



FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 3 NR 6
Juni 1941

Läs:

Motorseglare skapa
verkligt sportflyg

Svenskt rederi startar flyg
Engelsk massflygutbildning
Det italienska flygvapnet
Storken slår ut autogiron?
ISA-segelflyget får uppvind
Flygande tvåmotorig modell

andskapsförbunden
tärka modellflyget

ka böjas i tid som krokigt ska
i — en flygande svensk nation.



SEGELFLYGGKURSEN STARTAR!

FLYG
TIDNINGEN

6/41

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Intensifiera flygpropagandan!

Inga medel få bli oförsökta när det gäller att värva anhängare till de ljudlösa vingarnas skara. KSAKs "press-tjänst" bör regelbundet förse fackpressen, ett flertal tidskrifter samt dagspressen med erforderligt propagandaunderlag och redogörelser för arbetet och planerna inom KSAK. Även klubbmedlemmar och enskilda måste se till att en ständigt förnyad och medryckande propaganda vidmakthålles. Greppet om allmänheten får ej slappna ett ögonblick. Därav följer också att flygklubbarnas propagandachefer bör bli specialister både på flyg och journalistik. De måste veta vilka saker som "slå" och som samtidigt ha en undervisande verkan, kunna gå i god för att deras uppgifter städse äro vederhäftiga samt tillägna sig ett försynt och vinnande uppträdande i sitt umgänge med press och allmänhet. Om en redaktionsmedlem vid varje tidning landet runt kunde övertalas att utbilda sig till "flygred." vore också mycket vunnet. I föregångslandet Finland ha teoretiska instruktionskurser anordnats för tidningsmän. Man får hoppas att KSAK utredre möjligheterna till dylika kurser även i Sverige, vilket ytterligare skulle underlätta klubbens arbete.

Allt detta är dock åtgärder som måste läggas på lång sikt. En aktion som emellertid kan sättas i gång omedelbart är att söka få den stora massan av motorflygare vunnna för segelflyget. Under nuvarande förhållanden böra särskilt de motorflygare som ej tjänstgöra vid flygvapnet passa på att underhålla sina flygkunskaper och skaffa sig en allsidig flygträning. Därmed få de också en god kompensation för ev. förfallna certifikat. Man kan ju aldrig veta när kriget äntligen slutar, och Luftfartsmyndigheten kan nog icke bevilja dispens hur länge som helst från förnyelse, bland annat ur säkerhetssynpunkt. Det bör inpräntas hur enkelt det är för en som redan är motorflygare att erövra sitt C-diplom. I Stockholm praktiseras den metoden att A:2-flygare hoppa över A-diplomet och blott avlägga proven för B innan de börja flyga Grunau Baby. På Älleberg få motorflygare gå på C-kurs direkt, troligen dock först efter några starter med glidplan. Detta sympatiskt enkla tillvägagångssätt torde kunna starkt öka skaran av segelflygande motorflygare, till förmån för en verksam propaganda i allt vidare kretsar.

Engelsk frivillig flygutbildning

Flygminister Sinclair skildrar planen för A. T. C., "Air Training Corps", som skall ge 700.000 pojkar flygchans.

Att skaffa personal till engelska flyget har visat sig vara ett jätteproblem. Man har därvid att tänka både på det egentliga flygvapnets, "Royal Air Force", behov och på flottflygets, "Fleet Air Arm". All tjänst i flygplan måste därtill vara baserad på frivillighetens grund, antingen det gäller förartjänst eller jobb som spanare, flygsignalist, "färdmek" eller flygskytt. Så har man ju också problemet markpersonalen, med dess tusen och en skiftande befattningar, som i England till övervägande delen besättas med fast anställda volontärer. Fordringarna i avseende på allmänbildning, teknisk skolning o. s. v. måste av flygsäkerhetsskäl m. m. alltid hållas höga, något som hittills begränsat urvalet. Den nya organisationen *Air Training Corps* eller *A. T. C.*, "flygutbildningskåren", avser att ge 700.000 i övrigt lämpliga engelska pojkar den kropps- och karaktärsdaning, allmänbildning och tekniska skolning, som de måhända sakna men som är nödvändig för anställning i flygtjänst. *A. T. C.* skall "hjälpa dem över tröskeln", heter det.

De 700.000 ynglingarna antagas i åldern 16—18 år och oberoende av om de haft fördelen åtnjuta en högre skolundervisning eller om de t. ex. hamnat på en fabrik direkt från de lägre skolorna. Engelske kungen själv har övertagit högsta chefskapet över den nya kåren.

Flygminister *Archibald Sinclair* har till en av våra London-kollegor gjort några uttalanden om *A. T. C.*, av vilka vi här återge några utdrag.

"*A. T. C.* blir en bred landsväg till flygvapnet", sade ministern. "Det är den första åtgärden i sitt slag, som på en hela engelska nationen omspannande grundval söker möta krigstidens krav genom att skapa en stor personalreserv bakom flygets egna utbildningsanstalter o. s. v. Till och med om kriget skulle ta slut innan pojkarna hinna få sin anställning vid flyget få de likafullt stor nytta av vad de lärt då de återvända till civila livet. Man tar t. o. m. emot enskilda pojkar som tillhöra krigsindustrins "reserverade" personalgrupper men vill dock ej lämna ekonomiskt stöd åt "skolflygförband" som bildats enbart för sådana fabriker.

A. T. C. kommer att omfatta "förberedande flygförband" av olika slag. Det blir "universitetsflygdivisioner", flygdivisioner och flyggrupper vid elementarskolor m. m. samt för städer, orter, grevskap o. s. v. lokalt organiserade flygskolförband. Förmåga till utsvällning (expansionsförmåga) skall framförallt präglå organisationen. Skolförbanden bli därför öppna ej blott för skolornas egna elever och f. d. elever utan även för andra lämpliga pojkar, som bo i grannskapet. Även de lokala flygskolförbanden anmodas att visa liknande smidighet i sin rekrytering.

Till chef för den nya kåren — en engelsk motsvarighet till tyskarnas "Nationalsocia-

listisches Fliegerkorps" (N.S.F.K.) — har utsetts överste (Air Commodore) *Chamier*, som frigjorts från sin tidigare flygstabs-tjänst och som i egenskap av generalsekreterare i engelska flygförbundet (*Air League*) nedlagt stora förtjänster om den engelska frivilliga flygutbildningens tidigare former.

Överinseendet över kårens verksamhet handhas av flygministeriets personalavdelning, vars chef är flygmarskalk *Garrod*. Under denne kommer skolmannen rektor *Wolfenden* från Uppingham att handlägga utbildningsplaner m. m. av skolteknisk art. —

Och hur har man då tänkt sig själva skolverksamheten? Blir det gallring av något slag? Och få eleverna börja flyga redan första dagen eller senare?

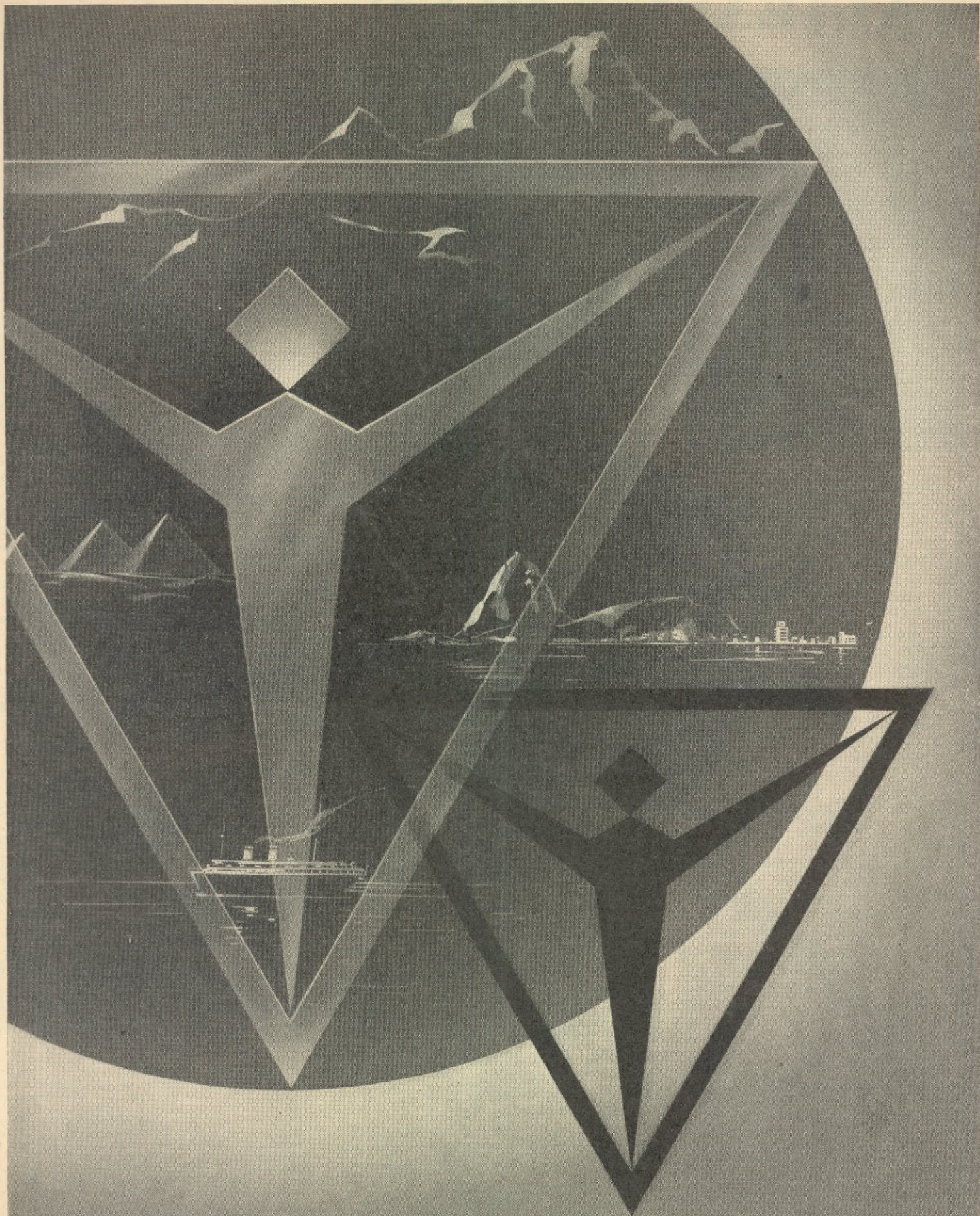
"Vi gör ingen skillnad på aspiranterna, de må komma från universitet, gymnasier eller folkskolor. Lägsta ålder för antagandet blir i regeln 16 år, men på särskilda skäl kan dispens lämnas för tidigare antagning. Pojkar i åldern 17 ¼—18 år få betyg på att de kunna söka direkt anställning som volontärer vid flygvapnet och få som extra hjälp till inträdesproven där gå igenom särskilda förberedande kurser vid *A. T. C.* Såna pojkar som duga till aktiv flygtjänst gå igenom en liknande grundläggande teoretisk kurs som den vilken bestås vid flygvapnets "Initial Training Wings" (grundläggande skolflotiljer). De vilkas kroppsbeskaffenhet ej fullt fyller flygtjänstens krav erhålla förberedande kurser i mekanikertjänst och radio. Den praktiska flygningen kommer först senare, för den som uttages därtill."

"Framhållas bör också", säger ministern, "att *A. T. C.* icke ger något 'heltidsjobb'. Föreläsningarna hållas på kvällar och söndagar. Den gigantiska planens fullföljande kommer också att till stor del bero på, huruvida man får tillräckligt många lämpliga officerare som chefer och lärare vid *A. T. C.*-förbanden" samt om man får tillgång till de skolmän, som dessutom behövas. Hittills har denna sida av frågan artat sig väl. Alla civila lärare, som antagas bli officerare i "flygvapnets frivilliga reserv" och få bära flygvapnets uniform med för denna reserv och för *A. T. C.* särskilt bestämda tecken. Flygspiranterna, "medlemmarna" i *A. T. C.*, bära en uniform som liknar flygvapnets blågrå men som har uniformskrage av samma modell som t. ex. svenska flygvapnets manskapsuniform. Alla förutvarande s. k. flygkadettkärer (en av "Air League" förut uppsatt samling ungdomsklubbar för förberedande flygutbildning m. m.) bli automatiskt upptagna i den nya stororganisationen *A. T. C.*" —

Och kostnaderna då? Vem står för dem?

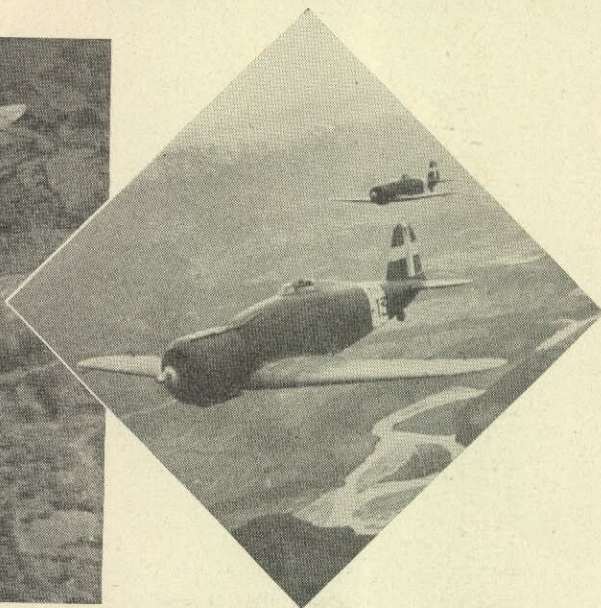
"Här får staten och de enskilda bära bördan gemensamt. Flygministeriet läm-

(Forts. på sid. 19)



JUNKERS
FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.

ITALIENSKT FLYG



När Italien i samband med Frankrikes sammanbrott i juni 1940 inträdde på krigsskådeplatsen i stormaktskriget funnos många som ansågo att det verkligen var på tiden att Italien gjorde något för sin bundsförvant. Varnande röster saknades dock icke, vilka ansågo att hjälpen till Tyskland trots allt skulle ha blivit i längden effektivare om Italien förblivit neutralt och fungerat som "fleet in being". De senare synas åtminstone tills vidare ha fått rätt. Den italienska krigsmaskinen har icke fungerat så väl som den borde. Felet härvidlag torde dock minst ha legat hos det italienska flygvapnet. I viss mån ovidkommande faktorer torde i någon mån även ha inverkat hindrande på dess effektiva utnyttjande.

Vad beträffar flygmaterielen har Italien tills på senaste tiden fått arbeta med delvis föråldrad materiel från Abessinien- och Spanienkrigens dagar. Det totala antalet krigsflygplan i första linjen vid krigets början skall ha varit omkring 2.500, varav dock en del av äldre typ. Man sade då att alla flygplan av äldre typ under det kommande året skulle bli ersatta av moderna plan varjämte flygplanbeståndet skulle fördubblas till antalet. Med hänsyn till den starka åderlätning på flygplan som det afrikanska fälttåget i Libyen medfört är det väl tveklöst huruvida denna fördubbling kunnat äga rum. Den äldre materielen torde dock ha blivit utgallrad, samtidigt som man torde kunna förvänta att krigsindustrien skall ha kommit i gång, och det har dessutom visat sig att den moderna italienska flygmaterielen väl uppfyller högt ställda fordringar. Tyska uppgifter göra gällande att den italienska krigsindustrien med hjälp av talrika "shadow industries" skulle ha en tillverkningskapacitet av 6.000—7.000 flygplan per år — om råvarutillgången icke lägger hinder i vägen. I fråga om råvaror torde det dock kunna räknas med att tysk hjälp i form av "Ersatzmittel" skall kunna kompensera ev. brister.

Det är icke otroligt att ett i någon mån reorganiserat och mera slagfärdigt italienskt flygvapen i en nära framtid skall kunna insättas i stormaktskampen. G. H.

T. h. italienska jaktflygplan typ Fiat G 50 på eskortflygning. T. v. Savoia-Marchetti-bombplan över grekiskt territorium. Observera det rörliga tornet på bombplanets översida försedd med två kulprutor i dubbellavettage.

Svenska Aero Lloyd AB nyaste svenska flygbolaget

Svenska Lloyd startar flygtrafik på England när det blir fred

Svenska Lloyd har enligt en stiftelseurkund beslutat bilda ett aktiebolag som skall bedriva flygverksamhet och annan därmed förenlig rörelse. Aktiekapitalet skall utgöra lägst 10.000 kr. och högst 30.000 kr.

FLYGTIDNINGEN har med anledning av denna glädjande nyhet vänt sig till direktör K. R. Bökman i Svenska Lloyd, Göteborg, som välvilligt lämnat de uppgifter som f. n. kunna publiceras. Han framhåller att Svenska Lloyds ledning redan för många år sedan insåg vikten av att komplettera sin londonlinje med en flyglinje, och vissa förundersökningar ha även gjorts med tillfredsställande resultat.

— Så snart lugnare tider åter inträda sätter vi i gång, fortsätter direktör Bökman. Den route som först kommer att öppnas är Göteborg—London och vice versa. Svenska Lloyds styrelse har redan nu beslutat bilda bolaget och träffa erforderliga förberedelser för att ingenting skall klicka när tidpunkten är inne att inviga denna nya och viktiga flyglinje. Genom det fattade beslutet får även myndigheter och andra som kunna få med saken att skaffa tillfälle att i god tid förbereda sig och vidtaga erforderliga åtgärder.

Namnet på det nya bolaget blir Svenska Aero Lloyd Aktiebolag, och vederbörande

Onkel Sam får fart på sitt segelflyg

Senator föreslår anslag på 500.000 dollar — staten Tennessee vill ej vänta, sätter i gång.

Nu är det meningen att även segelflyget sent omsider skall bli föremål för de styrandes intresse i USA. I Washington har senator Pat McCarran förelagt kongressen en motion om att inom Civil Aeronautics Authority bilda en avdelning för segelflygutbildning, och en annan herre har gått till Vita Huset med ett liknande papper. McCarran föreslår ett anslag på 500.000 dollar för segelflygutbildning under 1942, medan den andre nöjer sig med att begära blott så mycket pengar som med hänsyn till förhållandena kunna komma segelflyget tillgodo.

Medan åtgärder för att skapa en effektiv och omfattande segelflygskolning över hela USA således tillsvidare måste vila i avvaktan på kongressbeslut har "kommissionen för flygfrågor" i staten Tennessee nyligen tillkännagivit att den uppgjort ett program för segelflygutbildning åt ungdom i högskoleåldern. När detta läses torde nämnda stats verksamhet inom segelflyget redan ha påbörjats i Nashville, och om intresset för sporten motsvarar förväntningarna uppges segelflygavdelningar skola organiseras även på andra platser inom Tennessee. Den bekante segelplankonstruktören W. H. Bowlus nämnes som ansvarig för programmets genomförande.

registreringshandlingar ha inlämnats till vederbörande myndighet.

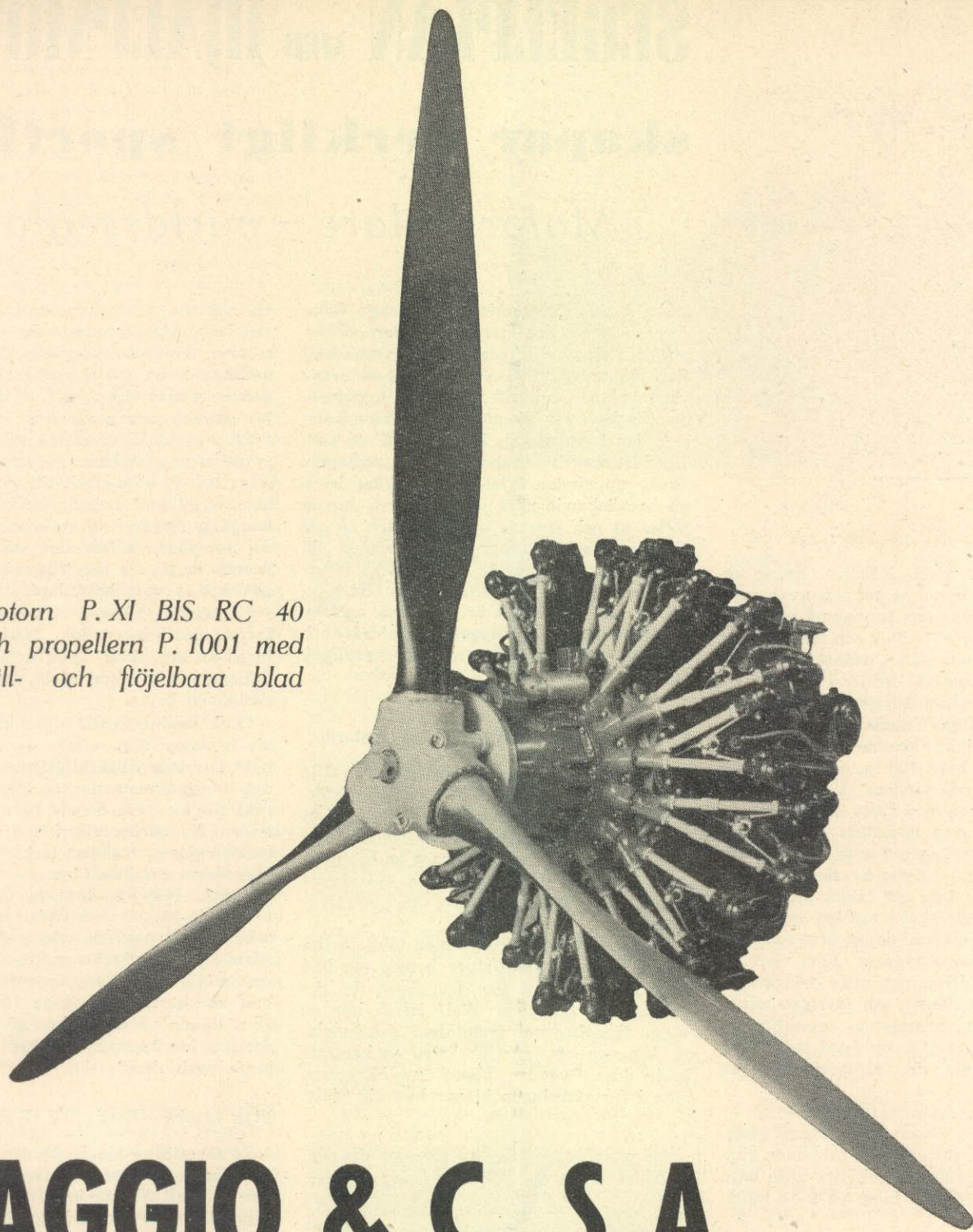
— Man måste förutsätta, säger dir. Bökman, att flyget kommer att få ett enormt uppsving under blivande fredliga förhållanden. Det är därför nödvändigt att rederiet kan erbjuda flyg åt folk som har bråttom till London i stället för de jämförelsevis långsamma båtarna. Dessutom kan man ju göra en del kombinationer. Man kan resa med båt den ena vägen och med flyg den andra, och har man skrymmande gods med sig så kan båtarna frakta detta medan ägarna själva färdas snabbara i luften — fria från irriterande vågor med ev. åtföljande sjösjuka...

Rederiet tror sig genom detta steg kunna betjäna den resande allmänheten ur alla tänkbara synpunkter, och detta torde icke betvivlas.

Goda idéer och uppslag äro obetalbara, och har man en gång kommit in på denna trafik så dröjer det nog inte länge förrän många följa i spåren. Ett tecken i denna riktning är ett uttalande av hamnkapt. Sven Lundmark i Göteborg, som i en intervju med "Ny Tid" häromdagen yttrade: "Slutligen skulle jag vilja ge våra män i Amerikalinjen ett gott råd. Det är nog på tiden att tänka på att komplettera amerikatrafiken med flyg, liksom Svenska Lloyd ämnar göra med sin londonlinje. Det kommer att bli en oerhört utvecklad flygtrafik efter fredsslutet, och då gäller det att vara med. Jag tänker mig närmast flygmaskiner något i stil med de amerikanska clippers."

Svenska Lloyds startande av flygbolag vittnar om ledningens stora företagsamhet och frutseende och hälsas med största tillfredsställelse i flygkretsar och av den stora allmänheten. Rederiet kommer därtill med ett välkommet tillskott till arbetsmöjligheter för vår ständigt ökande kader av flygare. Vi hoppas att Svenska Lloyd som ersättning för sitt goda initiativ får åtminstone en silvergruva — men helst en riklig guldgruva — i och med denna linje!

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



PIAGGIO & C. S.A.

11 PIAZZA DELLA VITTORIA – GENOVA, ITALIEN
(GENUA)

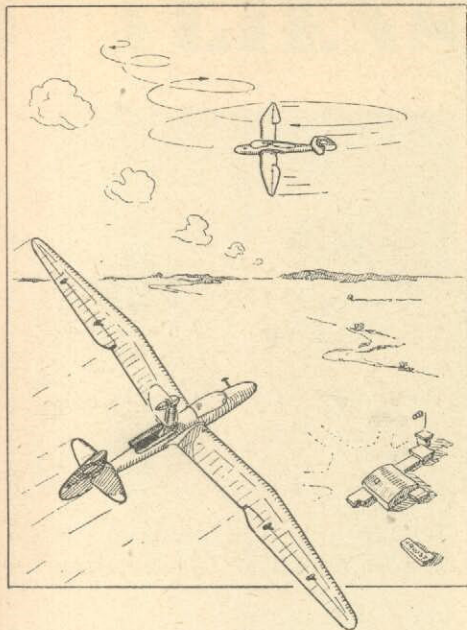
LANDFLYGPLAN - SJÖFLYGPLAN - MOTORER
PROPELLRAR - FÖRGASARE

Konstruktioner för sjöfart och järnvägstrafik

SEGELPLAN MED HJÄLPMOTOR

skapar verkligt sportflyg!

Motorseglare — världsseglare



"SEDAN EN HEL VECKA ligger segelflyggruppen uppe på toppen av hanget och väntar, längtar och hoppas på vind som det duger att segla i. Slak och trist hänger vindstruten på sin stång, endast då och då lyckas en vindpust få lite liv i den för ett ögonblick. Runt om hanget så långt ögat når torna härliga cumulusmoln upp sig, men hur ska man komma upp till dem? Hanghöjden är bara 100 m, och det räcker inte i den rådande vinden. Vi är en liten grupp och har inte råd att skaffa oss en dyrbar vinsch, som dessutom är svår att forsla hit. Fältet nedanför är för litet för en flygsläpstart — detta är för övrigt av ekonomiska skäl inte att tänka på."

Det ovanstående skulle mycket väl kunna vara hämtat ur ett otal dagböcker, förda av "generationer" segelflygare. Förr eller senare ställs segelflygaren inför nödvändigheten att vänta, vänta och återigen vänta på tillfällena, på gynnsamma omständigheter m. m. Tålmod är en dygd som ingen kan mer utveckla till fulländning än en segelflygare.

Men skall nu detta vara nödvändigt — denna tidsödande väntan, som många gånger burit skulden till att fullt utbildade glidflygare aldrig kunnat segelflyga utan bara fått nöja sig med små hopp på 2—3 minuter?

Motorseglaren är lösningen

för många av dessa grupper. Den är inte någon nyhet, tvärtom, den har funnits nästan lika länge som segelflyget självt. Dess främste förkämpe, den tyske segelflygkonstruktören *Wolf Hirth*, liknar den vid andra revolutionerande uppfinningar, vilka en gång erkända kommit så mycket i bruk att de blivit oundgängliga. Vi ha t. ex. de strömlinjeformade bilarna, det indragbara landningsstället, de knäckta vingarna etc. etc.

De hedervärda ansträngningar som gjorts att föra flyget fram till första platsen bland de olika sportgrenarna ha resulterat i en mängd s. k. folkflygplan. Men dessa ha aldrig riktigt slagit igenom som sådana. Flygaren motorflyger ständigt med dessa plan, även när han nöjesflyger och inte ämnar ta sig fram till ett bestämt

mål. Bensinförbrukning och slitage kommer alltid att dra stora kostnader. Däremot kan ett vanligt segelplan utrustas med en *hjälpmotor* på 7—18 hk. Denna orkar starta planet, och väl inne i ett uppvindsområde kan den stoppas. Med tiden kommer den även att bli infällbar så att onödigt luftmotstånd undviks under seglingen. Skulle upp vinden ta slut och marken komma oroväckande nära skall motorn kunna fällas ut och startas under flykten så att flygaren med säkerhet kan återvända till startplatsen eller ta sig fram till det förutbestämda målet. Drifkostnaden blir mycket ringa, säkerheten är stor, och sporten har återvunnit segelflygets hela fria och obundna skönhet. Föraren får verkligen känna att *han* flyger.

Tillförlitlig start huvudkrav på motorn.

De fordringar man främst har att ställa på motorn är inte låg vikt, liten bränsleförbrukning eller lång livslängd — nej, först och främst måste den vara absolut tillförlitlig i starten. Den skall vara en hjälpmotor, och som sådan bör den tjänstgöra högst 100 timmar av planet's c:a 1.000 flygtimmar.

Flygaren måste alltid kunna blint förlita sig på att motorn hjälper honom om han förlorat höjden. I sin "Handbuch des Segelfliegens" beskriver *Wolf Hirth* hur en sådan flygning med framtidens motorseglare kommer att gå till: "Med en kamrats hjälp drar flygaren planet ur hangaren, men i fortsättningen klarar han sig själv.

Han sätter sig i planet och spänner fast sig, vevar upp gummistartern och faller ut motorn. Samtidigt öppnas *automatiskt* kylluftskanaler och bränslekranen. Så snart motorn säkert vilar i sitt utfällda läge börjar gummistartern fungera, och motorn är snart i gång. Efter varmkörning rullar flygaren ut på startbanan, ger fullgas och har efter 10—15 min. stigit till 600 m. Där får han termikanslutning. Med motorn på tomgång flyger han en eller två spiraler. Är upp vinden tillräckligt stark kan han "packa ihop" och segelflyga 5—6 timmar i allsköns ro vart helst han vill..."

På skissen, hämtad ur ovanstående bok, belyses det hela tydligt. När motorn fälls in sluter sig såväl kylluftskanaler som bränslekranen automatiskt, och tändningsströmmen bryts.

"Sitt landningsställ drog han naturligtvis in omedelbart efter starten. På god höjd har han tillräckligt med tid att veva upp sin gummistarter (en gummilina spännes) för att vara beredd på alla eventualiteter. Nu börjar upp vinden ta slut, och motorseglaren förlorar mer och mer höjd. Men detta gör inte flygaren nervös på något sätt. När han ännu på 100 m höjd inte funnit någon vind faller han på några sekunder ut motorn, låter den köra sig varm en halv minut och stiger så på nytt i motorflykt till en ny uppvind. Men om han verkligen skulle vara tvungen företa en utelandning så kan han göra det på skidan, om terrängen syns honom olämplig för landningshjulen."

Flyg London—Berlin för 17 shillings!

Så föreställer sig *Hirth* den verkliga motorseglaren. Ännu har emellertid denna inte kommit längre än till ritbordet, men synnerligen löftesrika flygningar med "motoriserade segelplan" ha utförts. Redan 1936 flög vicepresidenten i ISTUS, dåvarande engelske flygministern *Sempill*, i en rätt primitiv motorseglare London—Berlin—London. Planet, en *ABC-Drone*, hade en 7 ½ hk motor. Lord *Sempill* berättar själv om sin flygning: "Väderleksutsiktterna voro inte precis gynnsamma när jag gjorde mig resklar på Croydon. Lågt i tak och regnskurar — det lovade inte gott för sikten. Men jag beslöt mig i alla fall för ett försök och startade på slaget 7. Jag föresatte mig att om möjligt slå min franske flygkamrat *Fauvels* gällande världsrekord. Visserligen var detta satt med en 45 hk motor, men... Redan strax efter starten började svårigheterna. För att över huvud taget behålla marsikten måste jag ofta gå ner så lågt som till 7—10 m, vilket inte precis var så angenämt vid flygningen över det oroliga vattnet i kanalen. Över



Den schweiziska *Spyr II* med en hjälpmotor på 5 hk.

Holland och nordvästra Tyskland kunde jag sällan gå högre än 100 m. Under sådana omständigheter trodde inte en människa att jag utan mellanlandning skulle nå fram ända till Tempelhof, och man var mycket förvånad när jag precis 11 timmar efter starten landade framför de tyska stationsbyggnaderna. Trots det byiga vädret klarade jag sträckan London—Berlin på knappa 56 liter bensin." Morgonen därpå flög lord Sempill tillbaka till London, och den gången avverkades sträckan på endast 9 timmar. Efter dåvarande bensinpris kostade honom resan i ena riktningen blott 17 shillings!

Under 20 timmar arbetade den lilla $7\frac{1}{2}$ hästars Douglasmotorn utan mankemang, och den ursprungliga övningssegelaren fick inga men av strapatserna. Ren segelflygning förekom ju inte, och det nya rekordet noterades för motorplan med mindre vikt än 200 kg. Men denna flygning var i alla fall den största som dittills gjorts för att bevisa motorsegelarens användbarhet. Ett sådant flygplan skall inte vara ett kommunikationsmedel utan ett verkligt sportplan. Ungdomar som i framtiden — inte alltför avlägsen hoppas vi — ge sig ut över en 1.000 km sträcka hitta alldeles säkert uppwind tillräckligt för att segelflyga praktiskt taget hela vägen. Det kanske inte går i en eller två etapper men antagligen i tre. Och motorn ska väl knappast behöva gå mer än sammanlagt en timme på den sträckan. Slitage och bränsleåtgång bli minimala.

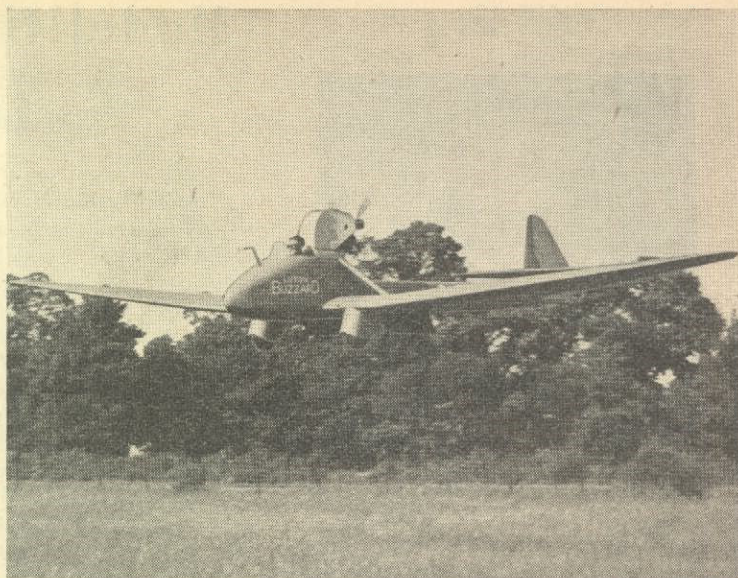
Motorn sparas genom vinschstart.

Vi återgå till vår vän Hirth. Han säger:

"Det största problemet är att få fram en verkligt pålitlig och billig motor. Bekvämast synes vara att använda motorcykelmotor. Men tyvärr ha hittills gjorda försök visat att dessa motorer inte stå rycken för den större påfrestningen i flygplanet. Därtill kommer att motorcykelmotorn har mycket högt varvtal, medan propellern måste ta det lite lugnare för att ge den rätta effekten. Man skulle alltså behöva bygga till motorn för att växla ner den etc., vikten och kostnaden blir större. Vad är att göra?"

Motorsegelaren kan användas i utbildningssyfte. Den bringar segelflygaren i kontakt med motorflyget — men först och främst är den ett hjälpmedel för en härlig sport. De som bara fått tillfälle att flyga 3 minuter efter vinschstart ska få möjlighet att hålla sig uppe i luften betydligt längre tid. Våra pojkar ska inte bara gå upp och ned i ett, utan de böra också få chanser att göra en tur kring såväl närmaste som mera avlägsna kyrktorn. Nå, då bygger de sig en motorsegelare. Men så visa sig nya svårigheter: på den mjuka ängen eller på stubbäkern med de höga träden i kanterna är starten med den svaga hjälpmotorn mycket svår — om den överhuvud taget lyckas. Även den tränade flygaren snuddar trädtopparna i starten, och varje flygning är rena hasarden.

Nu läsa vi emellertid allt oftare att de tunga oceanflygplanen begagna sig av katapult. Då kunna ju vi på små fält göra det också. Med motorn på tomgång dras planet upp av vinschen 150—200 meter på snabbaste och säkraste sätt, utan att en större öppen sträcka varit nödvändig. Vid urkopplingen ges fullgas, men även på tom-



Här landar en engelsk Luton Buzzard. Motorstyrka 16—35 hk. Lite för exklusiv för att vara en vanlig billig motorsegelare — lägg märke till vingklaffarna!

gång kan man flyga vidare. Detta förfaringssätt gör starten säker och ofarlig, och den lilla hjälpmotorn sparas högst väsentligt."

Framtidsfantasier: "Vi starta alltså vår motorsegelare från hanget, med vinschen eller med dess egen motor, vi segla, och när upp vinden tar slut motorflyga vi ett tag till nästa uppvindsområde, hem eller till närmaste flygfält. Med tillräckligt livlig fantasi kunna vi se oss själva som fåglar. En skolpojke kommer på sina sommarferier att med 50 liter bränsle i tankarna kunna ta sig fram 2.000—3.000 km, inte med jäkt och hets utan som avspänning och vederkvickelse från stadens och böckernas damm. Nästan hela tiden seglar han, och först när han vill landa på kvällen låter han motorn dra planet till ett lämpligt fält. Det är självklart att dessa ungdomliga flyttfåglar inte ska behöva betala start- och landnings- eller hangaravgifter. Och lika självfallet är det att de inte med en taxi bege sig till stadens bästa hotell utan sova i vandrarhemmet i ett enkelt men rent och trevligt rum.

Och om det nu skulle regna ett par dagar? Då läser vår flyttfågel en bra bok, ser sig omkring i staden och gör sig bekant med flygkamrater där. Han har ju tid!

Han flyger inte därför att "tid är pengar" utan för att strövtågen som han gör dem äro de mest underbara upplevelser.

När den tiden kommer få vi kanske läsa uppsatser från skolornas högre klasser om t. ex. "Min motorsegling till Finland". Och unga studenter skriva reseskildringar i stil med "Tre kamrater motorsegla över Nilens källor"....

Kanske få vi då också tävlingar för motorsegelare. Vem tillryggalägger på 14 dagar den längsta sträckan med 50 liter bränsle i de plomberade tankarna?

Motorsegelarna ha lärt sig glidflyga i hemstaden, de ha gått på sträcka och övat sig att motorsegla. Med sina 17—20 år på nacken veta de redan en hel del om motorer och flygning, de tappa inte bort sig, de äro hemma överallt, i sitt eget land och i halva Europa. — En del komma att skratta åt detta liksom många förut skrattade åt infällbara landningsställ, knäckta vingar m. m. Eller de hålla en i sitt stilla sinne för narr, vilket är lika illa. Men om några år skratta de inte längre, liksom de nu inte skratta åt nämnda landningsställ — de kanske till och med ha glömt att de en gång skrattat åt det!"

Dessa optimistiska funderingar verka kanske barocka i en tid som denna. Men framtiden skall med sin verklighet stryka bort det romantiskt överkliga skimret över dem. Framtiden hör ungdomen till — flygarnas internationella kamratkrets!

PILE.



TEKNISKA SKOLAN

KATRINEHOLM

Begär genast kostnadsfritt prospekt fr. våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetstekn., vägmästare, byggmästare, biltekniker, elektr. montörer. Moderna laboratorier. Platsförm. Kortaste studietid fr. folkskola eller realexamen. Statsstipendier (45 kr. pr. månad) och sänkt avgift för mindre bemedlade. Nya kurser börja 20 aug. (bilrep-kurs 15 mars).

HÄSSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

KOMMUNAL LÄROANSTALT UNDER STATENS INSPEKTION

Nya kurser börja den 1 okt. Statsstipendier upp till 45 kr. pr. mån. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt Väg- & vattenbyggnad med kurser om 2, 3, och 5 terminer. Vägmästarekurs (40 veckor). Värme- och sanitetsteknisk kurs (7½ mån.). Yrkeskurs för el. installatörer (B-kurs) börjar 10 januari. Nya lokaler med mod. laboratorier. Platsförmiddling. Program gratis, då denna tidn. nämnes.

Små levnadskostnader.

65 år.



Generalmajor Eric Virgin

fyllde den 18 maj 65 år. Det vore en överloppsgärning att här närmare ingå på en historik över hans välbekanta aktiva och mångskiftande verksamhet i motorns tjänst, i krig och fred, i luften och till lands. Vi nöja oss med att påminna om hans uppoffrande arbete för Kungl. Svenska Aeroklubben och därmed för svenskt civilflyg samt bedja att så här efteråt få förena oss med den stora skaran av hyllande flygfolk!

Finska Aerobolaget ökar sin luftflotta

Det finska trafikflygbolaget Aero O/Y har nyligen köpt två passagerarplan av typ Douglas DC-2, vilka ägts av det förutvarande tjeckiska flygbolaget CLS. Dessa utomordentliga maskiner bli något att flyga med på Petsamolinjen, vilken återupptages i sommar!

Nedanstående bilder togos på Bulltofta strax före starten för hemflygningen för en tid sedan. Detta plan har döpts till "Sisu" — som om Finland inte skulle ha nog av den varan redan förut! Underst synes "hämningsdelegationen" samt två av ABAs män (längst t. v. trafikledare Gösta Andersson). Aero O/Ys chefpilot V. Lepänen är femte man från höger räknat. Bredvid hr Andersson står chefen för Helsingfors flygstation, kapten E. Erho. — Finska Aero gratuleras till nyförvärvet!



Modellflygarna förbereda sig till lägret vid Alleberg

Modellflyglägret vid Alleberg den 20 juni — 6 juli emotses med stor förväntan. Att lägret hålles i samband med segelflygarnas generalmönstring på Alleberg förringar på intet sätt modellflygarnas glädje, snarare tvärtom. Förberedelserna för lägret och dess tävlingar, främst SM, har redan pågått en lång tid, och nu intensifieras arbetet landet runt. För att få en uppfattning om hur denna "upprustning" bedrivs och vad den tar sikte på har red. vänt sig till Östergötlands Modellflygförbund och bett om några uppgifter.

— Inom ÖMF har vi vidtagit en massa åtgärder för att representationen ska bli så "slående" som möjligt, svarar förbundssekreteraren. Inom klubbarna har medlemsvärning och utbildning av nybörjare varit de huvudsakliga arbetsområdena. För att ge länets modellflygare tävlingsvana satte vi igång östgötaserien, där alla fem klubbarna har deltagit. Att serien varit

till stor nytta visas av de allt bättre resultaten vid varje tävling. Våra pojkar får den sista avslipningen den 2 juni då årets DM går i Motala. Sedan blir det fintrimning eller ev. bygge av reservmodeller. För att nedbringa kostnaderna och på så sätt göra det möjligt för ett större flertal att komma med till Alleberg ämnar deltagarna från ÖMF cykla dit — liksom många andra modellflygklubbar visst ska göra. Bra att slippa betala tågbiljetten! Flera av landskapets elitflygare har ordnat med sina resp. arbetsgivare så att semestern sammanfaller med lägertiden.

— Alla modellflygare besjålas nu av en vilja, nämligen att genom en allmän upplutning kring lägret visa alla som redan givit modellflyget sitt stöd att det finns ett synnerligen levande intresse för denna härliga sport. Att vi med stor tacksamhet mottagit KSAKs initiativ behöver jag väl inte betona särskilt! säger förbundssekreteraren till sist.

Segelflyget i Stockholm ger utställning — SIS

Samtidigt anordnas fortsatt byggledarkurs och segelflygmöte.

Kungl. Svenska Aeroklubben och Tekniska Muséet komma att gemensamt anordna en segelflygutställning i Stockholm den 14—28 juni. Utställningen benämnes SIS (Segelflyget i Stockholm) och omfattar bl. a. en ingående demonstration av hur glid- och segelflygplan tillverkas. För detta ändamål skall ett antal bygglag vara verksamma på utställningen.

I samband med utställningen anordnas en fortsättningskurs för byggledare, och mot slutet av utställningen hålles den 27—28 juni ett segelflygmöte, vid vilket man avser att samla den ledande personalen inom det nyorganiserade segelflyget för att behandla och diskutera aktuella frågor.

Man hälsar denna fortsättningskurs för byggledare med stor tillfredsställelse. Emellertid torde svårigheter uppstå för de flygklubbar som just under denna tid arbeta på eget bygge med tilldelade byggsatser — men det fanns väl ingen lämpligare tidpunkt att välja. Det är att hoppas att KSAK snarast anordnar en kortare intensifierad fortsättningskurs för de byggledare som denna gång på grund av klubbens byggnadsarbete ej kunna närvara. De klubbar som tilldelats byggsats böra ej bli handikapade.

Dalarna vill ha eget "Alleberg"

Startar länsinsamling för att få in medel till en central segelflygskola.

Vid de förberedande undersökningar som KSAK gjorde i samband med utredningen om den lämpligaste platsen för landets första centrala segelflygskola var även hangberget vid Nybro i Stora Tuna, Dalarna, påtänkt som förläggningsort. Nu kvarstår Tunaprojektet som nr 2 i KSAKs utbyggnadsplaner för skolverksamheten. Planerna få dock vila tillsvidare i brist på kapital, vilket givetvis är en stor besvikelse för Dalarnas segelflygare. I denna belägenhet har dalkarlarna till slut tänkt: då skramlar vi själva ihop pengar till en segelflygskola! Borlänge—Domnarvets Flygklubb och Falu Flygklubb satte i gång en aktion som resulterat i att landskapets elva flygklubbar nu var och en på sin ort samtidigt söka samla in så mycket pengar som möjligt. Arbetet ledes av en kommitté, bestående av 22 inflytelserika personer, med advokat Th. Sylwan, Falu Flygklubb, som ordförande. Sekr. är kommunalborgmästare Torsten Fröberg, Västerbergslagernas Flygklubb, Ludvika, och kassör segelflyglärare Valle Forslund. Arbetsutskottet består förutom hr Forslund av dir. R. Bengtsson, Falun, och red. Helmer Brusén, Borlänge. Insamlingen ledes från en central i Falun med adress: Insamlingen för Dalarnas Segelflyg, Trotzgatan 11. I centralen är en mindre utställning kring segelflyget anordnad. För det lokala insamlingsarbetet svara klubbarna, vilka dels utplacera insamlingsbössor, dels utbjuda konstnärligt utförda bidragsbevis å 1, 5 och 10 kr. Givarnas namn upptagas i en "gyllene bok", som skall förvaras vid den blivande "Dalarnas segelflygskola".



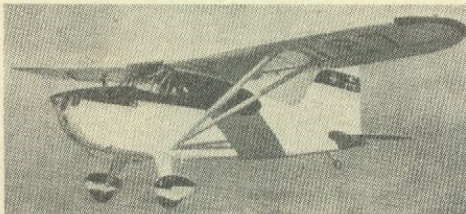
HENSCHEL STUKA

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.G. SCHÖNEFELD / BERLIN

Stinson "Voyager"

De sportflygare som äro estetiskt anlagda och vilja njuta av skönhet i ett flygplans linjer torde få sitt lystmäte vid åsynen av den splitternya Stinson "Voyager". Den är egentligen en fulländad utvecklingsform av Stinson 105. Såvitt red. kan se har tillverkaren — Stinson Aircraft, dotterbolag till Vultee Aircraft Inc., Wayne, Mich., USA — på ett utomordentligt sätt fullföljt sitt uppsåt att få fram ett i alla avseenden förnämligt tresitsigt sportplan.

Förståndigt nog har det nya planet försetts med en starkare motor än 105:ans futtiga 75 hk, nämligen en Franklin (standard) som ger 90 hk vid 2.500 v/min. Till standardutrustningen hör elektrisk självstart, hydrauliska hjulbromsar (även parkeringsbromsar), styrbart sporrhjul samt särskild plats för radio. Liksom sin föregångare har "Voyager" inbyggda slots samt vingklaffar. Toppfarten är 185 km/tim, topphöjden över 4.000 m. Stig-hastighet med full last c:a 200 m/min. Bränsleförråd 75 liter.



*

Taylorcrafts nyaste

Taylorcraft Aviation Corporation, Alliance, O., USA, har nyligen fullbordat sin första tandemtyp, kallad modell D. Denna fabrik har hittills endast tillverkat sidositsmaskiner. Det nya planet har fått en motor (Continental, Lycoming eller Franklin) på 65 hk. Med ett bränsleförråd av 53 liter är teoretiska flygsträckan 480 km. Infästningen av vingstötrorna till kroppen har flyttats fram till främre beslagen för landningsställsbenen, framför kabindörren (se den övre bilden). I övrigt följer modell D i stort sett samma linjer som fabriken sidositsplan av standard- och lyx-typ.

På denna nya typ ha experiment företagits med trehjuligt landningsställ, vilket i korthet omnämndes i förra numret av FLYGTIDNINGEN. Hur stället ser ut framgår av högra nedre bilden.



Nya typer från Caproni

Caproni 313

Den italienska flygplanfabriken Aeroplani Caproni S. A., Milano, har släppt ut flera nya typer. En av dem är det medeltunga bombplanet-fjärrspaningsplanet med typbeteckning Ca 313. Det är huvudsakligen en utveckling av de tidigare typerna Ca 310, 311 och 312 och skiljer sig från dessa nästan endast genom sina starkare motorer och därmed följande förstärkning av vissa detaljer. Ca 313 är ett fribärande monoplan av kombinerad stål- och träkonstruktion. Vingarna äro trapetsformiga. Landningsställsbenen indragas i motorgondolerna. De två motorerna äro Isotta Fraschini "Delta RC 35", en luftkyld inverterad V-tolva på 700 hk (3.500 m höjd).

Data och prestanda:

spännvidd 16,2 m
längd 11,7 m
vingyta 38,7 kvm
tomvikt 4.000 kg
flygvikt 5.600 kg
vingbelastning 144,8 kg/kvm
effektbelastning 4 kg/hk
maxhast. på 4.000 m 450 km/tim
marschfart 360 km/tim
topphöjd 8.000 m
teoretisk flygsträcka över 1.000 km.

Bilder på Caproni 313 och motorn Isotta Fraschini "Delta RC 35" återfinnas på sid. 11 i förra numret av FLYGTIDNINGEN.

Caproni 316

är beteckningen på ett tvåmotorigt sjöplan med två flottörer. Det är utvecklat från Ca 310 och lämpligt för katapultstart. Motorerna äro av typ Piaggio P. VII C. 16, luftkyld stjärnmotor på 460 hk. Planet bär en tillsatsvikt av 1.350 kg, varvid flygvikten blir 4.650 kg. Marschfarten uppges vara 270 km/tim och teoretisk flygsträcka 1.600 km.

Flygmotor av Ford V8-delar

Church V8 Model 248 heter en ny luftkyld flygmotor som till 70 % tillverkas av delar för en vanlig Ford V8-motor. Den utvecklar 93 hk. Sju års studier och experiment har typen kostat Mr. James Church vid Church Airplane & Manufacturing Co, Chicago. En stor fördel med denna motor är att reparationer och reservdelar stå till buds i var och en av Fords 35.000 servicestationer. Den säges kosta 3 1/2 dollar per hästkraft!

Fabriken håller även på med att rita ett lågvingat tresitsigt flygplan till sin motor. Helt fribärande vingar, indragbart landningsställ m. fl. finesser.

Sexcylindrig boxermotor

Aircooled Motors Corp., tillverkare av de amerikanska Franklinmotorerna — hittills mest fyrcylindriga boxermotorer på 50—60 hk — har nyligen släppt ut en 140 hk luftkyld motor med sex cylindrar placerade enligt boxerprincipen. Kompressionsförhållande 1:7, tomvikt 130 kg.

Amerikanska flottan behövde "superstörtbombare" och fick Curtiss XSB2C-1

Ett nytt amerikanskt störtbombplan har konstruerats av Curtiss-Wright Corporation's Airplane Division, Buffalo, N. Y. Det betecknas Curtiss XSB2C-1 och är tvåsitsigt helmetallplan, som är avsett att operera från hangarfartyg på längre spanings- och bombföretag. Motorn är en Wright Cyclone på 1.700 hk, vilken säges göra planet till den kraftigaste störtbombare som någonsin byggts. Propellern är en trebladig fullt omställbar "Curtiss electric".

Tillkomsten av Curtiss XSB2C-1 lär vara en följd av att flottan ville ha en "superstörtbombare" som kunde medföra dubbelt så mycket tunga bomber som något hittills konstruerat plan av denna typ, flyga dubbelt så lång sträcka, vara i luften 4 1/2 tim längre, uppnå en maxhastighet på 160 km/tim mera än redan existerande typer samt dessutom vore dubbelt så starkt beväpnat.

Bomblasten förvaras inuti flygkroppen, vilket eliminerar en del luftmotstånd. Vid hangarerering ombord på fartyget fällas vingarna uppåt i platsbesparande syfte. Planet är försett med slots.

Det nya planet är större än den inom U. S. Navy hittills mycket använda störtbombaren Curtiss SBC-4 och säges ha kortare startsträcka än mångt jaktplan.

Curtiss XSB2C-1 skall nu börja byggas i Curtiss-Wrights nya jättefabrik i Port Columbus, O., USA, där 12.000 arbetare komma att få sysselsättning.

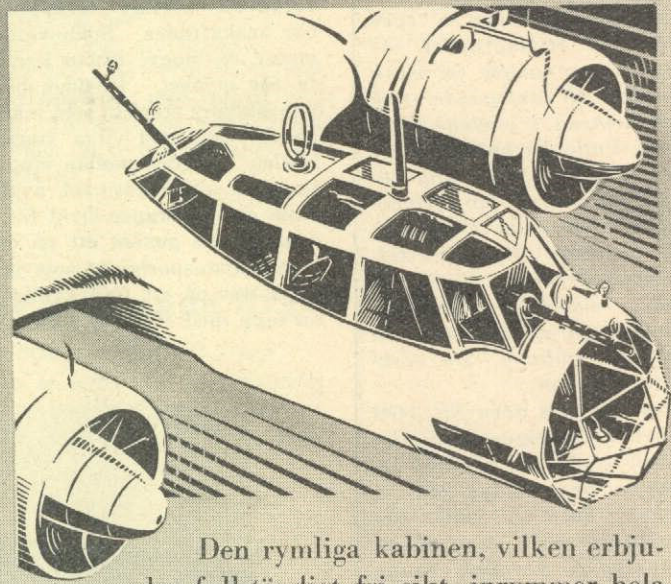
Ford utlovar privatplan

Henry Ford har nyligen tillkännagivit att han ämnar börja tillverkning av ett privatplan med 300 hk motor, som skall bli den idealiska familjemaskinen. Priset lär i USA inte bli högre än för en vanlig bil, och en av de bästa egenskaperna som Ford vill ge sitt plan är osedvanligt kort start- och landningssträcka. Flygkroppen skall byggas av plastiskt material — antagligen något nytt ämne av soyaböner — Fords speciellt omhuldade byggnadsmaterial. Det torde bli ett tvåsitsigt plan, då fabriken under senaste tiden bedrivit experiment med ett dylikt. Ford säger att hans nya plan blir ytterst lättfluget samt förenar de bästa egenskaperna hos ett vanligt flygplan och en bil.



Bombflygplanet
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. / F R I E D R I C H S H A F E N

VI PRESENTERA:



Valle Forslund,
sportflygare, segelflyginstruktör,
"kommande" rekordsegelflygare.

Någon gång i nådens år 1936 tittade en ung man i södra Dalarna upp från sin faders säkra torva, stirrade hänyrckt på de farande molnen, fnös menande åt markens gröda och tilltalade densamma sålunda: "Du är kanske bra för andra, men du är inte nog för mig".

Ungefär i den stilen kan upptakten tänkas vara till att Valle Forslund beslöt ta sin Mats ur modernärningen och i stället ägna sig åt flygningen. Han gjorde certifikatproven på Cub i Västerås, varpå han återvände hem och skrapade ihop så mycket pengar han kunde. Följande år skaffade han sig en egen Cub, SE-AGO. På Hällagrundet vid Hedemora byggdes en hangar på mark som gratis ställdes till förfogande. Och så fingo medlemmarna i stadens flygklubb följa med Valle på hans många-handa turer. Cuben fick mångsidig användning. Den flögs bl. a. för luftvärnet, som skolplan för Falu Flygklubb samt som reportageplan för de sex tidningarna i Lidmanpressen. Under de mest skiftande väderleksförhållanden gick Valle igenom en självpålagd och hård fortsatt flygutbildning. En verklig sportflygare blev han...

Krigets åskor tvingade även SE-AGO till överksamhet i hangaren på Hällafältet. Då vände Valle sin häg till segelflyget. I början av 1940 tog han vederbörliga diplom i Borlänge, varpå han genomgick instruktörskurs samt högre kurs i segelflygning på Bromma. Sedan började han gå från klarhet till klarhet som segelflyglärare i den framstående Borlänge-Domnarvets Flygklubb. I denna ansvarsfulla befattning passar han liksom handsken handen. Valle är den födde flygpedagogen, och hans förmåga att lätt och ledigt lära bort sina kunskaper är enastående. Grundlig och samvetsgrann som han är överlämnas ingenting åt slumpen. Han drar sig ej för att fundera igenom ett särskilt kvistigt problem 1.001 gånger innan han blir nöjd med lösningen. Hans olympiska lugn är så kvalificerat filbunkigt att mera livliga personer ibland torde få lust att ruska om honom... Man kan hysa

(Forts. på sid. 20)

Tre flygförsök i Örnsköldsvik

De flesta pojkar gå väl och drömma om att kunna svinga sig upp i det blå, fascinerande lufthavet. Jag minns hur jag själv som 12 års pojke gick och svärmade om ett "flygskepp", ett sådant som vi numera kalla glidplan.

Mitt första försök och kontakt med luftens motståndskraft gjordes vintern 1912. Ett fullgott — tyvärr — lakan anskaffades ur mors linneskåp. En träram av $\frac{3}{4} \times 4$ " hopspikades, vars sidor voro ungefär $1\frac{1}{2}$ meter långa. På denna ställning spikades sedan lakanet. En snöhög skottades samman nedanför andra våningens balkong. Starten skedde från dess räcke. Fallskärmen höll jag krampaktigt fast över huvudet — och så ut i det okända. Av nedfärden kom jag icke mycket ihåg. Lakanet slets nämligen ögonblickligen loss efter kanterna, och i samma moment varseblevo åskådarna att snöhögen begåvats med en ram ur vars mitt ett par armar girigt sträckte sig upp mot den blå, svärbetvingade himlen.

Nästa etapp på den törnbeströdda stigen togs påföljande höst. Då skulle jag tillverka ett "riktigt" flygplan. $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ " ribbor anskaffades. Spännvidden sattes till 5 meter, då längre ribbor kanske skulle svikta för mycket. Bredden bestämdes av de pappskivors storlek, som inköptes i en färghandel, och med vilka vingarna skulle beklädas. Längden mellan vingarna och stjärten fick skönhetsinnet avgöra för att få fram en "smekande flykt för ögat". Pengar anskaffades genom att på ett margarinbolags reklamsparbössa, som jag fick och som uppsattes på ett fullt synligt ställe, klistra en lapp med följande inskrift:

Tigge, tigge lova,
giv mig litet kova
till mitt lilla skepp,
som skall sig från Paradiset svinga
för att Er ett nöje bringa.

Med Paradiset avsågs skidbacken Paradiskullen.

Icke heller det försöket kröntes med större framgång. Jag kröp in i ribbverket mellan vingarna, en kamrat höll upp stjärten på vidundret och så sprungo vi i full karriär mot skidbackens stup. Vingarna fladdrade på sitt sätt, jag på mitt och roret skötte självständigt sin syssla. Allt nog, denna tur blev något mera hågkomstrik än den första. Backens fallhöjd tillät ju en ansats till glidflygning. Mitt "landningsställ" var dock ej förberett när kontakten med Moder Jord skedde. Allt gick rätt snabbt. Benen veko sig under mig. Mina svarta strumpor revos sönder och knäna sågo ut som om de doppats i lingsmos. Tur att jag icke hade långbyxor på den tiden. Då hade väl agan blivit kraftigare än den nu blev, när jag kom hem.

Alla goda ting äro ju tre — enligt uppgift. När tiden för mitt tredje försök randades ansågs tekniken ha gått fram med jättesteg, och fulländningen troddes ligga inom räckhåll. En segelflygskola hade bl. a. öppnats utanför Ystad, om jag ej missminner mig, och greve Douglas Hamilton stod för chefskapet. För att göra en lång historia kort inköpte jag så småningom av honom ett "väl begagnat men i gott skick varande" dubbeldäckt glidplan. Detta skedde vårvintern 1922. Det var en mycket häändigare tingest än min egen senaste



Åke Grundberg vid sin hängglidare.

Kvinnolist

Språkförbistring

Den unge ordföranden i en större dansk segelflygklubb hade helt nyligen gift sig. Som det höves en flygare hade han fått en både förständig och vacker fru. Hon var hushållslärarinna och gick med samma energi och duglighet upp i sitt arbete i hemmet som mannen i sin dagliga verksamhet.

Men hon gillade inte att han flög!

Nu är det ju så att en förälskad karl annars kan strunta i allt här i världen, när den unga ljuvliga hustrun lägger armen om hans hals — han kan utan vidare svära att avstå från öl, tobak och gamla väninnor. Men har han en gång fattat kärlek till flygningen, ja, då hjälper varken mjuka armar, böner eller befallningar.

Var söndagsmorgon innan hönsen fått fjädrarna på begav sig ordföranden för segelflygarna ut till flygplatsen, dels för att sköta sina ordförandeplikter, dels för att få sig en tur med klubbens plan. Då han var en stor och kraftig karl hade han ofta besvär med att få ner sin något omfångsrika bak i segelplanets trånga förarsits. Dittills hade det i alla fall ordnat sig till slut varje gång — även om det knakade, i planet — och han kunde dra en lättadens suck samt starta.

Hans unga fru, som några gånger plikt-skyldigast följt med ut till flygplatsen, hade lagt märke till makens svårigheter, vilka voro av så mycket allvarligare art som han var synnerligen matkär och hade svårt att hålla sin vikt nere på ett för segelflygare anständigt antal kilo.

Den kloka hustrun var emellertid inte hushållslärarinna för ingenting. Under de närmaste månaderna lagade hon så mycket läcker mat åt sin dyre make att det till slut inte längre var möjligt att få ned honom i segelplanets förarsits — inte ens med skohorn. Han hade blivit för tjock.

skapelse. "Sådana fina proportioner", "så väl avvägd" och "så lätt" voro allmänna omdömen. De tygklädda vingarna sågo ju visserligen ut som flitigt använda markörtavlor med sina påklistrade runda, svarta lappar. Men vad gjorde det. Begeistringen fanns ju i min själ, och sådana bagateller som lappade doningar räknades inte.

Den här gången skedde det första lilla lyftningsförsöket tidigt en morgon på Örn-sköldsviks breda Lasarettsgata. Motorcykeln kopplades för utanför nuvarande Luth. kapellet, jag stod på skidor med planet hängande mellan armarna och så bar det iväg. Redan efter c:a 100 meters skjuts började jag känna mig så konstigt lätt. Under över alla under, min dröm hade gått i uppfyllelse, maskinen hade lyft mig några decimeter. Genom att luta mig framåt nådde jag åter snabbt kontakt med marken. Det var en stor upplevelse må ni tro. Sedermera gjordes försöken om på vidare nejder, alla med lyckade resultat. Flyglängderna blevo ej så stora — men flugit hade jag dock gjort.

Åke Grundberg.

Detta är berättelsen om ett par unga danska militärflygare som voro ute på sin första längre övningstur. De överraskades av busväder och försökte flyga *över* det.

Den ena timmen efter den andra flyga de vidare över molnen i hopp att det skall klarna under dem. Efterhand ha de förlorat all aning om var de befinna sig samt det mesta av bensinförrådet. Då visar sig plötsligt ett litet hål i molntäcket, som planet snabbt ålar sig igenom.

Där nere råder storm och regntjocka. Flygarna besluta sig för att fortast möjligt nödlanda på första bästa ställe. Landningen sker strax i närheten av en järnväg, på vilken det i samma ögonblick kommer ett märkvärdigt tåg ångande. Loket, som är det konstigaste av alltihop, har inte heller någon röd-vit rand kring skorstenen som sådana dragdjur brukar ha i flygarnas hemtrakt.

— Du ska få se att vi har landat i Sverige, säger den yngste av flygarna. Bäst att vi frågar på närmaste ställe var vi egentligen är nånstans.

Liksom sänd av försynen kommer just då en karl springande emot dem. Den språkkunnigaste flygaren frågar honom på sin bästa svenska:

— Min Herre kunne vel inte säga oss hvar Stans vi befinna oss?

Mannen svarar på bred själländska:

— Jo, det kan jag. Ni befinner er just i utkanten av Slangerope, men om ni inte ger er iväg från min nyklöver, och det lite hastigt, så befinner ni er om ett ögonblick på väg till sjukhuset.

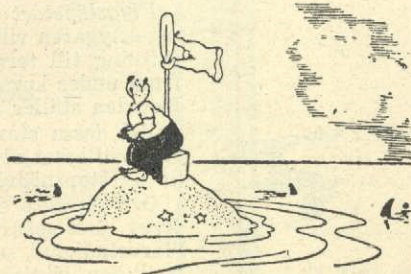
Bendt Rom.

Nyttan av att kunna flyga

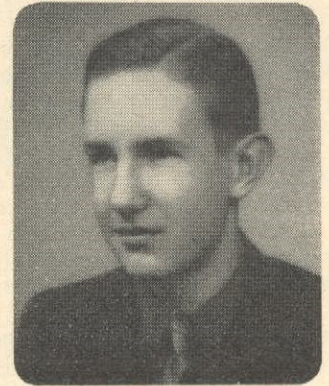
— Har du aldrig haft lust att flyga?

— Jo, det var en gång när jag olovades var på besök hos min flicka, som bodde på sjunde våningen. Hennes fader kom nämligen oväntat hem....

Underbar räddning



— Hallå där, ska ni till Amerika!



Åke Ringh,

sekr. i LEN och ÖMF, god förkämpe för svenskt modellflyg.

Alltsedan Linköpingseskaderns första svära år har Åke Ringh varit med i modellflygarbetet. Hans första erfarenheter som sekreterare i LEN var en genomgripande omorganisation av hela verksamheten. Småningom bar arbetet frukt, LEN fick vind i seglen och kunde börja råda och hjälpa andra klubbar. Eskaderledningen såg snart i sekreteraren sin mest hängivne medlem.

När Åke Ringh år 1939 axlade vice ordförandens mantel var detta ingen tillfällighet. Han har begåvats med en objektiv syn på problemen, god människokänedom samt icke minst ett aldrig sinande förråd av idéer och förslag, vilka han också vetat att omsätta i praktiken. I egenskap av ställföreträdande klubbledare har Ringh ofta tillfälle att stå i spetsen för LENs aktioner, och hans första stora uppdrag blev att ordna de omfattande nybörjarkurserna våren 1940. Här visade Ringh en ny och mycket värdefull egenskap: han ville meddela erfarenheterna från dessa kurser till andra klubbar — och gjorde det i trevligt lättfattlig och instruktiv stil. Otaliga gånger sedan dess har han skrivit artiklar av de mest skilda slag i flygpressen men kanske först och främst i ortstidningarna.

Bildandet av Östergötlands Modellflygförbund blev småningom aktuellt. En söndagskväll kom Åke tillbaka efter ett besök i föräldrahemmet i Vadstena och meddelade att han bildat en klubb där. VMFK blev signalen till ÖMF, och efter ett snabbt förarbete hade ytterligare två klubbar återupptagit det aktiva arbetet.

När ÖMF konstituerades under östgötamästerskapen i Norrköping 1940 valdes Ringh enhälligt till förbundssekreterare. Hans arbete under den korta tid som förbundet ännu verkat har präglats av det allvar som vi alla måste känna. Det är genom sådan ungdom det svenska modellflyget skall föras till seger.

S. I.

SEGELFLYGKURSEN

I. INLEDNING.

Man förstår segelflygningen bäst om man redan från början sätter sig in i att den är en *glidflykt* genom en luftmassa vilken stiger uppåt med en hastighet som är densamma som eller större än planets sjunkhastighet. Vi ta ett exempel: om ett segelplan under sin glidflykt sjunker en meter på en sekund och luftströmmen stiger två meter uppåt under samma tid (1 sek) så stiger planet 1 m/sek. Enkelt, eller hur?

De uppvindar som möjliggöra segelflygning är av flera slag. I denna inledning berörs endast de två vanligaste, nämligen terränguppvind (hanguppvind) och termisk uppvind (termik).

Hanguppvinden

bildas när vinden tvingas uppåt vid kullar, berg o. d. Just på det ställe på lovartsidan där uppvinden är som starkast skall segelflygaren hålla sig. Emedan sådana gynnsamma områden är ganska begränsade måste man svänga ideligen för att hålla sig kvar i uppvinden. En huvudbestingelse för rätt utförd segelflygning är alltså att behärska "kurvtekniken" till fulländning, ty man kan säga att segelflygning mest består av kurvor.

Uppvinden vid ett hang når till en viss höjd — som ökar med kullens höjd. På läsidan av kullen virvlar luftströmmen ned-

åt, varför man ska akta sig för att komma åt det hållet.

Ordet "hang" är tyska och betyder ursprungligen *sluttning* rätt och slätt. I segelflygkretsar betecknar uttrycket emellertid en sluttning som ger möjligheter till segelflygning. Något bättre ord finnes ännu ej på svenska — förslag mottagas kanske med tacksamhet! Men kom inte med "segelbacke" eller "slutt"... Om ni inte hitta något bättre ord få vi fortsätta med "hang".

Termiken

bildas i stort sett ungefär så här: solen steker på t. ex. en leråker, varvid denna blir varm samt uppvärmer den överliggande luften, som då enligt naturens lagar utvidgar sig, blir lättare och stiger uppåt. På en viss höjd blir temperaturen så låg att vattenångan kondenseras och bildar *cumulusmoln*, de där vackra stackmolnen som bruka försköna soliga sommardagar. Vissa soliga dagar är luften dock så torr att inga "vackertväders-cumulus" rapporter var segelflygaren har att finna termik. Ju närmare upp mot nämnda moln man kommer desto starkare blir uppvinden, ja, ända till 10 m/sek ha sådana vertikala vindstyrkor uppmätts. Under en vacker sommardag med hela gator av stackmoln kan segelflygaren göra verkliga

långflygningar genom att kurva och vinna höjd under en molnbildning, varefter han på detta sätt glider från moln till moln. Det är detta man kan kalla den fulländade segelflygningen! — Övriga slag av uppvindar kommer jag till under kursens fortsättning.

Startmetoder.

För att komma upp i luften erfordras speciella startanordningar:

Gummirepstart användes när startplatsen ligger uppe på ett hang. Därvid fästas två synnerligen kraftiga gummikablar medelst en ring i planets nos. En del av startmanskapat håller fast stjärten, medan några man i varje gummirep spänna dessa framåt—utåt. På förarens kommando "gå!" börja "gummihundarna" — som tyskarna kalla dem — genom att gå framåt långsamt sträcka gummikablarna. På "spring!" sätta de iväg nedför hanget, och på "loss!" slutligen släppa stjärthållarna sitt tag, varvid segelplanet slungas ut i luften liksom med en stor slangbåge. Det är huvudsakligen denna metod som kommer till användning på Alleberg. — En anordning i denna stil, där dock gummirepen arrangerats mera likt en katapult, beskrevs i förra numret av FT.

Vinschstart utföres på så sätt att planets bogserwire lindas upp på en lintrumma, som drives av en stark och driftsäker motor. Vinschen brukar i allmänhet monteras på en bil eller på en särskild släpvagn. Sådan start användes företrädesvis på slät mark men kan givetvis försiggå under så gott som alla förhållanden.

Bilbogsering är ett i Sverige hittills mycket allmänt startsätt. I detta fall kopplas planets bogserlina till bilen, och vanlig bogsering sker. Metoden användes mest vid nybörjarskolning.

Flygsläpstart eller flygbogsering kommer till användning när segelflygaren vill komma upp på större höjd för att få snabb anslutning till termik eller åskfronter (förklaras närmare längre fram under kursen). Här bogseras segelplanet av ett motorplan. Metoden ställer stora krav på förarnas flygskicklighet.

Vid dessa startmetoder har såväl markpersonalen som flygaren möjlighet att kvickt som ett skott koppla loss wiren, vilket är av stor nödvändighet vid olyckstillbud.

Och så, kära elever, skilj för all del mellan segelflyg och glidflyg! Det senare är bara ett medel, ja, man skulle kunna säga "larvstadium", som måste genomgå innan man får ge sig i kast med den riktiga segelflygningen och utnyttja alla himmelns vindar.

Vi träffs i nästa nummer! So long!



Stockholms
Segelflygklubb

Efter sammanslagningen av segelflygklubbarna i Stockholm ha alla papper rörande medlemmarna, flygutbildningen, byggverksamheten, korrespondensen etc. kunnat centraliseras.

Arbetet har svällt i proportion till den snabba ökningen av medlemsantalet. När redan arbetet i den gamla Stockholms Segelflygklubb var synnerligen betungande för sekreteraren förstår man att de nuvarande arbetsuppgifterna äro allt för vidlyftiga att kunna avklaras på kassörens och sekreterarens fritid — denna räcker knappt till ändå!

Klubben har därför nu anställt en kontorist, fru *Lindén*, att sköta alla löpande ärenden. Säkert komma alla avgiftsskolkare att bevakas till bot och bättring — fru Lindén har som en första uppgift fått att driva in en del utestående medlems- och flygavgifter.

Sekretariatet är inrättat på *S:t Eriksgatan 40, IV tr.*, och en direkt telefon har även installerats dit, telefonnumret är: 50 97 67.

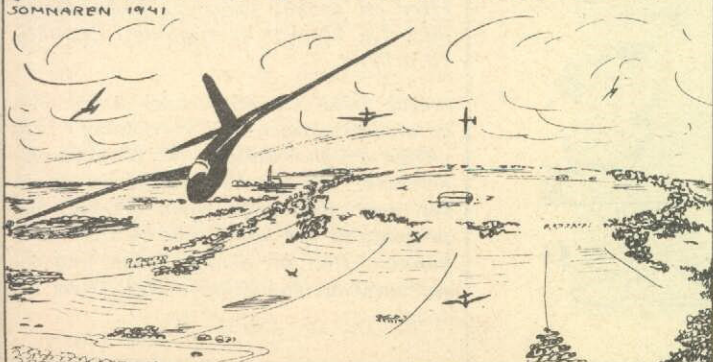
Pile.

Prat om flyg
av Flaps

NU TILL ALLEBERG!...



DRÖMMEN SOM BLEV VERKLIGHET





Linköpingsutställningen

den 16—23 april har ju efter sin framgång blivit så omskriven i dagspressen att det är onödigt att här närmare beröra den. Vi nöja oss därför med att visa två bilder därifrån, vilka tala sitt tydliga språk om ovanligt rikt material samt konstnärlig blick hos arrangörerna. På den undre bilden ses Linköpings Segelflygklubbs eget glidplan, på vilket c:a 15 A-diplom hittills erövrats. Utställningen besöktes av omkring 2.500 personer.

"Circus Dahl",

den utomordentliga boken med karikatyrer av lärare och elever vid flygvapnets reservflygskola I, finnes nu att tillgå i ett mycket begränsat antal. De som vilja förvärva detta minnesalbum, som utförts av den bortgångne flygkonstnären och humoristen Agne Högstedt, böra snarast insända rekvisition till Herr *Arne Högstedt*, Malmgatan 16, Malmö. Boken kostar kr. 12: 50 och är mer än väl värd detta pris, då den är ett värdigt dokument över svenskt flygs störste tecknare.

Glid- och segelplan



**Konstruktion
Tillverkning
Reparation**

A.-B. Svenska Kano Verken

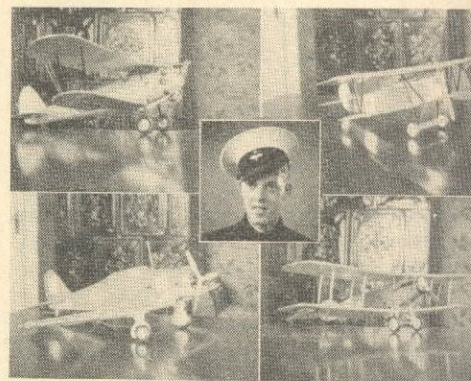
Halmstad

Leverantör till Kungl. Svenska Aeroklubben och Flygvapnet

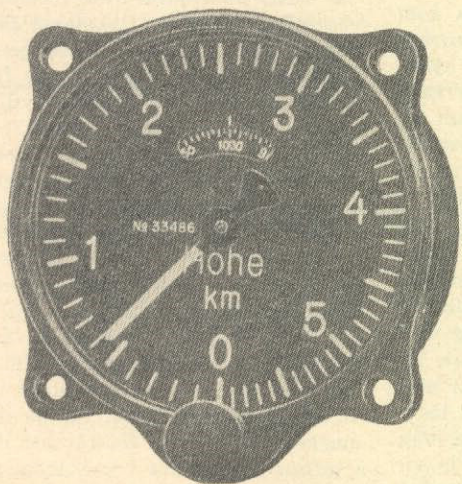
UNGA KONSTRUKTÖRER

Oscar Eklöf

heter en ung skalmmodellbyggare i Torshälla som är mästare till dessa vackra modeller i skala 1: 24. Överst t. v. en *Bristol Bulldog*, t. h. en gammal *Fokker D. 7*, under t. v. en *Northrop A. 8*, d. v. s. svenska stukan B. 5. T. h. en gammal *Bristol F. 2-B*. Alla modellerna äro byggda i fackverkskonstruktion. Klädsel i japanpapper eller 0,8 mm balsa. Samliga ha rörliga roder samt fullständigt inredda förar- och spanarsitsar. B-femman, som kostat Eklöf c:a 250 arbetstimmar, har dessutom rörliga flaps. Red. känner faktiskt respekt...



Höjdmätare för flygplan



visande och registrerande

G. Luft Metallbarometerfabrik

G. m. b. H.

Stuttgart-S



Kontinentens största specialfabrik

för

FLEXIBLA AXLAR

av obegränsad längd.

Torsionsf

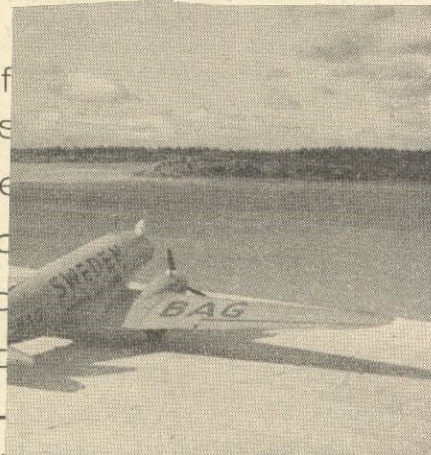
dis

Me

Bo

Bo

Bo



GEMO, Be



FLYGTIDNINGENS

POPULÄRA FLYGKURS

Av *Carl Flügare*

Vi ha hittills lärt oss så mycket att jag anser vi våga ta oss en liten flygtur vid spakarna. Utrustade med flygkläder och inhämtad teoretisk lärdom ge vi oss ut till flygfältet, där den smäckra, fina Klemmen står och väntar på en kanske omild behandling. Emellertid få vi väl hoppas att flygningen blir efter alla konstens regler, så att vi äro välkomna igen.

Man brukar ofta säga "vi lägger väl bort titlarna, så kan vi skälla bättre på varann". Det säger även jag, men du får finna dig i att enbart ta emot skällningen, ty en elev får inte skälla tillbaka. Han skall vara underdånig här som i all annan undervisning. Jag hoppas emellertid att jag skall slippa skälla. Det ligger inte för min röst och jag har ju sett av dina examensprov att du är en duktig elev.

Väl utkomna till flygfältet ska vi först sätta på oss de speciella flygkläderna som måste passa så de inte sitta trångt och inskränka rörelsefriheten. Vi ska ha så små irritationsmoment som möjligt för att kunna ägna oss hundra procentigt åt undervisningen. Flygverallen måste vara smidig och ha god passform. Huvan skall sitta åt vid sidorna, så att det inte blåser in i den, ty då hör du dåligt. Glasögonen ska sitta bra och ha så stora glas att du har god sikt även åt sidorna.

Sedan vi nu satt på oss och avprovat flygkläderna så göra vi en besiktning av flygplanet. Visserligen har mekanikern redan gått igenom alla detaljer och meddelat oss att allt är "all right", men trots detta måste vi — utan avsikt att tvivla på vår duktige mekanikers ord — ta en hastig titt på några detaljer som äro av vital betydelse för en säker och riskfri flygning.

Man bör ju — lika visst som man brukar göra andra säkerhetskontroller i det dagliga livet — själv förvissa sig om att en del saker, som man är beroende av är som de ska.

Vi förvissa oss således om att beklädnaden på vingar, roder, stabiliseringsorgan och kropp är utan skavanker, att rodrens infästningar äro som sig bör såväl som roderlinor med infästningar, brytningar och genomgångar. Med en titt på landningsstället finna vi att beslag, stag och amortisörer äro OK och hjulen tillräckligt pumpade. Vi få ju heller inte glömma att vingarnas infästningar äro utan anmärkning och att flygplanets övriga delar verka förtroendeingivande. Att vi kontrollera kortslutningskabelns infästning och reglagen med hävarmar är ju lika självklart som att vi tillse att bensin- och oljesystemen äro tillräckligt fyllda och icke förete läckor. Kom emellertid ihåg att du inte är försvarad med att endast titta på exempelvis bränsleuret och dess registrering, ty även det bästa instrumentet kan visa fel. Det kan du bli sorgligt varse. Nej, du får minsann besvara dig med att öppna på både bensin- och oljepåfyllningslocket och med hjälp av en sticka, en skiftnyckel eller dylikt egenhändigt mäta nivån. Det finns många som exempelvis på grund av brådska icke ansett sig behöva kontrollera dessa detaljer, men ett flertal av dessa kom tyvärr aldrig fram till bestämmelseorten för att de förbisågo en sådan till synes enkel sak. Kom ihåg att du alltid bör vara ute i god tid så att du kommer fram på bestämd tid, ty folk som inte kan passa tiden är avskyvärda. Dock är det bättre att komma för sent än att icke komma alls...

Sedan vår obligatoriska besiktning före flygning nu sagt oss att allt är till synes gott intaga vi våra platser. Du som elev får sitta bak och ha tillgång till alla de fina instrumenten. Jag får nöja mig med vissa kontrollinstrument, men å andra sidan har ju jag flera tusen flygtimmar mer än du, så du är i större behov av den bättre instrumenteringen. Du kommer väl ihåg hur alla instrument verka och vad de visa, ty annars blir du i samma belägenhet som den gamle fiskargubben i Roslagen som fick en grekisk-latinsk ordbok i julklapp — han kunde se hur den såg ut, men han begrep inte vad det stod i den.

Flygplanet tål stora påfrestningar men är i vissa avseenden en bräcklig farkost. Man kan handskas ganska vårdslöst med det i luften men får icke glömma att det finns delar som äro känsliga för yttre våld.

IV.

"Trampa inte i klaveret!"

När du nu stiger upp i flygplanet får du ej sätta fötterna på andra än härför avsedda fotsteg eller plattor och vara ytterst försiktig så du inte skadar några ömtåliga ädla delar.

Vi kliver alltså upp försiktigt efter alla konstens regler och du sätter dig i den bakre sitsen. Innan jag intar min plats skall jag känna dig lite på pulsen. Det skadar aldrig.

Sitter du nu bra och bekvämt så spänn fast dig väl. Det är inte bara för att du ej skall ramla ur utan även för att du inte skall "lätta" i sitsen om det blir slängigt eller gropigt i luften. Ty är du inte riktigt fastbunden har du svårt att sköta roderen som man skall. Du kan exempelvis tappa sidorodret med fötterna, och då blir det obehagligt. Om jag är med kan det ju för all del inskränka sig till en "överhaling", och du måste ha klart för dig att blir jag förb... så kan jag skälla. Men vi ha ju kommit överens om att vi skall ransonera skällningen och därför vet jag att du säkert spänner fast dig väl för att åtminstone i den detaljen kunna slippa en "hyra". En annan sak är att om vi skulle behöva nödlända, eventuellt misslyckas och "slå runt" så ramlar du ur och kan bryta nacken på dig, eller också kan du förstöra ditt sköna utseende genom att placera en bit av näsan eller en dyrbar guldtand i varvräknaren på instrumentbrädan — och det var väl inte din mening när du tog steget ut och gav dig in på att bli en modern människa och en medlem av det stolta örnskräet.

Var lätt på hand och fot!

Framför oss har vi som vi tidigare lärt oss handspaken, som är rörlig i alla riktningar. Fatta den lätt och mjukt och lägg tummen ovanpå knoppen. Om du skjuter ifrån dig spaken eller "pinnen", som de mera "viktiga" flygarna i stil med södergrabben vill "imponera" med att kalla handspaken för, vad händer då?... Ja, det var rätt, höjdrodret fälls nedåt, och vore vi i luften så skulle flygplanet få en nedåtriktad eller dykande rörelse genom denna manöver. Drar vi den åt oss fälls höjdrodret uppåt och flygplanet vill stiga om det har tillräcklig fart framåt. Om du nu för spaken åt endera sidan så vet du ju att skevningsrodren påverkas på det sätt som vi tidigare gått igenom.

Sätt nu fötterna på sidoroderpedalerna och för över sidorodret till vänster, således en av rörelserna för vänstersväng... Ja, även det var rätt. Vänster fot skall härvid föras framåt. För du nu fram höger fot så fälls sidorodret över till höger, och vad som då sker vet du alltför väl för att vi skall behöva ödsla tid på det här på marken. — Ja, jag förstär att du vill upp i luften, men sakta i backarna, gosse! Än har du inte redogjort för alla instrument, reglage m. m. Sätt igång — berätta! ... Du tycks kunna dina saker, men du var väl också fullt på det klara med att hade du klickat i bara en enda liten detalj, så hade du fått stå på tillväxt för en annan elev till nästa gång.

Jag tar nu plats i främre sitsen. Tag därför och koppla in hörtelefonen. Så där ja, nu sitter jag här. Hör du vad jag säger. Nå, då så.



Behöver du tala till mig så har du din taltratt rakt framför dig. I övrigt svarar du endast kort och tydligt på de frågor jag ställer till dig.

När jag vill att du skall flyga säger jag "tag rodren" och när jag tänker flyga själv säger jag "jag tar rodren". I det förra fallet är det du som för befälet över "kärnan" och jag befattar mig icke med manövreringen i annat fall än att nöden så skulle kräva. Om jag i undantagsfall behöver ingripa och ta rodren så talar jag om det för dig, så du behöver aldrig tvivla på vem det är som flyger. I det senare fallet då "jag tar rodren" får du inte ingripa i mina roderrörelser, men du skall dock följa med i rörelserna med din dubbelkommandospak och låta fötterna följa sidoroderpedalernas rörelser. Du måste emellertid vara ytterst lätt på hand och fot. Det får under inga förhållanden bli någon kraftmätning mellan dig och mig. Vi kan pröva vem som är starkast när vi är på marken, om du vill, men absolut inte i flygplanet.

Vi låter nu mekanikern starta motorn genom att dra i veven. Det är tur vi ha Klemm, ty på många andra skolflygplan finns det ingen sådan här bekväm startanordning, utan där får man dra runt propellern och det kan vara riskabelt i vissa fall.

Mekanikern har lagt bromsklotsar för hjulen och står klar vid veven för att på närmare order från oss "dra kompressioner".

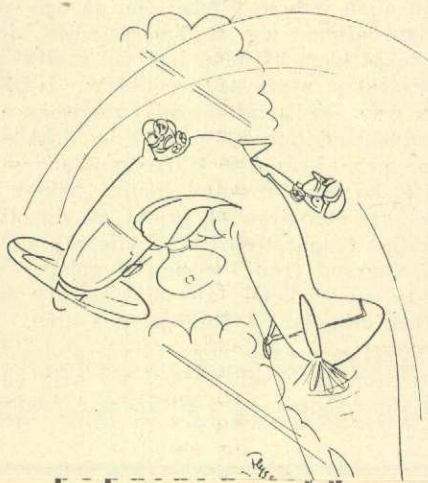
Tag en sista överblick över instrumenten. Du sitter väl bekvämt? Kom ihåg att en del av känseln sitter i rumpan, och en god känsel är en bra hjälpreda vid flygning. Det är väl ingenting i vägen för armbågarna? Fatta spaken och för den i alla lägen så du märker att du har fri rörelse åt alla håll, sätt även fötterna på ta utbildningen till underofficer eller ev. för utbildning till flygförare eller flygsignalist.

På grund av utrymmesbrist måste tyvärr övriga frågor stå över till ett kommande nummer.

Utkörning för start.

Motorn är redan varmkörd av mekanikern, varför vi kan ge oss av ut till startplatsen. Först ska vi dock ha startveven med oss ifall vi skulle behöva den vid någon mellanlandning eller efter motorstopp på fältet. Vi måste dessutom ha tecken från mekanikern att han tagit bort bromsklotsarna. Och finns det trafikledare vid flygfältet ska vi med tecken begära och få tillstånd att köra ut för start. — Allt är klart, flygledaren ger oss utkörningssignal. "Jag tar rodren" (du följer med i rörelserna). Jag ser mig om framåt och åt sidorna — ökar gasen sakt — flygplanet börjar rulla framåt — jag ökar gasen ytterligare — ger vänster sidoroder — flygplanet girar åt vänster — jag ger höger sidoroder — flygplanet girar åt höger.

Jag ger gång efter annan omväxlande vänster och höger sidoroder, och handspaken håller jag "neutralt", det vill säga rakt upp så att skevnings- och höjdrodren icke



Än är ej försent att påbörja deltagandet för att erövrå flygdiplom och det flotta flygmärket. Sänd in kuponen på sid. 16.

"Är du klar"? (Du svarar.) Jag räcker upp handen som tecken till flygledaren med anhållan om starttillstånd. Vi få detta — jag håller vänstra handen helt lätt om gasreglaget kula, fötterna har jag på sidoroderpedalerna och med högra handen håller jag mycket lätt i handspaken.

Jag ökar gasen försiktigt till fullgas — du känner hur gasreglaget åker framåt. Motorn börjar dåna mer och mer — flygplanet rör sig sakta framåt — farten ökas. Jag för handspaken mjukt framåt varvid höjdrodret fälls neråt och lufttrycket mot detsamma höjer stjärten — farten ökas mer och mer. Nu är flygkroppen ungefär parallellt med marken — jag drar sakta handspaken åt mig så den står neutralt och så att flygkroppens horisontalläge bibehålles. Vingen gör nu det minsta luftmotståndet, varför flygplanet rusar allt snabbare fram över fältet, samtidigt som vingens anfallsvinkel mot luftströmmen blir sådan att den får sin största bäarkraft. Vi ha nu nått en så hög hastighet — lättningshastighet — att flygplanet kan lyfta. Jag för spaken sakta en aning tillbaka. Landningsställets små stötar mot marken upphöra — maskinen lättar från marken. Vi känner nu hur mjukt och "stötfrött" flygplanet glider fram genom luften. Omedelbart efter lättningen för jag åter fram spaken med en ytterst svag rörelse. Härigenom avbryter jag den stigningstendens som flygplanet fick genom roderrörelsen i lättningssögonblicket, och vi flyger en stund parallellt med marken på låg höjd tills vi erhåller tillräcklig hastighet för den efterföljande stigningen.

Vi har nu fått upp tillräcklig hastighet så vi kan börja stiga. Jag för tillbaka spaken något i ett läge så att vi erhåller en mot hastigheten svarande lämplig stigningsvinkel, tills önskvärd höjd erhållits.

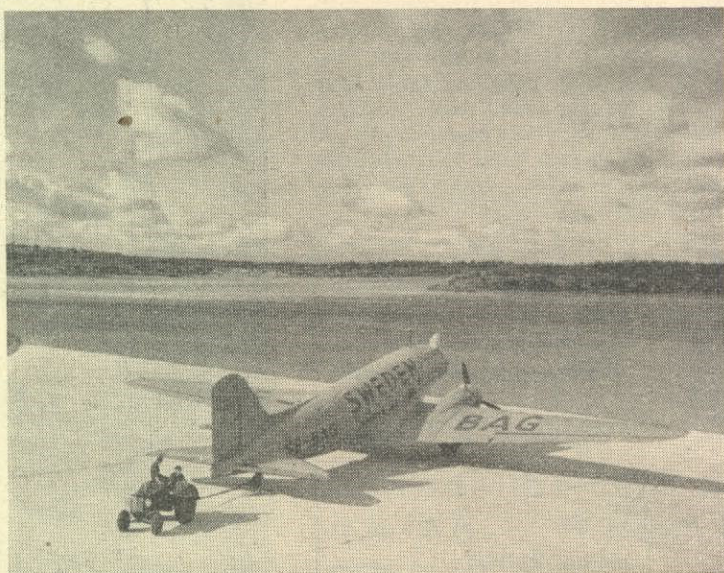
och som ej får bortglömmas — att de göra hela nationen flyghägar, kunnig och medveten om flygningens och flygvapnets stora betydelse ur försvars-, lufttrafiks- och framtidssynpunkter.

Aviator.

Trafikflyget går varje dag till utlandet

STOCKHOLM — BERLIN	3 3/4 tim.
" — HELSINGFORS	2 1/2 "
" — MOSKVA	7 "
MALMÖ — BERLIN	2 1/2 "

AEROTRANSPORT



Argentina stoppar import av sportplan

Vill bli självförsörjande och helst även exportera sitt eget "putterplan".

Redan i september 1939 började den statliga flygplanfabriken i Cordoba, Argentina, att förbereda tillverkningen av lätta sportplan för att landet för framtiden icke skulle behöva vara hänvisat till import från utlandet, företrädesvis USA. Ledningen utlovade ett "användbart" sportplan till ett pris av 4.000 pesos. När det första exemplaret visades på en utställning i Buenos Aires hade det emellertid åsatts ett pris som med omkring 1.000 pesos översteg det ursprungligen beräknade. Senare visade det sig att icke heller detta nya pris kunde hållas, utan planet kostade nu 6.500 — 6.700 pesos. Anledningen var de stora

kostnaderna för material och instrument, som nästan uteslutande måste importeras. Det ifrågavarande sportplanet (omnämnt i FT nr 12/1940) förekommer i två utföranden, det ena med 50 hk och det andra med 65 hk motor — båda motorerna av amerikansk tillverkning.

Avsikten är icke blott att vinna avsättning för detta putterplan inom landet, utan man hoppas även på en avsevärd export, speciellt då till andra sydamerikanska stater. Då emellertid exportpriset satts så högt som 8.700 pesos synes den argentinska maskinen ha tämligen ringa konkurrenskraft i jämförelse med motsvarande sportplan från USA. Dessa kunna nämligen säljas till ett mindre pris — resp. länders olika tullavgifter inberäknade — än den summa som det argentinska planet betingar med tull.

Inom landet kommer det relativt dyra men kvalitativt högtstående planet emellertid att gå en god framtid tillmötes, speciellt då regeringen helt nyligen stoppat importen av lätta sportplan (Cub, Aeronca, Taylorcraft o. d.) från USA. Om försäljningspriset som följd av bl. a. en genomgripande rationalisering av tillverkningen kommer att kunna sänkas och möjliggöra export återstår att se.

"Svarta örnen" går till anfall

Den amerikanske flygande negern överste Hubert Julian, även kallad "Svarta Örnen", genomgick för en tid sedan prov för en RAF-flyglärare i Ottawa. Därpå erbjöd han engelska flygvapnet sina tjänster.

Storken

slår ut autogiron?

De förhoppningar som ställts på autogiron för krigsbruk ha under det nuvarande kriget ännu icke uppfyllts, skriver "Gazetta dello Sport". Ingen av de stridande parterna har hittills använt sig av spanjoren Juan de la Ciervas geniala uppfinning.

Med sin förmåga att starta praktiskt taget lodrätt, landa på minsta tänkbara utrymme och nästan stå stilla i luften synes autogiron vara den idealiska maskinen för armésamverkan, taktisk spaning och andra krigiska uppgifter. För sjöstridskrafterna skulle autogiron lämpa sig för fartygskonvojer, artillerieldledning samt min- och ubåtspaning. Ingen av dessa möjligheter har emellertid ännu fått praktisk användning. Tyskarna använda för en del sådana uppgifter sin utomordentliga Fieseler "Storch".

Har autogiron således lidit nederlag som krigsmedel? Att utan vidare besvara den

na fråga jakande vore att förhastat sig. Autogirons användbarhet under krig vet man ännu inte så mycket om, då den som sådan befinner sig på försöksstadiet. Det är också klart att man inte vill insätta en otillräckligt utprovad maskintyp. I USA har man emellertid provat autogirons användningsmöjligheter under krigsförhållanden, men några helt tillfredsställande resultat ha ännu ej framkommit. Säkert är dock att autogiron på grund av sin otillräckliga topphastighet är tämligen hjälplös vid angrepp från fiendliga flygplan. En fördel är emellertid att den skottytta maskinen erbjuder är jämförelsevis liten.

Ytterligare experiment få väl utvisa om autogiron är "kvalificerad" för krig eller om den endast kan användas i fredliga värv!

vid sidorna, sa att det inte biter in i den, ty då hör du dåligt. Glasögonen ska sitta bra och ha så stora glas att du har god sikt även åt sidorna.

Sedan vi nu satt på oss och avprovat flygkläderna så göra vi en besiktning av flygplanet. Visserligen har mekanikern redan gått igenom alla detaljer och meddelat oss att allt är "all right", men trots detta måste vi — utan avsikt att tvivla på vår duktige mekanikers ord — ta en hastig titt på några detaljer som äro av vital betydelse för en säker och riskfri flygning.

med hjälp av en sticka, en skiftnyckel eller dylikt egenhändigt mäta nivån. Det finns många som exempelvis på grund av brådska icke ansett sig behöva kontrollera dessa detaljer, men ett flertal av dessa kom tyvärr aldrig fram till bestämmelseorten för att de förbisågo en sådan till synes enkel sak. Kom ihåg att du alltid bör vara ute i god tid så att du kommer fram på bestämd tid, ty folk som inte kan passa tiden är avskryvda. Dock är det bättre att komma för sent än att icke komma alls...

Sedan vår obligatoriska besiktning före flygning nu sagt oss att allt är till synes gott intaga vi våra platser. Du som elev får sitta bak och ha tillgång till alla de fina instrumenten. Jag får nöja mig med vissa kontrollinstrument, men å andra sidan har ju jag flera tusen flygtimmar mer än du, så du är i större behov av den bättre instrumenteringen. Du kommer väl ihåg hur alla instrument verka och vad de visa, ty annars blir du i samma belägenhet som den gamle fiskargubben i Roslagen som fick en grekisk-latinsk ordbok i julklapp — han kunde se hur den såg ut, men han begrep inte vad det stod i den.

Flygplanet tål stora påfrestningar men är i vissa avseenden en bräcklig farkost. Man kan handskas ganska vårdslöst med det i luften men får icke glömma att det finns delar som äro känsliga för yttre våld.

irran dig spaken eller "pinnen", som de mera "viktiga" flygarna i stil med södergrabben vill "imponera" med att kalla handspaken för, vad händer då?... Ja, det var rätt, höjdrodret fälls nedåt, och vore vi i luften så skulle flygplanet få en nedåtriktad eller dykande rörelse genom denna manöver. Drar vi den åt oss fälls höjdrodret uppåt och flygplanet vill stiga om det har tillräcklig fart framåt. Om du nu för spaken åt andra sidan så vet du ju att skevningsrodren påverkas på det sätt som vi tidigare gått igenom.

Sätt nu fötterna på sidoroderpedalerna och för över sidorodret till vänster, således en av rörelserna för vänstersväng. ... Ja, även det var rätt. Vänster fot skall härvid föras framåt. För du nu fram höger fot så fälls sidorodret över till höger, och vad som då sker vet du alltför väl för att vi skall behöva ödsla tid på det här på marken. — Ja, jag förstär att du vill upp i luften, men sakta i backarna, gosse! Än har du inte redogjort för alla instrument, reglage m. m. Sätt igång — berätta! ... Du tycks kunna dina saker, men du var väl också fullt på det klara med att hade du klickat i bara en enda liten detalj, så hade du fått stå på tillväxt för en annan elev till nästa gång.

Jag tar nu plats i främre sitsen. Tag därför och koppla in hörtelefonen. Så där ja, nu sitter jag här. Hör du vad jag säger. Nå, då så.



FLY GKURSEN

(Forts. från sid. 17.)

Så där ja, nu är vi nere på marken igen. Jag låter nu flygplanet stanna, tittar mig om, svänger åt vänster och kör in mot hangaren. Där ha vi mekanikern igen, då stoppar vi här, kupéerar (stannar) motorn och spänner loss våra fastbindningsremmar så vi kan stiga ur. Men glöm inte att du även skall koppla loss talrörsförbindelsen och vara lika försiktig och trampa på rätta ställen som när du steg ombord.

Vi slutar nu denna lektion. Försök att smälta vad du sett och lärt dig.

Nästa gång kommer du att själv få sköta spakarna. På återseende... men lova mig att du nu inte skroderar vitt och brett för alla dina vänner och bekanta om hur duktig flygare du är. Visserligen klarade du dig från skäll den här gången — men "det är långt hädan och dit", sa gumman!

Flygkursens brevlåda

Birger Petersson, Magra m. fl. För anställning som volontär vid Flygvapnet fordras inga särskilda förkunskaper eller skolor — men det går givetvis lättare att få anställning i den hårda konkurrensen ju grundligare kunskaper man har.

Beträffande utbildningen av stamman-skap vid Flygvapnet är denna mycket förnämlig och får icke sammanblandas med handräkningsarbete — "torra olja och rulla bensinfat". Utbildningen avser under de ca fyra första åren att föra fram vederbörande till sådana kunskaper — teoretiska (militära och allmänbildande) och praktiska — som erfordras för den fortsatta utbildningen till underofficer eller ev. för utbildning till flygförare eller flygsignalist.

På grund av utrymnesbrist måste tyvärr övriga frågor stå över till ett kommande nummer.

Engelsk frivillig flygutbildning

(Forts. från sid. 2)

nar sina högst betydande bidrag för att finansiera undervisningen, men A. T. C. måste dessutom i hög grad lita till stöd av flygintresset i respektive orter. De förutvarande frivilliga flygdivisionerna vid universiteten i Oxford och Cambridge, som "förpuppades" då kriget bröt ut, ha nu satts i verksamhet på nytt. Dessutom ha tio nya sådana "frivilliga flygdivisioner" organiserats i Aberdeen, Aberystwyth, Belfast, Durham, Edinburgh, Glasgow, Leeds, Liverpool, Manchester och St. Andrews. Den markutbildning som ges där blir densamma som den man får i flygvapnets "grundläggande skolflottiljer". Man hoppas att senare också där kunna sätta i gång praktisk flygutbildning.

En annan del i programmet för A. T. C. äro de särskilda *kompletteringskurser*, som ordnas vid högskolorna. Ynglingar från nationens alla lager, oberoende av föregående utbildning och yrke, som önska utbildas till flygförare eller flygspanare och som fylla lämplighetskraven i avseende på kroppsbeskaffenhet m. m., tas in som elever i dessa kurser, vilka räcka 6 månader. Vid högskolorna få de då studera elektricitetslära, teknologi, väderlekslära och navigation. Flygministeriet betalar kostnaderna för bostad, mat och undervisning, och vad bättre är, vederbörande elev får räkna sig den fullgjorda kursen tillgodo som merit för fortsatta universitetsstudier efter kriget. Den första kursen av det slaget började i mitten på april 1941. Ålders-

Bliv med i FLYGTIDNINGENS populära flygkurs!

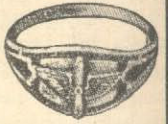
Än är ej försent att påbörja deltagandet för att erövra flygdiplom och det flotta flygmärket. Sänd in kupongen på sid. 16.

Köp innan skatten stiger ytterligare!



Förgyllda flygmärken med krånöl **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. porto frött** —

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

AERO-TJÄNST, Malmö

gränser 17 1/2—18 år 8 månader. Efter fullgjord 6-månaderskurs, mitten av oktober 1941, äro dessa elever alltså klara att börja sin praktiska flygutbildning."

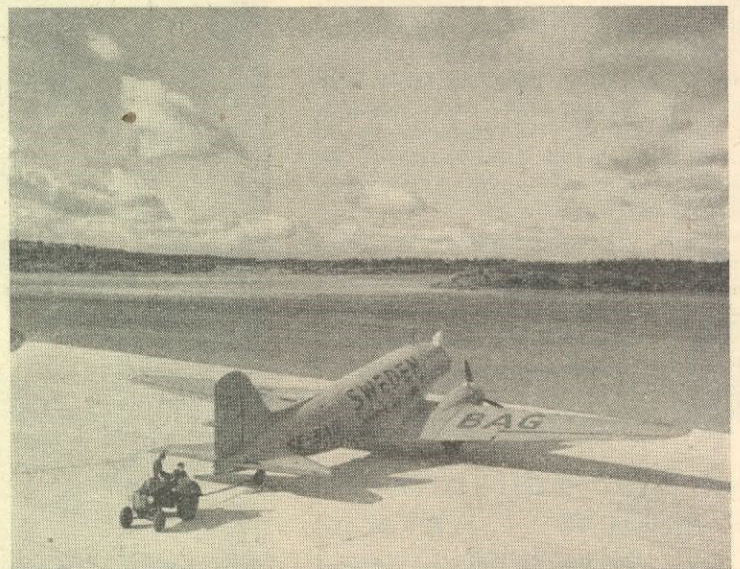
Så långt flygminister Sinclair. När han får alla sina 700.000 engelska pojkar så långt som till den praktiska flygutbildningens början och — ännu mera — till dess slut blir nog John Bull rätt så belåten. Det må dock tillåtas en utomstående den reflektionen, att en hel del av de elever, som under månader och halvår få förberedande flygutbildning av huvudsakligen *teoretisk natur*, måhända ej hålla måttet när man kommer så långt som till *praktisk* flygning vid spakarna. Men det finns ju den tekniska marktjänsten, som nog absorberar allt den kan få i personalväg, om "rullningsprocenten" bland flygeleverna blir hög. Dessutom kvarstår ju det stora värdet i såväl A. T. C. som i N. S. F. K. och som ej får bortglömmas — att de göra *hela nationen flyghägad*, kunnig och medveten om flygningens och flygvapnets stora betydelse ur försvars-, lufttrafiks- och framtidssynpunkter.

Aviator.

Trafikflyget går varje dag till utlandet

STOCKHOLM — BERLIN	3 3/4 tim.
" — HELSINGFORS	2 1/2 "
" — MOSKVA	7 "
MALMÖ — BERLIN	2 1/2 "

AEROTRANSPORT



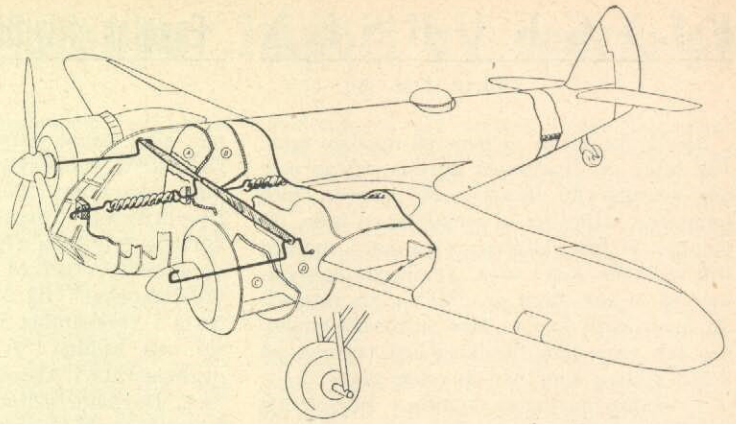
FLYGANDE TVÅMOTORIG SKALMODELL

För skalmodellbyggare som även vilja flyga sina modeller har säkert de tvåmotoriga modellerna vållat ett visst huvudbry, särskilt vad propellerdriften beträffar. I de flesta fall har man löst problemet så att propellrarna drivas av var sin motor, monterad på en motorstav, vilken i allmänhet sticker ut bakom vingen. Denna anordning har emellertid vissa nackdelar. Först och främst förlorar modellen en avsevärd del av sin skönhet, och dessutom har det sina svårigheter att få propellrarna att snurra med samma hastighet, beroende på gummikvalitet, friktion i lagren o. s. v.

Ur "Aero Modeller" hämta vi skissen av bombaren Bristol "Blenheim", här försedd med en transmissionsanordning. Som framgår av bilden överföres motorkraften medelst vevaxlar och vevstakar. En förklaring av hur grejerna fungera torde vara obehövlig, varför vi övergå till att kommentera konstruktionen.

I spanten A och B är den mellersta vevaxeln lagrad, i C och D de yttre. Spanten göres av starkt material, t. ex. tunn plywood, och ha metallbussningar för vevaxlarna. På båda sidor om hålen i vevstakarna fastlödas kupiga brickor. Vevstakarnas bredd ökar något mot mitten. Anordningen måste naturligtvis byggas med stor omsorg för att friktionen skall kunna hållas ut ett minimum. Vevstakarna göres så starka och samtidigt så lätta som möjligt för att vibrationer skola undvikas. Materialet till

Bristol
"Blenheim"



den mellersta vevaxeln får ej vara för klen ty då kan gummimotorn deformera densamma vid max. uppdragning.

Gummimotorn är som synes delad i två delar, vilka ha upphängts framför och bakom den mellersta vevaxeln. Man får alltså dra upp dem var för sig, varvid propellrarna böra spärras på något sätt. Motorerna ska dragas upp samma antal varv. Då den främre motorn ju är betydligt kortare än den bakre kommer spänningen i den förra att bli större. Detta kan leda till att den främre motorn brister. Risken härför torde dock kunna elimineras genom att minska dess gummisektion. Hur mycket den skall minskas beror på längden. Emedan det är ganska besvärligt att bestämma denna dimension är det kanske bäst att den främre motorn helt slopas. Härigenom kan hytten ev. bli fri från gummimotorn, beroende på den längd som hytten har. Slutligen skulle vi vilja nämna att en tredje propeller lätt kan anbringas i planets nos — men då blir det ingen Blenheim föstås!

H. H.

Valle Forslund ...

(Forts. fr. sid. 12)

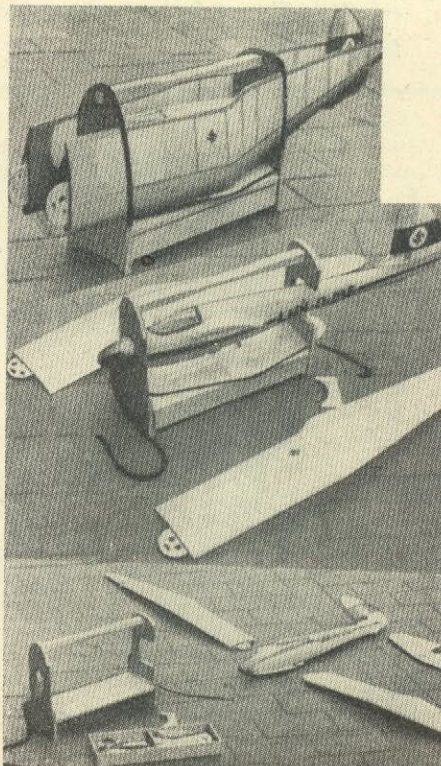
gott hopp om en stor framtid för Dalarnas segelflyg med sådan tillgång som Valle.

Forslund är redan på god väg att bli en av landets bästa segelflygare. På senare tiden har han gjort fina flygningar som uppmärksammats i pressen. Härom dagen företog han således en överflygning av Borlänge-Babyn från Falun till klubbens flygfält vid Bysjön, en sträcka av 18 km som i många krumbukter för sökande av uppvind varade över en timme. "Därmed inbesparade vi fraktkostnaden och slapp risken för skador under transport per bil." Denna Valles kommentar till flygningen visar hur enkelt och naturligt han tar allting. Inga choser förstöra det goda intryck man får av denne ovanligt sympatiska och måttfulla representant för vårt flyg i allmänhet och segelflyget i synnerhet.

von Wadmal.

Transportväska för modellplan

Här visa vi hur en tysk modellflygare ordnat sin transportfråga. Ingen skrymmande trä- eller papplåda att slå tågpassagerarna i huvudet med utan i stället en behändig resväska. Av bilderna framgår hur väskan byggts. På översta bilden är en modell av segelplanet "Minimoa" fastspänd i den transportfärdiga väskan. Mellerst ligger mellan hitre vingen och väskan en på ena sidan urholkad träbit som medelst läderremmen skall hålla stjärten stilla. Under kroppen har stabilisatorn sin plats. På det nedersta fotot har lådan för startlinan dragits ut. — Sätt i gång och snickra, pojkar!



Gummistämplor, Tvättäkt
färger, Metallstämplor,
Oljefärger, Stålstämplor,
Lackfärger, Mealtstämplor,
Plomber, Pagine-
maskiner, Brännjärn.

Nya Stämpelfabriken

Stora Nygatan 32 — MALMÖ

Telefon 24004

— Mångårig leverantör till armén och flygvapnet —

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

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

Aero Materiel A.-B., Stockholm: Link Trainer-apparater, flygmateriel av olika slag.

A.-B. Arboga Maskiner, Arboga: Borrmaskiner för flygverkstäder.

Elektriska A.-B. Helios, Stockholm: Temperaturregleringsanordningar, värmehållar.

Fabriken Hammar A.-B., Eskilstuna: Hammare för alla ändamål, bräckjärn och nitjärn.

A.-B. Georg A. Bastman, Nybrogatan 1, Stockholm: Leverantör av lerduvor m. m. för Flygvapnets markskjutningar.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

Danskt modellflyg

II.

Per Weishaupt avslutar här nedan den i förra numret påbörjade historiken över den danska modellflygningen och redogör därefter för dess organisation.

Dansk Modellflyver Forbund anslöts i mars 1939 till *Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab* och blev därmed officiellt erkänt. I april hölls den första modellflygutställningen för hela landet med 180 deltagande modeller från 20 klubbar, och runt om i Danmark arrangerades lokala utställningar. De danska rekorden stego och stego. Tävlingar ägde rum lite varstans, däribland ett nytt pingstläger vid Odense med 96 deltagare och 127 modeller! Danskar deltog i tävlingen om King Peter's Cup i London och i Nordiska Modellflygtävlingen i Örebro. De senaste fem åren ha fört fram den danska modellflygningen från en start med "två tomma händer" till en sådan styrka att danskarna nu med framgång kunna taga upp konkurrensen med utlandet. Visserligen lägger kriget nu sordin på utvecklingen — men även detta har väl en övergång...

ORGANISATION.

Under Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab (DKDAS) lyda *Dansk Motorflyver Union*, *Dansk Svæveflyver Union* med 23 segelflygklubbar samt *Dansk Modellflyver Forbund*. En av MFs styrelsemedlemmar är ledamot i styrelsen för DKDAS och utgör förbindelselänken mellan de två organisationerna. Men i övrigt arbetar MF ganska självständigt. Till DKDAS lämnas en årsavgift av 50 öre per medlem under 20 års ålder och 2 kr. per medlem över 20 år. Under MF stå klubbarna, vilka förutom avgiften till DKDAS betala 1 kr. per år och medlem till förbundets drift. Vid anmälan i en klubb erlägges kr. 1:50 till MF, varpå förbundsemblemet — som är MFs egendom — tillställs vederbörande.

För att en klubb skall få anslutas till MF erfordras att den har minst 7 aktiva medlemmar. MFs styrelse består av 7 ledamöter (ordf., v. ordf., sekr., kassör, propagandachef, rekordprotokollförare och "Tilsynsførende") vilka utses på en årlig "Generalforsamling". Till detta sammanträde sända klubbarna en representant per 25 medlemmar. MF arrangerar större utställningar, tävlingar, representerar modellflyget utåt och ombesörjer propagandan — bl. a. sänder propagandachefen regelbundet nyheter från förbundet och klubbarna till det officiella organet FLYVV.

Som exempel på klubbarnas arbete skall jag i korta drag tala om hur *Odense Model-Flyveklub* (OM-F) fungerar. Det är den äldsta och den med undantag för ett fåtal korta mellanperioder på alla sätt ledande modellflygklubben i Danmark. OM-F har f. n. 40 medlemmar, vilka var och en betalar den relativt kraftigt tilltagna avgiften 1 kr. per månad. Denna ger emellertid klubben möjlighet att hålla medlemmarna med en klubblokal (hyran går till 250 kr. per år), där det varje onsdagsaf-

ton anordnas samkväm med diskussioner, föredrag o. d. Föredragen, som nästan uteslutande behandla modellflyg, hållas av medlemmarna själva. Klubben har också haft en bygglokal, men det visade sig snart att medlemmarna föredrogo att bygga sina modeller hemma. Dessutom anordnar klubben utställningar med tävlan om de bäst byggda modellerna. Hittills har OM-F organiserat fem olika utställningar, nämligen två på egen hand, en i samarbete med ett stort varuhus och två i samband med större nationella utställningar. Och så är det förstas modellflygtävlingar året om. Till de flesta av dessa avsätts priser till vinnarna. Slutligen betalas från klubbkassan avgifter till MF och DKDAS, så att medlemmarna icke behöva bli irriterade över ev. extra utdebiteringar för ändamål, vilka de inte direkt kunna inse nyttan av i samma grad som när det gäller lokala arrangemang.

Några särskilda instruktionskurser för nybörjare finnas ej, då det blott sällan kommer medlemmar som äro fullständiga noviser på området — modellflyg är inte längre något nytt i staden! När det för några år sedan var starkare tillströmning

Från pingstlägret i Odense 1939. I förgrunden modellen "Bumble-Bee" som deltog i tävlan om King Peter's Cup samma år.



av medlemmar, i synnerhet efter de första utställningarna, blevo nya pojkar satta till att bygga vissa nybörjarkonstruktioner under erfarna medlemmars överinseende. De flesta av de nu för tiden tillkommande medlemmarna ha förut byggt en eller flera av i handeln sålda modeller efter ritning och i byggsats.

Nära nog från OM-Fs start ha medlemmarna kunnat köpa sitt material inom klubben, som själv inköpte så stora partier åt gången att det blev betydligt billigare. Nu finnas i landet flera specialfirmor inom branschen, men klubben håller ständigt sin egen försäljning i gång och införskaffar en stor del av materialet från dessa företag. På detta sätt besparas medlemmarna en massa besvär och omkostnader samt slippa väntetiden mellan orderns avsändande och varans ankomst.

I följande nummer fortsätter Weishaupt med en översikt över danska modeller och deras prestationer.

NYHET!



GEAKT 5

sp.-vidd 165 cm.

Geakt 5 belade 1:a och 2:a plats i Vingarnas nationella tävlan samt 1:a plats i Örnsköldsvik.

OBS! Sänkt pris kr. 12:40 pr byggsats kompl. med lim och papper men utan färg.

Till K. E. QVARFORDT, Mjölby.

Härmed rekv. st. Geakt 5, Nimbus (Stryk det som ej önskas.) Ribbor

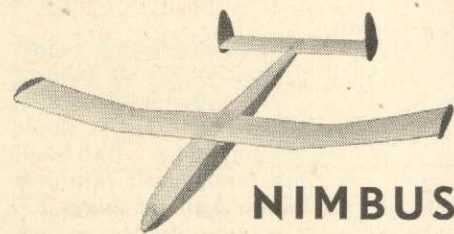
Namn:

Adress:

Poststation: FT 6/41

Precisionarbetade modellsegelflygplan

Alla spryglar och övriga detaljer färdigskurna i exakta mått.



NIMBUS

sp.-vidd 99 cm.

Nimbus är en förnämlig modell och mycket lättbyggd. Kontrollerad flygtid över 1 timme, pris kronor 7:25 med lim och papper.

1 meters hårdbalsaribbor i dim. 2×2, 2×3, 3×3, 2×10, 3×5 mm, pr st. 15 öre. Levereras ej i mindre partier än 10 st. och ej i andra dim.



En stark organisation är grunden för allt framgångsrikt arbete inom en klubb. Samtidigt med att medlemsantalet stiger växer kravet på organisationen. När en rörelse övervunnit den första stora entusiasmen kommer det hårda och svåra arbetet att behålla aktiviteten. Det svenska modellflyget har nu trampat ut barnskorna, men hittills har dess organisation varit mycket lös. Nu måste en ändamålsenlig sådan skapas för att bemästra uppkommande svårigheter samt effektivt utnyttja tillfällena. Nedanstående synpunkter kunna tjäna som förslag till det svenska modellflygets organisation.

Minsta enheten utgör *ortsklubbarna*. Dessa ha till uppgift att var på sin plats sprida kännedom om flyget — speciellt modellflyget — att visa filmer, ordna utställningar men framförallt att arrangera tävlingar, att lära byggandets och trimningens svåra konst. För att bäst kunna tillvarataga medlemmarnas intresse bör klubben indelas i lag.

Nästa instans är *landskapsförbundet*. Detta omfattar ett eller möjligen flera landskap. Här i Sverige ha vi redan två dylika förbund, nämligen Gästriklands och Östergötlands — flera väntas tillkomma. Förbundets främsta uppgift är att samla de var för sig alltför små klubbarna till en stark enhet. Förbundet ledes av förbundsstyrelsen, som består av en representant för var och en av de anslutna klubbarna plus ev. en för icke klubbmedlemmar. Styrelsen sammanträder en gång i månaden. Ordföranden i denna styrelse skall besitta sakkunskap men framförallt entusiasm och förmåga att avgöra vad som gagnar och vad som skadar modellflyget. Han bör få vida befogenheter för att kunna handla utan dröjsmål.

Då medlemmarna i denna styrelse endast ha sin fritid till disposition gör sig behovet av en anställd medlem, *förbundsledare*, allmer pockande. Dennes arbetsuppgift skulle omfatta skötsel av förbundet. Han skall sköta dess arkiv och förråd samt föra dess korrespondens. Vidare skall det åligga honom att hjälpa till vid upprättandet av nya klubbar, att resa omkring och hålla föredrag samt att ordna utställningar. Propaganda, propaganda och återpropaganda skulle man kunna kalla förbundsledarens huvuduppgift. På alla livets områden är det av vikt att ständigt påverka folkets uppmärksamhet. Propagandan för en så stor sak som modellflyget skall vara saklig och upplysande. Förbundsledaren skall alltså i tidningar och tidskrifter klarlägga och poängtera modellflygets stora och goda egenskaper: att stärka ungdomens ka-

LANDSKAPSFÖRBUND

föra modellflyget framåt - uppåt

Av Åke Ringh

raktär, att lära den härdighet, att få ut den till härligt liv i naturen och att fostra till kamratskap.

Förbundsledaren liksom hela styrelsen och vi alla arbeta för att få *modellflyget infört i skolornas slöjd*. Enligt lärares ut-sago är intresset för denna del av flyget f. n. enormt. Lärjungarna återkomma till detta i sina uppsatser, och vetgirigheten angående aerodynamiska problem blir ofta t. o. m. besvärande för läraren, som ej haft tillfälle till studier på gebitet.

Ett distriktsförbunds utgifter äro många. Arrangerandet av distriktsmästerskap, modellflygläger, understöd åt ortsklubbarna, inköp av propagandamaterial såsom broschyrer och affischer kräva belopp som ingalunda kan tagas in genom medlemsavgifter. Resterande belopp måste fås dels från högre ort, dels genom inkomstbringande lotterier o. d. Genom att intressera bolag och enskilda personer att ingå som understödande medlemmar tillföres också förbundet ett ekonomiskt grundbelopp.

Modellflyget, såsom utgörande grundvalen och förskolan för motor- och segelflyg, borde även komma i åtnjutande av statsmaktens stöd. Flera länder ge redan årligen med frikostig hand modellflygarna den pekuniära hjälp de så väl både behöva och förtjäna. Modellflygets betydelse som ett medel, vilket *alla* kunna utnyttja, att göra folket flygsakkunnigt och som en härlig sport — sporten med vetenskaplig bakgrund, som öfverste G. von Porat mycket träffande karakteriserat den — har nu börjat gå upp för flertalet; speciellt gläd-

jande är det intresse med vilket framstående militärer se modellflyget.

Kunde denna organisation, speciellt då landskapsförbunden, införas skulle det svenska modellflygets utbredning gå betydligt fortare än vad som hittills varit fallét. Erfarenheterna från de redan existerande förbunden visa att arbetsfältet äro oändliga. Inom exempelvis Östergötland har genom dess förbunds försorg modellflyget efter att under några år legat fullständigt nere åter kommit i gång i Norrköping och Motala. Aktiviteten inom dessa klubbar är nu storartad liksom inom den nybildade Vadstena Modellflygklubb. Förbundets arbete har även resulterat i ökat och intensivt intresse från andra håll. Så har t. ex. hjälp lämnats från såväl militära myndigheter som civila sammanslutningar och fabriksledningar. I dessa tider då man söker efter lämplig fritidssysselsättning åt folket måste modellflygets lämplighet framhållas och upptäckas.

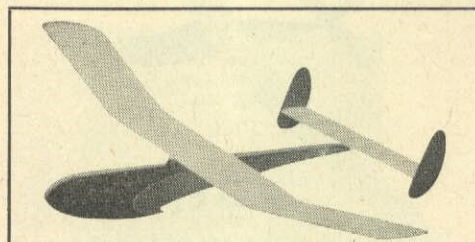
Av de redan befintliga förbunden är Gästriklands äldst. Modellflyget vann tidigt fotfäste i denna trakt och snart gjorde sig behovet av att upprätta ett landskapsförbund gällande, ett förbund som kunde förmedla erfarenheter vilka skänkte kraft och stöd. I början är det givet att det blir den största klubben som får ge, de mindre som få ta. Detta insågs tyvärr inte av alla gästrikar och när sedan inkallelserna togo flera av ledarna kom verksamheten inte att bli så fruktbringande som man hoppats. Förbundet arbetar emellertid vidare för att nå upp till sin forna position. Detta kommer säkert att lyckas om samtliga här — liksom på alla andra modellflygets områden — låta det helas bästa gå före den egna vinningen.

Östergötlands Modellflygförbund är endast ett halvår gammalt. Man tycks emellertid redan från början slagit in på den rätta vägen, och arbetet fortskrider mycket lovande.

Det är alltså de största klubbarna inom provinserna som skola samla de andra till samarbete. Modellflyget har nu spritts till alla delar av vårt land. Endast genom en stark och omfattande organisation kan intresset tillvaratagas och aktiviteten bibehållas. Låt oss skapa ett modellflygande Sverige med hjälp av ortsklubbarna, landskapsförbunden och Kungl. Svenska Aeroklubben!

FIBs rikstävling inställes i år

Tidskriften Folket i Bild har på FTs frågan meddelat att rikstävlingen icke kommer till stånd i år. Man har på alla sätt undersökt förutsättningarna men tyvärr med negativt resultat. Till nästa sommar hoppas FIB emellertid kunna komma med ett mera glädjande meddelande, i vilket fall tävlingen torde arrangeras för enbart segelmodeller.



”Hang”

Den efterlängtaade byggsatsen till en 75 cm segelmodell är färdig!

Lika lämplig för nybörjare som för mera försigkomna modellbyggare.

Låt ”Hang” bli Er nya tävlingsmodell, rekquirera en byggsats I DAG!

Byggsatsen innehåller:

lister, flygfanér, balsa, japanpapper, lim och ritning m. m.

Pris endast kr. 3:95
Enbart ritning 1:10

Prislista å modellflygmateriel och -tillbehör erhålles mot 15 öre i frimärken.

Sven E. Truedsson
Modellflygindustri, MALMÖ 9

Vi rekommendera:

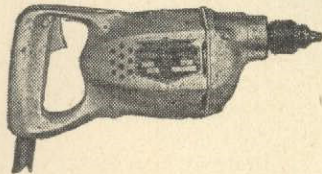
Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57 Östergatan 18
224 20 MALMÖ

Luftgevär,
luftpistoler
& ammunition.



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg



Carborundum & Aloxite
Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR
Metallsågblad

DUREX
slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ

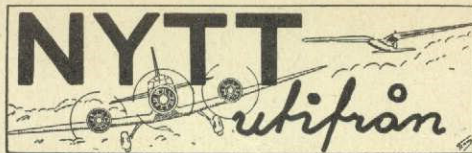


Vi tillverka o. lagerföra:
SKRUVAR
MUTTRAR
BRICKOR m. m.

Införda offert!

A. BENDOR

Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö



AEROKLUBBEN I SCHWEIZ har nyligen firat sitt 40-årsjubileum.

EN STOR SEGELFLYGPLATS skall i sommar byggas i Moskva. Den kommer att användas speciellt av segelflygarna.

FRANSKT SEGELFLYG skall åter komma i gång. Jean Borotra, generalkommissarie för sporten i Frankrike, har meddelat att segelflygskolan i Montagne Noire skall återupptaga sin verksamhet, vilken förutspås bli mycket livlig.

REGELBUNDEN FLYGTRAFIK hoppas Pan American Airways kunna inrätta mellan USA och den västafrikanska republiken Liberia. Betydelsen av en sådan linje är uppenbar, emedan Liberia exporterar stora mängder järn och kautschuk till USA, varför en bättre affärsförbindelse kan åstadkommas genom en dylik flyglinje. I affärskretsar på båda sidor är man också mycket intresserad av planen.

USA-EXPORTEN av flygplan uppgick under februari till 450 landflygplan, 8 sjöflygplan och 9 segelplan samt delar och tillbehör, allt till ett värde av 41 milj. dollar. Nbh.

39 FALLSKÄRMSSHOPP inom en tid av 18 timmar ha gjorts av argentinarerna Picasso. De på varandra följande hoppen utfördes över flygplatsen San Fernando vid Buenos Aires.

TRAFIKFLYGET I ARGENTINA måste utöka sin verksamhet, emedan det på senaste tiden blivit en sådan stegring i passagerarantalet att maskinerna ej räcka till. Flera nya trafikplan av Junkerstillverkning skola anskaffas.

AIR CARGO INCORPORATED heter en ny koncern i USA som bildats av trafikflygbolagen American Airlines, Eastern Air Lines, TWA och United Air Lines. Genom denna nyordning, förklaras det, vill man göra sig förberedd på den väldiga utveckling som den civila luftfarten kommer att få efter kriget.

MODELLFLYGET I UNGERN kommer inom den närmaste tiden att få ett stort uppsving. Modellplanbygge skall nämligen införas som läroämne i skolorna!

AMERIKANSKA FALLSKÄRMAR ha hittills tillverkats av siden från Japan. Med hänsyn till det politiska läget har det emellertid ansetts nödvändigt att göra sig oberoende av denna tillförsel. Därför äro undersökningar nu i gång för att få fram bästa möjliga ersättningsmaterial.

ERNST UDET, den berömda tyske flygaren, har nyligen fyllt 45 år. Under förra världskriget sköt han ned sammanlagt 62 fiendepplan, och nu är han som bekant en högt uppsatt man med generalöverstes rang. Även som skicklig sportflygare har han gjort sitt namn känt och uppskattat.

ESTNISKA AEROKLUBBEN skall återupptaga sin verksamhet. Organisationen är ägare till ett flertal motor- och segelflygplan, och dess verkstäder skola utbyggas för att tillåta alla slag av motor- och flygplanreparationer. Stor aktivitet visa även de estniska modellflygarna.

FLYGOFFICERARNA I USA ha uppmanats att lära sig spanska. Påbudet har utgått från Washington. En del kurser i språket ha påbörjats.

SJÖMODELLFLYGNING omhuldas speciellt av modellflygarna i Triest, Italien. Arligen hållas där stora tävlingar för sådana plan, varvid många prestationer utförts. Med hänsyn till den betydelse som denna gren av modellflyget har för ett land som Italien har man gått in för att i ännu större utsträckning än hittills utbreda sporten. Nyligen bildades därför inom "Modellflygskolan i Triest" en särskild avdelning för sjömodellflygning, vilken framförallt skall syssla med undersökningar och experiment med olika slags konstruktioner och former av flottörer. En vattenkanal har byggts för detta ändamål.

AERONCA HETER NU "Aeronca"! Aeronca Aircraft Corporation är nämligen hädanefter namnet på tillverkaren av sportplanen med samma namn. Hittills har företaget officiellt hetat Aeronautical Corporation of America - men denna långa benämning har aldrig använts på långa vägar så ofta som det bekväma Aeronca.

HAWKER TORNADO, det nya engelska jaktplanet, skall nu byggas i stora serier i USA. Dess maxhastighet är 685 km/tim, och beväpningen utgöres av 8 ksp och 3 kanoner.

Vi rekommendera:

Precisionsarbeten
och verktygstillverkningar
för flygverkstädernas behov
utföres bäst hos

Maskinfabriks A.B. Thule
Malmö



FLYGARNA

gå till

Lundavägens Cykel- & Radioaffär

Lundavägen 44 A MALMÖ Tel. 296 25

Allt i Trycksaker & Klichéer
från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget
Norra Vallg. 16, Malmö Tel. 216 50 - 219 60

Uniforms-MÖSSAN

med rätta stilen

Lundbladhs Pälsvaruaffär

HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förläggning.



GOODRICH
automobil- och flygplansdäck
Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr. aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 711 20



GRUNAU BABY

blir svensk!

Sedan **Centrala Glid- & Segelflygplanfabriken** i Västerås (CGS) nyligen uppgått i vår firma, ha vi för Sverige anförtrött licensen för GRUNAU BABY, vilken vi redan serietillverkar, t. v. i Västerås-fabriken. Verksamheten kommer att snarast flyttas till nybyggd fabrik med moderna resurser för snabbfabrikation. Tillverkningen omfattar närmast GRUNAU BABY II B, det världsberömda övningsplanets senaste modell med störflygbromsar.

Licensgivare: **Flugzeugbau E. Schneider**
Grunau i. Riesengebirge

Licenstagare i Sverige:

A/B FLYGPLAN
MALMÖ VÄSTERÅS