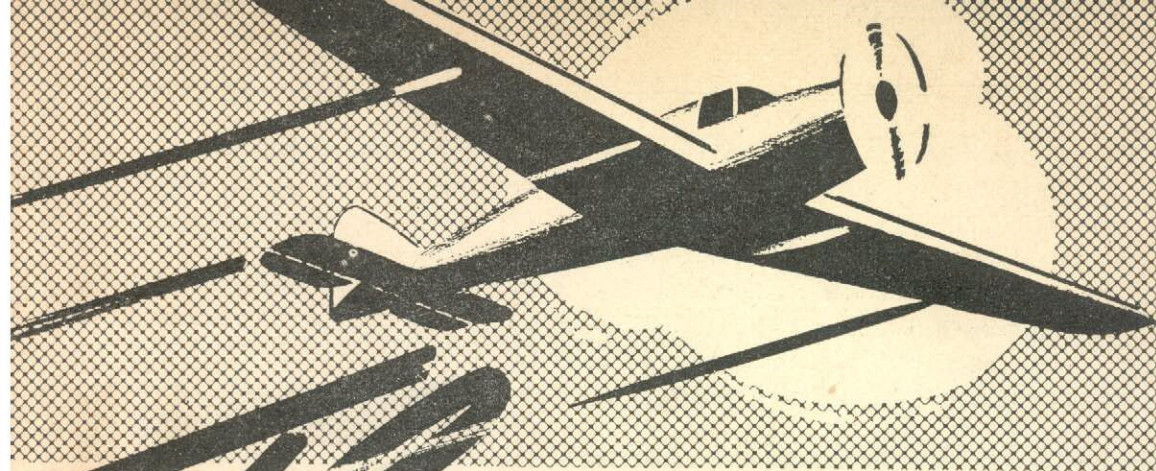


Pris 25 öre

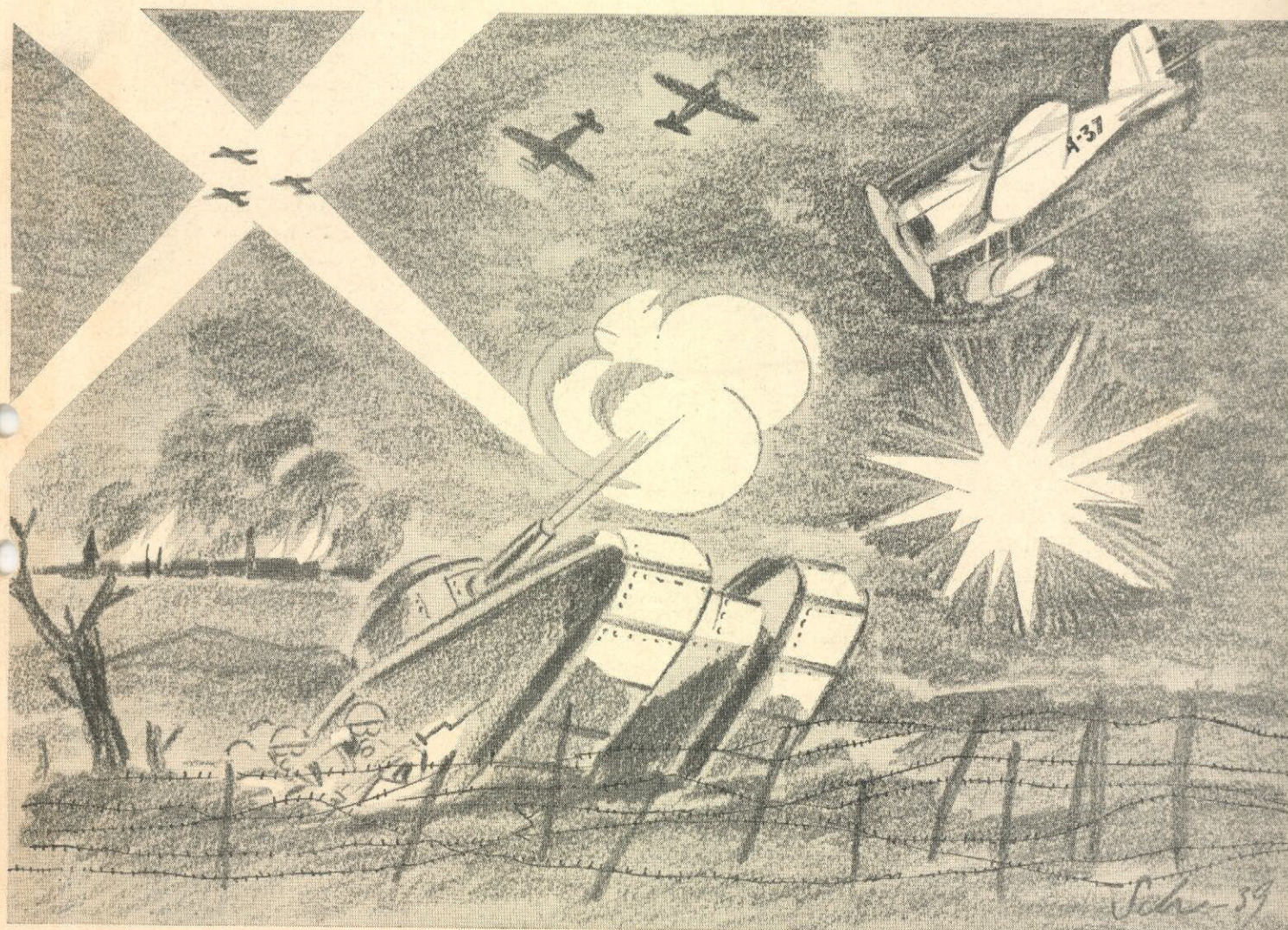


FLYGTIDNINGEN

ARG. 1

15 DECEMBER 1939

N:R 1



ALLT OM FLYGNING OCH FLYGARE



Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 och 15 i varje månad.
Redaktion och huvudkontor: Almedalsgatan 9.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.
Stockholmsredaktionen: Box 3105,
Stockholm 3.

Redaktör: Holger Ledung.
Redaktionssekreterare: Harald Millgård.

Prenumerationspris (även utlandet):
Helt år 5: — kr. Halvt år 2: 75 kr.
Annonispris: 35 öre per mm.
Annonser och meddelanden skola vara
huvudkontoret tillhanda senast en
vecka före utgivningsdagen.
The advertising rate is Swedish Kr.
0: 35 per Millimeter = 1: 05 per petit.
Der Anzeigenpreis beträget schw. Kr.
0: 35 pro Millimeter = 1: 05 pro
Petitzelle.

FÖR SVENSKT FLYG är 1939 ett jubileumsår. För 30 år sedan byggdes nämligen vårt första motorflygplan, för 20 år sedan startade det svenska trafikflyget, för 10 år sedan gjorde Ahrenberg och Andréé sina bekanta sportflygningar till Grönlands isar resp. Afrikas öknar.

Och just i dessa dagar firar all världens flyg ett viktigt datum — den 17 dec. är det 36 år sedan bröderna Wright gjorde den första motorflygningen. Det var en flygning på 59 sekunder! Under den halva mansålder, som förflutit sedan dess, har flygmaskinen hunnit bli ett oundvikligt hjälpmedel för människan i den fredliga utvecklingens tjänst. Tyvärr har den även visat sig kunna bli ett fruktansvärt vapen, som genom sin blotta tillvaro skapar stormakter i deras grundvalar.

Vår tro är emellertid att det militära flyget på grund av sin farlighet och sin räckvidd kommer att göra "världsfreden" oundviklig! Många tecken tyda redan därpå!

Vi tro också, att vårt tekniskt så begåvade folk har alldeles särskilt stora förutsättningar att tillgodogöra sig fördelarna av flyget i dess olika former och att skapa sig en god ställning bland världens "flygande" nationer.

FLYGTIDNINGEN, som tillkommit för att söka fylla ett mångårigt önskemål inom flygkretsar i hela Skandinavien att ha

tillgång till en liten aktuell nyhetstidning för flygfrågor, avser att tjäna såväl sport- och trafikflyg som militär flygning och övrig flygverksamhet samt de olika organisationer, som arbeta för flygets utveckling och popularisering i vårt land. Dess mål skall vara att på ett fritt, sakligt och intressant sätt behandla allt om flygning och flygets män samt närliggande frågor.

FLYGTIDNINGEN kommer givetvis ej att favorisera någon eller några organisationer eller affärsföretag. Vår ställning kommer att bli strikt neutral i alla tvistefrågor, och vi taga från början bestämt avstånd från oppositionell inställning gentemot myndigheter eller organisationer, som nedlägga ett omfattande och uppoftande arbete på att utveckla vårt flygväsende. Vi önska samarbeta med alla på detta område verksamma organisationer, tidningar och affärsföretag under det vi samtidigt vilja frambära alla flygintresserades önskemål och förslag. Inga på fakta grundade uppgifter eller anmärkningar komma att förtigas eller behandlas ur ensidig synvinkel.



Avsikten är att FLYGTIDNINGEN skall bli en flygfolkets egen tidning, och organisationer och enskilda komma därför att inbjudas till aktieteckning i det förlagsaktiebolag, som är under bildande.

FLYGTIDNINGEN kommer att hållas i enkelt utförande men med gediget och fängslande innehåll. Vi anse vår strävan böra vara snabba och korrekta nyheter samt artiklar och övriga bidrag av högsta kvalitet, och vi ämnar genomföra detta program på bekostnad av utstyrseln för att kunna hålla ett populärt pris.

I FLYGTIDNINGEN uppgå de båda flygtidskrifterna VINGAR och SPORT-FLYG.

På grund av det utrikespolitiska läget har det ansetts klokast att t. v. icke utgiva FLYGTIDNINGEN så ofta som från början var avsett, men redan före starten ha vi erhållit så stor uppmuntran och så

aktivt stöd i form av annonser, prenumerationer och aktieteckning från både organisationer och enskilda att vi se framtiden an med de bästa förhoppningar. Med detta första nummer av FLYGTIDNINGEN vilja vi därför till alla våra medhjälpare och medarbetare i landet sända vårt tack för deras insats för FLYGTIDNINGENS tillkomst och vår förhoppning om ett fruktbärande samarbete i fortsättningen!

Till läsekretsen vilja vi bringa en försäkran att vi icke skola lämna någon möda ospard för att göra FLYGTIDNINGEN så intressant och värdefull som möjligt.

FLYGTIDNINGEN sprider sig även mot Nordpolen!

Redan innan detta första nummer utgavs blev FLYGTIDNINGEN föremål för stort intresse från flygfolk över hela Norden. Särskilt ombudens och prenumeranternas skara är stor. Vår nordligaste prenumerant heter Ingvald Johnsen och bor i Kirkenes i norra Norge — titta efter på kartan så får Ni se hur nära Nordpolen FLYGTIDNINGEN kommit i spridning!

Även i Danmark ha vi många prenumeranter och ombud, t. o. m. längst nere i Sönderjylland.

Strax före tidningens pressläggning meddelar expeditionen att antalet ortsombud passerat 100-strecket och springer vidare med fart. God fortsättning på inströmningen av ombud, prenumeranter, annonsörer och aktietecknare!

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

Adress: Södra Blasieholmshamnen 6, Stockholm.

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

Byråtid: Vardagar 9-17, lördagar 9-15.
Generalsekreterare: Tel. 10 11 01.

Major Carl Petersén.

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

Modell- och Segelflygavdelning:
Tel. 10 11 01.

Medlemmarnas Upplysningsbyrå:
Tel. 11 31 34.

Adress: Blasieholmstorg 12, 2 tr., Stockholm.

Svenska Flygares Riksförbund.

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

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

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

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

STOCKHOLMS FLYGFÄLTSFRÅGA I KRIG OCH FRED.

Huvudstaden behöver ännu ett flygfält till sitt värn.

Den myndighet som inköper egendomen SKÅ-EDEBY på Svartsjölandet för att där bygga ett reservflygfält kommer att gå till hävderna såsom klok och förutseende.

Erfarenheterna från kriget i Polen visa att en stark och välunderrättad fiende inte har några större svårigheter att på ganska kort tid förstöra flygfälten; det behövs bara några tiotal tunga bomber för att göra ett flygfält så oanvändbart att det blir svårt att inom rimlig tid fylla igen de väldiga hålen. Men det säger sig självt att ju flera flygfält som iordningställes desto lättare blir det att hålla den egna flygverksamheten i gång. Därför torde det kunna sägas att de pengar som läggas ner på nya flygfält ingalunda äro »kastade i sjön» — åtminstone inte när man har så gott som hela flygvapnet landbaserat, vilket exempelvis är fallet i Sverige.

Om vi rikta blickarna mot Skåne märka vi att man här med relativt små kostnader kan anlägga krigsflygfält för att basera förband som skola förhindra landstigningsföretag runt denna viktiga kust. Detta är gott och väl, men...

Vår Herre var inte så förutseende när han skapade det övriga Sverige. Jag tänker t. ex. på Stockholms omnejd, som dock inte är sämst lottad. Utan att beöva gå närmare in på denna bekanta trakts utseende kan vi kort och gott fastslå att ganska få naturliga förutsättningar finnas att här skapa användbara flygplatser.

Just runt huvudstaden borde naturligtvis alla möjligheter till att anlägga flygfält tillvaratagas. En fem sex fält, inklusive reservfält, vore på sin plats, men med tanke på våra statsfinanser och vår livsinställning få vi väl nöja oss med att i första hand dra fram endast det bästa flygfältsförslaget: *Skå-Edeby*.

Som vanligt sunt förnuft bjöd propagerade stockholmspressen i augusti en hel del för ett planerat sportflygfält vid Skå-Edeby på Svartsjölandet. Så relativt hoppfullt som världsläget då var kunde man inte se något förmåtet i Stockholms flygklubbars och andras önskan att få ett eget fält och slippa stora trafikflyget på Bromma. Orsakerna till att Skå-Edeby valdes var ju att denna plats redan vid en första utbyggnad lämnade möjligheter till ett bra och dessutom billigt flygfält med en storlek av omkring 500×500 m. — kostnader för arrende, planeringsarbeten m. m. beräknades till c:a 50.000 kr.

Därtill är att märka att Skå-Edeby under ett andra utbyggnadskede kan bli ett enastående bra fält med utomordentliga inflygningsmöjligheter till en kostnad av omkring 2 milj. kr. Så jämn som den omkringliggande terrängen är skulle trafikflyget samtidigt kunna få ett riskfritt reservfält för absoluta blindlandningar. Ett stort plus fanns även i den möjligheten att Skå-Edeby landflygplats kunde kombineras med en hamn för sjöflygplan. Dessutom kan mellan fältet och sjön iordningställas ett rekreationsreservat av betydande omfattning med bad, terränglöpningsbanor av olika längd, badmintonplan el. dyl. och småstugor; hur detta borde ordnas skulle förstås ligga i idrottsstyrelsens hand. Det var ingen fråga om annat än att det skulle bli ett sportfolkets och civilflygarnas paradiset där ute på Svartsjölandet. Bromma skulle få ha sitt trafikflyg i fred. Och Stockholms flygskolor kunde släppa upp elever på ensamflygningar i alla vindriktningar och vid alla tider då vädret tillåte.

Flygfältspecialisten löjtnant C. Gunnarsson i Kungl. Flygförvaltningen skrev i ett PM rörande Skå-Edeby bl. a. följande passus: "Enär här till flygtjänst föreslaget område har stora utbyggnadsmöjligheter till ett flygfält med över 1.000 m. diameter samt beträffande läge, inflygningsmöjligheter, kommunikationer m. m. torde vara det bästa i Stockholms närhet förordas fältet vid Skå-Edeby komma till utförande framför övriga i stockholmstrakten rekognoscerade områden, såsom Enskedefältet (Årsta), Skarpnäck m. fl., vilka dels äro för dyrbara i anläggning, dels äro för små samt även sakna utbyggnadsmöjligheter." Vad höves oss mera? Detta må väl vara kungsord?

Frågan har vid det här laget kommit i ett annat läge, beroende på:

- 1) att det fria civilflyget inskränkts och militärflyget som sig bör sitter i högsätet;
- 2) att Bromma för dagen inte behöver avlastas eftersom den totala flygtrafiken minskats;
- 3) att stadens finanser blivit alltför ansträngda av beredskapsåtgärder etc. för att man skulle kunna ange de två första punkternas förutvarande tillstånd som skäl för stadens inköp av egendomen Skå-Edeby.

Det nuvarande skälet för ett inköp är just det som i början av denna artikel betonades, nämligen behovet av *många* flygfält för basering av bl. a. jaktplan. Detta ställer faktiskt de tidigare skälen i skuggan och är ett verkligt aktuellt skäl. Inser vi inte detta så kanske vi med tiden bli nödsakade flytta vår huvudstad till Östersund eller Kvikkjokk?

Man bör inte i och med Skå-Edeby tro sig anskaffa ett *hemligt* reservfält, därtill är det även för mycket omskrivet. Men det skulle bli ett vanligt provisoriskt krigsflygfält i stil med Skarpnäck, måhända likvärdigt med detta under nuvarande förhållanden men vida överlägset i en fredlig framtid, då hela landets civilflygare och traktens friluftsfolk finge ett centralhem på Svartsjölandet.

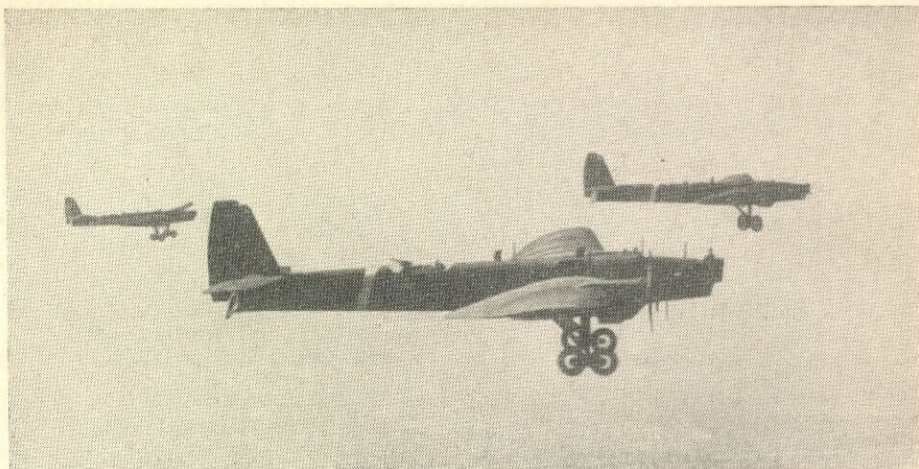
Det har ryktats att Skarpnäckfältet inte får användas av civilflygare i en ev. blivande fredstid, det är endast avsett som krigsbas för militärplan. Endast modell-, glid- och elementärt segelflyg skulle få hålla till där, således så länge man nöjer sig med start med bilbogsering eller vinsch. Dels har angivits att motorplan stora andakten kring Skogskyrkogården, vilket man ju kan förstå, dels äro inflygnings- och stigningsmöjligheterna mindre goda, särskilt i riktning norr-söder. När fred åter inträder skulle alltså det civila motorflyget vara lika hemlöst som nu och leva på nåder ute på Bromma, där trafiken givetvis kommer att öka dag för dag.

Detta med Skarpnäck är som sagt bara ett envist rykte som jag personligen inte vågar stå för, men då det kommit från vederhäftigt håll kan det antagas bli verklighet. Kan man därför inte slå två flugor i en smäll genom att nu skaffa ett gott krigsflygfält vid Skå-Edeby och därmed även hjälpa civilflyget?

Skulle det trots allt visa sig att sportflyget får dvälas på Skarpnäckfältet i en framtid vore flygfolket säkert berett att sluta upp kring detta fält, bygga hangar och klubblokaler efter blygsam förmåga o. s. v., visserligen med resignation i hjärtat (med tanke på Skå-Edebyfältets allmänna överlägsenhet) men med den manliga sort av eftergivenhet som grundar sig på vanan att aldrig ha blivit bortskämd. Dock torde aldrig längtan efter ett bättre

(Forts. sid. 11.)

Är SOVJETS FLYGVAPEN en koloss på lerfötter?



Sedan många år har Sovjet-Rysslands med stor hemlighet omgivna flygvapen spritt en förlamande skräckstämning kring sig, och det är först det oväntade kriget med Finland, som nu låter ridån gå upp för ett egendomligt skådespel. Det är Sovjet-Unionens flygande hjältar, som bombardera och beskjuta värnlösa kvinnor och barn men släppa sin bomber i sjön, när de hotas av finnarnas välrikade luftvärnsartilleri och ge sig fångna med flygplan och allt för att komma ifrån "det hela".

Det är ej att undra på att hela världen håller andan av spänning inför vad som sker i Finland och frågar sig om likväl det väldiga ryska flygvapnet — ännu för något år sedan världens största — inte är annat än en koloss på lerfötter!

Ett flygvapen i egentlig mening har Sovjet-Ryssland icke, eftersom dess militära flygstridskrafter äro underställda dels armén (högste chef marskalk *Vorosjilov*) och dels marinen (amiral *Kusnetsov*). Chef för arméflyget har tills nu varit *A. D. Loktionov*, vilken efterträdde *Alksnis*. Loktionov är av bondesläkt och född 1893 i byn Övre Ljubach i guvernementet Kursk.

Arméflyget är emellertid uppdelat på dels direkt armésamverkande flygstridskrafter, dels de självständiga flygstridskrafterna, som utgöra den operativa enheten.

Det armésamverkande flyget är fördelat på de 12 olika lantmilitära distrikten: Moskväs, Leningrads, Volgaområdets, Kiëvs, Charkovs, Norra Kaukasus', Vitrysslands, Mellersta Asiens, Sibiriens, Röda Fanans i Kaukasus och Röda Fanans i Fjärran Östern militärdistrikt samt ett särskilt Kosack-distrikt. Det står under befäl av lokala distriktsflygchefer och består av spanings-, jakt-, attack- samt lätta bombförband.

De självständiga flygstridskrafterna utgöres av "tunga flygkårer", vilka vid krig sammansättas till "luftarméer". En sådan tung flygkår utgöres av två bombflottiljer och ett fallskärmsregemente. Bombflottiljerna, vilka i Ryssland benämnas "brigader", räkna normalt 48 flygplan, fördelade på fyra divisioner. En division sammansättes av tre grupper om i regel fyra flygplan.

Marinflyget är uppdelat på marindistrikten: Östersjön, Norra Ishavet, Svarta havet, Kaspiska havet, Stilla havet, Dnjepr och Amur.

Slutligen har GPU även egna flygstridskrafter, varjämte större städer och industricentra ha egna jaktförband.

Huru stora de ryska luftstridskrafterna äro har varit föremål för många gissningar och spekulationer. I våras uppskattade tyska experter det ryska arméflyget till sammanlagt 10.000 flygplan. Det anses emellertid att en stor mängd av planen äro föråldrade och tämligen värdelösa i ett modernt krig. En sydamerikansk militärförfattare anger att en tredjedel äro byggda före 1933.

Svenska sakkunniga uppskatta i höst ryssarnas arméflyg i första linjen till omkring 4.000 flygplan eller något mera. Denna siffra synes bekräftas från andra håll.

En beräkning har gjorts av den italienska tidskriften *L'ala d'Italia* på basis av Vorosjilovs tal vid kommunistiska partiets 18:e kongress samt tidigare uppgifter av Vorosjilov om det ryska flygets styrka. Om hans uppgifter äro korrekta, skulle Sovjet f. n. ha omkring 1.200 tunga bombplan, 1.800 jaktplan, 1.500 spanings-, attack- och lätta bombplan samt 1.500 skolplan, sammanlagt 6.000 flygplan. Även en stor del av dessa äro dock ej längre moderna.

På senare år ha bombplanen ökat kraftigt i antal men framför allt är ökningen påtaglig för jaktflyget — en direkt defensivåtgärd inför hotet från de växande tyska bombflottorna.

Marinflyget uppges räkna omkring 700 flygplan av varierande typer.

De mest bekanta av ryssarnas flygplanstyper äro av bombplanen det stora fyrmotoriga "TB-3" med en bomblast på tre ton och en hastighet på 300 km/tim och

Ryska tunga bombplan typ "TB-3" kunna — från flygbaserna på de estniska öarna — nå med sin 3-tons bomblast varje punkt i Sverige söder om en linje, ungefär Haparanda-Areskutan samt även Oslo och Köpenhamn.

T. h. en bild av det ryska jaktplanet "I-16". Efter en teckning i "Der Adler".

en aktionsradie på omkring 800 km. samt den tvåmotoriga "SB-2" eller "Katiuska", som tar 600 kg. bomber och har en hastighet på 425 km/tim. samt en aktionsradie på 600 km.

"Katiuska" användes bl. a. i Spanien, och där gjorde sig också det ryska jaktplanet "I-16", ett långvingat helmetallplan efter amerikansk förebild, känt för sina goda prestanda.

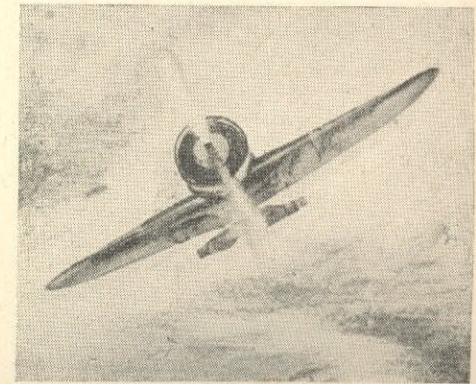
Om den ryska flygindustrien föreligga inga säkra uppgifter, produktionen torde dock icke överstiga ett tiotal flygplan per dag i genomsnitt.

Den militära sakkunskapen har fäst uppmärksamheten på att sovjet-flygets största svaghet är dess beroende av utländska flygmotorkonstruktioner, vilka byggas på licens i Ryssland.

De allra största svårigheterna ha ryssarna dock av allt att döma att räkna med i personalens bristfälliga kompetens för sina uppgifter. Sedan bekanta flygplanskonstruktörer och framträdande officerare i olika omgångar likviderats för påstådd illojalitet mot regimen, verkar det nu som om tillståndet och moralen inom det sovjet-ryska flygvapnet icke är alltför mycket att bygga ett anfallskrig på.

När man erfar huru de ryska flygofficerarna äro utrustade under ett vinterkrig, frågar man sig hur det står till med manskap och mekanikerpersonal!

Och om "den ärorika röda armén", som är regimen stöttepelare, har det så, huru skall det då se ut hos den stora massan av det ryska 170-millionersfolket? Hos de 98 procenten, som ännu ej ens tillhört det kommunistiska partiet! *Credo.*



FINLANDS FLYGVAPEN

föddes 1918 genom gåva från Sverige.

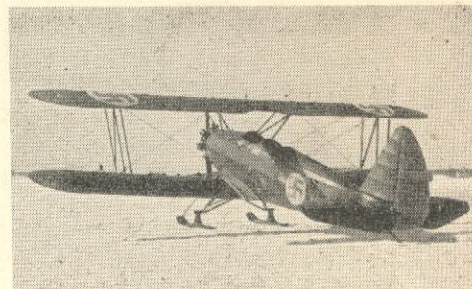
bombfällning, användes "Fokker C. 10", och jaktflyget är utrustat med den mycket goda "Fokker D. 21". Fabrikationen av denna typ, som bygges på licens inom landet, hade redan under våren 1938 kommit så väl i gång, att ett flygplan kunde utställas på Internationella flygutställningen i Helsingfors.

I höst har ett nytt, helt finskt jaktflygplan "Pyry" presenterats av finska statens flygmaskinsfabrik i Tammerfors. Det har med sin topphastighet på nära 400 km/tim. och en marschfart på nära 300 km/tim. ungefär samma prestanda som våra från England köpta Gloster Gladiator-jaktplan. "Pyry", som är utrustat med Wright Whirlwind-motor, har en topphöjd på 6.000 m.

Finland har f. ö. löst sin flygindustri-fråga på ett för många andra länder föredömligt sätt, och av den statliga Tammerfors-fabrikens egna konstruktioner äro t. ex. de båda skolflygplanen "Tuisku" och "Viima" mycket lyckade.

När det ryska överfallet ägde rum de sista dagarna i november, stod följaktligen icke Finlands flygvapen med tomma händer — tvärtom visade de finska flygarna genast att de kunde sina saker och att de hade flygmateriel till sitt förfogande, som garanterade resultat. Före och efter krigsutbrottet har emellertid Finland gjort avsevärda beställningar av förstklassig flygmateriel i utlandet, och redan under senare delen av november anlände en stor del av dessa plan via Bromma. Dessa nya typer äro emellertid ännu ej officiella, och en närmare presentation för FLYGTIDNINGENS läsare måste därför anstå, tills vederbörliga uppgifter lämnas av finska flygvapnet.

I dagspressen har uppgivits, att det rör sig om 50—60 italienska flygplan, delvis med frivilliga instruktörer och mekaniker och t. o. m. piloter, och vidare att ett 30-

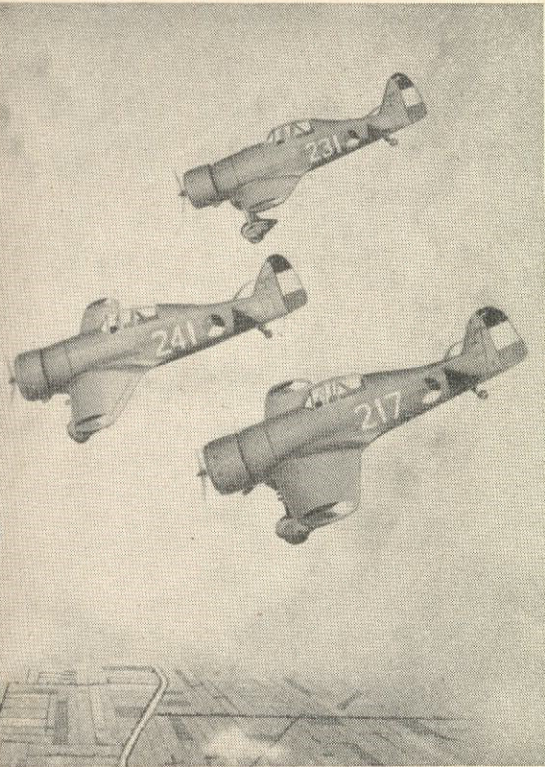


tal engelska "Hawker Hurricane" sålts av England. De med åtta kulsprutor försedda "Hurricane" ha som bekant låtit mycket tala om sig under raiderna mot England och på Västfronten, och med en topphastighet på c:a 535 km/tim. höra de till världens snabbaste. En svår fråga under vinterflygning i ett land som Finland med ofta djup snö är emellertid de indragbara landningsställ, som i regel utesluter användandet av skidor. Slutligen uppges i dagspressen amerikanska flygplanleveranser samt amerikanska piloter vara på väg till Finland redan i början av december.

Allt som allt står Finland icke alltför illa berett att ta emot det ryska bombflyget, låt vara att den numerära underlägsenheten är skriande stor.

Finlands flygvapen har emellertid en synnerligen gediget utbildad personal och icke föraktliga reserver, och dess av äkta finsk envishet och djärvhets präglade kampanda skall ge det den motvikt här emot som behövs för att lyckligt genomföra kampen för Finlands och Nordens frihet.

Credo.



Det första flygplanet i Republiken Finlands flygvapen var en gåva från Sverige. Det skänktes under finska frihetskriget 1918 till den vita armén av greve *Eric von Rosen* och flögs över från Sverige i mars 1918. Det användes för spaningsuppgifter men havererade samma år till följd av sabotage.

Som en kuriositet kan nämnas, att det finska flygvapnet såsom nationalitetsblem på vingor och sidoroder på sina flygplan har ett hakkors, blått på vit botten. Detta är ett minne av greve von Rosens flygplan, ty när planet skulle flygas över till Finland lät han måla på detsamma sitt eget lyckomärke — det gamla hedniska soltecknet, hakkorset — och det blev sedan hela finska flygvapnets märke.

Under de två årtionden, som gått sedan dess, har Finlands flygvapen vuxit ut och är nu en fullt modern och slagkraftig del av landets försvar.

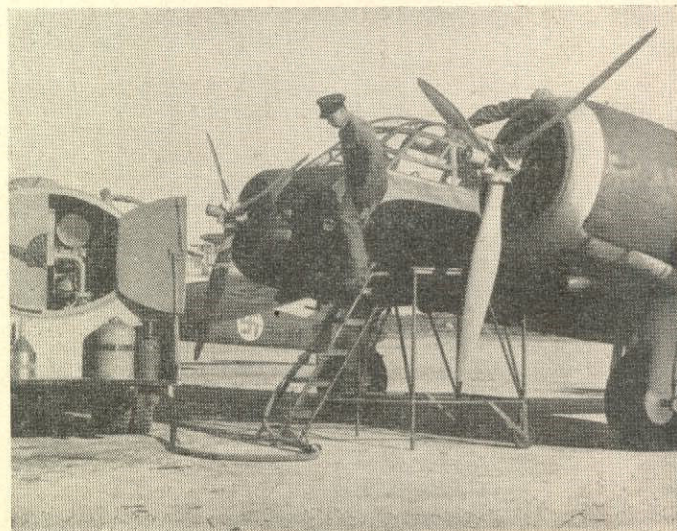
Antalet flygplan är visserligen ej så imponerande — i våras var det något över 100 i första linjen, varav ungefär hälften bombplan, men dess organisation såsom ett självständigt vapen under ledning av *general Lundqvist* är mycket ändamålsenlig och det anses stå på högsta nivå vad organisation och utbildning beträffar. På grund av otillräckliga anslag har materiel-frågan före krigets utbrott icke kunnat lösas i den utsträckning som varit önskvärd, men under de två sista åren har dock en modern uppsättning av flera flottiljer kunnat genomföras.

Av bombplan har man sålunda en flottilj "Bristol Blenheim", som köpts från England och vilka som bekant ha utmärkta prestanda med topphastighet ett gott stycke över 400 km/tim. Såsom lätt bombplan, bl. a. även avsett för stört-

Överst t. v. går en holländsk jaktgrupp till anfall. Planen äro "Fokker D. 21", samma typ som de finska.

Bilden i högra spalten föreställer skolflygplanet "Viima".

Härbredvid en unik bild från Bromma, visande finska tunga bombplan av typen "Bristol Blenheim", som tanka vid en mellanlandning under hemflygningen. Foto: Ledung.





En skald har åter blivit aktuell — som skalder ofta bli om de äro av den rätta ullen. Och det kan man utan tvekan säga att *Axel Klinckowström* var. År 1918 skrev denne ädling och människokännare, »Klinckan» som han vanligen kallades, den flammande dikten »Mannerheims jakt». Skalden ville med den uppelda svenska folket att ila de finska »vita» till hjälp. Så här lød »Klinckans» eldande upprop:

Det brinner i öster ett blodigt ljus,
det flammor som vådelds brand;
det dånar som sprängda dammars brus,
som brännings brott emot strand! —
Hör hornen smattra från trakt till trakt:
"På lida och bida är slut!
Ur bondgård och herrgård i vapen ut,
nu Mannerheim bjuder på jakt!"

Det klappar av hovar på isens bro,
det rasslar av skidor i skog och mo;
följ med, följ med, var Finlands son,
hör hornet kallar dig fjärran från
med manande, gälla fanfarer:
"Mot våld och mot våld sätt vapenmakt,
följ med, följ med i Mannerheims jakt
på stigmansband och barbarer!"

God jakt, I gråklädda bondeled,
som gå att tröska en blodig säd!
Hell er, som vågat en hjältegarning
och dristigt kastat ert ödes tärning!
Och vore vi inte så fega och små
och vore vi ej så gamla och grå
och hade vi ännu den ungdom i dag,
som fordom i tiden vi hade då,
när vi vunno vid Narva och Lützen slag,
vid Gud, då skulle här komma svar
från Sundets stränder till Siljans trakt:
"Vi komma, vi komma på Mannerheims
jakt!"

Förutsättningarna äro inte riktigt desamma nu som när dikten skrevs, men striden rasar åter i Finland, och våra flygkamrater på andra sidan Bottenhavet ha kommit i brännpunkten. Man hoppas naturligtvis att hjälten Mannerheim åter skall kunna leda ett nu enigt folk till seger, men vi se helst att det blodiga ljust som tänts vid östra horisonten skall slockna innan det vuxit till en förhärjande »vådelds brand», denna gång oändligt mycket hemskare sedan luftflottorna kommit med i spelet. Långt ifrån att vilja dra in Sverige i krig måste vi i alla fall se den bistra verkligheten, den ohyggliga möjligheten, rakt i ögonen och bereda oss att om så behövs kämpa för Nordens frihet.

Vi svenska sport- och militärflygare äro övertygade om att vi när den stunden kommer skola visa att vi väl tillgodogjort oss de lärdomar vi inhämtat civilt och mi-

lititärt. Att vi blivit styvmoderligt behandlade hör ej längre hit i dessa allvarsmättade dagar, i varje fall uppväges det av den förståelse och det stöd som statsmakterna nu visa den civila och militära flygningen. Hav tack, ni som bestämmer! Låt oss alla bli män som släppa efter på vår bekvämlighet. Så lång tid ha vi haft frodig fred att vi kanske blivit »gamla och grå» och intresserat oss alltför mycket för hamstring, bensintrassel och andra småtteri som ej anstå oss — allra helst inte nu.

Alltså, ryckom upp oss! Till en del kunna många av oss rehabilitera sig genom att skänka bidrag till *Nationalinsamlingen för Finland*, Drottninggatan 31, Stockholm, postgirokonton 36, telefon: namnanrop »Finlandsinsamlingen». De insamlade medlen skola användas till att lindra den finska befolkningens lidande och skola för detta ändamål ställas till finska regeringens förfogande.

Låt oss dessutom stärka landets försvarskraft och vår mannamoral. Må vi sedan modigt, väl övade och förberedda vänta på vad Ödet har i beredskap åt oss!

Harald Millgård.

Svensk KLM-flygare som frivillig till Finland.

Den unge svenske flygaren Carl-Gustaf von Rosen från Rockelstad, som var ambulansflygare hos Negus i Abessinien och sedan tjänstgjort hos det holländska flygbolaget KLM, har anmält sig som frivillig i Finland. Greve von Rosen är son till greve Eric von Rosen på Rockelstad, Görings sväger.

Från säker källa ha vi erfarit att även andra mycket framstående svenska flygare anmält sig som frivilliga.



Svenska Flygares Riksförbund

har utsänt en vädjan om bidrag till förbundets hjälpfond, vilken är så behjärtansvärd att FLYGTIDNINGEN anser sig böra omnämna saken till läsekretsens benägna åtanke.

Kriget i Europa har ökat flygverksamheten i vårt land och samtidigt givit den en allvarligare karaktär. I större utsträckning än under normala förhållanden kan flygningen därför komma att kräva offer. Mer än Sveriges övriga försvarare utsätta sig våra flygare för dagliga risker i fosterlandets tjänst. Det finns också redan förut en hel del behjärtansvärda fall, där efterlevande till omkomna flygare leva i ytterst knappa omständigheter.

Svenska Flygares Riksförbund, som är en sammanslutning av civilflygare, militära flygförare och flygspanare, luftskeppsförare samt segelflygare, har en *hjälpfond*, som lämnar understöd till behövande medlemmar i förbundet eller deras efterlevande. Förbundets medlemmar bidraga med en del av medlemsavgiften till hjälpfonden, vars tillväxt är ett av förbundets främsta mål. Dessa bidrag äro emellertid otillräckliga för att ge fonden tillräcklig storlek för sitt ändamål. Förbundet hoppas emellertid på bidrag och donationer till fonden även från annat håll.

Riksförbundets styrelse vädjar i första hand till alla flygintresserade, men i övrigt också till offervilliga bland en större allmänhet — och även till väl-situerade anhöriga till stupade flygare, vilka vilja hedra de bortgångnas minne genom en gåva — att skänka bidrag till Svenska Flygares Riksförbunds hjälpfond.

Bidrag — även de minsta belopp mottagas med tacksamhet — kunna sändas till Svenska Flygares Riksförbund, postgirokonton 58 300, med angivande av att bidraget är avsett för hjälpfonden.

De flygintresserades nyårshälsning

I nästa nummer, som utkommer den 2 januari, lämna vi plats för flygarnas och de flygintresserades nyårshälsningar. Insänd därför omedelbart Ert namn och adress samt insätt 2 kr. på vårt postgirokonton 147 660, ev. pr postanvisning eller i frimärken.

OBS.! Halva beloppet tillfaller

KSAKs FLYGFARBRORFOND

och redovisas tillsammans med övriga bidrag från FLYGTIDNINGENs kamrateirkels »Flygfarbrorfond».

Stöd KSAK och önska samtidigt Edra vänner Ett Gott Nytt År!
OBS.! Nyårshälsningarna måste vara FLYGTIDNINGEN tillhanda senast den 25 dec. för att kunna införas.

Siebel

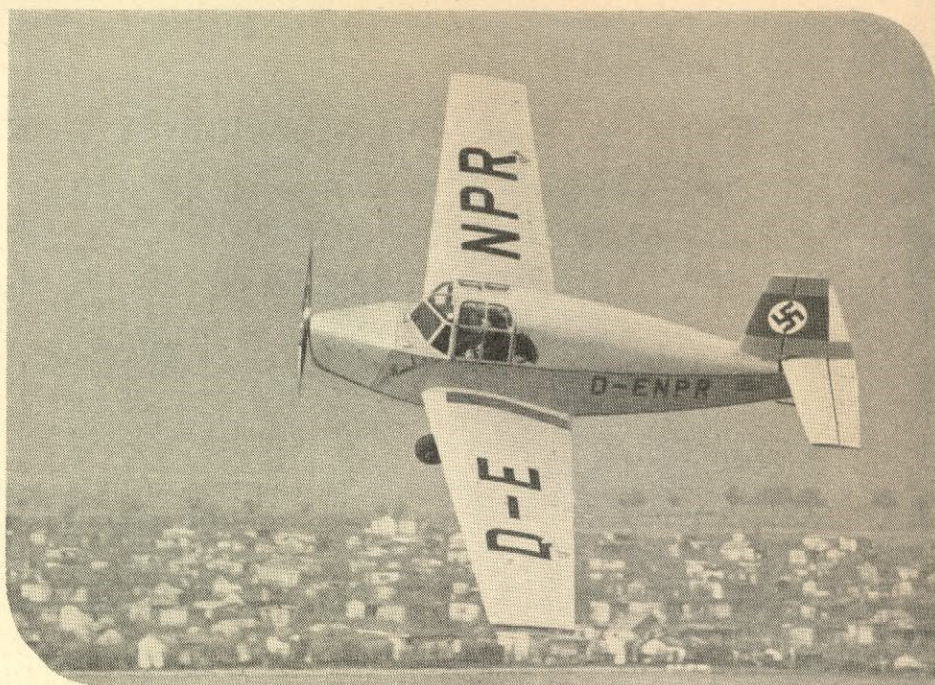
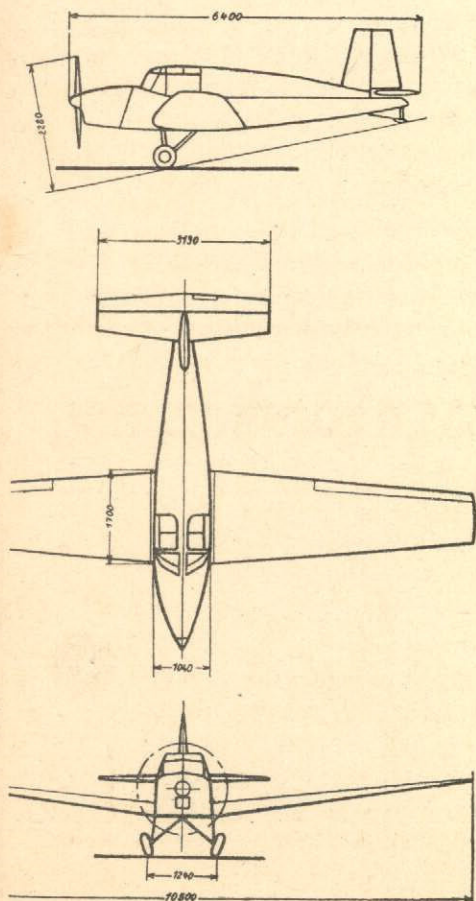
"Hummel"

Siebel Flugzeugwerke, Halle, har konstruerat ett litet tvåsitsigt flygplan "Hummel, Si 202", vilket synes uppfylla alla anspråk på ett modernt plan av denna storleksordning. Det är avsett för nybörjarskolning samt som övnings-, sport- och reseflygplan. Maskinen har således kort startsträcka och låg landningshastighet.

"Hummels" konstruktion är enkel, klar och översiktlig. Flygplanet är billigt i inköp, underhåll och drift.

Flygkroppen är helt av trä, beklädd med kryssfanér. Genom en särdeles gynnsam placering av de bredvid varandra ligande sätena mellan de till vingens mellersta del hörande vingbalkarna erhålles största säkerhet vid brottlandningar. Plats för fallskärmar finnes. Kabinen är 1,04 m. bred och har stora dörrar på bägge sidor. Bakom sätena finns ett stort utrymme för bagage.

Landningsstället är enkelt och kraftigt. Fjädringen sker medelst stålfjädrar med dämpning. Hjulen har bromsar och ballongringar, sporren släpsko och stålfjäderfjädring.



Vingen är i två delar. Den har en balk och är framför denna klädd med kraftigt kryssfanér, som upptager torsionskrafterna. Resten av vingen är klädd med tyg. Genom en särskild variation längs spännvidden av vingprofilen och genom en gynnsam form på vingen erhålles största möjliga säkerhet även i överstegrat flygläge. Skevningsrodren äro helt klädda med kryssfanér.

Styrverket är av trä. Fena och stabilisator ha kläts med kryssfanér, rodren med duk. Höjdrodret är försett med ett från förarsätet ställbart trimroder.

Planet har dubbelkommando, det ena lätt borttagbart. Fotspakarna ha parallellstyrda pedaler. Hjulbromsarna kunna användas var för sig för att underlätta flygplanets manövrering på marken. Ställanordningen för trimrodret är placerad i kabinens tak.

"Hummel" är konstruerad för motorer om 50 hkr och något därutöver. Den breda kroppen möjliggör en enkel och översiktlig inbyggnad, vare sig det är fråga om en rad-, stjärn- eller boxermotor. Som standard användes dock radmotorn Zündapp Z 9—092 på 50 hkr, vilken beskrives på annan plats i denna tidning.

Utrustningen består av höjdmätare, hastighetsmätare, kompass, varvtalsmätare,

bensinmätare, oljetrycksmätare och strömbrytare för tändningen, översködligt anordnade på en instrumenttavla. Bredvid denna finns fack för kartor o. dyl. Vidare finns eldsläckare, första förband, verktyg m. m.

Tomvikt 310 kg.

Flygvikt 540 kg.

Spännvidd 10,50 meter.

Medelvingdjup 1,40 meter.

Vingyta 14,0 m².

Vingbelastning 38,6 kg/m².

Effektbelastning 10,8 kg/hkr.

Maximal hastighet 160 km/tim.

Marschhastighet 140 km/tim.

Landningshastighet 70 km/tim.

Flygsträcka (med 45 l. bränsleförbehåll) 470 km.

Stigtid till 1.000 m. höjd 8,5 min.

Praktisk topphöjd 3.300 m.

Absolut topphöjd 4.300 m.

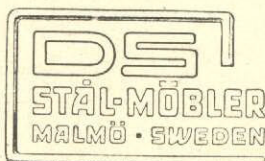
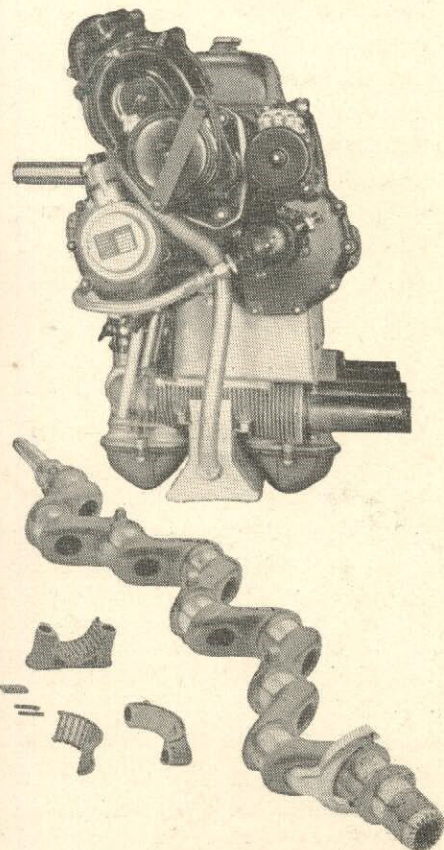
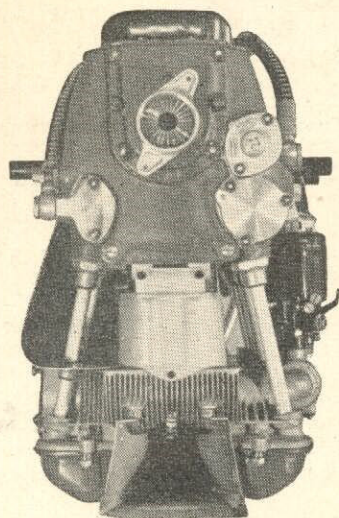
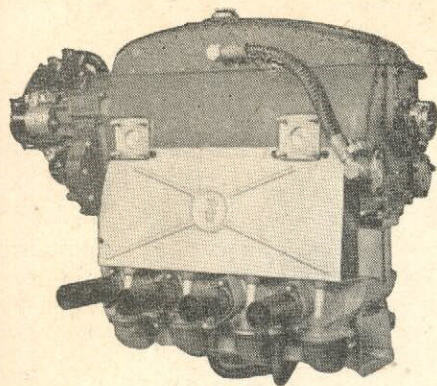
Ebbe Fredin.



En lämplig julklapp

är FLYGTIDNINGEN för 1940. Insett 5 kr. på vårt postgirokonton 147 660 och angiv namn och adress på den Ni önskar förära presentkortet.

50 hkr flygmotor ZÜNDAPP Z 9-092.



Vid köp av stålmöbler för sjukhus, kontor, restauranter och militära samlingslokaler tillse att det blir av "DS"-fabrikat med vidstående varumärke.

Säljes endast genom grossister.

Efter ett omfattande experimentarbete har Zündappverken i Nürnberg frambringat en flygmotor på 50 hkr, vilken inmonterats i ett flertal flygplantyper och visat stor tillförlitlighet. Initiativet gavs av tyska flygministeriet, då behovet av en billig och robust motor för skolflygplan blivit allt större.

Motorn är mycket enkelt byggd och därför lämpad för seriefabrikation. Stor åtkomlighet av alla delar har eftersträfvats och även uppnåtts. Den 4-cylindriga radmotorn med hängande cylindrar erbjuder genom det U-formiga upptill öppna vevhuset den fördelen, att vevaxeln kan iläggas komplett med lager och vevstakar monterade. Vevhusets lock är utformat så, att det samtidigt tjänstgör som oljetank. Stor omsorg har ägnats lagren. Den odelade vevaxelns 4 vevstaks- och 5 ramlager äro utförda som nållager, varvid den direkt bärande lagerkroppen är delad och nålarna styras av en ävenledes delad hållare.

Motorn har 2 kamaxlar, en på vardera sidan av vevhuset. Vevstakarna ha H-sektion, kolvarna flytande kolvbultar, 3 kompressionsringar och en oljering nedtill. Cylindrarna äro gjorda av högvärdigt stål. De äro var för sig fästa vid

vevhuset med bultar, vilka gå rätt igenom ända till ramlagren. Cylinderhuvudena bestå av lättmetall, ha sfäriskt förbränningsrum och snett ställda ventiler. Härigenom uppnås för det första en effekt på mer än 25 hkr pr liter cylindervolym, för det andra att man trots en kompression på 6,2 kan använda ett bränsle med så lågt oktanvärde som 74.

Smörjningen — torrsump — sker på så sätt att olja trycks med en kolvpump till ramlagren, varifrån den medelst ledplåtar föres vidare till vevstakslagren. Från 3 ställen i vevhuset suges oljan upp genom en tredelad kugghjulpump och återföres genom ett spaltfilter till den ovanför liggande oljebhållaren. Den rymmer nära 4 lit. vilket räcker under en flygning på mer än 1.000 km.

Cylinderdiameter 85 mm.

Slaglängd 88 mm.

Cylindervolym 2,0 liter.

Kompressionsförhållande 1:6,2.

Effekt 50 hkr vid 2.300 varv.

Vikt, komplett, 60 kg.

Bränsleförbrukning 220—240 gr/hkr tim

Oljeförbrukning 2—3,5 gr/hkr tim.

Längd 800 mm.

Bredd 350 mm.

Höjd 560 mm.

Ebbe Fredin.

Zündappmotorn från höger, framifrån och bakifrån samt vevaxeln med nållager.

Flygklubb med egen paradmarsch.

Ulfso flygklubb i Söderbärke, Dalarna, har av en bygdeforskare i socknen, hemmansägare Leonard Persson, tillägnats en paradmarsch. "Lennart i Vad", som förf i dagligt tal kallas, är ingen specialist på flygning. Det som inspirerat honom är flygningens idealistiska syftning. Så här låter den vackra marschen, sjungen på en känd melodeja:

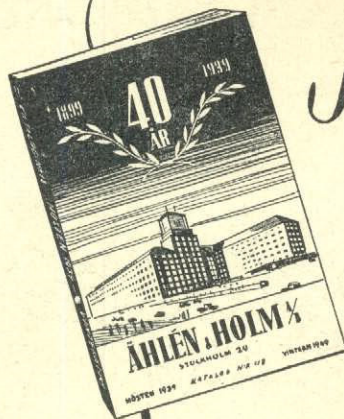
Upp genom luften, bort över haven!
Högt över jorden i glidande färd!
Flygklubben drömmer att vingliga planen
ska föra den ut på en äventyrsfärd.
Flygplanet glider i tanke och dröm,
det lyfter, det sänker i vindarnas ström.
Nu ska vi flyga från Kolpebo täkter
hän över streken till Sällhetens ö.
Vi drömmer att en gång glidplanet maktar
lyfta oss högt över land, över sjö.

("Streken" är ortsbefolkningens benämning på ett sund i en sjö.)

Tänk om alla flygklubbar hade sin egen diktare! Utan att dock gå så långt som till att fordra detta kan red. inte låta bli att tacka hr "Lennart i Vad" för hans stora intresse. Heders!

När man har en så vacker låt att sjunga uthärdar man glatt dåligt flygväder under sina tävlingar. Den senaste kraftmätningen ägde rum helt nyligen under sämsta tänkbara väderlek, snöslask, varför ingen av modellflygarna kunde hålla sina plan i luften någon längre tid. Av de 12 deltagarna med lika många modeller blev de bästa flygarna följande: Stavmodeller: 1) Sigvard Andersson, 2) Göte Vennkvist, 3) Olle Vennkvist. Kroppsmodeller: 1) Sigvard Andersson, 2) Ingenar Andersson. Segelmodeller: 1) Birger Vennkvist, 2) Olle Vennkvist, 3) Sigvard Andersson. Vennkvistarna äro tydligen en hel modellflygfamilj!

Nedan se vi några av klubbens modellflygare. I bakre raden gömmer sig flygklubbens stiftarinna, fröken Märtha Andersson. (Alla flygklubbar äro välkomna med bilder och meddelanden, vi införa dem gärna.)



Sedan 40 år

Goda varor till låga priser.

Sedan 40 år göra belåtna kunder sina inköp genom våra kataloger. Även Ni bör anlita detta moderna sätt att köpa de varor Ni behöver för hus och hem. Ni kan lita på att få goda varor till låga priser. Skriv nu efter den nya katalogen, så får Ni den gratis och portofritt.

ÅHLÉN & HOLM A/B

STOCKHOLM 20

Den största och ledande postorderaffären.

Sänd denna kupong till Åhlén & Holm A.-B., Stockholm 20, i öppet kuvert, frankerat med 5-öres frimärke, så får Ni gratis och franko den nya, stora Höst- och Vinterkatalogen 1939-1940.

Namn

Bostad

Postadress

Förutvarande kunder erhålla katalogen utan rekv. Nr 389

Observera att Ni köper Edra varor lika billigt, vare sig Ni köper dem genom vår katalog eller i någon av våra Tempo-affärer.

Aeroklubben växer med rekordfart!

150 nya medlemmar i veckan i höst.

Bensinrestriktionerna och det allmänna läget ute i världen ha åstadkommit en paus i vår civila flygverksamhet, men dessbättre synes den kompenseras av en så mycket större förståelse hos många enskilda för flygets betydelse. Detta har bl. a. tagit sig uttryck i en rekordartad tillväxt i Aeroklubbens medlemsantal under denna höst, och vissa veckor har man på medlemsbyrån kunnat registrera ett 150-tal nya medlemmar.

Inalles utgjorde ökningen fram till den 2 dec. på tre månader över 1.200 medlemmar, så att den då utgjorde summa 5.339 direktanslutna medlemmar.

Hr *Fahlgren* på Aeroklubbens medlemsbyrå försäkrar också vid FLYGTIDNINGENS förfrågan, att alla dessa medlemmar äro mycket intresserade och att något sådant som skolk med medlemsavgifter praktiskt taget är okänt inom Aeroklubben.

Före detta års slut kan man utgå från att de direktanslutna medlemmarnas antal överstigit 5.500, och då de till Aeroklub-

ben anslutna flygklubbarnas medlemmar uppgå till ungefär samma siffra, blir totalsumman vid årsskiftet av allt att döma 11.000.

Det rör sig i svenskt flyg!

MILITÄRER!

Vid varje militärförläggning önska vi ombud. Provex. mot 25 öre i frim. Insänd namn och adr. till

FLYGTIDNINGEN,
Malmö 12.

RENT PERSONLIGT.

KSAKs generalsekreterare major *Carl Petersén* erhöi vid krigsutbrottet sex månaders tjänstledighet för att träda i Utrikesdepartementets tjänst med placering i Berlin, närmast för att handha svenska intressen i Polen.

*

Föreståndaren för KSAKs medlemsbyrå friherre *Axel Hermelin* har lämnat denna anställning för att tillträda en befattning i Flygförvaltningen.

Bliv MEDARBETARE i

FLYGTIDNINGEN!

Sänd oss alla flygnyheter från Eder ort.

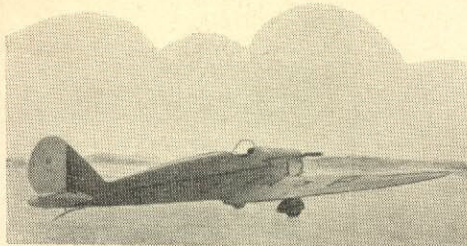
Framåt och uppåt i Göteborg!

Flygskolan åter i gång.

Den civila skolflygningen har åter kommit igång ute på Torslanda efter höstens långa och flygförbudna månader. För några dagar sedan samlades en liten skara elever i snöglopp och höstrusk ute på fältet och fingo mottaga det glädjande budskapet, att deras avbrutna utbildning äntligen kunde fortsätta fram till det åtrådda A2-certifikatet.

Åter puttra alltså de två skolmaskinerna, typ GV-38, kring fältet med mer eller mindre skickliga elever vid spakarna. Det är ungefär dussintalet flygfarbrorstipendiater som är i farten — hela kullen påbörjade sin utbildning i våras men endast tre hunno bli klara med sina certifikat innan civilflygningen tills vidare förbjöds. Flygskolan, som drivs av Göteborgs Aeroaktiebolag, kunde skryta med en mycket livlig flygverksamhet hela våren och sommaren. Styrelsen satte också in hela sin kraft på att utverka tillstånd att återuppta skolverksamheten så att åtminstone resten av flygfarbroreleverna skulle bli färdiga snarast möjligt.

Några nya elever ha tills vidare inte tagits emot och lärarna ha också fullt arbete att hinna klara av de ynglingar som trots det långt ifrån idealiska flygvädret just nu forcera sin utbildning. Ett par av eleverna ha redan nått fram till certifikatproven medan några knappast hunnit med den första soloflygningen. Som lärare har flygskolan lyckats förvärva några av Flygvapnets officerare, vilka f. n. äro förlagda till Torslanda. Kapten Billing är förste lärare och biträdes av fänrikarna Lindblad och Carls samt flygledare Borgström.



Den lede "bombaren", dir. Lithanders
Tipsy B på 60 hkr.

"Bombplan" och fiendeflygerska härja vilt.

Några dagar efter det civilflygningen i höstas förbjöds kom en förfärad rapport från Göteborgstrakten:

— Ett tvåmotorigt fientligt bombplan störtdyker här i trakten!

Nå, fullt så farligt var det emellertid inte. Det tvåmotoriga bombplanet visade sig vid närmare efterforskning vara — Sveriges kanske minsta, nättaste och behändigaste sportflygplan, den tvärsitsiga Tipsyn, som med sin ägare Georg Lithander vid spaken agerade fullt legitim fiende och frivilligt utsatte sig för luftvärnskanonernas "eld". Hur den ängslige iakttagaren kunde få lilla Tipsyn till ett tvåmotorigt bombplan hör till de mysterier som säkerligen aldrig bli fullt utredda.

Göteborgs luftvärnsområde har förresten många fiender. Civilflygarna ha här, som på andra platser i landet, fått ordern, eller rättare sagt glädjen, att flyga vissa banor över de många lv-batterierna i

trakten. De flygare som äro flitigast i farten äro de lyckliga som ha egna maskiner. Först och främst naturligtvis Sveriges civilflygare nummer ett, Gösta Fraenckel, vilkens ljusblå Moth nästan dagligen surrat i luften under de senaste månaderna. Lika flitig fiende är Nils Olofsson med sin vackra Percival Vega Gull, vårt lands snabbaste civilmaskin. Georg Lithander flyger sin Tipsy och P. G. Dahlén sin knallröda Rearwin.

Men också de andra civilflygarna få vara med på ett hörn, till deras disposition står en GV-38 som tillhör flygskolan. Det är en hel rad göteborgska flygare som på detta förträffliga sätt få flygtid och erfarenhet och därigenom möjlighet att förlänga sina certifikat. Det finns t. o. m. en kvinnlig flygande "fiende" bland alla de manliga — och när nu den civila skolflygningen åter kommit igång blir det kanske flera.

Flygande fiendskan AnnCha.

Om FLYGTIDNINGEN
inte finns hos Eder närmaste
tidningsförsäljare så meddela
oss dennes namn och adress.

LEDIG FLYGPLANAGENTUR.

I decembernumret av "American Exporter" är en flygplanagentur kungjord ledig för en fabrik för flygplan som omfattar en massa sportflygplan. Förbindelse med fabriken erhålles genom att referera till FLYGTIDNINGEN och nr 3936 i "American Exporter". Adressen är AMERICAN EXPORTER, 386 Fourth Avenue, New York, N. Y., USA.

Generalkonsul flygmecenat i Avesta.

I våras köpte Avesta Flygklubb i Dalarne ett av Axel Ekelöv i Hedemora byggt glidflygplan, en Anfänger. Det har länge varit på tal att köpa det, men saken har till en början ej kunnat bli av på grund av att Ekelöv lovat sälja det i första hand till Hedemora Flygklubb. Då denna inte kunde bestämma sig och hr Ekelöv ej ansåg sig ha råd att "ligga på" planet längre såldes det till Avesta Flygklubb. Ett par av klubbens medlemmar hade även tillfälle att göra ett första försök att manövrera det. Inköpet av Anfängern kommer säkerligen att sätta ytterligare sprätt på Avesta Flygklubb, som i vinter på skarpen tänker sätta igång med glidflygning på sjön Bäsingen, där sträckor på över kilometern finnas i alla riktningar. Styrelsen har också beslutat att planet skall kallas för "Mr Johnson" — eller

det kanske blir bara "Konsuln"! — då det är generalkonsul Axel Ax:son Johnson som finansierat köpet. Ett efterföljansvärt exempel för penningmagnater!

Till sist kan det vara värt att nämna att Avesta är synnerligen lyckligt lottat när det gäller förekomsten av fria fält, lämpliga som flygplatser. Flygplatsfrågan har upptagits till behandling i stadsfullmäktige och anslag beviljats till utredning. Ett flygfält i Avesta med dess centrala läge skulle säkert vara till stor fördel för det svenska flyget. Krylbo är ju en av vårt lands viktigaste järnvägsknutpunkter — varför skulle då inte Avesta — som ligger ett par km. därifrån — kunna bli en centralpunkt för flygförbindelserna mellan norra och södra Sverige?

Bertil Bergman.



1. Manschettknappar av förgylld alpaka m. flygmärket inf. i blå emalj. Pr par kr. 4: 75
2. Flygbrosch, förgylld. Populär bland flygtresserade damer. Kr. 3: 75
3. Flygmärket med kräsnål. Förgylt. Kr. 2: 25. D:o utan krona. Kr. 1: 75
4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) 1 mm. Kr. 3: 85
5. Slipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 75

Begär vår stora
flygkatalog!
AERO-TJÄNST
LUNDAVÄGEN 44 — MALMÖ

Klipp ur
annonsen!

Vi presentera

Löjtnant
Sven-Åke Lindahl,
populär chef för Cen-
trala flygskolan i
Eskilstuna.



Just i dagarna har chefen för Aeroklubbens centrala flygskola på Ekeby-fältet vid Eskilstuna löjtnant *Sven-Åke Lindahl* begärt överflyttning till flygvapnets reserv för att hinna se till sina domäner på Åstorps gods, där han i det civila lever och regerar som mäktig jorddrott. Men det är väl ganska små utsikter att Flygvapnet skall släppa honom ur den aktiva tjänsten ännu på ett bra tag — just nu har han händerna fulla av arbete på Ekeby, där skolflygplan från landets olika hörn dagligen surra upp och susa ned, och där ett femtontal elever utbildas till skickliga ensamflygare.

Löjtnant *Lindahl* började som så många andra av våra flygare vid sjöförsvaret — 1931 blev han fänrik vid flottan. Lockelsen att röra sig i rymderna blev emellertid snart fänriken för stark, han övergav båljan den blå för molnen de vita och fann sig på nyåret 1935 installerad på Ljungbyhed för att lära sig flyga.

Detta lärde han sig enligt alla vittnesbörd mycket grundligt, och sedan han på våren 1935 avlagt sin fältflygarexamen och på sommaren samma år genomgått jaktkursen, fick han under hösten utbildning på Ljungbyhed såsom flyginstruktör. Sedan stannade han kvar på Ljungbyhed som flyglärare i flera år och har fått leda en lång rad av adepter fram till den fördjupade kunskap om vad man kan och skall och bör göra med ett flygplan i luften och på marken, den kunskap som meddelas av herrar flyglärare på Ljungbyhed. Själv har löjtnant *Lindahl* flugit ett 30-tal olika flygplantyper, så en lämpligare chef för Eskilstuna-skolan torde ju knappast stått att få.

Som biträdande lärare har han här tre i hela landet välkända "civilister", trafikflygarna *G. Brink* från Norrköping samt *R. Ossbahr* och *S. I. B. Almlöf* från Stockholm.

— Det är strålande på alla sätt och vis, försäkrar löjtnant *Lindahl* för FLYGTIDNINGEN. Förläggningen är bra och maten är bra, och pojkarna trivs utmärkt! Den förste av eleverna, gottlänningen *G. Palm*, blev klar med sina prov den 11 dec. och flera bli färdiga före jul. Sedan få vi väl hoppas att den ursprungliga planen på en utbildning av de omkring 75 elever som påbörjat sin utbildning eller blivit godkända i läkarproven kan genomföras och skolan fortsätta fram till den siste juni nästa år. En del av pojkarna har ju inte flugit sedan i augusti, och för dem var det naturligtvis en smula ovan att börja nu på vintern, men i stort sett tycker jag det går bra för dem!

H o j.

Aeroklubben köper fyra Klemm 35:or

För medel ur den s. k. flygskolefonden på 150.000 kr., som anonyma donatorer utrustat KSAK med, ha köpts fyra nya skolflygplan av typ Klemm 35 B, d. v. s. samma typ som tidigare anskaffats av flygklubbarna i Stockholm, Norrköping, Jönköping, Örebro och Gävle.

De båda första planen, SE-AKB och SE-AKC, anlände den 12 dec. till Bulltofta från Klemmfabriken i Böblingen utanför Stuttgart. Förare voro hrr Karl Voy och Heinrich Bock, den förre för sjätte gången till Sverige med en Klemm.

Ytterligare två 35:or levereras före jul och få beteckningen SE-AKD och SE-AIP. Den senare maskinen är liksom SE-AIN (numera placerad i Eskilstuna) försedd med flottörbeslag och till alla delar ytbehandlad så att den fullständigt står emot vattnets skadliga inverkan. Fäneren är överdragen med ett speciellt lack och metalldelarna behandlade så att de bli korrosionsfria t. o. m. gentemot saltvatten. Alla delar av elektron ha utbytts mot aluminiumdelar. Nio plan av typ Kl. 35 B och ett av typ Kl. 25 ha under det senaste året sålts till Sverige.

Bliv OMBUD för
FLYGTIDNINGEN
på Eder ort. Rekvirera våra
ombudsvillkor.

(Forts. från sid. 3.)

fält kunna kvävas utan kanske tvärtom ökas, men den dagen kan troligen inte Skå-Edeby disponeras, utan projekten komma att få omfatta andra, dyrare och sämre fält på längre avstånd från Stockholm, vilka trots dessa nackdelar bli nödvändiga att acceptera på grund av de erfarenheter som då vunnits men vilka nu inte beaktats.

Hur som helst kan ett inköp eller på annat sätt ordnande av flygfält vid Skå-Edeby även under nuvarande förhållanden — eller rent av på grund av dem — försvaras av köparen-staden eller köparen-staten, vilken i så fall ginge till hävderna såsom klok och förutseende. Det viktigaste i dessa orosfyllda dagar torde vara att huvudstaden får ännu ett flygfält till sitt värn, därom tror jag vi kunna vara ense — eller hur?

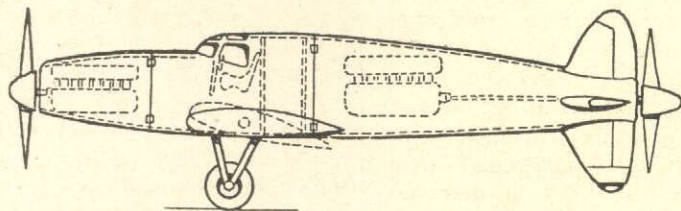
Harald Millgård.

Genom annonsering i
FLYGTIDNINGEN
när Ni hela Sveriges
flygintresserade publik.

Tyska flygpatent bli krigsbyte.

Den engelska fackpressen fäster uppmärksamheten på att tyska flygpatent nu liksom under förra kriget kunna utnyttjas i England, eftersom de utgöra ett slags "krigsbyte". Ett mycket intressant sådant patent gäller en ny flygplankonstruktion av Dornier-fabriken, vilken visas på vår bild härneda. Det är ett tvåmotorigt plan med en dragande och en skjutande propeller, den senare med en lång axel till motorn, som placerats så långt fram som möjligt. Mellan de båda motorerna har besättningen sin plats i en avdelning, som skiljes från motorerna av brandsäkra väggar och som även är helt armerad med metallplåt. Detta senare tyder på att det gäller en militär typ.

När man har en propeller i varje ända



(Aeronautics.)

Amerikanska flygindustrien upprustar.

Den amerikanska flygindustrien har sedan ett år befunnit sig i en våldsam expansion, dels på grund av Förenta Staternas beslut om en kraftig upprustning i luften och dels på grund av "krigskonjunkturerna" i Europa. Under 1938 voro 35—40.000 man anställda i flygindustrien och i genomsnitt producerades 140 militära flygplan per månad detta år. Sedan dess har industriens kapacitet säkerligen minst fördubblats. De siffror för produktionen, som varit synliga i dagspressen och uppgivit att över 1.000 flygplan i månaden f. n. byggas i U. S. A., avse givetvis *alla* typer av flygplan, och minst hälften utgöres därvid av små sportflygplan, som säljas för omkring 1.500 dollars.

Enbart den 10 augusti i år beställde Förenta Staterna flygmateriel för över 100 miljoner dollars, därav ett tusental flygplan för 64 miljoner, flygmotorer för 22 miljoner och utrustning och tillbehör för 15 miljoner dollars. Ungefär hälften

på flygplanet är svårigheten givetvis stor att hålla desamma fria från marken, men denna fråga har lösts genom att dra ned fenan så djupt att sporrhjulet kunnat inbyggas i denna.

I övrigt är vingens anfallsvinkel variabel.

I anslutning härtill kan erinras om att ett bekant österrikiskt patent, som under förra världskriget togs i anspråk av de allierade, ägdes av ing. *Edmund Sparmann* och gällde en styranordning för torpeder. Det utnyttjades särskilt i Amerika, och många år efter krigets slut blev ing. *Sparmann* efter en lång och besvärlig rättegång tillerkänd ett skadestånd för detsamma på omkring en kvarts miljon kronor.

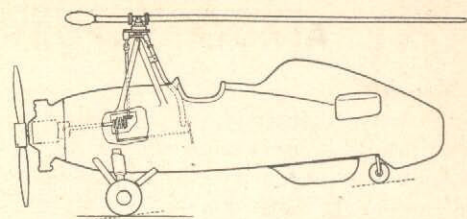
av dessa beställningar gingo till de stora flygfirmorna vid Stilla havskusten.

Stora beställningar ha även gjorts av England och Frankrike, men några större leveranser till Europa kunna näppeligen komma i gång förrän om åtminstone ett halvår.

Beträffande den amerikanska industriens utvecklingsförmåga kan nämnas, att Förenta Staternas flygindustri vid världskrigets utbrott 1914 räknade summa 168 anställda arbetare och månadsproduktionen var ett tiotal flygplan. Vid världskrigets slut funnos omkring 300 flygindustrier i Amerika med sammanlagt 300.000 arbetare. Under världskriget beställdes i U. S. A. över 22.000 flygplan och byggdes omkring 42.000 flygmotorer.

Visa

FLYGTIDNINGEN
för Edra vänner!



(Aeronautics.)

Enbladig autogirorotor.

Alla sätt äro bra utom de tråkiga, sägs det. Och tråkig kan man då inte kalla denna autogiros enbladiga rotor. Projektet är emellertid ännu inte förverkligat, det förefinnes endast i form av ritningar och — möjligen — beräkningar samt patent 504.942. Som vi veta finns det j enbladiga propellrar för flygplan, bl. a. Everel-propellern, som prövats med framgång och visat sig vara effektivare än de vanliga tvåbladiga propellrarna, vilket ju beror på att det ena bladet stör luften för det andra. Det ligger dock till på ett annat sätt när det gäller en autogiros rotor, men man vet aldrig . . . till synes omöjliga problem ha många gånger förut lösts av flygkonstruktörer.

*

Läsvärda flygböcker.

Från Scheutz Bokförlag, Stockholm, ha utkommit "Vingar över djungeln" av Torsten Scheutz och "Några leva än" av F. G. Tinker. Recensioner av dessa och andra goda flygböcker ha vi av utrymmesskäl varit nödsakade låta stå över till nästa nummer, som utkommer den 2 januari.

Vad tycker Ni om FLYGTIDNINGEN?

I några av de första numren komma vi att införa svar på denna fråga från läsekretsen. Det är ju på sätt och vis en för vår självkänsla riskabel historia vi ge oss in på, eventuella brister i första numret torde med säkerhet påtalas. Men samtidigt är det ett medel för redaktionen att få veta på vilket sätt läsarna anse att FLYGTIDNINGEN skall kunna göras så bra som möjligt, vilket ju är huvudsaken. Skriv alltså till Red. av FLYGTIDNINGEN, Malmö 12, och tala om vad Ni tycker om eller på vilka punkter Ni ogillar FLYGTIDNINGEN.

BLIV AKTIEÄGARE i FLYGTIDNINGEN,

flygarnas och de flygintresserades egen tidning. Aktierna lyda på 50 kr. In-sänd uppgift på hur många aktier Ni önskar teckna.



AEROTRANSPORT

Numera målas ABA:s trafikflygplan med grann orange i enlighet med den internationella överenskommelsen för skydd av neutrala passagerarmaskiner. Målningen gör dem 45 kg. tyngre, och därvid minskas lastförmågan förstås med motsvarande antal kg. På båda sidor ovanför fönstren och dessutom under flygkroppen målas namnet "Sweden" i stora svarta bokstäver. De svenska flaggor vilka tidigare använts som neutralitetsbeteckning övermålas numera helt och hållet.

Det enda land som ej bryr sig om att göra ommålningar av sina plan är emellertid Danmark. Där anser man nämligen att metallfärgen med de stora röda strimmorna är tillräckliga för att dessa maskiner ej skola förväxlas med krigsmaskiner.

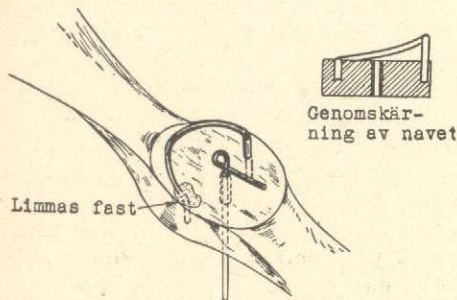
*

Aerotransport har i konselj fått tillstånd att till april 1941 bedriva regelbunden lufttrafik på en linje Stockholm—Sundsvall—Vasa.

*

Aerotransport förfogar efter det senaste nyförvärvet, en Douglas DC-3, över en luftflotta av 4 tvåmotoriga Douglasplan, 5 tremotoriga Junkersplan, 1 tvåmotorigt postplan av Junkersfabrikat, 2 flermotoriga Fokkerplan och slutligen 1 enmotorigt Junkersplan. Dessa flygplan representera mycket pengar. T. ex. kostar ett Douglasplan omkring 600.000 kr. Men så är det också stort och kraftigt, har två motorer om 1000 hkr vardera, mäter 29 m. mellan vingarna, är 20 m. långt och väger fullastat nära 11 ton. Marschfarten ligger mellan 270 och 300 km/tim. och toppfarten över 330 km/tim. Planet är försett med bl. a. automatisk pilot. Besättningen utgöres av flygkapten, flygstyrman, radiotelegrafist, mekaniker och steward. I kabinen finnes plats för 21 passagerare.

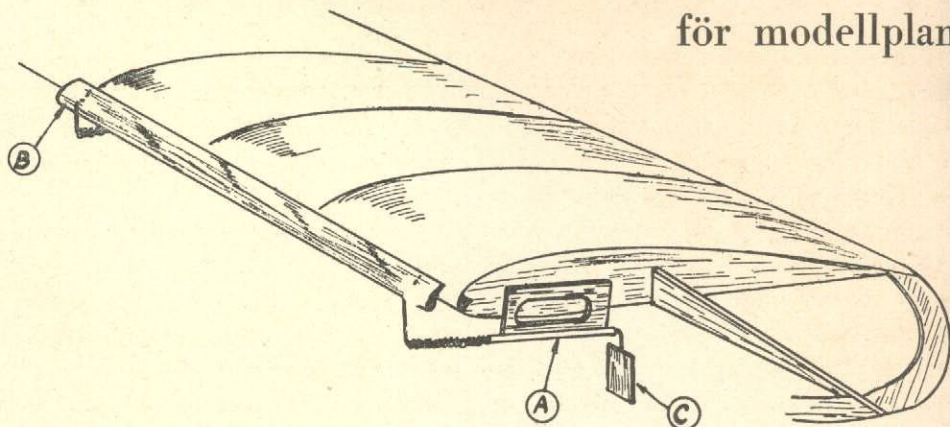
En ny frikoppling.



(J. Corby, Aero-Modeller)

Här visa vi en ny typ av frikoppling. Bilden talar tydligt om hur man tillverkar den. Vid ett hastigt påseende förefaller konstruktionen dock en smula otillförlitlig. Men de modellflygare som äro intresserade och vilja offra litet tid på experiment kunna ju söka förbättra den.

Automatiska slots för modellplan



Den fina anordning på motorflygplan som kallas slots har funnits så länge att säkerligen de flesta modellflygare hört talas om den och ungefär veta hur den fungerar. En slot är en sorts hjälpvinge som sitter i framkanten av vingen. När planet överstegras och når stallgränsen fälls eller sugas slotsen ut och pressar luftströmmen genom den springa, som uppstår, varigenom strömmen tvingas att följa vingarnas översida och härigenom fortsätter att vara bärande; som bekant har vingens välvda översida 2—3 gånger så stor lyftkraft som dess undersida, varför luftströmmen på den förra är den viktigaste.

Något som dock svenska modellflygare i allmänhet säkert inte ha reda på är att slots kunna byggas in även på modellplan. Här följer en beskrivning över hur det går till:

Längden av hjälpvingen-sloten (B på skissen) bör vara en femtedel av totala spännvidden med ett sidförhållande av c:a 10:1. Så t. ex. skall en modell med en spännvidd av 750 mm ha en 150 mm lång, 15 mm bred och 3 mm tjock hjälpvinge, putsad så att den erhåller vingprofil.

En med lätturtag försedd balsabit (synlig ovanför röret A och skuren ur en 1,5 mm tjock skiva) och ett 1,5 mm grovt

aluminiumrör A limmas stadigt fast vid t. ex. första och fjärde spryglarna från vingspetsen räknat, som bilden visar.

Genom aluminiumröret går en lättglidande pianotråd; framför röret ser man den spiralfjäder som håller ut sloten framför vingen; fjädern formas genom att man lindar en mycket tunn pianotråd kring en grövre sådan, vilken har samma diameter som den inuti röret glidande pianotråden.

Den erforderliga ytan för tryckskivan C (skuren ur 1,5 mm tjock balsaskiva och fäst vid den bakre böjda änden av pianotråden) blir beroende av den hastighet vid vilken man vill att sloten skall öppna. Ett enkelt sätt att beräkna skivans lämpliga yta är att börja experimentera med en skiva på c:a 19 × 13 mm och att sedan reducera ytan så, att när man håller i vingen och går med måttlig hastighet mot svag vind sloten kommer att ligga mot vingens framkant — men så fort farten och därmed luftmotståndet minskas öppnar sloten.

Fjädern måste vara helt *ospänd* när sloten är öppen, och bockningen på den del av pianotråden som håller tryckskivan skall då ligga an mot aluminiumrörets bakre ända så att sloten inte kan föras ytterligare framåt.

(R. Booth, Aero-Modeller.)

GOD JUL

önskas prenumeranter, lösnummerköpare, annonsörer, aktietecknare och övriga flygintresserade med bästa flygarhälsningar

FLYGTIDNINGEN



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 10 jan., (bilrep.-kurs 15 mars).

Flaxande fåglar få fint flygvett



En skara unga civilflygare från hela landet genomgår f. n. en av Flygvapnet anordnad flygkurs på ett fält "någonstades i Sverige".

Svenska civilflygare göra i dessa dagar många nya erfarenheter, speciellt de som frivilligt tjänstgöra vid Flygvapnet. Några stackare få emellertid gå hemma och fundera på att göra konkurs eftersom det egna flygplanet inte förräntar sig utan står stilla i hangaren och rostar eller blir rätttätet. Några äro för gamla eller för färska för att anses användbara som förare vid Flygvapnet. Många civilflygare, vilka ha sina bopålar och maskiner inom områden där flygningar för luftvärnet m. m. behövas, ha dock bättre ställt med upp till 5 timmars flygtid i veckan; det nya för dem är de bestämda banor och andra detaljer som dessa speciella uppgifter fordra.

Men den grupp som i särskilt hög grad erfar något inom flygningen såsom alldeles färskt och aldrig förut upplevt är de sportflygare, som ha över 30 timmars flygtid och som frivilligt anmält sig till ovannämnda kurs vid Flygvapnet. De ha nyligen dragits ihop till ett flygfält »någonstades i Sverige» för att utbildas till flygare för Vapnet. Att tillägna sig militär flygkunnsighet och militärt flygvett är här nästan detsamma som att börja en flygkurs från början. Hur bra allmänheten och kamraterna i det civila än tycka att sportflygaren behandlar sitt plan så får han vid ankomsten till en militär flygskola höra att »vi ska nog lära dej flyga trots att du är civilflygare». Det är inte illvilja som ligger bakom ett sådant yttrande, det är endast konstaterandet av denna sanning: *sportflygaren* flyger för sitt nöje att få vara uppe i luften eller för att luftledes bege sig från plats till plats; *militärflygaren* flyger på millimetern, en sak som är absolut nödvändig när denna millimeter i allvarliga tider och situationer kan betyda motståndarens fall och hans eget livs räddning. Sportflygaren är i luften, militärflygaren flyger. För att påstå detta behöver man inte på minsta vis ringakta sportflygarna — denna friskt företagsamma del av folket — utan man

har snarare kommit till insikt om att skilda tider fordra skilda kvalifikationer och sinnesinriktning. Vad som är angenämt och oantastbart i fredstid blir ofta rent förkastligt under orostider.

Den militära kursen för sportflygarna står under befäl av major Carlgren. Som ställföreträdande befälhavare och chef för markorganisationen tjänstgör kapten Lysén och befälet över själva flygutbildningen föres av löjtnant Dahl.

En episod ur skolans verksamhet under de första dagarna ger vid handen att en och annan av eleverna glömt sin ev. tidigare förvärvade militära pli; det är denna »anhållan» ute på märket strax före slutet på dagens flygning

— Jo, sergeant, jag undrar om jag får gå in nu?

— Varför det då?

— Jo, min fänrik har redan gått in och jag har inget att göra härute nu...

Så får man ju inte formulera en anhållan. Inte heller tillåtes det eleven att i sin taltratt svara läraren när denne meddelar sina goda råd. Det är ganska lätt gjort att t. ex. genmäla till anmärkningen om en dålig landning: »Ja, det är för jäkligt, fänrik...» eller att efter några spinövningar gnälla: »Jag mår så tjv-tjoekt, kan vi inte sluta snart?» eller kanske t. o. m.: »Kan inte jag få gå ner nu, så får Pettersson flyga ett tag i stället?» — Nej, läraren ensam ska hålla låda och eleven käft.

Det värsta är emellertid själva flygningen. Sportflygaren flyger slarvigt i jämförelse med den militärt utbildade föraren. Låt oss anta att läraren teoretiskt och praktiskt försöker plugga in den instruktion ur OSF (vilket inte betyder Osäkerhetsföreskrifter utan Ordnings- och säkerhetsföreskrifter för flygning) som lyder:

»Trafikvarv utgöres av den bana i luften invid flygplats som ett flygplan enligt trafikreglerna tillryggalägger från en start till den därpå följande landningen, under förutsättning att det efter start i normal stigning föres till 150 m. höjd, därefter omedelbart svänger 180 grader samt efter erforderlig planflykt på rak bana och ny sväng 180 grader direkt övergår till glidflykt och landar.»

Även om eleven kan detta innan och utan både fram- och baklänges efterlevs instruktionen så här: »Flygplanet föres efter start i onormal stigning till mellan 100 och 200 m. höjd, kanar därefter runt cirka 180 grader i en flatsväng över halva Sverige och lägger sig på krokig bana, varvid det noga aktar sig att hålla exakt flyghöjd, så gör det ny flatsväng 135—22 grader, vilken följes av en bastard mellan planflykt och glidflykt, som småningom övergår till en stört dykning mot främre delen av fältet — eller när humöret faller på mot bortre delen — varpå kärran våldsamt rätas upp och efter en eller flera kraftiga studsar lugnar sig med en hård sättning någonstades, i bästa fall inom flygfältets begränsningslinjer. Om planet därvid får ett nervöst sammanbrott och blir kaffeved är det ej elevens fel.»

Denna senare tolkning av instruktionen tycks gälla flera dagar, i varje fall för den mera oerfarne. Den övergår emellertid mer och mer till att likna OSFs rätta tolkning av trafikvarvet.

Men det ska livligt erkännas att man inte i första taget lär sig flyga på millimetern, denna lilla varelse är ju så liten och obetydlig i rymden och ute vid de officiella eller inofficiella flygplatserna landet runt, att den drunknar bland kilometer och mil, som tidigare varit många privatflygares normalmått. Och att flyga med milen som precisionsmått är ju inte den konst de nu ska lära sig.

Kriget har förorsakat en allmän inknappning som ingen kunnat ana: först på sunt förnuft, sedan på flytande och fasta livsmedel och nu för dessa unga män på de stora måtten till de ganska små, vilka med god vilja och ihärdig noggrannhet komma att ytterligare inknappas till precisionsflygning efter mikrometerskriv.

Dessa småningom finslipade flygpojkar äro emellertid av gott virke, redan förut hysande mod och vilja att taga ansvar. Landets fritt flaxande fåglar kanske en gång komma vingspets vid vingspets, redobogna till stordåd för Sverige — och för dess flygarära. Förutsättningar här för finnas.

En Mil.

Flygfirma.

För utökning av verksamheten söker välkänd och inarbetad flygfirma yngre flygintresserad och framåtsträvande delägare som samtidigt erhåller anställning i firman. C:a 8.000 kronor erfordras för 50-procentig insats, förmånliga inbetalningsvillkor. God omsättning med stor vinstmarginal. Svar till »Ledande i branschen» denna tidnings kontor t. v. b.



ANROP.

Skriv till FLYGTIDNINGENs Kamratcirkel, postadress: Malmö 12, berätta om Er själv, Ert arbete, Edra flygintressen och vilka Ni vill brevväxla med (Obs! högst 50 ord och endast ett anrop från en person). Underteckna anropet med signatur och ålder e. d. samt insänd 2:— kr. (frimärken godtagas) tillsammans med Edert namn och fullständiga adress för vidarebefordran av ev. svarsbrev. Namn och adress hållas hemliga av FLYGTIDNINGEN. 50 öre av avgiften behålles av oss till exp.-kostnader, resterande 1:50 kr. avsätts till kamratcirkelns "Flygfarbrorfond". Då fonden uppgår till 1.500:— kr. överlämna vi beloppet till Kungl. Svenska Aeroklubben för flygutbildning av medlem i Kamratcirkeln. Val sker genom lottning bland de registrerade medlemmarna.

SVAR.

Svar på det anrop som Ni önskar komma i förbindelse med lägges in i ett kuvert utan adress. Kuvertet, som bör vara hopklistrat, frankeras med ett 15-öres frimärke (väger svaret över 20 gram frankeras det med mot vikten svarande postporto). På baksidan av detta kuvert som saknar adress skriver Ni önskat anropsnummer och signatur — glöm ej numret! Kuvertet utan adress, som alltså innehåller Ert svar till utvalt anrop, lägges därefter in i ett till FLYGTIDNINGENs Kamratcirkel, postadress: Malmö 12, adresserat ytterkuvert. FLYGTIDNINGEN adresserar och vidarebefordrar omedelbart Edert svarsbrev till anropssignaturens namn och adress. Sedan går brevväxlingen direkt mellan de båda parterna, men glöm icke att skriva Edert namn och adress i svarsbrevet!

A. 1. Jag är en kolossalt flygintresserad flicka på 19 år som önskar brevväxla med flygare eller flygintresserad, som kan ge mig råd och lära mig litet om flygning. Jag har byggt många vällyckade modellflygplan. Skriv snart!

Flygbiten.

A. 3. Jag vill komma i kontakt med en erfaren flygklubbmedlem för att erhålla råd och upplysningar i flygfrågor så jag kan få hjälp att organisera en flygklubb här hemma, där vi äro ett 50-tal oerhört flygintresserade ungdomar.

Modellflygare.

A. 2. Finns det någon flygintresserad flicka, som vill utbyta flygtankar med värnpliktig, inkallad till förstärkt försvarsberedskap? Jag är själv mycket flygintresserad och skall försöka utbilda mig till flygare så fort det blir lugnare tider.

Sven, 21 år.

A. 4. Flygning och flygare har jag alltid beundrat. Jag är speciellt intresserad för segelflygning och kan i timtal stå och beundra de vackra segelflygningar som företagas i min hemstad. Ni som har samma hobby, skriv och berätta allt Ni vet om flygning.

Blivande segelflygerska, 18 år.

SAMMANTRÄDEN • SAMKVÄM • FLYGDAGAR

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

Skafla prenumeranter på

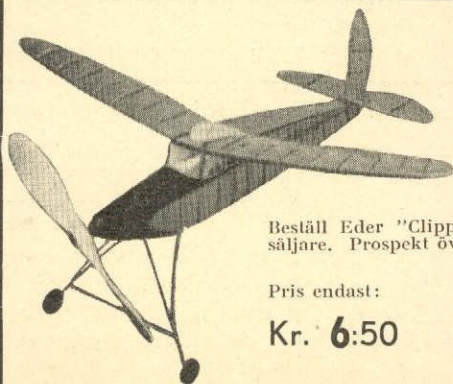
FLYGTIDNINGEN!

GRATIS

och franco erhåller Ni vår stora Vitsbok innehållande Kalle & Adavitsar, samt vår katalog över intressanta och svåråtkomliga böcker.

Insänd nedanstående kupong till
Bokförlaget — Halmstad.

Namn:
Adr.: F-t 1.



Beställ Eder "Clipper" redan i dag! Obs. finnes även hos våra återförsäljare. Prospekt över tävlingsmodeller m m. sändes på begäran.

Pris endast:

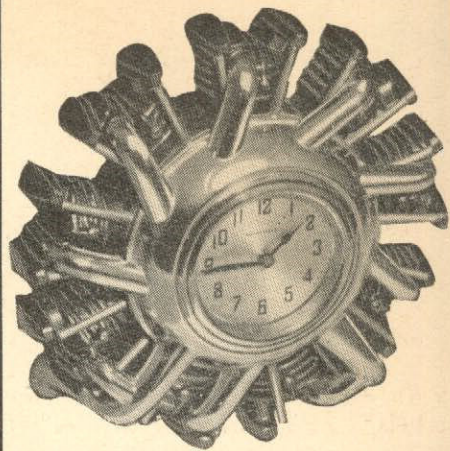
Kr. 6:50

"CLIPPER I"

En synnerligen vacker och tilltalande cabinmodell med många goda egenskaper. Den enorma stögförmågan i förening med den överlägsna glidflykten placerar modellen i absolut toppklass. Spv. 75 cm. Byggsatsen innehåller väl bearbetat balsaträ av högsta kvalitet, kulört japanpapper, celluloid, lim, brunt tävlingsgummiband m m.

E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI MALMÖ 9

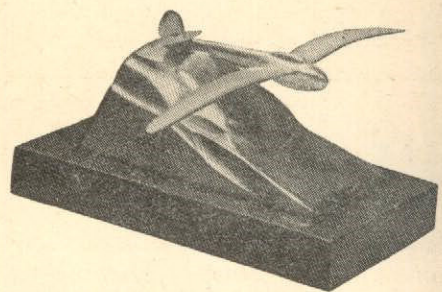
Julklappar för flygintresserade



Flygmotorklocka n:r 145.

Pris endast 18:75 kr.

Omtyckt och gedigen, storl. 140 mm. i diameter.



Flygplanstatyett n:r 86.

Pris endast 13:50 kr.

"Rhönsperber" utförd i försilvrade metall. Dekorativ och populär. Höjd 87 mm, spännvidd 186 mm.

Dessutom allt för flygare
och flygintresserade.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.

REDAKTIONSELEV!

Yngre, intelligent och villig man erhåller omedelbart elevplats på vår redaktion. Uppgiv fixerade löneanspråk. Aktietecknare i FLYGTIDNINGEN åger företräde.

FLYGTIDNINGEN,
Malmö 12.



Även en modellflygare kan vara "nyttig". (Aero-Modeller)

För alla flygintresserade!

Torsten Scheutz

"Vingar över djungeln"

En berättelse om flygning i Centralamerika.

4:75

"Några leva än"

Den amerikanske flygaren F. G. Tinkers autentiska skildring från det moderna kriget i luften.

6:75

SCHEUTZ BOKFÖRLAG
STOCKHOLM

KLEMM KL 35 B

— fullblodet bland sportflygplan —

Fem plan levererade till svenska flygklubbar;

ytterligare fyra plan

beställda av

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

för Centrala Flygskolan i Eskilstuna.



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

• Den flygintresserade publikens inköpskällor •

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

Malmö

GÖR SOM FLYGARNA

ät gott på

ELLSTORPS RESTAURANG, Sallerupsvägen 26

Under ovanstående rubrik

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

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 13 25 36 46 55 63 70 75

Flygbetonade textförslag sändas på begäran.