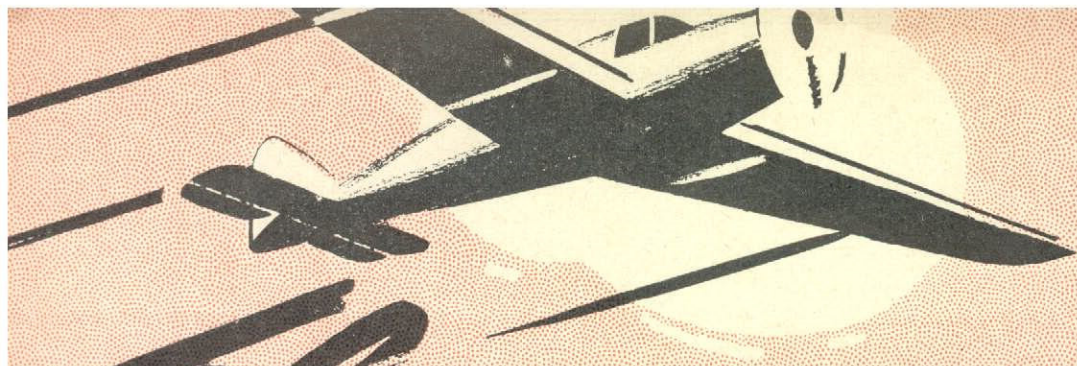




FLY

TIDNINGEN

ÅRG. 2 ✦ APRIL 1940 ✦ NR 4



KONTAKT mellan svenska flygare -

Torslandaflygaren dir. Georg Lithander i sin Topsy och mekanikern, civilflygare Olle Åsberg, ge kontakttecken.



Hur vårt segelflyg bör organiseras • Gröna Lund i Anderslöv engagerar luftakrobater. Herrn flög med frun i ensitsigt flygplan • Svenskt bensenmodellflyg m.m., m.m.

ALLT om
FLYGNING
och FLYGARE

SVENSK FOLKFLYGPLANINDUSTRI?



FLYGTIDNINGEN MALMÖ 12

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Almedalsgatan 9, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2:75 kr.

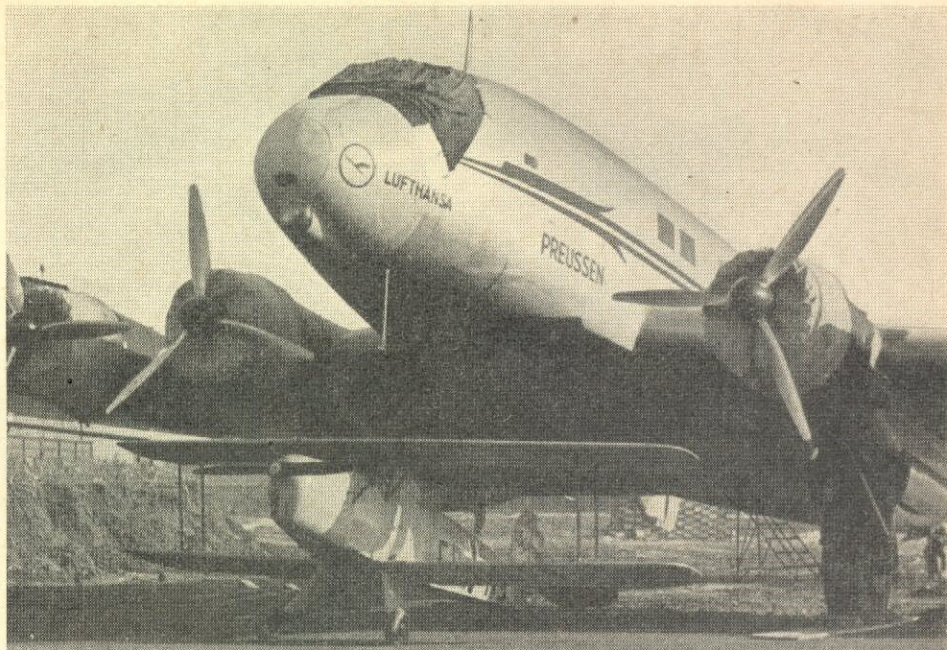
i utlandet per år 3:75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonspis: 35 öre per mm.

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

Meddelanden av alla slag adresseras till FLYGTIDNINGEN, Malmö 12, och icke till enskilda redaktionsmedlemmar.



Denna unika bild kom oss tillhanda strax före påsk, varför vi fallit för frestelsen att likna det väldiga flygplanet "Preussen" av typ Ju 90 vid en höna som i sina vingars skugga har en liten kyckling av typ Bücker Jungmann. Ju 90 är tyskarnas största landflygplan och Bücker Jungmann är det berömda, i 19 länder använda skolflygplanet av hög kvalitet.

SEGELFLYGSKOLAN I DALARNA

Flygklubbarna i Falun och Borlänge-Domnarvet ha gemensamt anordnat en glid- och segelflygkurs på sjön Runn, vilken pågår tiden 31 mars—14 april. Ett anslag på 500 kr. har för ändamålet lämnats av KSAK. Som inledning till kursen hölls annandag påsk en flygdag i Falun med uppvisningar av bl. a. två segelplan, nämligen Stockholms segelflygförbunds Grunau Baby II a "Tempo" och Chalmers segelflygklubb "Emil". Under påsken arrangerades även en fulltaligt bevisad segelflygarträff i St. Tuna.

Ett allmänt önskemål bland segelflygfolket är att segelflygskolan i Tuna skall bli en fast institution. Mr. Ernest Collins har som nämnt undersökt terrängen och även företagit en rekognosceringsflygning över området i civilflygare Walle Forslunds Cub. Härnedan redogör Mr. Collins för de möjligheter till hangsegelflygning han funnit vid en första undersökning.

Innan staten kan övertygas om segelflygets värde måste dugliga segelflygare utbildas. Det bästa sättet att få fram ett

betydande antal sådana är att ge klubbarna möjlighet till "hangsegelflygning". Det finns endast en slutgiltig lösning av detta problem, nämligen en central eller flera större segelflygskolor. Dessa skolors verksamhet kommer att behandlas i nästa nummer av FLYGTIDNINGEN. Här vill jag blott begagna tillfället att nämna något om vad jag hoppas blir Sveriges centrala segelflygskola tillsvidare.

De bergformationer jag undersökt och vilka jag tror äro lämpliga för hangsegelflygning i nästan alla vindriktningar ligger runt Tunaslätten i Dalarna, ett par mil sydsydväst om Falun, med Borlänge-Domnarvet som närmaste ort med flygklubb.

Som kartan visar finnas här två huvudhang, A för nordliga och B för västliga vindar. Höjdskillnaden mellan slätten och toppen av hang A är ungefär 200 m och vid hang B omkring 160 m.

Även andra hang finnas i denna trakt, fastän med sämre möjligheter. Vid sydlig vind kan således hang E användas och vid sydostlig vind hang F. Båda dessa

hang ha en höjdskillnad av c:a 240 m, och sluttningen vid hang E är bättre än vid hang A, B och F. Det största felet med hang E är att ingen slätt finnes framför, varför seglingsmöjligheterna bli ganska tvivelaktiga.

Terrängförhållandena undersökas f. n. grundligt, och även om vädret inte skulle tillåta några provflygningar hoppas jag dock att i nästa nummer av FLYGTIDNINGEN kunna avge rapport från undersökningarna och samtidigt meddela att skolan verkligen kommer till stånd!

Ernest E. H. Collins.

Kungl. Svenska Aeroklubben. Ansluten till F. A. I.

Adress: Södra Blasieholmshamnen 6, Stockholm.

Telegr.-adr.: "Aero", Stockholm. Postgiro 55 570.

Byråtid: Vardagar 9-17, lördagar 9-15.

Generalsekreterare: Tel. 10 11 01.

Major Carl Petersén.

Bostad: Floragatan 17, Stockholm. Tel. 21 20 14.

Modell- och Segelflygavdelning: Tel. 10 11 01.

Medlemmarnas Upplysningsbyrå:

Tel. 11 31 34.

Adress: Blasieholmstorg 12, 2 tr., Stockholm.

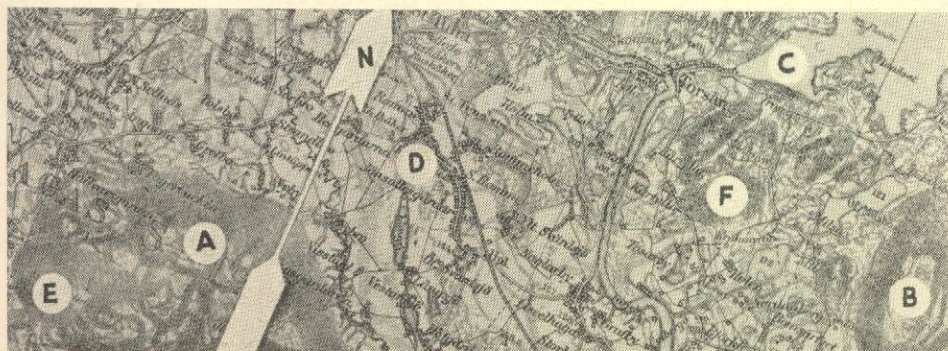
Svenska Flygares Riksförbund.

Ordförande: chefredaktör Carl Trygger, Karlaplan 7, Stockholm, tel. 62 18 29.

Generalsekreterare: kapten G. M. Lilliehöök, Ordenstrappan 1, Stockholm, tel. 20 75 38.

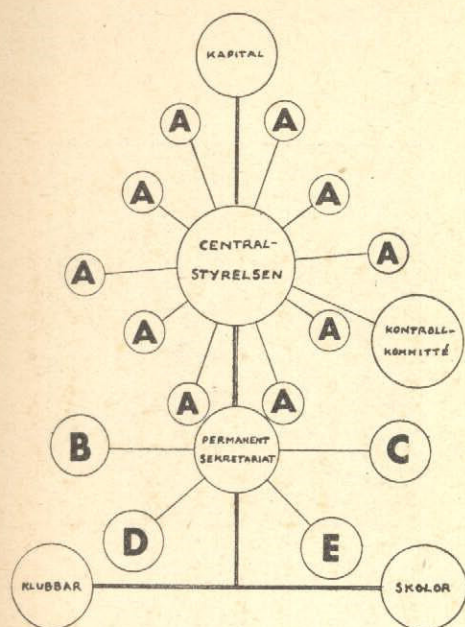
Skattmästare: major G. Hård, Sibyllegatan 15, Stockholm, tel. 62 08 99.

Sekreterare: direktör E. Lindahl, Ulrikagat. 11, Stockholm, tel. 62 25 95.



Bokstaven C på kartan betecknar övningsflygplats på sjön Runns is och D är Rommeheds flygfält. Se f. ö. artikeln.

HUR VÅRT SEGELFLYG BÖR ORGANISERAS



Bokstäverna i ovanstående organisationsplan beteckna: A distriktsstyrelse, B sakkunnig i flygplankonstruktion (besiktning), C sakkunnig i lag, medicin, försäkring, D sakkunnig i klubbverksamhet, E sakkunnig i propaganda m. m.

Hur skall man kunna få fart på det svenska segelflyget? Det är ett svårt problem, vars snara lösning ligger en stor del av de verkligt flygintresserade varmt om hjärtat.

Då det råder obeslutsamhet om vad som skall göras och vem som skall göra det vill jag här föra fram ett förslag som, även om det inte kan accepteras i sin nuvarande provisoriska utformning, åtminstone kan leda segelflygrörelsen in på rätt väg. I nästa nummer av FLYGTIDNINGEN kommer jag att behandla klubbverksamheten i detalj, men i denna artikel vill jag försöka redogöra för det system efter vilket det svenska segelflyget kan bedrivas.

Skissen visar en uppställning av en tänkt organisation.

Centralstyrelsen

utdelar penningbidrag — som kommer direkt från staten, eller tillsvärdare från framsynta mecenater! — till klubbar och skolor genom ett permanent sekretariat. Innan penningmedel utanordnas måste centralstyrelsens förslag godkännas av en kontrollerande kommitté. Kärnpunkten i hela systemet är centralstyrelsen, som kontrollerar segelflygrörelsen och allt som har med denna att göra. Centralstyrelsen väljes av klubbarna på så sätt att dessas representanter för året bilda distriktsstyrelser, vilka i sin tur utvälja årsrepresentanter som utgöra centralstyrelsen. Ett lämpligt antal torde vara 10 distriktsstyrelser, men detta kan naturligtvis ändras beroende på förhållandena. Antalet bör i

Såsom vi meddelade i förra numret av FLYGTIDNINGEN kommer den engelske segelflygaren och instruktören Mr. Ernest E. H. Collins att i en artikelserie i FLYGTIDNINGEN redogöra för bl. a. svenskt segelflygs framtidsutsikter. Första artikeln följer här nedan, präglad av den stora erfarenhet Mr. Collins samlat under sin långa verksamhet som segelflygare i bl. a. England, Polen, Jugoslavien och Sverige.

varje fall inte överstiga 15, ty i annat fall blir centralstyrelsen för stor och tungrodd.

Centralstyrelsen sammanträder var tredje månad, då förslag och ansökningar från klubbar och skolor behandlas, de ekonomiska bidragens storlek bestäms och arbetsprogrammet för de följande 3 månaderna uppgöres.

Kontrollerande kommittén

består av förslagsvis en representant från vardera KSAK, Flygvapnet, luftfartsinspektionen, Aerotransport, riksidsrottsförbundet samt ev. från andra myndigheter eller riksförbund. Kontrollkommittén kan även bestå av enbart en enda myndighet eller riksorganisation, t. ex. KSAK eller riksidsrottsförbundet. Kontrollerande kommitténs enda arbete, som dock är mycket viktigt, är att granska och godkänna centralstyrelsens förslag om penningmedlens disposition.

Det permanenta sekretariatet,

med 2—3 anställda, arbetar under centralstyrelsen. Genom sekretariatet passerar alla handlingar som beröra segelflyget.

Centralstyrelsen och sekretariatet samarbeta med några

sakkunniga kommittéer

vilka stå till tjänst med råd och upplysningar beträffande besiktning, försäkring, lagstiftning, lärare, intyg, propaganda m. m. Medlemmarna i sakkunnigkommittéerna består av framstående personer inom de speciella yrkesgrupperna, och de böra lämna sin hjälp huvudsakligen kostnadsfritt. Dessa specialkommittéer sammanträda mycket sällan, exempelvis en gång om året, men de enskilda ledamöterna måste givetvis alltid vara tillgängliga.

Klubbar och skolor

insända sina förslag och ansökningar till sekretariatet, som iordningställer och granskar dem. Var tredje månad föreläggas handlingarna centralstyrelsen. Klubbarna skola kunna få anslag upp till 75 % av kostnaderna för utgifter på bygge, inköp av glid- och segelflygplan, bygge eller inköp av hangar, inköp eller hyra av flygfält samt övrig flygutrustning, såsom vinschbil, gummilina o. s. v. Anslagens

storlek beror på effektiviteten av respektive klubbars verksamhet under sistförflutna 6 månader, antal erövrade certifikat m. m. Innan klubbarna erhålla de begärda bidragen måste de först bevisa att de antingen redan gjort inköpet eller att de äga medel som tillsammans med anslaget säkrar inköpet ifråga. Dessutom måste den ansökande klubbens stadgar, instruktör, flygplan och flygfält godkännas av centralstyrelsen. Beträffande nya klubbar beror anslagsmöjligheterna på hur tillfredsställande de kunna bevisa klubbens livaktighet, stabilitet och framtidsmöjligheter.

Det borde finnas minst 3 större segelflygskolor, en i vardera södra, mellersta och norra Sverige. I trakter där det är svårt att ordna sådan skola kan centralstyrelsen hjälpa till med att skaffa lämpliga fält för glidflygning.

Det måste också finnas en rikstidning för segelflyg (Red. ber att få föreslå FLYGTIDNINGEN!) under centralstyrelsens kontroll. Denna tidning kunde ev. få anslag från centralstyrelsen.

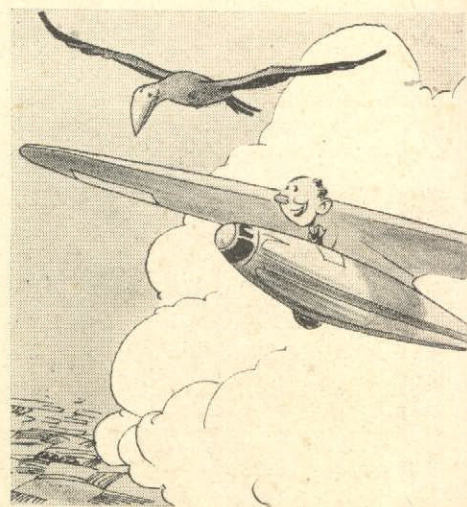
Flygplantyperna

böra standardiseras, varvid jag för min del föreslår som glidplan *Grunau 9*, övningssegelplan *Grunau Baby*, högvärdigt segelplan *Mü 13*. Det vore önskvärt att varje större skola disponerade ett tvåsitsigt segelplan, antingen de engelska *Viking II* eller *Gull II* eller också det tyska segelplanet av typ *Kranich*.

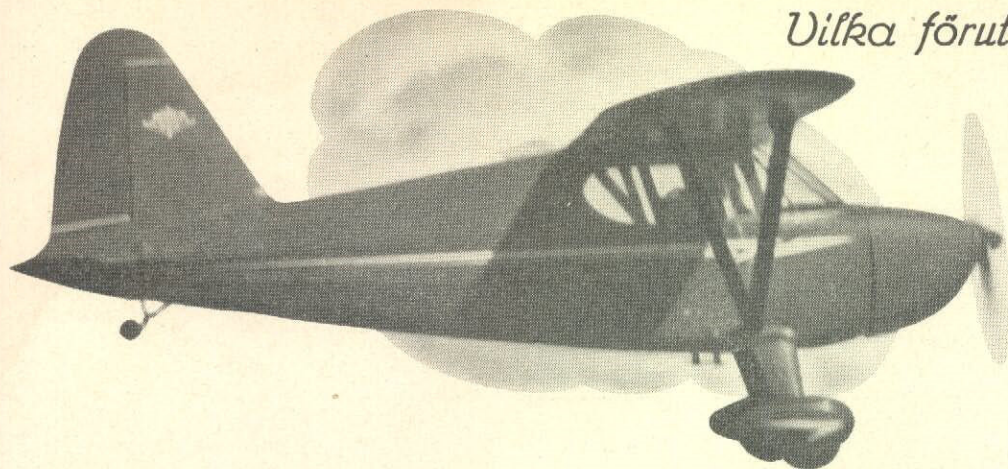
Förutom anställda instruktörer vid segelflygskolorna bör det finnas en resande instruktör i bygge och flygning.

Ovanstående plan är provisorisk, och det finns många detaljer som måste diskuteras och kanske ändras innan denna stora till synes effektiva organisation kan sättas i gång. Men om de intresserade börja kritisera projektet och företaga nödvändiga ändringar så tror jag att något värdefullt ganska snart skall framkomma.

Ernest E. H. Collins.



— Härlig uppvind i dag, eller hur, kamrat?



Vilka förutsättningar finnas för en

SVENSK FOLK-



General E. Virgin.

De största svårigheter den svenska civilflygningen haft att brottas med under sin utvecklingsperiod har varit bristen på landningsfält samt avsaknaden av ett billigt och bra flygplan passande till såväl skol- som turistflygning.

Landningsfältfrågan — som är den viktigaste! — kan endast lösas genom förståelse från staten och de enskilda kommunerna. Här ha alla landets flygklubbar ett stort arbetsfält med att söka intressera de som makten hava i stat och kommun för att få landningsfält till stånd på i första hand alla viktigare platser. FLYGTIDNINGEN återkommer inom kort till detta.

Den andra stora frågan är ett billigt och bra flygplan, ett s. k. folkflygplan. Detta avsnitt av problemet, som är av primär betydelse för att få svenskarna till ett flygande folk, komma vi att behandla även i kommande nummer av FLYGTIDNINGEN.

Förutsättningarna för att i dag, då ofred råder runt om i världen, starta en inhemsk folkflygplanindustri äro ej de förmånligaste. Avsikten med våra artiklar i detta ämne är icke heller att söka få i gång en sådan industri just nu utan endast att söka intressera olika företag tekniker och privatpersoner i landet för att undersöka möjligheterna för och förbereda densamma.

För att möjliggöra en lycklig utveckling av denna fråga, som under alla förhållanden kommer att lösas med tiden —

liksom under bilismens utveckling, är det emellertid nödvändigt att så snart som möjligt påbörja alla tidsödande förberedelser som sammanhånga med denna för landet oerhört viktiga fråga.

Skulle det visa sig att goda förutsättningar finnas för att få fram ett billigt och bra flygplan, torde man även kunna stoppa de planer som flygentusiaster runt om i landet hysa på att framställa egna konstruktioner av mer eller mindre lyckad "hemslojd", medförande stora risker för såväl konstruktören som den intet ont anande allmänheten. Dessa hemkonstruktörers många gånger goda idéer kunna i stället komma en centralt upplagd tillverkning till godo.

Hittills ha vi icke haft tillgång till några direkt billiga flygplan. I USA finnas utmärkta flygplan i prisläge ner till 4.000 kr. På grund av höga frakter, tullar och försäkringar gå dessa priser upp till det dubbla eller mera här i Sverige — och på det viset komma flygplanen i en felaktig prisklass. Mänskligt att döma skulle vi kunna få fram lika goda seriebyggda flygplan hemma i Sverige till det amerikanska priset — eller hur?

För att få denna fråga utredd så allsidigt som möjligt har FLYGTIDNINGEN vänt sig till auktoritativa personer på de områden som kunna beröras av en inhemsk folkflygplanindustri?

I detta och kommande nummer av FLYGTIDNINGEN framläggas de olika synpunkterna. Av artiklarna torde kom-

ma att framgå att tekniska förutsättningar, inhemsk materialtillgång, fabrikmöjligheter och marknad både inom landet och för export finnas.

Att industrien kommer att bli konkurrenskraftig torde man kunna förutsätta genom de tillgångar vi äga och de konstruktioner eller licenstillverkningar vi kunna framställa. Pris- och typfrågan kommer att bli föremål för behandling såväl som hur besiktning och tillverkning lämpligast kan ordnas.

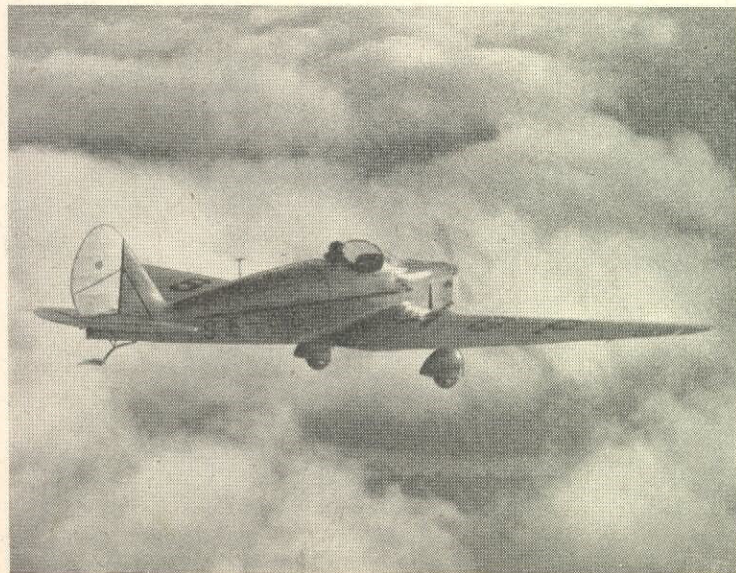
Tillverkningen av i flygplanet ingående delar torde förmånligast kunna läggas vid de industrier som redan leverera flygmateriel och -tillbehör till vår militära flygindustri. Plats för hopsättning, provflygning etc. bör väljas bl. a. med tanke på goda exportlägenheter.

Finansieringen bör ordnas andelsvägen av i tillverkningen deltagande industrier, vilka genom sina leveranser till företaget få sin del av vinsten. Den handelsvinst som uppkommer i samband med flygplanförsäljningen och som vid aktiebolag utgår i form av utdelning bör överföras till en fond för bidrag till flygutbildning åt svenska flygare. Denna fond kan lämpligen förvaltas av KSAK.

I avsikt att få fram allmänna synpunkter i hela denna fråga kommer FLYGTIDNINGEN att vända sig till en del talesmän av olika kategorier som kunna få intresse av en folkflygplanindustri efter ungefär andragna linjer. Vi äro synnerligen tacksamma för att även erhålla inlägg från alla som äro intresserade för förslagets realiserande. Alla uttalanden som kunna bidra till en allsidig utredning äro välkomna. Kom ihåg att medsända Ert fotografi samt bilder och teckningar som kunna illustrera artiklarna!

Vi vända oss nu först till Luftfartsinspektören, civilingenjör Tord Ångström med följande frågor:

Är det möjligt att i Sverige få fram en folkflygplanindustri? Vilka synpunkter vill Luftfartsinspektören i så fall inledningsvis anföra i denna diskussion?



Överst på denna sida den amerikanska tresitsiga Stinson 105 med 75 hk motor.

T. v. den vackra Topsy B, ägare dir. Georg Lithander, Göteborg.

FLYGPLANINDUSTRI?



Civilingenjör T. Ångström.

Luftfartsinspektören tillställde oss nedanstående uttalande:

Ni frågar huruvida det är möjligt att i Sverige få fram en folkflygplansindustri och jag antar att Ni därvid förutsätter att en sådan industri också skall kunna arbeta med ekonomisk framgång.

För att besvara denna fråga torde det till att börja med vara nödvändigt klargöra vad som menas med ett folkflygplan. Därmed får väl avses den flygplantyp för privatbruk, som kan finna största möjliga avsattnings. Huruvida en sådan typ kan komma att åtnjuta en sådan popularitet att den gör skäl för beteckningen "folkflygplan" är sedan en fråga som är diskutabel. Personligen är jag nog av den uppfattningen att en del radikala flygtekniska framsteg ännu återstår innan flygningen är mogen för ett större genombrott. Intill dess är privatflygningen ganska starkt begränsad till sport och turism. Om jag ur dessa synpunkter ändrar frågan att åsyfta tillverkningsmöjligheterna för en flygplantyp avsedd för privatbruk, synes det mig ostridigt, att vi förfoga över jämförelsevis goda tekniska förutsättningar.

SVårigheterna ligga huvudsakligen på det tekniskt-ekonomiska planet.

Det första problemet kommer att röra sig om typvalet. Redaktionen torde ha god kännedom om huru delade meningarna kunna vara på den punkten.

Intimt sammanhängande härmed äro de rent affärsmässiga synpunkterna. För att en ekonomiskt lönande tillverkning skall kunna bedrivas synes det vara nödvändigt förutsätta en marknad utanför landets gränser. Att man därvid kommer att ställas inför en utomordentligt hård konkurrens är uppenbart men detta i och för sig har i många fall icke varit tillräckligt för att avskräcka svensk industri. Farligare torde de jämförelsevis stora anspråken på utvecklingstempo vara. Vi måste nämligen öppet erkänna att vi icke kunna behärska åtskilliga av de faktorer, som bestämma utvecklingen. Det förefaller mig som om vi hade betydligt större utsikter till framgång, när tekniken på



detta område en gång i framtiden uppnått de väsentliga målen och ingått i ett något lugnare och pålitligare utvecklingsskede.

Därefter ha vi ställt följande frågor till General Eric Virgin, ordförande i KSAKs arbetsutskott:

Vad är Generalens personliga uppfattning om möjligheten att realisera denna plan? Vilka synpunkter anser Generalen böra särskilt beaktas i samband med planens ev. genomförande?

General Virgins svar är som följer:

FLYGTIDNINGENS inställning till "hemslöjden", när det gäller flygplantillverkning, är utan tvivel riktig. En sådan "hemslöjd" bör icke understödjas utan tvärt om med alla medel motarbetas. Redan av denna anledning bör uppkomsten av en inhemsk, vederhäftig flygindustri hälsas med tillfredsställelse. Men en sådan industri skulle dessutom vara en nationell tillgång av utomordentlig betydelse, och att vi inom vårt land äga tekniska och andra förutsättningar för industrins bedrivande torde ligga i öppen dag. Beträffande möjligheterna att göra denna industri ekonomiskt bärande, vill jag för närvarande icke yttra mig. Jag anser mig dock böra understryka, att framställandet av en svensk flygplantyp kommer att

fördra lång tid och mycket stora experiments- och försökskostnader. Det torde därför kunna ifrågasättas, om man icke, åtminstone till en början, bör nöja sig med tillverkning av flygplan på licens.

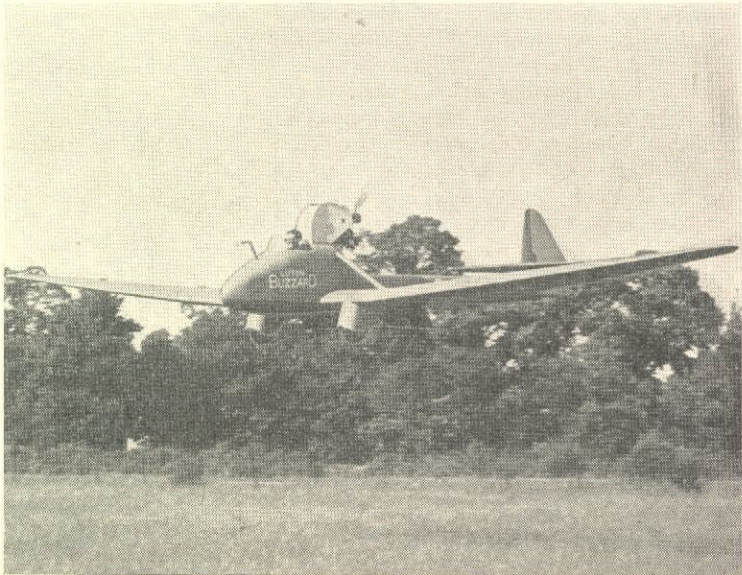
Då det därvid gäller att välja lämplig flygplantyp, ställer jag mig tveksam till FLYGTIDNINGENS förslag om en "folkflygplans"-typ. En sådan typ kan måhända vara lämplig inom flygklubbarna såväl för praktiska som rent sportsmässiga ändamål. Men det torde vara svårt att samtidigt få fram de egenskaper, som måste sättas på ett lämpligt skolflygplan. Man får icke glömma, att den grundläggande flygutbildningen måste fylla de krav, som i detta avseende uppställas av flygvapnet — detta torde vara förutsättningen för att statsunderstöd skall kunna erhållas. Erfarenheterna ha redan visat, att den utbildning, som eleverna vid vissu av våra civila flygskolor erhållit på flygplan av typer, vilka väl närmast motsvara det föreslagna "folkflygplanets", icke varit ur försvarssynpunkt i allo tillfredsställande.

Jag tror därför, att det är klokt att icke göra sig alltför stora illusioner beträffande möjligheten att i vårt land inom en överskådlig framtid kunna framställa ett lämpligt flygplan i ett prisläge, som i någon mån närmar sig det av FLYGTIDNINGEN angivna amerikanska.

För att få del av synpunkter från några ledande flygklubbmän ha vi vänt oss till nedanstående med följande frågor:

Överst: Bucker Student är ett utmärkt sportflygplan.

På bilden t. h. landar en engelsk Luton Buzzard (obs. flapsen). Ensitsig typ, motorstyrka 16—35 hk.



Vad anser Ni om förslaget sett från flygklubbshåll? Har Ni några andra förslag? Vilka synpunkter böra särskilt beaktas?

ÅGE LUNDSTRÖM, överste, chef för flygkrigsskolan i Ljungbyhed, ordf. i Aeroklubben i Skåne:

Civilflygningen har f. n. till huvuduppgift att skänka vårt försvar en reserv av civilflygare, som efter kompletterande militär flygutbildning kan tänkas användbar i krigsflygförband. Huru länge detta förhållande kommer att bestå, veta vi icke. Under denna tid måste emellertid de militära kraven vara avgörande. De flygplantyper, som användas inom civilflygningen, måste vara sådana, att flygning å desamma verkligen utgör en värdefull förberedelse för militärflygningen.

Erfarenheten har visat, att så icke är fallet, om civilflygningen äger rum på alltför lätta flygplan. Ur militär synpunkt kräves en civil flygplantyp, som i stort sett har samma egenskaper som den, med vilken den militära grundläggande flygutbildningen äger rum. Ett "folkflygplan" blir detta säkerligen icke.

Det återstår då att se, huru förhållandena gestalta sig, om sådana tider skulle komma, att de militära kraven på civilflygningen icke behöva träda i förgrun-

IVAR L. LYSÉN, kapten, ordf. i Kronobergs flygklubb:

Det initiativ som redaktionen för FLYGTIDNINGEN tagit i fråga om inhemsk tillverkning av "folkflygplan" måste hälsas med uppriktig glädje inte minst från flygklubbarnas sida.

För närvarande är det ju ett önskemål hos flygklubbar som bedriva utbildning att kunna utbilda ett så stort antal elever som möjligt, varigenom rörelsen blir mera ekonomiskt säkrad, men — vi vill ändå dock som det hägrande, stolta resultatet av vår verksamhet se en stor skara civilflygare med egna små plan.

Ett dyrare skolflygplan kan en klubb till äventyrs "orka med", som det heter, men realiserandet av önskemål nr 2 är svårgenomförbart, så länge vi inte äga ett verkligt "folkflygplan".

Jag skulle kanske sålunda vilja göra en åtskillnad mellan frågan om skolflygplan och "folkflygplan".

Luftfartsmyndigheten är nog inte sinnad att i förstone ge efter på sin fordran på skolflygplanets flygegenskaper och manövreringsapparatur, varför även en standardiserad skolflygplantyp ännu så länge aldrig kan byggas så billigt, att den jämväl skulle kunna bli vårt "folkflyg-

planet vara en teknisk möjlighet. Med ansträngning och god vilja kan vi ha nått så långt om 10 år.

Att sia om ett folkplans utseende och prestanda om 10 år är omöjligt. Därför få vi hålla oss till dagens möjligheter och då slå fast att folkplanet ej får ges sken av att ha något annat militärt värde än att göra Sveriges befolkning air-minded, vilket ju inte är det minst värdefulla.

(Utlys pristävling om bra svenskt ersättningsord för "air-minded"!)

Huvuddragen böra vara: lågvingad, kabin, sida-vid-sida, dubbelkommando, kraftigt landningsställ med bromsar, noshjul (alla hjulen utan kåpor), fönster i golvet, positionsljus, vingarna fällbara av en man på mindre än 5 min. utan ansträngning, 4-cylindrig luftkyld motor om 50—60 hk, gärna råoljedriven (ur brandfaresynpunkt).

Prestanda: 160 km/tim max-, 140 km/tim rese- och 50 km/tim landningshastighet, aktionsradie 600 km = Göteborg—Stockholm med 50 % marginal för hård motvind. (Rasande försmädligt att behöva gå ner i Väingsö för bensinpåfyllning!)

Utopiskt önskepris nu: 7.000—8.000 kr. beroende på instrumentutrustning. Uppnäeligt önskepris om 10 år: 5.000—6.000 kronor.



Överste
Å. Lundström.



Kapten
I. Lysén.



Ingenjör
F. Simonsson.



Direktör
T. Lagerman.



Teknolog
B. Olow.



Civilflygare
H. Ericson.



Trafikflygare
A. Hansson.

den. Civilflygningen kommer dock att indirekt tjäna försvaret, om flygning blir en mera allmän egendom, ty förståelsen för flygvapnet och dess möjligheter ökas hos stora folklager. Det bör framhållas, att om civilflygningen icke mera direkt tjänar försvaret, statsunderstöd sannolikt icke kan påräknas i större utsträckning. Det blir därför särskilt angeläget att få fram en billig flygplantyp.

Ett folkflygplan i 4.000 kronorsklassen tror jag knappast kan bli tillräckligt högklassigt. Det måste få ringa motorstyrka och hållfasthet och därmed minskad flygsäkerhet. Stigförmågan blir mindre, varigenom riskerna vid starten ökas. Vindens inflytande blir större. En jämförelse med den billiga bilen haltar. Den kan på sin höjd stanna eller skramla sönder, men detta får icke hända med flygplanet. Erfarenheterna från "Den flygande loppa" förskräcker.

Skall civilflygningen göras verkligt populär, får flygsäkerheten under inga förhållanden eftersättas. Folkflygplanet måste därför vara högklassigt. Jag tror, att skillnaden i klass mellan det civila skol- och turistflygplanet och det militära skolflygplanet icke blir stor. Hur man skall kunna förena kravet på hög klass med prisbillighet, undandraget sig mitt bedömande.

plan". Låt oss därför direkt gå in för sportflygplanet som "folkflygplanet".

En inhemsk tillverkning skulle säkert också sporra våra unga modellflygplanbyggare till entusiastiskt och vad lika viktigt är i hårdt arbete, då de så veta, att deras förvärvade kunskaper och skicklighet en gång kunna möjliggöra anställning inom ett gebiet, som kommer att lämna dem inte bara arbetstrevnad utan även en god bärning.

Då det är av stort intresse att höra privatflygarens åsikter ha vi framställt följande frågor till några kända civilflygare:

Hur vill Ni att "önskefolkflygplanet", för skol- och turistflygning, skall se ut? Dess prestanda? Vad får det kosta?

FOLKE SIMONSSON, ingenjör, internationell tävlingsflygare, Vänersborg:

Önskefolkflygplanet — tungt ord (varför inte kalla det önske-Folke-planet? Red:s anm.) — kan knappast tänkas byggas i Sverige förrän vi ha i det närmaste lika många flygplatser som vi ha städer, köpingar och andra större samhällen.

TORSTEN LAGERMAN, direktör, Göteborg.

Jag skulle helst inte vilja göra något uttalande förrän jag provflugit den engelska Cygnet-maskinen, ty av beskrivning och bilder att döma är den ett frimodigt försök att komma med någonting nytt för privatflygaren.

Av de maskiner jag själv flugit tycker jag att Bücker Student gott kunde stå modell för ett "önskefolkflygplan" om man klippte av en del av de stora vingarna och satte på en något starkare motor.

Ett "folkplan" skall inte bara kunna landas på små fält. Det skall också kunna startas från dem och därför skall man ej spara på motorstyrkan. 80 hkr. borde vara ett minimum. Vi skall be Gud bevara det svenska folket från den amerikanska typ som har 40 å 50 hkr. motor och vilken synes tjäna endast ett ändamål, nämligen att skapa trängsel i flygplatsernas närzon utan att bereda sina ägare annat nöje än bensinekonomi och en vacker utsikt. Det borde f. ö. icke vara tillåtet att bygga privatflygplan som ej utan vidare godkännas för avancerad flygning.

(Forts. på sid. 14.)

För endast kronor 1:75

får Ni FLYGTIDNINGEN hemskickad fr. o. m. maj till årets slut!

Gå redan i dag in på närmaste postanstalt och sänd beloppet på postgiro 147660.

•

Saknar Ni något av hittills utkomna nummer kan Ni köpa eller beställa det hos Eder närmaste tidningsförsäljare eller genom att sända in 25 öre i frimärken direkt till FLYGTIDNINGEN, Malmö 12.

(Prenumerationspris från årets början kronor 2:75).

Lösnummerpris 25 öre.

Ur det intressanta innehållet i hittills utkomna nummer:

December 1939

För svenskt flyg är 1939 ett jubileumsår.
Stockholms flygfältsfråga i krig och fred.
Är Sovjets flygvapen en koloss på lerfötter?
Finlands flygvapen föddes 1918 genom gåva från
Tyska flygpatent bli krigsbyte. I Sverige.
"Bombplan" och fiendeflygerska härja vilt.

Januari 1940

Ett starkare svenskt flygvapen under 1940.
Avvägning av glidflygplan.
"Autogiromiljonär" blir författare.
Ambulansflygplan bygges i Norge.
Finlands sak har blivit vår.
Svensk bensenmotor för modellflygplan.

Februari 1940

En flygklubbs utgiftsposter.
Kapprustning i luften.
Sovjets flygvapen till sjätte plats?
Östanshavets svenska och finska flygare.
Fallskrämschopp från stratosfären.
Modellflygplanskidor av aluminiumplåt.

Mars 1940

Finska flygets starke man. — Äro ryssarna värda att leva i Skandinavien? — Finland får moderna flygplan. — De försvunna Douglasflygplanen. — "Vi måste ha flyg i Norrland!" — Självlärd provflygare i hemslöjdat glidplan. — Engelsman planerar svensk segelflygskola. — Hur en modellflygklubb organiseras. — Italien uppmärksammar svenskt bensenmodellflyg, m. m., m. m.

Dessutom massor av nyheter för motor-, segel- och modellflygare.

•

Bliv även själv aktieägare i FLYGTIDNINGEN!

Aktierna lyda på 50 kronor. Inbetalning kan ske med kronor 12:50 per månad och aktie under tiden april-juli 1940. Fyll endast i nedanstående kupong och sänd in den till FLYGTIDNINGEN, Malmö 12, i ett kuvert som kan frankeras med 5-öres frimärke.

Varje flygintresserad bör ha minst en aktie!

•

Sprid kännedom om FLYGTIDNINGEN bland Edra vänner och bekanta!

Du som är flygintresserad! Kan Du ej själv teckna en aktie så slå Dig ihop med någon eller några vänner och bli aktieägare i FLYGTIDNINGEN!

Allt om flygning och flygare får Ni reda på genom FLYGTIDNINGEN, den populära och aktuella flygtidskriften som skall ägas av sin läsekrets.

Flygfolkets egen tidning hoppas på Edert stora intresse och stöd till gagn för flygningens popularisering.

På förhand tack för Edert bistånd!

Undertecknad önskar st. aktier i FLYGTIDNINGEN till ett nominellt värde av 50 kronor per styck för sammanlagt kronor

Beloppet inbetalas med en fjärdedel eller kronor varje månad fr. o. m. april 1940 och insättes på postgirokonto 147660.

Så fort hela beloppet är inbetalt emottas aktie-n-rna under nedan angiven adress.

..... den april 1940

Kupongen urklippes och insändes vederbörligen ifylld.

VI PRESENTERA:



Erik Rahm,

karlaktör, tyghantverkare vid Flygvapnet.

18 år i facket är en aktningssvärd siffra och uppnådd vid flyget är den snudd vid rekord.

Den person vars drag ovanstående bild återger har varit med i gamet under denna tid med början vid flygkompaniet. Under en följd av år har han såsom tyghantverkare haft det närmaste ansvaret för den ömtåliga flygmaterielens rätta skötsel och vård och därvid tjänstgjort vid flygstationer på varje breddgrad från Ystad till Kiruna. Praktiserat på sjöflyg och landflyg, vid fälttjänstövningar och luftvärnsövningar, med spökflyg och ambulansflyg med motorer från 90 hk Thulin till Bristol Perseus och under alla förhållanden som kunna inrymmas från sirapstjocka myggsvärmar till 40 köldgrader.

Den som då i likhet med honom vänt upp med flyget, följt utvecklingen i alla dess faser, bevitnat missgrepen och samlat en rik fond av erfarenhet frestas gärna att ironisera över de yngres och då i synnerhet de boklärds famlande. Erik Rahm har heller aldrig haft sinne för silkesvantar vare sig bildligt eller bokstavligen, och det är icke alltid som hans bitande träffsäkerhet tagits upp på rätt sätt!

De som uppmärksammat det positiva i hans ofta kritiska inlägg, måste dock erkänna att de ha ett djup som är påtagligt och innerst inne vila på en önskan att föra tjänsten från många verklighetsfrämmande föreskrifter upp på det praktiska arbetets plan.

Praktisk organisation, ordning och reda är tyghantverkare Rahms A och O.

När Du, Erik, blickar ut över maskinparken i våra moderna hangarer, på ett lerigt fält i Skåne eller i en vik på en frusen norrbottenssjö kan Du med fullt berättigande säga: "intet av detta är mig främmande".

A r a s.

Det gamla gardet berättar:

Snus med flyg till rallarna i Norrland! Gröna Lund i Anderslöv engagerar luftakrobater

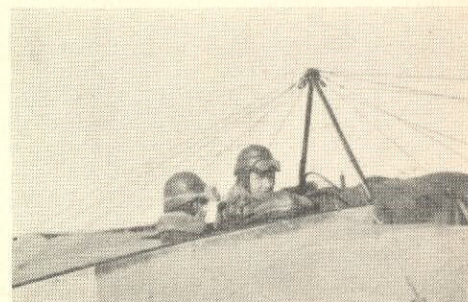
"Min fru var min första passagerare... i ett ensitsigt flygplan"
— några episoder från trafikflygare Robert Holmén's banbrytande flygverksamhet.

"De inom sydöstra Skåne så populär vordna flygarna Holmén och tyske löjtnanten Gother företogo, som redan nämnts, i söndags den 22 vid det härliga Löderups strandbad närmare ett tiotal uppstigningar, alla med passagerare. Redan vid middagstiden började en formlig folkvandring till strandbaden, ty folk från när och fjärran i bilar, på motor- och andra cyklar, åkande och gående färdades vägen fram från Löderups kyrka till flygplatsen, så att vid 2-tiden ett par tusen personer voro samlade på den plåtövanför strandbaden, där flygningarna skulle äga rum. Innan flygningarna skulle börja spelade Löderups musikkår underhållsmusik. Förste flygpassageraren för dagen var arrendatorn av den betesmark från vilken flygningarna ägde rum, Karl Erlandsson, Löderup. Bland övriga, som deltog, var ägaren av Borrbymekaniska verkstad, hr Fritz Olsson, elektriker Lindskog med son från Löderup m. fl. Vid varje såväl upp- som nedstigning var det ett formligt jubel av "farväl" eller "välkommen åter till jorden". På allas förfrågningar angående resenärernas känslor var det hos alla en fullkomlig tillfredsställelse med resan, som skulle lämna ett kärt minne för livet.

Jublet nådde sin kulmen då det var frågan om vilka som skulle bli de lyckliga fripassagerarna.... Numret uppropades, men då ingen ägare anmälde sig förklarades med acklamation att ägaren försuttit sin rätt. Nummer efter nummer drogs.... 454.... en yngling.... 200.... en ung dam. Passagerarna ikläddes sina flyghattar m. m.fröken Tufvesson lyftes upp av flygteknikern.lämnade de båda ungdomarna jorden under folkets jubel och gjorde sin första tur i de regioner som höra fåglarna till. Vid återkomsten mottogs de med samma jubel och på de legio förfrågningar, som ställdes till dem angående färden, kunde de endast lämna de bästa vitsord...."

Vi sitter hemma hos trafikflygare Robert Holmén i Malmö och tittar i gamla urklippsböcker och fotografialbum. Ovanstående idylliska beskrivning av en passagerarflygdag vid Löderups strandbad är ett utdrag ur en artikel i en skånsk tidning för omkring 20 år sedan. Tönen i reportaget visar vilken sensation flygningen var på den tiden.

— Men det var gemytliga tider, säger trafikflygare Holmén. Jag minns...



Flygplanet var ensitsigt, men det gick bra ändå, tyckte både Holmén och hans fru!

Och så berättar han, medan vi andlöst lyssna, tjugade av melodin från flygets genombrottsår, år av hård kamp för idéerna, för brödet, men samtidigt år som gävo glädjämnen och uppmuntran att fortsätta på den inslagna pionjärstigen.

— Jag minns, det var över Gröna Lund i Anderslöv, folket på Söderslätt hade gått man ur huse till festen på Gröna Lund...

— ...i Anderslöv!

— ...ja, och jag och en cirkusakrobat som hette Åkerman hade engagerats med min gamla Avro. Medan planet var i luften klättrade han ner för en repstege som hängde under planet. Han skulle göra sina konster under precis 5 minuter — hängde i knävecken och dinglade för att kittla nerverna på publiken. Efter dessa minuter skulle han kliva upp i planet igen. Ja, när 5 minuter hade gått tänkte jag: nu håller han på att klättra upp, och så cirklade jag runt fältet. Men det kom ingen. Otäckt! Jag fortsatte att svänga. Ingen Åkerman. Usch, tyckte jag, han kan ju ha trillat av repstegen, för hela kärran blev ju hal av ricinoljan som stänktes från den roterande motorn. Till råga på eländet var kärran tankad med bara precis så mycket bensen som gick åt under den tid programmet varade. Därför måste jag till slut slå över kranen på falltanken, bensen minskade — den tog slut, jag måste landa.

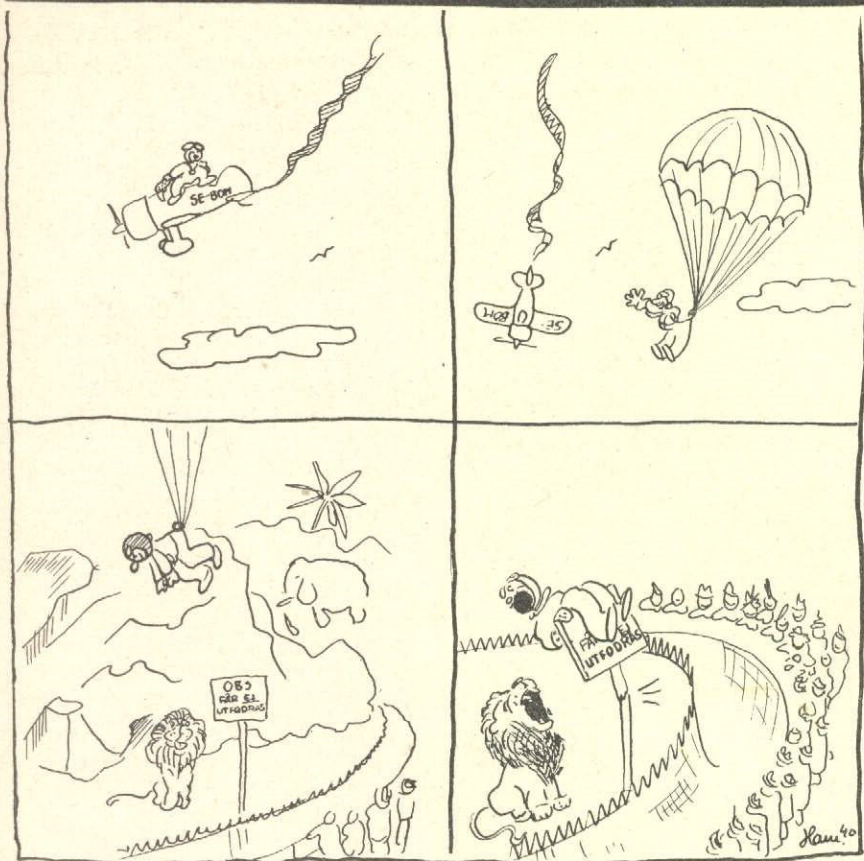
— Och Åkerman?

— Han satt på landningsstället. Han sa bara: "Det var lite glatt, det gjorde väl inget att jag blev kvar på landningsstället?". "Glatt" av ricinoljan och även för mig!

Så fortsätter kavalkaden av minnen från gamla flygartider. Robert Holmén har varit med om så mycket att en redogörelse skulle fylla flera årgångar av FLYGTIDNINGEN. Dessutom är han så känd och omskriven redan förut att vi här nöjer oss med en liten inofficiell "pratstund".

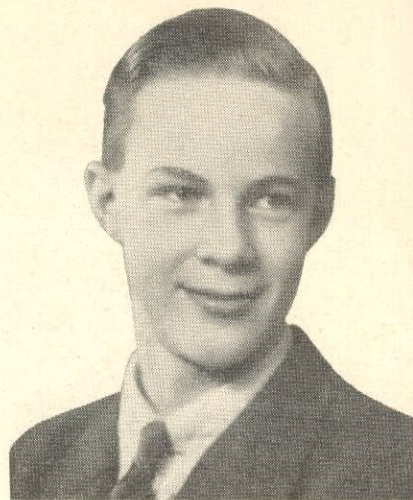


ETT BLAD UR *Flygstedt's* FLYGDAGBOK



Ur askan . . .

VI PRESENTERA:



Sigurd Isacson,
Linköpingseskaderns ordförande, inter-
nationell modellflygare.

Sigurd Isacson har de senaste åren figurerat i toppen på de stora modellflygtävlingarnas prislistor. När han för 7 år sedan hemförde sin första seger med den lilla "Falken" räckte en idrottsplats till som tävlingsfält, men nu förslår ofta inte ens Linköpingseskaderns stora fält — ty rymden har blivit liten för Isacsons fina plan! Hans största segelmodell, 2 m spännvidd, flög bort för honom under trimning första dagen. Tiden blev drygt 9 minuter, tre gånger så lång som gällande svenska rekord.

"Sigge" har byggt modellflygplan av alla slag, även med flottörer. För ett par år sedan specialiserade han sig på plan med 100 cm spännvidd och segrade vid SM 1938 i Upsala i denna klass. Numera uppta Wakefieldmodellerna nästan hela hans intresse. Vid tävlingarna i Jämsjörvi, Finland, förra sommaren blev han bäste utlänning i kamp mot sex länders elitflygare. KSAKs uttagning av Isacson till denna kraftmätning var en välförtjänt belöning för hans målmedvetna arbete för modellflyget. Tack vare hans energi och duglighet är Linköpingseskadern numera en av landsortens allra främsta modellflygklubbar. När Sigge tillträdde ordförandeposten hade klubben c:a 10 medlemmar, till största delen passiva. Nu arbeta omkring 30 ivriga pojkar så gott som varje ledig stund på sina plan, eldade av Sigges entusiasm och ledda av hans anvisningar.

Isacson insåg tidigt segelmodellflygets betydelse och har genom tidningsartiklar samt skrivelser till flygklubbarna populariserat denna del av modellflygningen.

Sigge har även konstnärliga anlag, vilka visa sig i de flygtavlor som pryda klubblokalens väggar. Hans flytande stil i tal och skrift har hjälpt honom skaffa modellflyget många vänner och utövare.

- i n g h.

Ännu en flygklubb

har gått in för FLYGTIDNINGEN som obligatorisk tidning för medlemmarna. Varbergs flygklubb har nämligen som framgår av referat på annan plats, prenumererat på FLYGTIDNINGEN för samtliga medlemmar.

Det är glädjande att se hur den ena klubben efter den andra inser den absoluta nödvändigheten av att beräkna medlemsavgiften så att en facktidning kan utgå till medlemmarna.

I dessa tider, då klubbflygningen är ganska beskuren, och vid de tillfällen då man av lokala anledningar icke har möjlighet att utveckla önskad aktivitet är det svårt att få ett fast och sammanhållande grepp om medlemmarna. Det är då nödvändigt att uppehålla kontakten och hålla redan väckt flygintresse vid liv genom en pigg och aktuell facktidning som FLYGTIDNINGEN vill och skall vara.

Vi ha sökt bidra till att hålla kostnaderna nere genom att lämna en speciell flygklubbsrabatt för prenumeration. Vi vilja endast tillägga att alla flygklubbar äro välkomna med prenumeration på flygfolkets egen tidning, som alltid tillvaratager flygklubbarnas intressen.



Ett guldkorn hittar vi när hr Holmén vid ett samtal om hans många passagerarflygningar pekar på sin fru och säger:

— Där sitter min första passagerare. Det var när jag tjänstgjorde som flyglärare vid Thulinska flygskolan på Ljungbyhed. Flygningen företogs i en Morane. Och min fru var så nöjd så...

— Var Morane tvåsitsig?

— Nej, den var ensitsig. Men det gick bra ändå. Jag satt i knä på min fru och flög så vackert jag kunde! (Se fotografi-
et, taget före starten.)

— Men det var också tider när vi flög, min gode vän ingenjör Hultström och jag uppe i nordligaste Norrland mellan Porjus och Suorva för Vattenfallsstyrelsens räkning med byggnadsmaterial, livsmedel och folk — för att inte tala om snus! Men det kan vi ju tala om en annan gång, sade en av våra största flygare och föregångsmän.

SVENSKT BENSINMODELLFLYG

Amerikansk bensinmodellmotor



Vi stå nu åter inför en modellflygsäsong, vilken säkert blir åtskilligt intressantare än de föregående. Ett förhållande som berättigar ett sådant antagande är de bensinmotordrivna modellplanens ökade popularitet.

Modellflygarnas hittills alltför stora respekt för bensinmodeller tycks ge med sig. Vi ha talat med många modellflygare som byggt och flugit bensinmodellplan, och samtliga ha intygat att en mera intressant och lärorik gren av modellflyget ha de aldrig provat på tidigare.

Svårigheterna att bygga bensinmodeller äro långt ifrån överstigliga. Dessa modeller äro i regel ganska stora, varför de kunna byggas av "rejåla grejor". Trimningen tillgår ungefär på vanligt sätt, ja, de flesta av de nämnda modellflygarna ha t. o. m. uttryckt sin förvåning över att det var lättare att "lära" bensinmodellen flyga än att få en vanlig gummimotormodell att uppföra sig skapligt i sitt rätta element.

De som änna bygga ett bensinmodellplan böra helst ha skaffat sig erfarenhet från enklare modeller, gärna segelmodeller. Det är absolut nödvändigt att själv kunna konstruera och rätt avväga olika modellplantyper innan man tar itu med bensinmodellbygge och -flygning.

Att bygga och flyga en bensinmodell verkar inte att vara något avskräckande företag. Betydligt vanskeligare är att få tag i en tillförlitlig och slitstark motor. Den amerikanska marknaden erbjuder visserligen massor av olika modellmotorer, men tyvärr är en stor del av dessa av mindre god kvalitet och kunna endast anses som leksaker. Det är därför inte sagt att det ej finns verkligt goda modellmotorer i USA, vilka fylla de största krav. En bra motor är t. ex. "Baby Cyclone", vilken dock ställer sig relativt dyr i Sverige.

När man köper en motor böra man undvika sådana med kannringar. Erfarenheten har visat att dessa motorer äro ytterst besvärliga att handskas med och kunna ej jämföras med motorer som ha stälkolv. De senare kosta visserligen me-

ra, men detta betalar sig i längden. Dessutom bör en bra motor ha en tändspole som förmår starta motorn på ett enda batteri, helst ett litet 3 volts stavbatteri, vilket ju inte väger så mycket. En förstklassig motor kan numera erhållas för omkring 75 kr., ett pris som inte verkar så avskräckande då man betänker att en motor av god kvalitet varar nästan "hur länge som helst".

Storleken på de bensinmotordrivna modellplanen varierar naturligtvis allt efter motorstyrkan. De större motortyperna utveckla i regel 1/5 hk, och en sådan motor kan knappast byggas in i mindre modell än en med 150 cm spännvidd (såvida man inte tänker slå hastighetsrekord!). Den vanligaste typen har en spännvidd av 180—225 cm och en vikt av 1 1/2—2 kg. Vingbelastningen brukar vara 25—30 gram/kvdm. Större och tyngre modeller äro knappast tillräddiga för denna motorstyrka.



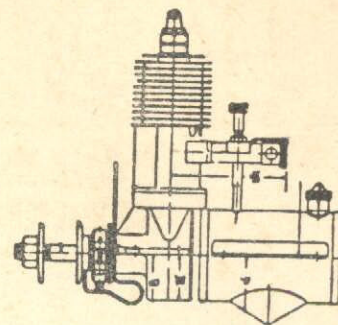
Överst: Sven Truedsson, Malmö, med sin vackra bensinmodell av egen konstruktion, spännvidd 190 cm. Bensinmodellen på den andra bilden är en Cub, byggd av K. E. Ekström, Eslöv.

Vad de mindre motortyperna beträffar lämna dessa vanligtvis en effekt på 1/7 eller 1/8 hk. Modeller till en sådan motor böra ha en spännvidd av 100—140 cm, och flygvikten skall helst inte överstiga 700 gram.

Vilken typ av bensinmodellplan som är den lämpligaste kunna vi ej yttra oss om i detta sammanhang. Här får var och en låta sin erfarenhet och personliga smak vara avgörande. Vanligast förekommande äro emellertid kabinmodeller, vilka också se trevligast ut.

En viktig detalj på bensinmodellen är landningsstället. Detta måste vara av kraftigaste konstruktion och placerat så att det på bästa sätt skyddar propellern från stötar och härigenom även skonar motoraxeln. Landningsstället bör vidare vara fjädrande bakåt. Även hjulen måste fjädra i lämplig grad.

En annan viktig sak på en bensinmodell är "timern", d. v. s. tidinställningen, vilken under flykt kopplar ifrån motorn efter en bestämd tid, vanligen 30 sek. Att släppa iväg modellen på måfå med liten bensinmängd är alltför riskabelt. Bättre är att förse sin modell med en ordentlig



Denna bensinmodellmotor från USA heter "American-Baby" och tillverkas av Miniature Aircraft Corporation, New Brighton, N. Y. Motorn har en cylindervolym av 9 kbcm och utvecklar 0,2 hkr vid 5.000 varv/min. Vikten är 225 gram. Motorn kan inbyggas stående eller hängande. Propellern bör ha en diameter av 375 mm, men i nödfall kan man även använda en propeller med upp till 475 mm diameter (d. v. s. längd). Priset på "American-Baby" är något under 100 kr.

tidinställning. Sådana kunna köpas i nästan varje fotografisk affär under benämningen "auto-cnip". Efter obetydlig ändring lämna sig dessa utmärkt för modellflyg.

I Sverige finnas just nu rätt många bensinmodeller. I FLYGTIDNINGENS förra nummer omnämndes två framstående bensinmodellflygare i Eslövs modellflygklubb. Malmö statar med icke mindre än 5 sådana modeller och Lund med 3. Den motortyp som här kommit till användning är så gott som uteslutande den svenskbyggda GP-motorn, som allmer vinner modellflygarnas förtroende. Om vi dessutom nämna att det finns konstruktörer av modellmotorer även i bl. a. Göteborg och Sundsvall kan man påstå att det ser ut som om svenskarna fått upp ögonen för bensinmodellflygets möjligheter och börjat utnyttja de tekniska förutsättningar som vi anses besitta!

FLYGVAPNET använder HALDA-NORDEN



Säljes av:

A.-B. Åtvidabergs Industrier

Österg. 1

MALMÖ

Tel. 223 71

GLEERUPS Pappershandel

**Mest sorterade
specialaffär**

Adelgatan 21

MALMÖ



ETT VILLKOR för vår fortsatta tillvaro som ett fritt folk är att Sverige stärker sitt flygvapen ytterligare. Visserligen skall antalet flottiljer ökas och hypermoderna snabba jaktplan har inköpts i USA. Detta är utmärkt, helt enkelt strålande — vi nöjer oss minsann inte med skräp! Men det tjänar ingenting till att köpa världens bästa flygplan om vi inte har ett tillräckligt antal goda flygfält. Ty ju snabbare flygplanen blir desto längre landningssträckor erfordras. Och i orostider måste flygstridskrafterna vara rörliga, vilket blir fallet endast om flygfälten är någorlunda jämnt fördelade över hela landet.

Det är inte endast från militär synpunkt man tvingas inse vikten av att intensifiera flygfältsarbetena. För närvarande utbildas i vårt land ett stort antal förare, vilka under fredliga förhållanden kommer att bidra till ett kraftigt uppsving av det civila flyget. Även trafikflyget utvecklas och behöver flygfält. Se på Norrlandslinjen! Nyligen har vi nödgats läsa jobbsposten att linjen på Sundsvall och Wasa indragits. ABA-chefen, kapten Florman, säger att något sommarflyg på linjen inte kan påräknas i år samt att Norrlandsflygets utveckling i övrigt beror på hur flygfältsfrågan ordnas däruppe. Indragningen är desto sorgligare när man sett med vilken entusiasm flyglinjen omfattats av ledande män i Norrland.

Tidsläget och den allmänna utvecklingen ropar alltså på flygfält. Några fält i

Fin förstärkning för Flygvapnet

De två nya jaktflygflottiljerna i Trollhättan och Malmö, som enligt förslag av Chefen för Flygvapnet böra heta Göta (F 9) respektive Wendes (F 10) flygflottilj få hypermoderna jaktflygplan. 144 st. av den välkända amerikanska Vultee-typen ha inköpts och komma att stationeras på dessa båda flottiljer. I köpet ingå även 72 reservmotorer. Köpesumman uppgår till omkring 10 miljoner dollar.

Flygvapnets nya ambulansplan levereras

Det av Flygvapnet i Amerika inköpta tvåmotoriga ambulansflygplanet av typ Beechcraft är nu provflugat och klart för leverans i Sverige. Flygplanet skall stationeras i Norrland.

Svenskt segelflygplan blir norskt

Centrala glid- och segelflygplanfabriken i Västerås har till Norsk Aero Klubb sålt ett segelflygplan av typ H 17. Planet, som hade beteckningen SE-SAC, lär vara den tredje H 17 i Norge. Bl. a. har Jeløy Seilflyklubbs medlemmar själva byggt ett plan av denna typ.

första omgången synes vara: Kristianstad, Hälsingborg, Karlskrona, Kalmar, Växjö, Västervik, Borås, Karlstad, Upsala, Karlskoga, Öregrund-Östhammar, Gävle, Avesta, Falun, Ludvika, Mora-Orsa, Transtrand, Sundsvall, Åre-Undersåker, Sollefteå, Örnsköldsvik, Skellefteå, Umeå, Luleå, Gällivare, Arvidsjaur och Vilhelmina — eller i skaplig närhet till dessa orter. De angivna platserna är valda med hänsyn till sport- och militärflyget samt med



1. Manschettknappar av förgyllt, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj.

Pr par kr. 9: 75

2. Flygbrosch, förgyllt. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3: 75

3. Flygmärket med kråsnål. Förgyllt. Kr. 2: 25. D:o utan krona. Kr. 1: 75

4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm. Kr. 3: 85

5. Slipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 75

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.

tanke på turistflyg och kommersiella flyglinjer.

Har vi inte alla tiders chans att bygga flygfält nu när Moder Svea har så mycket folk i beredskap? Soldaterna borde arbeta en viss tid av dagen med stubbrytning (bra medel mot bränslebrist), planering, utstakning, schaktning m. m. Ökad kondition finge pojkar på köpet...

Flygklubbmedlemmarna landet runt har en stor uppgift i att så ofta tillfälle gives söka övertyga kommunernas och riksdagens ledamöter om hur livsviktigt det är för orten och landet med anslag till flygfältbyggen. Ge er ingen rast, ingen ro förrän ni fått ett flygfält i er hemtrakt!

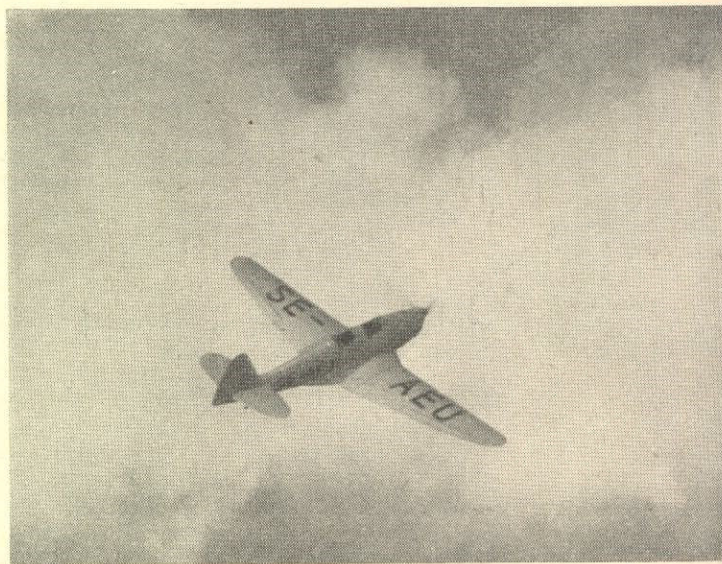
Milen.

Femton stycken

KLEMM KL 35 B

flyga nu i Sverige

De goda erfarenheter man redan hunnit samla ha på ett halvår gjort "Klemm-35:an" till vårt lands populäraste och mest använda sportflygplan.



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

DFS-"Reiher"



Ett av de segelflygplan som just nu står på toppen i fråga om prestanda är DFS-"Reiher". Bakom konstruktionen av detta plan ligger ett omfattande experimentarbete, utfört vid det tyska forskningsinstitutet för segelflyg i Darmstadt.

"Reiher" är ett fribärande mellanvingat segelplan med enbalksvinge och torsionsstyv vingnäsa av fanér. Balkändarna äro direkt hopfogade i kroppens mitt utan mellanstycke, vilket byggnadssätt användes på ett flertal tidigare konstruktioner av liknande typ. Däremot ledes vingens torsionskrafter inte på det vanliga sättet genom en anslutning bakom huvudbalken till kroppen utan genom en "näsabalk" till spantet bakom förarens rygg. Dels sparas härigenom vikt, på grund av att den redan torsionsstyva fanérnäsan utnyttjas för kraftöverföringen, dels vinnes den fördelen att en enkel anordning för vingens montering kan användas. Näsabalkarna gingo tidigare diagonalt mot huvudbalken för att bilda ett stöd vid upptagande av tangentialkrafterna. Vid en senare vingkonstruktion slopades diagonalerna, och krafterna i fanérnäsan ledes över genom en rak balk.

Planet är försett med DFS-bromsklaffar. Dessa måste göras relativt smala då den tunna vingen inte medgivit plats för klaffar av det vanliga utförandet.

Vingens bakkant är från kroppen till skevningsrodret utförd som en ställbar klaff för åstadkommande av en ökad välvning hos vingprofilen. Med en vev kunna dessa klaffar fällas ner 15 grader, varvid skevningsrodren samtidigt nerfällas 8 grader.

Kroppen är av normal konstruktion med spant och långsgående lister samt fanérklädsel. Förarplatsens fönster bestå av plexiglas och äro formade så att de följa kroppens välvning.

Styranordningarna äro av vanlig typ. Handspaken är lagrad i kullager.

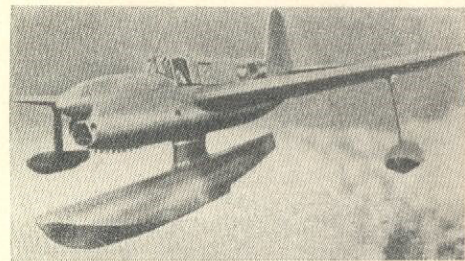
De viktigaste data:

Spännvidd 19 m
vingyta 19,6 kvm
sidoförhållande 1: 18,85
flygvikt 315 kg
vingbelastning 16,44 kg/kvm
glidtal 1: 33
sjunkhastighet 0,51 m/sek.

Ny Curtisskonstruktion

Curtiss Aeroplane Div. i Buffalo, N. Y., USA, har framställt en ny intressant typ av marinspaningsplan, kallad Curtiss XSO3C-1. Det är ett mellanvingat monoplan med en inverterad luftkyld Ranger V-12-motor. Planet har två ev. tre mans besättning och avses för operationer från slagskepp och kryssare. Centralflottören är fribärande förbunden med flygkroppen — som synes av bilden medelst endast ett "ben". Flottörlandningsstället kan utbyttas mot d:o med hjul. I stora drag erinrar Curtiss XSO3C-1 om Vought-Sikorsky XOS2U-1, vilken även den är mellanvingad samt har en stor centralflottör och två mindre sidoflottörer.

Curtiss XSO3C-1 lär ha en för flygplan av denna typ ovanligt stor hastighet och aktionssträcka. Provflygningarna pågå och torde avlöpa väl, varefter planet kommer att användas i U. S. Navy, amerikanska flottan.



Chile köper Arado Ar 95

Arado Flugzeugwerke i Potsdam, Tyskland, har nyligen levererat ett antal militärflygplan av typ Arado Ar 95 till Chile.

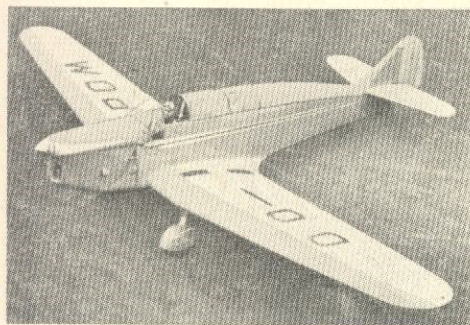
Arado Ar 95 är av helmetallkonstruktion och flyges som land- eller sjöflygplan. Motorn är i regel en BMW 132 De stjärnmotor på 880 hk. Bränsletankarna äro rymliga, och extratankar finnas i flottörerna resp. "damaskerna" (med hjulstall), och planet har en aktionssträcka av 2.400 km som sjöflygplan och 1.600 km som landplan. Beväpningen utgöres av en synkroniserad fast samt en rörlig spanarkulspruta. Ar 95 kan användas som bomb- och torpedplan samt för fjärrspaning, fotografering och dimbildning. Besättningen består av tre man.

Data (som landflygplan):

Spännvidd 12,5 m
Vingyta 45,4 kvm
Tomvikt 2.265 kg
Nyttig last 1.010 kg
Vingbelastning 72,1 kg/kvm
Maxhastighet på 3.000 m 328 km/tim
Landningshastighet 88 km/tim
Stigtid till 1.000 m 2 min
Tjänstetopphöjd 8.300 m.



Tandembyggd Topsy med 130 hk Gipsy Major



Tipsyfabrikerna i Gosselies, Belgien, ha framställt ett nytt flygplan, den tvåsitsiga Topsy M med en Gipsy Major-motor på 130 hk. Med denna typ har Tipsy

övergått från sida-vid-sida-placering av sittplatserna till tandemplacering.

Tipsy M är avsedd för skol- och sportflygning samt avancerad flygning. Kroppen består av stålrör, och vingarna äro av kombinerad stålörns- och träkonstruktion. På begäran kan köparen dock få vingarna byggda av trä.

Data:

Spännvidd 10 m (den i Sverige kända Topsy B på 60 hk har 9,5 m spv.)
Längd 8,4 m (Topsy B 6,5 m)
Vingyta 14,3 kvm (Topsy B 12 kvm)
Tomvikt 535 kg
Nyttig last 315 kg
Maxhastighet 240 km/tim
Marschfart 200 km/tim
Landningshastighet 70 km/tim
Stigtid till 1.000 m 4 min
Topphöjd 6.000 m
Startsträcka 130 m
Landningssträcka 90 m
Bensintanken rymmer 110 liter
Aktionssträcka 750 km.

Allt i Trycksaker & Klichéer

från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

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

SAMMANTRÄDEN • SAMKVÄM • FLYGDAGAR

Under denna rubrik införes gratis meddelanden från KSAK med anslutna klubbar och SFR enligt nedanstående formulering: Flygklubbens (föreningens) namn: — — — håller sammanträde (flygdag c. d.: — — — datum: — — — lokal (plats): — — — ärende (ändamål): — — — Meddelanden härutöver betalas med 35 öre pr mm., dock lägst 1:- kr. Meddelanden skola vara FLYGTIDNINGENS huvudkontor tillhanda tio dagar före utgivningsdagen.

Karlskoga Motorklubb Flygsektion håller sammanträde med föredrag och diskussion i klubblokalen:

Tisdagen den 2 april kl. 20.00: Föredrag av Ing. K. E. Andersson: "Flygplaninstrument".
Tisdagen den 16 april kl. 20.00: Föredrag av

Brukstjänsteman C. Silfversparre: "Kantsegling i Stockholms skärgård".

Stockholms Segelflygklubb håller sammankomst fredagen den 5 april kl. 19.30 å "Lido", Kungsgatan 15 n. b.

Aeroklubben i Skåne

beslöt vid styrelsesammanträde den 12 mars att överlämna 1.000 kr. av klubbens medel till Malmö rusthållareförening. Beloppet skulle användas till att ekonomiskt bistå en familj vars försörjare befann sig i Finland som frivillig flygare.

Samtidigt bestämdes att klubben skulle inköpa ytterligare ett flygplan av typ Bücker Student. Planet har av privatflygare Gösta Gustafsson flugits ner från Stockholm och ingår nu i klubbens ordinarie flygplanpark.

Vid styrelsesammanträdet beslöts årsmötet att äga rum den 30 mars på Hotell Tunneln.

Falu Flygklubb

har skänkt 5.000 kr. till Finlandsinsamlingen. Summan utgör behållningen från den lyckade flygdagen i Falun i februari 1938.

Varbergs Flygklubb

har haft årsmöte. Av årsberättelsen framgick bl. a. att 150 starter i somras gjordes med klubbens glidplan. Vid sommarens slut hade planet uppnått sammanlagt betydligt över 1.000 starter, varför det ansågs uttjänt och nedmonterades. I slutet av augusti påbörjade en del medlemmar sin flygutbildning vid Halmstads flygklubbs flygskola, vilken dock avbröt sin verksamhet vid krigsutbrottet.

Till styrelse valdes målarmäst. E. Edin. ordf., red. Tore Berglund, v. ordf., ing. G. Victorin, sekr., G. Johansson, kassör, köpman N. Bergström, klubbmästare, samt hr N. Trulsson. Flygchef blev red. Berglund.

Det bestämdes att klubben hädanefter skall hålla ett sammanträde i månaden, då något föredrag i flygfrågor anordnas. Vidare beslöts att *varje medlem* skall hålla ett fackorgan gratis, varför styrelsen beslöt teckna prenumerationer på FLYGTIDNINGEN.

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.

System Paulin A.-B., Kungsgatan 33, Stockholm: Leverantör av Kollsman instrument, Kollsman tachometergeneratorer, Kollsman tachometerindikatorer, Pesco bensin- och vacuumpumpar, BG-tändstift.

Ingenjörfirman Hugo Tillquist, Stockholm 7: Leverantör av Askania instrument.

Skandinaviska Verktygsfabriks A.-B., Tytinge: Leverantör av brotchar, metallborr, gängsnitt, gängtappar m. m.

A.-B. Svenska Aluminiumkompaniet, Kungsgatan 25, Stockholm: Leverantör av lättmetallrör, lättmetallplåt, lättmetallbult, lättmetallprofiler.

A.-B. Svedania, Föreningsgatan 67, Malmö: Leverantör av "Wyandotte" rengöringsmedel för motordelar.

Byggmästare Hugo Åberg

REGELEMENTSGATAN 56, MALMÖ

— Telefon (växel) 71790 —

**UTFÖR Nybyggnader och Ombyggnader
Hangar- och Flygfältsarbeten
Grundgjutningar m. m.**

Karlskoga motorklubbs flygsektion

vilken nu verkat ett år som självständig sektion, hade årsmöte den 5 mars. Enligt årsberättelsen var antalet medlemmar vid årsskiftet 73 aktiva, 11 passiva och 8 juniorer.

Modellflyget omfattades under 1939 med stort intresse. Årets inteckning i övering. Wahlsteens vandringspris tillföll modellflygaren Algot Andersson.

Segelflyget är på frammarsch. Klubbens glidplanbygge har nu pågått 9 månader med c:a 20 arbetstimmar i veckan. En överenskommelse har träffats med Örebro läns automobil- och flygklubb om att få använda denna klubbs flygfält vid glidflygövningarna. Viss utrustning för bilbogsering har inköpts.

Motorflyget ligger nere, då sektionens flygskola med SE-AEL på flottörer måste avbrytas på grund av kriget. I juni uppfördes vid sjön Möckeln en enkel hangar.

Styrelsen fick vid årsmötet följande sammansättning: B. L. Janssen ordf., H. Blomquist v. ordf., P. Svensson sek., G. Johnsson kassör, C. Silfversparre materialförvaltare, K. E. Andersson ledare för motorflyg, T. Ljungdahl för segelflyg och S. Å. Karlsson ledare för modellflyg.

Folkflygplanindustri...

(Forts. från sid. 6.)

Priset, ja, det blir ändå alltid för dyrt för den stora massan av civilflygare så det är nog bäst att räkna med att huvudmassan av kunderna blir flygklubbarna enl. mottot: en flygklubb i varje stad (och större samhälle) och flera flygplan av samma typ i varje klubb. Mellan 11 och 16.000 kr. måste nog priset även för ett "klubbfolkplan" ligga annars blir det epa-plan till ingen nytta. De som tycka denna prisnivå är för hög få ju alla tiders chans att köpa bättre begagnade militära skolplan när vi kommer in i nästa europeiska nedrustningsraseriperiod!

Allvarligt talat får nog folkplansindustri räkna med second hand-marknaden som en kommande konkurrensfaktor och skall man starta en ny fabrikation måste den baseras på en konstruktion som kan beräknas hava livskraft flera år efter det de maskiner vi nu flyger blivit föråldrade. Det skulle verkligen vara roligt att se om Cygnet-typen är lika bra i verkligheten som i anonstexterna.

BENGT OLOW, teknolog, Malmö:

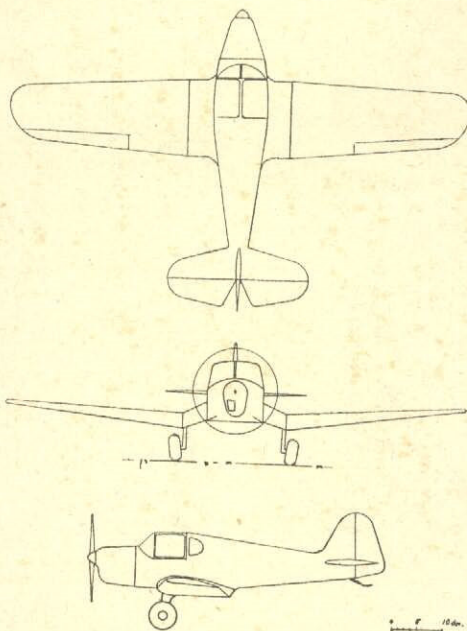
Beräffande utförandet anser jag obehörigt att typen bör vara lågvingat monoplan, detta i någon mån ett estetiskt krav, men framför allt för att detta utförande medger en god aerodynamisk utformning. Planet bör vara öppet med sitsarna i tandem och med möjlighet att om vintern montera en slid, d. v. s. skjutbar kabinhu, över sitsarna. Landningsstället bör vara utfört som hjulstall med möjlighet att montera skidor. Vingarna monterade så att de lätt kunna fällas bakåt. Flygplanet bör ur hållfasthetssynpunkt vara dimensionerat så att all avancerad flygning kan utföras.

Vad prestanda angår tycker jag att man utan svårighet skulle kunna uppnå en marschfart av 160 km/tim om planet utrustas med en motor på c:a 75 hk. Maxhastigheten skulle då ligga vid 180—190 km/tim. För att möjliggöra start och landning på små fält utrustas planet med flaps, varvid landningshastigheten nedbringas till omkring 55 km/tim. Utan flaps skulle landningshastigheten bli omkring 70 km/tim.

Vad slutligen kostnaderna anbelangar får man nog räkna med minst 10.000—12.000 kr. för ett plan av ungefär denna typ.

HUGO ERICSON, civilflygare och konstruktör, Tandsbyn, Jämtland:

I rättvisans namn måste väl amfibien komma i första hand när det gäller ett flygplan för speciellt nordiska förhållanden. En sådan ställer sig emellertid ännu så länge rätt dyr både i tillverkning och underhåll. Såsom "näst lämpligaste" typ anser jag för min del det lågvingade täckta monoplane med platserna sida-vid-sida vara. Vid skolflygning slipper man besvärliga flygkläder, huor, lurar m. m.



Så här ska Ericsons tvåsitsiga folkflygplan se ut.

Ett sådant flygplan med en motor på 50 hk, t. ex. Zündapp, bör i serie kunna tillverkas för 7.000—8.000 kr. Konstruktion helt i trä — fanér med dukklädsel.

Om tillräckligt intresse funnes hos flygklubbar och privatpersoner för anskaffande av maskinen i fråga skulle tillverkningen kunna vara i gång om ett eller två år.

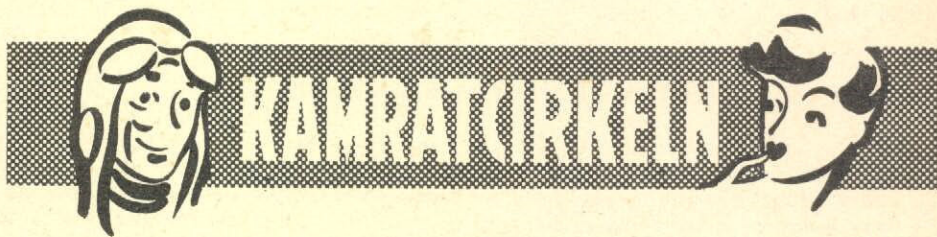
Ett ensitsigt flygplan med 25—35 hk motor bör kunna byggas för c:a 4.000 kr. Varför skulle inte exempelvis flygklubbarna kunna ha ett eller ett par sådana ultralätta och billiga plan för ensamflygning. Saken tål enligt min uppfattning att tänka på.

ANTON HANSSON, jämtländsk sport- och passagerarflygpionjär, har två olika önskeflygplan:

1) Idealflygplanet för skol- och turistflygning (bl. a. för sportfiskare!) skall vara ett högvingat kabinplan, användbart både som land- och sjöflygplan. Sittplatserna i tandem. Inverterad radmotor på minst 70 hk. Planets tomvikt med flottörer c:a 400 kg. Nyttig last minst 250 kg. Kort startsträcka, god stigförmåga. Inhemsk tillverkning främst för att undvika de höga tullavgifterna. Priset högst 10.000 kr.

2) Ett 3-sitsigt flygplan speciellt för Norrland att användas för lättare transporter och för passagerarflygning kortare sträckor samt rundflygningar. Detta flygplan skall vara högvingat, halvt fribärande. Förarplatsen längst fram och bakom denna plats för två passagerare sida vid sida. De bakre sittplatserna lätt borttagbara för gods-transporter. Inverterad radmotor på minst 100 hk. Tomvikt: som landplan 400—450 kg, som sjöplan c:a 500 kg. Nyttig last 350 kg. Kort startsträcka, god stigförmåga, låg landningshastighet. Alltsammans lätt att uppnå måhända på bekostnad av toppfarten, vilken emellertid har mindre betydelse i detta fall.

I kommande nummer fortsätta vi med ytterligare inlägg, vilka dock för att hinna införas måste vara oss tillhanda senast den 15 april.



Bestämmelser för anrop och svar publiceras i vartannat nummer.

A. 10. Önskar komma i förbindelse med någon som vet vad ett flygcertifikat kostar och om man kan få räkna på någon statlig hjälp därtill. Är mycket tacksam för alla upplysningar.

A. 11. Är en starkt flygintresserad 20-åring som i vardagslag sysslar med motorer. Önskar komma i kontakt med en person med samma intresse, helst en flygfarbror, ty jag är mindre bemedlad och min högsta önskan är att få "hålla i spaken".

Den flygintresserade publikens inköpskällor

Vänd Eder med fullt förtroende till nedanstående firmor som alltid visa största förståelse för flyget och de flygintresserades intressen.

Stockholm

FLYGAREN vet
vad kvalitet betyder
därför handla hos

Karlaplans Järnaffär

Tel. 620720 • 620721, kontoret 628760



GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska
reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr.-
aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIKIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120

Aktiebolaget

Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi

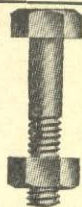
Mångårig leverantör
till A/B Aerotransport

Malmö

Först kommer FLYGAREN,
se'n kommer FALLSKÄRMEN
och sedan kommer gratulationen
i form av en tårta från

Ellstorps - Conditoret

Sallerupsvägen 22 Tel. 10339



Vi tillverka o. lagerföra:

SKRUVAR

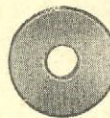
MUTTRAR

BRICKOR m. m.

Införda offert!

A.B. BENDOR

Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö

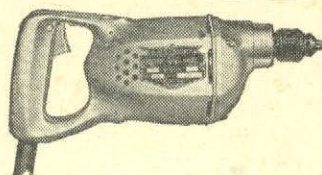


SIMON EDSTRÖM A/B.
MALMÖ

Internationella transporter

Ombesörja befraktning och
transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)



Verktyg och förnö-
denheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

För FLYGVERKSTADEN

Maskiner och Verktyg

från

A.-B. V. LÖWENER

STOCKHOLM

Norrandsgatan 18

Tel. 23 12 20

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm

MALMÖ

Göteborg

Malmö

I FLYGANDE FLÄNG

serveras gott kaffe med dopp
av alla slag på

CAFÉ RITA

Lundavägen 44 B. Tel. 291 94.

Under ovanstående rubrik

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

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 13 25 36 46 55 63 70 75

Flygbetonade textförslag sändas på
begäran.

Bestämmelser om luftfart

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har utgivit "Meddelanden från luftfartsmyndigheten nr 1/1940", som innehåller förordningen om luftfart samt bestämmelser rörande tillämpningen av denna förordning, förordningarna ang. ansvarighet för skada i följd av luftfart, ang. förbud mot lufttrafik över svenskt område, ang. förbud för främmande civila luftfartygs tillträde till svenskt territorium under krig mellan främmande makter och ang. vissa inskränkningar i den civila luftfarten. Dessutom äro kartor utvisande för luftfart förbjudna områden införda i detta verkligt efterlängtat häfte, som fyller ett länge känt behov för civil- och militärflygare.

Häftet kan mot ersättning rekvireras hos Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, Kommissionären, Hantverkaregatan 29, Stockholm 8.

Mera Klemmar

KSAK har beställt ytterligare 6 skol flygplan av typ Klemm 35 B, därav 3 med s. k. övningskabin. Denna är ingen vanlig "slide-over" av den typ som en del Klemmar hittills haft utan en helt ny konstruktion. Kabinen öppnas från sidan, och den kan vid behov med ett enkelt handgrepp kopplas loss så att den lämnar planet, exempelvis vid fallskärms-hopp. Konstruktionen är ungefär densamma som på en del moderna jaktplan. Kabinöverdelen är lätt avtagbar och kan på en kort stund utbytas mot den vanliga flygkroppssryggen då man önskar flyga planet som helt öppet.



KSAK öppnar semesterhem

För våra finska flygarkamrater har KSAK upprättat tre flygarhem där sårade och konvalescenter ur det tappra finska flygvapnet få en välbehövlig vila.

Två av hemmen äro belägna i Uppland, det ena hos friherrinnan Wera von Essen på Salsta-Wattholma och det andra hos konsul och fru Gunnar Frestadius på Gimo. Det tredje hemmet är upplåtet av friherrinnan Palaemona Mannerheim på Grensholm, Norsholm, i Östergötland.

FLYGTIDNINGEN har varit i kontakt med hemmen och fått meddelande om att gästerna ännu ej anlänt, vilket torde bero på senaste tidens transportsvårigheter, men att de väntas när som helst.

Neka inte till att Ni såg t. o. m. denna lilla
annons i FLYGTIDNINGEN!

MODELLFLYGET I RUMÄNINEN har under det senaste året tack vare understöd från den rumänska aeroklubben avsevärt utvecklats. Sälunda ha 33 modellflygklubbar bildats och ytterligare 14 hålla på att uppbyggas. Även segelflyget samt småningom också motorflyget skall organiseras. Nbh.

HYPERSNABBA FLYGPLAN komma enligt italienska meddelanden att under detta år konstrueras i USA. Det gäller ett flygplan som skulle få en maxhastighet av 800 km/tim och en aktionssträcka av 15.000 km. Ingående laboratorieförsök sägas garantera att dessa prestanda uppnås. Nbh.

EN FLYGANDE TORPED lär enligt pressmeddelanden småningom komma att konstrueras i USA. Uppfinnaren, en Mr. Sanabria, har förelagt krigsministeriet det intressanta projektet. Torpeden styres från ett moderflygplan medelst television och kan själv sägas vara ett litet flygplan, i vars nos en "televisionskamera" monterats. Denna apparat fångar en kontinuerlig bild av det underliggande landskapet och vidarebefordrar den till moderflygplanets televisionsmottagare. Torpeden kan avlägsna sig ända till 160 km från moderplanet utan att detta inverkar menligt på den överbragta bildens kvalitet. I torpedens kropp finns en väldig sprängladdning som exploderar vid beröring med en främmande kropp. Laddningen lär kunna förrinta det största slag skepp. Mr. Sanabria påstår att hans projekt mycket lätt kan omsättas i praktiken och att masstillverkning av sådana flygande torpeder med fördel kan handhas av bilfabrikerna. Nbh.

EN FLYTVÄST MED AUTOMATISKA ljussignaler har framställts av Triumph Explosives Inc., Elkton, Md., USA. På varje skuldra sitter en lanterna, som skyddas av bakelitringar och mässingstråd. Signalerna tändas automatiskt så fort flygaren hamnar i vattnet och ge ett starkt sken under 78 timmar. Batteriet sitter i västens rygg. Den effektiva anordningen hindrar inte rörelserna på något sätt. Nbh.

NYTT UTIFRÅN

EN RYSK SEGELFLYGLÄRARE K. A. Jegorow har utbildat inte mindre än 700 elever och härför tilldelats titeln "Segelflygets mästare". Nbh.

UNITED AIR LINES flög under november 19.278.488 km i passagerartrafik, vilket är en ökning av 33,8 % mot samma månad 1938.

FLYGPLAN TILL BILPRIS kan man snart köpa i USA, anser William T. Piper, president i Piper Aircraft Corp. Han har yttrat att den amerikanska flygindustrien när som helst bör vara i stånd att framställa sportflygplan till ungefär samma pris som för bilar. Därmed skulle nya möjligheter skapas att ställa flygindustrien på säker ekonomisk grund.

Våra flygplans- lack

äro av experter grundligt utprovade för sina ansvarsfulla uppgifter.

Hänvänd Eder även till oss när det gäller

Avlufningsmedel
Aceton — Glycerin

DORCH, BÄCKSIN & Co:s A.-B.
Stockholm - GÖTEBORG - Malmö

FLYGPLAN ANVÄNDAS I USA för "tredje graden"! Amerikanska tidningar meddela nämligen att man i Santa Cruz provat en ny metod att tvinga fram bekännelser från brottslingar. När en mördare hårdnackat förnekade sitt dåd satte man honom i ett flygplan. Föraren gick därefter igenom ett omfattande program av avancerad flygning, vilket gjorde mördaren så mjuk att han bekände sitt brott. Nbh.

FLUGIT VARJE DAG under 10 år har en affärsman från Kansas City, USA gjort. I november 1929 fattade han det djärva beslut, och den 20 december 1938 hade han utan en enda dags avbrott flugit 3.652 gånger. Nbh.

AVIA F. L. 3 heter ett nytt italienskt skol- och sportflygplan, som nyligen lyckligt genomgått de första provflygningarna. Det är ett lågvingat monoplan, öppet för skol- och täckt för sportbruk. Motor: luftkyld 4-cyl. boxermotor CN. D-4 på 60 hk. Spännvidd 9,85 m, vingyta 14,3 kvm. Maxhastighet 177 km/tim marschfart 150 km/tim. Topphöjd 5.000 m. Italienska köpare få tack vare statsbidrag Avia F. L. 3 för ett pris som motsvarar c:a 5.700 kr. Nbh.

5.000 FLYGMOTORER tillverkades under 1939 vid Junkersfabrikerna i Tyskland.

NORSK AERO CLUB uppmuntrar byggnad av glid- och segelflygplan genom att lämna bidrag på 200 kr. vid bygge av glidplan för skolbruk och 500 kr. för övningssegelflygplan av typer liknande Grunarbaby och Hütter H17.

TYSKLANDS NYA BOMBPLAN, den s. k. Einheitsbomber, har med 2 tons last gjort en medelfart av 517 km/tim på 1.000 km sträcka och 501 km/tim på 2.000 km sträcka. Planet är försett med två Junkers JUMO-211-motorer.

Det viktigaste för en FLYGARE

är att hålla sig i kondition genom ett sunt liv, riklig sömn och **NÄRANDE FÖDA**

Till god mat hör en hemtrevlig lokal!

Det är därför **Malmöflygarna äta på**

ELLSTORPS RESTAURANG

Sallerupsvägen 26

MALMÖ

Telefon 76511