

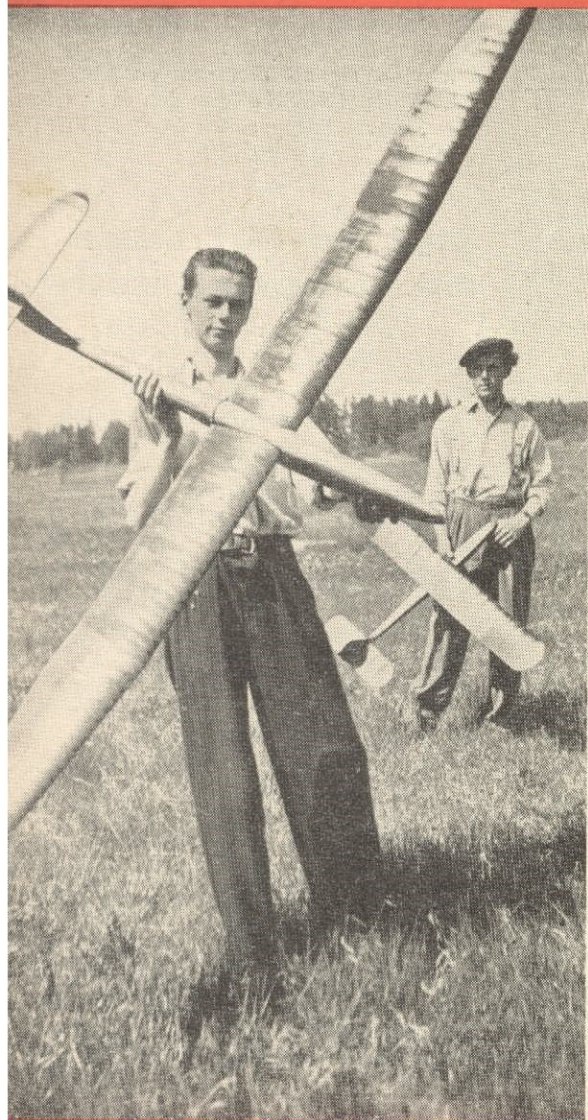
PRIS 250 re



FLY

TIDNINGEN

ÅRG. 2 ✱ JULI 1940 ✱ NR 7



Segelmodellflygarna Gustavsson och Hjalmerus, Linköpingseskadern. Se sid. 12.

SEGELFLYGET I UPPVIND! — Chalmers segelflygklubbs glidplan "Pippi 2" startklart. — Se art. sid. 5.



Norska flygets öde • Två svenska fallskärmshopp
Dagstripp runt Östersjön — fredsplan! • KSAKs nya
kommittéer • Den kärlekskranka bensenmodellen m. m.

ALLT om
FLYGNING
och FLYGARE

VINN FLYGTUR TILL FINLAND!



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.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2:75 kr.

i utlandet per år 3:75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonsspris: 35 öre per mm.

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

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

Låt oss få flyga!

Under de goda åren växte den lilla skaran svenska privatflygare på ett lovande sätt, dels genom ingripande av KSAK, dels genom statlig hjälp. Trots detta och många handtag från andra håll var dock sportflygandet förenat med stora kostnader för den flygbitne. År 1940, som av oss emotsågs med så stora förhoppningar, kunde som vi veta ej ge vad det lovat. I stället började den verkliga prövningens tid. På grund av de omvälvningar som ofreden på alla områden förorsakat har mångt och mycket tvingats träda åt sidan för livsviktiga detaljer.

På flygningens område ha stora förändringar skett. Bensinbristen har satt stopp för bl. a. flygklubbarnas tidigare intensiva verksamhet. Våra kända privatflygare ha samtidigt berövats möjligheten att odla sin kompetens och vidmakthålla sina genom stora uppoffringar erövrade certifikat. En del har visserligen tagits i anspråk av Flygvapnet för att öka den flygande personalen, men flertalet har f. n. ingen möjlighet att komma upp i ett flygplan och få flyga in det minimiantal timmar som fordras för att certifikatet ej skall indragas.

Med tanke på den nytta som våra redan utbildade privatflygare av praktiskt taget alla åldrar kunna göra staten i nödens stund synes det vara skäligt att hoppas att de så snart som möjligt beredas tillfälle till flygning vid någon flygklubb eller

Flygtur till Finland för bästa ombudet!

I början av året utlovade FLYGTIDNINGEN en flygresan till utlandet till det ombud som uppnått bästa resultatet. Ännu är det inte bestämt vem som skall bli den lycklige. Ännu är det inte för sent att bli med i den stora kraftmätningen. Har Du inte nått så värst lysande resultat hittills så finns det dock fortfarande stora chanser att bli den ledande i denna intressanta tävling!

Den som får högsta poängsumman blir vinnare och finlandsfarare. Ty det är till Helsingfors som flygresan skall gå. Poängberäkningen går till så här: för en helårsprenumerant erhålles 12 poäng, för en 11 månaders prenumerant 11 poäng o. s. v. För varje lösnnummer som säljes får Du en poäng. Kom ihåg att det finns minst en flyghågad i varje familj — han, eller hon, ska ha FLYGTIDNINGEN! Gå ur hus i hus och Du ska finna att bara en eftermiddag kan tillföra Dig flera tiotal poäng. Tänk också på vilken intressant artikel Du kan lämna stoff till för FLYGTIDNINGEN och att Ditt fotografi

och namn går genom tidningen från Kirkenes i norra Norge till Tönder i sydligaste Danmark!

Om Du ännu inte tillhör vår ombudskår så är det i alla fall inte för sent att starta i dag. Ett krafttag kan ge Dig första platsen och alla tiders flygtur med ABAs säkra maskiner och piloter. Men det är inte bara vinnaren vi premiera. En massa flygbetonade premier utdelas till de närmast kommande ombuden.

Rekvirera redan i dag en massa tidningar! Du säljer dem, och dessutom har Du hela månaden på Dig samt hela augusti och halva september. Det kan bli åtskilliga poäng på den tiden. Sätt i gång och lycka till! Glöm inte att säga till vänner och bekanta, när Du bjuder ut tidningen, att det kan bero just på dem om Du kommer med till Finland eller ej, och Du ska se att de inte hålla på den futtiga 25-öring som tidningen kostar. Glöm heller ej att Du sedan kan komma tillbaka till samma personer nästa månad och även i september och sälja tidningen, ty det har visat sig att den som en gång köpt FLYGTIDNINGEN köper den även i fortsättningen. Låt parollen bli: FLYGTIDNINGEN i varje familj!

Flygklubbar, följ Eskilstunas och Eslövs exempel, prenumerera!

Vi ha förut nämnt flygklubbar som prenumererat på FLYGTIDNINGEN för sina medlemmar. Nu ha vi glädjen meddela att flygklubbarna i Eskilstuna och Eslöv skaffat sina medlemmar ett eget organ, d. v. s. FLYGTIDNINGEN. I tider som dessa med den inskränkta klubbverksamheten är det givetvis fördelaktigt att kunna använda en ringa del av medlemsavgiften till ett sammanhållande organ. Exemplet manar till efterföljd — i synnerhet som priset för FLYGTIDNINGEN med avsikt satts så lågt att alla klubbar kunna ha råd att prenumerera på den. Prenumerera, flygklubbar! Tag upp saken på nästa styrelsesammanträde!

Ny flygklubb i Norrland

En flygklubb för norra Ångermanland har bildats vid ett sammanträde i Örnsköldsvik. Till flygklubbens uppgifter hör att bidraga till realiseringen av den länge påtänkta permanenta flyglinjen på Norrland. Interimstyrelse valdes med kommunalborgmästare Gösta Liljebäck som sammanställande.



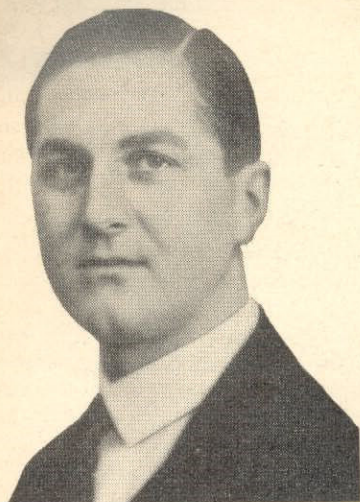
MEDALJER PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN HEDERSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran

Kungsgatan 17

SPORRONG & CO. Stockholm 7

Telefon: namnanrop "SPORRONG & CO."



Bertil Florman, ingenjör, flygplatschef på Bromma, ordförande i KSAKs segelflygkommitté.

Bertil Flormans kontakt med svenskt flyg daterar sig från 1924, då han som värnpliktig student flygutbildades vid marinen. Dessförinnan hade han vid Stockholms högskola och Tekniska högskolan inhämtat behövlig visdomsbarlast för färden genom livet.

Man kan gissa att Flormans stora intresse för flygsäkerhetsfrågor stammar från värnplikstidens flygövningar, då han lyckades göra en praktkvaddning. Sjukhusvistelsen gav honom möjlighet att i lugn och ro tänka igenom problemen.

Väl återställd tog han plats hos AB Flygindustri i Limhamn, där han så småningom avancerade till chef för monterings- och leveransavdelningen. Under denna tid fick han tillfälle att följa med K. G. Lindner på dennes bekanta flygning till Balkan.

Aerotransports snabbt växande linjenät lockade, och snart slet Bertil Florman stolar på olika platser inom ABAs organisation. Han fick hand om Torslanda flygstation och sedan Lindarängen i Stockholm.

I maj 1936 invigdes Bromma, och den dagen slog sig Bertil Florman ner vid flygplatschefens breda skrivbord. Där sitter han fortfarande. Dock inte ständigt, ty han räknar sig ej till skrivbordsandarna. Nej, han är jämt systerställd med att inspektera sina välskötta domäner.

Den erfarenhet Bertil Florman samlat på resor samt vid arbetet inom ABA och på Bromma har givetvis blivit utnyttjad. Bland annat har han medverkat vid planläggandet av finska flygplatser. I KSAKs flygplatskommitté har han självskrivet säte och stämma. Såsom ordförande i KSAKs modell- och segelflygkommitté har han nedlagt ett mycket förtjänstfullt arbete, som nu fortsättes i den nybildade segelflygkommittén.

Bertil Flormans verkliga hobby är hans frivilliga arbete för privatflyget — ett arbete som burit och kommer att bära rik frukt. Aeristoteles

Svenskt segel- och modellflyg tar form

Här nedan redogör ingenjör Florman för segelflygkommittén och fabrikör Stark för modellflygkommittén — tillkomst, sammansättning och planer för framtiden.

SEGELFLYGKOMMITTÉN

Det svenska segelflyget har under den nuvarande krisperioden många och stora svårigheter att kämpa mot. Bland de främsta torde kunna nämnas inkallelserna och i viss mån bensinrestriktionerna, vilka i hög grad försvårat verksamheten inom klubbarna. Detta har i sin tur mycket kraftigt inverkat på de ekonomiska förhållandena. Det behövs sålunda kraftiga tag för att hjälpa segelflyget över denna svåra tid, men med god vilja och gemensamt ihärdigt arbete måste det lyckas.

På Kungl. Svenska Aeroklubbens årsmöte den 18 maj var karaktäristiskt nog den viktigaste frågan på dagordningen just segelflygets organisation. I stadgelsen hade ett flertal motioner inlämnats, vilka bl. a. gingo ut på en delning av den gemensamma modell- och segelflygkommittén i två skilda kommittéer för modell- resp. segelflyg. Vidare krävdes anställandet av en segelflygets egen man, som sålunda helt skulle få ägna sig åt segelflygfrågor. Från Stockholms Segelflygförbund hade även inlämnats förslag om bildandet av ett Sveriges Segelflygförbund anslutet till Kungl. Svenska Aeroklubben men med en i hög grad fristående ställning.

Man hade kunnat vänta sig en mycket livlig diskussion vid årsmötet, då bl. a. förslaget om ett fristående förbund kunde förmodas stöta på motstånd från flera håll. Före årsmötet hade emellertid segelflygarna varit samlade till ett eget möte för diskussion av de olika frågorna. Därvid höll man i stort sett fast vid de tidigare framförda önskemålen men släppte förslaget om ett förbund.

Vid årsmötet bereddes undertecknad tillfälle att redogöra för de olika förslag som inlämnats samt föreslog i enlighet härmed:

1. Den nuvarande modell- och segelflygkommittén ersättes av tvenne kommittéer för modell- resp. segelflyg.
2. Dessa båda kommittéer skola bestå av fem resp. nio ledamöter. Ordförande utses av Aeroklubbens styrelse. Övriga medlemmar utses likaledes av styrelsen på basis av från de anslutna klubbarna inlämnade namnförslag.
3. En person skall anställas, vars uppgift uteslutande skall vara att taga hand om segelflygfrågor.

Undertecknad hade även glädjen att inför årsmötet kunna ömtala att stabschefen i Flygvapnet, överste B. G. Norden-skiöld, vid styrelsesammanträdet tidigare

(Forts. nästa sida)



Tyko Stark, fabrikör, ordförande i KSAKs modellflygkommitté och Stockholms Segelflygförbund.

"Pappa" Stark är född i Stockholm 1891 och driver sedan 25 år tillbaka en verkstadsrörelse därstädes, AB Eriksson & Stark. I hela sitt liv har han varit intresserad av sport och idrott. I sin ungdom var han själv en god idrottsman och seglare, och sin stora erfarenhet i föreningsliv har han förvärvat under en omfattande verksamhet som styrelseledamot i flera stockholmska idrottsklubbar.

Sitt intresse för flygning, särskilt modellflygning, "ädrog" han sig genom sina söner. I den kända modellflygklubben Vingarna har han varit den drivande kraften nästan ända sedan dess bildande, och utan honom hade denna klubb säkert inte varit vad den nu är! Vid Vingarnas senaste årsmöte avsåg han sig dock omval till ordförande på grund av att han engagerats på annat håll. De olika segelflygande stockholmsklubbarna hade nämligen, som bekant, sammanslutit sig till ett förbund med uppgift att rycka upp segelflyget ur dess törnrosasömn. Man behövde en rivande ordförande, och så valde man "Pappa" Stark. Han övertalades sålunda att åtaga sig denna syssla, varför han dock som nämnts måste lämna ledarposten i Vingarna. Men segelflyget i Stockholm hade gjort ett fint kap när "modellflygarpappan" förmåddes att bli "segelflygarpappa", ty Stockholms Segelflygförbund har under hans ledning på den korta tid det existerat verkligen ryckt upp segelflyget ur dess dvala.

När man så på KSAKs senaste årsmöte beslöt uppdela modell- och segelflygkommittén blev, naturligtvis är man frestad säga, Stark ordförande i den nya modellflygkommittén. Sålunda har han åter tagit hand om sitt skötebarn, modellflyget, och är nu ledare inte bara för sin gamla klubb Vingarna utan för alla Sveriges modellflygare, vilket säkert hälsas med glädje i hela landet.

H — n.

TVÅ FALLSKÄRMSHOPP

Måndagen den 17 juni räddade sig en av Flygvapnets underofficerare med fallskärm från ett brinnande flygplan. Det var inte ett fallskärmshopp vilket som helst, ty det var flygarens andra hopp — och ett sådant ha inte många svenskar gjort. Vi ha bett föraren, sergeant Bengt C:son Bergman om en liten redogörelse för sina båda fallskärmshopp, och han har välvilligt ställt följande till redaktionens förfogande:

Valborgsmässoaftonen 1935 övades divisionsflygning med anfall mot målflygplan. Vid en dykning kände jag att min maskin, en J 7 (Bulldog), började skaka oroväckande. Ett ryck — och något försvann. Det var sidorodret som slitits bort, och höjdrodret fungerade ej heller. Således fanns ej något hopp att kunna landa planet.

Jag hade endast ett val: att hoppa. Höjden var 1.600 m, men på grund av flygplanets höga hastighet och dykvinkeln kom jag inte ur maskinen förrän på c:a 500 m. Det var ganska besvärligt att krångla sig ur. Skärmen utvecklade sig dock normalt, och jag hamnade oskadd i en tall. (Som bonden sa: "Han är den förste som klättrat ner utan att klättra upp"!)

Jag hade vid detta tillfälle en Coronaskärm, så någon silkesmask fick jag inte. Den 17 juni i år skulle jag provflyga ett plan och startade från ett fält "någonstans". Under stigningen hade förmodligen läckage uppstått, ty bensinen stänkte



Sergeant Bengt C:son Bergman.

omkring mig. Jag beslöt därför att landa. Just när jag drog av motorn på c:a 250 m höjd fattade planet eld. Sittbrunnen övertändes. Jag beslöt mig genast för att hoppa ur flygplanet. Det var inga svårigheter att komma ur, men då jag skulle ta fatt i utlösningen hade skärmen vridit sig så att handtaget satt på ryggen. Det var just ingen behaglig upptäckt med tanke på den låga höjden. Jag hann dock vrida skärmen och få fatt i ringen. Det var onekligen spännande sekunder. Skärmen utvecklade sig normalt på 150—100 m höjd, och jag tog mark på en åker strax söder om flygfältet.

Svenskt segel- och modellflyg...

(Forts. från föreg. sida)

på dagen meddelat att Flygvapnet numera anser segelflyget av betydelse även ur militär synpunkt. Flygvapnet är även intresserat av att stödja segelflyget genom att ställa lämplig personal till förfogande, vilket emellertid för närvarande ej är möjligt på grund av Flygvapnets egna mycket stora arbetsuppgifter.

Efter en kort diskussion, varvid bl. a. framhölls nödvändigheten av större ekonomiskt stöd för segelflyget, beslöt årsmötet i enlighet med ovan angivna förslag samt att styrelsen omedelbart skulle utse ordförande i de bägge kommittéerna. Dessa skulle även utan hinder för gällande stadgar få träda i funktion med omedelbar verkan.

I enlighet härmed har styrelsen utsett fabrikkör Tyko Stark samt undertecknad till ordförande i modell- resp. segelflygkommittén. Med stöd av klubbarnas förslag ha sedermera följande ledamöter utsetts i segelflygkommittén.

Teknolog A. Bange, Chalmers Segelflygklubb

Ingenjör G. H. Derantz, Centrum Radios Segelflygklubb

Kemigraf S. Fägerblad, Västerås Flygklubb

Köpman B. Göransson, Eskilstuna Flygklubb

Kapten C. O. Hugosson, Norrköpings Modell- och segelflygklubb

Civilingenjör K. Svänsson, Förenade Tvätts Segelflygklubb

Ingenjör S. Widengren, Västerås Flygklubb

Kapten S. Åhblom, Stockholms Segelflygklubb.

Samtidigt som jag beklagar civilingenjör Östmans beslut att undanbedja sig ledamotskap vill jag uttrycka min tillfredsställelse över kommitténs sammansättning. Den innesluter i sig representanter för ett flertal klubbar och kan sålunda göra anspråk på att vara klubbarnas eget organ samt består av män som äro väl förfarna i segelflygets olika detaljer.

Den nya kommittén hade sitt första sammanträde den 10 juni, då samtliga ledamöter med ett undantag (militärinkallelse) voro närvarande. Man beslöt härvid att utse till vice ordförande kapten Hugosson, sekreterare ingenjör Derantz, föredragande i flyg- och utbildningsfrågor kemigraf Fägerblad, föredragande i materialfrågor ingenjör Widengren samt föredragande i propagandafrågor ingenjör Derantz. Ett arbetsutskott utsågs, bestående av herrar Hugosson, Derantz och undertecknad, med uppgift att för kom-

MODELLFLYGKOMMITTÉN

Kommitténs sammansättning är följande:

fabrikör Tyko Stark, ordförande

folkskollärare Paul Rönne, Stockholm, v. ordförande

ingenjör Bertil Florman, sekreterare

fabrikör E. Landegren

studerande Sigurd Isacson, Linköping.

Folkskollärare Rönne har nedlagt mycket arbete för skolslöjdens modellflygundervisning. Det var på hans initiativ som KSAKs modellflygarmärken instiftades.

Sigurd Isacson är den aktive modellflygaren inom kommittén och en av Sveriges skickligaste. Han är som bekant ledare för Linköpingseskadern och har på senare tid skrivit en del uppmärksammade artiklar om modellflyg. Isacson är den unge entusiasten som kommittén väntar sig mycket av.

Modellflygkommittén hade sitt första sammanträde den 26 juni, varvid följande svenska rekord godkändes:

Klass	Namn	Klubb	Flygtid
A1	Ulf Hallvig,	Vingarna	2,55,2
A2	Sigurd Isacson,	LEN	2,58,4
SC	" "	"	4,25,8
SD	Sven Witt,	"	8,24,2
SD	Jan Geijer,	Vingarna	10,25,0

Mötet uppdrog åt Linköpingseskadern på egen begäran, att anordna SM 1940 i Linköping. Vidare antogs ett av eskaderledare Isacson framlagt förslag till en helt ny klassindelning, vilken är avsedd att efter en övergångsperiod av ett år efterträdas av internationell klassindelning i motorklassen, vilken introduceras på SM 1941. Med denna klassindelning åsyftar man att slopa alla de småklasser som förut funnits och i stället möjliggöra en uppdelning i allmän klass och mästar-klass. Den nya klassindelningen, som får

mittén förbereda och utreda vissa frågor, varigenom kommitténs arbete skulle kunna ske snabbare samt med lägre omkostnader.

Det torde knappast vara lämpligt att nu komma med några bragelöften. Jag tillåter mig dock uttrycka den förhoppningen att det må bli kommittén förunnat att verksamt bidra till segelflygets popularisering och framgång i landet. Vi skola även med de möjligheter som stå oss till buds försöka att på ett tillfredsställande sätt lösa de många och svåra problem, som redan finnas och som komma att uppstå. Klubbarna böra emellertid komma ihåg, att vi icke kunna göra detta ensamma utan i hög grad äro beroende av och tacksamma för ett intimt och förtroendefullt samarbete med dem. Om vi på detta sätt hjälpas åt är jag övertygad om en ljus framtid för det svenska segelflyget!

Bertil Florman.

CHALMERS SEGELFLYGKLUBB härjar på hemligt flygfält

Tretton diplom skörd från vinterns flygningar. — Rastlöst "Flax"-bygge. — Västgötaslättens vindar utforskas.

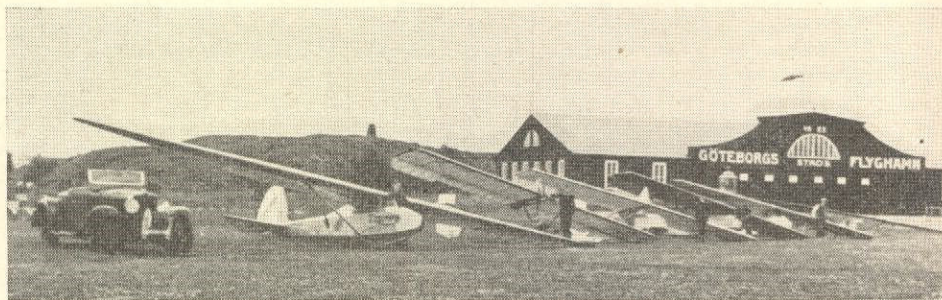
De göteborgska segelflygarna ha ingalunda legat på latsidan denna vackra, flygfattiga vår. I stället ha de kuskat omkring i göteborgstrakten per cykel och letat efter ett lämpligt fält, där de ostörda i fortsättningen kunna hålla till med sitt segelflyg. Och de ha funnit det!

— En finfin plats, ungefär tre mil från Göteborg — men *var* den ligger talar jag ännu inte om, säger teknolog *Anders Bange*, ordförande i *Chalmers segelflygklubb*. Men så mycket kan jag berätta att vi har hållit på där ute någon tid med att röja enris och stenar på bästa nybyggarmänér. Vi hoppas att platsen i framtiden ska bli ett Göteborgs segelflygcentrum!

— Förresten ha segelflygarna haft en strålände vintersäsong, fortsätter herr Bange.

— Vi började tidigt i vintras med att "smygflyga" ute vid Rörtången. Så värst länge kunde vi ju inte hålla våra flygäventyr hemliga, men sedan fick vi tillstånd att flyga bäst vi ville, och då fortsatte vi naturligtvis med ännu större energi. Vi höll till på isen och idkade "hangflygning" i uppvindarna vid bergen — tretton stycken diplom, därav fyra C-diplom, har vintersäsongen resulterat i.

Tre av segelflygarna voro också med på segelflygläget i Borlänge i påskas.



En bild av Chalmers segelflygklubbs imponerande luftflotta, tagen strax innan de två äldsta planen brändes förra sommaren.

— Om vi satte några rekord? Ånej, så skickliga är vi inte ännu — men "Emil" utmärkte sig och satte ett fint rekord. "Emil" är, som läsaren kanske vet, segelflygklubbens stolthet, en Grunau ESG-31, som klubben inköpte förra våren.

— Det var västeråsaren Fägerblad som satte nämnda rekord med "Emil", berättar teknolog Bange. Bogserades upp på 500 meter och var efter en halvtimme uppe på 850 meter.

För övrigt syssla chalmeristerna flitigt med flygplanbygge i sin nya verkstad. Det är klubbens sjunde plan, redan döpt till "Flax", som görs färdigt. Och så får "Pippi 2" en grundlig översyn före sommaren. Tre kvällar i veckan arbeta flygarna på sina plan, minst fem timmar varje kväll. Men så ha de också en viss färdighet i flygplanbygge vid det här laget — detta är säkerligen den klubb i landet som slår rekord när det gäller bygge. De äldsta planen äro redan utrangerade, två stycken brändes förra sommaren på Torslanda.

Men trots dessa "autodaféer" kan klubben skryta med en verkligt förnämlig uppsättning plan. Förutom "Emil" har man tre stycken Zögling, "Flax", "Pippi 2" och en Zögling 33 på 12 meter, som klubben fick i höstas av fem pojkar från Kungälv, vilka byggt planet och vilka slöto sig till klubben. De ha förresten alla fem redan tagit certifikat på sin Zögling.

Anders Bange har stora planer för sommaren. När detta läses har kanske klubben redan kommit igång med segelflygning för fullt. Man har nämligen nu fått bensin till bogserbilen — det tog de energiska herrarna fyra veckor att utverka det tillståndet — och hoppas nu få tillstånd att börja flyga på Torslanda, åtminstone tills det nya, "hemliga" fältet blir klart. Sedan har man stora planer på att utforska andra delar av trakten omkring Göteborg — teknolog Bange har redan kommit på en massa förträffliga vindar på Västgötaslätten, som han brinner av iver att närmare undersöka.

Och så hoppas klubben förstås på många nya certifikat och många nya medlemmar i sommar!

AnnCha.

sin premiär på SM 1940 i Linköping, har följande utseende:

Grupp S

Klass	Spännv.	Allm. klass	Mästarkl.
A	und. 100 cm	svenska regl.	d:o
B	100—150 cm	intern.	„ d:o
C	150—250 cm	„	„ d:o

Grupp M (övergångsindelning)

A	und. 75 cm	svenska regl.	d:o
B	75—100 cm	intern.	„ d:o

Grupp M (intern. indelning)

A	und. 70 cm	svenska regl.	d:o
B	över 70 cm	intern.	„ d:o

Reglerna för uppflyttning av modellflygare i mästarklass revideras sålunda att en tävling med för guldmärket godkända tider tillåter uppflyttning.

Dessutom beslöts vid mötet att lämna bidrag till Linköpingseskadern för att genomföra det av klubben planerade Östergötlands Modellflygarförbund, vilket i sin tur skall efterföljas av andra landskapsförbund — om försöket lyckas. Detta ingår i LENS program för nyordning inom svenskt modellflyg, vilken mötet förklarade sig villigt att stödja.

Stort segelflygläger

hålles i St. Tuna

Eleverna utbildas i omgångar med 25 i varje.

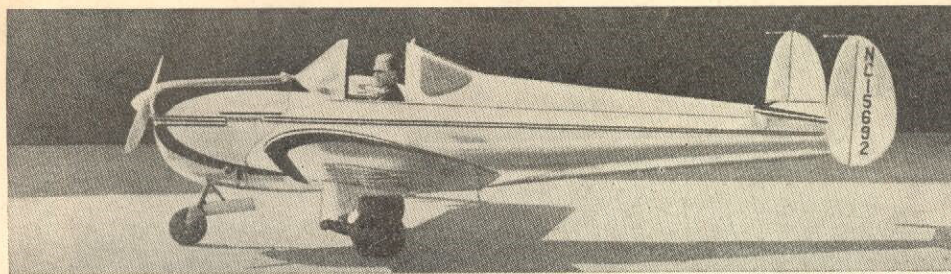
På midsommaraftonen började i Dalarna en glid- och segelflygkurs, anordnad av Borlänge-Domnarvets flygklubb i samarbete med Stockholms segelflygförbund, Chalmers segelflygklubb samt klubbarna i Västerås och Eskilstuna. Om tillräckligt stort antal elever anmäla sig skall kursen i omgångar pågå under sex veckor, med 20—25 elever åt gången. Kursledare är BDFs sekr. redaktör *H. Brusén*. Som instruktörer tjänstgöra *Mr. Ernest Collins* och kemigraf *Fägerblad*.

Den elementära skolningen, för A-diplomet, försiggår på BDFs flygfält vid Bysjön. Dessutom företages hangflygningar vid Nybroberget (betecknat med A i beskrivningen av terrängen i nr 4 av FLYGTIDNINGEN).

Eleverna äro förlagda i ett tältläger vid den gård i Sellnäs där utspisningen sker.



Teknolog *Anders Bange*, ordf. i *Chalmers segelflygklubb*, vid "Emil".



ERCOUCPE -

den idealiska trehjulingen -
nu under serietillverkning i USA

Efter flera års experiment har Engineering and Research Corporation, Riverdale (Maryland, USA) lyckats framställa ett till synes mycket ändamålsenligt lätt sportplan i "putterklassen", den lilla Ercoupe med 65 hästars Continentalmotor — eller någon annan motor med samma motorstyrka.

Ercoupe är en ovanlig konstruktion i flera avseenden. Den är ett lågvingat helmetallplan med fast trehjulstall. (Denna princip har alltid förfäktats av Erco-konstruktörerna.) Höjdrodrets utslag är starkt begränsade för att eliminera risken för stallning. Föraren har möjlighet att ändra roderkontrollen så att han sköter sidorodret antingen med de vanliga sidoroderpedalerna eller med ratten. Med den senare anordningen är naturligtvis sidoroderpedalerna helt ur funktion.

Noshjulet är styrbart och kopplat till sidoroderkontrollen. Stabilisatorn är försedd med två vertikala fenor och två separatstyrda sidoroder, vilka vridas endast i en riktning, nämligen utåt. Alltså är endast det *inre* rodret verksamt och det *yttre* helt överksam. Genom att placera stjärtpartiets vertikala ytor på stabilisatorspetsarna uppnås enligt konstruktören mindre roderskuggning och bättre roderverkan i stall.

Vingen är ganska tjock. Den är icke avsmalnande men spetsarna är rundade. Skevningsrodren är stora men utan slotverkan. De är differentialstyrda, d. v. s. de röra sig betydligt mera uppåt än neråt, vilket ju innebär en aerodynamisk fördel för hela konstruktionen.

Särskilt beaktansvärd är den stora skillnaden mellan vingrotens och spetsarnas anfallsvinkel, vilket gör att roten överstegras långt före spetsarna. I själva ver-



Arado Ar 96 B är en förbättring av Ar 96. Det är ett militärt övningsplan för flera ändamål, såsom nybörjarskolning av jaktflygare, utbildning av förare och spanare i kulspruteskytte, bombfällning, radiotelegrafi och fotografering. Dessutom kan planet användas för närspaning, jaktflyg m. m. Således ett mångsidigt flygplan.

Ar 96 B är — i likhet med Ar 96 — ett tvåsitsigt metallflygplan med indragbart landningsställ. Den tvåbalkiga ving-

en är genomgående och har 6 graders V-form samt pilform. Den sitter under kroppen, monterad med fyra bultar, och har plåtbeklädnad. Kroppen består av metall i skalkonstruktion. Durken är försedd med ett stort plexiglasfönster för observation, bombfällning och fotografering.

Planet har hydrauliskt manövrerade flaps mellan kropp och skevningsroder. Landningsställsben och hjul ha täckplåtar på yttersidorna och fällas inåt medelst kraft från motorn. Hjulbromsarna är

ket överstegras spetsarna nästan aldrig. Otvivelaktigt har detta en försämrande inverkan på stigningsförmågan men torde dock vara fördelaktigt med hänsyn till de goda stall-egenskaperna.

Användandet av metallskalkonstruktion i kroppen förenklar tillverkningen i stora serier. Motorn är väl inklädd. Sittbrunnen är innesluten mellan två uppdragbara vindrutor, vilka komma upp från båda sidorna och förena sig över passagerarnas huvuden i ett säkerhetslås. De två sitsarna är placerade bredvid varandra.

I kabinen har man god plats för benen, och sitsarna är bekväma även för storväxta personer. Bagagerummet bakom sitsarna är mycket rymligt. Radio kan installeras. Hjulbromsarna påverkas genom en spak som dras ut från instrumentbrädan. Då planet har trehjulstall kan man givetvis ansätta bromsarna hur hårt som helst. Sikten vid körning på marken är bättre hos Ercoupe än hos konventionella, tvåhjuliga plan. Det lilla planet är utmärkt att köra på marken emedan man styr det som en bil. Det enda som fattas i likheten är att Ercoupe ej har någon fotbroms, vilket dock vore en god idé att montera in, ty i så fall kunde man använda händerna uteslutande för manövrering av gasen och rodren.

Data och prestanda (med Continental-motorn):

spännvidd 9,1 m
längd 6,1 m
höjd 2,8 m
vingyta 13,3 kvm
tomvikt 311 kg
nyttig last 199 kg
flygvikt 510 kg
vingbelastning 38,4 kg/kvm
effektbelastning 7,8 kg/hk
maxfart 176 km/tim
resefart 160 km/tim
landningsfart 64 km/tim
stighastighet vid marken 183 m/min
topphöjd 4.265 m
bränsleförråd 53 liter
bränsleförbrukning vid resefart 15 l/tim.

hydrauliska. Det icke indragbara sporrhjulet är strömlinjeformat inklätt.

Arado Ar 96 B är utrustad med en Argus As 410 A på 450 hk starteffekt. På 3.000 m höjd utvecklar denna motor 360 hästkrafter. Propellern är av Argus-tillverkning och ställbar i två lägen, det ena för start, stigning och avancerad flygning, det andra för planflykt. Använt som lätt bombplan bär Ar 96 B sex bomber à 10 kg.

Data och prestanda:

spännvidd 11 m
längd 9,13 m
vingyta 17,1 kvm
tomvikt 1.220 kg
nyttig last 530 kg
vingbelastning 102 kg/kvm
effektbelastning 4,86 kg/hk
maxfart på 300 m 340 km/tim
resefart på 3.000 m 275 km/tim
landningsfart 103 km/tim
stigtid till 1.000 m 2,5 min
tjänstetopphöjd 7.200 m
aktionssträcka 1.100 km.

ARADO

Ar 96 B

— tyskt militärt
"diverseflygplan"



DAGSTRIPP RUNT ÖSTERSJÖN

— fint fredsprojekt för fartflygare

— Fredsslutet, när det nu äntligen kommer, tänker jag fira med en trevlig liten dagstripp i min "Gull". Start tidigt på morgonen från Torslanda, morgonkaffe i Helsingfors, vidare över Estland, Lettland — där kan man ju äta frukost — Litauen, Berlin, dit jag kommer lagom till lunchdags, Köpenhamn där jag för säkerhets skull bara tar en hastig eftermiddagsdrink, och så är jag hemma på Torslanda igen vid middagstiden.

Den som yppar dessa lockande framtidsplaner är som läsaren nog förstår lycklig ägare till en ganska snabb maskin. Den trippen gör man nämligen inte på en dag med vilken liten sportmaskin som helst. Det vill till att man kan slå sig ned bakom spaken i Sveriges snabbaste privatmaskin, *Percival Vega Gull*. Och Gullens ägare heter, som bekant, Nils Olofsson, göteborgare och flygentusiast med bortåt 900 flygtimmar och en ganska skiftande flygerfarenhet bakom sig.

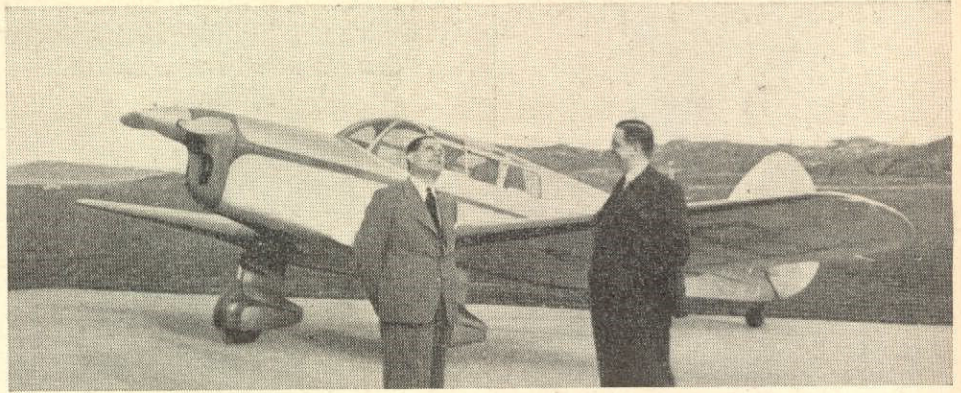
— Varför jag började flyga? säger dir. Olofsson fundersamt. Tja, det var nog närmast för att jag tyckte bilarna gick för långsamt. Jag älskar fart och spänning men däremot inte tävlingar — har hittills aldrig varit med i någon flygtävling.

Nils Olofsson tog privatcertifikat på Torslanda 1932. Redan året därpå började han samarbeta med den kände flygentusiasten direktör Witte i Stockholm, vilken då ägde en av de två svensksbyggda, tresitsiga "Viking". (Den andra tillhörde Stockholms-Tidningen.) De båda herrarna satte sig i sinnet att bevisa att flygning kan löna sig. Följaktligen begav sig Olofsson tillsammans med en militärflygare vintern 1933 uppåt Norrland, där de skulle göra reklam- och passagerarflygningar. Två vintrar kuskade de omkring med Viking i Norrland och hade stor framgång både med reklamen och passagerarna.

— Det roligaste var emellertid när jag tog några dagar på mig att spana efter säl för säljägarnas räkning, berättar Nils Olofsson. Jag tog två säljägare med mig i Viking och stack ut till havs. När gubbarna fick syn på sälhoparna långt nere på isen blev de så till sig att jag nästan trodde de skulle hoppa ur maskinen! När vi fått korn på en dylik salsamling flög vi spikrakt mot stranden igen och släppte under vägen kimrökspåsar på isen, så att säljägarna sedan bara hade att marschera raka vägen på bytet. Det blev förresten gott resultat av min salspaning — över 1.000 sälar!

— Några månader senare blev det emellertid slut på Viking-flygningarna. Maskinen blev nämligen i Västerås hamn påkörd av en båt, och ehuru den visserligen genast kunde bärgas hade den fått så stora skador att det inte lönade sig sätta den i stånd.

Men Nils Olofsson gav inte upp sina vinterflygningar för den sakens skull. Han slog sig ihop med löjtnant Anders Wentzer och flög med honom några månader varje vinter i hans tresitsiga Heinkel SE-SAM. Det var härliga flygningar, från Göteborg till Riksgränsen — sista vintern passerade de 176 platser!



"Det klarnar visst!" säger tydligen direktör Olofsson (t. v.) till flygplatschefen på Torslanda, direktör Gösta André. — Det olofssonska planet, en *Percival Vega Gull*, är Sveriges snabbaste privatflygplan: marschfart på låg höjd 275 km/tim, på 2.000 m 300 km/tim och toppfart 360 km/tim. Motorn 210 hk Gipsy six. Elektriskt ställbar metallpropeller.

— Sedan tog jag det lugnt några år, berättar hr Olofsson vidare. Det var förresten nödvändigt, då det inte fanns några maskiner på Torslanda och jag hade för mycket arbete för att hinna gemig ut på flygningar i andra trakter. Så började jag välva planer på att skaffa mig eget flygplan. Hösten 1938 var jag stark spekulant på Bücker Jungmann — jag fick t. o. m. låna en maskin från Bromma på en vecka, tog ner den till Göteborg och prövade hur jag trivdes med den. Men innan jag bestämde mig åkte jag ut för att titta även på andra typer. Det blev en intressant studieresa — jag var i tur och ordning spekulant på Messerschmitt, DH Dragonfly, Whitney Straight, Miles Falcon, Puss Moth, Heston Phoenix — men så fastnade jag definitivt för *Percival Vega Gull*. I mars 1939 köpte jag maskinen och i maj tog jag äntligen mark på Torslanda i eget ägandes flygplan. Det var en ganska skön känsla!

Det är nu ett år sedan dess och det vore synd att säga att direktör Olofsson och hans Gull legat på latsidan under det året. 262 timmar ha de hängt i luften och trots detta fanns, när maskinen i dagarna inspekterades, inte minsta justering att göra.

Den enda längre flygning Nils Olofsson hann med innan kriget bröt ut i höstas räckte tio dagar. Routen gick Hamburg—Amsterdam—England—Belgien och åter. Från Amsterdam till Torslanda flög han utan mellanlandning och i uruselt väder på fyra timmar och femton minuter.

Så kom kriget och därmed luftvärnsflygningarna.

— Jag har ofta haft otur med vädret, berättar flygaren. En gång råkade jag komma in i en snöstorm, där det blåste 27 sekundmeter. Hur det nu var lyckades jag krångla mig hem igen till Torslanda, där jag landade i 25 sekundmeter — i luften gick det nog bra, men försök köra på marken i den vinden! I luften klarar Gullen vilka väder som helst, tack vare sin tyngd och sin ställbara propeller, så där behöver jag aldrig vara orolig.

— Men en gång höll det på att gå riktigt galet. Jag hade min fru och ännu en

passagerare med i maskinen och råkade in i moln, som gick nästan ner i backen. Jag kröp försiktigt neråt och plötsligt dök ett berg upp rakt framför mig. Det var inget annat att göra än dra spaken i magen och köra upp genom molnen. Men jag måtte varit lite för kraftig på handen, ty rätt som det var upptäckte jag solen — under mina fötter! Jag hade råkat göra en halvlooming och för att klara mig ur knipan åstadkom jag någon sorts topproll allt under det jag innerligt hoppades att mina passagerare inte skulle märka mina konstiga manövrer.

Mycket mera skulle kunna berättas om dir. Olofssons flygäventyr. Signaturen fick t. ex. dagarna efter krigsutbrottet följa med Gullen på spaning i Skagerack efter engelska flottan, som enligt envisa rykten låg mellan Danmark och Norge. Några krigsfartyg hittade vi emellertid inte, fastän vi stack långt ut till havs utanför danska nordsjökusten.

För luftvärnet har Nils Olofsson när detta skrives flugit omkring 150 timmar. Och i dagarna har han stuckit iväg med Gullen på nya uppdrag, så kanske flygmiljonen snart är bärgad! AnnCha.

"Upp genom luften" i ny upplaga

"Sången ädla känslor föder, hjärtats nyckel heter sång" — det är en fras vars sanning inses även av så nyktra karlar som flygare. Därför skall nu det lilla sånghäftet "Upp genom luften", utgivet av kaptenen greve Mac Hamilton, ges ut i ny upplaga på grund av att den första är slut. Men tyvärr har det ej hamnat några speciellt flygbetonade sånger på utgivarens skrivbord, varför han är tacksam för att med det snaraste få mottaga några värdefulla flygarsånger, som kunna ingå i det nya häftet. Om intresset visar sig stort kan upplagan göras större och priset pressas ner till 40 öre. Ev. överskott av häftets försäljning går till Svenska Flygares Riksförbunds hjälpfond.

VI PRESENTERA:



Fredrik Adilz,
major, ordf. i Västerås flygklubb,
styrelseledamot i KSAK.

Major Adilz tillhör de filbunkslugna i landet. Men under den lugna ytan kokar det av energi och viljekraft, vilket visar sig t. ex. när det gäller att klubba igenom ett nytt flygplanköp eller att bearbeta gubbarna i stadsfullmäktige och drätselkammare till förmån för ett nytt flygfält i Västerås. Naturligtvis kan han också bli arg. Då är han en ganska fruktansvärd tuktomästare. Dock aldrig med hårda ord och vilda gester. Att gestikulera och bråka ligger inte för hans natur.

Vad major Adilz gjort för flygintressets utbredning i Västerås under de tre år han suttit som ordförande i Västerås flygklubb kan icke preciseras inom en liten ram som denna. Låt oss bara konstatera att han varit en präktig och värdefull, framsynt och energisk ledare av klubben och dess arbete. Hans insikter som flygare ha givetvis varit av den allra största betydelse för klubbens utveckling.

Ty flyga kan han, den gode majoren. Redan 1919 fick han sitt internationella flygcertifikat. I mars 1921 deltog han med utmärkelse i de första internationella flygtävlingarna i Norge. Till hans bästa flygprestationer får man väl också räkna en år 1923 mycket uppmärksammas distansflygning Malm—Boden—Eskilstuna utan mellanlandning. Ett gott betyg fick Fredrik Adilz också för sin utmärkta ledning av tävlingarna om Nordiska flygarpokalen åren 1931 och 1936. Och Västerås flygklubbs sucsessfulla flygdag på Hesslö i maj 1938 var till största delen hans verk.

Fredrik Adilz är smålänning, född i Barkeryd 1890. Blev officer vid Kalmar regemente 1915 och fick transport till Flygvapnet 1926. Samtidigt blev han kapten. Till major utnämndes han 1937. Som flygare har han tjänstgjort ett år vid F 3 och åtta år i flygförvaltningen. Till Västerås och Västmanlands flygflottilj kom han 1935.

- s t.

Den kärlekskranka bensinmodellen eller

Den romantiska historien om hur den tystsvävande "Philip III" enleverades av den bensinstinkande "Tjolanta".

Modellflygningen i Malmö ligger inte så helt nere som många kanske tro. Tvärtom berikas malmöbornas känsliga och mottagliga sinnen snart sagt dagligen med nya sensationer i form av anblicken av de mest egendomliga konstellationer i luften. För en tid sedan hade en hänryckt skara tillfälle att i den klara morgonluften åse ett sällsamt mellanspel, som annars inte förekommer vid denna årstid, nämligen en bensinmotormodell bogserande ett segelmodellplan.

Förhistorien är denna: Min vän Hänsen-Hänsen var den mycket stolte ägaren av en bensinmodell, som på grund av sin fylliga charm bar namnet Tjolanta. Tjolanta var otroligt uppåt och ganska kraftig men utövade trots detta en eminent dragkraft på männen.

Själv hade jag en tvåmeters segelmodell vid namn Philip III, vars slanka och spänstiga grace ofta lurade ut honom på längre flygturer än som egentligen var nyttigt för mig. Hursomhelst hade vi under de gemensamma flygturerna med ett visst vemod noterat ett allt starkare tycke mellan dessa luftens betvingare. Särskilt irriterande var Tjolantas enträgena uppvaktning. Hon försummade icke en sekund i luften utan susade esomoftast med ett insmickrande leende under förföriska små vråldykningar omkring i den arme Philips ofta mycket omedelbara närhet. Trots dennes i stort sett kalla hållning var utgången vattenklar för den skolade psykologen. Och en solig vårmorgon kom dramats upplösning som en stark blixst för oss båda, numera sörjande. Tjolanta var startad och vaggade på ett idylliskt sätt omkring på mellan femtio och femtio meters höjd.

Vi koncentrerar oss alltså och startar den intet ont anande Philip. Starten går som vanligt perfekt och Philip klättrar som ett jaktplan i bogserlinan. Då —



mirabile dictu — kan den impulsiva Tjolanta inte längre lägga sordin på sina heta värkänslor utan kommer i en fruktansvärd "terminal velocity dive" störtande mot föremålet för nämnda känslor och fångar med sina feta fjäderben bogserlinan och den intet ont anande Philip, som ej har annat val än att gå i hennes ledband i stället för i mitt. Med mina av tårar och förbittring mot kvinnokönets falskhet skymda ögon såg jag denna modellflygets pestböld styra hän mot högre och avlägset belägna rymder med min Philip. Sedan dess har jag inte sett dem.

I min djupa sorg slog jag ihjäl Hänsen-Hänsen-Hänsen, vilket egentligen var synd. Och jag har ännu ont i nacken av att spana mot himlen.

Philip d. ä.

Flitigt flygande farmare

Delmar H. Withrow heter en farmare i Greenbrier County, N. C., USA, som använder sitt sportflygplan till snart sagt vad som helst. Han bor i en bergstrakt, och vägarna till hans gård äro ofarbara omkring 10 månader om året. Ett tag ägde han en bil men sålde den snart för att i stället köpa en Cub. Withrow flyger regelbundet till White Sulphur Springs och andra orter med lantbruksprodukter, särskilt ägg. Dessutom forslar han ofta stora korgar, innehållande kycklingar, till marknaden. På återflygningen tar han med sig förnödenheter för gården, bensin, olja m. m.

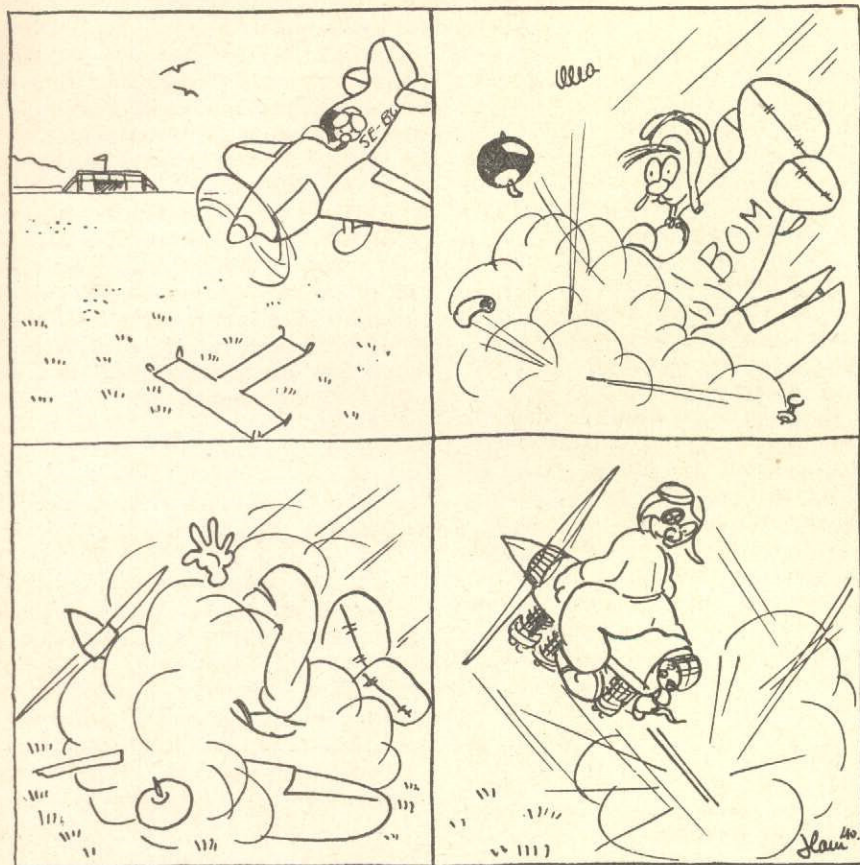
På en av sina turer lade han märke till några välfödda smågrisar i en fälla vid en bondgård. Han landade, köpte grisarna, stoppade ner dem i säckar, lastade in dem bak i Cuben och flög så hem med nyförvärvet.

Allt som allt flyger denne uppåtsträvande farmare över 30.000 km om året och använder sin Cub till praktiskt taget alla transporter. Han har inom sitt verksamhetsområde sammanlagt 40 flygfält att landa på vid behov, men det mesta av flygningen försiggår i Greenbrier County. Om söndagarna snyggas han upp Cuben och flyger till kyrkan med sin hustru.

Ett gott skratt förlänger...

FLYGTIDNINGEN hyllar inte bara kal-la fakta, den omhuldar också humorn — av vilken flygskämtet är en nobel del. Vår strävan att även få läsekretsen att le åt underbara händelser inom flygvärlden skall aldrig förtröttnas. Låt Er vän i vapenrocken få del av glädjen! Sätt in kr. 1:25 på vårt postgirokonto 147660 och meddela fältpostnumner och adresslitt, så får han FLYGTIDNINGEN för andra halvåret! Sällan får man bättre valuta för pengarna.

ETT BLAD UR *Flygstedt's* FLYGDAGBOK



Landning med motor

VI PRESENTERA:



Stig Fägerblad,
kemigraf, känd segelflygare, ledamot
i KSAKs segelflygkommitté.

"Stickan", som "den flygande kemi-grafen" kallas inom Västerås flygklubb, lever för sin flygning. Han är en utomordentligt skötsam person. Varken sprit eller tobak har någonsin kommit över hans läpp. Flygningen — särskilt den flygning som har tonvikt på segel — är hans A och O i alla skiften. Om dagarna sköter han förstas jobbet på sin faders klichéanstalt i Västerås, men de arbetsfria kvällarna och söndagarna träffas han bara i närheten av klubbens flygplan.

Fägerblad är född i Linköping (1913), men det var i Västerås (1937) som han började ägna sig åt glid- och segelflygningen. Han var som alla de andra energiska pojkar i Västerås flygklubbs segelflygsektion med och byggde det första planet, en glidflygare av typen Anfänger, som sedan följts av andra, mera för segelflygning lämpade plan.

Nå, det var under skutten med Anfängern som Fägerblad fick blodad tand. Sommaren 1937 avlade han glidflygprov A och B för att på hösten samma år i all tysthet sticka i väg till Grunau i Riesengebirge, Tyskland. Där mädde han! Under fem veckors tid drillades han som de övriga eleverna i "Reichsegelflugschule" med tysk grundlighet så att han innan återfärden måste bli ett faktum hann klara både C-provet och "amtliche C". Året därpå var han tillbaka i Tyskland och genomgick vid samma skola en flygbogseringskurs.

Stig Fägerblad har segelflugit omkring 35 timmar. Hans bästa resultat i uthållighet är 7 tim 20 min, hans personliga höjdreord 1.250 m över urkopplingshöjden. Inom klubben är han ledare för segelflygningen. Dessutom sitter han i KSAKs segelflygkommitté. Bland troféerna i hans hem kan man finna den kungliga klubbens förtjänstmedalj. På "lediga stunder" har han med framgång ägnat sig åt motorflygning.

-s.t.

SVENSKA FLYGAMAZONER — ett 20-årsjubileum

Den 1 juli är det 20 år sedan Sverige fick sin första flygerska. Det var fröken Elsa Andersson, 22-årig lantbrukardotter från Skåne, som den 1 juli 1920 erövrade sitt flygdiplom vid Thulins flygskola. Hon var pionjären för sitt kön, hon visade den väg som hennes medsystrar böra följa men som de ännu i allt för ringa omfattning beträtt.

Under de 20 år som gått sedan dess ha följande damer, i tur och ordning, tagit flygcertifikat (inom parentes certifikatnummer):

fru Maggie Florman 20/3 1928
fru Eva Dickson 25/4 1932 (44)
fröken Inga-Karin Ahlström 3/8 1933 (75)
fröken Margareta von Essen 13/4 1935 (136)
fröken Hedvig Nordvall 9/1 1936 (141)
fröken Ebba Gyllenkrok 12/10 1937 (312)
fröken Ingeborg Kuylenstierna 8/1 1938 (340)
fröken Madeleine Kuylenstierna 8/1 1938 (363)

fröken Gunvor Hermelin 8/1 1938 (362)
fru Birgit Thüring 31/3 1939 (467)
fröken Lisa Bergström 7/4 1939 (507)
fru Anne-Charlotte Jufors 3/6 1939 (486)

Vi vilja hoppas på en stark ökning av våra kvinnliga flygare under de närmaste åren!

Fram för friskt flygande fruntimmer!
Förmörka fästet, flygamazoner!

I. M. A.



Starkt konstruerad örn

Från Melbourne meddelas: För några dagar sedan kolliderade ett trafikflygplan på 2.000 m höjd med en stor örn. En av motorerna slets loss, planet fattade eld och föraren nödländade skyndsamt. Ingen blev skadad utom örnen, som fick avsevärda blessyrer.

NORSK FOKKER KÖRDE IN I HUS — KAMOUFLERADES!

Det norska militärflyget var varken stort eller modernt vid tiden för den tyska inmarschen i Norge den nionde april. På grund av den tyska invasionen hunno vederbörande icke heller samla de små flygförband, som verkligen funnos, till en operativ enhet. De moderna amerikanska Curtissjaktplan, som just börjat levereras, föllo alla i tyskarnas händer vid överrumplingen den 9 april. De enda flygplan av den gamla uppsättningen som denna tisdagsmorgon kunde räddas voro några spaningsplan av den gamla Fokkertypen, några få jaktplan av typen Gloster Gladiator, något enstaka lätt bombplan av Capronis tillverkning samt ett antal skolflygplan — framför allt Mothar.

Något anfallsflyg hade norrmännen alltså inte att sätta in mot de tyska ockupationsstrupperna, men de få plan som räddats fingo dock göra god nytta. På grund av frånvaron av samlad front i Norge hade olika norska staber måst etablera sig på olika platser utan möjlighet att komma i förbindelse med varandra eller högkvarteret. Överbefälhavaren kunde icke heller få ut sina order till de flesta av sina underbefälhavare. Flyget var enda möjliga förbindelsemedlet, och i Fokkrar, Mothar och någon enstaka Gloster Gladiator gjorde de djärva norska flygare dagligen förbindelse- och spaningsflygningar över den terräng som redan erövrats av tyskarna och utsatte sig för utomordentliga risker i sina långsamma flygplan.

Många norska flygare blevo givetvis också arbetslösa i flyghänseende, men de kunde ändå göra fullgod tjänst för fosterlandet. Liksom i Sverige har det norska flygvapnet kunnat tillämpa synnerligen stränga fordringar då det gällt att anta aspiranter, och gallringen har där varit lika hård som här. Följden var att de norska flygofficerarna samtliga voro i bästa tänkbara fysiska kondition. De allra flesta av dem voro goda idrottsmän och rutinerade skidlöpare. Vad var alltså naturligare än att dessa spänstiga flygare anmälde sig vid närmaste förband landstridstrupper? Detta var förklaringen till att man ofta såg norska flygare i norska skidlöparpatruller både i Trondheimsavsnittet vid Steinkjer samt längst uppe i Nordnorge.

En norsk flyglöjtnant som jag träffade uppe i Formoss dagen innan engelsmännen och fransmännen inskeppade sig från Namsos berättade en del av sina egna och flygkamraternas äventyr efter den tyska ockupationsarméns inmarsch.

Denne löjtnant hade tillfälligt varit stationerad på Kjellers flygplats utanför Oslo tillsammans med en ung fänrik, och de flögo ett Fokker spaningsplan. Måndagen den 8 april — alltså dagen före tyskarnas ankomst — kom det order att evakuera flygplatsen tidigt på tisdagsmorgonen, men tyskarna voro så snabba att utrymningen måste göras synnerligen brådstörtat. Inga förråd eller reservdelar kunde man få med sig. På Kjeller stodo också sju moderna Curtissjagare, som väntade på att bli provflugna. De gingo på hjul och kunde alltså inte starta i den

Det tyska anfallet mot Norge kom överraskande. Endast några få norska militärflygplan hunno räddas. — Ett femtiotal nya Curtiss-jaktplan i Bergens hamn föllo i tyska händer. — Norska Fokkrar, Mothar och Glostrar i elden. — Löjtnant fullföljde spaningsuppdrag trots gran i motorn och avslagna vingspetsar.

ganska djupa snön. Uträkningen hade varit att med det enda tillgängliga paret löskopplingsbara skidor starta denna jaktdivision med ett plan i taget. Sedan ett plan lyft och fällt skidorna skulle dessa släpas tillbaka till startplatsen och monterats på nästa Curtiss. Sådana tidsödande arrangemang voro givetvis fullständigt omöjliga, då tyska bombplan redan voro inne över Oslo, och alla de sju snabba jagarna måste lämnas kvar. I Bergens hamn stodo bortåt ett femtiotal andra Curtissplan, just lossade från fartyg som anlant från Amerika. Även dessa föllo i tyskarnas händer.

De norska flygarna fingo order att på enskilda vägar ta sig fram till en liten fjällsjö, där isen var i det närmaste snöfri och där flygplanen också kunde parkeras så att de voro mycket svåra att upptäcka från luften. Dit kommo också de flesta av dem. Evakueringen av flygkrigsskolan, som företogs måndagen den 15 april, gick inte lika lyckligt. Flygningen måste företagas i full snöstorm, och de flesta av tjugofyra startande förare flögo vilse i den ogenomträngliga

snötjockan och kommo in över svenska gränsen. Plan efter plan nödlandade i skogarna eller på sjöarna i västra Dalarna, och besättningarna internerades i Sverige. Ingen av de unga flygarna förolyckades dessbättre trots flera mycket hårda landningar.

Under tiden hade engelsmännen upprättat en bas för sitt jaktflyg på en liten sjö mellan Dombås och Åndalsnes, en av de allierades förnämsta landstigningsplatser. Denna sjö var täckt av ett ganska tjockt snötäcke, varför man hade måst ploga upp startbanor för att kunna använda de hjulförsedda flygplan av typ Gloster Gladiator, vilka engelsmännen baserat här. Tjugo engelska Glostrar hade förts till denna "hemliga" bas, som upptäcktes av de tyska spaningsflygarna redan samma dag engelsmännen installerat sig där. Strax efter gick också en grupp tyska Heinkelplan och en grupp Junkers Ju 87 "Stuka"-plan (störbombare) till anfall. Denna gång liksom vid så många andra tillfällen i Norge hade de fantastiskt pricksäkra piloterna i störbombplanen ingen svårighet att nå sitt mål, och icke

FÖRFATTAREN:



Redaktör Gunnar Knutsson, kanske mest känd som signaturen "Bastin" i Svenska Dagbladet, är en av vårt lands bästa flygskribenter. Det var en lycka för denna kår av flygtankens banérförare att han inte fortsatte på den bana som först utstakats — tandläkarens!

Gunnar Knutsson föddes 1905 i Karlskoga, där hans fader var överingenjör vid Björkborns krutbruk. Tog studenten i Uppsala 1924 och blev odontologie kandidat 1926. Därmed upphörde emellertid tandläkaryrket att hägra, varför Gunnar slog sig på journalistiken, till en början mest som hobby. Sina sporrar erövrade han i Idrottsbladet, där han blev fast anställd 1931. Sin största insats för IB gjorde han

under Berlinolympiaden 1936. Strax därefter övergick han till att bli redaktör för en tipstidning, "Tips för tippare", vilken emellertid snart lades ner. Knutsson fick så anställning vid Svenska Dagbladet 1937. Då visste han knappt något om flygning och hade ej ens haft en tanke på att intressera sig här för. Han fick trots detta order att sköta flygningen i Sv. D:s spalter. Alltså var det bara att börja ett ingående studium, vilket hade till följd att "Bastin" blev flygbiten på allvar och snart till fulländning behärskade detta speciella gebit. På senare tiden har han även haft hand om allt militärt reportage.

När kriget träffade Norge låg Gunnar Knutsson sjukskriven i Sälen för att "lappa ihop" en trasig rygg. Eftersom ingenting får stå hindrande i vägen när det finns tillfälle att göra verkliga storreportage ansåg han ryggen hel och begav sig till krigsskådeplatsen. Det första kapet gjorde han när den norske kungen utsattes för bombardemang i Nybergssund den 11 april. Den journalistiska önskedrömmen blev verklighet då "Bastin" fick en intervju med det hetsade överhuvudet för vår broderation framför andra. Knutsson stannade i Norge under 36 dagar — alltid mitt uppe i handelssernas malström — och kom i kontakt även med det norska militärflygets män. Det är bl. a. under samtal med dem som redaktör Knutsson samlat stoff till denna artikel, vilken han skrivit speciellt för FLYGTIDNINGEN.

mindre än 16 av de engelska jaktplanen förstördes vid första anfall.

Denna flygbas bombarderades sedan då och då av tyska flygare, då dessa voro på väg till eller från den engelska urlastningshamnen Åndalsnes. De fyra återstående brittiska jaktplanen blevo snart också förstörda. Olyckan ville dessutom att de tre norska Gloster Gladiator som tidigare baserats på den nyssnämnda snöfria lilla fjällsjön enligt order flyttades till den engelska basen för att förena sig med det brittiska jaktflygförbandet. Även dessa tre jaktplan förstördes på isen av tyska "Stuka"-plan.

Slutligen hade det norska flyget endast ett enda jaktplan av Gladiator-typen kvar i denna del av Norge. Det detacherades till högkvarteret och sändes därifrån på sin sista, ärofulla flygning. En norsk flyglöjtnant fick order att med detta plan försöka ta sig fram till Oslo-trakten och Västlandet för att ta reda på vilka flygbaser tyskarna använde. Den djärve flygaren mötte över hundratalet tyska plan — han flög mitt på dagen — och blev gång på gång utsatt för beskjutning och anfall från betydligt snabbare tyska maskiner. Han gick på mycket stor höjd och lyckades trots allt varje gång hålla sig flygande trots åtskilliga tyska träffar i både vingar och flygkropp.

På hemvägen fick han plötsligt motorstopp på hög höjd och måste försöka att genom dykningar få igång motorn igen. Efter upprepade branta dykningar lyckades det honom också till slut, men då

hade han kommit ända ner i trädtopparna. En unggran kilades in i motorn och båda vingpetsarna slogos av, men den gamla Glostern flög i alla fall och den djärve flygaren lyckades t. o. m. ta sig tillbaka till högkvarteret. I landningen kvaddades planet ordentligt men den unge hjälten klarade sig någorlunda helskinnad från även det äventyret och kunde avlämna sin betydelsefulla rapport. Jaktplanet kunde aldrig mera användas, men dess slut var — det måste man erkänna — i hög grad hedersamt. Inte fullt lika ärorikt slut fick det sista norska lätta bombplanet av Capronityp. Det ställdes nämligen ut som bombmål åt tyskarna på en liten fjällsjö. Den nyttan gjorde det dock, detta ensamma flygplan, att många tyska bomber offrades för att få det förstört.

Den norske flyglöjtnant som berättade allt detta hade själv ett ganska originellt äventyr, då han enligt order flyttade sin Fokker från den första basen norrut för att jämte några andra norska spaningsflygare samlas på en plats några mil öster om Namsos. Då han nått sitt mål och planerade över landningssjön för att gå ned, upptäckte han, att han hade ett tyskt Heinkelbombplan alldeles i stjärten, och dess främre kulspruta sköt hela tiden av alla krafter. Att flyga ifrån Heinkelplanet gick ju inte för den gamla Fokkern. Alltså var det ingenting annat att göra än fortast möjligt försöka komma ner på den lilla sjön.

Det hade blåst ganska kraftigt och all snö var bortsopad från isen. Landningen



Situationsbild från den tyska invasionen i Norge. Soldater vakta en lastbil med packningar medan tyska Ju 52 transportplan oupphörligen starta och landa. Närmast t. h. synes en norsk Cub.

gjordes också i något för hög fart, och Fokkern gled med full fart tvärs över sjön, körde upp på motsatta stranden, hoppade över en liten kulle samt körde slutligen 2 1/2 meter in i ett hus. Det blev bara spillror av den gamle trotjänaren Fokker, men båda flygarna klarade sig underbart nog nästan fullständigt helskinnade från äventyret. Och som den norske flygaren sade:

— Tysken kunde inte förstå vart vi tog vägen, ty då vi körde in i huset kamouflerade vi också maskinen fullständigt.

Gunnar Knutsson.

VI FLYGARE



TIDSKRIFT FÖR SVENSKA FLYGARES RIKSFÖRBUND

En högklassig facktidsskrift, utgiven av flygare för flygare och flygintresserade.

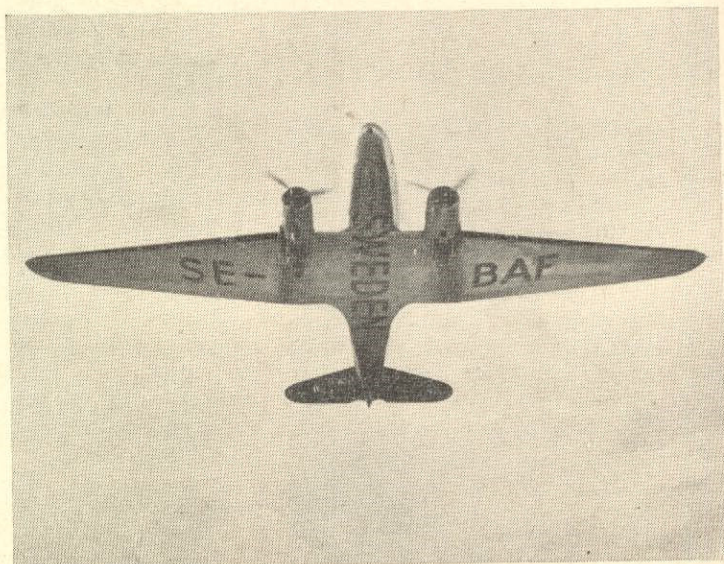
Den utkommer varannan månad och kostar för helt år Kr. 4:—, som för prenumeration insättes på "Vi flygares" postgirokonton n:r 158114.

Flyg till utlandet

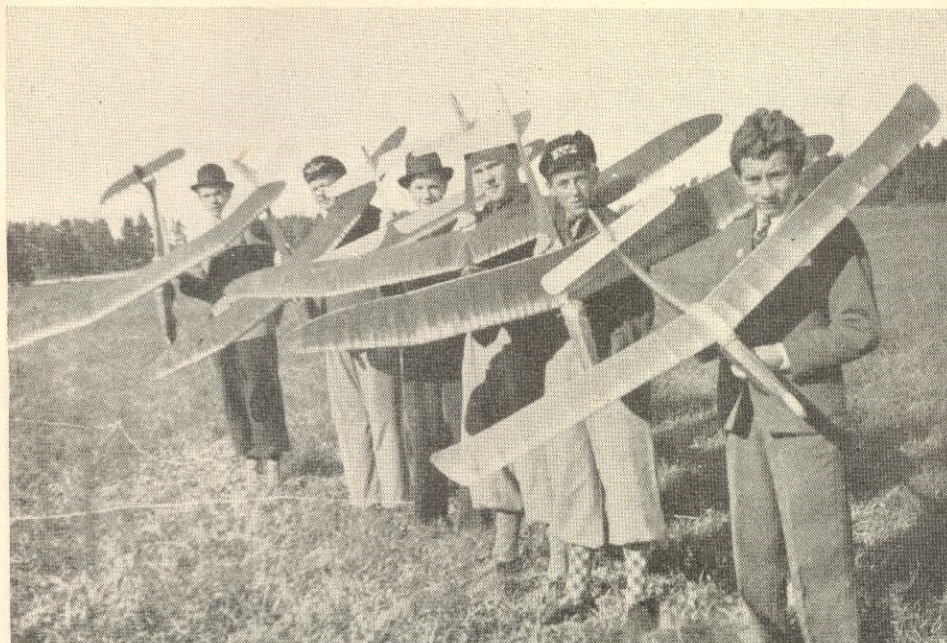
Varje dag gå ABA:s stora, bekväma flygplan sin lugna gång till utlandet. Flyget är snabbaste resvägen bl. a. till Berlin, Helsingfors, Riga och Moskva.

- A B A -

A.B. AEROTRANSPORT



ABA:s näst yngsta Douglas "Gladan" till väders.



SEGELMODELLFLYGNING

— svenskt modellflygs största tillgång!

Denna artikel, ingående i Linköpingseskaderns serie, är skriven av ledaren själv, Sigurd Isacson.

"Aj som katten.... där gick gummi-motorn" (kroppen, propellern och halva vingen följde med)! Det är kanske en blivande stjärna på modellflygets "himmel" som yttrar detta. Det kan också hända att stjärnan faller innan den hunnit lysa....

En segelmodellflygare känner inte till något sådant trassel. Han har en modell i kraftig konstruktion av svensk furu, och han har ej behövt snåla på dimensionerna, ty han vet att en segelmodell flyger bäst när den har en del vikt. En sådan modell är något att ta i, något gediget, som inte plötsligt och av en ödets nyck förvandlas till spillror. Den svävar säkert fram över slätten och kan landa i träd och buskar utan att klädseln ständigt spricker eller ser ut som om man skjutit med kulspruta på den. En segelmodell

har sin högvärdighet kvar efter år av kanske ibland våldsamma flygningar.

Det var dessa erfarenheter samt ett för motormodellplanen alltmer sinande intresse som föranledde oss i LEN (Linköpingseskadern) att gå över till segelmodellflyget. Detta i förening med en lämplig organisation utgör grunden i uppbygandet av LEN.

Sedan klubben stadgats igångsattes propaganda för segelmodellflyget så att andra klubbar skulle kunna tillgodogöra sig de vunna erfarenheterna. Att detta lyckats, därom vittnar antalet segelmodeller på de sista stortävlingarna, LENs fråräknade. Ja, LENs modellflygare fingo t. o. m. se sig slagna av de då för tiden kombinerade segel- och motormodellerna från Örebro, de s. k. pappersdrakarna. Men på SM 1939 regnade det....

För de segelmodellflygare som ännu ej våga sig på egna konstruktioner finnas ett flertal

modeller i handeln.

Av dessa modeller, samtliga tyska, vill jag särskilt rekommendera "Winkler J:r" (nybörjarglidplan), "Baby" (övergångsmodell) samt "Strolch" och "Hast" (högvärdiga).

Med den första av dessa

"Winkler J:r"

har en av LENs lovande nybörjare erövrat KSAKs silvermärke. Hans Winkler flyger trots sin synnerligen enkla konstruktion utan svårighet 1 1/2 min.

"Baby"

har, väl byggd och trimmad, prestanda som endast obetydligt skilja sig från de högvärdiga segelmodellernas. Sven Hjalmerus, LENs mekaniska geni, som gör vinschar, uppdragningsanordningar och tidsutlösningar av delar från alla tänk-

Några av LENs segelmodellflygare. Den främsta modellen är "Libelle", de tre mellersta "Strolch" och längst bort "Alexander II".

bara apparater varmed människan förflyttar sig, har visat detta. Hans gamla Baby flyger mestadels över 2 min, och i juni 1940 satte den officiellt svenskt sträckrekord i det den tillryggalade 18 km. Den verkliga sträckan torde närma sig 30 km, eftersom Babyn flugit i en stor båge mot söder innan den slutligen satte kurs mot öster.

"Strolch" och "Hast"

äro de i LEN mest beprövade högvärdiga segelmodellerna. "Strolch" representerar den medeltunga typen med en vingbelastning av 12—15 gr/kvdm. "Hast" däremot tillhör en tyngre klass med en vingbelastning av nära 20 gr/kvdm. Medan Strolchens vinge är den bredaste som överhuvud förekommer bland större segelmodeller är Hastens raka motsatsen.

De båda planens prestanda äro vitt skilda. Medan Strolchen sakta och majestätiskt med en kontinuerlig pendelrörelse stiger mot skyn i högstarten sticker Hast upp med en kanonkulas säkerhet och fart. Hast är en mera utpräglad sträckflygare, har högre fart och bättre glidtal.

Som slutomdöme vill jag framhålla att Hast både är enklare att bygga och mer beständig mot tidens tand än Strolch, detta senare på grund av den mindre vingkordan, vilket i själva verket är av stor vikt. Det har nämligen ännu inte lyckats någon att bibehålla en Strolch-vinge rak eller med hela spryglar någon längre tid. Men i gengäld är Strolch betydligt enklare att trimma och flyga samt är tämligen okänslig för feltrimning med trimrodret.

De flesta av LENs segelmodellflygare ha för länge sedan övergått till

egna konstruktioner.

Den kanske mest omtalade av dessa är L. E. Ohlssons "Alexander". Denna synnerligen tilltalande segelmodell har länge varit LENs bästa. Alexander har gjorts i två utvecklingsstadier. Den första blev östgötamästare 1939. Den andra, som för-sågs med hög, halvt fribärande stabilisa-



Ingvar Gustavsson med sin 210 cm segelmodell.



Lars Ohlsson med "Alexander II".

tor och kraftig U-form på vingen, fick ännu bättre prestanda. Flygningarna, som i början företogs på kvällarna för att undvika termik och blåst, varade ofta över 3 min. Högstarten påminde mycket om Strolchens, och "Alexander II" hade ett typiskt flygläge: kroppen låg med flera graders positiv anfallsvinkel.

Med avseende på konstruktionen är Alexander II synnerligen lyckad. Skevheter på grund av spänning i sidenet förekomma ej, och skador ha endast uppstått vid de allra största påfrestningar.

En annan mycket bra men ännu tämligen oprövad konstruktion är *Ingvar Gustavssons* 210 cm modell. Denna segelmodell, vars kroppsbyggnad är helt ny och speciellt lyckad, representerar den rätta utvecklingen av segelmodellplanen — mot högre vingbelastning. Denna är över 20 gr/kvdm och ger modellen ett glid som gör det omöjligt att se om den sjunker eller ej. Modellen har det karaktäristiska tunga "stall"-sättet, d. v. s. vid överstegring stannar den ej för att ramla ner ett tiotal meter, utan den stiger, sjunker och "flyter ut", som det heter.

Föregångaren till denna Gustavssons stora segelmodell är den enklaste, tyngsta och bästa konstruktion man kan tänka sig. "Föregångaren" flög också gladeligen in ett KSAKs guldmärke åt ägaren, och strax därpå landade den efter ca 50 min flygtid nära 1 1/2 mil från flygfältet. Då var Gustavsson nybörjare....

För 100 cm-klassen

har intresset i Linköpingseskadern mestadels hållit sig inom nybörjargrupperna. Jag har dock själv gjort en rad konstruktioner inom denna klass, av vilka några kanske förtjäna nämnas.

"*Nimbus*" byggdes en fredagseftermiddag, kläddes lördagskvällen (-natten), målades söndag morgon, flög 3 min på 10 m höjd i första provflygningen och försvann i den andra. Ett år därefter återfanns den, lagrad såsom prydnad i "finrummet" på en bondgård! *Nimbus* har den för SC-klassen medelsvåra vingbelastningen på 11 gr/kvdm, vingprofil Eiffel 400, två fenor och stark skränkning på de öronförsedda vingspetsarna.

En systermodell till *Nimbus* satte officiellt svenskt rekord på 4 min 26 sek och flög en sträcka av 15 km.

"*Garm*" är namnet på en provmodell för ett större plan med 250 cm spännvidd. *Garm* är extremt strömlinjeformad, och kroppen är byggd efter en ny, enkel princip. Den är bl. a. försedd med ett "pendelrodret", avsett för hangsegelflygning. Denna lilla idé fick jag vid ett modellflygarläger som vi hade i vintras. Rodret avser att hålla modellen i den kurs den från början givits, för att ej svänga in på hanget. Pendelrodret har ännu ej provats, detta i brist på hangplats, men har visat sig fungera tillfredsställande.

Flera nya segelmodellkonstruktioner äro under byggnad. Vid SM 1940 i Linköping i höst kommer huvudvikten att läggas vid segelmodellerna, varför tävlingen kommer att bli det lilla uppsving som segelmodellflyget så väl förtjänar.

Sigurd Isacson.

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

STORGATAN 17 A, GÖTEBORG. TEL. 134882, 136519.
INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

INGENJÖRSEXAMEN inom: HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, ELEKTROTEKNIK, MOTOR- & MASKINTEKNIK med aningen VARME-, VENTILATIONS- & SANITETS-TEKNIK eller AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK.

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

Enda tekniska institut i Skandinavien med laboratorier av internationella mått.
Senaste läsåret 1132 elever.

Nya kurser börja den 20 augusti.

Program genom Rektor Hilding Ståhlgren. Angiv om möjligt för vilken fackskola program önskas.
Exp.-tid 9-17 och 18-18,45, lördagar 9-13.

ABA redovisar gott resultat för 1939

För det svenska trafikflyget var år 1939 ett gott år. Trots de oroliga tiderna ha sålunda inkomster och antalet beförade passagerare i linjetrafik ökat i förhållande till tidigare år. Subventionens andel i de totala inkomsterna har nedgått från 16 % till 13 %, en siffra som torde vara enastående låg jämfört med övriga europeiska flygbolags resultat. Vid krigets utbrott i september 1939 var Aerotransport nummer sex i storlek bland Europas lufttrafikbolag.

Aeroports inkomster av verksamheten under 1939 var 6,2 milj. kr. jämfört med 5,2 milj. för 1938. Subventionen nedgick samtidigt enligt avtal med staten med 75.000 kr från 975.000 kr 1938 till 900.000 kr 1939. Bruttoöverskottet efter avdrag av driftskostnader och räntor utgjorde 1,9 miljoner. Avskrivningar verkställas med ett belopp av 1,7 miljoner, d. v. s. i det närmaste två gånger statssubventionen, till beräknade skatter på rörelsen t. o. m. 1939 avsattes 101.000 kr, varefter framkommer en nettovinst av 139.000 kr eller samma belopp som för 1938. De proportionellt höga avskrivningarna äro nödvändiga med tanke på att flygmaterielen på grund av den snabba tekniska utvecklingen inom några få år är omodern och måste utbytas samt att bolaget nu nödgas räkna med högre nyanskaffningskostnader än som förut varit normalt.

Av intresse är att bolagets försäkringsfond genom avsättning av på grund av självrisk inbesparade kaskoförsäkringspremier ökat med 57.000 kr till 254.000 kr. Under året har icke någon olyckshändelse inträffat, som medfört skada på passagerare eller personal.

Aeroports likvida ställning är synnerligen god. Det under 1938 redovisade

lån från Luftfartslånefonden på 746.000 kr har helt återbetalts. Skulder till diverse personer på 1,5 milj. kr, huvudsakligen ännu icke reglerade mellanhavanden med på de olika linjerna samtrafikerande bolag, motsvaras av liknande fordringar till ungefär samma belopp. Bank- och kassabehållningen uppgår till 1.006.000 kr. Flygplan, motorer och propellrar bokföras i 1,8 milj. mot 2,6 milj. 1938, trots att under året ett Douglas DC-3 flygplan för 21 passagerare, "Gladan", inköpts.

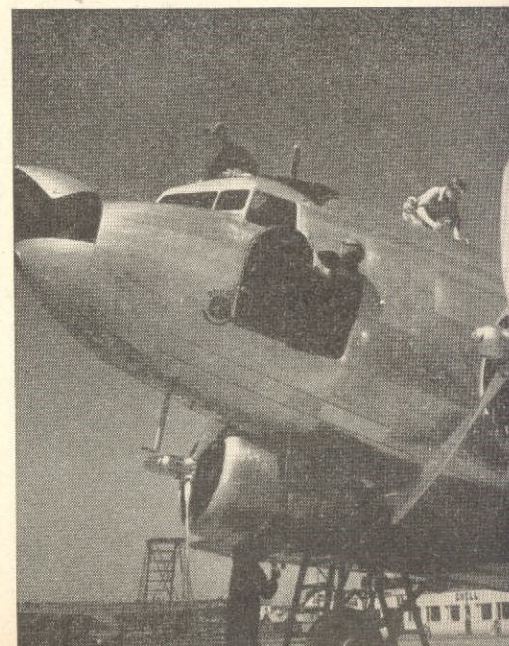
Till förfogande står inklusive från föregående år balanserad vinst (145.000 kr) i allt 284.000 kr. Vinsten disponerades under Aeroports nyligen hållna bolagsstämma sålunda, att till reservfonden avsattes 10 % av 1939 års vinst och att till aktieägarna utdelas 4 % för år 1938 med 123.000 kr av den från år 1938 i avvaktan på 1939 års resultat reserverade vinsten. Beträffande 1939 års vinst beslöt att resterande 145.000 kr i avvaktan på faktiska resultatet av 1940 års verksamhet skulle balanseras till 1940 års vinst- och förlusträkning. Beslut om dessa medels användande skall alltså fattas först av 1941 års ordinarie bolagsstämma.

Vid bolagsstämman omvaldes styrelsen.

Servicemännen gå på som skottspolar så fort Aeroports flygplan landat. — Resultatet framgår av ABAs rekordartade säkerhet.

Aktieteckning

Sista dagen för aktieteckning i "AB Flygtidningen" är den 15 augusti 1940. Alla flygintresserade äro välkomna som aktietecknare. Aktierna lyda å 50 kronor.



Beredskap

heter

den nya militärtidningen

Flykt — Udd — Sakkunskap



TVÅ LUFTENS RIDDERSMÄN har gått bort, Kurt Björkvall och Bo von Willebrand, en svensk och en finne i särklass både som flygare och som människor.

Kurt Björkvall var ett begrepp — det namnet betydde öppet, pojaktigt sinne. orädd håg, framåtanda, hjälpsamhet, enkla seder och sund livsföring. En del av dessa egenskaper har jag haft förmånen lära känna. Det var under flygning i Åre. Björkvall kände varje skrymsle, varje vind i sina kära jämtlandsfjäll, vilka kunskaper han utnyttjade med mästarskap. Här i denna stolta natur med de stora linjerna trivdes Kurt allra bäst. Naturen stämde överens med hans livsinställning.

Mac Hamilton har berättat om Björkvalls insatser i Finlandskriget. Kurt brann av begär att få sätta i gång och sparade sig inte. Han prövade nya idéer och anammade det bästa i dem. Plikttröget och utan att tveka genomförde han vad han fått sig förelagt.

Kurt Björkvalls atlantflygning, hans otaliga passagerarflygningar, hans ambulansflygningar, det sätt på vilket han utförde sina uppdrag, ja, allt visar vilket härligt virke denne svenske flygare var gjord av. Jag behöver inte mera orda om hans storhet, ty alla i vårt land känner den.

Kapten Bo von Willebrand, som omkom vid trafikflygplanet "Kalevas" störtning för en tid sedan, var såsom en figur ur "Fänrik Ståls sägner". Alltid lugn och sansad, med ett enastående mod, en god kamrat, synnerligen skicklig flygare. En av de tre första svenska flygare som kom till Finland efter krigsutbrottet har sagt att han aldrig kommer att glömma det välvilliga sätt på vilket kapten von Willebrand tog hand om dem. Många goda råd, vilka de hade nytta av under striderna, härstammade från honom. Dessutom var han en stor vän av Sverige och en stark länk mellan finska och svenska flygare.

BYGG SVENSKA GLIDFLYGPLAN!

Tyskarna ha meddelat förbud för bygge av det utmärkta glidflygplanet Grunau 9. Anledningen är obekant, och förbudet torde vara att räkna såsom gällande tills vidare. Ordföranden i KSAKs segelflygkommitté, ingenjör Bertil Florman, har skrivit till Aeroclub von Deutschland att detta förbud för oss svenskar är synnerligen betungande och bett dem vara vänliga att upphäva det t. o. m. 1941 års utgång. Något svar har ännu ej ingått. I stället för Grunau 9 anse tyskarna att man skulle bygga Schulgleiter 38.

För att slippa vara beroende av utländska bestämmelser vore det önskvärt att ha ett inhemskt, officiellt godkänt glidflygplan, som kunde få byggas i hur stor utsträckning som helst. Och när vi nu ha en svensk konstruktion, "Måsungen", var-

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

A.-B. Wilh. Grönvalls Läderfabrik, Ängelholm: Leverantör av läder till stöthjälmarna och andra lädervaror för flygvapnet.

A.-B. J. C. Ljungman, Malmö: Leverantör av bensinmätare, bensinanläggningar, genomströmningsmätare, luftkompressorer, färg- och smörjpistoler etc.

Läderfabriken, Klippan: Leverantör av bl. a. läderbeklädnad till flygplan.

Danielsson, Forssberg & Co, Klarabergsgatan 25, Stockholm: Leverantör av Pyrene kemiska eldsläckare och eldsläckningsvätska.

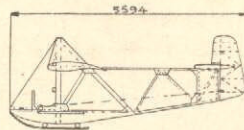
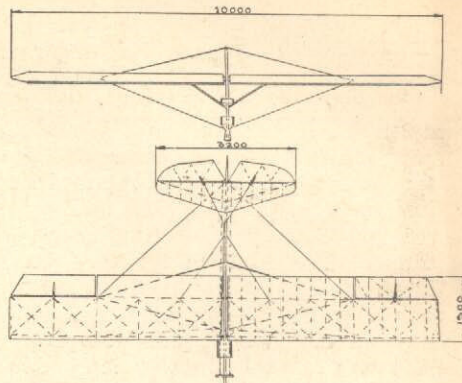
A.-B. Bono, Malmö: Leverantör av bonvax, dammbildningsmedel m. m.

Men det anstår ej flygare att länge och bittert sörja stupade kamrater. Nej, verkligheten tvingar en att i stället gömma deras minne i sin själs skattkammare och ställa upp dem som förebilder. Dessa skall man sedan med manlig fasthet söka efterlikna. Må vi resa ett minnesmärke i våra hjärtan över Kurt Björkvall och Bo von Willebrand!

Milen.

Ny flygplanpropeller

till Continental 40 hk motor till salu genast. Svar till "Förmånligt pris", denna tidning f. v. b.



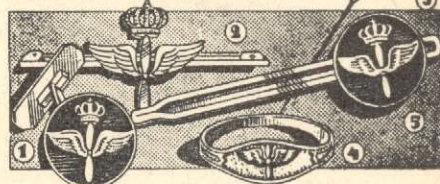
Det svenska glidflygplanet "Måsungen"

för skulle vi då inte kunna grundligt utexperimentera detta plan och fullända det? Om ej detta redan är gjort tillfyllest.... Konstruktören, ingenjör Dahlén i Trollhättan, är säkert villig att ställa sina ritningar och arbetsbeskrivning till förfogande! Idén synes oss vara värd att ta vara på. Detta kanske blir en viktig uppgift för segelflygkommittén....

Beskrivning på "Måsungen" var införd i nr 6 av FLYGTIDNINGEN, och bilder av planet återfinnas i nr 5.

Övningssegelplanet Grunau Baby är ej spärrat. Men man vet inte hur det blir i framtiden. Skulle det bli byggförbud även i detta fall så ha vi ju den nya konstruktionen "Måsen", omnämnd i nr 5 av FLYGTIDNINGEN. Vi behöva ej vara beroende av andra nationer när vi ha tillgång till svenska plan, vilka med lite god vilja kunna utvecklas fram till fulländning!

Ut FÖR FLYGARE OCH FLYGINTRESSERADE



1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 9: 75
2. Flygbrosch, förgylld. Populär bland flygintresserade dammer. Kr. 3: 75
3. Flygmärket med kråsnål. Förgylld. 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

Order över 3 kr. portofritt.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.

Prenumerera på

FLYGTIDNINGEN!

Den flygintresserade publikens inköpskällor

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

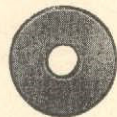


Vi tillverka o. lagerföra:
SKRUVAR
MUTTRAR
BRICKOR m. m.

Infördras offert!

A.B. BENDOR

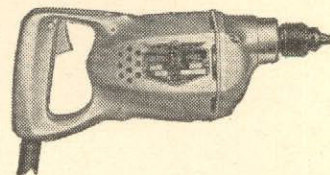
Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö



Bofors kvalitetsstål
C. E. Johanssons
precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.
MALMÖ



Verktyg och förnö-
denheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö



GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska
reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr.-
aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120

SIMON EDSTRÖM A/B.
MALMÖ

Internationella transporter

Ombesörja befraktning och
transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm **MALMÖ** Göteborg



MALMÖ.

Malmö

RÖRINSTALLATIONER

utför

Värme-, Gas-, Vatten-, Avlopps-
ledning

nyanläggningar • moderni-
seringar • reparationer

Infördras offert. Tel. 17715 - 75610 Växel.

Aktiebolaget

Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi Mångårig leverantör
till A/B Aerotransport

Malmö

Först kommer FLYGAREN,
sen kommer FALLSKÄRMEN
och sedan kommer gratulationen
i form av en tårta från

Ellstorps - Conditoriet

Sallerupsvägen 22 Tel. 10339



Dagbok för modellflygare

KSAK har låtit uppgöra en bygg- och flygdagbok för modellflygaren. Dagboken betingar ett pris av 30 öre per styck och expedieras portofritt efter rekvisition hos Aeroklubbens sekretariat. Red. har granskat boken och funnit att den på ett utomordentligt sätt kommer att skapa översikt och reda i modellflygarnas byggen och flygningar.

Äldre ex. av FLYGTIDNINGEN

Ett begränsat antal äldre nummer av FLYGTIDNINGEN kunna ännu köpas från kontoret i Malmö. Pris endast 20 öre per ex.

Meddela adressförändringar!

Glöm inte att uppgä även den gamla adressen!

Försäljare önskas

för artikel som köpes av varje flygintresserad. Goda förtjänstmöjligheter för rätt person. Svar till "Bordsprydnader", Flygtidningen, Malmö f. v. b.

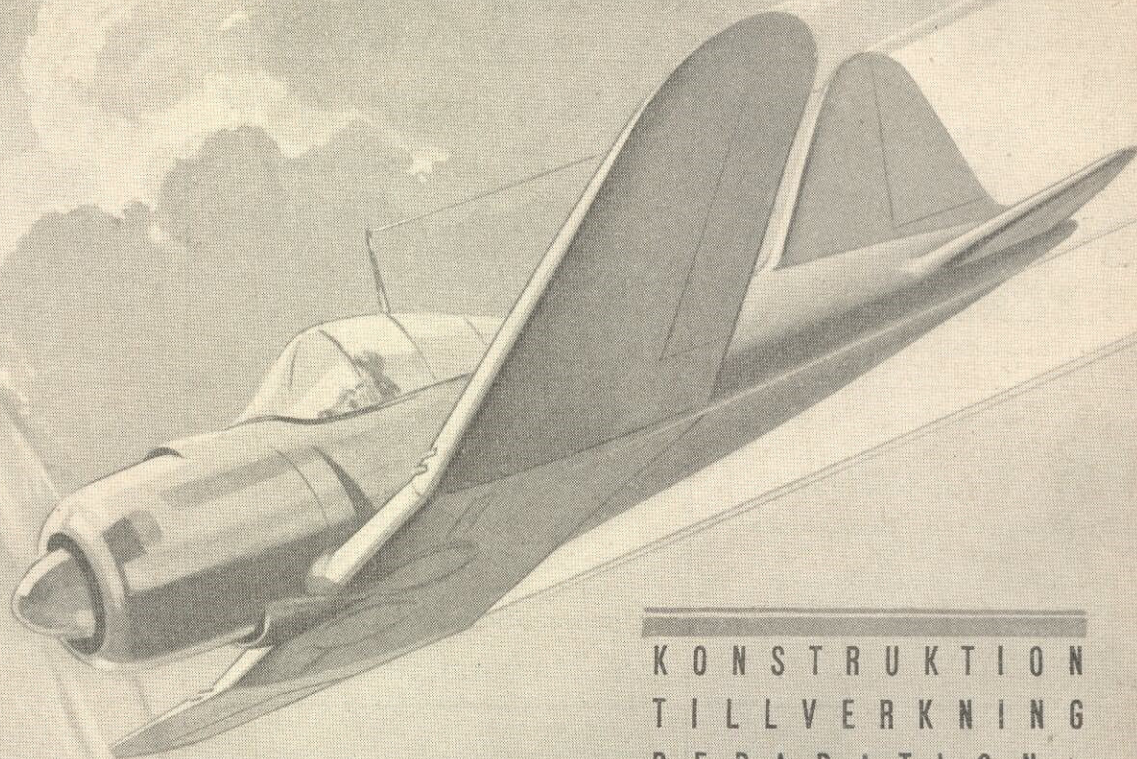
Kungl. Svenska Aeroklubben

meddelar att antalet glid- och segelflygdiplom nu uppgår till de siffror som nedanstående lilla tabell visar:

	Summa	1939	1940
			(t. o. m. 15/6)
A	194	73	30
B	87	32	30
C	25	8	8

Allt i Trycksaker & Klichéer
från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget
Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 216 60 - 219 60

Säg att Ni såg annonsen
i FLYGTIDNINGEN



KONSTRUKTION
TILLVERKNING
REPARATION ★

SVENSKA AEROPLAN A.-B.
LINKÖPING - TROLLHATTAN