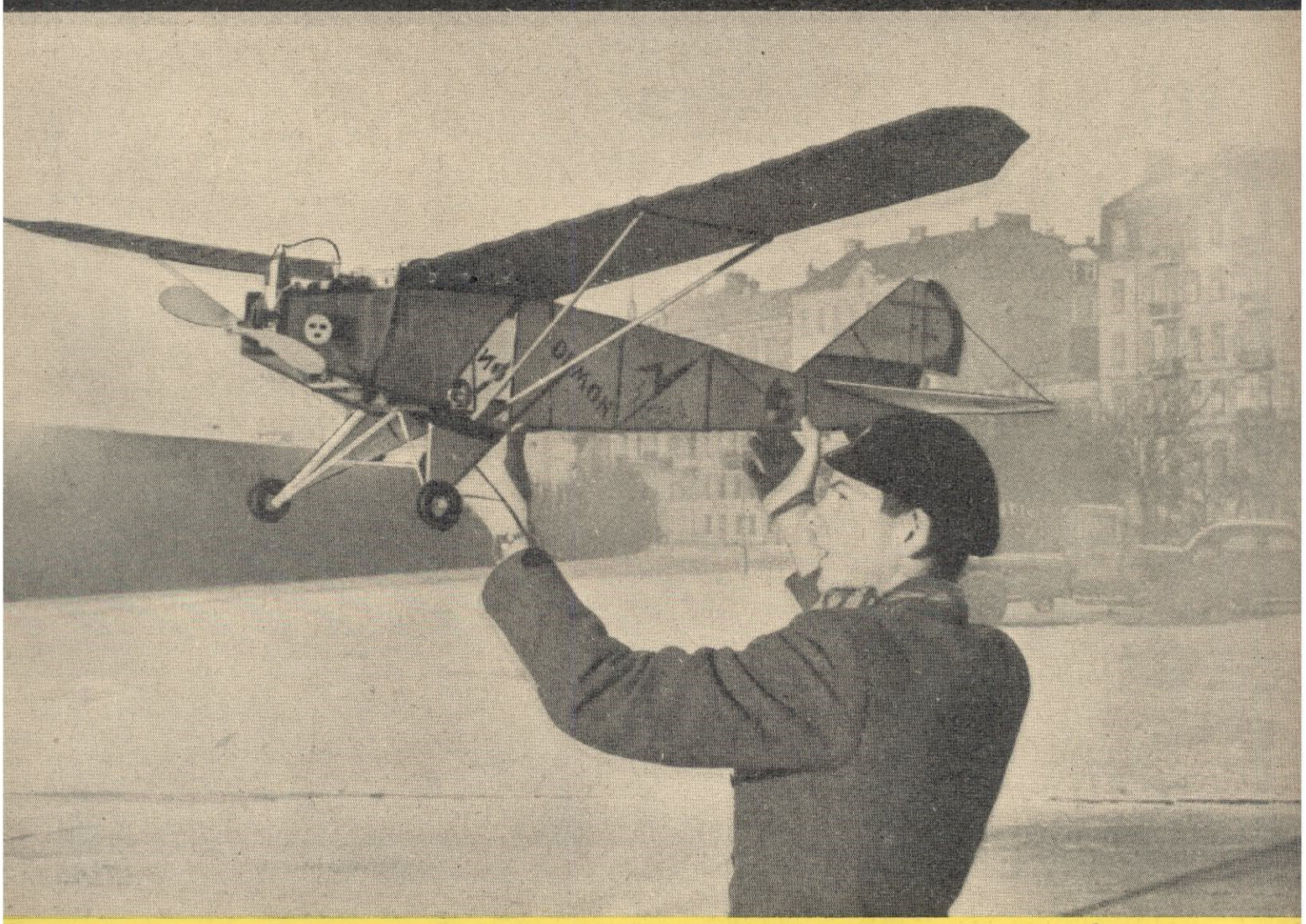


Flygtidningen

ÅRG. 3 • MARS 1941 • NR 3



Att bygga radiostyrda modeller är den senaste svenska hobbyn

(se artikel på sid. 18)



Luftinfanteriet på väg • Segelflygning i Patagonien
Onkel Sams flygindustri • Rapport om kriget i luften
Militära flygklubbar • Vingarnas modellflygtävling m. m.

ALLT om FLYGNING och FLYGARE

FLYGKURSEN HAR BÖRJAT!

FLYGTIDNINGEN 3/41 MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.
Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.
Telefon: 746 66. *Postgiro:* 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.
Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Prenumerationspris:
i Sverige per år 3: 75 kr.
i utlandet per år 5: — kr.
Lösnummerpris 35 öre (i utlandet 50 öre).
Annonspris: 50 öre per mm.
Annonser och meddelanden skola vara huvudkontoret tillhanda senast 14 *dagar* före utgivningsdagen.

Eftertryck med angivande av källan tillåtes.

Militära flygklubbar

Ett glädjande tecken på det alltmera stegrade intresset för flygspörsmål och flyget i allmänhet har på senare tiden försports genom bildandet av "flygklubbar" vid militära förband.

Att detta intresse är tillfinnandes vid flygvapnets truppförband är icke mera än naturligt, men det är så mycket mera glädjande att så även synes vara fallet vid arméns regementen och kårer. Säkert är också att disponibel fritid under utbildning och beredskap kan användas på sämre sätt än genom odlandet av förefintligt flygintresse, där förhållanden och omständigheter detta medgiver.

Hur skall då detta intresse odlas och på vilka positiva mål bör det inriktas vid de militära förbanden? Vilka personalkategorier kunna och böra ligga närmast till hands för mera privat odlande av de verksamhetsgrenar, vilka sammanhöra med flygklubbverksamhet?

Vid flygvapnet äro de yttre betingelserna för sådan verksamhet självfallet gynnsammare än vid övriga vapenslag. Härvid måste dock beaktas att för den fast anställda manskapspersonalen ingå sådana arbeten som byggandet av t. ex. segelflygplan vid vissa förband såsom en del av den fastställda utbildningen i övningsgrenen verkstadstjänst. Detta arbete lämpar sig väl för den efter grundläggande utbildning följande tillämpningen av snickeri-, sadelmakeri- och även järnarbete. Denna utbildning är dock icke frivillig utan ingår som ett kontrollerat led i undervisningen vid underbefälsskolorna. Så torde väl även bli fallet i fortsättningen, och denna undervisning kan alltså icke betraktas som frivilligt intresse och arbete. I övrigt upptager det fast anställda manskapets utbildning — i varje fall under pågående utbildningsskolor — genom extra allmänbildningskurser o. s. v. så stor del av dagens timmar att något "fritidsproblem" knappast uppstår för sådan personal.

Något annorlunda ställer sig förhållandet med det värnpliktiga manskapet. Även om ofta återkommande nattövningar och vakttjänst tidvis inskränker fritiden finnes dock plats för frivilligt sysslande med t. ex. modell- och segelplanbygge. Härvidlag kan måhända en lycklig förening i fritidsarbetet göras genom det äldre skolfria underbefälets insättande som biträden och instruktörer vid de värnpliktigas frivilliga arbete. Formerna för arbetet och dess bedrivande samt de resultat som därav kunna vinnas äro i stor utsträckning beroende på under hur lång tidsperiod de värnpliktiga kunna sysselsättas, alltså under huru lång tid de äro i tjänstgöring. En bestämd kontinuitet i arbetet är nödvändig om verkligt resultat skall uppnås.

En annan mycket viktig del av det frivilliga arbetet är att det bedrives under noggrann kontroll. Intet arbete som sammanhänger med flygmateriel av vad slag det vara må är till positiv nytta om det icke sker under noggrann kontroll av varje detalj. En sådan under arbetets gång fortlöpande kontroll underlättar alltid den slutliga och godkännande besiktningen av den färdiga produkten. I detta avseende ha flygvapnets förband mycket god hjälp av all den tekniskt kunniga flyg- och ingenjörspersonal, vilken säkerligen frivilligt kan ställas till förfogande.

Om sålunda betingelserna för frivilligt bedrivande av flygtekniskt arbete och studier utöver den ordinarie utbildningen förefinnes, framställer sig frågan: under vilka former och hur långt kan och bör detta lämpligen bedrivas vid flygförbanden? Som slutmål för arbetet kan måhända sättas byggandet av ett glid- eller segelflygplan samt dettas insättande i frivillig utbildning. Om en mera försigkommen del av den frivilligt arbetande personalen anförtros detta, kunna övriga till en början sysselsättas med byggandet av modeller o. s. v. Jämsides med arbetet bör viss teoretisk flyglära m. m. inhämtas. Att driva fram arbetet till frivillig privat motorflygning inom flygförbanden är uteslutet. Som en förberedelse för uttagning av värnpliktiga till utbildning vid reservflygskola kan ovan skisserade frivilliga arbete däremot hava betydelse.

Frågan om arbetslokal och arbetsmateriel kan under rådande forcerade utbildningsförhållanden vid förbanden stöta på svårigheter men torde om viljan finnes kunna lösas allt efter omständigheterna på platsen.

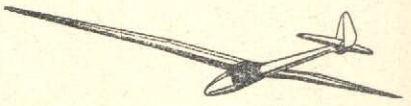
Organisationsformen för den frivilliga verksamheten kan utan olägenhet lämpas efter civila flygklubbars och bör i största möjliga utsträckning bygga på enskilt initiativ och intresse under förbandschefens uppsikt.

Anslutning till central civil flygorganisation (KSAK) bör med hänsyn till sammanslutningens natur och då den omfattar uteslutande militär och civilmilitär personal icke ifrågakomma. Skulle en centralorganisation vara behövlig och lämplig bör den sortera under samt erhålla stöd och direktiv på sätt som flygvapnet reglerar och bestämmer.

Organiserandet av förekommande privat flygintresse vid förband inom övriga vapenslag, vilka icke i sin ordinarie utbildning äro direkt berörda av hithörande spörsmål, kan väl utan vidare lämpas efter förefintliga civila klubbars och organisationers arbete. Utformningen och arbetssättet blir självfallet i hög grad beroende av det intresse och den betydelse vederbörande militära chefer vilja ägna åt och tillmäta verksamheten samt av att lämpliga och villiga personer finnas för arbetets bedrivande. På de platser där även flygförband äro förlagda kan säkerligen hjälp härvidlag påräknas av personal från dessa.

Bertil Schultz.

Bild från Flygkrigsskolans instruktionsverkstad.



Nya prenumerantklubbar

En stor del flygklubbar har insett vikten av att i dessa tider kunna bjuda medlemmarna verklig valuta för medlemsavgiften. Två saker äro i detta fall viktiga, nämligen dels att regelbundet, t. ex. en gång i månaden, samla medlemmarna till sammanträden med lärorika och intressanta föredrag m. m., dels att beräkna medlemsavgiften så att klubben kan prenumerera för samtliga medlemmar på FLYGTIDNINGEN. Detta betalar sig!

Tyvärr måste vi nu taga tillbaka vårt löfte att gratis utdela 1940 års årgång av FLYGTIDNINGEN till prenumerantklubbarna, då den tagit slut, men alla andra förmåner kvarstå.

I februarinumret publicerades en förteckning över flygklubbar som klubbprenumererat på FLYGTIDNINGEN. Sedan dess ha följande nya klubbar beslutat klubbprenumeration:

Norrköpings Automobil- och Flygklubb
Norrköpings Modell- och Segelflygklubb
Östra Sörmlands Flygklubb, Gnesta
FIBs MFK Svalan, Eksjö
Markaryds Flygklubb

KRIGET I LUFTEN

III.

— Från vår flygmilitäre medarbetare. —

En månad efter ockupationen av Danmark och Norge bröt stridsvågen in mot Frankrike över Holland och Belgien. De blixtsnabba framgångarna i Polen, de mekaniserade truppernas och flygvapnets effektiva verksamhet vid besättandet av det polska territoriet ansågos visserligen bero på god samverkan mellan de tyska försvarsgrenarna, men i ännu högre grad ansågs det snabba sammanbrottet vara direkt avhängigt av de polska luftstridskrafternas i stort sett omoderna materiel och för ett offensivt uppträdande olämpliga sammansättning. När den slutliga kraftmätningen med Frankrike kom, skulle det på intet sätt kunna förlöpa på samma relativt lättvindiga sätt. Frankrike var främst skyddat av sin som ointaglig betraktade Maginotlinje, och i övrigt ansågs landets såväl lant- som flygmilitära resurser göra det till en om också icke fullt jämbördig så dock motståndare, som borde bemötas med respekt. Detta speciellt med hänsyn till det stöd som England erbjöd i vänstra flanken.

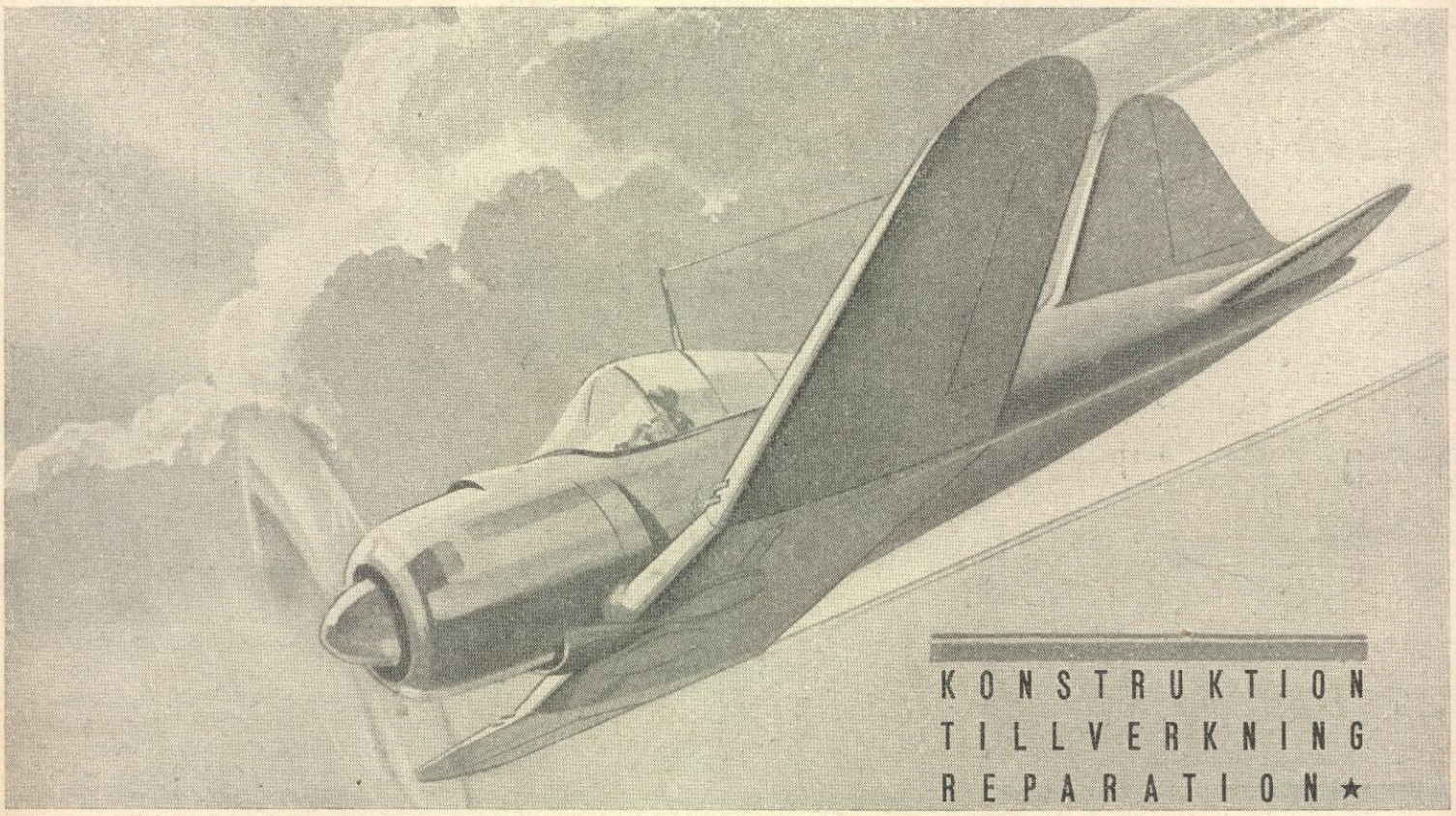
Vi ha sett hur spelet fortsattes. Det tyska genombrottet genom Holland och Belgien öppnade fronten norr om Maginotlinjens fästningsverk, och genom den sålunda bildade bräschen kastades de tyska stöttrupperna fram långt in i fiendelandet. De snabba operationer, som därefter närmast följde, skulle dock aldrig ha kunnat utföras om icke det tyska flygvapnet genom en intensiv verksamhet tillkämpat sig ett praktiskt taget obestritt herravälde i luften. Det franska flyget nedkämpades på sina flygplatser, i luften och vid flygindustriens fabriker genom tyska bombanfall, och de engelska flygförband som överförts till fransk mark voro dels av obetydlig storleksordning, dels återfördes de till England efter katastrofen vid Dunkerque.

De tyska Stukaflygarna gjorde, förutom vid den nu nämnda självständiga luftkrigföringen, en mycket effektiv insats i direkt samverkan med den tyska armén och främst dennas motoriserade stöttrupper. Dessas hart när otroligt snabba framryckning skulle knappast ha kunnat äga rum utan ett mycket intimt samarbete med samverkande stridsflygförband. Sannolikt har ett effektivt samband varit organiserat icke blott mellan de olika försvarsgrenarnas staber utan även mellan samtliga stridande enheter framme i första linjen. På de punkter, där stöttrupperna mötts av starkare väpnat motstånd, torde Stukaförbanden ha kunnat tillkallas med mycket liten tidsfrist och genom bombanfall tillintetgjort motståndet på de befästa punkterna. En sådan samverkan kräver dock säkerligen sambandspersonal från flygvapnet, som följer armén vid dess allra främsta linjer. Som ett resultat av de tyska anfallsstyrkornas offensivanda veko de franska försvarskrafterna i allt snabbare tempo tillbaka. Det franska nederlaget var snart ett faktum, och Frankrike fann sig tvingat begära vapenvila.

Genom ockupationen av Nordfrankrike hade nu för Tyskland stora möjligheter yppat sig att medelst fullt effektiva flyganfall nå alla delar av England. Iordningställande av flygfält och ordnande av baser för bomb- och jaktförband igångsattes snarast möjligt. Och snart kunde den stora luftoffensiven begynna.

Redan när offensiven mot Frankrike i maj började igångsattes på engelsk sida nattliga bombföretag mot tyskt område. Dessa anfall riktade sig huvudsakligen mot industriområdena i Tysklands nordvästra delar. Anfallen, som fortsattes under sommarens lopp, skola enligt tysk uppgift ha varit riktade huvudsakligen mot icke militära mål. Som svar på denna krigföring inleddes så kampen om Storbritannien med de tyska s. k. vedergällningsaktionerna, vilka togo sin början den 8 augusti 1940. Bombanfallen mot England synes under augusti och september månader haft till

(Forts. på sid. 9)



SVENSKA AEROPLAN A.-B.
LINKÖPING-TROLLHÄTTAN

FLYGTIDNINGENs II. POPULÄRA FLYGKURS

Av Carl Flygare

Först vill jag tacka för det oerhört stora intresse ni visat flygkursen. Visserligen har jag haft ett fantastiskt arbete med att gå igenom alla examensproven för den första lektionen. Glädjande nog var det dock mycket små rättelser att göra, men ännu större glädjeämne var givetvis den stora succén, som faktiskt kan kallas "jättepyramidalis".

Tack även för alla vänliga brev. Jag är mycket tacksam för alla brev och jag spar dem som ett kärt minne från flygkursen. Tyvärr har jag inte haft tid att svara på dem, men med få ord sagt: lektionerna ska bli lika "roliga och intressanta" i fortsättningen, så ni kan gott rekommendera flygkursen till alla era vänner och bekanta som "alla tiders". — Övriga svar finner ni under brevlådan här nedan.

Jag måste dock erkänna att jag även fått litet "skäll" från ett par håll för att det dröjt med distributionen av examensprovet. Jag skall försöka bättra mig, men det kanske inte är så gott. Tänk er själv in i situationen! Till i dag (den 15 februari) har det kommit i medeltal 300 brev om dagen, och då jag personligen vill sköta alla detaljer i kursen kan ni säkert förstå att det är "jämt jobb", varför en försening lätt kan uppstå på något håll.

En del ha dessutom underlåtit att sända in kontrollkupongen, någon har glömt bifoga svarsportot. Härigenom har arbetet försinkats på grund av extra brevskrivning. Detta hinnes ej med i fortsättningen, utan hädanefter åka tyvärr alla ofullständiga rekvisitioner av examensprov utan förbarmande i papperskorgen!

En prima nyhet har jag till er denna gång. Ni ska nämligen även få utbildning i segelflygning (se meddelande härom på annan plats i tidningen).

Viktigt meddelande:

För att examensprov skall kunna erhållas fordras:

1. att den *i tidningen införda kontrollkupongen* insändes vederbörligen ifylld;
2. att namn och adress äro läsbara;
3. att svarsporto bifogas.

Vi kommo förra gången överens om att lyftkraft erhölls då plana ytor voro ställda snett mot en luftström (med framkanten något högre än bakkanten). Flygplanvingen är till sin princip en sådan snedställd yta.

Varje föremål, som framdrages genom luften, gör ett visst motstånd (luftmotstånd). Luftmotståndets storlek beror huvudsakligen av kroppens form. Även flygplanvingen gör således ett visst motstånd, vilket brukar kallas för *vingmotståndet*. Dessutom uppstå motstånd av flygplanets övriga delar. Med ett gemensamt namn kallas dessa senare för *skadliga motstånd*. Vingmotståndet plus de skadliga motstånden benämnas med ett gemensamt namn *bromskraft*.

Strömlinjeformen.

De ytor som tjäna till att bibringa ett flygplan lyftkraft böra ha en sådan form att största möjliga lyftkraft erhålles samtidigt som luftmotståndet eller bromskraften blir den minsta möjliga. Man har kommit till det resultatet att *strömlinjeformen* ligger närmast idealet för minsta luftmotstånd. Strömlinjeformen är cigarr- eller päronliknande. En regndroppe som faller från en takränna e. d. formar sig i strömlinjeform genom de tryck- och vacuumbildningar som uppstå i det omkringliggande luftlagret vid droppens färd mot marken. Strömlinjeformens profil framgår av fig. 2.

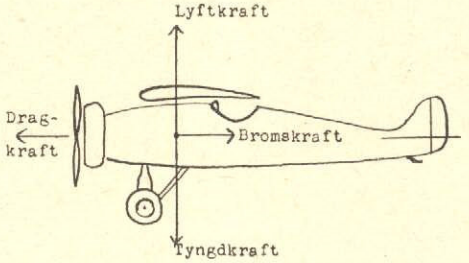


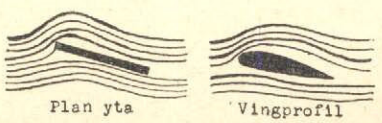
Fig. 1.



Fig. 2.



Fig. 3.



Luftströmningar kring olika profiler

Fig. 4.

En trubbig kulliknande spets framåt minskar luftmotståndet och gör att luften delas jämnt åt alla sidor. Av denna anledning brukar man utforma racerbilar kulformigt i främre ändan. Dessutom bygges bakändan på dessa tävlingsbilar ut till en spets. Härigenom minskas de vacuumbildningar som alltid uppstå på baksidan av en kropp som föres fram genom luften. Vacuumbildningen, som är en sugkraft, minskar nämligen hastigheten framåt, d. v. s. ökar bromskraften.

På flygplanet verkande krafter.

För att ett flygplan skall kunna flyga måste lyftkraften vara så stor att den uppbär flygplanets tyngd (motverkar *tyngdkraften*), och dessutom måste flygplanet förses med en *dragkraft* som övervinner bromskraften (se fig. 1).

Vilka nyttiga faktorer ha vi då att räkna med vid flygning? Jo, i första hand den dragande motorkraften samt flygplanets bärande ytor.

Motorkraften överföres på propellern, som drager flygplanet fram genom "lufthavet" på samma sätt som en motorbåt drives med propeller.

Vid flygning med frånslagen motor, s. k. *glidflykt*, ersättes propellerns dragkraft av jordens dragningskraft (tyngdkraften), och flygplanet kan segla framåt under höjdförlust, ungefär som när man åker kälkbacke — även då har man ju jordens dragningskraft som "motor".

Bröderna Wright, som voro den praktiska flygningens föregångsmän, hade stora svårigheter med att få sitt flygplan att lätta från marken för att sedan stiga. De kommo underfund med att om vingarna ställdes något snett så fingo de fram en lyftande egenskap, men blev denna vinkel för stor orkade flygplanet icke stiga, utan ett allt större motstånd uppstod så att motorn till slut ej förmådde draga flygplanet framåt.

Samma sak kunna vi konstatera om vi göra om det där försöket med att hålla ut handen sträckt genom fönstret på en bil vid fart framåt. Hålles handen i olika vinklar mot luftströmmen finna vi att vid små positiva vinklar (d. v. s. när framkanten är något högre än bakkanten) vill handen höja sig utan att allt för stort luftmotstånd förmärkes. Ökas vinkeln så ökas även luftmotståndet och när handen står på kant är motståndet störst och då märker man ingen lyftkraft alls.

Anfallsvinkeln.

Den vinkel under vilken luftströmmen träffar en yta eller en flygplanvinge kallas *anfallsvinkel* (se fig. 3).

Bröderna Wright lärde sig så småningom inse att för stor vinkel mot den mötande luftströmmen ej fick användas men att ökad anfallsvinkel lyfte flygplanet bättre än en mindre sådan — dock endast upp till c:a 15 graders anfallsvinkel.

En flygplanvinge bör ej utformas som en plan platta, emedan större virvelbildning med åtföljande bromskraft då uppstår än vid en välvd yta. Man har därför utformat *vingprofilen* i strömlinjeform (se fig. 4).

Genom en sådan utformning av vingen har man på undersidan erhållit ett övertryck, som vill pressa upp vingen, samtidigt som man på översidan erhållit ett undertryck (vacuum) som suger vingen uppåt. Vid normala anfallsvinklar utgör sugningen på vingens översida 2/3 av lyftkraften varemot övertrycket på undersidan — till synes märkligt — endast bidrager med c:a 1/3 av lyftkraften.

Det förefaller kanske egendomligt att flygplanet uppbäres till huvudsakligaste delen av den sugkraft som bildas på vingarnas överkant, men så är faktiskt förhållandet. Vi ska med ett enkelt experiment bevisa hur den luft som delats av vingens framkant och passerar översidan av vingen suger denna uppåt.

Vi tar ett papper som är c:a 15×20 cm. Det är lämpligt med exempelvis ett vanligt skrivmaskinspapper eller skrivpapper. Lägg papperet på bordet, skriv A på den ena kortsidan och B på den andra.

Vik upp papperet c:a 5 cm från den sida där ni skrivit A. Vänd papperet. Rulla det därefter från den sida där ni skrivit B tills ni kommer fram till vikningen. Släta därefter ut det rullade papperet en aning och forma det så att det ser ut som en vingprofil sedd från sidan.

Placera papperet på ett bord enl. skissen här t. h. Håll nu fast det så att den vikta delen A ligger platt på bordet. Den del som ni rullat skall ha formen av en vingprofil. Genom att blåsa från "A-sidan" (se fig. 5) kan ingen luft komma in på undersidan av "vingen", men denna lyfter sig likväl så mycket förhållandena medge (se fig. 6).

Detta bevisar således att lyftkraft kan uppstå enbart genom vacuumet som bildas på vingens översida, då vid detta försök ingen luftström kunnat träffa vingen underifrån.

Vingprofilen.

När en luftström träffar en flygplanvinge framifrån delar den sig så att en del av luftströmmen passerar på översidan och en del på undersidan. På undersidan träffar luftströmmen den i allmänhet snett ställda vingen (på grund av anfallsvinkeln) och lyftkraft erhålles (till c:a 1/3 av den totala lyftkraften, se ovan). På vingens översida kan luftströmmen icke "smita åt" vingen utefter hela översidan på grund av vingens avrundade form. Luftströmmarnas riktningar framgå av fig. 4. Luftströmmen hinner inte svepa ner fullständigt utefter vingen utan det bildas ett vacuum som alstrar lyftkraften (c:a 2/3 av den totala lyftkraften, se ovan). Snarlikt är förhållandet när t. ex. en racerbåt susar fram genom vattnet. Genom förens form sprutas vattnet ut åt sidorna, det hinner ej följa båtens sidor omedelbart bakom förstäven, utan även där uppstår en vacuumbildning (detta vacuum brukar som bekant suga stora gropar i vattnet).

Luften verkar med större eller mindre kraft på varje liten del av en vinge. Om man sammansätter alla dessa krafter till en *resultant* (= medelkraft) så finner man att denna krafts anbringningspunkt — som kallas *tryckcentrum* — vandrar fram och tillbaka allt efter anfallsvinkelns storlek. Vid ökad anfallsvinkel vandrar tryckcentrum framåt och vid minskad anfallsvinkel bakåt.

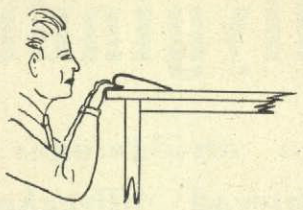


Fig. 5.

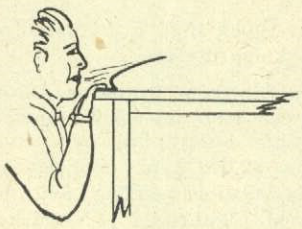


Fig. 6.

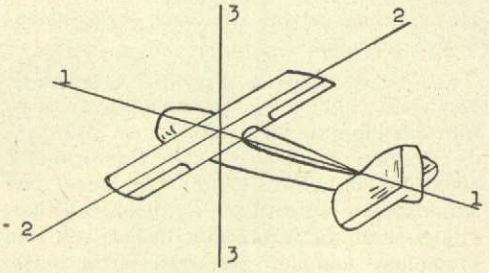
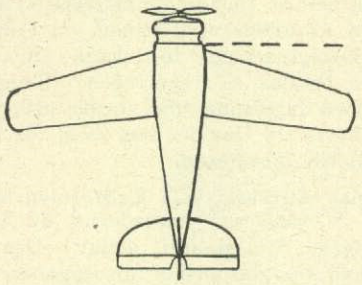
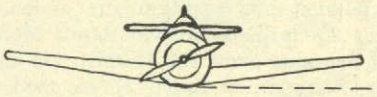


Fig. 7.



Pil-form.

Fig. 8.



V-form.

Fig. 9.

Vingens lyftkraft och motstånd beror av: vingens form (vingprofilen) och anfallsvinkeln samt vingens hastighet i förhållande till den omgivande luften. Vingens lyftkraft är avsevärt större än dess motstånd (vid normala vingprofiler och anfallsvinklar).

Lyftkraft och bromskraft ökas med ökning av anfallsvinkeln. Lyftkraften ökas härvid snabbare än bromskraften (intill en viss gräns).

1. och 2. regimen.

Vid flygning i den så kallade 1. regimen stiger flygplanet bättre och bättre vart efter anfallsvinkeln ökas intill dess man uppnått *bästa stigvinkeln*. Ökar man anfallsvinkeln ytterligare över stallvinkeln säger man att flygplanet flyger i 2. regimen, och flygplanet stiger sämre ju mer anfallsvinkeln ökas. Så småningom flyger det horisontellt.

Detta gäller intill en viss maximal anfallsvinkel (15—17° beroende av vingprofilen). Denna maximala anfallsvinkel kallas *stall-* (uttalas ståål-) *vinkeln* (övergången mellan 1. och 2. regimen). Ökas anfallsvinkeln härutöver minskas lyftkraften och flygplanet sjunker, såvida icke motorstyrkan medgiver flygning i *2:a regimen* utan höjdförlust. Ökning av anfallsvinkeln över stallvinkeln kallas *överstegring*.

Stigning möjliggöres genom effektöverskott från motorn. Detta överskott kan emellertid även tagas i anspråk för att öka flygplanets horisontalhastighet — precis som vid bilkörning, man ger mera gas i uppförsbackarna samt när man vill öka farten framåt.

Med *planflykt* menas att flygplanet flyger horisontellt. Härvid är lyftkraften lika stor som tyngdkraften. Farten framåt regleras som sagt genom motoreffekten. Anfallsvinkeln är liten då hela motorstyrkan utnyttjas vid normal flygning, eller flygning i *1:a regimen* som det även heter. Anfallsvinkeln måste emellertid ökas vart efter motorvarvet minskas om man önskar bibehålla planflykten.

Landning av ett flygplan tillgår i allmänhet så att föraren under glidflykt successivt ökar anfallsvinkeln så att flygplanet till slut rör sig parallellt med och omedelbart över marken i överstegrat tillstånd. Lyftkraften minskas härvid mer och mer samtidigt som farten framåt avtager. Till slut sjunker flygplanet igenom och "sätter sig". Farten är då minskad till den så kallade *landningshastigheten*. Genom den stora anfallsvinkeln har stjärtpartiet kommit mycket lågt i sättningsögonblicket, varför flygplanet tar mark med hjul och sporre samtidigt (ideallandning!).

I sättningsögonblicket skall flygplanet befinna sig omedelbart över marken. Ett liknande fenomen finner man hos fåglarna när de sätta sig (landa). Före sättningen öka de anfallsvinkeln och bromsa upp farten genom att snedställa vingarna en aning samtidigt som de spänna ut dem så att vingytan ökas.

Alla rörelser av flygplanet i luften tänkas ske kring dess *tyngdpunkt* (d. v. s. tyngdkraftens s. k. angreppspunkt) och kunna hänföras till rörelser runt tre tänkta axlar.

1. *Längdaxeln* tänkes gå genom flygkroppens längdriktning, genom tyngdpunkten och parallellt med propelleraxeln. Rörelse kring denna axel sker med *skevningsrodren.*
2. *Tväraxeln* kallas den axel som tänkes gå vinkelrätt mot längdaxeln och som är parallell med vingarnas sträckning. Rörelse kring denna axel sker med *höjdrodret.*
3. *Lodaxeln* är den tredje tänkta axeln som går vinkelrätt mot de båda övriga axlarna. Rörelse kring denna axel sker med *sidorodret.*

Dessa tre tänkta axlar ha alltid samma inbördes läge i förhållande till flygplanet — oberoende av hur flygplanet ligger i luften.

(Forts. på sid. 19)

Onkel Sams flygindustri just nu

Fram till år 1938 var den amerikanska flygindustrin av en relativt blygsam omfattning. År 1936 var således hela omsättningen inte mer än 86 milj. dollars. Som jämförelse kan nämnas att den amerikanska bilindustrin samma år hade en omsättning på c:a 2.500 milj. dollar. Nu ser det emellertid ut att ha slagit om, och flygindustrin håller just på att övertaga ledningen. Under normala förhållanden skulle detta ha betytt väldiga spekulationer i flygindustriaktier, men i dag är detta ej fallet då myndigheterna ingripit. En ny lag bestämmer nämligen att ingen får tjäna mer än en viss procent (upp till 12½ %) på allt som kan rubriceras som krigsmateriel. Dessutom sträva myndigheterna efter att främja utvidgningar och nyanläggningar inom olika delar av flygindustrin, vilket sker på så sätt att företagen på fem år få låna erforderligt kapital. Många röster höjdes mot dessa statliga ingripanden i tanke att de skulle verka hämmande, men enligt vad som framgår av följande översikt har det inte alls blivit så. Tvärtom förberedas överallt stora utvidgningar, och produktionen synes vara i full gång.

Flygmotorfabriken **Allison Engineering** Co., som hör till General Motors, byggde under september 1940 228 vätskekylda motorer av typ V-1710 och i oktober 286 motorer. Under loppet av januari i år lär hälften av företagets nya tillbyggda fabrikslokaler ha tagits i bruk. I slutet av september 1941 räknar man med en månatlig produktion av 1.000 motorer.

Flygplanfabriken **Boeing Aircraft Co.**, Seattle, beräknar att de nuvarande fabriksanläggningarna med en golvyta av 152.000 kvm under mars månad skall ha utvidgats till 304.000 kvm. Utvidgningen omfattar även dotterbolaget *Stearman Aircraft Division*, Wichita, Kansas, där Stearmanskolplanen byggas jämte delar till de fyrmotoriga Boeing B-17, de "flygande fästningarna". För närvarande tillverkar Boeing per månad 26 fyrmotoriga långdistansbombare av typerna B-17 C och B-17 D. Till sommaren påbörjas tillverkningen av typen B-17 E, utrustad med motordrivet kulsprutetorn.

Väldiga utvidgningar — intensifierad tillverkning

Flygplanfabriken **Brewster Aeronautical Corp.**, sysselsätter nu 6.500 man i fabriksanläggningar som mäta en sammanlagd golvyta av 82.000 kvm. För ett år sedan voro motsvarande siffror 800 man och 16.900 kvm. Fabriken i Newark bygger vingar och andra delar till de fyrmotoriga Consolidatedflygbåtarna, och fabriken i staden Long Island tillverkar störtbombare och jaktplan.

Koncernen **Curtiss-Wright Corporation**, Newyork, håller på att uppföra tre nya fabriksanläggningar, varvid den nuvarande arealen på 90.000 kvm förstoras till 408.000 kvm. På Buffalo-flygplatsen har grundstenen lagts till en av dessa fabriker, vilken skall stå färdig den 15 maj och som i sommar kommer att sysselsätta 20.000 arbetare. Arealen är 112.000 kvm, och anläggningen kostar i runt tal 12 milj. dollar. Filialen i St Louis ökar arealen till 112,000 kvm, kostnad 11,5 milj. dollar, 12.000 arbetare. Den tredje Curtiss-Wrightfabriken är under uppförande vid Columbus. Omkostnaderna för dessa tre nya fabriker betalas av regeringen. Byggnaderna med inredning blir statlig egendom men uthyres till Curtiss, som även får förköpsrätt till fabrikerna.

Douglas Aircraft Co. i Kalifornien levererade de sista nio månaderna av 1940 flygmateriel för 45 milj. dollar. Den 31 aug. hade Douglas order inneliggande för 141 milj. dollar, och detta belopp steg i september till 351 milj. dollar — sedan dess har summan säkerligen stigit åtskilligt. Bolaget har utvidgningar under arbete för 2,5 milj. dollar vid Santa Monica och El Segundo samt för 11 milj. vid Long Beach. Sistnämnda fabrik förses med underjordiska monteringshallar och luftskyddsrum för en arbetsstyrka på 15.000 man. Driften skall börja till sommaren.

Flygplanfabriken **Lockheed Aircraft Corp.**, Burbank, har meddelat att en ny fabriksanläggning på 48.300 kvm under januari fullbordats, varefter den sammanlagda golvytan nu är uppe i 127.000 kvm. Häri inräknas ej de utvidgningar som företagits av dotterbolaget *Vega Airplane Co.* I början av november sysselsatte Lockheed 14.600 man förutom Vegabolagets 2.500 arbetare. Nu lär Lockheeds arbetsstyrka vara uppe i 25.000 man. I oktober hade bolaget order inneliggande till en summa av 280 milj. dollar.

Flygplanfabriken **Glenn L. Martin Co.** i Baltimore förbereder en utvidgning med 112.000 kvm, varefter bolaget i den således dubbelt så stora fabriken skall kunna sysselsätta 16.000 man mera än förut.

North American Aviation Inc. i Inglewood, Kalifornien, har förstorat sin fabriksareal från 60.700 till 94.000 kvm. Dessutom uppfördes i september en ny fabrik vid Dallas i Texas på 93.000 kvm golvyta, vilken anläggning kostat 7 milj. dollar.

Northrop Aircraft Inc., Hawthorne, Kalifornien, som tog en ny fabrik i bruk i september 1939, ämnar öka från 20.000 till 46.500 kvm. Arbetet skall vara klart i maj. Har inneliggander order för 24 milj. dollar.

United Aircraft Corp., East Hartford, Connecticut, som är en sammanslagning av flygplanfabriken Vought-Sikorsky, motorfabriken Pratt & Whitney och propellerfabriken Hamilton Standard, levererade under de första nio månaderna av 1940 flygmateriel för 78 milj. dollar. Inneliggande order f. n. för 430 milj. dollar.

Vultee Aircraft Inc. håller på med utvidgningar för 4 ¼ milj. dollar.

Wright Aeronautical Corp., till 97 % ägt av Curtiss-Wright-koncernen, har en ny motorfabrik under uppförande vid Lockland i närheten av Cincinnati. Den skall komma att täcka en areal av 158.000 kvm och bli färdig under första halvåret 1941. Avsikten är att här kunna framställa 2.000 motorer per månad. Dessutom har bolaget övertagit en fabriksanläggning på 40.000 kvm, vilken även den skall användas vid byggande av Wrightmotorer.

Fyratusen nya flygplatser byggas.

I samarbete med armén och marinen har den civila luftfartsmyndigheten i USA utarbetat en plan som omfattar byggandet av omkring 4.000 nya flygplatser. Ett första anslag på 80 milj. dollar har beviljats. Hela detta väldiga utbyggnadsprogram beräknas gå löst på c:a 560 milj. dollar. Arbetet skall utföras på 6 år, men om det blir nödvändigt kan det vara klart på halva denna tid. Kostnaderna för inköp av mark och uppförande av byggnader m. m. äro icke inberäknade i nämnda summa. De planerade nya flygplatserna skola anläggas ej blott i själva Förenta Staterna utan även i Alaska, på Hawaii och Söderhavsöarna.

Meningen är att öka antalet större civila flygplatser från nuvarande 36 till c:a 500, de medelstora från 245 till omkring 1.600 och de mindre från 1.576 till c:a 1.900. Häri ha ej inberäknats de 78 flygplatser som f. n. användas av arméns och marinens flyg.



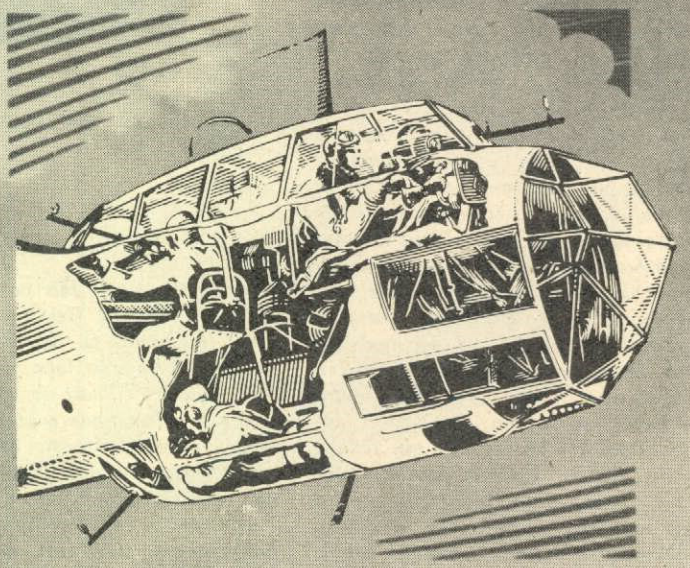


Bilderna härbredvid äro tagna helt nyligen och visa avsnitt från USAs upprustning i luften. — Överst en rad skolplan från Stearman Aircraft Division. Fabriken arbetar i dubbla dagskift, varunder ett Stearman-skolplan släpps ut färdigt var tredje timme. — På den undre bilden synas fyra fyrmotoriga bombare av typ Boeing B-17 C. Fabriken i Seattle framställer en sådan "flygande fästning" per dag. B-17 C har en topphastighet av 480 km/tim.



Stridsflygplanet
DORNIER DO 215

förenar framstående flygegenskaper med stort stridsvärde. — Vapnens placering medgiver bästa skottfält i alla riktningar.



Den rymliga kabinen, vilken erbjuder fullständigt fri sikt, inrymmer hela besättningen på 4 man, som på ett idealiskt sätt samarbetar under flygning och strid.

DORNIER-WERKE
G. M. B. H. / FRIEDRICHSHAFEN

F. 6. 68 2/34 HÖGSTEDT † 11/2 –41

Flygstedt är död. Nej, han är inte död, ty hans ande lever fortfarande genom de oförgängliga alster som hans ritstift och pensel framtrollat. Och de murar som han byggt i kamratskapets tempel skola icke raseras. Emellertid har hans kropp tröttnat, och vi ha ej längre den oskattbara förmånen att se honom ibland oss. En djup förstämning råder hos de anhöriga, i en sällsynt stor kamratkrets och på FLYGTIDNINGENs redaktion. Agne Högstedts stoft fördes söndagen den sextonde februari till den sista vilan under militära hedersbetygelser från Flygvapnet. En mängd av hans vänner och bekanta deltog i den vackra och gripande ceremonien. Agne Högstedt var värd denna epilog. Hans vänner känna djupt saknaden efter den oförliknelige kamraten, flygaren och konstnären.

En nära vän till den bortgångne, den kände skribenten redaktör Gunnar Östbye, har tolkat vad han och vi inom FLYGTIDNINGEN känna i denna minnesruna.

Någonstans 5/11 1940.

Hej broder!

Vi ha redan börjat med störtisflygandet igen. Det känns förbaskat underligt — du förstår, sitta där uppe ensam med sina tankar. Man har sitt eget, sin spanares och de ynkliga krypens liv nere på marken i sin hand. Inte i handen men väl mellan tummen och pekfingret. Sprutan är full av blåbär och under vingarna hänga bomber färdiga att släppas när som helst. Man är väl ett djävulens redskap eller kanske hans son. Men jag kan i alla fall aldrig komma ifrån hur förbannat vackert det egentligen är här uppe bland molnen. Jag lider inte av någon pigsentimentalitet, men Du förstår i all sin alldaglighet så är nog den svenske och även den utländske kamraten i luften något av en hjälte. Se bara vilka offer man begär av honom. De order han får tar han utan att blinka och sin ledare följer han in i döden. Varken jag eller någon annan av vårt lands flygare kan göra anspråk på att vara militärer — vad man nu avser därmed — men vi äro goda soldater. Man blir okänslig för allt och alla. Se t. ex. på kamratskapet. Var finner man en bättre och mer uppoffrande anda än här. Alla äro glada pojkar, som dagligen taga sig en lekstund med ödet. Hur underligt det än låter så är det på ett särskilt sätt man tar det, när en kamrat gått i backen eller "satt tofflorna" som vi säger. Inte sitter man med tårdränkta ögon och talar om hur god och vacker natur han var inte, nej fan heller. Man söker glömma honom så fort som möjligt eller också om han kommer på tal någon gång drar man fram vad han gjort för kul i vänners ystra lag.

Vem vore mera värd en dikt än den svenske störtbombflygaren. Hans tjänst är farligare än andras, men han är också gladare än andra. Han har som man säger och vill att en flygare skall ha — moral. Han flyger i lodrät pigué mot sitt mål, släpper en bomb, tar åter upp flygplanet och är då kanske blind för en stund (black-out eller som vi säger rullgardin). När han rätar upp planet från störtdykningen så rinner blodet från huvudet och en violett rida med stjärnor dansande omkring går ned över ögonen. I det moderna kriget är störtbombflygaren den farligaste eller kanske en av de farligaste faktorerna. Men hur djärv han än är så har han sina svagheter. Han kan vara skrockfull och mycket annat. Det finns gåtor här i livet som man måste brottas med, men hur meningslöst livet än synes för mången utomstående så har det dock för oss sitt stora och outplånliga värde. Nu får det vara nog



för den här gången. Jag skall upp igen. Hej och hopp Din skalk och tusen hälsningar.

A g n e.

— — — —

Malmgården den 28/12 1940.

Agne har varit här och hade den lufsande och skällande Gey i sällskap. Ungarna voro förtjusta, ty de fingo beundra hans fina uniform och leka med hunden. Själv är jag ägare till ett av världens mest unika bokverk. Han hade sökt mig på julaftonen, men jag var bortrest. Julklappen var inte mindre kär för det. Ett minnesblad tillägnat kamratskapet. Det är "Circus Dahls great show" en samling karikatyrer och galenskaper, där man återfinner hela raden av flygare från överste Lundström och ned till de mest nybakade förarna. Jag har haft hjärtligt roligt åt dem. Deras svagheter, benämningar i kamratkretsen och förehavanden i övrigt i och utom tjänsten äro här sammanförda. En hotch-potch-soppa, där flygmaskinerna hoppa som klimpar. Agne är mästare till alla konstverken och den något stolliga texten. Vad han gör, gör han grundligt och ambitiöst. Samlingen kompletteras med en avdelning, som rätt och slätt heter "Anteckningar". Där stå alla förarna uppräknade i bokstavsordning med nummer och namn. Efter varje namn finnes en öppen rad. Agne har redan själv satt ett † och ett datum vid några av dem.

— Du förstår systemet, skrattar han. När någon sätter tofflorna så antecknar du här † och datum. Enkelt! Du vet alltså hur du skall göra för att rätt använda din gåva. Hoppas du får glädje av den, och sätt värde på den, för upplagan är mer än begränsad.

Vi ha druckit kaffe. Agne har sjungit några flygarvisor. Det var särskilt en som slog an. Refrängen var något i den här stilen: Ali balloh, balloh... Den lät entonig och dyster. Texten var oerhört makaber, men det var något särskilt med den visan. Han berättade, att när någon satt tofflorna brukade man lägga fram hjälmen eller vad man kunde få tag i efter honom vid hans kuvert och så sjöng man i korus visan. Sådana äro stukagossarna och Gud välsigne dem för det.

— — — —

Kramers Bar 1/1 1941.

Jag har just ätit lunch och flyttat ut i baren. Alla fåtöljerna äro upptagna, ty flygarna ha slagit sig ned i dem vid ett långbord. Humöret är tydligen prima, och Agne är kanske den gladaste i den blåklädda skaran. Han kommer fram till mig och pratar. Prata kan han — om allt mellan himmel och jord, och hans fantasi kan flyga värre än den djärvaste stukagosse.

— Du förstår, det har blivit en sed — eller rättare sagt institution — att vi samlas så här den 1 januari, tömma en bägare och önska varandra gott nytt år. Man vet ju inte hur länge man får vara tillsammans, och den ursprungliga kursens led glesna från år till år. Men det är på något sätt en manifestation över samhörigheten, och jag tror att de pojkar som redan seglat in i evigheten äro här bland oss och skåla fast vi inte se dem. De ha väl permission på det nya stället någon gång också för att återvända till sina gamla kumpaner. Men nu får man inte vara här nere längre och fingå. Skall tillbaka i tjänst. Det skall bli härligt ! ! !

— — — —

Redaktionen 11/2 1941.

Teleprintern smattrar monotont. Krigsrapporter, död och förbannelse. Som av en osynlig makt ledes jag in i printerhytten och ser bokstäverna hämras fram:

STOCKHOLM, tisdag. (TT.)

En flygolycka inträffade på tisdagsförmiddagen under navigeringsflygning, varvid flygföraren vpl. korpralen Agne Thorild Högstedt dödades och flygsignalisten vicekorpral Sven Gustaf Hylander skadades. Flygvapnets haverikommission har rest till olycksplatsen.

— — — —

Malmgården 11/2 1941.

Det kändes egendomligt att komma hem. Minstan brast i hejdlös gråt, och när hon äntligen hämtat sig kluckade hon fram med illa undertryckt trots:

— Varför skall det alltid vara så, att alla snälla människor ska dö, det är bara dom elaka, som få leva!

Hon må ha rätt eller inte, det hör inte hit. Men jag tänkte mycket på vad hon sagt, när jag tog fram Agnes bok för att göra anteckningen enligt hans instruktion. Det blev kanske inte så prydligt, som han skulle önskat, ty handen darrade en smula. Och det blev mer än en anteckning. Bredvid hans namn har det rena vita papperet fått en fläck. Ty en tår råkade tillra just dit, medan jag skrev.

Sånt där skulle Du aldrig förstå, men man är ju inte mer än människa. Anteckningarna om Dig satte jag som rubrik över dessa rader. De säga ungefär vad som bör sägas. Det har nu en gång blivit så. Och som slutvignett till minnesrunan över Dig använder jag samma ord, varmed Du hälsade mig i Ditt brev:

Hej broder!

Du förstår mig nog bäst så. Ej med klagan skall Ditt minne firas. Ali balloh, balloh...

Gunnar Östbye.



KRIGET I LUFTEN

(Forts. fr. sid. 3)

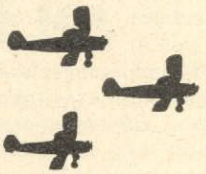
mål dels flygplatsbekämpning för ernående av herraväldet i luften, dels anfall mot de militära befästningsanläggningar, som över allt längs kusterna uppfördes som skydd mot den alltmer hotande invasionsfaran. I relativt stor utsträckning riktades även anfallen mot industriella anläggningar, speciellt i sydöstra England. Då de utsedda målen efter någon tid ansetts vara nedkämpade — eller kanske icke kunnat nedkämpas utan onormalt stor bombinsats — flyttades flygförbandens anfallsmål allt längre åt väster och norrut in i landet. De platser där massinsatsen gjordes ändrades följaktligen, men de från början utsedda målen oroades fortfarande med olika täta mellanrum av fientliga aktioner, som hindrade eller fördröjde återuppbyggnadsarbetet.

Den från tysk sida utförda flygplatsbekämpningen synes i stort sett ha misslyckats. Vederbörande militära myndigheter torde också ha insett detta och riktat de huvudsakliga anfallen mot andra mål än det engelska flygvapnets baser. Också ha endast en ytterst ringa bråkdel av de flyganfall som företogos under de två sista månaderna av år 1940 riktats mot engelska flygbaser.

De första anfallen mot Berlin respektive London ägde rum i början av september månad. Därmed var även signalen given till en alltmer ogenerat bedriven terrorkrigföring, riktad främst mot de större städernas civilbefolkning. Intill slutet av år 1940 ha sedan enligt respektive krigförande länders nyhetsbyråer utförts mot London över 100 tyska anfall och mot Berlin 35 engelska flyganfall.

Taktiken hos de båda krigförande ländernas flygvapen har visat sig vara relativt olika. Möjligen beroende på en viss brist på flygmateriel, speciellt bombplan, hade de engelska bombanfallen i allmänhet utförts av små förband, som insatts mot olika mål i Tyskland och av Tyskland ockuperade länder utan någon tydligare tendens till kraftsamling. Ett undantag mot denna regel visa dock anfallen mot invasionshamnarna. De tyska anfallen ha däremot som regel utförts av förband av avsevärd styrka. Man har även sökt höja anfallens effektivitet genom att, när väderleken tillåtit, åstadkomma en kraftsamling av största möjliga mått mot ett fåtal mål. Den kraftiga effekten av dylika anfall har främst visat sig vid angreppen mot större industricentra såsom Coventry, Birmingham, Southampton och Bristol.

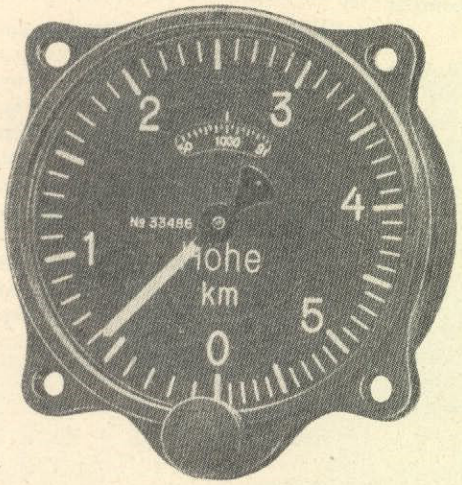
G. H.



SAAB höjer kapitalet

Svenska Aeroplan A.-B. har vid extra bolagsstämma beslutat en ökning av bolagets aktiekapital med 4 milj. till 21 milj. kr. De nya aktierna tecknas av de båda förutvarande aktieägarna Bofors och Järnvägsverkstäderna, med 2 milj. vardera.

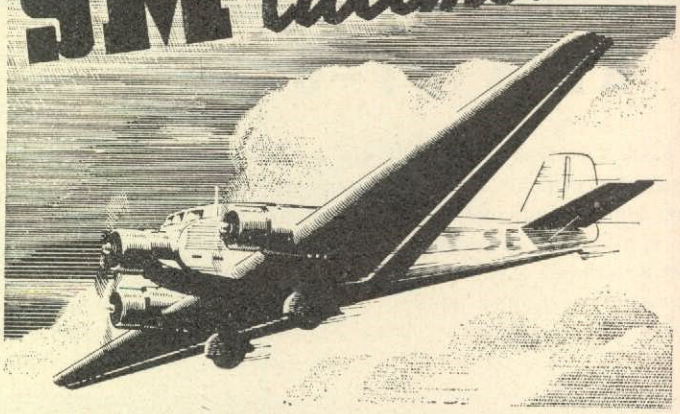
Höjdmätare för flygplan



visande och registrerande

G. Lufft Metallbarometerfabrik
G. m. b. H.
Stuttgart-S

SM lättmetall



hög hållfasthet — låg vikt

Vi leverera i aluminium och lättmetallegeringar: Plåt, tråd, rör, bult, band, skenor, nitar och profiler ävensom skruvar, muttrar och varmpressade lättmetalldetaljer med höga hållfasthetsegenskaper.

A.B SVENSKA METALLVERKEN
TELEGRAMADRESS: METALLVERKEN · VÄSTERÅS · TELEFON: NAMNANROP
Filialer med lager: Stockholm, Göteborg, Malmö. Försäljningskontor: Sundsvall, Norrköping, Eskilstuna

SM
VÄSTERÅS
GRANEFORS
SMULTUNA

AMATÖREN SPEKULERAR

över det medeltunga bombplanet — fjärrspaningsplanet

En av våra läsare har sänt oss nedanstående artikel som, utan att göra anspråk på oantastligt vetenskaplig syn i alla detaljer, vill påvisa en övergång från specialisering till universalism i utformningen av moderna stridsflygplan.

Inom flyget har liksom inom andra områden en specialisering ägt rum. Man har byggt flygplan särskilt avsedda för bombfällning, spaning o. s. v. I ett modernt flygvapen finnes emellertid en flygplantyp som i sig förenar alla de egenskaper vilka karakterisera bomb-, spanings- och jaktplanet. Det är det medeltunga bombplanet eller fjärrspaningsplanet.

Som exempel kunna vi nämna *Dornier Do 215*, *Bristol Blenheim* och det amerikanska *Martin 167*. Vi finna hos dessa plan genomgående likheter. De äro alla tvåmotoriga fribärande monoplan med en besättning på 3—4 man. Spännvidden ligger vid omkring 20 m, flygvikten omkring 7.000 kg.

Minst är Blenheim med en spännvidd på 19,6 m, störst Martin med 21,4 m. Do 215 har en spännvidd av 20,7 m. Flygvikten är för Blenheim 6.480 kg, för Do 215 8.500 kg och för Martin 167 6.880 kg.

Hastigheten hos Martin är 505 km/tim max. Martin 167 uttogs under prov vid Wright Field förra året som det bästa amerikanska medeltunga bombplanet. Beväpningen består av 6 ksp. Martin 167 torde liksom Blenheim med fördel även kunna användas som tungt jaktplan.

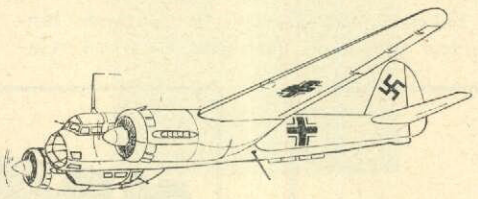
Engelsmännen hade då kriget bröt ut inga tunga jaktplan. Då det skulle taga alltför lång tid att konstruera och utprova ett sådant utrustades ett antal Blenheims med en extra beväpning på 4 ksp. I denna form fick typen sedan tjänstgöra som jaktplan.

En version av *Do 17*, föregångaren till Do 215, säges också ha varit utrustad som tungt jaktplan. Den hade då utom kulsprutor två genom propelleraxlarna skjutande kanoner.

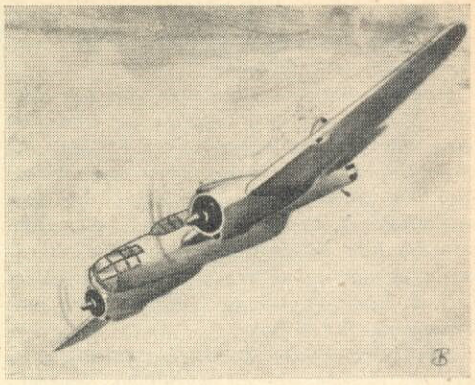
En nackdel hos de ovan beskrivna flygplanen är att de ej kunna företaga störtbombfällning i samma utsträckning som den vanliga "stukan". *Junkers 88* kan emellertid användas även för denna form av anfall.

Ju 88 är liksom de föregående ett fribärande tvåmotorigt helmetallplan. I flygkroppens främsta del är besättningsrummet beläget och har plats för alla fyra besättningsmännen. Bredvid föraren sitter spanaren-bombfällaren, som till sitt förfogande har en i vindrutan monterad kulspruta. Bakom honom ha de två övriga männen sina platser. Den ene betjänar den övre-bakre kulsprutan, den andre, liggande på golvet, den undre-bakre kulsprutan. Vid i- och urstigning skjutes halva kabinöverklädnaden bakåt.

Bakom besättningsrummet vidtager bombrummet. Bomber kunna även upphängas i särskilda fästen på vingens undersida.



Junkers 88.



Martin 167.

Hastigheten för Ju 88, som antagligen är ett av de modernaste i tjänst varande bombplanen i Europa, är max. 517 km/tim.

Summera vi ovanstående typers goda egenskaper skulle vi komma fram till följande "idealplan" — ett tvåmotorigt helmetallplan i skalkonstruktion med ungefär nedanstående data:

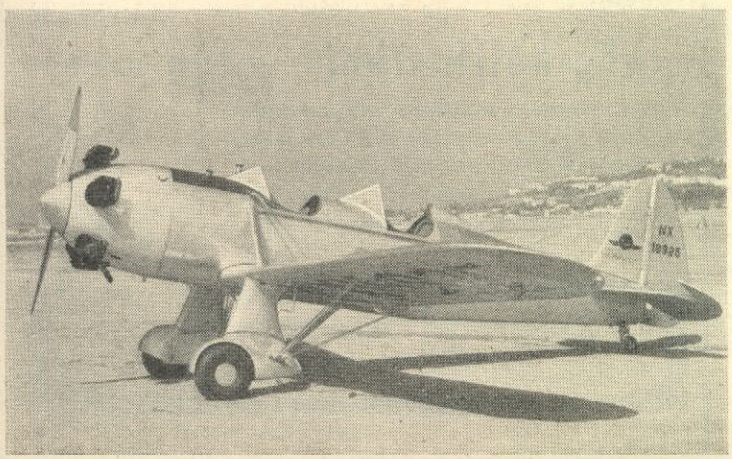
spännvidd omkr. 17 m
längd omkr. 14 m
vingyta 46,5 kvm
flygvikt omkr. 6.000 kg
bomblast 1.000 kg
max.-hast. omkr. 550 km/tim
aktionsradie 1.000 km.

Planet skulle kunna utföra störtanfall. Bomblasten består av en enda 1.000-kg-bomb, som förvaras i flygkroppen. Vid störtanfall föres bomben med en "gaffel" ut ur bombrummet. Besättningen bestående av förare och radiosignalist. Med två motorer på omkring 1.000 hk vardera, skulle en hastighet på över 500 km/tim utan svårighet kunna uppnås.

Jean.

RYAN ST-3

Ryan ST—3 ser nästan ut som en vanlig Ryan S-T men är ändå en helt ny maskin, som konstruerats och byggts med lärdom av alla de erfarenheter som samlats med hittillsvarande typer, byggda vid Ryan Aeronautical Company, San Diego, Calif., USA. På bilden synes denna nya modell 1941 som civilt skol- och övningsplan. Hittills har ett stort antal ST—3:or beställts av U. S. Army Air Corps.



Den mest framträdande skillnaden mellan Ryan ST—3 och den förra modellen är att det nya planet utrustats med femcylindrig stjärnmotor, en Kinner på 125 eller 160 hk. Även Menasco, fyrcyl. radmotor på 125 eller 150 hk kan komma till användning, om köparen så önskar. Dessutom har kroppen gjorts längre och vidare än förut, vilket kommit utrymmet i sitsarna till godo, speciellt för benens räkning. Ställbara sitsar av militär typ ha inmonterats.

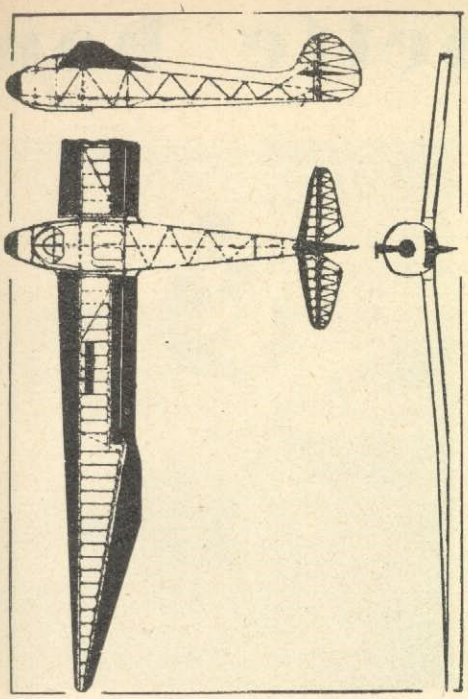
Kroppen är av helmetall, monocoquetyp. Den är synnerligen kraftigt byggd för att tåla de ofta hårda påkänningarna vid skolflygning. Givetvis kunna alla kända manövrer utföras med detta synnerligen högvärdiga flygplan.

Enmotorigt jaktplan med "dubbelkropp"

Den nystartade amerikanska flygplanfabriken Manta Aircraft Corp., Los Angeles, Kalifornien, har börjat bygga en ny typ av jaktplan. Enligt amerikanska meddelanden är det ett enmotorigt plan med skjutande propeller och "dubbel kropp". Motorn sitter bakom förarsitsen, och i det stora hela påminner maskinen om det nya tyska ensitsiga jaktplanet Focke-Wulf Fw 198. Med en motor på 1.000 hk (vätskekyld Allison V-1710) och en mycket kraftig bestyckning lär Mantajaktplanet komma upp i en hastighet av 640 km/tim. Dess teoretiska flygsträcka uppges vara 5.000 km.

SPORTPLANKÖP I KRISTID: Direktör *Gösta Andrée*, känd flygplatschef på Torslanda, har köpt den bl. a. i Dalarna bekanta Cuben SE-AGO med 40 hk motor. Säljaren, *Walle Forslund*, Falun, har ju blivit segelflyginstruktör och behöver inte längre någon motor!

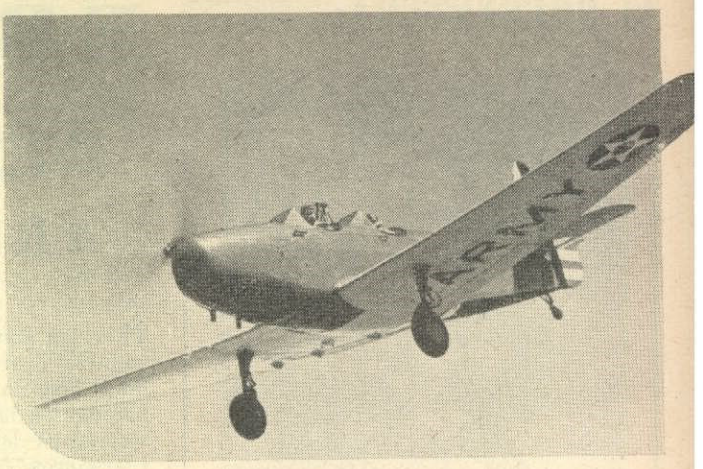
2 st. FLYGPLAN
till salu nu eller senare. Nyrenoverade och besiktigade. Endast kontant affär.
"Skeks", Hangaren, Visborgsslätt.



FYRSITSIGT SEGELPLAN

Ernst Weber heter en tysk ingenjör som konstruerat ett fyrsitsigt segelplan, EW-2, med platserna två och två sida vid sida. Planet har välvningsklaffar, med vilka man kan reglera vingprofilen för låg respektive hög fart. Spännvidd 21,5 m, längd 8,5 m, höjd 1,4 m. Tomvikt 360 kg, flygvikt 680 kg. Vingyta 34,6 kvm, vingbelastning 15,6 kg/kvm.

PT-19



förnämligt skolplan från FAIRCHILD

Det amerikanska militärflyget har fått ett nytt skolplan, en Fairchild med militärbeteckningen PT—19. Fabriken, Fairchild Aircraft Division, Hagerstown, Maryland, benämner planet M—62. Med denna typ har Fairchild — kanske endast tillfälligt — frångått sina högvingade typer och gjort en utomordentligt trevlig lågvingad maskin.

De tvåbalkiga vingarna äro helt av trä, medan kroppen består av svetsad krommolybdenstålrörkonstruktion med tygklädsel. Motorn är en Ranger 6—440 C—2, 175 hk luftkyld radmotor med sex hängande cylindrar. Planet är utrustat med vingklaffar. Ovanpå kroppen mellan sitsarna finnes ett robust skydd vid rundslagning, något som dock inte så ofta händer med lågvingade plan.

Data och prestanda:
spännvidd 11 m
tomvikt 790 kg
flygvikt 1.100 kg
maxhastighet 215 km/tim
färdhastighet 185 km/tim
landningshastighet 81 km/tim
topphöjd 4.900 m
teor. flygsträcka 760 km.

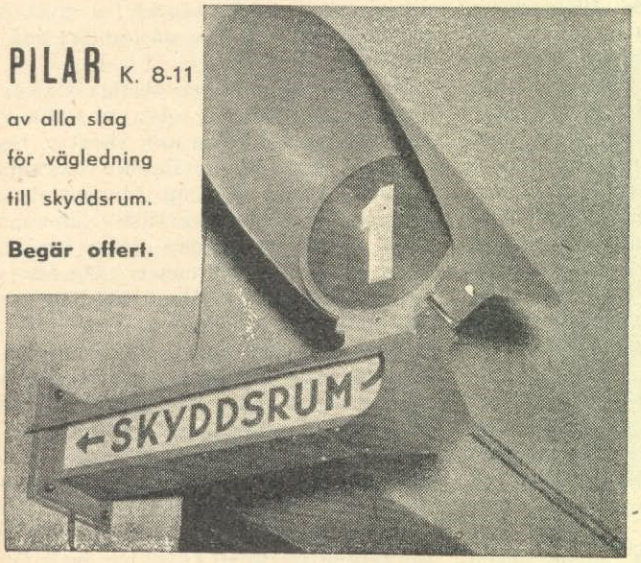
LJUS-SKYLT

Typ. K. 1.

GODKÄND OCH FÖRORDNAD AV LUFTSKYDDSINSPEKTIONEN.
Köp icke mindervärdiga efterapningar.

avsedd för allmänhetens vägledning till skyddsrum, förbands- och avgasningsplats samt rapportställen vid luftanfall.

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



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



"Der Flieger"

Den representativa tyska flygtidskriften av populär-teknisk karaktär.

Prenumerationspris pr år för Sverige RM 6:— plus porto RM 1:20.

Begär provnummer från
VERLAG WALTER ZUERL, Pettenkoferstrasse 7, München 15, Tyskland.

VI PRESENTERA:



Carl Rosencrantz, redaktör, kapten, sekreterare i Aeroklubben i Skåne.

Våren 1916 tog Carl Rosencrantz sitt flygcertifikat, nr 51, vid Enoch Thulins flygskola på Ljungbyhed. Därefter tjänstgjorde han vid skolan såsom flyginstruktör och genomgick fortsättningskurs år 1918. Sedan kom flyget i bakgrunden några år för Rosencrantz. Han gav sig ut som frivillig i estniska frihetskriget och skötte sig så bra att han utnämndes till major på slagfältet. "Vill ni komma hit som flygare?" undrade persiska staten strax därefter och engagerade Rosencrantz och en annan löjtnant. "All right!" svarade herrarna och reste. Men "stopp!" sa engelsmännen i Konstantinopel, och så blev det att fara hem igen.

Detta var dock inte Carl Rosencrantz' farväl till flyget. Tvärtom. År 1923 fick han en chans som flygfrämjare och organisatör, och han tog den. Att detta blev till stor lycka för det skånska flygets framtid vet man nu. Det var nämligen så att Göteborg hade ordnat luftfartsutställningen ILUG 1923. Direktör John Lithander var själen i det hela. En dag ringde han till Rosencrantz: "Jo, vi tänkte ordna en triangeltävling Göteborg—Malmö—Köpenhamn. Vill ni stå för den sydliga delen av tävlingen och eventuellt bilda en flygklubb i Skåne?" — "Skall ske!" svarade Rosencrantz kort och militäriskt och satte igång med sin vanliga imponerande och hörbara energi. Snart hade han lyckats intressera några gamla flygare i Skåne samt en del synnerligen inflytelserika personer, och så bildades Kungl. Svenska Aeroklubben i Skåne 1923. Sedan dess har kapten Rosencrantz varit sekreterare hela tiden utom ett år. Triangeltävlingen gick bra, Malmö fick ner postavdelningen från ILUG till en utställning i Kungsparken. 1923 var för övrigt ett märkesår för det skånska flyget. Då arrangerade klubben sin första flygdag.

(Forts. på sid. 22)

ERIKA hette hon

och flyga på hang kunde hon, trots att hon bara var ett vanligt glidplan i

ARGENTINA

Hur jag kom att hamna i Comodoro Rivadavia i argentinska Patagonien är en lång historia. Hur som helst damp jag ner där på hösten 1936. Efter två dagars vistelse på denna "petroleumets huvudstad" i Argentina fick jag anställning som ingenjörsassistent i ett tyskt bolag vid namn Astra och skulle ha mitt arbetsfält bland en massa rör, tankar, ugnar och pumpar i bolagets destilleri. Här fanns en segelflygklubb, i vilken jag snart blev medlem.

Någon gång ett par år tidigare hade en flygentusiast köpt ett glidflygplan, typ "Anfänger", och dragit ner det bland får och borrtorn på pampan. Lära sig flyga kunde han dock inte, och så fick planet stå där övergivet.

I bolaget fanns emellertid en ung österrikare vid namn Alesch, som även han var intresserad för segelflyg. En dag tog han Gud i hågen, snokade reda på planet och begav sig upp i luften med en instruktionsbok i ena näven och spaken i den andra. Att planet höll då han landade var ett under och ett gott betyg åt konstruktören, ty där planet tog mark blev det en stor grop. Denna utmärktes senare med en påle med påskrift "Die erste Landung der Erika in Patagonien". Dit fördes sedermera alla nybörjare innan de fingo svinga sig upp i luften, och det påpekades för dem att en liknande landning absolut ej var önskvärd vare sig första eller sista gången de landade.

Den unge Alesch blev emellertid ännu mera entusiast efter denna minnesrika landning och skyndade sig söka reda på andra likasinnade. Och så startades "Der Segelfliegerklub Condor, Astra", eller på spanska: Condor, Club de Planeadores, Astra. Medlemmarna voro ej många till att börja med. Endast 6 man, men alla med håg för att flyga samt villiga att uppoffra tid och pengar på att lära sig detta. Planet köptes för en billig penning, och bolaget lämnade klubben ett fält, cirka 2 km långt och med ett hang på ena sidan.

Då jag gjorde mitt inträde i klubben, efter att ha betalt inträdesavgiften på 100 pesos, fanns det ett 15-tal aktiva medlemmar och cirka 50 passiva. Klubben hade fått en hangar med snickarverkstad, byggd av gamla zinkplåtar som bolaget skänkt.

Fortfarande fanns dock blott "Erika", som planet döpts till. Men av den ursprungliga Erika var ej mycket mer än spaken kvar. Otaliga voro de missöden hon varit utsatt för, men med god vilja och arbetsiver hade medlemmarna undan för undan reparerat skadorna hon fått. Att hon vägde litet mera nu kunde ingen hjälpa. Bara det gick att flyga var allt väl.

Ja, så skulle jag börja lära mig flyga. Läraren var Alesch, klubbens grundare. Han hade tränat sig på Erika och även anmält klubbens inträde i Albatross, moderklubb för alla andra segelflygklubbar i Argentina, med säte i Buenos Aires. Dit hade han sedan begivit sig och avlagt prov för A-, B- och C-diplom på omkring 14 dar, varefter han återvände hem och började lära sina kamrater i klubben att flyga.



Förf. med sin vovve på pampan i Argentina. Nu har P. G. Schwartz lämnat de patagoniska nejderna och blivit medlem i Linköpings Segelflygklubb.

Han var alltså nu min lärare. Tyska kunde jag inte mycket. Skoltyskan hade jag glömt. Spanska däremot talade jag flytande liksom min herr lärare. För den skull ska ni inte tro att han använde spanska vid sina instruktioner. Nej på tyska gick det och jag begrep inte ett skvatt. Överhuvud taget hörde jag aldrig något annat språk än tyska talas i klubben under hela min tid som medlem.

Då han emellertid pratat en god stund blev jag så förd ut till ovannämnda landningsgrop — varför begrep jag givetvis inte förrän långt senare, då jag lärt mig tala tyska något så när.

Så fick jag äntligen bestiga Erika, och rutschningen började. Att jag skulle vicka med spaken till höger och vänster begrep jag, och jag klarade första rutschningen galant. Dock var jag tvungen rutscha fem gånger innan jag tilläts lämna marken. Detta gjorde jag då ordentligt — ända upp till 20—30 meter. Jag hade inte uppfattat att Alesch sagt att jag endast fick hoppa litet grann. I varje fall gick det bra fast det kostade mig 3 pesos i böter. De hade nämligen det systemet i klubben att varje fel man gjorde som kunde vara till risk för planet, kostade en viss summa, vars storlek berodde på hur stort felet var. Flyga sönder planet kostade däremot ej något i pengar men så mycket mera i arbete. Den stackarn som gjort tabben fick sätta till all fritid han hade för att skyndsammast möjligt klistra ihop skadan igen, men naturligtvis med hjälp av kamraterna, vilken hjälp dock var frivillig.

Ja, så fortsatte min utbildning. Efter 70 starter kom dagen för A-provet. Vi skul-

le då kunna flyga ett perfekt "S" med 180 graders kurvor, landa inom en radie på 25 m samt kunna hålla det i luften i 30 sek från en höjd av 100 m. Det sista var enligt min mening det svåraste, då ju Erika liksom Gustav II Adolf med tiden blivit tämligen tung! Det gick dock bra och jag för min del hade 15 sek tillgodo.

Hanget, som låg på ena sidan om fältet, kunde endast användas då det blåste sjövind, d. v. s. ostlig vind. För det mesta blåste det från norr och söder och oftast storm. Hangvind hade vi sålunda kanske ej mer än några få gånger på året. Kände man emellertid att det blåste sådan vind fick man fart, må ni tro! Då skulle det hangflygas. Så fort man kunde stack man av till flygplatsen. Innan vi tagit A-diplom fingo vi förstås inte flyga på hanget utan bara jobba, men det var roligt det med. Man hade ju alltid något att se fram emot, ty en gång skulle det, trots allt, bli ens egen tur, d. v. s. så fort man kunde flyga en 360 graders kurva perfekt. Detta kunde jag för min del någon månad efter avläggandet av A-provet och fick då så snart det blev lämplig vind försöka mig på hanget.

Vid tillfället ifråga hade jag "Patagonia", varom mera längre ned. Jag lyckades hänga kvar i 45 minuter men damp sedan ned bland en massa buskar, så pinnar och kvistar yrde lång väg — men Patagonia klarade sig.

Strax efter mitt inträde i klubben började vi bygga ett segelflygplan, vars typ jag glömt namnet på. Då det var färdigt döptes det med en champagnebutelj högtidligt till "Patagonia" av disponentens fru, medan folk från när och fjärran hade infunnit sig för att närvara vid det högtidliga dopet. Planet var icke högvärdigt, men vi lyckades så väl med det att det till och med kunde användas till termikflygning. Alesch gjorde sålunda en sträckflygning på cirka 10 km och stannade uppe i luften under 45 minuter. Han hade förut på hangflyg med Erika världsrekordet i tidsflygning med denna typ av plan med 1 tim och 45 min. Vi överträffade dock tämligen snart detta rekord med Patagonia, med vilken det en gång flögs i 6 timmar på hanget.

Sista flygningen jag gjorde i klubben var med Patagonia till cirka 400 m höjd. Jag gjorde några kurvor över fältet och landade efter en stund. I samma ögonblick planet tog mark kände jag att spaken inte verkade på höjdrodret. Jag steg ur för att undersöka förhållandet och upptäckte att ena wiren till höjdrodret gått av. På den andra wiren höllo ännu två trådar. Under hela flygningen hade sålunda ej mer än två trådar i vardera wiren varit hela. Trådarna hade gått av på grund av att wiren var för styv och trissan bakom sitsen för liten. Om wiren hade gått av uppe i luften hade j a g inte nu kunnat berätta.

Det var härliga dagar vi hade i klubben, och var ledig stund användes till att arbeta på det nya planet tills det var färdigt — eller kanske mest på reparationer av Erika. Den största "bruschflygningen" gjorde en norsk flicka, som var medlem i klubben. Hon hette Solveig varför denna hennes flygning kallades "Solveigs sång". Även jag själv försökte en gång göra störtflygning med Erika i bästa Stukastil. Att hon höll kunde ingen förstå, då jag satte av rakt ner från 300 m höjd och inte drog upp henne förrän ena vingen passerade cirka 20 cm över en liten buske, varpå jag steg igen till omkring 50 m och så småningom landade all right. Detta kostade mig dock 10 pesos i böter och förbud att flyga på 14 dagar — men det var det värt, ty roligt var det!

Vid arbetet på kvällarna brukade vi ha en 5-liters kruka med härligt tyskt öl att styrka oss med. Den gick runt i gänget. Allt som oftast hade vi även musikunderhållning av en eller flera medlemmar som spelade dragspel och mandolin medan resten sjöng med. Flera gånger gjorde vi utfärder med planen och lågo då några dagar mitt ute på pampan och hade det festligt värre runt lägereldar på kvällarna. Det musicerades, sjöngs, dracks öl och åts "azado", vilket är ett över elden helstekt får — den argentinska "liv- och hovrätten", utan vilken ingen riktig fest kan firas.

Sedan jag lämnat klubben och Comodoro Rivadavia fick klubben ett s. k. Hochleistungsplan med alla tillbehör till skänks av Hitler. De fingo dock ej mycket nöje av detta, då vid denna tidpunkt de flesta medlemmarna lämnat Comodoro.

Gamla Erika finns ej heller mer. Efter en alla tiders "brusch" ansågs det ej möjligt att reparera henne mera, varför delarna hopplockades och högtidligt brändes.

Om klubben ännu finns i livet så har den nog flyttat till Buenos Aires. Flera av medlemmarna flyttade dit men kunde ej trivas tillsamman med argentinarna i Albatross. Meningen var därför att taga upp planen till Comodoro Rivadavia och fortsätta verksamheten. Troligast är emellertid att de flesta av medlemmarna nu tjänstgöra som stridsflygare i Tyskland.

Den som en gång känt segelflygningens tjusning glömmer den aldrig, det är ett som är säkert! Så är förstås också fallet med mig, och jag hoppas kunna återuppliva gamla segelflygarminnen härhemma i Sverige, nu då denna sportgren äntligen fått luft under vingarna här och ett svenskt Wasserkuppe tydligen håller på att bli ett faktum vid Ålleberg.

P. G. Schwartz.



Major Helmuth Wick,
chefen för Richthofeneskadern, om vilken det gått rykten att han ej skulle omkommit utan räddat sig i fallskärm och tillfångatagits. Dessa rykten ha efter undersökningar emellertid visat sig grundlösa, varför major Wick tyvärr måste anses förolyckad.

VI PRESENTERA:



Gustaf Östman,

civilingenjör, flygchef i Norrköpings Automobil- och Flygklubb, modell- och segelflygklubbsordförande.

Vatten och luft äro Gustaf Östmans element. Han är nämligen vattenverkschef i rikets fjärde stad, flygchef i Norrköpings Automobil- och Flygklubb samt ordförande i Norrköpings Modell- och Segelflygklubb.

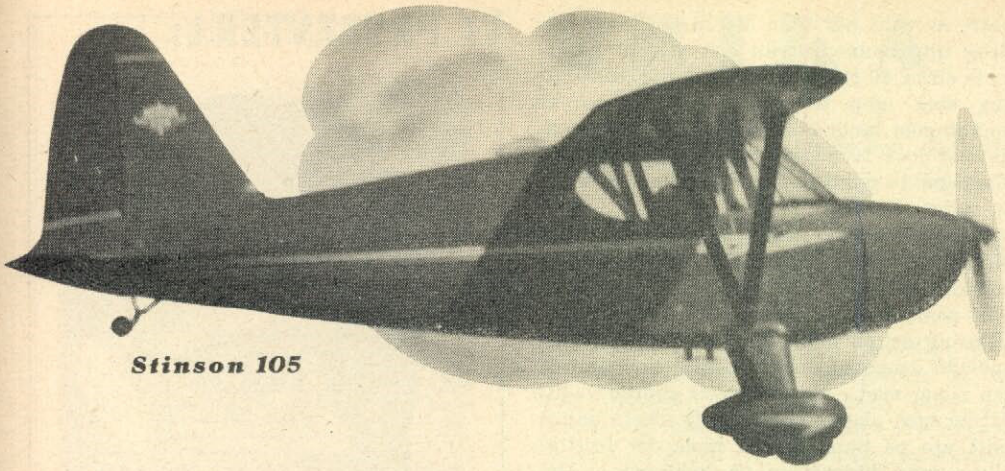
Sina uppdrag har civilingenjör Östman skött utomordentligt väl. Han är visserligen inte ensam om att ha skapat Norrköpings framgång som flygstad, men nog måste han ta åt sig en stor del av äran.

Östman är född i Örnsköldsvik anno 1892 men numera genuin norrköpingsbo. I NAFK har han varit sekreterare ända ifrån den tid då klubben hette NAK och höll sig till bilarna. Då F:et kom med i klubbnamnet och flygskolan startade 1935 blev han klubbens flygchef och är det alltjämt. När i samma veva NMSFK kom till var Östman den ledande kraften och blev från starten dess ordförande.

Åtskilligt framgångsrikt arbete har presterats under de gångna sex åren, och det är ingen liten del därav som fallit på Gustaf Östmans lott. Under denna korta tid har NAFK hunnit skaffa inte mindre än fem egna flygplan. Av de 200 medlemmarna ha 72 tagit flygcertifikat. Från hösten 1935 till krigsutbrottet hösten 1939 ha klubbens flygplan gjort c:a 20.000 starter och varit uppe sammanlagt 1.245 timmar — det blir ungefär tolv flygfärder jorden runt! Dessa vackra resultat ha möjliggjorts inte minst tack vare det smidiga system flygchefen Östman lagt upp för flygverksamheten och som vunnit högt och rent gillande av experter från andra håll.

För att få det riktiga greppet om "sin" flygskola bestämde sig Gustaf Östman en dag för att själv gå igenom kurserna och bli flygare. När beslutet

(Forts. på sid. 22)



Stinson 105

TRESITSIGA SKOLFLYGPLAN?

En amerikansk flyglärare yttrade nyligen att en flygelev skulle ha stor nytta av att följa med som passagerare i ett skolplan under den tid han ej själv åtnjuter undervisning. Härvid skulle han utvecklas genom att blott och bart vara i luften, känna motorns "pulsslag", studera planets reaktioner, höra vinddraget o. s. v. Allt detta skulle bidraga till att göra eleven luftvan och få honom att inse och på eget initiativ avslipa eventuella kantigheter i sin egen flygning.

När eleven inte flyger själv är all onaturlig anspänning borta, och inga tvångsföreställningar om "behärskat lugn i uppträdandet" m. m. hindra hans sinne från att bli mottagligt för intryck av olika slag. Han märker nu bättre vad som försiggår runt honom än under det viljetryck han själv försatt sig i vid bemästrandet av de till en början ganska invecklade roderrörelserna — en ansträngning som ökas när han skall söka fatta och rätt utföra flyglärarens order. Dessutom har eleven som sysslolös passagerare utmärkta tillfällen att föreställa sig själv i den aktive elevens ställe, studera uppträdandet hos både elev och lärare — kort sagt att bättre göra sig förtrogen med hela situationen.

Alltså, utropar den amerikanske idépionjären, varför inte sätta in ett extra säte bakom lärare och ordinarie elev i våra skolplan! Då kunde en "observationselev" följa med på varje flygning och göra upptäckter som snabbare finge honom att bli en kunnig och säker flygare. Dessutom skulle tid och pengar sparas under utbildningstiden.

I allmänhet låter det sig nog inte göra att montera in en extra sits i de flygplan som vi f. n. ha vid flygklubbarna i Sverige, men det torde föreligga skäl för att noga överväga förslaget innan nya inköp göras i framtiden. Det finns ju redan typer som förefalla lämpliga, bl. a. det lätta amerikanska sport- och skolflygplanet *Stinson 105*. Detta plan kan måhända komma ifråga — om motorstyrkan anses tillräcklig.

Stinson 105 har två sitsar i bredd framtill och en sits därbakom. De båda främre sitsarna ha dubbelkommando. Motorn är som standard på 75 hk men kan utbytas mot en avsevärt starkare motor.

Idén med tresitsiga skolplan har många förtjänster även efter en kritisk granskning, säger "Sportsman Pilot", som vidarebefordrat uppslaget till sina läsare. Vad anse svenska experter på flygutbildning och andra flyghågade? FLYGTIDNINGENs spalter stå öppna för inlägg i detta intressanta ämne.

Sportflygarna luftchaufförer i krigsmaktens tjänst!

All militär flygning är ej stridsflygning, vilket faktum fött en idé hos en känd amerikanare med fördomsfritt sinne. På grund av att största delen av trupperna under krigsförhållanden i själva verket befinner sig bakom fronten för att upprätthålla förbindelserna, framskaffa material av olika slag m. m. säger han att även privatflygare som inte blivit militärflygare borde kunna vara försvaret till god nytta. Deras uppgift skulle vara att överföra flygplan från fabrikerna till fronten, skjutsa stabspersonal, sambandsofficerare och annat befäl på speciella uppdrag samt att utföra andra liknande uppgifter. På detta sätt sluppe man anlita i bomb-, jakt- och spaningsflygning speciellt tränade förare för dessa enklare flyguppdrag. Även civila lätta sportplan kunde användas till många av dessa uppgifter. Exempelvis skulle sådana billiga plan komma till användning när det gällde att vid avgörande militära skeden hastigt överbringa personliga budskap till skilda delar av det egna territoriet, vilket skulle vara av fördel eftersom alla kommunikationsleder och -medel på marken i sådana fall i allmänhet äro hårt belastade. Som förare på dessa luftens motorcyklar skulle sportflygarna passa alldeles utmärkt! — Det kan nämnas att sportplan sedan en tid tillbaka provats vid förbindelseflygningar inom USAs armé. Regeringen inköpte nyligen sex plan av typ Stinson 105, som fått militärbeteckningen O-54.

Luftinfanteri med lätta sportplan?

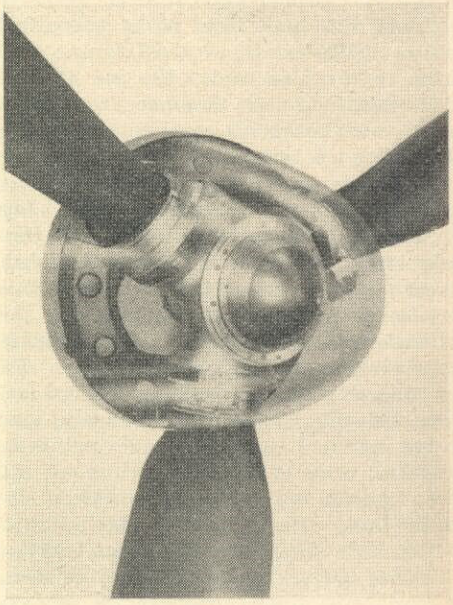
En annan idé, som dock ännu torde stå endast inför försöksperioden, är att ett nytt vapen i stil med fallskärmstrupperna skulle upprättas. Den största skillnaden vore att det nya vapnet inte skulle landa med fallskärmar utan med lätta sportplan i stil med Stinson 105, Cub Cruiser, Aeron-

Junkers ställbara propeller

Försöksvis utvecklades av Junkers redan 1926 en propeller med omställbara blad. Någon praktisk användning kunde den ej få på den tidens flygplan.

Först med tillkomsten av de senare årens fulländade flygmotorer blev det aktuellt med ställbara propellrar, varför Junkers konstruerade den oljehydrauliska, helautomatiska propelleranordningen "VS". Den motsvarade redan från början moderna krav. Dess största förtjänster äro att den ej har några permanent rörliga delar, att den har säker och snabb bladreglering, vilket sker medelst egen kraftkälla samt att den är helautomatisk. Detta betyder utomordentlig driftsäkerhet, ringa slitage av regleringsverket och eliminering av manövreringsfel.

Motorns smörjolja driver den lilla oljemotorn i propellernavet. Oljemotorns gångriktning ändras allt efter den automatiskt rörliga styrslidens ställning. Kugghjulen äro i rörelse endast då omställning pågår. Propellerbladen kunna flöjlas, d. v. s. vridas i segelställning vid glidflykt med stillastående motor. Hela anordningen väger 165—170 kg.



Vill Ni ha Ert hem trevligt möblerat med smakfulla och bekväma MÖBLER Vackra mattor - Stilfulla Gardiner skall Ni gå till Markisfabrikens Möbleringsaffär Kungl. Hovleverantör. Platsens största urval Absolut lägsta priser Själbodgatan 6—8, v. Petri kyrka, Malmö.

ca, Taylorcraft, Ercoupe o. d. När tiden vore mogen för en stöt mot ett visst område skulle en svärm sportplan sättas in. Nå, om planen kvaddades eller förstördes av fienden? frågar man sig. Förslagsställaren svarar: lätta sportplan i sådana mängder bli endast en aning dyrare än två fallskärmar, och ett plan bär två man (eller tre som 105:an och Cruisern). Under vissa förhållanden torde sådana "putterplansarmador" vara effektivare än fallskärmstrupper. Dessutom äro sportplanen såsom mindre enheter oerhört mycket smidigare än de stora transportflygplan som forsla hopparna. Sportplanen kunna ju operera individuellt och bli lättrörliga, vilket vid vissa tillfällen kan vara av avgörande betydelse.

— — — —

Förslaget om luftinfanteri låter red. tillsvidare stå för upphovsmannens räkning, trots att vi anse uppslaget vara värt att fundera på. Men den andra idén — att låta privatflygare tjänstgöra som luftchaufförer speciellt åt armén bakom fronten — intresserar oss! Man kan på goda grunder antaga att arrangemanget skulle gagna krigsmakten, samtidigt som det vore ett välkommet tillfälle för de civilflygare, som nu äro för gamla eller av andra anledningar ej flyga inom Flygvapnet. Man skulle kanske rent av kunna tänka sig statsanslag för träning i denna sorts flygning vid klubbarna? Ej heller bleve det dyrt men säkerligen effektivt för arméförbanden, som ju kunde inskränka sig till att hyra planen. Detta skulle även stimulera till ytterligare inköp av sportplan och i övrigt medföra många fördelar för landets civilflyg. Ett förslag att allvarligt fundera på!

Tekniska Högskolans Flygklubb

Över ämnet "Vad ett modernt flygvapen kan uträtta" talar Flygvapnets pressofficer, kapten Eric Carleson, vid Tekniska Högskolans Flygklubbs ordinarie vårsammanträde måndagen den 3 mars kl. 19. Dessutom visas två kortfilmer, "Unga örnar" och "Frankrike lär sin ungdom flyga", den senare en segelflygfilm.

Endast 2:90

kostar FLYGTIDNINGEN

fr. o. m. april till årets slut.

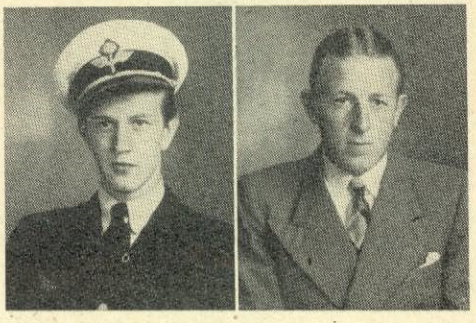
Helår 3:75 kr.

Sätt in beloppet **i dag**

på postgiro **147660.**

Ombud antagas — begär ombudsvillkor!

FRÅN Flygvapnet



FLYGMEDALJÖRER

Stockholms-Tidningens flygarpris för 1940 tillföll två militärflygare, fänrik *Åke Sundquist* (t. v.) och sergeant *Gösta Magnusson*. De få således guldmedalj samt få dela det stipendium som följer med utmärkelsen. De båda flygarna hade efter kollision i luften med ett annat plan, vars besättning omkom, lyckats i föredömlig samverkan genomföra en vansklig nödlandning och därigenom rädda fyra kamraters liv samt förhindra totalförlust av det skadade planet.

*

Kungl. Västmanlands flygflottiljs handbollslag vann årets militära handbollsturnering. Bravo, bravo, bravo!

Linköpings Segelflygklubb,

ny klubb med 150 medlemmar

Linköpings Segelflygklubb, som bildades den 3 okt. 1940, har såväl som andra klubbar i dessa tider haft många problem att brottas med, men nu äro de flesta lösta och klubben börjar få sitt på det torra. Medlemstalet är respektingivande för en så ny klubb, omkring 150, och ett glidflygplan av typ "Anfänger 2" har iordningställts. Första kullen elever räknar en tiondel av hela medlemsstocken, d. v. s. 15.

Klubben håller sina sammanträden en gång i månaden. Det har blivit tradition att bjuda på ett föredrag varje gång och ibland även förevisning av film eller skioptikonbilder. Då och då är ju filmen så instruktiv att den talar för sig själv och inget föredrag behövs — så var t. ex. fallet vid sammanträde den 23 jan., då en segelflygfilm visades. Vid detta sammanträde diskuterades även möjligheterna att anordna en utställning för flygets tre huvudgrenar. En kommitté tillsattes för detta ändamål.

Klubbens styrelse består av följande ledamöter: ordf. ing. G. Rotsman, v. ordf. friherre O. Rudbeck, sekr. ing. S. Qvarnström, kassör ing. N. Hultén samt montör S. Åsberg. Suppleanter: tandläkare K. G. Palmqvist och ing. A. Sandberg.

Aeroklubben i Skåne

håller

Årsmöte

lördagen den 29 mars kl. 19

på Hotell Savoy, Malmö.

Föredrag av Överste Åge Lundström, Ljungbyhed, över ämnet "Luftkriget i det pågående världskriget".

Efter föredraget supé med dans.

Grupparbete hos kronobergarna!

Kronobergs Flygklubbs modellflygsektion hade den 21 jan. kallat modellflygare och övriga intresserade till ett möte, som blev talrikt besökt. Detta vittnar om att ett stort intresse för denna sak finnes bland ungdomen i Växjö. Tyvärr uteblev det kvinnliga inslaget, vilket kanske bättrar sig till nästa gång!

En gruppindelning kom till stånd — fyra och fyra skola medlemmarna hädanefter bygga konkurrenskraftiga modellplan.

För att hjälpa nybörjarna på traven kommer sektionen att anordna en kurs i modellflyg, under vilken bl. a. föredrag skola hållas.

GE OSS TIPS!

Under ovanstående rubrik gjorde vi i decembernumret en rundfråga till våra läsare. Vi tacka alla som varit vänliga lämna oss tips.

På grund av den stora omfattning som vår vädjan fick ha vi ännu icke hunnit granska alla inkomna tips. En del av de goda råden har emellertid redan realiserats som ni kunna se, och efter hand ska vi även beakta andra goda tips. Redaktionen har nämligen samma intresse som ni att få tidningen populärare nummer för nummer, och er hjälp med bidrag samt rekommendation av FLYGTIDNINGEN till vänner och bekanta är en av våra största tillgångar i vår strävan att föra tidningen framåt.

Så snart vi hunnit granska och jämföra alla insända tips ska vi översända hedersprisen till pristagarna.



BERGSHUD

garvas av utvalt kraftiga och kärnfulla hudar och ger ett *slitstarkt* men dock *smidigt* läder.

Tillhandahålles i samtliga läderaffärer

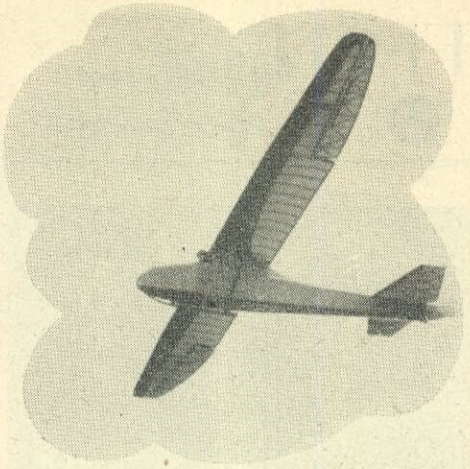
AB. WILH. GRÖNVALLS LÄDERFABRIK

ÄNGELHOLM

FLYGTIDNINGENs SEGELFLYGKURS

FLYGTIDNINGENs populära flygkurs, som påbörjades i förra numret, har blivit en fullkomlig jättesuccé. Från många håll — speciellt från militärflygare och andra motorflygare — har redaktionen erhållit begäran om att komplettera pågående flygkurs med en segelflygkurs. Då intresset för en sådan kurs även synes vara mycket stort och med tanke på de stundande segelflygningarna på Ålleberg komma vi att genomföra även en segelflygkurs, skriven av en av vårt lands förnämsta segelflygare. Kursen kommer att på ett populärt sätt påvisa skiljaktigheter mellan motor- och segelflyg m. m.

För att våra flygelever i den "vanliga" flygkursen ska hinna tillgodogöra sig de elementära grunderna, så att de äro mogna att deltaga i segelflygkursen, införes denna först i ett kommande nummer.



Några examensprov för enbart segelflygkursen anordnas icke, utan dessa inrangeras i pågående flygkurs, i vars flygexamensbevis angives att eleven även genomgått segelflygkursen. Det flotta flygdiplommärket kommer således att bli ett synligt bevis på bärarens kunnighet i såväl motor- som segelflygning.

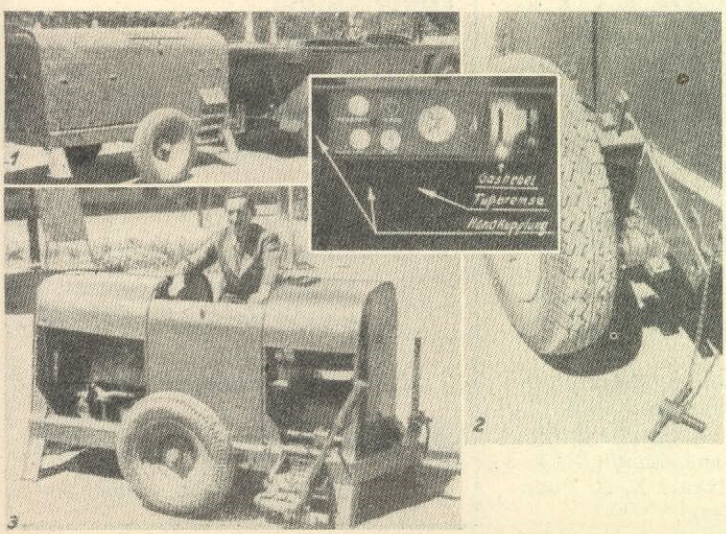
Donation ger klubbarna byggsatser

Det rör sig inom svenskt segelflyg! Aeroklubbens Ållebergsfond är nu uppe i något över 170.000 kr. men behöver fortfarande många tillskott för att kunna finansiera bl. a. förläggningslokaler och klubbhus på Ålleberg. Ett verkligt krafttag för segelflyget har Tempo A.-B. gjort genom att donera 50.000 kr. Heder och tack! Denna summa skall användas till 6 glidplan av typ SG-38 för Ållebergslägret och 15 byggsatser för glidplan att utdelas till klubbarna. Dessutom anordnas två förberedande byggledarkurser, i Västerås den 24 februari—8 mars och i Halmstad den 17—29 mars. Deltagarna få undervisning, resor, mat och logi gratis. Den klubb som vill komma i åtnjutande av kostnadsfri byggsats med fullständig arbetsbeskrivning skall ha en byggledaraspirant med vid någon av nämnda kurser. Förutom detta fordras att klubben förfogar över godkänd lokal för bygget. Helst bör en fullständig segelflyggrupp ha organiserats.

Aeroklubben har gjort sina beställningar av byggsatser vid A.-B. Svenska Kano Verken i Halmstad och A.-B. Centrala Glid- och Segelflygplanfabriken i Västerås. Det är glädjande att dessa kvalitativt högtstående segelplanfabriker nu fått sysselsättning i en omfattning som anstår ett segelflygland i vardande!

Och på Ålleberg ska man just börja bygga en hangar för 16 plan samt en mindre verkstad för att i mitten på maj kunna ta emot första elevkullen. Det rör sig som sagt — men det kommer att gå fortare om var och en sätter in så mycket han kan på postgiro 55570.

"Rhön", tysk släpvagnsvinsch



Auto-Pfeifer, Fulda, Tyskland, är tillverkare av vinschen "Rhön", vilken kan göras startklar på 2-3 min. 1) Vinschen som släpvagn. 2) När bulten utdragits sänkes hela vinschen ner på sina fyra fötter och står stadigt. 3) Vinschen i verksamhet vinkelrätt mot startriktningen. Infälld synes vinschskötarens instrumentbräda med många fina instrument.

(Ur "Flugsport".)

Stockholms Segelflygklubb

Segelflyggruppen i Stockholm är nu bildad och godkänd av Luftfartsmyndigheten. Dess tillkomst hälsas av alla med förtjusning. Nu kan varje diplominnehavare få den penningpremie av statsmedel som utdelas under förutsättning att diplomet erövrats i en godkänd grupp. Segelflyggruppens bildande medför bl. a. även att bygg- och flygverksamheten nu kommer att försiggå i s. k. bygg- resp. flyglag. Vi komma att tala närmare om dem längre fram. Indelningen av den aktiva verksamheten på detta sätt är mycket effektiv.

Som gruppchef är vi lyckliga nog att ha kunnat få kapten K. G. Lindner — alltför välkänd att här behöva närmare presenteras. Under sina resor på kontinenten med ABA-fåglarna passade han på att lära sig segelflyga i Tyskland och har vistats nere på Wasserkuppe under en av de stora Rhön-tävlingarna. Sedan han i början av sommaren 1940 influgit och provat våra fina "Olympia-DFS-Meise" blev han riktigt "biten".

I ett enquête-uttalande läste man nyligen varför kapten Lindner tror på segelflygets framtid. "— — — Sverige behöver segelflyget — — — svenska vikingalynnet lever ännu kvar och det passar bra ihop med segelflyget, som bjuder sin utövare såväl spänning och motion som ett intressant studium av tekniska och meteorologiska finesser — — —". Slutorden i detta uttalande voro: "Alltså svenska ungdom — än en gång! FLYG, FLYG, FLYG — och lär känna Dig själv!"

Kapten Lindner propagerar emellertid inte bara för att väcka ungdomens entusiasm, de uttalanden han gjort ha alltid gått ut på att den svenska ungdomen måtte få sin chans. Utvidgandet av verksamheten, inköp av flygplan etc., detta har alltid varit hans dominerande åsikter. När därför nu Ållebergskampanjen igångsatts och den stora planen för det svenska segelflygets omorganisation påbörjats kommer kapten Lindner på rätt plats som gruppchef i Stockholms segelflyggrupp. Välkommen vår chef! Och lycka till!

Söndagen den 9 februari snickrades, stretades och drogs det hela långa dagen ute på *Skarpnäcksfältet*, dit skolverksamheten flyttar ut för att kunna hålla på ostörd av trafikflyg m. m. Tre småhus flyttades med hjälp av hästar, och en lada ombyggdes — inte dåligt resultat av en söndags arbete. Så länge marken är frusen stannar vi där och sedan återvänder vi väl till Bromma — då hoppas vi kunna köra på metangas. Förhandlingarna om inköp av denna gas ser ut att gå bra.

PILE.

Klubbhus och bostäder

behövas på Ålleberg. Sänd Ert bidrag till

POSTGIRO 55570

100 man och 1 flicka vid Vingarnas tävling

Vingarnas nationella tävling i modellflyg ägde rum söndagen den 16 februari på Skärpnäcksfältet strax söder om Stockholm. Trots kylan hade en stor publik letat sig ut till tävlingsplatsen. Kl. 11 samlades deltagarna och en halvtimme senare började kampen. Vingarna voro överlägsna och vunno 10 av de 11 klasserna.

Tävlingen genom landsortsglasögon

Äntligen en stortävling med modellflygväder! Vingarnas nationella tävling gynnades av ett prima väder utan den traditionella blåsten. Vi modellflygande landsortsbor, som de sista veckorna arbetat varje ledig stund med våra modeller, kände oss verkligt nöjda.

Tävlingsplatsen, Skarpnäcksfältet, som Stockholms stad iordningställt åt modell- och segelflygarna, var täckt med ett halvmeterdjupt snölager. Arrangörerna hade uppmanat deltagarna att medföra skidor, men endast ett fåtal hade följt denna uppmaning, ty en modellflygares packning är ju skrymmande nog utan skidor. Tävlingen blev ett konditionsprov, vilket de med skidor utrustade stockholmarna klarade bäst.

Vad tävlingens organisation beträffar var denna prima. Tävlingsledaren, fabrikör Stark, hade säkerligen en lugn dag — inga protester eller klagomål förekommo. Han tjänstgjorde även som speaker. Motor- och segelgrupperna voro helt åtskilda med var sitt sekretariat. Varje deltagare tilldelades ett kontrollkort, på vilket tidtagarna noterade resultaten och inlämnade dem till sekreterarna, där de tävlande fingo hämta sina kort. Inom de tre perioderna var tidpunkten för start fri. Det är tydligt att vi här kommit den idealiska tävlingsordningen nära. — Hur blir det, kommer Vingarna att för andra klubbars räkning låta trycka och sälja startkort? Det vore inte så dumt!

Tidtagningen gick bra i början, men mot slutet, när tidtagargrupperna halverades och äldre damer och t. o. m. tävlingsledaren måste tjänstgöra som tidtagare, blev det betänkligt.

Nå, hur klarade sig landsorten egentligen mot de stockholmska storfräsarna? Jo vars, skapligt men inte heller mer! *Sven Witt*, Linköpingseskaderns och Östergötlands Modellflygförbunds säkre segelmodellflygare, blev ende icke-stockholmare som segrade. När man vet att han inte haft sin Strolch ur trunken sedan SM 1940 blir hans prestation än mer beundransvärd. Witt hann också med att bli andre man i klass S.1.E. Landsortens hegemoni i segelplanklasserna bröts nu av huvudstadens "vingar". I hårdare vind hade emellertid dessa med sina mer eller mindre ombyggda Wakefieldmodeller drabbats av kvaddningarnas mångfald. ÖMFs och örebroklubben Hobbys rejäla furukonstruktioner bli till nästa möte dubbelt så farliga. I klass S. 2 ställde ÖMFs käcka *Maj-Britt Kindahl* upp. Hennes krafter räckte ej till för en så hård tävling som denna, men hon var efter tävlingen den mest revanschhungriga av oss alla. Se upp, mina herrar!

Sensationernas mångfald karakteriserade motorklasserna. *Osvald Ekelöf* från Eskilstuna belade i klass M. 1 andra platsen, och den nya landsortsstjärnan *Folke Gunnarsson* från MFK Eskadern i St. Skedvi tog hem tredje pris efter en jämn serie flygningar. I klass M. 2 gjorde ÖMF en uppmärksammad insats genom att ta hem andra, tredje, femte och sjätte pris bland 35 deltagare. De i denna klass segervana vingarna kommo, med segraren undantagen, på sladden. *Erland Larsson*, Norrköping, tycks bli en god efterträdare till Per-Olof Pehrsson.

Sagt

Maj-Britt Kindahl, ÖMF: Jag är hemskt ledsen över att mitt resultat inte blev bättre i dag, men.... Varför finns det inte fler flickor som vågar ställa upp till tävling? Modellflyg är ju en sport som är lika lämpad för flickor som pojkar. Jag hoppas att det snart blir en ny stortävling.

Lennart Sundström, Vingarnas energiske ordf.: Roligt att vår tävling gynnats med modellflygväder. Glädjande är också landsortens livliga tillslutning. Synd bara att inte alla deltagarna hade skidorna med sig, man förlorar ju mycket på att behöva kava till fots i djup snö.

Frank Häger, ÖMF: Vi har i dag fått erfarenheter som vi ska omsätta i praktiken på våra modeller. Inom förbundet hoppas jag vi snart kan starta vår östgötaserie.

Göran Lindholm, Hobby, Örebro: Vart tog den varma mjölken vägen, som man lovat oss?

Erik Skoglund, Örebro: I Närke försöker vi nu att ordna ett landskapsförbund efter samma linjer som Östergötlands. Konstigt att inte högsta ledningen inom modellflyget har insett dessa förbunds stora värde....

Sett

Stockholm Segelflygförbund gjorde en uppvisningsflygning med Grunau Baby. Vi modellflygare ha förstås lite svårt att begripa varför det inte är tillåtet att flyga med modeller, som väga över 850 gram, när segelflygarna få släppa ner sin hundra gånger tyngre startlina på tävlingsplatsen. Viktklausulen måste bort ur reglerna!

Bland notabiliteterna märktes förutom ABA-chefen *kapten Florman* — som måhända var ute i rekryteringsärenden — 1940 års SM-segrare i klass SB, *Segerström* från Vingarna, denna gång ej iklädd modell utan en tom snugga!

Erik Skoglund samt några andra av hans kamrater i örebroklubben Hobby använde *"stabilifena"* på sina S.3-kärror. Anordningen består av en stabilisator med 90 graders V-form. Fena saknas. Dessa modeller klarade den förrädiska stallen utmärkt.

Vid prisutdelningen, förrättad av "Wingman" i Stockholms-Tidningen, gav ett par vingar en uppvisning med inomhusmodeller. Första och andra flygningen imponerade, men sedan kunde man detta. Vi få hoppas att amerikanarnas dumhet att klistra levande flugor som dragare på dessa microfilm-modeller ej vinner insteg hos oss. Sådana modellflygare borde klistras fast själva.... *VINGHEN.*

Segrare i de olika klasserna:

Motormodeller

M.1: Nils Melin,	Vingarna,	262,5	sek
M.2: Ture Skog,	„	333,0	„
M.3: Sverker Blom,	„	248,1	„
M.1.E: G. Magnusson,	„	369,5	„
M.2.E: Bengt Blomgren,	„	474,2	„
M.3.E: Bengt Blomgren,	„	442,6	„

Segelmodeller

S.1: Sverker Blom,	„	185,9	„
S.2: Gösta Améen,	„	426,7	„
S.3: Nils Lundqvist,	„	426,7	„
S.1.E: Ulf Hallvig,	„	277,3	„
S.2.E—S.3.E: Sven Witt,	ÖMF,	511,9	„

Stockholms-Tidningens hederspris gick till Sven Witt och Svenska Dagbladets hederspris till Ture Skog.



Bildpotpurri från tävlingen: Överst t. v. Gösta Améen med dagens bästa S. 2-modell. Obs. vinschen! T. h. Lennart Sundström, som efter veckors organisationsjobb lyckades bli tvåa i klass S. 2. Nedan t. v. Åke Roggentin startar sin Wakefield. T. h. Lennart Nyström, ÖMF, med sin stora segelmodell klass S. 3. Infälld i mitten Göran Lindholm med sin lyckade S. 3-kärra. Obs. stabilifenan! Infälld nederst t. v. en av de skalmodeller som förevisades under och efter tävlingarna.

RADIOSTYRD MODELL

i Hälsingborg manövreras med petmoj

En ung studerande i Hälsingborg, Paul Erichsen, har konstruerat och byggt det radiostyrda modellplan som syns på första sidan. Med en fingerskiva som "strömbrytare" åstadkommas impulser, vilka av sändaren via mottagaren överföras till två elektriska motorer som verka på sidorodret. Se bilden: i sidan på flygkroppen synes radioröret. Mottagaren, som är byggd på en kork av 12 cm diameter, synes även delvis.

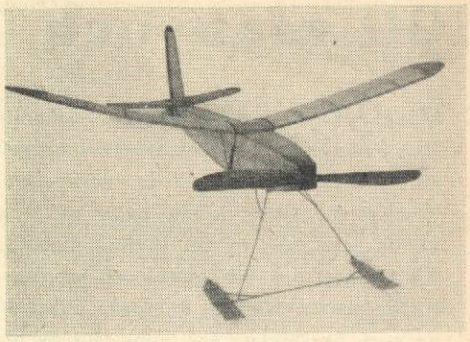
Radiostyrning är för närvarande ett mycket ömtåligt ämne, och det är egentligen inte rätt att fresta läsaren in på området. För tillfället gives det nämligen intet tillfälle för den flyg- och radiohungrande ungdomen att experimentera med detta. Jag vill här påpeka att det är ett lagbrott att utan licens använda sig av radiostyrning. Själv innehar jag ännu inte sändartillstånd, och mitt plan är inte provat. Dessutom har jag inte själv intresserat mig så särdeles för den radiotekniska sidan av saken utan tvärt om endast använt denna som ett "verktyg" för min hobby modellflygning. Därför kanske den radiointresserade läsaren i sin föreställning kommer till långt bättre resultat än vad jag väntar mig då tiden är inne!

För att få licens måste man gå genom samma prov som fordras för att ha en amatörstation för utsändning av morsesignaler. Jag skulle vara telegrafverket särdeles tacksam om en liten ändring i detta system kunde göras, ty radiostyrning är ju ingen utsändning av större betydelse för världsradiotrafiken!

Min sändare är ingenting nytt för den radiointresserade läsaren. I stället för nyckel har i katodkretsen inkopplats en petmoj (fingerskiva) av samma slag som användes vid den automatiska telefoneringen. Denna petmoj hackar sönder sändarvågen i ett visst antal intervaller som man själv slår vid användandet av nummerskivan. Sändarvågen är ingen signal vilket kanske många tro. Här ett exempel: om ni har en radio med "magiskt öga" så sätt er vid den och leta reda på en station som har utsändning. När det blir en paus och varken tal eller musik flödar ur högtalaren kommer ni att finna att det magiska ögat ändå ger utslag, ty sändarapparaturen är fortfarande i verksamhet. Detta är just den så kallade bärvågen.

Den bärvåg som vår lilla sändare utsänder uppsnappas i mottagaren. Denna är superregenerativt kopplad och är en avbild av den amerikanske amatören W9 PEP:s mottagare. När jag nu på petmojen slår en siffra, låt oss säga noll, brytes och slutes sändarvågen i detta fall en gång. Slår jag en åtta brytes och slutes radiovågen nio gånger o. s. v. Man kan således på nummerskivan skicka sin order direkt till flygplanet, som villigt mottager ordern. Genom ett känsligt relä (man kan även använda en milliampermeter) överföras impulserna till respektive "arbetsplatser" som mekaniskt verkställa den erforderliga rörelsen. Denna mekaniska rörelse kan utföras av små lätta elektriska motorer som äro inmonterade i flygplanet på lämpliga platser. I mitt plan har jag endast två små motorer som ge vänster och höger sidoroder. Man kan ju genom att överföra flera toner få "full gas, höjdroder, stopp, vänster sidoroder och höger sidoroder". Detta blir emellertid en alldeles för invecklad apparat, som endast lämpar sig för maskiner med mycket stor spännvidd.

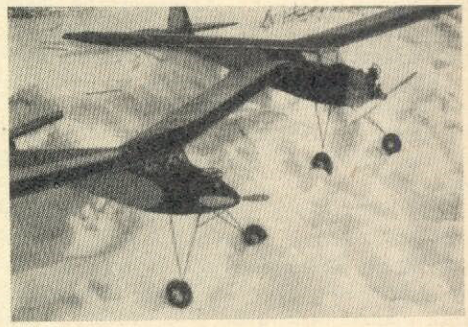
Nu få vi hoppas att tiderna snart bli bättre. Och då ska det väl inte dröja så länge förrän radiostyrningen översvämmar vårt land! *Paul Erichsen.*



ANVÄND SKIDORNA!

Skidmodellen härovan har byggts av *Rune Eriksson*, Hagalund, och verkar att trivas på snön. Men de två bensinmodellerna, hemvist Malmö, se frusna ut. Och undra på det — med en sådan fotbeklädnad! Nej, pojkar, använd skidorna! Har ni inga så bygg! Vad ska snön vara till om inte till att åka skidor på för människor och andra rörliga ting!

Red. gläder sig åt ett meddelande från Limhamns Modellflygklubb att samtliga medlemmar monterat skidor på sina plan och att de nyligen anordnade en större tävling för endast skidförsedda modeller. Bravo!



Sven Strandkvist,

den kände skalmodellbyggaren i Malmö, har efter amerikanska ritningar gjort nedanstående precisionsarbete, en detaljerad modell av Pitcairns ambulansautogiro för 5 personer, d. v. s. förare samt 2 liggande och 2 sittande.

Röda Korset med prins Carl i spetsen har uttryckt sitt gillande av planet — både för sitt riktiga ändamål och som modell! Ägare: Rolf von Bahr.



FÖRSTORING av modellplanritningar

Som alla våra läsare säkert förstå är det mycket sällan som en modellplanritning i en tidning kan bli av naturlig storlek. Planet får i de flesta fall inte plats ens på en hel sida eller ett helt uppslag. Därför måste modellbyggarna lära sig förstora ritningarna till naturlig storlek. Detta är kanske inte alltid så lätt för nybörjare, varför vi bett den "unge konstruktören" *Åke Kronblad* om några råd. Att han vet vad han talar om framgår av de fina skalmodeller han gjort efter att ha förstorat ritningarna (se förra numret). Åke har ordet:

Material:

Kalker- och ev. smörpapper.

Ett stort cm-rutat papper, så att ritningen kan göras i naturlig storlek.

Ett mindre mm-rutat papper.

En lång linjal.

Gummi, så att överflödiga linjer kunna strykas ut.

Välspetsad penna, ty breda linjer äro svåra att rätt placera spryglar och spant på.

Förfarande:

Kalkera först av ritningen på mm-rutat papper. Om man inte vill rita på ritningen i tidningen kan man lägga ett genomskinligt papper, t. ex. smörpapper, på denna, och på så sätt rita av den. Därefter kan man kalkera av den från smörpapperet.

Man måste veta hur stor spännvidd man vill ha på planet. Då får man ju också reda på hur många gånger man skall förstora bilden. *Ex.:* Om planet på ritningen har en spännvidd på 15 cm, och man vill ha ett på 150 cm, så förstorar man varje del av ritningen 10 gånger. Detta är enklast att göra om man använder cm-rutat papper att rita förstoringen på.

Det första som behövs är utgångslinjer. Dessa bör man draga i mitten av kropp (både sedd från sidan, fram- och ovanifrån), vinge, stabilisator och fena. Sedan kan man genom att räkna mm-rutorna avsätta alla mått på det cm-rutade papperet. *Ex.:* Kroppen består av 90 mm-rutor. Räkna då upp lika många cm-rutor och kroppen är förstorad 10 gånger.

Förstora på detta sätt hela ritningen. Köp sedan material hos närmaste modellplansförsäljare och bygg efter ritningen, som Ni själv förfärdigat.

Detta sätt att förstora ritningar på är ingalunda det enda, men det är beprövat och har funnits vara enkelt och säkert.

FLYGKURSEN

(Forts. fr. sid. 5)

Detta — med de tre tänkta axlarna — tyckte ni visst var ganska invecklat. Jag repeterar.

Denna gång tar vi en liten flygplanmodell som åskådningsmateriel, vi låna upp tre strumpstickor och nu är vi klara:

1. Den ena strumpstickan sticker vi in i nosen på flygplanmodellen så att den kommer ut någonstans i stjärten (på flygplanmodellen!), det blir alltså *längdaxeln*. Alla rörelser som flygplanmodellen nu gör kring denna strumpsticka är rörelser kring längdaxeln, vilka åstadkommas med *skevningsrodren*. Dessa vridningar kallas *rollrörelser* och flygplanet säges därvid röra sig i *rollplanet*.
2. Vi tar nu den andra strumpstickan och sticker in den parallellt med vingarna och vinkelrätt mot den strumpsticka som föreställer längdaxeln. Vi få då *tvär-axeln*. Vridningarna kring denna axel åstadkommas med *höjdrodret* och kallas *loopingrörelser*. Flygplanet rör sig då i *loopingplanet*. När nosen höjes kallas det *stegring* och när den sänkes kallas det *dykning*.
3. Slutligen tar vi den tredje strumpstickan och sticker in den genom flygkroppen rakt uppifrån så att den går ut på undersidan och vinkelrätt mot de övriga två strumpstickorna. Härigenom har vi erhållit den s. k. *lodaxeln*. Vridningar kring denna axel åstadkommas med sidorodret och kallas *girrörelser*. Flygplanet säges därvid röra sig i *girplanet*.

Ha vi stuckit in alla tre strumpstickorna exakt rätt så skola de träffa i en och samma punkt, belägen i allmänhet 1/3 från vingens framkant. Denna punkt är den här ovan omtalade tyngdpunkten kring vilken alla flygplanets rörelser tänkas ske (se fig. 7).

V- och pilform.

Vingarnas placering i s. k. *V-form* ökar flygplanets tvärstabilitet, d. v. s. motverkar rollrörelser eller krängningar. Den vinge som är i färd med att sjunka kommer att intaga en mera horisontell ställning än den som höjes. Bärkraften blir då större på den horisontella vingen av ungefär samma anledning som att det är svårare att trycka ner en planka som ligger platt i vattnet än en som står något på kant. Genom skillnaden i lyftkraft hos de båda vingarna vill dessa bringa tillbaka flygplanet i det ursprungliga läget (se fig. 9).

Ett flygplan med enbart vingar är *instabilt* i loopingplanet (ungefär som en tunna i vattnet). Instabiliteten beror på tryckcentrums vandring vid olika anfallsvinklar. För stabilisering av vingen förser man flygplanet med en *stabilisator* (det horisontala stjärtpartiet med höjdrodret).

För att göra ett flygplan stabilt i girplanet eller kursriktningen placeras en vertikal yta kallad *fena* framför sidorodret. Denna fena tjänstgör som en köl på en båt.

Vingarnas placering i s. k. *pilform* ökar flygplanets kursstabilitet, ungefär av samma orsak som att en i fören spetsig båt lättare håller kurs än en eka eller annan trubbig farkost. Dessutom bidrager pilformen till ökad stabilitet i loopingplanet (se fig. 8).

Jag slutar nu denna lektion, som var avsevärt svårare än den första och säkerligen den svåraste av alla lektionerna, då den innehåller en massa ganska tråkiga begreppsförklaringar. Men var inte ledsen för det, ty vi kommer gång efter annan tillbaka till dessa detaljer i fortsättningen, och repetitionerna klarlägga fullt alla begrepp.

Nästa gång skall jag tala litet om flygplanpropellerns princip och om hur man kan utöva kontroll över och manövrera ett flygplan.

Kontrollkupongen som ni ska sända in för att erhålla examensprov n:r 2 återfinnes nederst på denna sida.

Flygkursens brevlåda

Då det är alldeles omöjligt för mig att hinna besvara alla frågor kommer jag här att svara en del brevskrivare. Samtidigt täckas frågor från andra håll.

Svar till

Fru V. L—d, Haparanda: Jag förstår mycket väl att Ni "högst ogärna vill klippa sönder den utmärkta tidningen" för att sända in kontrollkupongen, men trots att Ni är prenumerant måste jag av principskäl fordra det — tyvärr! Jag kan kontrollera att Ni har tidningen genom att titta i redaktionens prenumerantförteckning, men jag hinner faktiskt inte. Tänk Er — flera hundra kontroller per dag plus allt annat arbete med distribution, rättelser m. m. Emellertid kommer jag även i fortsättningen att placera kupongen så att en annons kommer på baksidan. Härigenom slipper Ni klippa bort något av den "synnerligen intressanta texten".

Löjtnant N. N., Flygkrigsskolan, Ljungbyhed: Tack för berömmet! Jag skall även i fortsättningen försöka "plocka fram dessa enkla jämförelser ur vardagslivet", och jag är mycket glad över att kursen anses kunna ge t. o. m. en flygl ärare små enkla jämförelsetips. Men jag vore ytterst tacksam om Ni själv (och många andra flygl ärare!) ville sända mig tips, då Ni säkert har många på lager som äro betydligt bättre än dem jag kan få fram.

R. G:son, Nora: Visst skulle jag kunna arrangera denna flygkurs utan att kontrollkupongerna behövde insändas, men då kunde jag ju inte skriva ut ett flygexamensbevis till Er och ej heller utdela den vackra flygdiplomnålen — och dessa båda värdefulla manifest vilja ni väl alla ha, eller hur? Skulle man bara behöva skriva till mig och rekvirera examensproven så hade jag ju inget som helst bevis på att vederbörande ens haft tidningen i sin hand. Han kanske bara har hört av en kamrat att denna haft en kamrat etc, som läst i FLYGTIDNINGEN att man bara kunde skriva till Carl Flügare och be att få ett flygexamensbevis, som talar om att man är flygutbildad, och till på köpet en stilig nål att bära i rockslaget och därmed visa att man avlagt godkänd flygdiplomexamen. Så vill Ni väl inte ha det, eller hur? Ty då skulle säkert stora flertalet av svenska folket oförtjänt tillägna sig dessa båda bevis på flygkunnighet. Härigenom skulle värdet av såväl flygexamensbeviset som flygdiplomnålen förringas. Nej, ska man ha något fint så måste man också göra något för det!

Fröken I. G., Gåvarp, Mjölby: Jag håller med Er om att första lektionen var lite för lätt, men det var ju huvudsakligast en inledning och orientering. Jag hoppas jag ska kunna "hålla Er varm" i fortsättningen!

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

I. J., Fack 23, Gullaskruv: Flygkursen är kostnadsfri! Ni behöver endast sända in 15 öre i porto när Ni rekvirerar examensprov för att mina korrespondens- och expeditionskostnader ska täckas. Ni får deltaga i denna kurs även om Ni icke fyllt 18 år.

B. Ch:son, Lantmätaregatan 24, Hälsingborg: Så fort jag hinner skall jag svara Er fullständigt på vad som fordras för att bli officersaspirant vid Flygvapnet. Några bilder av olika flygplantyper kan jag tyvärr inte sända Er, men om jag inte missminner mig så saluföras sådana av Aero-Tjänst, Malmö.

Fröken B. E-P:son, Saltsjöbaden: Jag vet sannerligen inte själv hur många lektioner flygkursen kommer att omfatta, ty jag skriver dem efter hand, men det blir väl omkring fem, skulle jag tro. Så snart jag får tid skall jag sända Er en förteckning på en massa förströelseböcker om flyg och flygare samt över böcker som Ni kan ha nytta av vid fortsatta studier om flygning.

Roland Danielsson, Karlsborg, Kampen. Ett svarskort till Er har kommit i retur. Hur är den rätta adressen?

A. Bertil Johansson, Kungsgatan 24: Jag har i hastigheten glömt föra in Er ortadress i flygelevjournalen. Hur är den?

Till sist hoppas jag att varje elev i flygkursen skaffar minst tio nya elever. Bliv med och hjälp till att få kursen till världens största! Vi ska slå världsrekord, eller hur? Jag har denna gång ändrat kontrollkupongen så att de nya eleverna ska kunna anteckna vilka av de gamla eleverna som värvat dem. I ett kommande nummer låter jag införa namnen på alla som lyckats skaffa minst 10 nya elever.

Tala om för era vänner och bekanta att de få stort nöje av lektionerna samtidigt som de lägga en god grund för fortsatta studier på flygningens område. Det prydliga emblemet, som alla godkända elever få rätt att bära efter avlagd flygdiplomexamen, kommer dessutom säkerligen att egga era vänner och bekanta till att börja studera flygkursen.



För att stimulera intresset för medlemsvärvningen har FLYGTIDNINGENs redaktion varit vänlig nog att ställa en mängd vackra förgyllda flygmärken (se vidstående vackra märke) till mitt förfogande, vilka jag kommer att översända gratis till alla som skaffat minst 10 nya elever.

KONTROLLKUPONG NR 2.

Jag har ingående studerat flyglektion nr 2, varför Ni omgående torde sända mig examensprov nr 2. Svarsporto bifogas i detta brev.

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

.....

.....

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

.....

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



I FÖRBIFLYKTEN

Svenska öden i Danmark

Det var en gång ett muntert sällskap stockholmare som vid ett besök i Malmö beslutade sig för att flyga till Hamburg på en liten förmiddagstripp. Under färden blev det emellertid så tät dimma att trafikplanet inte kunde landa i Hamburg. Maskinen, som flugit ungefär halva sträckan, måste vända och medelst radio dirigeras till Kastrups flygplats vid Köpenhamn för att invänta bättre väder. Svenskarna stego ur, intet ont anande, och begåvo sig vitt och brett samspråkande på tyska in på restaurangen för att bl. a. skriva vykort hem till vänner och bekanta. Personalen svarade dem förstås överallt på tyska i tron att det var ett sällskap från Tyskland som gjorde Danmark den äran. Först när herrarna, vilka i restaurangen ingalunda nöjt sig med att använda pengarna till blott vykort, skulle till att frankera ett par dussin försändelser gick det upp för dem att de inte alls hamnat i Hamburg. Ögonvittnen påstå att munterheten vid detta tillfälle lade sig en aning. — Senare på dagen nådde svenskarna äntligen bestämmelseorten och kunde köpa äkta tyska frimärken.

* *Flyv.*

Autogiros för trafikpoliser

Under en stor fotbollsmatch, som nyligen hölls i Philadelphia, USA, mellan lag från armén och marinen, hjälpte en polisman som passagerare i en Kellett-autogiro till att ordna upp den väldiga trafiken nere på gatorna. Polisen - som faktiskt hette Harry Blind! — sände med en Learadio sina observationer och råd direkt till patrullerande polisbilar, konstaplar på utsatta punkter samt till huvudkvartetet, varefter markpersonalen kunde vidtaga de effektivaste åtgärderna för att få trafiken att flyta jämnt. Resultatet var gott. Det var andra året detta experiment företogs, och det följdes noga av speciella observatörer från armén, vilka förut studerat problemet att från luften leda motoriserade förbands rörelser.



Köp innan skatten stiger ytterligare!



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

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



— ***Order över 3 kr. portofritt*** —

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

AERO-TJÄNST, Malmö

Flygteknik och änglar i Götet

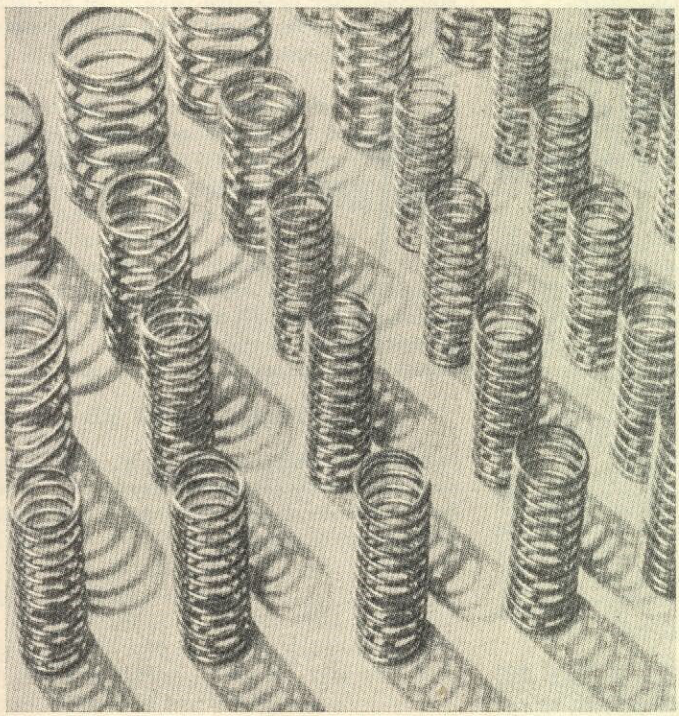
En av Göteborgs mest kända civilflygare har en 7-årig son med namnet Lars. Denne unge man kom dan före dopparedan in till den övriga familjen med ett bekymrat uttryck i ansiktet. I handen höll han en ängel av trä.

— Pappa, sa han, har änglarna bara vingar och inget sidoroder?

Kom se'n inte och säg att det fattas flygintresse hos den svenska ungdomen!

*

Har även Ni en god historia så är den välkommen! Red.



VENTILFJÄDRAR
FÖR
FLYGMOTORER

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



Vi rekommendera:



Vi tillverka o. lagerföra:
SKRUVAR
MUTTRAR
BRICKOR m. m.
Infordra offert!

AB. BENDOR
Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö

Carborundum & Aloxite
Slipskivor, skurstenar & brynen.
VICTOR
Metallsågblad
DUREX
slipduk, slippapper & maskeringsband
SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ

ROYAL



MASKINAFFÄREN
ECKERSTRÖM & SAMUELSON
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 241 21

SEV. MATTSSON
JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR
Tel. 20957, 22420
Östergatan 18
MALMÖ
Skidor, bindningar & stavar
i ledande märken.

Köhlers
KLICHÉANSTALT.
STORA NYGATAN 54.
TEL. 16734, 10842
MALMÖ.

Under ovanstående rubrik
införa vi s. k. format-annonser med fallande pris vid serieannonsering.

Införd antal ggr	1	2	3	4	5	6	7	8
Pris kronor	18	35	51	66	80	90	98	104

9—flera ggr 12 kr. pr gång.
Flygbetonade textförslag sändas på begäran.

NYTT utifrån

NYA INTERNATIONELLA REKORD ha nyligen blivit godkända av Fédération Aéronautique Internationale:

Hastighet över en 2.000 km bana med 1.000 kg last och **hastighet över 2.000 km bana** (utan last): Ernst Seibert, Tyskland. Junkers Ju 88; 2 Jumo 211-motorer; Dessau—Zugspitze den 30 juli 1939; 500,786 km/tim. (Dessa två rekord är ett tillägg från FAI till samma flygares tidigare godkända rekord för största hastighet över en 2.000 km lång bana med 2.000 kg last.)

Hastighet över en 2.000 km bana (kvinnligt rekord, klass C): Miss Jacqueline Cochran, USA. Republic AP-7 monoplan med 1 Pratt & Whitney Wasp-motor på 1.100 hk; den 6 april 1940; 533,847 km/tim.

Hastighet över en 100 km bana (kvinnligt rekord): Miss Jacqueline Cochran, USA. Republic AP-7 monoplan med 1 Pratt & Whitney Wasp-motor på 1.100 hk; den 20 april 1940; 470,896 km/tim.
Vidare meddelar FAI att federationen fått telegrafisk uppgift från Centrala aeroklubben i Ryssland att den kvinnliga flygaren Klepikova slagit rekordet för kvinnor för längsta distans i segelflygning med förutbestämt mål. Denna flygning företogs den 30 maj 1940 med segelplanet Rot Front-7, och distansen var c:a 285 km.

NYTT AMERIKANSKT REKORD i flygning "från kust till kust" har satts av G. T. Baker, som i flygplan med passagerare tillryggalagt sträckan Burbank i Kalifornien—Jacksonville i Florida, 3.775 km på 9 tim 29 min, vilket motsvarar en medelfart av nära 400 km/tim. Därmed överträffades Howard Hughes tidigare rekord på sträckan med 1 tim 5 min. På sträckan Los Angeles—Newyork hade dock S. M. Umstead och L. F. Harman 1939 en tid av 9 tim 15 min 30 sek, vilket ger en fart av 427,345 km/tim och i soloflygning har Howard Hughes kört samma sträcka på 7 tim 28 min 25 sek = 526,5 km/tim.

EN FLYGMOTOR AV STÅL har konstruerats av de två amerikanarna L. M. Taylor och G. S. Selig, grundare av All-Steel-Engine Company. Genom att tillverka motorn uteslutande av stål beräknas såväl arbetstiden som kostnaderna bli mindre än vid det hittillsvarande fabrikationssättet. Den nya motorn lär bli vätskekyld och av boxertyp. Kylmantlarna äro avsedda att förfärdigas av pressad stålplåt.

EN ÅLDERSGRÄNS FÖR FLYGPERSONAL har fastställts i Frankrike i samband med nyordningen där. För administrativ personal i statligt subventionerade eller statliga företag är denna gräns 55 år, medan den för flygande personal varierar mellan 43 och 45 år. På grund härav har chefen för flygbolaget Air France, den 56-årige Albert Gauchet, dragit sig tillbaka. Av bolagets 36 representanter lära 24 ha avskedats av samma orsak, däribland flygplankonstruktörerna Louis Blériot, Henry Potez, Maurice Farman, Fernand Lioré, Jean Lacoste (Hispano) och Paul-Louis Weiller (Gnome).

EN NORSK FLYGAVDELNING har upprättats i Kanada i överensstämmelse med det brittiska utbildningsprogrammet. Det meddelas att förutvarande direktören för det norska flygbolaget, kapten Hjalmar Riiser-Larsen, blivit satt till chef för sjöflyggruppen, medan förutvarande befälhavaren för flyghamnen vid Oslo, major Bjørne Øen, fått kommandot över landflyget. Samtidigt har man bildat en norsk flyglegion, sammansatt av kanadensare av norsk härkomst.

GUGGENHEIM-MEDALJEN, den amerikanska medaljen som varje år utdelas för bästa prestation inom flyget, har för 1940 tilldelats den amerikanske flygkonstruktören Glenn L. Martin. Det högtidliga överlämnandet ägde rum den 28 januari i år.

IKARUS A. D. heter en jugoslavisk flygplanfabrik som nyligen framställt ett lågvingat sport- och skolplan, benämnt "Aero II", tvåsitsigt med sitsarna i tandem. Motorn är en 130 hk Gipsy Major. Maxhastighet 205 km/tim. — Vid denna fabrik har försöksvis konstruerats ett flygplan med liggande förarsits, vilket bl. a. lär vara fördelaktigt speciellt under störtdykning, då föraren tål påfrestningarna på kroppen bättre i detta läge än sittande. Nbh.

AEROKLUBBEN i CHILE har från USA beställt 20 skolplan av typ Taylorcraft.

Vi rekommendera:

Uniforms-MÖSSAN
med rätta stilen
Lundbladhs Pälsvaruaffär
HÄLSINGBORG
Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förläggning.

Eslöv
Bilreparationer
Bärgningar
A.-B. BILKOMPANIET
Tel. 960 ESLÖV Tel. 961

AMERIKANSKT CIVILFLYG 1940: Enligt meddelande från Newyork hade USA vid slutet av 1940 över 65.000 civilflygare och 17.000 inregistrerade civilflygplan. Motsvarande siffror för januari 1940 voro 31.000 civilflygare och 13.000 civila flygplan. — Under hela året tillverkades 6.750 civilflygplan mot 3.715 under 1939. — Rapporten berättar vidare att arbeten f. n. pågå för byggande av 250 nya civilflygfält till ett värde av 40 milj. dollar. Från 1939 till 1940 har antalet civila flygplatser stigit från 2.280 till 2.339. — USAs alla flygplan av denna kategori flögo under 1940 en sammanlagd sträcka av 172,8 milj. km mot "blott" 132 milj. under 1939. Nbh.

ROYAL AIR FORCES flygplan utrustas numera med en ny eldsläckare, tillverkad av firman Graviner. Släckningsvätskan är brommetyl, som förvaras under tryck. När den utströmmar utvecklas på grund av vätskans hastiga avdunstning en intensiv kyla så att de heta motordelarna snabbt avkylas till under tändningstemperatur. Nbh.

ENGELSKA JAKTPLANEN har fått kraftigare bestyckning, skriver Sunday Times' flygmilitäre medarbetare och meddelar att Spitfires och Hurricanes även fått kanoner som ett effektivt tillägg till sin tidigare beväpning, som endast var kulsprutor. Dessutom ha de försetts med starkare motorer. Dessa förbättringar ha förorsakat att tyskarna allt mera förstärka sina plan med skyddspansar. De engelska jaktplanens kanoner avfyra granater som väga ett par kilo. Eldhastigheten hos kanonerna är endast omkring hälften så stor som hos kulsprutorna, varför kanonerna företrädesvis användas mot bombplan, medan i en luftstrid med jaktplan med sin fordran på större eldsnabbhet kulsprutorna föredragas.

ALEXANDER P. de SEVERSKY har av president Roosevelt fått mottaga den fina flygutmärkelsen Clifford Burke Harmon Trophy. Seversкys kollega, flygkonstruktören och rekordflygaren Howard Hughes, som var förra årets vinnare, fick denna gång den mindre "American Trophy".

BRITTISKA FLYGTRAFIKEN pågår trots kriget, meddelar representanten i Newyork för British Overseas Airways, det nya engelska flygbolaget som bildats genom en sammanslagning mellan Imperial Airways och British Airways. Bolaget trafikerar nu 95 % av de linjer som flögos före kriget, säger mr Paul E. Bewshea. Visserligen har atlanttrafiken slopats för i vinter, men bolagets trafik underhålles från England till alla delar av Afrika, till Indien, Australien och Nya Zeeland. Vid krigsutbrottet flyttades bolagets huvudbas från England till Durban, Afrika.

FORD SKALL BYGGA 4.000 Pratt & Whitney Double Row Wasp, 18-cylindriga flygmotorer. Medan arbetet med denna beställning pågår håller Ford på att konstruera en egen flygmotor, vilken skall byggas efter erfarenheterna av Lincoln Zephyr V-12 och utveckla 1.500 hk.



Kapten Rosencrantz . . .

(Forts. fr. sid. 12)

Ekonomin var det si och så med i början, och man beslöt dela inkomster och utgifter med Aerotransport. Det kom 25.000 åskådare till Bulltofta, finansierna klarades och Aeroklubben i Skåne hade fått sin första grundplåt säkrad!

Det är åtskilliga flygdagar Rosencrantz varit med om att ordna sedan dess. Och han har visat att hans kanske största styrka ligger i organisationsarbete i stor stil. Han har ofta varit djärv men förutseende samt visat sig ha god näsa, när han telegraferat till jordens olika hörn efter världsomflygare och andra luftens märkesmän som attraktioner vid flygdagar på Bulltofta. År 1925 var han med om att ordna en minnesutställning över Thulin i Landskrona, år 1927 såg han till att det blev flyguppvisning i Tomelilla, åren 1930 och 1936 lade han ner hela sin själ i flygdagar på Bulltofta, och mycket förarbete hade han stökat undan till en flygdag 1939, när kriget kom i vägen.

På Sydsvenska Dagbladet i Malmö är Calle Rosencrantz sedan 1922 redaktör för skytte, motor och flyg. Det är tomt och tyst på tidningens redaktion när han är ute på manöverreportage eller i militärtjänst. För främlingen verkar kanske hans något bullersamma framfart lätt förbryllande, men när man lär känna honom närmare uppskattar man denna ärliga entusiasm och framåtanda. Och man vet att den är förenad med god kamratlighet, humor och en smittsamt glad vardagsoptimism — egenskaper som varit honom till stor nytta i hans fruktbärande arbete för vårt sportflyg.

Karzo.

Civilingenjör Östman . . .

(Forts. fr. sid. 13)

var fattat genomförde han det med samma energi som alltid annars. I all obemärkthet — ty löften och stora ord är något som han inte kan med — begav han sig tidigt om mornarna, innan det "civila" arbetet började, ut till Kungsängen, och innan någon riktigt visste om saken var Östman färdig att kajka omkring med Hornet Motharna på egen hand. Sedan har han fortsatt med A:2-certifikatet, och flygchefen själv hör till de verkligt trogna, som ta vara på de enda civila flygmöjligheter som i dessa bistra tider bjudas, varför han allt som oftast hänger uppe i luftflyg.

Som segelflygklubbens ordförande har Gustaf Östman också uträttat stora ting. Först sände han Heinrich Kipp på segelflygstudier i dennes hemland, varigenom NMSFK redan från början fick vad många segelflygklubbar tyvärr saknat, nämligen en god instruktör. Sedan lyckades Östman att hos framstående norrköpingsbor väcka ett intresse för segelflyget, som gav de ekonomiska möjligheterna att bygga två glidplan och ett segelplan. Det blev norrköpingsklubben som fick förtroendet att svara för KSAKs rikskurser för utbildning i segelflygning med en kurs 1938 och tre kurser under år 1939. När nu segelflyget slagit igenom och organiseras med statligt stöd, bör det heller inte förtöljas att den plan man följer i väsentliga delar är densamma som NMSFK-ordföranden lade fram vid KSAKs stora "flygriksdag". Den första flygdagen i vårt land med enbart segelflyg på programmet blev det också Norrköping, NMSFK och civilingenjör Östman som anordnade. Och även segelflyg har han själv prövat på i praktiken: diplomet med nr 102 är nämligen hans.

Men så är det också en spänstig yngling som nästa år hoppar över halvsekelstrecket!

Eggen.

Ni behöver SKRIVA



Den snabba reseskrivmaskinen

Begär broschyr!

ÅTVIDABERGS

Östergatan 1 — MALMÖ — Tel. 22661

Vi rekommendera:

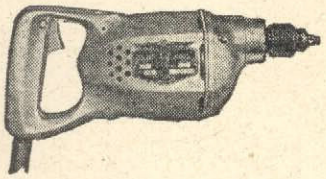
Malmö

Är Ni i behov av lägenhet

Hyr då genom

FIRMA OTTO ÅBERG

Södergatan 28 Tel. 22367-22683



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR – Malmö

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

TRANÅS KONTORSMÖBLER



MASKINAFFÄREN
ECKERSTRÖM & SAMUELSON
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 25716

SIMON EDSTRÖM A/B.
MALMÖ

Internationella transporter

Ombesörja befraktning och transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)

GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska reservdelar.
Specialverkstäder för Bilelektr.-aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120

NYTT utifrån

DET BETALAR SIG ATT FLYGA! För trafikplanen på Pan American Airways' nyligen öppnade linje Seattle, Kalifornien—Juneau, Alaska, tar det 8 timmar mellan ändstationerna. Biljetten kostar 165 dollar. De fördelar som flygningen erbjuder framgå tydligast vid jämförelse med det enda förutvarande samfärdsmedlet på denna sträcka, sjövägen. Med båt tar det således 8 dagar, och biljetten är endast 5 (fem) dollar billigare än på flyglinjen!

ETT JÄTTEFLYGPLAN har byggts av Boeing-fabrikerna. Det benämnes "B 19", har en spännvidd av 65 m och en längd av 41 m. Vikten uppgår till 70 ton. Maxhastigheten lär vara 320 km/tim. Den teoretiska flygsträckan beräknas med 25 tons last till nära 10.000 km. Planet, som är en försökskonstruktion, har fyra dubbelkransiga stjärnmotorer om vardera 2.000 hk.

NYTT BOMBPLAN FÖR ENGLAND är den militära versionen av trafikplanet Lockheed "Lodestar". Det kallas som bombplan Lockheed-Vega 37 och är större och snabbare än det till England massleverererade Hudsonbombplanet, vilket är den militära versionen av Lockheed 14.

DET TYSKA TRAFIKFLYGET hade ett mycket verksamt år 1940. Således kan Deutsche Lufthansa nu framlägga siffror som visa att trafikflyget under alla världslägen fyller oerhört viktiga uppgifter och är absolut oumbärligt. Bolaget flög under året sammanlagt 5,2 milj. km och befordrade 95.000 passagerare, 440 ton resgods och 900 ton andra frakter samt 1.000 ton luftpost. Siffror som tåla en granskning även under nuvarande svåra förhållanden! Nbh.

EN TVÅDAGARS MODELLFLYGTÄVLING hölls helt nyligen vid Moskva med deltagande av omkring 150 modellflygare. Många av planen voro utrustade med bensinmotor. Även hastighetsmodeller med indragbart landningsställ förekommo. Tidningen "Iswestja" anmärker att modellflygarnas prestationer visa en allmän ökning av tekniskt kunnande och praktiska erfarenheter hos pojkarna, vilket beror på den förbättrade undervisningen inom modellflygorganisationerna vid skolorna. Nbh.

NAUGLE, det nya amerikanska sportplanet med 75 hk motor, byggt helt av metall, skall enligt meddelande från USA ha uppnått en maxhastighet i planflykt av 250 km/tim. Planet har en teoretisk flygsträcka av 750 km.

FALLSKÄRMSHOPP I 25 GRADERS KYLA företogos nyligen vid den ryska flygplatsen Tuschinow utanför Moskva. Hopparna, 45 till antalet, voro fältmässigt klädda, utrustade med gevär, gasmask, snöskor o. s. v. De voro fördelade på 4 flygplan. Trots de svårigheter som yppade sig på grund av den stränga kölden förlöpte hoppen lyckligt. Efter landningen spände de på sig snöskorna och startade på en militär träningslöpning genom okänd terräng. Samtidigt ägde liknande övningar rum på många andra platser i Sovjet.

DE FEM STÖRSTA trafikflygbolagen i USA redovisa för 1940 vinst enligt följande: United Airlines 4,1 milj. dollar, American Airlines 3,95 milj., Transcontinental & Western Air (TWA) 2,75 milj., Eastern Air Lines 1,85 milj. och Pennsylvania Central Airlines 0,625 milj. dollar. Den rena vinsten var under 1939 för resp. bolag: 1,45 milj. dollar, 2,2 milj., 0,04 milj., 1,25 milj. och 0,275 milj. dollar.

PAN AMERICAN AIRWAYS håller på med förberedelser för inrättande av regelmässig lufttrafik mellan USA och Sydafrikanska Unionen. Den nya flyglinjen säges komma att flygas mellan Miami och Kapstaden över Portorico, Natal och Bolama (Port. Ostafrika). Nbh.

ENGLAND HAR KÖPT tre Boeing Clippers, vilka ursprungligen ingått i en beställning från Pan Am. Airways på sex Clippers. Det första planet väntas bli fluget över Atlanten av en brittisk besättning så snart det kan levereras från fabriken, vilket lär skola bli nu i dagarna. De två andra planen levereras inom de närmaste två månaderna. Engelsmännen skola använda sina nya trafikplan till att upprätthålla flygförbindelserna mellan Storbritannien och dess dominions.

Vi rekommendera:

Malmö

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

Största urval till fördelaktigaste priser hos

A.-B.
Orientaliska Mattaffären
Södergatan 18 MALMÖ Tel. 27058, 16248

Använd SKANDEX-

kortsystem vid behov av lagerkontroll över flygmaskinsdelar.

SVENSK TILLVERKNING

SVENSKA SKANDEX AKTIEBOLAGET
Göteborg STOCKHOLM Malmö

Nya bestämmelser för GLID- OCH SEGELFLYGNING

ha fastställts av luftfartsmyndigheten och äro offentliggjorda i "Meddelande från luftfartsmyndigheten" nr 1 år 1941. Tidigare bestämmelser upphöra härmed att gälla.

SVENSKA FLYGARES RIKSFÖRBUND

hade den 17 januari anordnat en kamratafton i Sportpalatsets festvåning, Stockholm. Tillslutningen var mycket god. Föredrag hölls av överste B. G. Nordenskiöld. Efter gemensam middag talade v. ordf. major G. Hård om SFRs viktigare uppgifter.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

A.-B. Svenska Trähus, Birger Jarlsgatan 27, Stockholm: Monteringsfärdigt trämaterial för manskapsbaracker, matsalsbyggnader, förråd etc.

Svenska Skumsläcknings A.-B., Stockholm: Skumsprutor med tillbehör samt skumvätska.

Ingenjörsfirman Browin, Stockholm: Bänkborrmaskiner, bänkslipmaskiner, gängskärningssvarvar etc.

Svenska Gummifabriks A.-B., Gislaved: Däck och slangar.

Svenska A.-B. Gasaccumulator, Stockholm-Lidingö: Transportabla landningsljus.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

INKÖPSTJÄNSTEN

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


Stukas
JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU