutningen av bränslet och på grund av möjligheten till reglering bli yttre inflytanden, såsom temperatur- eller väderleksförändringar, fullständigt eliminerade. Med insprutningsanordningen behöver man inte heller befara några övergångsfaser vid snabba förändringar av varvtalet, ty mängden insprutat bränsle kan regleras, så att den passar under alla varv. Då luftvägarna i insprutningssystemet äro mycket enklare än hos en förgasarmotor blir också verkningsgraden betydligt bättre. Den brandrisk som brukar vara förknippad med en förgasare är bor-

ta, då ingen antändbar bränsleblandning bildas utanför förbränningsrummet.

På grund av den direkta bränsleinsprutningen blir förbrukningen mindre, vilket gör denna motor ekonomiskt fördelaktig.

Vevhuset hos Jumo 211 är synnerligen kraftigt konstruerat, och motorn kan upphängas elastiskt i flygplanen. Jumo 211 medger överskådlig kontroll av regler och ledningar och lätt åtkomlighet vid reparationer o. d.



På denna bild av Jumo 211 visas två cylindrar genomskurna.

Frontalytan hos 211 är knappast större än navet på en normal trebladig ställbar propeller, vilket skapar utmärkt sikt och gör Jumo 211 väl lämpad för jakt- och störtbombplan.

En annan viktig detalj på Jumo 211 är den två gånger uppväxlade och med automatisk tryckreglering försedda kompressorn. Motorns effekt blir genom denna anordning nästan oförändrad vid olika höjder.

Kylsystemet på Jumo 211 är något helt nytt, och kylaren har kunnat göras mycket mindre på grund av mindre mängd nödvändig kylvätska.

Jumo 211 är vänstergående och tändningsföljden 1—9—4—11—2—7—6—10—3—8—5—12. På varje cyl. finnes två insugnings- och en utblåsningventil. Vevaxellagring genom 8 glidlager. Kolvar av lättmetall. Vevhus av lättmetall med instuckna löpbussningar. Bränsle flygbensin 87 oktän. Bränsletransport genom Junkers bränslepump. Smörjolfjeförbrukning 8—12 gram/hk tim. Oljetransport genom kugghjulspump. Kylvätska: vatten. Motorns vikt 635 kg. Motorns mått: längd 1,745 m, höjd 1,069 m och bredd 0,804 m.

Läsåret 1936-37

83

Läsåret 1937-38

91

Läsåret 1938-39

102

Läsåret 1939-40

103

Läsåret 1940-41

118

hermodsprivatister
i real- och studentexamen

Elever från Hermods klarar sig bra

Varje läsår avlägger över 100 elever från Hermods real- eller studentexamen med höga betyg

Går Ni och funderar på att läsa till real- eller studentexamen, så vänd Er till Hermods. Hermods realskola och gymnasium öppnar en säker och väl prövad väg till examen för den som är energisk och vill meritera sig för högre anställning.

Skriv till Hermods och tala om vad Ni önskar läsa. Förutom real- och studentkurser har Hermods kurser i tekniska ämnen, språk, handels- och kontorsteknik, jordbruk m. m. Ni får utan kostnad förslag och råd beträffande Edra studier. Skriv i dag!

HERMODS MALMÖ
Tel. 710 25

”KAMRAT STORK”

Det utmärkta flygplanet Fieseler "Storch" är med rätta mycket populärt i Tyskland, vilket framgår av nedanstående artikel ur en tysk tidning. Flygplanet har här rent av blivit en personlighet!

Parisarna logo tvivlande då det berättades för dem att ett tyskt flygplan landat på Place de la Concorde. Och när man talade om att planet t. o. m. lyft igen trodde man detta vara lögn.

Men det var alldeles sant att en "Stork" varit nere på Place de la Concorde. Det är något alldeles särskilt med detta flygplan. Vi soldater glädja oss när vi upptäcka vår Stork mot himlen här borta i öster. Hela rader av "legender" ha vävt om denna maskin. Ingenting är omöjligt för den, ingen plats för liten att landa på, inget fält för gropigt. Den behöver inga flygplatser, inga jämna startbanor. För staber och kurirstafetter är den outhärlig.

Ja, den är fantastisk. En kväll satt vi och resonerade om den. Å, Storken skulle nog kunna landa och lämna från förgården till vår barack... Vi blevo heta och började tvista. Mången av oss hade i drömmen bestämt tillskrivit sig att själv kunna flyga den. Jojo...

När Storken slår sig ner på en liten öppen plats komma soldaterna springande och ställa sig runt omkring den som barn kring en häst. De gå runt och känna på den och studera den från alla möjliga håll,

Och då föraren frågar vem som vill veva i gång tränga sig alla fram emot planet. Den lycklige som först får fatt i veven vrider den runt med samma förtjusning som han kanske en gång för länge sedan ryckt i hästens svans för att få se den galoppa i väg.

Soldaterna tröttna inte på att komma tillstädes när Storken landar hos dem flera gånger. De hysa ett starkt förtroende för den. De veta att om andra underrättelsesmedel skulle strejka så får ledningen i

alla fall genom Storken reda på hur det går för soldaterna på denna plats. Det går en ljusning över ansiktet när mitt under knatttrande gevärseld någon säger: "Den kommer!" — "Vem?" — "Vår Stork!"

Vår Stork, ja, den liknar ingenting annat i världen. Den har en utpräglad individualitet. Och när den dyker upp blir det alltid något nytt. Den kanske har med sig post till oss, kanske inspekterande befäl, kanske nya uppdrag. Genom Storken stå vi i ständig förbindelse med yttervärlden. Man är inte så ensam och avstängd när Storken finns. Utan att uttrycka det i ord har den för oss blivit "kamrat Stork".

Günter Hönicke.



Äntligen modellbygge i skolorna?

KSÄK har föreslagit skolöverstyrelsen att obligatorisk eller frivillig undervisning i modellplanbygge skall införas i de högsta klasserna i folkskolorna.

Modellflyget innefattar i sig både inomhusslöjd och friluftsliv, säger klubben, samt skärper förmågan till vaken naturiakttagelse och blir härigenom av ett utomordentligt stort fostrande värde. Särskilt på större industriorter, där ungdomens nöjesliv på grund av de ringa möjligheter orten kan bjuda ofta tar sig mindre sympatiska former, synes modellflyget och dess efterföljare segelflyget bli till verklig glädje.

KSÄKs initiativ var just vad som behövdes. Alla flyghögade hoppas att förslaget skall upptagas till behandling och bära frukt.

VI PRESENTERA:



Harald Martin,
redaktör, flygteknisk skriftställare,
modellflygpionjär.

Född 1887 började Harald Martin redan som tioåring visa intresse för "luftseglingen", som ballongsegling och flygning förr kallades med ett gemensamt namn. Han samlade allt som fanns att komma över på detta område, vilket på den tiden var ganska magert. Sedan 1903 förde Martin en fullständig "bokföring" över allt som tilldrog sig inom flyget. Icke endast in- och utländska tidningsnotiser och artiklar på flygets område samlades, klistrades i böcker och registrerades, utan Martin förde samtidigt även en loggare, vari alla mera framstående flygprestationer med detaljerade uppgifter skrevs ned och där särskilda tabeller över världsrekord, flygolyckor m. m. antecknades. Ett speciellt register med data över alla kända flygare från 1903 till 1915 utarbetades även av Martin. I bildcäg har han varit med att samla redan från flygets början, så att hans flygbildarkiv f. n. torde vara det största och mångsidigaste här i landet.

År 1909 började Harald Martin skriva i såväl dags- och veckopressen som i facktidsskrifter och kalendrar m. m. Hundratals allmänpopulära flygartiklar av hans penna, sakkunnigt behandlande allt som kan förekomma på flygets område, har gjort en utomordentlig propaganda för flyget i vårt land och har utan tveivel i hög grad bidragit till att öka flygintresset hos den stora allmänheten. Utom medarbetarskap i en hel del flygböcker har Martin själv författat flera sådana, vilka utkommit på Fritzes, Norstedts och Bonniers förlag. Sålunda märkas "25 år i luften", som kan kallas det första svenska standardverket på flygets område, "Flykten över Atlanten", den enda bok som behandlar atlantflygets hela historia, "Luftens besegrare", där några av flygväsendets största män skildras, "Modellplansflygning", som är den första svenska läroboken i modellbygge, samt "Flyget", vilken bok behandlar det moderna flyget m. m.

Redaktör Martins mångsidiga kunskaper på området ha även tagits i anspråk av KSAK, vars festskrift till 30-årsjubileet 1930 redigerades av Martin.

(Forts. på sid. 20)

Två fallna flyghjältar

Under den senaste tiden ha två tyska flygare av ovanliga mått gått bort, nämligen generalöverste Ernst Udet och överste Werner Mölders. De komma genom sina egenskaper att stå som förebilder för generationer av unga flygare.

Överste Mölders.

Tysklands störste folkhjärte under det nuvarande världskriget, jaktflygaren och inspektören för jaktflyget överste Werner Mölders, omkom nyligen genom en flygolycka.

Genom sin våghalsighet, beslutsamhet och kamratkänsla hade han vunnit en stor plats i särskilt ungdomens och sina kamraters hjärtan. Alltsedan spanienkriget bar han det hedrande smeknamnet "Fader Mölders", emedan han sörjde för sina män såsom en fader. Med 115 nedskjutna fiendeplan stod han till slut som den framgångsrikaste jaktflygaren.

Mölders var son till ett studieråd och föddes 1913 i Gelsenkirchen. År 1931 inträdde han i 2. infanteriregementet och kom sedan som fänrik till pionjärskolan i München. Löjtnant blev han 1934.

Det låter underligt när man omtalar att Mölders vid sin första läkarundersökning för flygutbildning förklarades oduglig för detta yrke. Men han hade en utomordentlig envishet, och från det en gång fattade beslutet att bli flygare avstod han inte. Vid en förnyad undersökning blev utlåtandet "mycket lämplig". Till en början flög han synnerligen illa, varför det blev tal om att avbryta hans flygutbildning. Men med uppjudande av hela sin vilja och energi bevingade han sina kroppsliga svagheter vid flygningen. När han lyckats övervinna dem blev han tämligen snart en av kursens bästa flygare. År 1935 utnämndes han till löjtnant i Luftwaffe.

Många tyska flygare deltog i spanienkriget, bl. a. för att vinna erfarenhet, och Mölders var en av dem. Som medlem av "Legion Condor" kämpade han 1938 på Francos sida och blev med sina 14 nedskjutna fiendeplan spanienkrigets skickligaste

flygare. När han återvände hem smyckades hans bröst av Spanienkorset i guld med briljanter. För sina bragder som jaktflygare befordrades han dessutom till kapten i Luftwaffe. Sina i spanska inbördeskriget samlade erfarenheter fick han stor nytta av som lärare för unga tyska flygare, vilka genom Mölders erhöles en utomordentligt god skolning. I mars 1939 utnämndes Mölders till chef för en jaktgrupp.

Efter sin tjugonde luftseger i maj 1940 erhöles han riddarkorset och befordrades strax därpå till major. Kort före slutet av fälttåget i väster råkade Mölders i fångenskap efter en nödlandning på fransk mark. Med över 50 nedskjutna plan, därunder 26 vid västfronten, stod Mölders i okto-



Överste Mölders och generalöverste Udet
(nedre bilden).

ber i spetsen för de tyska jaktflygarna och erhöll som "andre officer" i den tyska krigsmakten efter sin fyrtionde luftseger "eklövet till riddarkorset". Den 25 oktober befordrades Mölders efter sin femtionde nedskjutning till överstelöjtnant. Samma dag nådde han sina luftsegrar nr 52 och 53. Den 26 februari 1941 hade den sextionde motståndaren fallit.

Under fälttåget i öster var Mölders' eskader särskilt framgångsrik. Från 22 juni till 17 juli fälde den ensam 500 sovjetryska flygplan och höjde därmed totalsiffran för av eskadern nedskjutna plan till 1.200. Mölders själv tillkämpade sig redan den 22 juni sin sjuttioandra luftseger. Dagen därpå erhöll han i egenkap av "andre officer" riddarkorset med svärd. Den 17 juli hade Mölders en speciellt lyckad dag, då fem ryska maskiner bringades ned. Därmed hade han ensam under detta krig nedskjutit 101 fientliga plan och blivit Luftwaffes segerrikaste jaktflygare. Som bevis på sin uppskattning tilldelade honom rikskansler Hitler såsom tyska krigsmaktens "förste officer" den högsta utmärkelsen för tapperhet, "eklövet med svärd och briljanter till riddarkorset av järnkorset".

Obesegrad av fienden föll överste Mölders offer för en olycka. Hans namn och hans död kommer säkerligen att bli en sporre för den tyska flygarungdomen.

W. Liedholm.

Generalöverste Udet.

Ernst Udets namn är känt över hela världen. Han föddes 1896 i Frankfurt am Main. Redan som pojke fångades hans intresse av flygningen. Han byggde modeller och gjorde försök med glidplan som han själv förfärdigat. Då förra världskriget utbröt 1914 anmälde han sig 18-årig som frivillig motorordonnans och följde en division under dess marsch genom Belgien. Här lärde han känna några flygofficerare, och när han fick följa med en av dem på en liten flygtur väcktes hans kärlek till flygningen på nytt. Upprepade gånger försökte han bli antagen som elev

vid militärflyget men utan att lyckas. Eftersom han satt sig i sinnet att bli flygare lät han för egna medel utbildas sig vid en flygskola i München. Med certifikat på fickan kom han i juni 1915 till en flygavdelning i Darmstadt, där han visade sig ha stora anlag som flygare. I september samma år kom han som artilleriflygare till fronten i Elsass, och efter kort tid överfördes han till en Fokker-avdelning, ett av de stora målen för varje tysk militärflygare.

Som jaktflygare upplever han många spännande luftstrider. Han skapar sig ett namn, och det dröjer inte länge förrän han får sin dröm uppfylld — att förflyttas till Richtofen-eskadern, där han erhåller en betrodd post. Äventyren vimla, och ett par gånger händer det att hans plan blir rammat så att han måste hoppa. Han klarar skinnet jämt, och vid krigets slut kan han uppvisa 62 luftsegrar och utmärkelsen "Pour le mérite".

Men Udet släpper inte flygningen för att kriget har upphört. Han blir en av världens mest kända sportflygare. Under talrika flygdagar inte bara i Tyskland visar han sin fenomenala flygskicklighet och bringar de väldiga publikskarorna i hänryckning. Även i Sverige kommer hans namn vid sådana tillfällen på allas läppar. En tid driver Udet en flygplanfabrik, där han bygger sportplan av egen konstruktion.

I slutet av tjugotalet befinner sig Udet på Grönland, där han medverkar i en filminspelning. Han flyger ett Klemm-sportplan, och hans djärva flygningar mellan isbergen väcka stor beundran.

Då det nya tyska flygvapnet organiserades var Udet en av de första som anställdes. Han utnämndes till överste och 1938 till generallöjtnant och chef för Luftwaffes tekniska tjänst. Fortfarande höll han fast även vid den aktiva flygningen och satte i juli samma år nytt hastighetsrekord genom att flyga 634 km/tim med ett Heinkel-jaktplan. I februari 1939 utnämndes han till generaltygmästare i Luftwaffe. Under det nuvarande kriget har Udet haft en väsentlig andel i flygplanproduktionens väldiga ökning i Tyskland. I juli

(Forts. på sid. 22)

VI PRESENTERA:



Birgit Thüring,
fru, Sveriges första kvinnliga
trafikflygare.

Det är en snabb utveckling som fört fram till Birgit Thürings andra etappmål, B-certifikatet. Det hela började en vacker majdag 1938, då hon som passagerare i Stockholms Flygklubbs Zlin följde med maken på hans första stolta färd efter A-certifikatets erövrande. Snart var fru Thüring mogen att själv bli elev i klubben, närmast under flyglärare Fagerbergs färla. Diverse otur med vädret m. m. gjorde att proven inte kunde avläggas förrän ett halvår senare, i januari 1939.

Emellertid hade makarna Thüring gripits av höggradigt flygdille och begynte vävla vilda planer på långfärder, egen maskin samt andra för vanliga dödliga ouppnåeliga saker. Händelsevis stod Gösta Gustafssons "vishög", Puss Mathen SE-AFH, på Bromma och väntade ny ägare. Den kärran blev med anlitande av län etc. det utvalda äkdon som skulle föra dem ut på äventyr. Efter många och långa förberedelser gick färden Europa runt. Men den turen är tillräckligt omskriven förut, varför vi övergå till målflygningen för försvarsändamål.

När kriget satte stopp för all privatflygning var det ju helt naturligt att "Pussy", som planet kallas, och även fru Birgit togs i anspråk för allvarigare saker. Det blev flygningar i öst och väst, i syd och delvis även i nord med växlande uppdrag — men även med växlande maskiner sedan maken helt lagt beslag på "Pussy". Under en sejour i Karlskrona avlade hon inför kontrollanten kapten Ahrenberg prov för nattflygarkompetens. Så småningom lämnade hon definitivt sin tjänst vid Vetenskapsakademiens bibliotek, där hon flyttat bocker i nio år, och reste till en plats "någonstans", där hon ännu vistas, flygande ömsom "Pussy", ömsom Bucker Jungmann SE-AIL.

Birgit har fått i sitt självlockiga huvud att hon skall bli flyglärarinna och lära andra små flickor att åka omkring i rymderna. Med kännedom om hennes målmedvetna sinne kan man allvarligt befara att hon trots allt lyckas förverkliga denna sin största önskan. För den som sett henne singla omkring i den

(Forts. på sid. 20)

VEM FÅR FLYGA I LINKÖPING?

Poängtabell bidrager till rättvis fördelning av flygningen



Från Linköping: t. v. "Kruska" lättar. T. h. Hjelmérus klar för start. Obs. hjulen under skidan!

Linköpings Segelflygklubb har nu på allvar kommit igång med verksamheten, som varje söndag bedrivs på Svenska Aeroplan ABs flygfält. Trots att endast ett glidplan (Anfänger) använts har resultatet blivit ett 20-tal A-diplom och 5 B-diplom under höstmånaderna. Detta får tillskrivas ett rationellt utnyttjande av "flygdagarna". Startmetod har varit bilbogsring, och skolningen har tillgätt så att A-aspiranter rutschat i medvind och A- och B-aspiranter flugit i motvind. Anfängarna har försetts med ett hjulpar under skidan, vilket visat sig göra stor nytta. Detta i förening med ovanstående skolningsmetod har gjort att ett 50-tal starter per söndag medhunnits.

Den Grunau Baby som erhöles i gåva genom KSAK, har anlänt och provflugits av instruktör T. Berghund, som för övrigt erhållit silver-C-diplom vid segelflygtinget. I vår hoppas man med hjälp av den

vinsch, som är under byggnad, kunna få upp Babyn så högt att termikanslutning kan erhållas. Östgötaslätten bör, om vi inte missträcka oss alltför mycket på våra iakttagelser från i somras, kunna ge upphov till stark termik.

I bygglokalen är det livligt om kvällarna. En Grunau 9 är färdig för dukklädsel, och en annan saknar endast vingarna.

Som vår ordförande, ing. Rotsman, utlovade vid segelflygtinget, publiceras här nedan den poängtabell, som vi använda oss av vid uttagning av elever till flygkurserna. Då en klubb har ett så relativt stort antal medlemmar som vi, c:a 120 st., uppstår alltid frågan: "Vem är mest berättigad att få börja flyga?" Vi ha ordnat rangordningen på så vis att alla tjänster som medlemmarna göra klubben betalas med poäng enligt nedanstående värdering, vilken vi beslutat skall gälla tills vidare.

Poänglista för uttagning av elever till flygkurserna.

1 byggtimme	= 1 poäng
1 arbetstimme (rep. av bil, arbete med vinsch etc.)	= 1 "
1 månads medlemstid	= 6 "
Ordf. under ett år	= 50 "
V. ordf. under ett år	= 50 "
Sekr. " " "	= 75 "
Kassör " " "	= 100 "
Underkassör under en månad ..	= 2 "
Tillägg för underkassörer för varje inkasserad månadsavg. =	0,1 "
Gruppchef	= 50 "
Flyginstruktör under ett år ..	= 150 "
Bitr. flyginstruktör under ett år =	150 "
Byggleddare under ett år	= 100 "
Bitr. byggleddare under ett år ..	= 100 "
Styrelsemedlem utan särskild funktion under ett år	= 25 "
Styrelsesuppleant under ett år =	15 "
Revisor " " "	= 15 "
Revisorsuppleant " " "	= 15 "
Vid gåvor till klubben är 1 kr. =	1 "

Dessutom äger styrelsen att till person, som för klubben utfört särskilt gagneligt arbete utdela skälig poängsumma.

Högsta poängsumma är utslagsgivande vid uttagning av flygelever.

Varje månad upprättas en A-, B- resp. C-lista, som utvisar vilka elever som kvalificerat sig till de olika kurserna. Denna lista stimulerar intresset och sporrar till deltagande i byggverksamhet etc.

Ekonomien har till följd av en utställning och effektiv inkrävning av månads- och kursavgifter samt statspremier till vår stora glädje hållit sig på plussidan, trots inköp av glidplan, bil, lina, vinschdetaljer m. m.

Till våren beräkna vi ha tre glidplan igång förutom Babyn och se därför ganska ljusst på framtiden. *Sekr.*

En trafikpilot ser på segelflygningen

Ett gott bevis för att segelflygningen är värd att lägga ner arbete och intresse på är det faktum att många erfarna trafikflygare idka segelflyg som en kär hobby. I Tyskland äro alla Lufthansas förare segelflygutbildade. I Sverige ha vi kaptenerna Lindner och Ahlborn. USA har en parallell till våra nämnda segelflygare, nämligen kapten J. Shelly Charles, flygmiljonär tre gånger om och anställd vid Eastern Air Lines, på vars linje Atlanta—Chicago han flyger. Kapten Charles, eller "Shelly" som han kallas av sina många vänner, är gammal i gårde. Han började flyga för 20 år sedan och har varit med om så gott som allt på detta område, såsom tävlingar, "stuntflygning" m. m. Nu lotsar han tolvtonsmaskiner genom lufthavet. Det var 1939 han började segelflyga på allvar, vilket hände... ja, det är bäst att låta honom själv berätta (utdrag ur "Soaring"):

— De första "hoppen" gjorde jag i ett gammalt glidplan för så där en tio år tillbaka. Minnet av detta plus lite glimtar ur några tidningsartiklar kom mig att in-

se att här var alla tiders härligaste sport. År 1939 köpte jag en byggsats till övningssegelplanet *Bowbus Baby Albatross* och satte ihop den under sex månaders lediga stunder. Och inte blev jag besviken på provflygningen, inte! Först hade jag en benägenhet att hålla för hög hastighet och var rädd för att göra cirklarna tillräckligt trånga och branta, men efter en månad startade jag med flygläp och stannade uppe ofta över en timme åt gången. Och med det ökade självförtroendet började jag kunna termikflyga med verkligt utbyte — underbart! Var erfar man annars denna upplivande känsla av svepande, svävande ljudlös flygning? Man blir fåglarnas like. Det kan ingalunda jämföras med motorflygning. Hur många olika och fulländade typer av motorplan man än har flugit förut så ger segelflygplanet en ny sensation, som går över allt annat.

Men detta är inte allt. Det finns inget bättre än segelflyg för att undersöka luftens rörelser, strukturen hos ett moln o. s. v. Tack vare denna sorts flygning har t. ex. termikens natur under de senaste

fem åren kunnat undersökas grundligt och vetenskapligt. Värdefulla rön ha framkommit genom meteorologer och segelflygare, vilka nu samarbeta intimt. För att bli en god segelflygare måste man veta en hel del om meteorologi — alltför ofta påträffar man fortfarande motorflygare utan dessa värdefulla kunskaper.

Mitt yrke ger mig många fördelar framför segelflygare som inte flyga på annat sätt. Det mest värdefulla är kanske tillgången till Eastern Air Lines väderlekskarta, som utsändes var sjätte timme från kontoret vid Atlanta-flygplatsen. Genom användningen av denna karta har det varit möjligt för mig att välja de bästa dagarna för mina segelflygningar. Om väderleksrapporterna meddela dåligt väder så får mitt segelplan "La Paloma" stanna på marken. En annan fördel som jag har är min erfarenhet i instrumentflygning, vilket jag tydligt märkte vid min första molnflygning i augusti 1939. Det var så gott som ingen skillnad mot det jag var van från trafikplanen.

Emellertid har jag lärt mig en hel del nya saker av stort värde. Det finns t. ex. inget bättre botemedel mot fruktan för nödländning än några flygningar i segelplan. Man kan ju t. o. m. påstå att det med segelflygplan blir en nödländning i slutet av varje flygning! Sådana flygningar ge piloten självförtroende till sin

förmåga att landa ett motorplan med stoppad motor. Bedömning av glidvinkeln och vindens inverkan samt skickligheten att pricklanda äro saker och ting som tränas upp vid motorlös flygning. När man landar ett segelflygplan kan man inte dra på och gå om igen, utan landningen måste lyckas första gången.

Ännu en sida av Sporten är värd att beakta, något som till fullo inses endast av dem som äro aktivt sysselsatta med segelflygning. Det är det kamratliga samarbete som utvecklats av en grupp som t. ex. håller ihop under en weekend för att segelflyga. Denna anda gör allt arbete — kanske under besvärliga förhållanden — lätt och lekande, och belöningen är mer än tillräcklig när kamraterna se den för tillfället flygande nå kontakt med termik och cirkla uppåt. Och det är ingen som muttrar även om det tar hela natten att hämta tillbaka det långt borta landade planet.

Nu har kapten Charles börjat tycka att hans Bowlus Baby är lite för enkel, varför han skaffat sig en tyskbyggd "Minimoa", förut ägd av en av USAs segelflygchampions, Chet Decker. Så nu ska det väl bli ännu finare resultat...

Flygvapnets aspirantbroschyr 1941, innehållande underrättelser för sökande av anställning som officers-, reservofficers- eller flygingenjöraspirant vid Flygvapnet, finnes nu tillgänglig för intresserade. Broschyren, som är rikligt försedd med fotos och annonser förutom den välredigerade texten, kan fås från *Flygstaben, Utbildningsavdelningen, Stockholm 10.*

SEGELFLYG med radio

För första gången i Sverige flög söndagen den 7 dec. en segelflygare sitt plan med hjälp av instruktioner som framfördes genom radiotelefon. Flygaren i sitt plan och instruktören på marken kunde utan svårigheter samtala med varandra.

Premiären ägde rum på Bromma, där man i ett flygplan installerat en rätt liten apparat för telefonsändning och -mottagning. Apparaten, som uppfunnits av teknologerna *Gunnar Sundblad* och *Erland Ljungdahl*, väntas få stor betydelse för utbildningen av segelflygare i Sverige.

— Proven ha verkligen överträffat våra förväntningar, säger hr Sundblad. Vi ha lyckats få fram en mottagare-sändare som med kablar och batteri väger 2,5 kg. Våglängden är 5 meter och räckvidden en mil, vilket torde vara tillräckligt för segelflygets behov. Segelflygeleven sitter ju i allmänhet ensam i sitt plan och har hittills ej haft möjlighet att konferera med läraren på marken. Denne får nu tillfälle att under hela flygningen öva kritik och ge instruktioner, vilket betyder ett ovärderligt plus för undervisningen.

Roslagens AFK, Norrtälje, kommer snarast att börja montering av en byggsats till SG-38, som beställts från Kanoverken, Halmstad. Byggledare blir Lennart Jönsson.

Engelska flygare berätta

"Flygraid. Piloter berätta". Ljus Förlag, Stockholm. 290 sidor. Pris 5: 75.

"Flygraid" är en bok som sammanställts av en del av de mest spännande berättelser som engelska stridsflygare haft att berätta i radio. Det är långt ifrån en vanlig bok, ty sådana bruka ju i regel vara skrivna av pennans män. I Flygraid föres talan av handlingens män, enkelt och absolut ej konstförfaret, med gott humör och frisk fart. Trots att flygarna i krig ha ett svårt jobb att utföra tappa de tydligen inte sugen så lätt... Det är RAF's män av alla grader och i alla befattningar som berätta om sina bästa upplevelser, om bombföretag och spaningsflygningar långt in över tyskt område, ja, ända till Italien, djärva strider mot fiendens jaktplan, nödlandningar på Nordsjön m. m. Även utbildningen vid RAF, flygplanens skötsel och dylikt skildras tänligen ingående. Boken är värd att läsas, till stor del därför att den verkar så sann och riktig tack vare det enkla och trovärdiga framförandet av händelserna. För flygfolk torde boken vara självskrivna. Xter.

"L'Italia nel Mondo" är namnet på en intressant tidskrift med elegant tryck som utges av Unione Propaganda Estera S. A. I., Rom. I varje nummer finnes en avdelning som behandlar Sverige. Även annonser från svenska företag förekomma i "L'Italia nel Mondo".

LJUS - SKYLTY

Typ. K. 1.

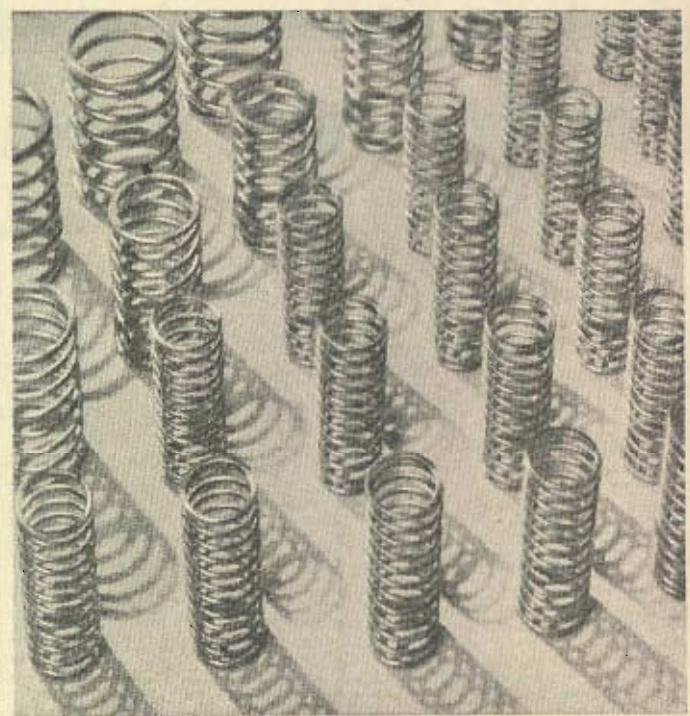
GODKÄND OCH FÖRORDNAD AV LUFTSKYDDSSINSPEKTIONEN.
Köp icke mindervärdiga efterapningar.

avsedd för allmänhetens vägledning till skyddsrum, färbands- och avgasningsplats samt rapportställen vid luftfall.



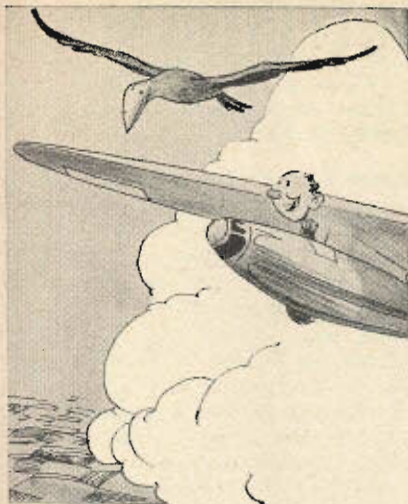
PILAR K. 8-11
av alla slag
för vägledning
till skyddsrum.
Begär offert.

ERIK KULLE A.-B.
Jacob Westlingsgatan 6, Stockholm. Tel. 530872.



VENTILFJÄDRAR
FÖR
FLYGMOTORER

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



— GOTT NYTT ÅR, kam-
rat. Synd att inte Du kan läsa
FLYGTIDNINGEN...

För endast kronor 3:75

får Ni FLYGTIDNINGEN
hemskickad under 1942!
(febr. - dec. 1942 kronor 3:50)

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



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

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

Postens kvitto gäller som
vårt prenumerationskvitto.

Allt om flygning och flygare får Ni reda på genom
FLYGTIDNINGEN, Sveriges populära, pigga och ak-
tuella flygtidskrift med massor av artiklar, bilder och
nyheter från flyget inom och utom landet.

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

Sveriges populära flygtidskrift

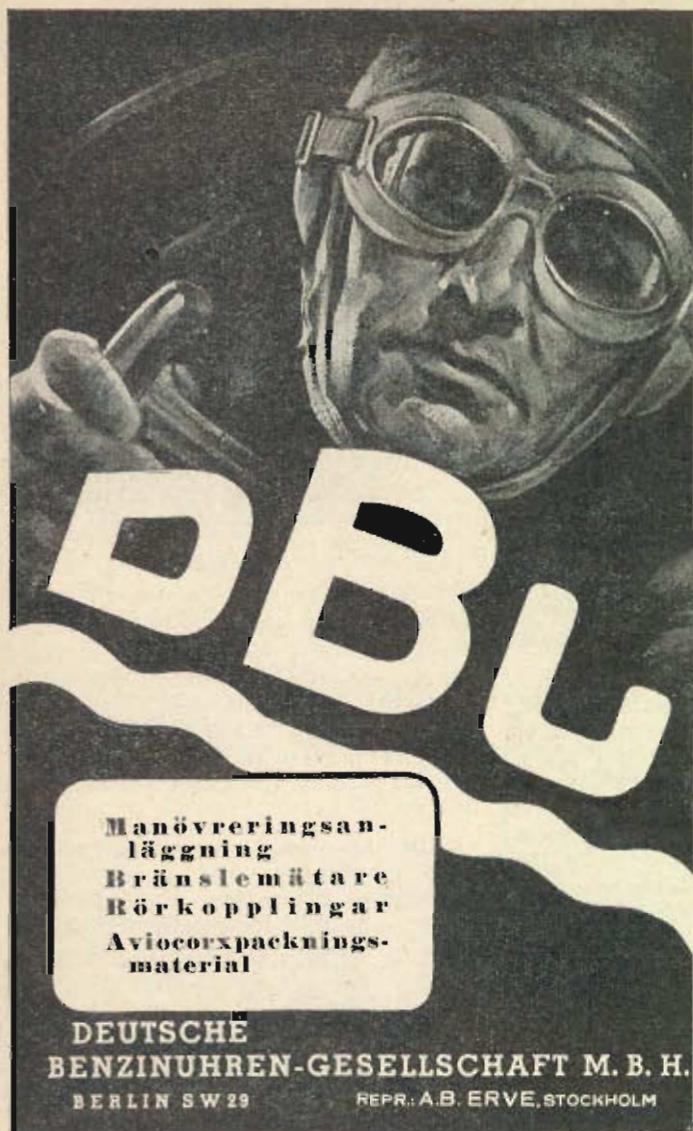
FLYG
TIDNINGEN

går ständigt framåt - uppåt!

Flygtermer på fem språk. XIII

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
luftskepp	Luftschiff (n)	airship	dirigéable (m)	dirigibile (m)
lufttrafik	Luftverkehr (m)	air traffic	trafic (m) aérien	traffico (m) aereo
lufttät	Luftdichte (f)	density of the air	densité (f) de l'air	densità (f) dell'aria
luftvärdighetsbevis	Lufttüchtigkeitschein (m)	certificate of airworthiness	certificat (m) de naviga- bilité	certificato (m) di naviga- bilità
luftvärskanon	Flak-Geschütz (m)	anti-aircraft gun	canon (m) antiaérien	canone (m) antiaereo
lutning	Querlage (f)	bank	inclinaison (f)	inclinazione (f) laterale
lutningsmätare	Querneigungsmesser (m)	bank indicator; cross level; "bubble"	indicateur (m) de pente transversale	inclinometro (m) laterale
lyfta; lämna	starten	take off; lift	décoller	décollare
lyftkraft	Antrieb (m)	lift	portance (f)	portanza (f)
ladbalk	Kastenholm (m)	box spar	longeron (m) caisson	longherone (m) a scatola
låg bränsleförbrukning	geringer Verbrauch (m)	low consumption	faible consommation (f)	basso consumo (m)
låg största	geringe Sinkgeschwindig- keit (f)	low sinking speed	faible vitesse (f) de descente	piccola velocità (f) di discesa
lågtrycksdäck	Niederdruckreifen (m)	low-pressure tyre	pneu (m) à basse pression	pneumatico (m) a bassa pressione
lågtyndning	Spätzündung (f)	retarded ignition	retard (m) à l'allumage	accensione (f) ritardata
läga moln	tiefliegende Wolken (f)	low clouds	nuages (m) bas	nubi (f) basse
läsanordning	Verriegelung (f)	locking device	verrouillage (m)	blocco (m)
lästa roder	blockierte Steuerung (f)	locked controls	commandes (f) bloquées	comandi (m) bloccati
läkarundersökning	ärztliche Untersuchung (f)	medical examination	visite (f) médicale	visita (f) medica
längd, största	Länge (f) über alles	overall-length	longueur (f) totale	lunghezza (f) totale
längdlutningsmätare	Längsneigungsmesser (m)	fore and aft level indicator (pitch indicator)	clinomètre (m) longitudinal	inclinometro (m) longi- tudinale
längdstabilitet	Längsstabilität (f)	longitudinal stability	stabilité (f) longitudinale	stabilità (f) longitudinale
länsa; tappa	ablassen	drain; empty	vider	scaricare
lättflugen	leicht zu fliegen	easy to fly	facil à piloter	facile a pilotare
lättlingshastighet	Abfluggeschwindigkeit (f)	take-off speed	vitesse (f) de décollage	velocità (f) di decollo
lättroder; trimroder	Trimmklappe (f)	trim flap; trimming flap; tab trimmer	vâlet (m) de centrage	aletta (f) di centraggio
mager blandning	mageres Gemisch (n)	weak mixture	mélange (m) pauvre	miscela (f) povera
magnetapparat	Magnet (m)	magneto	magnéto (f)	vagneto (m)
magnetkompass	Magnet-Kompass (m)	magnetic compass	compas (m) magnétique	bussola (f) magnetica
mall; jig	Bauvorrichtung (f)	jig; assembly jig	gabarit (m)	maschera (f)
manöverförmåga	Wendigkeit (f)	manoeuvrability	manétabilité (f)	maneggevolezza (f)
märkbara; rulla	rollen	taxy	rouler au sol (m)	rullare
markorganisation	Boden-Organisation (f)	ground-organisation	organisation (f) terrestre	organizzazione (f) terrestre



Manövreringsanläggning
Bränslemätare
Rörkopplingar
Aviocorxpackningsmaterial

DEUTSCHE BENZINUHREN-GESELLSCHAFT M. B. H.
 BERLIN SW 29 REPR.: A. B. ERVE, STOCKHOLM



Populär flygkurs I AVANCERAD FLYGNING av CARL FLÜGARE

I nästa nummer börjar en populär flygkurs i avancerad flygning, skriven av FLYGTIDNINGENS kände skribent Carl Flügare. Man kan vara förvissad om att denna kurs blir minst lika uppskattad som nybörjarkursen, som avslutades i september.

Kursen är helt avgiftsfri för FLYGTIDNINGENS läsare. För att även portokostnader för examensproven skola bortfalla blir det inga månatliga examensprov utan endast ett slutprov i samband med kursens avslutande.

Det gäller emellertid för alla som vilja vara med att läsa varje lektion, ty slutprovet kommer att omfatta frågor från samtliga lektioner. Bäst följer ni givetvis kursen om ni är prenumerant, men det går även bra att vara lösnummerköpare, fast det är ju besvärligare att behöva gå och köpa tidningen varje månad. Man kan också riskera att FLYGTIDNINGEN är slutsåld någon månad, och då kan det bli ännu svårare att få tag i det önskade numret.

Enklarest, säkrast och billigast ordnar ni emellertid saken genom att skaffa fyra helårsprenumeranter för 1942, ty då får ni själv FLYGTIDNINGEN alldeles gratis under hela nästa år. Se närmare härom i förra numret.

Slutligen kunna vi meddela att det ännu finnes ett antal examensprov kvar från förra flygkursen, varför nya elever fortfarande kunna få genomgå kursen och erhålla det flotta flygdiplomet.

Välkomna till flygkursen!

Red.



Vandringsutställning uthyres av KSAK

KSAK har iordningställt en vandringsutställning, som uthyres till flygklubbarna landet runt. Uppslaget är utmärkt, då det ofta kan vara svårt för särskilt mindre klubbar att få ihop material till en intresseväckande utställning.

Den nya utställningen hade sin premiär i Sandviken den 22 november. Avsikten är att den i första hand t. o. m. den 31 maj skall cirkulera bland de anslutna klubbarna. Utställningen omfattar i huvudsak 16 väggskrmar med sidostycken, vilka upptaga en sammanlagd väggglängd av 20 m. Dessutom ingå tre diskar för modell- och segelflyget samt en mindre försäljningsdisk. Givetvis finnas också modellplan av alla slag, byggnadsdetaljer, ritningar, fotos m. m. inom segel- och modellflyget. För att fraktkostnaderna skola nedbringas och tid vinnas kommer en väl-disponerad resplan att uppläggas, varför klubbarna uppmanats att inkomma med preliminära uppgifter om och i så fall vid vilken tidpunkt de vilja hyra utställningen.

Flygklubbar som ha tillgång till stora lokaler kunna utöka KSAKs utställning med expositioner som utlånas av Svenska Aeroplan AB och Acrotransport — den senare benämnd "Familjen Falk flyger". Detta har Flygklubben Glipern i Landskrona tagit fasta på och övertagit såväl KSAKs som ABAs och SAABs utställningar efter Sandvikenklubben. På detta sätt erhåller man en representativ utställning som i bästa fall kan dra stor publik och pengar till klubbkassan. Det måste dock med skärpa framhållas att denna utökning av arrangemangen ställer stora krav på arbetsvilja och organisationsförmåga samt fordrar en effektiv reklamkampanj av den utställande klubben. Det räcker inte att endast en eller två av medlemmarna arbeta i detta fall, utan alla måste ställa sig till förfogande för att dra sitt strå till stacken.

KSAKs byggbidrag upphöra — statsbidrag i stället

De fonder ur vilka KSAK under åren 1937—40 utbetalat byggbidrag till anslutna klubbar till glid- och segelflygplan stå ej längre till förfogande, varför sådana bidrag icke längre utdelas. De klubbar, som tidigare fått dylika bidrag men av olika orsaker ej uttagit hela beloppet, kunna icke heller påräkna att få ut resten. I samband med byggbidragen har KSAK tidigare också hjälpt till med kostnaderna för klubbarnas besiktningar och provflygningar samt även förmedlat verkställandet av dessa. Av samma orsaker som ovan anförts är icke heller detta längre möjligt för KSAK. Klubbarna måste alltså hädanefter själva svara för sina besiktningkostnader och själva beställa erforderliga besiktningar och provflygningar. Ansökan om besiktning av segelflygplan ställes till Luftfartsmyndigheten medan besiktning eller provflygning av glidplan ställes till lämplig byggkontrollant, besiktningssman eller provflygare direkt.

Emellertid finnas möjligheter till statsbidrag för materielanskaffning. Till samtliga flygklubbar kommer i varje särskilt fall att meddelas vilka utsikter som stå till buds för att erhålla bidrag av statsmedel eller ur för speciella ändamål avsedda donationer.

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

FLYGTIDNINGEN 1941 inbunden i flott pärm med guldtryck

Pris endast 5:75 kr.

Lösa pärmar med guldtryck för inbindning

Pris endast 2:50 kr.

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

ÅKE TOLLIN — MÄSTAREN

bland mästarna

Många äro de som vid ett besök på Tekniska Museet i Stockholm dröjt sig kvar på den s. k. Flygpaviljongen för att njuta av de sällsamt vackert och naturtroget utförda flygplanmodellerna, vilka äro avsedda att visa flygkonstens olika utvecklingsstadier. Säkerligen har också en och annan besökares tankar gått litet längre än till enbart modellerna — till mannen bakom verket. Men det finns nog inte många som ha någon mer ingående kännedom om skaparen av dessa mästerverk. Forskar man en smula i saken skall man finna att spåren leda till Örebro, och man kan där anträffa upphovsmannen till modellerna. Hans namn är Åke Tollin, och han har en mer än 20-årig bana som modellbyggare bakom sig.

Till en början byggde han sina modeller helt i papp men övergick snart till en blandkonstruktion av papp och trä. På senare tid har han tagit ett nytt jättesteg framåt — han kan nu skänka sina modeller en ytterst naturtrogen metallklädsel. Ett utmärkt exempel härpå utgör en Junkers K 47, som han förfärdigat. Efter över 300 timmars experiment lyckades han



Åke Tollin.

få fram en bra press för plåten och kunde på så sätt förse sin modell med en korrugering, som till 98 % överensstämde med originalets. Tar man sedan i betraktande att de felände 2 % icke berodde på någon felberäkning utan på spänning i plåten, så förstår man att det är ett enastående resultat.

Efter hand har denne verkliga mästare bland modellbyggare fått en omfattande erfarenhet på sitt område. Han kan nu åtaga sig allt från metallpropellrar, glaskugelpoler till kulsprutetorn i konstharts, och det finns således icke längre något som är honom främmande.

Det är med glädje FLYGTIDNINGEN i dag kan presentera en modellritning över det tyska jaktplanet Heinkel 113, signerat av denne mästare bland mästare.

Och här lämna vi ordet till konstruktören, som ger oss en kort beskrivning av det fina modellbygget.

Heinkel He 113.

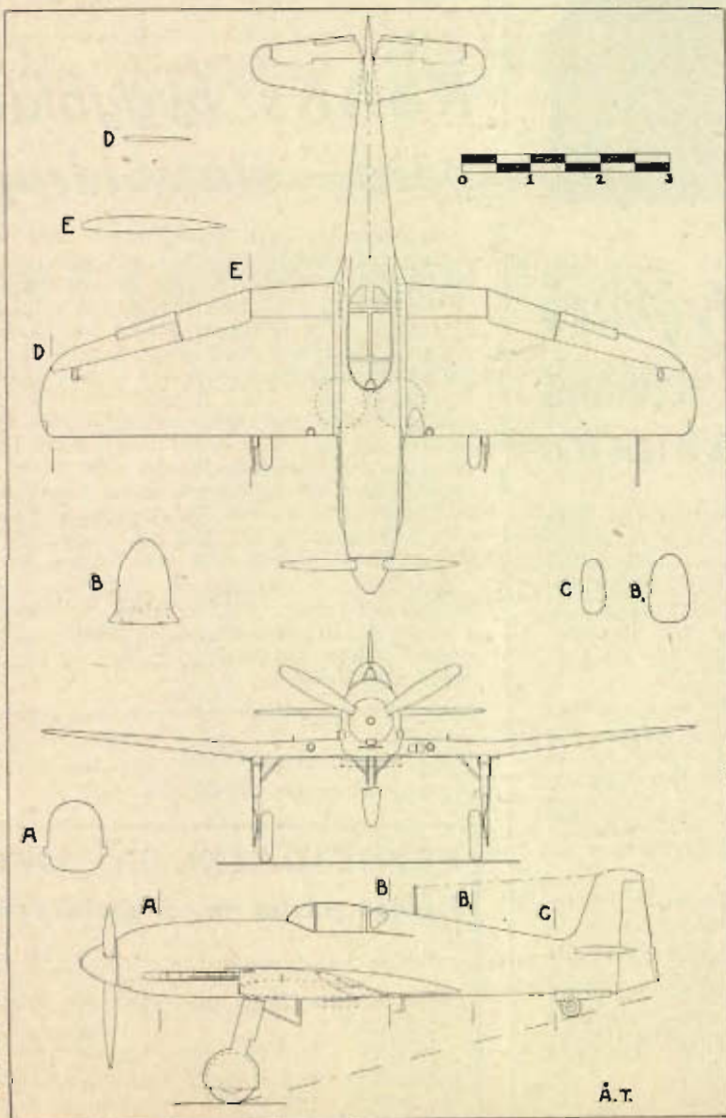
På ett lämpligt trästycke, al rekommenderas, utarbetas först kroppens projektion uppifrån och så projektionen från sidan, varefter den slutliga utformningen sker. Allt under flitigt anlåtande av mallar, enligt tvärsnitten på ritningen.

Vid arbetet med vingen lägger man särskilt märke till att även undersidan från kroppen ut till landningsstället är svagt nedåtböjd. Vingens profil kontrolleras noga med hjälp av mallar. Landningsstället och stjärthjul äro infällbara, men det är en svår sak som endast de mera erfarna byggarna böra försöka sig på. Den trebladiga propelleren med spinner är heller inte lätt att få bra, men det är en så viktig del av modellen att det lönar sig att lägga ned mycket arbete på den. Propellerbladen göras var för sig och monteras sedan i hål, borrade i spinnera.

Efter den sista avslipningen av ytorna gör man 3—4 strykningar med schellack-polytur och slipar efter varje strykning med finaste sandpapper. Sedan målas överytorna i en mörkgrå färg med en smula grönt i och underytorna i en blekblå färg.

Härovan fotos av sex flotta Tollin-modeller: överst t. v. en Voisin från år 1908 i skala 1/40 (på Tekn. Museet); t. h. en Vickers Vampyr i skala 1/34. Mellersta raden: t. v. en Fokker DR-I i skala 1/34; t. h. en S. E. 5A i skala 1/40 (Tekn. Mus.). Nederst: t. v. Sopwith Triplane i skala 1/40 (Tekn. Mus.) och t. h. en Fairey Battle i skala 1/34 med metallklädsel.

Det är inte endast i modellbygge som Åke Tollin blivit en överdängare. Även i fråga om att rita planen i absolut överensstämmelse med originalflygplanen saknar han säkerligen sin överman i Sverige. Således kan man med säkerhet säga att vidstående ritning är utan brister — red. vågar t. o. m. gissa att vilken ingenjör som helst vid Heinkel-fabriken skulle vara belåten med Tollins översiktsritning av det eleganta nattjaktplanet He 113. Det är emellertid ett intensivt arbete som ligger bakom en sådan ritning innan man kan vara säker på att den är felfri. Man måste även hålla sig med ett flertal utländska flygtidskrifter för att kunna komma över så många olika bilder som möjligt över resp. flygplan.



Å.T.

DANSK MODELFLYGBOK

sedd ur svensk synvinkel

"Modellflyvesport" av Bang, Weishaupt och Thinesen. 300 sid., 24 rit. och 16 sid. fotografier. Förlag: Hasselbalch, Köpenhamn. Pris: 7:50 danska kronor.

Som FLYGTIDNINGEN i förra numret i korthet kunde omtala har en dansk modellflygbok nyligen utkommit. Författare äro de för våra läsare välkända experterna Sven Wiel Bang, Per Weishaupt och Johs. Thinesen. Det är således experter som man kan ställa stränga krav på, krav som beträffande denna bok till fullo uppfyllts. Aldrig tillförr har väl en modellbok skrivits på ett mer glänsande sätt än denna. Man känner att författarna ha lagt ner hela sin själ i verket. De ha sökt skapa en modellflygbok som icke endast skall tjäna som lärobok utan även med behållning kunna läsas av andra, icke modellflygare. Och de ha sannerligen lyckats.

Bokens största förtjänst ligger förnämligast i att den lämpar sig synnerligen bra till skolning av nybörjare. Dessa äro för det mesta vana vid torra, tråkiga vetenskapliga utläggningar om aerodynamik, atmosfärens tryck och andra dylika ting, men i denna bok föras de på ett lekande sätt in i flygningens mysterier.

Det är bokens första kapitel som avhandlar den teoretiska sidan av modellflygningen. Här få alla särskilt för nybörjaren aktuella problem sin ingående förklaring. Säkerligen skulle en nybörjare skynda förbi ett dylikt kapitel om det vore frågan om en helt vanlig modellflygbok. Men den danska boken hör icke till de sedvanliga typerna. Den förmår draga läsarens uppmärksamhet till sig, håller hans intresse spänt och skänker honom lättfattligt en inblick i varjehanda viktiga ting. Det första kapitlet är således ett avsnitt som man på inga villkor kan, vill eller får hastas förbi.

Nästa kapitel berör segelmodellernas område — ett område där författarna syn-

barligen äro i sitt esse. Det är en förbluffande rik kunskap på detta gebit de äga. Man förstår, sedan man genomläst och begrundat detta intressanta kapitel, att de danska segelmodellerna äro de svenska suveränt överlägsna.

Var kapitlet om segelmodellerna mycket förnämligt, gäller detta tyvärr icke i samman mån det följande, som behandlar motormodellernas konstruktion och byggnad. Om de danska segelmodellerna äro de svenska överlägsna, så är förhållandet omvänt vad motormodellerna beträffar. Här är det danskarna som ha mycket att lära av sina modellflygande svenska bröder. Detta om man ser boken ur svensk synvinkel. Ur dansk synpunkt torde detta kapitel vara minst lika gott som de föregående.

Som en sammanfattning kan man i alla fall säga att alla Nordens modellflygintresserade med denna utmärkta danska modellflygbok fått en bok, som säkert kommer att bidra i väsentlig grad till modellflygets spridning här i Norden.

"MODELFLYVESPORT"

Pris: danska kr. 7:50. Säljes i Sverige genom

Adam Helms Importbokhandel
Regeringsgatan 39 — Stockholm

MODELBYGGARE!

Har Ni vår stora katalog för 1942?



Katalogen innehåller nära 200 olika flygplansmodeller, modellfartyg, tävlingsmodeller, bensinmotorplan, autogiro, modellsegelplan m. m. samt allt vad Ni behöver av material och tillbehör för modellbygge. Katalogen är rikt illustrerad samt har omslag i färg. Den innehåller även till snabbkurs i modellbygge ritad av Sazon med text av Ing. Vilén.

OBS! Vi hava fortfarande i lager ett stort urval av C-D byggsatser av fredskvalitet, med tryckta balsafliak, balsaribbor, japanpapper, gummihand m. m. Passa på tillfället innan lagret tar slut!

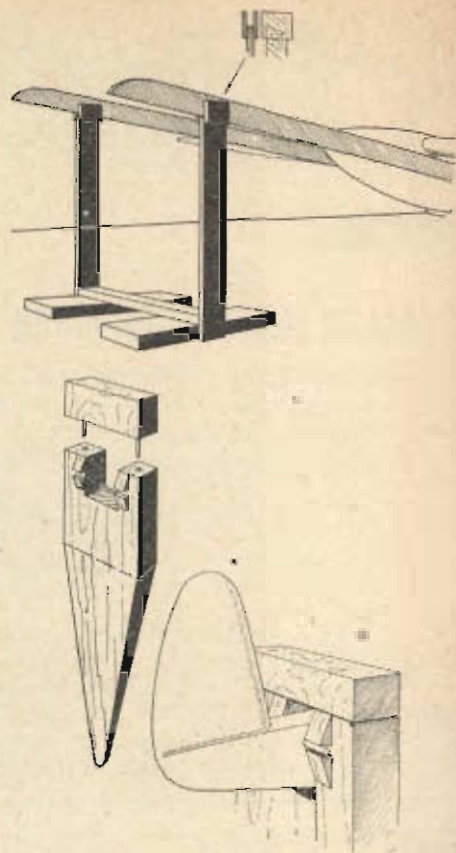
Sänd in kupongen redan i dag!

Ing. H. VILÉN, Banérgat. 47, Stockholm.

Sänd mig Eder stora katalog för 1942. 30 Öre bif. till porto och exp.

Namn

Adress



Två praktiska "anordningar"

För start av segelmodeller.

Varje modellflygare vet hur svårt för att icke säga omöjligt det är att ensam starta en segelmodell i högstart. Visserligen kan man lägga modellen på marken och få upp den i luften med ett ryck. Men det är icke alltid denna metod lyckas, och det kan hända modellen skär ner sig och kvaddas.

Den modellflygare som icke har tillgång till en medhjälpare för sin segelmodell tillrådes att förfärdiga denna enkla startbana för segelmodeller. Principen torde helt framgå av skissen, och banan kan utföras på många sätt. Här får modellbyggarens eget omdöme spela in.

För uppdragning av motormodeller.

Liksom man icke gärna kan starta en segelmodell ensam, är det svårt att draga upp en motormodell med drillborr om man icke har någon person till hands som kan hålla i modellen.

Många gånger kan det vara svårt att uppbrija en dylik medhjälpare, och då kan det vara bra att ha denna lilla finess med sig i modellväskan. Principen är synnerligen enkel men mycket tillförlitlig. Anordningen består av en kilformad träbit som försetts med ett litet rektangulärt urtag för flygkroppen. Modellens gumminotor fasthålls medelst en kraftig pianotråd, som går genom kroppen och vilken sedan vilar mellan de små vinkelklossarna. För att icke modellen plötsligt skall släppa från kilen förses denna med en stoppanordning.



Nattjaktplanet Heinkel He 113 ger ett intryck av smidighet och styrka.



Nybörjarens första modell

Man kan aldrig nog påpeka för nybörjaren att han bör börja med en för honom lämpad modell. Allt för ofta väljer han nämligen en alldeles för svår typ, misslyckas och ger modellflyget på båten. En känd engelsk modellflygare yttrade en gång de kloka orden att modellflyget för varje ny modellflygare mister en annan och det endast på grund av att nybörjaren oftast väljer fel modell.

Största felet härvidlag ligger — eller kanske *låg* — nog hos en del modellaffärer, som med braskande annonser erbjuda enastående vackra, lättbyggda och framför allt prisbilliga byggsatser till alla slags modeller. I allmänhet utgöres dessa byggsatser

av s. k. skalmodeller, vackert inlindade i sköna askar. Modellbyggaren fastnar för en dylik och köper glad i hågen en byggsats. Han ilar hem för att ta del av innehållet och han har säkert stora förhoppningar. Det skall minsann icke dröja länge förrän han är ute tillsammans med de andra modellflygarna och tävlar, ja, ett litet rekord i någon klass kanske rent av föresvävar honom. Men aek, så besviken har blir när han öppnar sin dyrt förvärvade byggsats. En samling små balsaflik och lister av olika storlekar möter honom, allt inlindat i ett litet papper, vilket enligt vad han senare kommer underfund med utgör ritningen. En arbetsbeskrivning medföljer också, och snart har modellbyggaren plöjt igenom denna med största hastighet. Och se, det står faktiskt i anvisningen att överflöd av reservmaterial finns i satsen. Då kan han alltså vara säker på att allt står rätt till. Glad i sinnet har han snart letat rätt på ett par flaskor som innehålla lim. Ja, visserligen innehålla de lim, men ett lim som ibland är alldeles hop-torkat och alltså oanvändbart. Modellbyggaren har icke annat att göra än att rusa tillbaka till modellaffären för att inköpa ett stycke balsatub. Och här börjar modellbyggarens oanade utgifter. Än är det

det ena och än det andra han behöver, och hans turer till modellaffären bli allt vanligare, ty han har kommit underfund med att materialet icke räcker till att bygga maskinen färdig. Och det behövs så mycket annat. Än skall han ha modellplanläck, än gummisnodd och mycket annat. Små billiga saker, som tillsammans utgöra ett helt litet kapital. Och även om vår modellflygare får sin modell färdig efter myckan möda så kommer han snart att finna att hans modell icke når de flygtider som han läst om i annonsen. Följden blir att hans intresse snart tynar av, och modellflyget är en beundrare fattigare.

En nybörjare bör tänka sig för en smula innan han ger sig in på att köpa en byggsats. Han bör resonera på ett rättframt sätt med någon erfaren modellflygare, som säkert kan ge honom en del goda råd. Den bästa lösningen, icke blott för nybörjaren själv utan för modellflyget dess helhet, är att modellflygaren söker sig till någon klubb och inom denna får lära sig bygga och flyga modellplan. Detta är den enda och riktiga vägen, och det är en väg som för den unge nybörjaren till framgång på modellflygets underbara bana.

Ovanstående är första artikeln i en kurs för nybörjare inom modellflyget. Många goda råd komma här att givas, varför vi råda alla som ej kunna räkna sig till "gamla modellflygare" att noga följa kursen från början.



Förslag till indelning av modellflygåret

Många av våra modellflygare äro icke nöjda med den indelning av modellflygsäsongen som hittills varit rådande. Detta faktum har visat sig i en mängd brev med förslag till en enhetlig indelning av modellflygverksamheten. Vi har valt ut det bästa förslaget och presentera det för våra läsare. Lägg märke till att detta är ett förslag, och ett dylikt bör ju som bekant ge upphov till diskussion. Det är vår förhoppning att så även skall bli fallet med dessa rader. Red. lämnar gärna plats för kritik m. m., men märk väl att kritik endast är berättigad om den löper i positiv riktning. Förslaget har som upphovsman *Karl-Axel Pettersson* och lyder som följer:

Januari: Byggsats- och konstruktionsävlingar anordnade av KSAK.

Februari: Svenska mästerskap i inomhusflygning.

Mars—april: Distriktstävlingar.

Maj: Distriktsmästerskap.

Juni: Modellflygläger med svenska (och nordiska) mästerskap.

Juli: Nationella och klubbstävlingar.

Augusti: FIF-Infafen. Internationella tävlingar.

Sept.—okt.: Nationella och klubbstävlingar.

Nov.—dec.: Kursverksamhet. Nybörjarkurser av klubbarna. Instruktörskurser av KSAK.

Norrländsk segelmodelljätte

Att modellsegelflyget griper omkring sig i vårt land blir för var dag mer och mer uppenbart för modellflygare, som titt och tätt får brev från modellflygare. De berättar att de på grund av den brist på balsa och gummisnodd som nu är rådande tvingats övergå till segelmodell och det med gott resultat. Så ock modellbyggaren *Sune Nalin, Långsele*, bland vilkens omfattande produktion av modellplan den här nedan tillsammans med sin ägare avbildade segelmodellen särskilt märkes. Denna jätte bland segelmodeller har en spännvidd på icke mindre en 2 m 8 cm, och det synes red. som om konstruktionen vore lyckad.



HARALD MARTIN...

(Forts. från sid. 12)

som själv bidrog med en längre artikel om flyghändelserna 1927—1930 jämte rekordtabeller. För ILIS skrev han samtliga artiklar i dess kataloger vid utställningarna 1931 och 1936 samt var behjälplig med ordnandet av den historiska avdelningen på ILIS 1931. Sedan flera år tillbaka är han även flygteknisk medarbetare i Nordisk Familjebok samt Sportlexikon.

På modellflygområdet är Martin en av pionjärerna här i landet, då hans första egna konstruktioner dateras redan från år 1901. Han var även med om att bilda Svenska Modell- och Segelflygförbundet 1934.

Harald Martin är värd ett varmt tack från allt flygfolk i Sverige för vad han gjort som flygningens uttröttlige vapen-örögare under de svåra genombrottsåren. Hans verk kan ej nog uppskattas.

Meteor.

BIRGIT THURING...

(Forts. från sid. 13)

lättevända Bäckern, suveränt behärskande alla manövrer, är det att hoppas att hennes planer på att genomföra, till båtand för flygintresset bland vårt lands kvinnliga ungdom.

I övrigt kan nämnas att Birgit Thuring såg dagens ljus i Grängesberg den 17 januari 1912, tog studenten i Stockholm 1931, är 170 cm i strumplästen samt tycker om manliga idrotter, främst orienterad flygning och matematik. Svenne.

Vi rekommendera:

Kemikalier - Oljor

Färger - Syror

Bäst och billigast från

A.-B. ALLAN SVENSSON

Malmö Tel. Namnanrop

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

Största urval till fördelaktigaste priser hos

A.-B. Orientaliska Mattaffären

Södergatan 18 MALMÖ Tel. 27058, 16248

Värme- o. Sanitära installationer

A. G. Malmström & Co

Kalkbrottsgatan 26

Tel. 50225 LIMHAMN

Köhler's
KLUCHFABRIK
STORA NYGATAN 54
TEL. 18734
10842
MALMÖ.

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. Vikter Andersson, Malmö: Åsbestvaror, rörproppar, högtrycksplattor m. m.
- A.-B. Textilkompaniet, Bollebygd: TK överdragskläder.
- Borås Wäveri A.-B., Borås: Flygplandak.
- A.-B. Klingsta Snickerifabrik, Danderyd: Packkläder för fotomateriel m. m.
- A.-B. Enköpings Verkstäder, Finsås: BAHCO-verktyg.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!



ETT NYTT SYNTETISKT GUMMI har uppfunnits i USA. Det kallas "Neopren Type Pr." och säges tåla stark köld — ner till minus 70 grader Fahrenheit — utan att bli sprött.

AMERIKANSKA HUSMÖDRARS insamling under 1941 års kampanj av använd aluminium räcker till för antingen 2.000 jaktplan eller 500 fyrmotoriga bombplan.

NYTT UNGERSKT SEGELFLYGREKORD har satts av löjtnanten Stephan Kiraly, som med en "Meise" höll sig uppe i 29 tim 37 min.

I TURKIET strävar man i. n. efter att uppbygga en egen flygindustri. I flygkretsar påpekas nödvändigheten härav, något som även den turkiska pressen enträget framhållit under lång tid. Om det blir inhemska flygplankonstruktioner som i så fall komma att byggas eller om man nöjer sig med utländska typer på licens, därom meddelas intet. En flygmotorfabrik tillhör också det närmaste arbetsprogrammet.

EN "STYRKRAFTMÄTARE" har konstruerats av Pieselerfabriken i Tyskland. Anordningen, som avser att vid inflygning och trimning noga mäta de krafter som i olika flyglägen måste anbringas för att utföra erforderliga roderörelser, arbetar enligt fjädervägprincipen och är på lämpligt sätt monterad vid handspaken. Såväl drag- som tryckkrafter är direkt avläsbara på graderade skalor. Mätaren tillverkas i tre skilda storlekar, nämligen för max. 5, 10 och 30 kg tryck.

SIEBEL "HUMMEL", det lilla tyska sportflygplanet, har utkommit i en förbättrad upplaga, som betecknas Si 202 C. Det är i huvudsak aerodynamiska ändringar som gjorts. Vingens har således nu fått avrundade spetsar, vilket den gamla versionen ej hade. Samma sak gäller roderorganen. Dessutom har den hittills använda Zündapp-motorn på 50 hk utbytt mot en Hirth HM 515 på 65 hk. Planet är helt byggt i trä. Sidsitsanordningen har behållits, och kabinen har om möjligt blivit ännu bekvämare. Bränsletanken på 80 liter har uppdelats i två, av vilka en på c:a 50 liter placeras i kroppen och den andra i vingen. Maxhastigheten har höjts omkring 20 km/tim gentemot det gamla utförandet av planet, och marschhastigheten är ökad med c:a 10 km/tim. Även den teor. längsta flygsträcka säges vara större hos Si 202 C. Data: spännvidd 10,8 m, längd 6,5 m, vingsyta 14,0 kvm, tomvikt 255 kg, flygvikt 590 kg (för "grupp P 3" 650 kg). Vingbelastning 42,2 (P 3 46,4) kg/kvm, effektbelastning 9,1 (P 3 10,0) kg/hk. Maxhastighet 180 km/tim, marschhastighet 150 km/tim, landingshastighet 78 km/tim. Stigtid till 1.000 m 9 min. Tjänstetopphöjd 3.500 m. Teor. längsta flygsträcka 900 km.

ETT NYTT MATERIAL har uppfunnits av US Rubber Co. Det kallas C 102, är ett gummi-liknande ämne och har en specifik vikt som med c:a 30 % understiger aluminiumets. C 102 är närmast avsett för bränslebehållare i flygplan och påstås vara mycket bättre än aluminium. US Rubber Co ämnar förbättra det nya materialet ytterligare så att det kan användas även för andra ändamål. Närmare detaljer om C 102 äro ej tillgängliga, men det förhåller sig att det i motsats till metall ej splittras, ej kan rivs av sönder och icke heller under inverkan av vibrationer blir sprött.

NATTFLYG EFTER STJÄRNORNA: I det amerikanska astronomiska sällskapet talade nyligen professor Wyman Storer om ett instrument som nattdi skulle göra det möjligt att samtidigt fastställa på vilken bredd- resp. längdgrad man befinner sig, vilket sker genom att iakttaga två stjärnor. Vid användning av detta sinziska instrument äro matematiska beräkningar överflödiga, och föraren kan snabbt taga reda på var han är. Huvudprincipen är ett spegel-system, i vilket två olika stjärnor skolas färra varandra fullständigt, då teleskopet installeras direkt mot zenit.

EN NY DUBBELMILJONÄR Dick Deutsche Luftwasse för en tid sedan, då flygkaptenen Heinrich Wenzig uppgav de 2.000.000 flygna km. Wenzig har varit flygare i 27 år och knöts till trafikflyget samma välsad som detta började sin verksamhet.

AMERIKANSKA TRAFIKFLYGET har beställt sammanlagt 228 nya flygplan. Av dessa komma 176 på Douglas och 52 på Lockheed.

UR SOCKERROP har man i Brasilien lyckas framställa 39,5-procentig alkohol. Om man till 20-40 % bländar denna med berusad säges resultatet bli ett synnerligen försämligt motorbränsle.

Vi rekommendera:

A.-B. Järnkonstruktioner

Hälsingborg Tel. 10636 - 16336

Smides- och Mek. Verkstad

**Järnkonstruktioner
Elektrisk Svetsning**

Allt I HYGIENISKA ARTIKLAR
SUECIA SJUKVÅRDSMAGASIN
Osvegatan 24. Tel. 22031 - 16647, Malmö.
Förlä i Lund: Gullögatan 1. Tel. 1733.
Bästa varor. - Billigaste priser.

VARNING VID NEDISNING: Holzapfel Manufacturing Co i Los Angeles har konstruerat en varningsanläggning vid nedisning, som träder i verksamhet så snart det första isskiktet börjar bildas på vingens framkant. En termostatkontakt slås till så snart temperaturen sjunker till 36 grader F, och därunder, varvid en elektromotor sättes i gång. Strömmen ledes till varningsinstrumentet, då beteckningen "36" F upplyses i orangefärg på en undre skala. Dessutom går strömmen bl. a. över ett motstånd, en rörlig skruvfjäderkoppling och en visare till en kontakt samt när en kontaktskiva på vingens framkant. Så fort den första isen bildas glider kontakten över islagret så att den isoleras från kontaktskivan. Därvid flamar beteckningen "Nedisning" upp i eldrött på en övre skala, så att föraren i god tid kan söka komma ur farozonen.

MARCEL BLOCH, den berömde franske flygindustrimannen, har häktats och satts i fängelse i Riom.

**FÖR FLYGARE
OCH FLYGINTRESSERADE**

1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 12: 75
2. Flygbrösch, förgylld. Paparkit bland flygintresserade dammer. Kr. 3: 35
3. Flygmärket med krånål. Förgylld. Kr. 2: 40. D:o utan krona. Kr. 1: 85
4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diameter) i mm. Kr. 1: 85
5. Söpphållare av förgylld platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 90

NYHET!

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

Övannästående priser äro med omsättnings-skatt.

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

Ordre över 5 kr. portofritt!

AERO-TJÄNST, Malmö

Novellpristävlingen:

Modellplanens dödsfiende

— Av Åke Larsson —

"BLÅ MÅNEN" STEG högre och högre i den ojämna vinden, som ett tag hotade tvinga ned den smäckra maskinen, men den klarade galant vindkastet, krängde till och flög sedan lugnt och säkert så länge pojkarna kunde följa den med blicken.

— En fin sak det där, Olle, sade en av kamraterna.

— Ja, det blir nog en rekordflygning. Såvida inte...

— Vad menar du? frågade klubbens allt i allo, Bengt.

— Jag hade inte tänkt säga det, men ni ska i alla fall få höra något besynnerligt. Ni vet att Kalles maskin flög bort för några veckor sedan. Vi kunde inte hitta den. Att maskinen aldrig kom till rätta var förresten inte underligt. Jag tog nämligen reda på spillrorna.

— Spillrorna?

— Just det ja, de ligger i min låda därborta.

Pojkarna samlades häpna kring Olle. Någon hade med berättat mod förstört planet i stället för att sända det dit adresslappen angav.

Olle läste pojkarnas tankar.

— Nej, så är det inte. Jag trodde först detsamma, men ett kraftigt regn hade blött upp marken några timmar före starten, och i den fuktiga myllan runt planet fanns inga fotspår utom mina egna. Planet måste alltså ha förstörts i luften.

— Otroligt, ruskigt, menade några pojkar.

— Så tyckte och tycker jag fortfarande, svarade Olle. Därför sa jag ingenting. Ni skulle ansett mig tokig.

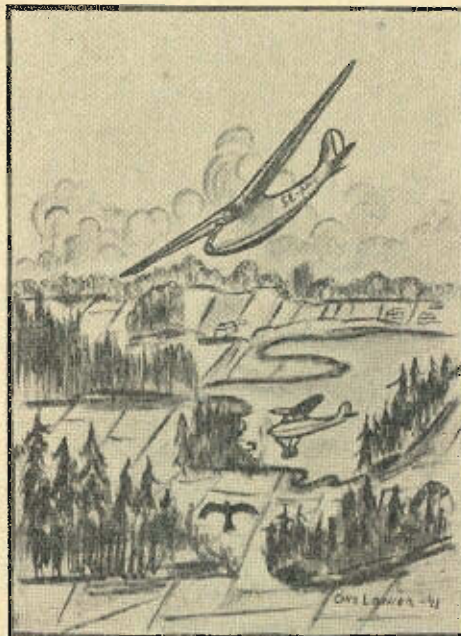
— Utan tvivel, om vi inte såge de sorgliga resterna, sköt Bengt in. Han var trots sin ungdom klubbens styvaste segelflygare.

I flera timmar hade pojkarna letat efter Olles maskin, men utan resultat. Missnöjda och trötta beslöte de att vända tillbaka. Plötsligt skrek en kamrat till och plumsade ut i ett kärr... Där på en tuva låg "Blå Månen" — sönderslagen. De yngsta kände sig ängsliga och ville hem. Men Bengt myste. Lite krydda på tillvaron skadade inte, tänkte han och lovade sig själv att lösa mysteriet, kosta vad det ville. Regelrätta attentat mot maskinerna, förövade i luften. Onekligen mystiskt, mumlade Bengt.

Bengt hade skrutit om sitt modellplan i flera veckor. Inte vanligt för honom. Han var misansn inte den som briljerade med något.

— Kom ut på söndag, om ni vill se hur ett modellplan verkligen skall flyga! uppmanade han i överlägsen ton. Satt han möjligen inne med gåtans lösning?

Söndagen kom med strålände väder. Kalle sände i väg modellen åt Bengt, den



— Jag följde modellplanet i flera minuter... och som skjuten ur en kanon flög en fågel upp i rymden.

steg hastigt och flög utmärkt tills den försvann ur sikte. Bengt var upptagen med annat, han kretsade med klubbens segelflygplan över fältet i en präktig termik.

Pojkarna lågo i gräset och tittade på Bengt, som i vackra cirklar steg högre och högre.

Men vad nu? Vad hade inträffat? Trots god uppvind dök segelflygplanet, först i en svag vinkel men sedan allt brantare. Manövern var otillyd. Avancerad flygning förbjuden. Hade en olycka inträffat? Med rasande fart försvann flygplanet bakom en skogskant. Förvirrade och rädda, anände det värsta, kastade sig alla upp på cyklar och trampade hastigt mot olycksplatsen.

Den syn som mötte pojkarna var förbluffande. Segelplanet stod oskadat på ett fält. En bit därifrån satt Bengt gränslös över en pojke, som sparkade och skrek. Bredvid låg ett sönderslaget modellplan.

— Jag skall fatta mig kort, började Bengt. Enligt överenskommelse med Kalle skulle modellplanet startas först sedan jag träffat på termik. Jag följde modellplanet så gott jag kunde flera minuter. Och



med rätta stilen för våra flygare

Lundbladhs Pälsvaruaffär

Stortorget 11 HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förtäggning

se! Därnere i en glänta sprang en individ fram med en låda — och ur den, som skjuten ur en kanon flög en duvhök upp i rymden, gjorde några lovar liksom för att pröva vingarna och störtade sig sedan med fruktansvärt raseri över modellplanet, som ögonblickligen störtade söndertrasat till marken. Sedan såg ni dykningen. Den var otillyd men nödvändig för att hinna få fatt i den här uslingen, som är Olles medhjälpare i den här historien. Han har erkänt.

— Olle? kom det i korus.

— Ja, han var avundsjuk på våra fina modeller och ville hämnas. Till en början kunde jag omöjligt fundera ut hur "attentaten" kunnat utföras i luften. Men slumpen hjälpte mig. Jag såg för en tid sedan på bio hur man dresserade falkar och hökar till jaktfåglar. De flög ifatt sina offer och dödade dem med klor och näbb. Med ens förstod jag att en rovfågel förstört vara flygplan. Olle har sysslat med fågeldressyr, alltså vågade jag misstänka honom. Medhjälparen här var bara verktyget, själv var han hela tiden med oss på fältet. Då jag skröt vitt och brett om mitt utmärkte flygplan gjorde jag Olle uppmärksam på flygningen i dag. Han kunde i lugn och ro förbereda "sabotaget".

Pojkarna tittade stumma på varandra. Olle var försvunnen.

— Men varför lät han duvhöken förstöra hans eget plan? undrade Kalle.

— Enkelt nog, menade klubbens nyblivne mästardetektiv. På det viset skulle inga misstankar kastas på honom.

ERNST UDET...

(Forts. från sid. 13)

1940 fick han befordran till general i Luftwaffe, och något senare utnämndes han till generalöverste.

Ernst Udet föll på sin post. Det hände vid en olycka, då han höll på att prova ett nytt vapen, antagligen provflygning med ett nytt stratosfärflygplan.

I flygarkretsar kommer hans namn alltid att leva kvar. Inte bara som flygare utan även som människa var han en sällsynt helgjuten personlighet. Han var rikt begåvad och synnerligen mångsidig. Den som läst hans utomordentliga bok "Mitt flygarliv" glömmar aldrig hans fina humor. Dessutom var han ridderlig och ovanligt sympatisk, vilket gjorde att han vann vänner var han drog fram.

Flyv.

N. G. Johansson DAMFRISERSALONG

Tel. 13340 Stottsleden - Malmö

Allt inom yrket förstklassigt och väl.

Medlem i Malmö Coiffearclub och Svenska Frisörföreningen.

Allt i Trycksaker & Klichéer

hän Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

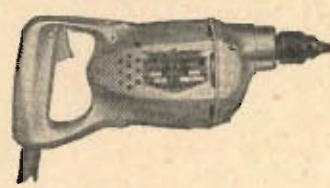
Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 216 60 - 219 60

Vi rekommendera:

Malmö
SEV. MATSSON

JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR
Tel. { 20957 Östergatan 18
22420 MALMÖ

Lullgeväp,
**lullpistoler
& ammunition.**



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

**CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!**

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

A/B A. Linnérs Rörledningsaffär

Hermansgatan 3
Telefon 22628 - 74568

**GAS, VATTEN,
AVLOPP, VÄRME**

Såväl nybyggnads- som reparationsarbeten

Carborundum & Aloxite
Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR
Metallsågblad

DIREX
slipduk, slippapper & moskeringsband

**SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ**



GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Billelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Billektr. aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120



MUSKELFLYGNINGEN: Sedan försök med muskelflyg gjorts i Italien 1937-38 har en uppfinnare Antonio Mazzei lyckats få ganska stor framgång med sina experiment. Han har kommit fram till en typ av muskelflygplan som till det yttre liknar en liten vanlig sportmaskin. Vingarna äro rörligt monterade på flygkroppen och kunna under flygning röras upp och ned. Muskelkraften kan dessutom också överföras till en propeller. Före starten drar man upp en fjäder, som sedan ger propellern en hastighet av ca 1.500 varv/min. När planet lyft från marken kan föraren genom ett handgrepp koppla över sin muskelkraft till vingarna. Flygplanet vikt är 60 kg, vilken emellertid skulle kunna minskas till hälften genom utbyte av ståldelarna mot dylika av aluminium. Startbanan under provflygningen var endast 15 m. Under flygningen höll sig planet på en höjd av 1-10 m för att till slut landa på terrassen framför ett hus.

MAYO-KONSTRUKTIONENS SAGA ALL: Åren 1933-38 var det i England mycket väsen kring den såregna "sammankopplingskonstruktionen" Short-Mayo-Composite-flygbåtarna. Man hade väntat sig stora framgångar inom atlanttrafiken med denna typ av flygplan. Försöken fullföljdes emellertid icke i den utsträckning man kunnat hoppas. Nu har den fyrmotoriga moderflygbåten så svårt skadats i en engelsk hamn att den anses omöjlig att reparera. Vid krigets början ställdes båda flygplanen till förfogande för RAF's kustkommando men ha endast använts några få gånger för specialuppdrag och försöksflygningar. En styrelseledamot i Imperial Airways, med vars hjälp projektet genomfördes, yttrade nyligen: "Det var den dyrbaraste konstruktionen och ett ärorikt experiment..."

NYA TRAFIKFLYGLINJER I USA: Flygbolaget Southwest Feeder Airlines meddelar att 8 nya trafikflyglinjer komma att inrättas. Det gäller staterna Oklahoma, Texas, Kansas, Missouri, Iowa och Illinois. 82 städer beröras av de nya flyglinjerna.

KELLNER-BECHEREAU, den franske flygkonstruktören som blivit berömd för sina lätta flygplan av helmetall, håller f. n. på med två nykonstruktioner. Den ena typen är ett sportplan och den andra ett skolflygplan, och båda sägas ha många intressanta detaljer, som äro fullkomligt nya inom flygplantillverkningen. Närmare uppgifter härom ha dock ännu ej släppts ut.

FRANSK ATLANTFLYGJÄTTE: Frankrikes flygindustri är i full gång. Nyligen fullbordades bygget av en flygbåt för atlanttrafik, Potez-SCAN 161, och nu meddelas att man håller på att bygga två liknande stora flygbåtar för samma ändamål. Typen betecknas S. E. 200 (tidigare Le O 49) och bygges vid varven i Marseille-Marignane. Flygvikten uppges till 66.000 kg. Ursprungligen var det meningen att försä typen med sex luftkylda 18-cyl. Gnome P-18 dubbelradiga stjärnmotorer, men då dessa motorer f. n. icke stå att erhålla kommer i stället den amerikanska motorn Wright Cyclone på 1.500 hk att användas. Det bolag som håller på med detta bygge hyser även planer på att konstruera en flygbåt med 120.000 kg flygvikt.

DANMARKS RÖDA KORS har skänkt två ambulansflygplan till Röda Korset i Finland. Det är en Fokker F. VII och en Desoutter, vilka fluga till Finland och överlämnats.

NYTT OM HURRICANE: "Sunday Times" meddelar att en del Hurricanes försatts med bomber. Startsträckan har därvid ökat något, men planet hastighet och vändbarhet i luften är oförändrad. - Bilder ha publicerats på Hurricane II, på vilken fyra kanoner inbyggts i vingen så att hälften av piporna sticka ut framför. Hastighet och flyghöjd lär ha ökats genom användning av en förbättrad version av Merlin-motorn med två höjdkompressorer.

20 % PRISFÖRHÖJNING PÅ FLYGPLAN föreslås i USA. Denna skulle tillämpas fr. o. m. 1942 men gäller endast flygplan med ett försäljningspris av över 2.000 dollar. Segelflygplan skulle behålla sitt hittillsvarande pris.

RYSKA ORD OM LUFTWAFFE: Den bekante ryske flygaren Gromov, som nyligen besökt Amerika, yttrade sig därvid mycket berömmande om det tyska flygvapnet. Icke endast flygmaterielen vore utmärkt utan även förarnas utbildningsstandard. Gromov förklarade att RAF hade för litet antal flygplan för att kunna hindra den tyska offensiven i Öster.

Vi rekommendera:

"Tubi"-lampan



Ställbar, Sparar ögonen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ

WANGELS
KEMISKA TVÄTT ÄR
KVALITETSARBETE

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar • moder-
niseringar • reparationer

Infordra offert!

Tel. 17715 Frisgatan 6, Malmö Tel. 75610 växel

PRIMA MEJERIPRODUKTER

erhållas alltid från

Centralmejeriet

- Malmö -

Förs.-ställen i stadens alla delar.

Tel. 25010, 28796.

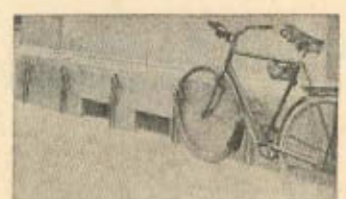
Bofors kvalitetsstål

**C. E. Johanssons
precisionsverktyg.**

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.
MALMÖ

Cykelstället "Tubi"



Undvik skamfliade husfasader.
Skapa ordning i cykelparkeringen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ



REDO FÖR HÅRDA SLAG

äro de flygplan, som Aeroplanbolaget konstruerar och bygger för vårt flygvapen.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING – TROLLHATTAN