

PRIS 250RE

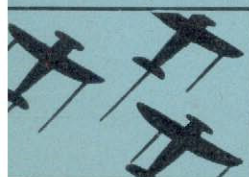


Flyg TIDNINGEN

ÅRG. 2 * NOVEMBER 1940 * NR 11



Genom sammanhållning gå vi FRAMÅT OCH UPPÅT! — Läs artikeln på sid. 10.



Nybyggaranda i Halmstad • Svenskt luftcykelprojekt
Flygplan uppbringar ubåt • "Vi segelflygarekamrater"
Flyget och pressen • Bygg stavmodellen Volo! m. m., m. m.

ALLT om
FLYGNING
och FLYGARE

ÄD GÖRING ÖVER STOCKHOLM



11/40

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Sallerups-
vägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2: 75 kr.

i utlandet per år 3: 75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonsspris: 35 öre per mm.

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

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

Eftertryck med angivande av källan till-
lätes.

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN



är centralorganisation för det svenska ci-
vilflyget. Till Aeroklubben äro f. n. an-
slutna 68 lokala flygklubbar med ett sam-
manlagt medlemsantal av 6.000. 47 av
dessa klubbar ha segelflygning på pro-
grammet, och ytterligare ett antal klub-
bar synas komma att upptaga segelflyget
då civil motorflygning med hänsyn till
bensinrestriktionerna icke är möjlig.

Medlemskap i KSAK kan vinnas genom
inträde i någon av de lokala klubbarna
eller direkt i centralorganisationen. Aero-
klubbens adress är: S. Blasieholmsham-
nen 6, Stockholm. Upplýsningar beträff-
ande medlemskap lämnas även per tele-
fon 11 31 34. För övriga upplýsningar rö-
rande klubbens verksamhet hänvisas till
telefon namnanrop "KAK".

Västerås flygklubb

har prenumererat på FLYGTIDNINGEN
för samtliga medlemmar.

FLYGTIDNINGENS adress

har ändrats till: Sallerupsvägen 26 a, Mal-
mö. Post adresseras med fördel även en-
dast: FLYGTIDNINGEN, Malmö.

FLYGTIDNINGEN ökar sidantalet

Från och med decembernumret kommer
FLYGTIDNINGEN att öka sidantalet.
Denna ökning har blivit nödvändig på
grund av den stora tillströmningen av ma-
terial från våra många och trogna medar-
betare i Sverige och utlandet.

FLYGTIDNINGEN är populärt upplagd
för att fånga en läsekrets som sträcker sig
även utanför de flygsakkunnigas led. Det
har den även lyckats med, ty i dag salufö-
res FLYGTIDNINGEN av Pressbyråns
tidningsaffärer på 354 orter samt genom
127 egna ombud över hela landet. Dessut-
om säljes tidningen i Norge, Danmark och
Finland av såväl egna ombud som institu-
tioner motsvarande Svenska Pressbyrån.

Genom det ökade sidantalet kommer
FLYGTIDNINGEN även att kunna be-
handla de rent tekniska detaljerna i större
utsträckning än hittills. För detta ändamål
ha goda förbindelser knutits med le-
dande svenska och utländska flygsakkunni-
ga samt med världens förnämsta flygtid-
skrifter och andra tekniska källor. I sam-
ma grad kan även förströelseläsning om
flygning, som tilltalar den breda publiken,
få en väl tillmätt plats till gagn för fly-
gets popularisering hos såväl hög som låg.
Vi arbeta för att söka få varje svensk man
och kvinna vunnit för flygets sak. Flyget
hör nu- och framtiden till, och ju flera vi
lyckas intressera desto förr nå vi målet.

FLYGTIDNINGEN har på den korta tid
av endast 11 månader som den verkat bli-
vit en populär flygtidskrift och som sådan
antagits som klubborgan för många av lan-
dets flygklubbar.

Det är även ganska naturligt att våra
flygklubbar gått in för FLYGTIDNINGEN,
då tidningen alltid sökt att på bästa
sätt tillvarata flygklubbarnas intressen
och att för klubbens intressera så många
nya medlemmar som möjligt genom att
neutralt, sakligt och populärt behandla allt
om flyg och flygare.

En annan orsak till att flygklubbarna
blivit intresserade av FLYGTIDNINGEN
torde vara att tidningen är lojal in i min-
sta detalj och att den på allt sätt söker
stödja Kungl. Svenska Aeroklubben i dess
uppoftande arbete med att söka få hela
svenska folket flyghägar och anslutet till
huvudorganisationen — som bör och skall
stödas!

Inom ramen för nuvarande resurser har
FLYGTIDNINGEN även sökt bispringa
till KSAK anslutna flygklubbar ekonomiskt
genom att gratis införa kungörelser om
sammanträden, flygdagar o. d., lämna bil-
lighetsprenumeration för medlemmarna och
slutligen genom att bevilja flygklubbarna
50 % rabatt på egna annonser. Dessa för
klubbarna behövliga fördelar ha glädjande

nog även medfört att många klubbar redan
nu beslutat bestämma sig för FLYGTID-
NINGEN som klubborgan för år 1941. Vi
hoppas att många komma efter!

Vi starta nu 1941 års kampanj under
mottot: "Flera ombud och medarbetare, in-
tressant(-are) innehåll, ökad framgång för
flyget, större stöd åt privatflygningen och
envar medlem i Kungl. Svenska Aeroklub-
ben!"

Östergötlands modellflygarförbund

(ÖMF) är under bildande. I spetsen står
Linköpingseskadern. Alla funktioner inom
LEN förenklas och specialiseras för varje
särskild ledare, detta för att kunna taga
det nya arbetet samtidigt som LENs egen
aktivitet stegras. De flesta omändringarna
äro redan gjorda och fingo sin premiär på
sammanträde den 11 oktober, då flera voro
närvarande än LEN förut haft i medlems-
antal.

Tiden för anmälning till ÖMF är för-
längd till den 9 november. Alla klubbar i
Östergötland kunna få närmare upplýs-
ningar genom att skriva till MFK Linkö-
pingseskadern, Klostergatan 10, Linköping.

Den flygintresserades julkhälsning

I likhet med förra året komma vi att i
decembernumret lämna plats för flygarnas
och de flygintresserades julkhälsningar. In-
sänd därför omedelbart Ert namn och
adress samt insätt 2 kr. på vårt postgiro-
konto 147 660 eller i frimärken.

OBS.! Halva beloppet tillfaller KSAKs
Flygfarbrorfond och redovisas tillsammans
med övriga bidrag från FLYGTIDNING-
ENs kamratcirkels "Flygfarbrorfond".

Stöd KSAK och önska samtidigt Edra
vänner Gud Jul! Julhälsningarna måste
vara FLYGTIDNINGEN tillhanda senast
den 19 nov. för att kunna införas.

FLYGVYKORT i 4-färgstryck

Köp vykort av jaktflygplanet
J 9 — Republic i Eder när-
maste tidningsaffär.

Flott utförande i 4-färgstryck.

— Pris endast 15 öre. —

Ombud antagas, begär ombuds-
villkor från FLYGTIDNINGEN.



MEDALJER PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN HEDERSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran

Kungsgatan 17

SPORRONG & CO.

Stockholm 7

Telefon: namnanrop "SPORRONG & CO."

VI PRESENTERA:



*Bengt G:son
Nordenskiöld,
överste vid
flygvapnet,
chef för flygstaben.*



*P. R. af Uhr,
överste vid flyg-
vapnet, chef för flyg-
vapnets kommando-
expedition.*

Överste Nordenskiöld är till börden norrlänning, född i Sundsvall 1891. Efter avlagd mogenhetsexamen 1910 inträdde han samma år i krigstjänst vid Kungl. Svea livgarde. Första utnämningen till officer erhöll han den 31 december 1912. Ett år senare övergick dåvarande underlöjtnanten i reserven till studier i utlandet, men redan den 6 juni 1914 återinträdde han på stat i sitt regemente. År 1916 blev han löjtnant av 2. klass, 1920 av 1. klass. Än en gång lämnade han för en tid regementet i och för studier — denna gång med avsked men med bibehållen rätt att lönlös kvarstå i regementet. År 1921 var han åter hemma och inträdde på nytt i aktiv tjänst. Han genomgick åren 1922—24 Kungl. Krigshögskolan och blev 1925 aspirant vid Generalstaben. Sin tjänstgöring vid Generalstaben började han den 15 oktober 1927 och fungerade därefter åren 1928—32 som lärare i taktik vid infanteriofficersskolan, 1931—36 såsom lärare i samma ämne vid Krigshögskolan.

1931 är ett märkesår för den blivande flygstabschefen, ty det var detta år den dåvarande infanteristen och generalstabskaptenen fick sin första kontakt med flyget. Från maj till september 1931 genomgick han flygvapnets arméspaningskurs. Han klarade den med glans — och blev samtidigt hopplöst flygbiten! Specialisten på infanteritaktik och handgranater hade här — 40-årig — fått ett nytt intresse, som snart skulle överskugga alla andra.

Det hör sannerligen icke till vanligheterna att en 43-åring söker och lyckas bli antagen som elev vid Kungl. flygkrigsskolan på Ljungbyhed. Men dåvarande majoren i Generalstaben gjorde det, redde sig utmärkt i konkurrensen med 20 år yngre elevkamrater och erövrade efter sammanlagt knappt fem månaders utbildning, utspridd över 3 år (en månad 1934, två månader 1935 och två månader 1936), det efterträdade gyllene fältflygarmärket den 3 april 1936. Den 1 juli samma år utnämndes han till överstelöjtnant i och major vid flygvapnet samt till chef för flygstaben. Året därpå blev han överste vid flygvapnet.

Det var 1936 års riksdagsbeslut om flygvapnets omorganisation och utbyggnad som placerade den unge översten och nybakade fältflygaren i en häxkittel av arbete. Det torde icke vara någon överdrift att påstå att den nye stabschefen redan från första ögonblicket tog sikte långt bortom de alltjämt snäva gräns- och riktlinjer för flygvapnets utveckling som riksdagsbeslutet utstakat. Allt vad en man med glödande entusiasm, outtömlig energi och obegränsad arbetsförmåga förmår utveckla av aktivitet, det satte den sydländskt mörke, spenslige och temperamentsfulle flygstabschefen in på att ej endast snabbast möjligt förverkliga riksdagsplanen utan även bevisa, att denna redan tillhörde ett förgånget skede. Att han såg rätt, därom bära de två senaste årens händelser vittne. Att den nye flyggeneralen i sin stabschef funnit en kongenial medarbetare och exekutor, därom vittnar den anda av stark inre sammanhållning och arbetsglädje som numera präglar vårt yngsta vapen. Sturm-perioden synes äntligen vara förbi — desto mera framträder nu en samlad, målmedveten Drang.

Även för det civila flyget har överste Nordenskiöld intresse (Forts. på sid. 11.)

Paulus Reinhold af Uhr föddes 1892 i Wårdsätra, Uppsala län, där släkten sedan gammalt har sina rötter. Han bedrev sina skolstudier i Uppsala och tog studentexamen där 1911, varefter han inträdde som officersvolontär vid Kungl. livregementets grenadjärer. Efter officersexamen utnämndes han 1913 till underlöjtnant vid Kungl. Jämtlands fältjägarregemente, vilket han sedan tillhörde till 1926. Då sökte han och fick transport till flygvapnet, vid vilket han utnämndes till kapten.

Långt tidigare hade han emellertid kommit i kontakt med flyget. Redan 1918 sökte han sig nämligen till Thulins flygskola på Ljungbyhed. Utbildningen fullföljdes vid arméns flygskola på Malmslätt. Han kom sålunda att tillhöra de verkliga pionjärerna för vårt militärflyg och torde i närvarande stund vara en av de till tjänsteåren äldsta aktiva fältflygarna i vårt land. Tjugotvå år som fältflygare — det vill säga en hel del!

Fältjägaren af Uhr tjänstgjorde i själva verket ända från 1918 i obruten följd vid det spirande — men ännu namnlösa — svenska flygvapnet, först som lärare, sedermera avdelningschef vid arméns flygskola på Malmen, därefter som verkstadschef och slutligen chef vid flygkompaniets verkstäder darsammastädes. "Ursans" i svenska flygkretsar välkända och populära namn och idoga gärning är alltså i allra högsta grad knutna till det legendomspunna Malmen, svenska militärflygets vagga.

År 1926 bildades som bekant det självständiga flygvapnet, och den nyutnämnde kaptenen blev omedelbart kompanichef vid 1. kompaniet av 3. flygkåren — på Malmen. 1927—30 fungerade han som flygavdelningschef vid Artilleriskjutskolan i Skillingaryd och ledde härunder övningarna i artillerieldledning med flygobservatör. 1928—29 var han dessutom chef för arméspaningskursen. 1931 gjorde han bekanskap även med marinflyget genom några månaders tjänstgöring vid F2, Hägernäs, samt vid kustflottans flygavdelning. Samma år vann han inträde vid Kungl. Krigshögskolan, som han genomgick till 1933. Under 1931 fungerade han även som chef för Flygstabens utrikesavdelning.

Sedan 1933 har kaptenen, sedermera översten af Uhr varit placerad vid flygstaben och tagit mycket aktiv del i det genomgripande utvidgnings- och omorganisationsarbetet inom flygvapnets operativa grenar. 1934 blev han chef för stabens utbildningsavdelning och i november samma år tjänsteförrättande stabschef med förordnande som stabschef intill april 1936. 1936—37 fungerade han som chef för stabens operationsavdelning för att den 1 juli 1937 utnämns till chef för flygvapnets kommandoexpedition, en post som han fortfarande innehar.

Att räkna upp alla de fältövningar i vilka "Ursan" deltagit som flygare, ledare för flygavdelningar, flygstridsdomare eller annan med flyg-ansvar förbunden befattning, skulle faktiskt resultera i ett register över all dylik verksamhet under de sistförflutna 22 åren. Överallt, från Ystad till Boden, sommar och vinter, har den alltjämt lika kraftfulle flygöversten varit med. Han torde ha flugit åtminstone 99 % av de militära flygplanstyper Sverige ägt under dessa år — plus åtskilliga utländska tyngre och lättare typer. Han har studerat flyg i England, (Forts. på sid. 14.)

FLYGGET och PRESSEN

"NY FLYGOLYCKA.

Armémaskin störtar i åker.

Propellern stannade på 1.000 m höjd!

KRÅKEMÅLA, fredagen den 13de. (Från vår korrespondent.)

En flygolycka, som lätt kunnat sluta med katastrof, inträffade på fredagen på en åker tillhörig hemmansägaren Per Pålson, Kraxbo, Kråkemåla, där en flygmaskin ur armén störtade med två piloter. Maskinen, vilken led av propellerkrångel, sågs störta brant mot åkern, där den blev stående — lyckligtvis på rätt köl. De bägge piloterna kunde oskadda stiga ur, vilket får betraktas som ett under, då propellern stannat på minst tusen meters höjd. Ett ögonvittne till störtningen, en dikesgrävare Johansson, som arbetade i närheten, berättar att han sett maskinen göra egendomliga rörelser. Hr Johanssons första intryck var att någon vinge fallit bort."

Känns låten igen? Det går inte förneka att skräckskildringar av ungefär ovanstående modell förekommit inte en utan hundratals gånger i svensk dagspress och det ännu för något år sedan. Att den sortens publicitet knappast verkat till flygets fromma eller allmänhetens upplysning är ju tämligen klart. Men man tar fel om man tror att bakom dylikt sensationsmakeri låg någon medveten avsikt att komma flyget till livs. Tvärtom! Flygningen har alltid omhulats av pressen, spalterna ha stått vidöppna för flygnytt av alla slag. Blåddrar man tillbaka i de sista tiotalen årgångar av vilken daglig tidning eller periodisk tidskrift som helst häpnar man över hur oändligt mycket som skrivits om flygning. Tyvärr har mycket av denna propaganda varit mindre välgjord än välment — och olycksbuden, även de verkliga, många och tunga.

Flygningen har från begynnelsen varit förstklassigt nyhetsmaterial och kommer nog att förbli så länge än. Den förmår som få andra företeelser sätta folks fantasi i rörelse, den är omgiven av nimbus av farlighet, äventyr och fartens tjusning som det hittills visat sig lönlöst att söka befria den från. Flygarna äro ännu i allmänhetens ögon hjältar, och alltjämt betraktas det ganska ofta som ett bevis på mod att anlita passagerarflyget. Denna allmänhetens inställning till flyget måste självklart återspeglas i pressen. Den bild folk vill ha av flyget — den får de också!

Flygets män klaga ofta och bitterliga över att alla flygolyckor sättas på första sidan under feta rubriker. Det är orättvist, oproportionerligt, säga de, att göra så stor affär av ett enda flyghaveri när man kanske samtidigt inne i spalterna finner undanskymda flera notiser om dödskorningar med bil och cykel. Orättvisan vill jag inte bestrida — men man måste lära sig förstå

att olycksreportagens omfång är direkt proportionellt mot det spaltutrymme som överlag ägnas flygningen. Kommer en utländsk flygare på besök för att demonstrera en ny flygplantyp så står det på första sidan — och det är bra. Öppnas en ny flyglinje är det förstasidesstoff — också bra. Då är det fullt naturligt — om än inte lika bra — att även de sorgliga nyheterna, bakslagen, röna motsvarande uppmärksamhet.

Vare det mig fjärran att vilja försöka bortförklara sådana missfoster bland olycksreportage som det på fri hand uppdagna, med vilket jag inleder denna artikel. Här har okunnigheten och sensationslystnaden firat triumfer på flygets bekostnad. Ett motorstopp med ty åtföljande uteländning utan skador på vare sig personal eller materiel har blivit en "störtning". Ögonvittnet, den säkerligen f. ö. högst hedervärde dikesgrävaren Johansson, har oförskyllt upphöjts till sakförståndig.

Klavértramp av det slaget ha emellertid börjat bli alltmer sällsynta i svensk press på sistone — även bortsett från det nu rådande förbudet mot publicering av detaljer om militära flyghaverier. Den nu verkan- de och framför allt den framväxande journalistgenerationen står icke främmande för flygningen, är icke analfabet i fråga om dess termer och problem. Flygare, flyg-

tekniker och pressmän kunna mötas i givande diskussion i frågor som gå djupare än de ytligt dagsaktuella.

Jag vågar påstå att journalisterna nog varit de som mest önskat denna direkta kontakt och även gjort mest för att uppnå den. Flygets män — vare sig militärflygets, trafikflygets eller ens sportflygets — ha ej alltid visat sig villiga att ge pressen tillräckligt djup inblick i sina planer, framgångar — och svårigheter. Man har varit rädd för pressens "lösmynthet". Man har helst velat låta dem nöja sig med att då och då få en stunds flygning som "upplevelse" att skildra som en sådan.

Må det sägas till heder för de män som i nuvarande kritiska tider leda svensk flygning, militär som civil, och bära ansvaret för dess framtid, att man numera märker föga eller intet av denna tidigare reservation mot pressen. Den journalist som gitter kan numera verkligen hålla sig bättre orienterad om läget på både de militära och civila flygfronterna än någonsin förr. — Nåväl, säger skeptikern, men hur mycket av det man nu får veta, faller under publiceringsförbudet? Vad ha vi pressmän för möjligheter att nu föra fram våra åsikter, vår eventuella kritik? Vad nyttar då vår "inside information" till? — Svaret måste bli: vi få hoppas och tro att krisförordningar och publiceringsförbud ej skola för-

FÖRFATTAREN:



Redaktör Alvar Zache,

signaturen "Wingman" i Stockholms-Tidningen, är en av de sakkunnigaste flygmedarbetarna i våra stora tidningar, en egenskap som han förenar med en sällsynt förmåga att ge intressanta och medryckande skildringar av det ämne han älskar. Han har också lyckan att vara medarbetare i en tidning som alltid — från första början — omhuldat flygningen med ett särskilt stort intresse, vilket inte stannat vid ett passivt stadium. Stockholms-Tidningen var ju den första svenska tidning som skaffade sig ett flygplan för reportagebruk.

"Viking" hette den första maskinen, och redaktör Zache var den förste av tidningens medarbetare som i denna maskin, gjorde en långfärd, vilken gick runt Östersjön. Detta ägde rum 1931. Från sin färd sände han en serie intressanta artiklar, vilka gävo en inblick i hur värdefullt flyget kan vara för en stor dagstidning.

Nu har "Wingman" i ett antal år flugit med Stockholms-Tidningens nya maskin, "Sefyr", vilken är känd över hela landet. Otaliga artiklar har hans skrivmaskin producerat, vilka varit av stor nytta både för tidningen och dess läsekrets.

Att man med särskilt intresse läser vad hans hjärna och skrivmaskin frambringar beror i hög grad på den sakkunskap som ligger till grund. Få journalister ha haft tillfälle att som han tränga det fack han representerar in på livet. Han är född 1904 i Kalmar och blev student 1922. Efter studier vid Stockholms högskola blev han anställd i Aerotransport och tjänstgjorde vid dess flyghamnar i Lindärängen och Kalmar samt vid Deutsche Lufthansa under ett antal år. Han har också tjänstgjort vid Statens meteorologiska anstalt som flygmeteorolog och varit knuten till Aeroklubbens sekretariat innan han slutligen blev tidningsman. Han har flygcertifikat, vilket är en praktisk tillgång som är ganska sällsynt bland våra flygjournalister.

Nybygggaranda i Halmstad ger resultat:

Ny segelplankonstruktion!

En av de platser där intresset för segelflygningen är i allt större tillväxt är Halmstad. Bidragande orsak här till är att staden inom sin hank och stör hyser Svenska Kano Verken (SKV) som med praktisk handledning och brinnande entusiasm hjälpt Halmstads flygklubb i dess arbete för flygningens främjande.

Ett besök på SKV är mycket givande. Det ligger över företaget en djärv nybygggaranda, en framåtanda och entusiasm som är ganska ovanlig. Men så är det också idel unga människor som skapat denna industri och drivit fram den till ett kvalitativt sett mycket förnämligt företag.

Kanoverkens ypperliga lokaler — ritade av ungdomarna själva — stodo färdiga i juni 1939. Fabriken har ett ypperligt läge invid Halmstads flygplats. Under den tid som gått sedan fabriksbyggnaden blivit färdig och maskinerna inmonterats ha tre plan levererats medan tre nu äro under tillverkning. Detta är ju inte dåligt av en fabrik som ej har flygningen på sitt huvudprogram. Kanoverken fabricera nämligen främst kanoter, men att man trots detta lagt ner så mycket gediget arbete på flygningen beror på det verkliga in-

tresse för saken som finns hos alla på fabriken från högste chefen, dir. Birger Nilsson, till yngste man. Inte mindre än 90 procent av företagets personal äro sålunda glid-, segel- eller motorflygare.

Av de tre plan som redan levererats har ett slagit svenskt rekord, nämligen den H-17 som byggts för KSAKs räkning. F. n. håller man som bekant på med de två Olympiaplan som KSAK beslutat låta bygga i Sverige samt en Grunau Baby för Halmstads flygklubb. Det första av Olympiaplanen beräknas vara färdigt nu i dagarna.

Fabriken har även sysslat med motorplan. Det största arbetet av detta slag var uppbyggandet av Halmstads-Cuben SE-AGX. Planet hade havererat utanför Göteborg och förstörts så gott som fullständigt. Ungefär samtidigt kvaddade den Cub som tillhörde Aeroklubben i Skåne. Kanoverken fick hand om de båda vraken och byggde upp en ny Cub, som sedan dess flugits många timmar av Halmstadflygarna.

Även om man inte kan kalla Kanoverken en specialfabrik för flygplan står den dock utomordentligt väl rustad för dylika arbeten och kommer också i fortsättningen att ägna sina krafter åt denna verksamhetsgren. Ännu så länge är tillverkningen av segelflygplan i så måtto ej ekonomiskt lönande att den icke ger samma inkomster per arbetstimma som andra arbeten. Med sann flygentusiasm ämnar man dock fortsätta sin flygplantillverkning och har t. o. m. planer på egen konstruktionsverksamhet. Några närmare detaljer om det plan som man nu hyser planer på vågar man givetvis inte lämna ännu, men så mycket kan nämnas att det är ett övningssegelplan med landningshjul. Planet har dessutom en hel del finesser, vilka antagligen komma att göra sensation. Förutsättningen för att denna tanke skall kunna realiseras är emellertid att KSAK visar intresse för saken. Om så blir fallet skall denna konstruktion börja byggas. Och om man får döma av vad fabriksledningen meddelar kommer

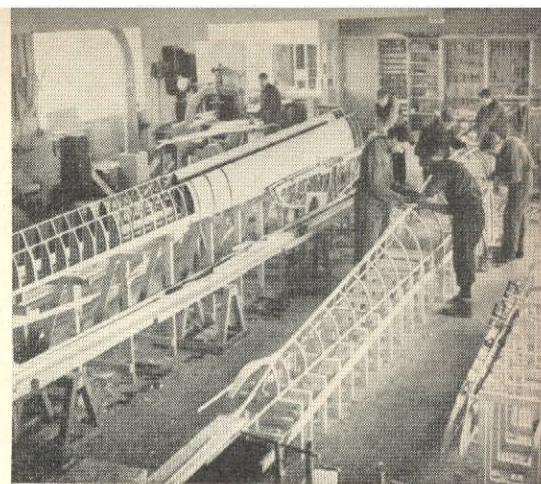


Bild från flygplanverkstaden vid Svenska Kano Verken i Halmstad. Karlarna hålla just på med en Olympia. Kroppsstommen t. h. tillhör en Grunau Baby.

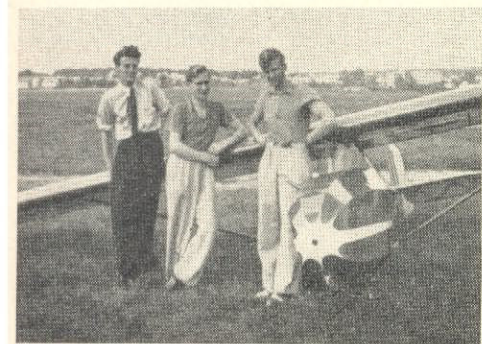
den att ge lika goda resultat som vilket högvärdigt segelplan som helst! Nykonstruktionen hälsas hjärtligt välkommen på den svenska marknaden. Vi få hoppas att den håller vad den lovar...

Glid- och segelplansförhållandena vid våra flygklubbar äro inte fullt idealiska. Den saken äro väl alla överens om. Aldrig så intresserade men ovana människor kunna inte åstadkomma samma perfekta arbete som en specialutrustad fabrik. Kontrollen blir också sämre. Det skulle säkerligen vara mycket välbetänkt med en bestämmelse att alla bärande delar på hemgjorda plan skulle vara fabriksstillverkade. Sist men inte minst bör man ha i minnet att det i regel knappast är någon ekonomisk vinst för klubbarna att själva bygga planen. Utvecklingen kommer härvidlag helt säkert att gå i samma riktning som den gjort beträffande radioapparaterna. I radions barndom var det många som själva byggde sina apparater, men nu för tiden är det endast några få som syssla med sådant arbete. Inte minst ur denna synpunkt är det glädjande att det finns en industri som Kanoverken, där yrkesskickligheten paras med entusiasm för flygningens sak.

Berg.

Av denna artikel att döma tyckas meningarna vara delade beträffande glidplanbygge inom flygklubbarna.

Red:s anm.



Företagets ledning framför rekordplanet H-17, fr. h. dir. Birger Nilsson, verkställare Axel Nilsson och ing. R. C. Abelin — samtliga utbildade segelflygare.

bli "normala" företeelser och att det under inga omständigheter kan skada att öka sitt vetande.

Det viktigaste för närvarande synes mig vara att denna kontakt mellan flyget och pressen icke brytes eller försvagas, hur hårda publiceringsrestriktionerna än må kännas för oss journalister. Det finns likväl mycket pressen av idag får, kan och bör skriva om. Vi få inte glömma att privatflygningen alltjämt lever och kämpar för sin existens. Motorflygningen ligger visserligen helt nere, insnörd i bensinrestriktionernas tvångströja, men segelflygningen befinner sig i desto starkare framnarsch. Hela vår ungdom av i dag bär inom sig åtminstone ett frö till aktivt flygintresse, som det vore groteskt och farligt att låta livnära sig enbart av krigstelegrammens bombraider och jaktdrabningar.

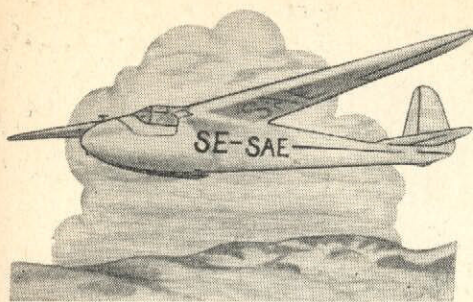
I tjuo år har faktiskt vår veckopress till största delen tillfredsställt — eller trots sig tillfredsställa — ungdomens behov av spännande flyglitteratur med oftast tämligen härsken skåpmat i form av dramatiserade skildringar från förra världskrigets flygstrider, medan t. ex. den strålände sanna om hur den tyska ungdomen återerövrade luften genom segelflygningen inte inspirerat en enda novellförfattare.

Ungdomen av i dag har säkerligen samma behov av romantik, spänning och äventyr som ungdom i alla tider haft, men vi få också komma ihåg att den står närmare en bister verklighet än någon generation gjort på länge. För den är flyget ej heller förverkligandet av en årtusenden gammal dröm — och således något mycket romantiskt — utan ett enkelt och högst naturligt faktum. Den skall förvalta det arv,

om vars värde vi själva ännu ej hunnit göra oss någon klar uppfattning. Modellflygaren må drömma om stratosfärflygningar medan han limmar sin balsammodell, men han står dock med bägge fötterna i verkligheten, och det är inte lönt att bjuda honom flygningen som indian- eller Nick Carterromantik.

Ugh — jag har talat, brukade visst Sitting Bull och hans stamfränder säga. När jag läser igenom detta opus får jag en känsla av att det kan tolkas som om jag velat påstå att pressen misskött sig vis å vis flyget! Men det har jag inte sagt... Jag har bara velat säga att jag tror att med ökad ömsesidig förståelse pressen skall kunna göra ännu mer för flyget — och flyget ge pressen ännu mer att göra.

Wingman.



Vi segelflygarekamrater

"Dålig och fri översättning av den österrikiska marschen *Wir Segelfliegerkameraden*" kallar en av våra läsare nedanstående verser, som han sänt oss utan att uppge sitt namn. Det är klart att översättningen kan bli bättre. Vem åtar sig att putsa texten så att visan kan ingå i Mac Hamiltons sånghäfte "Upp genom luften"? — Teckningen av Olympian har gjorts av Sten Gustafsson, Råsunda, som just nu håller på att ta glidflygdiplo B ute på Bromma och ofta får se Olympia i luften. Teckningen är färfärdigad ur min-

net, varför ev. brister torde utsäktas vår vän Sten! — Här kommer visan:

Den som en gång känt
hur det uppåt vänt
när en uppvind har lyft ett segelplan
vet hur frihet känns
när han utan gräns
svävar fram på sin luftiga ban'.

Vi segelflygarekamrater ha alla samma
mål,
för segelflygarekamrater är kampen en
skön symbol.

Vi trotsa storm, orkan,
i solsken går vår färd
uti spiraler upp mot molnens värld,
Vi segelflygarekamrater önska då:
"Lycka till på färd!"

Den som hört en svag
susning i ett stag,
som en dallring av skönaste musik,
glömmer aldrig bort
denna bästa sport,
han är fångad i luftens mystik.



Vår paroll för denna månad lyder: "Gå på jakt efter klubblokal!" Medlemsantalet har ökat så att frågan om klubblokal blivit allt aktuellare. Vi måste helt enkelt ha en egen samlingsplats med bibliotek och tillgång till tidskrifter dit vi kan gå så ofta vi vill och där eventuella studiecirklar kan träffas i lugn och ro. Vi kommer att annonsera i dagspressen, men var och en som har reda på någon lokal vilken skulle kunna vara lämplig kan anmäla detta till vår sekreterare civiling. Åke Gävert, Kebnekaisevägen 9, Traneberg. Om Du har någon idé eller särskild önskan angående vår klubbverksamhet så skriv till sekreteraren! Nästa månad hoppas vi därför kunna ge Dig adressen till vår klubblokal.

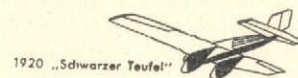
Stockholms Segelflygförbund har anordnat en kurs i meteorologi, som även Du fått kallelse till. Vi hoppas att många av er tagit detta tillfälle i akt. Kursen kom till stånd sedan det visat sig att magister Persons föredrag på våra klubbafnär rön-te så stort intresse.

Rekordflygaren Ludwig Hofmann säger i den kände segelflygaren och flygläraren Wolf Hirths bok "Die hohe Schule des Segelfliegens": "— — — om och om igen läste jag, studerade och lärde mig vad som stod i denna bok — — —". Därmed menade han framförallt vad termik-, moln- och åskflygningsmöjligheterna beträffar. Segelflygning är alls inte att bara flyga utan även att teoretiskt veta var man kan söka uppvind, inte bara att veta hur man skall kunna utnyttja den.

Så till sist: Många av er har hörsammat kallelsen att besöka Förbundets verkstad på Ringvägen 158. Du är som vanligt välkommen dit, men observera att vi nu ändrat dagarna till tisdag- och torsdagkvällar.

UTVECKLINGSHISTORIA

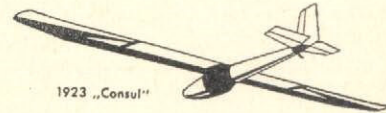
Nedanstående bildrad berättar en mycket intressant historia om segelplanens utveckling från 1920 års "svarta djävul" till 1939 års Olympia. Dock fattas sådana epokbildande segelplan som t. ex. Fafnir III och Grunau Baby.



1920 „Schwarzer Teufel“



1921 „Vampyr“



1923 „Consul“



1927 „Darmstadt“



1928 „Professor“



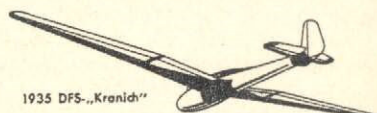
1930 „Fafnir I“



1932 „Rhönadler“



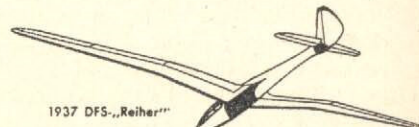
1935 DFS „Seedler“



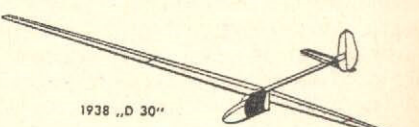
1935 DFS „Kranich“



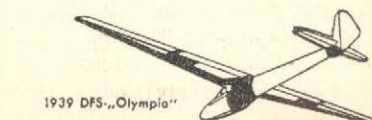
1936 DFS „Habicht“



1937 DFS „Reiher“



1938 „D 30“

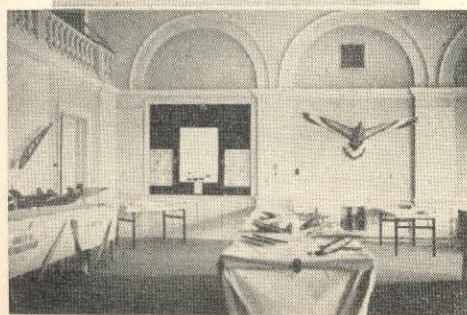
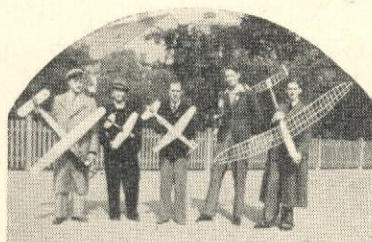


1939 DFS „Olympia“

Ystads modellflygklubb bygger glidplan

I samband med en medborgarfest i Ystad för en tid sedan passade Ystads modellflygklubb på att under tre dagar anordna en modellplanutställning. Ett hundratal modeller hade anskaffats trots att det ej blev något deltagande från Malmö och Eslöv. Tor Hermond, E. Möhlin, Tor Hermond och S. Persson. På det undre fotot syns en "hörna" av utställningen.

Utställningen besöktes av omkring 200 personer. Till klubbens segelplansfond har skänkts 120 kr. Klubben ämnar nu börja bygga ett glidplan. — Den övre av våra bilder visar pristagarna, fr. v. G. Fabiansson, E. Söderberg, E. Möhlin, Tor Hermond och S. Persson. På det undre fotot syns en "hörna" av utställningen.



Far och son i luftstrider under två krig

År 1915. En dag i april 1915 tilldelades Second-Lieutenant William Barnard Rhodes-Moorhouse i Royal Flying Corps det engelska Victoriakorset. Han var då redan död efter att ha utfört bragden att under det andra slaget vid Ypres bomba en järnvägslinje vid Courtrai Junction för att hindra tyskarna att använda den. Det var ett farligt uppdrag, men han genomförde det, och det blev hans sista arbete. Han återvände svårt sårad till sin bas vid Merville och lyckades landa sitt plan oskadat. Tjugofyra timmar senare avled han, 28 år gammal, men dessförinnan mottog han ett meddelande från överbefälhavaren att han utnämnts till Second-Lieutenant — förut var han Flying Officer.



Löjtnant
W. B. Rhodes-Moorhouse, engelsk flyghjälte från förra världskriget.

1939 hade han deltagit i många raider och försvarsstrider, företrädesvis flygande Bristol Blenheim och Hawker Hurricane, och hade under denna tid skjutit ned fem tyska plan.

Flying Officer W. H. Rhodes-Moorhouse är son till W. B. från år 1915. En far och en son med krut i....



Som alla utländska flygplantillverkare med självaktning har även den stora flygfabriken Arado Flugzeugwerke i Potsdam, Tyskland, en egen presstjänst, som ser till att ingen tystnad lägrar sig kring namnet Arado. Nedanstående skildring, skriven av en löjtnant Karl Schmidt, över det i krigshistorien antagligen enastående företaget att med flygplan lyckas uppbringa en ubåt är just ett sådant meddelande till fackpressen jorden runt, d. v. s. dit postgången ej har strejkat!

Klockan är 2 på morgonen. En svag morgonrodnad synes vid östra horisonten. Med två av de små snabba spaningsplan som satts in för ubåtsbekämpning i Kattegatt och Skagerack starta vi för att avpatrullera vårt område.

Vädret är skapligt. Vid halvfyratiden gör mig min förare uppmärksam på en liten svart punkt i höjd med svenska kusten. Medelst min kikare lyckas jag konstatera att det är en ubåt. På min order går föraren upp på större höjd för att fälla våra bomber. Komna närmare se vi ännu

FLYGPLAN uppbbringar UBÅT

en Arado 196 kretsas kring ubåten, vilken försöker uppnå svenska kusten.

Nu följa händelserna med rasande fart. Mitt i ubåtens försvarseld från 10,5 cm kanoner och kulsprutor fälla vi bomberna. Därpå störtar sig vår Arado, utspyende kanon- och kulspruteeld, mot ubåten, vilken snart inställer sitt försvar. Ingen syns till på däck. Den andra Aradon ger sig iväg för att hämta sjöstridskrafter till platsen medan vi kretsas kring ubåten och jag skjuter med min kulspruta. Under en eldpaus visa sig plötsligt ett par man i ubåtens torn. De vinka med vita dukar och hissa en annan duk på periskopet. Efter ytterligare cirklar på låg höjd runt båten samt några varningskott ger jag föraren order att gå ner på vattnet. Landningen går bra trots sjögången. Ubåten ligger där manöveroduglig med någon slag-sida. Genom gester och rop på engelska låter jag engelsmännen på däck förstå att befälhavaren ska simma över till oss. Efter en längre tvekan och först sedan jag avlossat några skott med kulsprutan hoppar en karl i vattnet och simmar den korta sträckan. Jag halar upp honom på den ena flottören och hjälper honom upp i spanarsitsen. Det är befälhavaren, en "Lieutenant-Commander" — 35 år gammal, talar han om.

Under tiden har det andra flygplanet återkommit och tar även det ombord en fånge. De tillkallade marinfartygen uppenbara sig. Efter det ett försök av ubåtens besättning att sänka sin farkost ointetgjorts ta de våra ubåten på släp. Så bogseras den in mot en tysk hamn med tyska krigsflaggan ovanför "Union Jack". Våra två Ar 196 följa dem en bit på väg och sätta sedan kurs mot flygbasen. Det behöver väl inte särskilt påpekas att flygplanbesättningarna äro stolta över den vunna framgången!

Klemmleveranser till flygvapnet

Till flygvapnet har nyligen levererats en mängd skolplan av typ Klemm 35 D. Den svenska beteckningen är Sk 15.

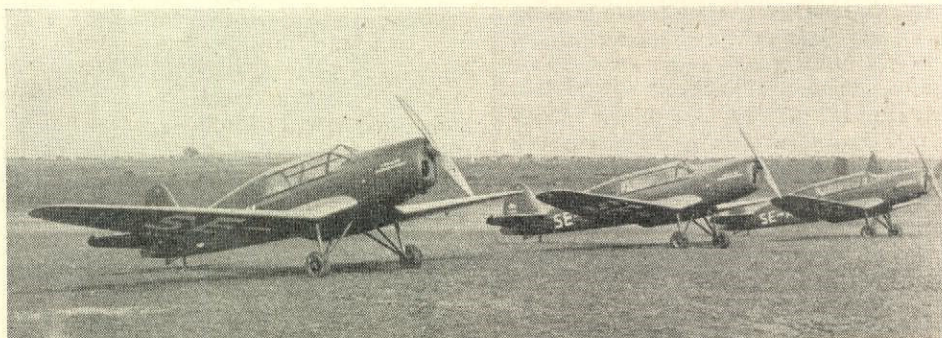
Det nya svenska skolplanet har som bekant fribärande vingar med en vinkel (knäck) utanför mittstycket, vilket är av svetsad stålrörskonstruktion. Den övriga vingen är utförd helt i trä. Kroppen består av svetsade stålrör med spant av trä och tygklädsel. De flesta av de till flygvapnet levererade Klemmarna ha två öppna sitsar, men även en del heltäckta Sk 15 ha köpts. Landningsstället har två från varandra helt fria ben. Motorn är en Hirth HM 504 A 2, fyrcylindrig luftkyld radmotor på 105 hk.

Data och prestanda (öppen):
spännvidd 10,4 m, längd 7,5 m, vingyta

15,2 kvm, tomvikt 460 kg, nyttig last 290 kg, flygvikt 750 kg, vingbelastning 49,3 kg/kvm, effektbelastning 7,5 kg/hk, maxhastighet på 500 m höjd 210 km/tim, färdhastighet 170 km/tim, landningshastighet

75 km/tim, stigtid till 1.000 m 5 min, praktisk topphöjd 4.800 m, längsta flygsträcka med färdhast. 650 km.

Den täckta Sk 15 är något snabbare, maxhastighet 220 km/tim.



En del av flygvapnets nya Sk 15 äro täckta i likhet med ovan avbildade Kl 35, vilka levererats till KSAK.

VI PRESENTERA:



Sölve Skerfving,
affärsman, sportflygare, friluftsmänniska.

En mera "framåt" människa än Sölve Skerfving får man leta efter. På ett sällsynt sätt förenar han saklighet med framåtanda. Hans småländska påbrå har tagit sig många uttryck. Uppgifter som andra anse hopplösa ger han sig i kast med — och genomför dem. Dessutom är man frestad kalla honom strateg: tyst brukar han avvakta tills motparterna slagit sig trötta i ändlösa diskussioner, då sätter han in!

Sölve Skerfving är nu ett namn i svenskt flyg. Det gick så till att han lärde sig flyga och tog certifikat vid Aeroklubben i Skåne 1937. Våren 1938 köpte han eget flygplan, den gamla "Spetsbergs-Mothen" SE-ADZ. Detta hände en lördag, och dagen därpå startade han på sin första överlandsflygning, Bulltofta—Norrköping tur och retur. ADZ var dock ett biplan — monoplan skulle det vara! Därför reste han sommaren 1938 till Tyskland och genomgick Klemms flygskola — och så blevo Klemmarna Sölve Skerfvings skötebarn. Han lånade med sig en KL 35, D-EPIU, som sedan visades i Sverige. Förstklassiga demonstrationsflygare tog han hit, vilka förgyllde mången flygdag. Hur det sedan gått veta vi. Klemm provades ingående av KSAK och Flygvapnet, med resultat att det blivit rekordbeställningar på rekordtid.

Men innan Sölve kommit så här långt hade han på många andra områden skapat namn om sig att vara något särskilt. Knappast mera än 30 år gammal har "Gnistan", som man döpt honom till inom scoutkretsar, hunnit vara med om "mer än de flesta". Efter studentexamen vid 17 års ålder tjänstgjorde han först som postassistent och sedan som kammarskrivare i tullverket. Han kände sig dock hela tiden kallad till affärslivet och är numera disponent i en av landets ledande firmor för industriorganisation. Den driftige affärsmannen ägnar en stor del av sin lediga tid åt friluftslivet, och Sölves björnhundar och draghundspann äro kända långt utanför landets gränser. F — t.

Det gamla gardet berättar:

Med Hermann Göring i flyg över Stockholm

En av de första svenska flygpasagerarna skildrar ett tjugouårsminne

Jag kom häromdagen händelsevis att titta i ett bortglömt gammalt fotografialbum från anno 1920. Där hittade jag ett uppslag på sex snapshots som illustrerade hur det var när jag flög med Hermann Göring. Ett och annat har ju förändrat sig både för flyget och Göring sen dess, och så här apropå de 20 gångna åren kan det kanske intressera någon att läsa om det — till omväxling med den något mindre idylliska text som samme om än något fylligare och skönare betitlade Göring nu dag för dag underhåller oss med i dagspressen.

Det var så att Göring, som mot slutet av förra världskriget avancerat till kapten och chef för den berömda Richthofeneskadern, blivit arbetslös genom Versaillesfreden. På något sätt skaffade han sig emellertid en bättre, begagnad tysk stridsmaskin — antagligen billigt eftersom samtliga karror ju skulle utlämnas eller skrotas ned — och med den gav han sig iväg till Danmark och Sverige för att idka passagerarflygningar. Detta var då något nytt för vårt land och väckte ett ofantligt uppseende. Officiellt stod ett bolag som hette *Svensk Lufttrafik* för saken, men *Svenska Dagbladet* engagerade sig starkt och gjorde dubbel reklamkampanj för den. Göring sörjde förresten personligen för reklamen, för redan i början satte han svenskt höjrekord med sin maskin och blev därigenom omskriven i hela svenska pressen. Rekordet lydde på 5.200 meter och kom till den 7 februari. Det var en lördag, och dagen efter var det jag som var uppe och tittade på Stockholm ovanifrån med rekordhållaren vid spaken. En av de första civila flygpasagerarna i det här landet — om jag får säga den saken själv.

Jag var unga pojken på den tiden men hade varit betydligt flygbiten i många år — ända sen jag sett Cederström flyga på Malmsslätt och Hamilton haverera vid Skänninge i början av decenniet. Nu var jag i Stockholm, fullproppad med Richthofens, Immelmans och Boelckes bedrifter och ivrig att få komma upp själv. Men det kostade 75 kr. att flyga en kvarts timme med Göring, och det var ju rätt mycket pengar för en självförsörjande yngling. Jag frestades svårligen varenda dag av Sv. D. men tvekade. Ända till dess jag hittade en liten annons, vari en herre på Söder, som köpt flygbiljett men sedan ångrat sig, erbjöd sig att realisera värdepapperet ifråga för 50 kr. Då ringde jag på fläcken och köpte detta utan att pruta. Vilket dock antagligen skulle ha gått, eftersom spekulanterna visst voro få!

Stockholm hade ju inte någon flygplats ännu, men Göring höll till ute vid Lindarängen, ungefär där den första flyghamnen sedan improviserades. Start och landning

FÖRFATTAREN:



Redaktör

Brage

Engedahl

är "öschöte gu'skelov" och som sådan i livlig kontakt med svenskt flyg ända se'n dess första stapplande steg på Malmsslätt — det finns f. ö. fyra flygare i släkten. Sedan 1921 verksam i pressen, därav fyra år som A. B:s korrespondent i Rom, ett par år redaktionssekreterare i *Vecko-Journalen*, senare redaktör för *Motala Posten* och sedan 1938 för *Hjo tidning*. Flitig resenär — har besökt 27 stater och kolonier i Europa, Afrika och Amerika, delvis per flyg. Dessutom pappa till två flickor, som gärna vilja bli flygare, samt till sex äventyrsböcker för pojkar, däribland den i dagarna på Lindblads förlag utkomna "Gränspatrullen i farten."

skedde på Värtans is. Några kommunikationsmedel till området existerade inte, man fick åka droskbil eller promenera över Gärdet. Det fanns ingen hangar, maskinen — ett biplan på hjul med öppna förar- och spanarsitsar, märkt med ett S ytterst på vingarna och en liten svensk flagga på rodret — stod ute både dag och natt, endast skyddad med en presenning. Personalen på platsen utgjordes förutom av Göring av tre man, av vilka två mer eller mindre voro mekaniker och den tredje hjälpte passagerarna på och av med de klumpiga men i den bistra vinterkylan i hög grad erforderliga överdragskläderna. En sabelbeväpnad polis uppehöll ordningen på platsen, vilken f. ö. var mycket folktom.

Att flyga ansågs den tiden som ett i hög grad livsfarligt äventyr, och eftersom jag var en omtänksam ung man hade jag på lördagen dels tecknat en olycksfallsförsäkring, som skulle täcka mina eventuella begravningsomkostnader, dels skrivit ett avskedsbrev till familjen, vilket värdinnan skulle posta ifall jag inte kom åter med livet i behåll. Jag hade tänkt mig att den befintliga värfästmon skulle följa med ut till Lindarängen och vara vittne till mitt

mannamod, men flickungen vägrade att uppmuntra något så hemskt — hon skulle sitta hemma och be Gud att inte straffa mig för mitt lättsinniga överdåd, sa hon. Lyckligtvis voro ett par manliga vänner mindre blöthjärtade för min räkning så jag kom med eskort i alla fall.

Klockslaget för starten var annonserat, och maskinen stod trimmad och klar. Jag skulle inte bli ensam passagerare, det fanns en flygentusiast till. Vi presenterade oss för varandra. Men om någon av oss räknat med att bli bekant med flygaren, så blev vederbörande besviken. Göring tog inte alls någon notis om oss — vi voro ju också bara ett par kolli. Betjäningen uppmanade oss emellertid att ta av överrockar och hattar samt krypa i de pälsfodrade överallerna och flyghuvorna med glasögon, vilka plagg lågo på ett bräde över ett par bockar. Det gjorde vi och så föstes vi fram till maskinen.

— Det är lite primitivt, det här, skrek mannen. Ni får klämma ihop er i spanarluckan båda två — det går, ni är ju inte så tjocka. Förresten blir det varmare på det sättet.

Motorn dånade så att vi knappt kunde höra vad han sa, men när vi klivit upp på en framflyttad pall kunde vi se att där verkligen fanns två sittplatser i "luckan", en på ett stoppat säte baktill och en på ett omålat bräde som lagts in mitt emot så att den som tog det i bruk fick ryggen mot föraren.

Jag var yngst så jag tog naturligtvis den sämsta platsen. Det visade sig att denna var enklast i ännu ett hänseende — den som satt baktill kunde spänna fast sig med en rem men för brädlappspassageraren fanns ingen sådan säkerhetsanordning. Vidare fick jag kila in mina knän mellan medpassagerarens, men det gick mycket riktigt det också.

Göring hade klivit upp i förarsitsen strax efter oss, och eftersom motorn var igång dröjde det inte många sekunder förrän han viftade med armen, mekanikerna togo fast i var sin vinge — för att hålla oss på rätt

köl, antar jag — och rätt vad det var hade vi höjt oss. Vi susade fram över infrusna ångare, tvärade den öppna, svarta seglationsrännan och flögo in över Lidingö. Det var inte något vackert flygväder utan mullet och bitande kallt, men det fanns snö på marken och utsikten var storartad. Jag kände mig väldigt upprymd och förtjust, och jag kunde se på min medresande att han hade samma inställning.

Så svängde vi in över Ropsten mot Stockholm. Jag antar att vi voro på cirka 500 meters höjd. Vi kunde ganska bra följa trafiken på gatorna. Över Norr och Kungsholmen flögo vi in över Söder, och just då tittade solen fram. Vår begeistring steg, vi dunkade varandra på knäna med vantarna och pekade ut vackra perspektiv — tala till varandra kunde vi ju inte. Just då kom en liten extra sensation. Göring tvärvände över Slussen, lade maskinen på sidan. Jag låg på magen över kanten och viftade med båda armarna till folk som stannat därnere och stirrade på oss...

Landningen på isen gick lika ledigt som starten. Naturligtvis tyckte jag att vi endast varit uppe några minuter och undrade om inte Göring lurat oss på tiden. Men det hade han inte, vi hade använt en kvart, varken mer eller mindre. Så att när jag fått av mig pälshistorien blev jag fram till Göring, samlade ihop min skoltyska och sa:

— Grossartig war es! Danke sehr, Herr Hauptmann!

Varpå kaptenen vinkade avvärande, log litet och sa:

— Bitte, bitte!

Som konversation betraktat var ordbytet oss emellan verkligen i kortaste laget. Men lyckligtvis var jag då ännu inte journalist och hade inga intervjuskyligheter.

Jag ångrade aldrig att jag offrade femtilappen på den där flygningen. Den var värd den. Alldeles bortsett från att den då okände flygföraren med tiden blev tysk riksmarskalk, som gjorde världshistoria.

Brage Engedahl.



Detta är ett av de fotos i redaktör Engedahls gamla album som föranledde honom att nedpränta ovanstående upplevelse till uppbyggelse för FLYGTIDNINGENS läsare. Bilden är högst amatörmässig och ser ej mycket ut för världen — snett tagen, suddig och gulnad! Men unik är den. Görings huvud syns längst fram i planet och passagerarnas dörbakom.

VI PRESENTERA:



Börje Stark,
modellflygare av internationell klass,
segelflygare.

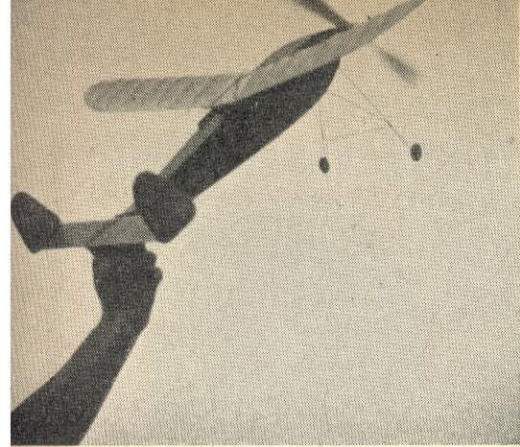
Till eliten av Sveriges modellflygare hör Börje Stark från "Vingarna". Han är född i Stockholm 1923 och har varit med "ända från början", d. v. s. från det svenska modellflygets genombrott som tävlingssport år 1935. Sedan dess har han figurerat i prislistorna lite varstans i landet.

När man 1937 började arrangera stortävlingar i modellflyg var han redan en av de bästa svenska modellflygarna. Detta visade han på ett glänsande sätt genom att segra i den första verkliga tävlingen i vårt land den 26 augusti 1937. Det var den första tävlingen om tidskriften Folket i Bilds vandringspris, Rikspokalen. År 1938 kvalificerade han sig till det svenska laget vid tävlingen om Nordiska modellflygarpokalen i Norrköping den 27 juni, där han belade andra plats. Sedan var han med i det framgångsrika sexmannalag som deltog i kampen om Wakefield Cup i Paris den 31 juli och om Coupe de Belgique i Antwerpen den 7 augusti. I denna senare tävling, vilken var lagtävling för tremannalag, hemförde han tillsammans med två andra "vingar" Coupe de Belgique. Detta är den största internationella framgång Sverige någonsin nått i modellflyg! I september samma år kom han som tvåa i SM, som då anordnades för första gången. År 1939 utförde Börje Stark bragden att för andra gången på tre år slå hela svenska modellflygarelitens och erövra Rikspokalen med den suveräna genomslittiden på tre flygningar av 7 min 12,7 sek.

För närvarande innehar Börje den bästa noteringen i svenska rekordtabellen, nämligen på 11 min 13,6 sek i klass MC2, men han har flera gånger gjort ännu bättre tider, vilka dock tyvärr ej officiellt noterats som rekord. Hans bästa tid är sålunda nära 36 min, uppnådd i Stockholm 1939.

I likhet med flera andra "vingar" började Börje i somras sin utbildning vid Stockholms segelflygförbunds skola på Bromma.

Per Aspera.



Sigurd Isacson:

Fram för en ny MODELLFLYGARANDA!

Det har talats mycket om Linköpingseskaderns göranden och låtanden. Dess väg mot toppen har inte varit obefogad. Årets svenska mästerskap i modellflygning, som tillföll LEN att arrangera, kan betecknas som slutet på en snabb frammarsch för att nå det mål vi för två år sedan föresatte oss.

Detta mål är ett omskapande av det svenska modellflyget till en starkare enhet, byggd på lämplig organisation och genomsyrd av en god modellflygaranda. Medlet att nå ett sådant mål är en ansead och dominerande ställning. Denna har LEN nu uppnått, och omedelbart efter det de svenska modellflygmästarna korats sättes laven i rörelse.

Den andra etappen gäller Östergötlands Modellflygförbund. I brist på lämplig organisation och initiativkraft ligger Östergötlands modellflygklubbar mer eller mindre nere, som på många andra håll, eller också är intresset för modellflyget nertryckt och förslamat av en tvångsförening med segelflyget.

Dessa små och var för sig svaga småklubbar ska, om allt går efter beräkning, samlas under ÖMF och därigenom få aktiv del av LENs erfarenheter. När nödvändig omorganisation och omläggning av verksamhetsplanen gjorts är att hoppas att en ny initiativkraft uppstår hos deras ledare, och liv blåses i domnat intresse.

Lyckas denna plan kommer laven att rulla vidare. De starkare klubbarna måste sluta upp med att tänka endast på sig själva och i stället hjälpa sina svagare kolleger. Det är därför landskapsförbunden ska bildas, och det måste lyckas!

Som jag förut nämnde är det inte bara organisation och verksamhetsfält som måste rationaliseras. Nej, vad som behövs är en helt ny anda, raka motsatsen till den rena egoism som på många håll råder. Var och en arbetar nu för sig själv. Han byg-

ger och flyger för att vinna åt sig själv, och kommer han med något nytt förslag så är det oftast till egen fördel. Går inte egoismen så långt håller den sig gärna till klubben. Vunna nya erfarenheter stoppas omsorgsfullt under soffan, och om man inte går så långt försöker man i varje fall inte hjälpa en svagare klubb, även om det vimlar av goda erfarenheter både praktiskt och organisatoriskt.

Därmed är inte sagt att inte klubben ifråga skall kunna ha några särdrag eller någon "nationell känsla". Tvärtom! Men denna lokalpatriotism, om jag så får säga, utvecklas aldrig så mycket som när varje medlem eller ledare ser sin klubbs arbete bära frukt hos andra och ser modellflygintresset växa i andra klubbar för den egna föreningens arbete.

Jag vågar som exempel ställa upp Linköpingseskadern. Det finns inte en enda eskadermedlem som sätter sin egen vinning före klubbens, och i eskaderledningen är målet att först göra vad som är möjligt för andra klubbar — och sedan hävda Linköpingseskadern.

När förarbetet för SM 1940 var gjort och de skilda arbetena delades ut på respektive lagledare var det ingen som klaga över för mycket arbete utan tvärtom. Varje lagledare tog så mycket arbete han någonsin kunde och fick medlemmar till hjälp med resten. Dessa arbeten voro så omfattande att det ej blev tid till bygge eller trimning. De flesta modellplanen byggdes färdiga eller lagades på natten till tävlingsdagen, och det var då främst sådana som behövdes i LENs lag för lagtävlingen vilka gjordes i ordning. Vid flera tillfällen bevisade eskadermedlemmarna att de satte klubbens vinning långt före sin egen. Jag måste säga att jag kände mig stolt över att vara ledare för sådana modellflygare!

Efter tävlingen diskvalificerades LENs första lag på grund av ett förbiseende från min egen sida. I stället för att klaga härpå inriktade sig var och en på sitt håll att rädda LENs ära i lagtävlingen.

Ovan sagda vill jag endast nämna som ett bevis på den kamratanda och den oegen nytta som råder inom LEN. Om denna funnes i alla ledande klubbar skulle svenskt modellflyg redan nu varit en stark faktor, spridd på stor front till landets fromma, och ej den vacklande, problematiska organisation det ännu är.

Sigurd Isacson.

Vad nu? Finns ej den rätta modellflygarandan? Är vårt modellflyg vacklande? Detta verkar som upptakt till en diskussion, orsakad och inledd av en brytningsperiod för svenskt modellflyg. Det är kanske målbrottet som väntar? Efterföljt av en gyllene ungdomsålder! Hur som helst, red. tillåter inte något "råkurr" i spalterna, och därför ta vi ej denna artikel som ett per-

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

A.-B. Robo, Stockholm: Elektrisk specialarmatur för flygplan.

A.-B. Birger Carlsson, Stockholm: Syrgasapparater för flygplan.

A.-B. Tudor, Stockholm: Specialackumulatorer för flygplan.

F. E. Lindström A.-B., Eskilstuna: Specialtänger för instrumentverkstäder.

A.-B. Isoflex, Stockholm: Isoleringsmaterial för flygplan.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

Unga konstruktörer:



Ordföranden i Hedemora flygklubb ing. Magnus Ramström har sänt oss dessa två bilder. Han har själv byggt den segelmodell, spännvidd 180 cm, som synes monterad på flottörer. Ett synnerligen unikt uppslag! Det hela är ett försök — som slagit väl ut. Det övre segelmodellplanet har konstruerats av "Carlegrabarna". Spännvidd 3 m. Flyger utmärkt — tyvärr alldeles för utmärkt och för långt ibland!

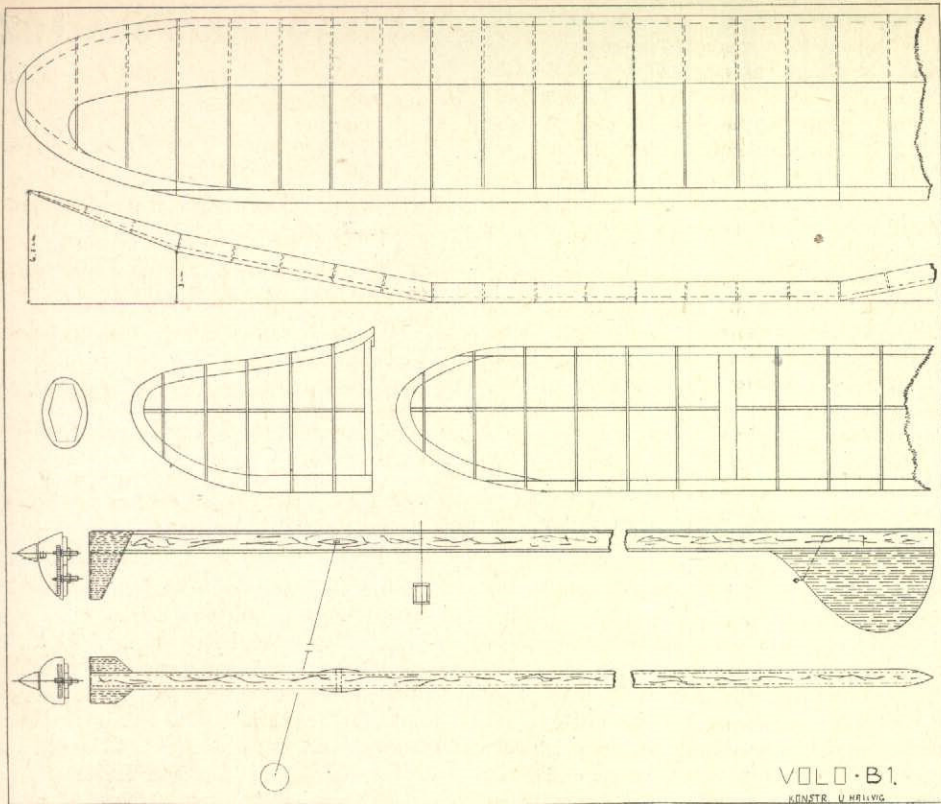
sonligt svinhugg åt ena eller andra hållet utan som en maning till envar att rannsaka hjärtan och njurar för att se vad som kan göras för vårt modellflygs framtid. Ty om det nu skulle vara så att detta står inför ett kritiskt tidsskede så gäller det framför allt att inte tappa huvudet, att inte splittras, att inte kiva om egna små futtiga fördelar — och att inte komma med några divalater, ty dessa måste bannlysas, var de än visa sig! Betänk att det kan vara själva modellflygets existens och berättigande som står på spel! Tveka inte att inför Dig själv — även om Du anser Dig som den bäste av alla svenska modellflygare — anamma parollen: endast enade och starka gå vi framåt, gå vi uppåt!



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. Platsform. 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).



Stavmodellen VOLO B1

Staven, 70 cm lång, göres av 4 balsa-ribbor 2×10 mm, vilka limmas till ett rör. I stavens akter insättes en 10 cm lång balsaklots, i vilken akterkroken fästes. En underfena av 2 mm balsa limmas även till staven. I stavens nos göres noskåpan. Över två ellipser av 1 mm faner välves 1 mm balsa. Landningsstället, som har en höjd av 18 cm och en bredd av 20 cm, stiekes in i ett tillplattat mässingsrör som går genom staven. På stavens utsidor fastlimmas vid mässingsröret små strömlinje-

klotsar av balsa. Kuggväxeln utgöres av ett $11/16$ " kugghjul och ett $3/8$ " kugghjul. Propelleraxlarna, av 1,25 mm pianotråd, lagras i två 1,25 mm skruvlager. Inuti nosblocket anbringas frigången.

Vingen, *polydihedralvinge*, förses med en 1 mm torsionsnäsa, som inlägges blott på vingens översida. Till framkant användes en 3×5 mm balsaribba, till bakkant en 3×8 mm balsaribba. Som sprygelprofil användes *Clark Y*. Spryglarna göras av 1 mm balsa.

Fena och stabilisator göras helt av 1 mm balsa, mittbalkarna av 2×3 mm balsaribba.

Propellern har en diameter av 30 cm. Motorn består av 14 strängar $0,85 \times 4,7$ mm gummisnodd.

Ulf Hallvig.



i Berlin meddelar rationell undervisning per korrespondens i:

flygteknik, aero- och hydromekanik, maskinkonstruktion, automobilkonstruktion, transportteknik, skeppsbygge, värme- och elektroteknik, väg- och vattenbyggnad, kemi, textilteknik, språk och tysk stenografi. Förberedande kurser för verkstäre- och ingenjörsexamina samt handelskurser.

Korrespondensskolans lärarkrafter bestå av ansvarskännande fackmän, som behandla varje brev synnerligen ingående och lämna vägledande råd.

Begär prospekt och undervisningsprogram för 1940 och övertyga er själv.

FERNSCHULE BERLIN/Abt. 41. a.
BERLIN W 15, KURFÜRSTENDAMM 66

FLYGARNA gå till
Lundavägens Cykel- & Radioaffär
Lundavägen 44 A MALMÖ Tel. 296 25

Överste Nordenskiöld . . .

(Forts. från sid. 3.)

till övers, i det han är vice ordförande i Kungl. Svenska Aeroklubben.

Den nu 49-årige översten och stabschefen är ett levande bevis för flygningens förmåga att bibehålla fysisk och psykisk spänst hos sina utövare. Oavsett arbetsbördan unnar han sig regelbundet ett par timmars flygträning per vecka, och sina inspektionsresor anträder han alltid per flygplan. Så gott som undantagslöst flyger han då ett jaktplan — det enda som tycks vara snabbt och smidigt nog för denne dynamiske herre. Han var en av de första som flög in sig på våra nya jaktplan av typ J9. Stundom händer det, att två generationer Nordenskiöld mötas i luften eller på något jaktflygfält. Det är stabschefen och hans 20-årige son kadetten — bägge jaktflygare. Då är det svårt att avgöra, vem som är yngst....

Antalet

KLEMM KL 35

i Sverige stiger alltjämt

Liksom KSAK och anslutna klubbar har även Flygvapnet valt Klemm, som nu under typbeteckningen Sk 15 blir vapnets nya skolmaskin. Klemm-35:an har på mindre än ett år blivit enhetstyp inom hela det svenska flyget.

Dess egenskaper, modern — säker — lättflugen — ekonomisk, ha därvid fällt avgörandet.



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

CYKELPLANET INGEN OMÖJLIGHET!

Några tekniska reflektioner över
muskelflygplan av
Charles Birch.

Efter att ha läst kåseriet i nummer 9 av FLYGTIDNINGEN om "luftens trampcykel" kan man inte undgå att fråga sig: är det möjligt att bringa problemet till en praktiskt användbar lösning eller ej? För de av denna fråga intresserade läsarna vill jag därför belysa sakens tekniska sida med en del fakta.

För att analysera problemet utgå vi från den mänskliga prestationsförmågan och från möjligheterna att bygga för ändamålet lämpade flygplan.

Människans prestationsförmåga i detta avseende synes ofta ha underskattats. Man har jämfört henne med andra levande varelser och därvid tyckt sig konstatera en i förhållande till vikten mycket svag fysik. Sköldpaddor och skalbaggar t. ex. kunna bära tyngder av tio gånger deras egen vikt och en del insekter kunna ju utföra fenomenala prestationer, såsom gräshoppan och loppans enastående längdhopp, vissa bins snabbflykt och mycket annat. Dock sakna dessa djur det som gör män-

niskans prestationer överlägsna — uthålligheten. En vältränad man är nämligen i stånd till att utan vila utföra ett arbete av ungefär 80.000 kilogrammeter, en ganska försvarlig siffra, som i detta fall är av stor betydelse.

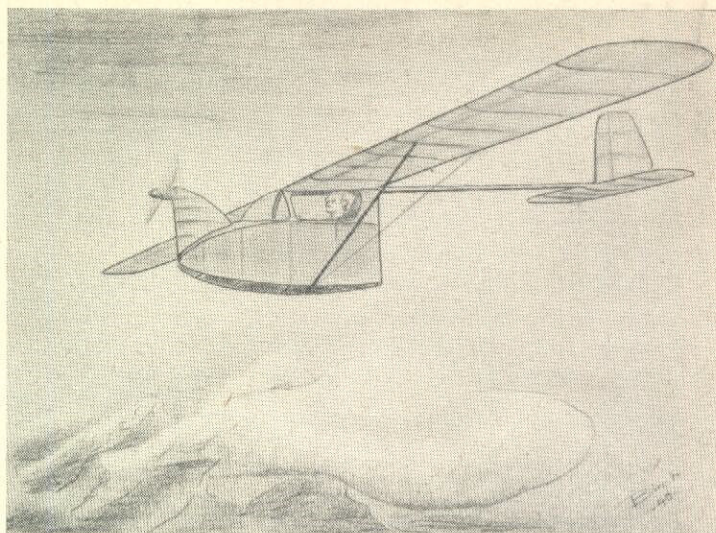
Den effekt mannen under detta arbete kan avge är naturligtvis beroende på tiden för arbetet och varierar inom ganska vida gränser. Vid uttagande av större effekter minskas dock hela arbetets storlek, beroende på vår organism. Hjärtat förmår inte fort nog bortskaffa trötthetsgifterna ur kroppen eller åter tillföra musklerna syre och energi. Enligt tyska uppgifter skulle en man med en hastighet av 10 m/sek utveckla 7 hk. En sådan effekt kan dock inte uttagas under mera än ett tiotal sekunder. Under längre tid förmår man inte åstadkomma mer än bortåt en enda hästkraft, även detta en ej dålig effekt!

Vi övergå nu till att undersöka möjligheterna att använda denna hästkraft som framdrivningsmedel för ett flygplan.

Hässler och Villingers experimentplan hade en tomvikt av endast 45 kg. Härtill kom en gummikabel på 10 kg. Om vi anta pilotens vikt till 65 kg är flygvikten 120 kg. Med en propellerverkningsgrad av 85 procent kan under längre tid till nyttigt arbete uttagas 60 kgm/sek.

För att flygplanet inte skall förlora i höjd erfordras att sjunkhastigheten ej överstiger 0,5 m/sek, ett värde som mig veterligt ännu är ouppnått. Det visade sig ju också att den gode Dünnebeil, som trampade Hässler-Villingers plan, för de 235 m han tillryggalade var tvungen utveckla betydligt större effekt.

Problemet löstes alltså ingalunda av



Hässler-Villinger, men tanken på muskelflygplanet behöver därför inte uppgivas. De svårigheter som främst ska övervinnas äro flygviktens och sjunkhastighetens begränsning. Det torde inte stöta på alltför stora hinder att bygga ett litet segelplan med endast 40 kg tomvikt (den schweiziska Elfe väger endast 43 kg!) och en sjunkhastighet av 0,55—0,65 m/sek, varvid piloten för planflykt skulle få prestera 80 kgm/sek. Detta bör inte vara omöjligt. I det här fallet medräknas inte vikten av startaggregatet. Ett sådant segelplan finge givetvis inte konstrueras med någon tanke på avancerad flygning eller andra hårdare påkänningar utan skulle byggas med alla viktbesparande medel — på rimlig bekostnad av hållfastheten.

Här följer ett utkast till en sådan konstruktion som bilden visar.

Maskinen är ett segelplan med en rektangulär vinge med 10,8 kvm bäryta och 9 m spännvidd. Bakre delen av kroppen är ersatt med ett rör — i likhet med det tyska segelplanet "Akka" D30. Pilotens kraft överföres från pedalerna med rem till en balsapropeller, som automatiskt inställer sig på högsta verkningsgrad. Skevningsrodren äro för viktbesparing slopade och skevningen åstadkommes därigenom att vingen vrides kring sin balk med hjälp av två wires, anbragta resp. framför och bakom stöttans infästning i vingen. Utslagsvinkeln är liten. Höjd- och sidoroder äro odämpade, d. v. s. såväl stabilisator som fena fattas.

Med en flygvikt av 105 kg skulle detta plan med en hastighet för bästa sjunktal av 13 m/sek glida 1:19 och sjunka 0,68 m/sek. Förarens arbete skulle för planflykt bli 84 kgm/sek eller 1,1 hk, vilket kan uttagas även under längre tid och t. o. m. ge tillfälle till momentana större effektuttag och därmed följande stigförmåga.

Det här sagda är inte avsett som en uppmärksamhet till bygge av en sådan maskin, då detta skulle kräva en oerhörd kunskap samt ett mycket kostbart och minutiöst arbete för att lyckas. De anförda siffrorna må emellertid tjäna till att belysa det faktum att det är möjligt att flyga för egen maskin utan hjälp av vänliga uppvinrar.

Charles Birch.

LJUS-SKYLT

Typ. K. 1.

GODKÄND OCH FÖRORDNAD AV LUFTSKYDDINSPEKTIONEN.
Köp icke mindervärdiga efterapningar.

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

PILAR K. 8-11

av alla slag
för vägledning
till skyddsrum.

Begär offert.

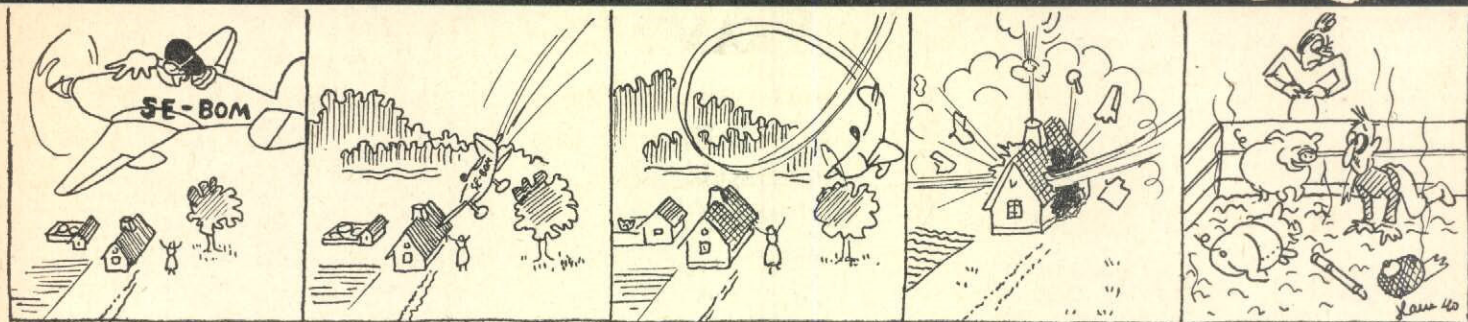


ERIK KULLE A.-B.

Jacob Westinsgatan 6, Stockholm.

Tel. 53 08 72.

FLYGSTEDT



Hennes hjälte.

Segelflygplanet MÅSEN

Det av ingenjör N. O. Dahlén, Trollhättan, konstruerade övningssegelplanet "Måsen" har bestått de första proven med glans. Byggherren berättar för red. att om inte någon ren konstruktionssvaghet dyker upp vid de fortsatta provflygningarna så torde ej några justeringar bli nödvändiga. Planet har visat sig stabilt och trevligt att flyga och saknar s. k. egenheter även vid låg fart. Den aerodynamiska utformningen är god, och planet är nästan ljudlöst i luften.

Vingen är byggd på två balkar, halvt fribärande och stagad med stöttor, vilka byggts på balk med profilskal. Kroppen är av skalkonstruktion, helt utförd i fanér med genomgående I-balk, vilken tillsam-

mans med huvudspanten upptar samtliga kraftmoment såväl under flygning som vid start och landning.

Data:
spännvidd 12,8 m
längd 5,9 m
vingyta 15 kvm
glidförhållande 1:16
vikt 95 kg.

Överste af Uhr...

(Forts. från sid. 3.)

Tyskland, Italien och Finland, lett ett militärt flygbesök i Polen, kontrollerat och flugit hem jakt- och andra plan från England o. s. v., o. s. v.

För många kanske det ej är bekant att den spänstige översten varit en av vårt lands bästa tiokampare. Dessutom var han med i landskampen mot Ungern i Budapest 1911, där han blev etta i höjdhopps med 188 cm. Samma år lade han beslag på svenskt rekord i höjdhopps med 190 cm. Att en sådan toppman även deltog i de olympiska spelen i Stockholm 1912 som Sveriges representant i höjdhopps är ju självklart.

Vad som däremot torde vara allmänt bekant är "Ursans" tungt vägande insatser i KSAK, där han är ledamot av styrelsen, ordförande i verkställande utskottet och flygfältskommittén samt ledamot av hjälpflygkommittén. För sitt framgångsrika arbete erhöi han vid Aeroklubbens årsmöte i våras förtjänstplakett i guld.

Orädd som få, stark som en "Ursus", rättfram och aldrig rädd för att säga sin mening, är "Ursan" typen för en ursvensk karlakt och flygare. Hans intressen omfattas som nämnts ej endast militär flygning utan överhuvud taget allt och alla som vill upp i luften.

Notarien H. Settmann,
Rindögatan 23, Stockholm.
Sänd mig UTAN KOSTNAD namnförslag
o. upplysningar angående namnändring.

KAMRATCIRKELN

står på grund av utrymmesbrist över till nästa nummer då det (se sid. 2) blir bättre plats.

Allt FÖR FLYGARE OCH FLYGINTRESSERADE



1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 9: 75
2. Flygbrosch, förgylld. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3: 75
3. Flygmärket med kråsnål. Förgylld. Kr. 2: 25. D:o utan krona. Kr. 1: 75
4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm. Kr. 3: 85
5. Slipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 75

På grund av importsvårigheter o. d. äro följande katalognummer f. n. slut i lager:
Nr 58, 73, 74, 79, 80, 95, 110, 139, 142, 146—156, 163, 166, 209, 216, 230, 231, 237, 239, 247—250 och 266—268.

Var god gör anteckning härom i katalogen.

NYHETER!

Våra populära manschettknappar av förgylld metall samt blå emalj och flygmärket kunna åter levereras. Pris som förut endast 4: 75 kr. per par.

Papeterier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i nytt, flott utförande inlagda i trevlig mapp. Pris endast 2: 25 kr.

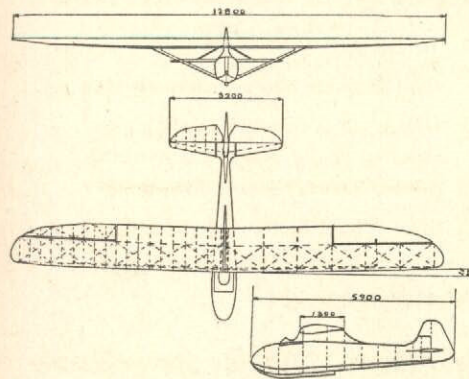
Svensk Flygkalender 1940 åter i lager. Passa på och köp de flygintresserades uppslagsbok med massor av uppgifter om modell-, segel- och motorflyget samt flygrekordtabeller etc. 272 sidor. Pris 2: 50 kr.

Pappersknivar i propellerutförande med flygmärket målat på propellerbladen. Pris 1: 20 kr.

Order över 3 kr. portofritt.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.



Allt i Trycksaker & Klichéer

från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

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

Specialerbjudande

till denna tidskrifts läsare

Kostnadsfritt

lämnas NAMNFÖRSLAG och UPPLYSNINGAR angående namnändring. Insänd denna kupong. Notarien H. Settmann, Rindögatan 23, Stockholm.

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

Malmö

Är Ni i behov av lägenhet

Hyr då genom

FIRMA OTTO ÅBERG

Södergatan 28 Tel. 22367-22683

Använd **SKANDEX-**

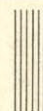


kortsystem vid behov
av lagerkontroll över
flygmaskinsdelar.

SVENSK TILLVERKNING

SVENSKA SKANDEX AKTIEBOLAGET
Göteborg STOCKHOLM Malmö

Malmö



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

Största urval till fördelaktigaste priser hos

A.B.

Orientaliska Mattaffären
Södergatan 18 MALMÖ Tel. 27058, 16248

Malmö

Varför skall man fälla tårar till
rakvatten – när man på ett hyggligt
och humant sätt kan bli klippt och
rakad hos

J. Jönssons
FRISÉRSALONG
Sallerupsvägen 24

ROYAL
MASKINAFFÄREN
ECKERSTRÖM & SAMUELSON
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 241 21

**CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!**

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

**Splitterfritt-
säkerhets-GLAS**

Glas A.-B. Erik Lindberg

Tel. 71570 Malmö



Malmö

Upp genom luften **flyga**
bekymmer och skoskav
om Ni låter **FÖRSTORA**
Edra trånga skor i

NILSSONS SKOMAKERI Lundavägen 14
Telefon 172 63
Alla slags skoreparationer. Snabbt, billigt.

Malmö

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

Ellstorps - Conditoret

Sallerupsvägen 22 Tel. 10339



**SIMON EDSTRÖM A/B.
MALMÖ**

Internationella transporter
Ombesörja befraktning och
transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)

Bofors kvalitetsstål

**C. E. Johanssons
precisionsverktyg.**

Ombud för södra Sverige:

**Oscar Holmén & Co.
MALMÖ**

TRANÅS
KONTORMÖBLER
MASKINAFFÄREN
ECKERSTRÖM & SAMUELSON
Adelgatan 1 MALMÖ Tel. 25716

Aktiebolaget
Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi Mångårig leverantör
till A/B Aerotransport

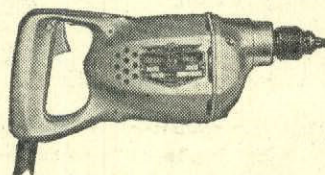
Under ovanstående rubrik

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

Införd antal ggr 1 2 3 4 5 6 7 8

Pris kronor 13 25 36 46 55 63 70 75

Flygbetonade textförslag sändas på
begäran.



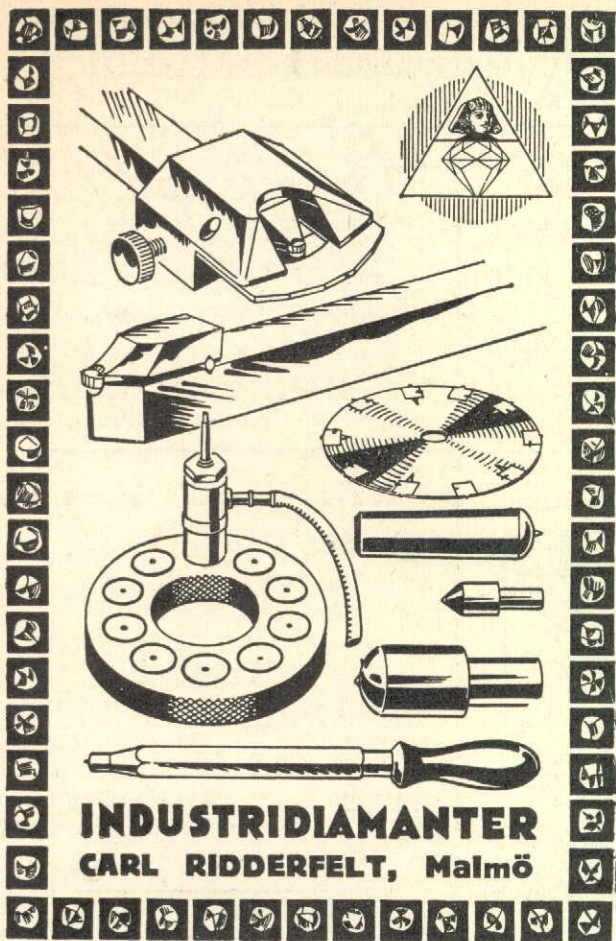
Verktyg och förnö-
denheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

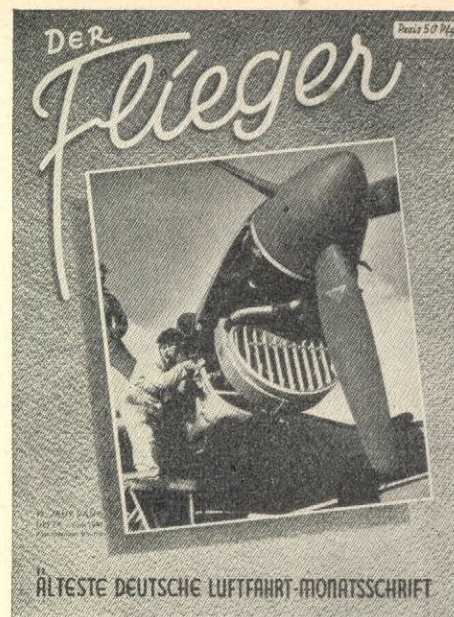
Uniforms-MÖSSAN
med rätta stilen

Lundbladhs Pälsvaruaffär
HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den
omgående till Eder förläggning.



INDUSTRIDIAMANTER
CARL RIDDERFELT, Malmö



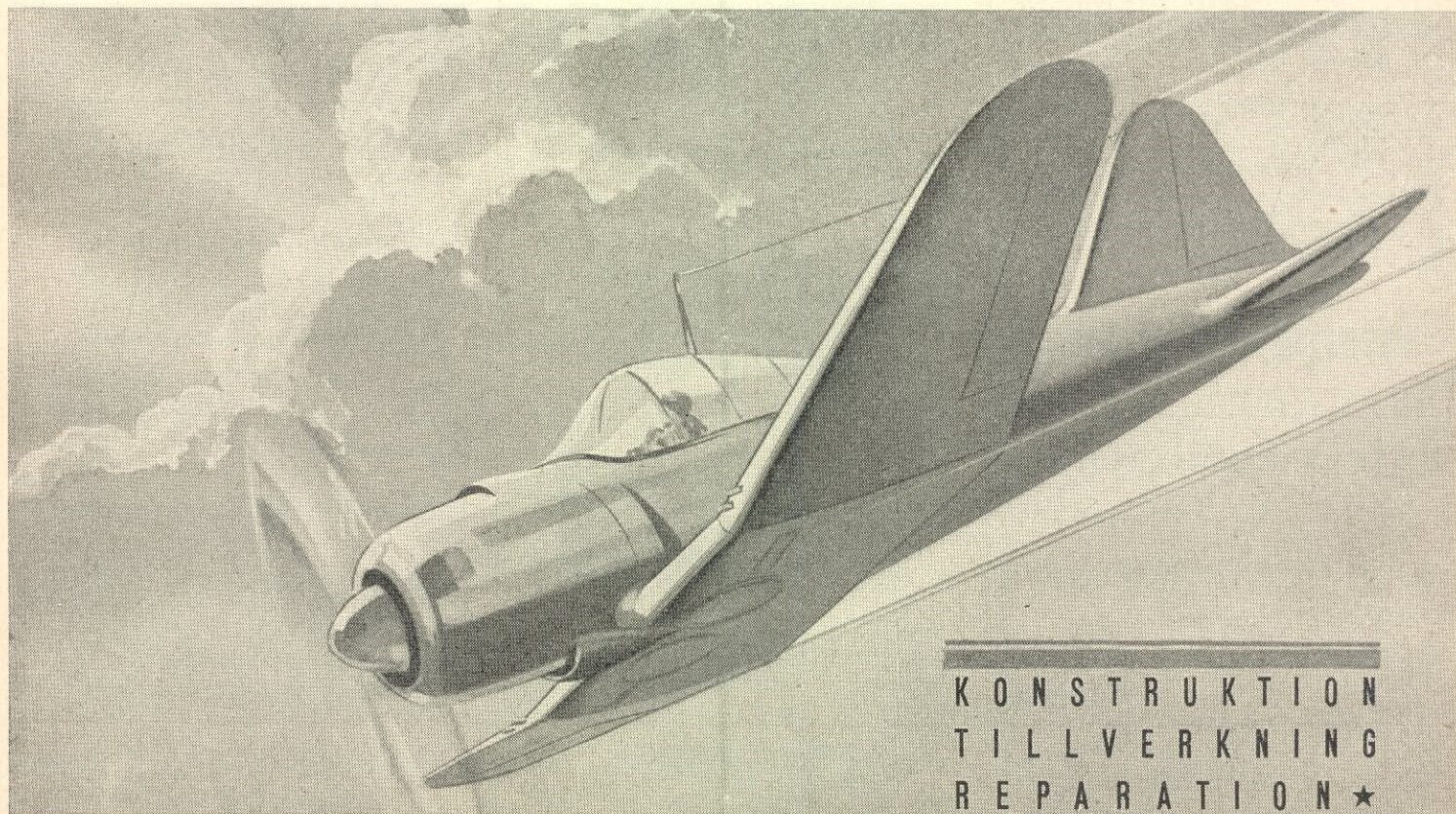
"Der Flieger"

Den representativa tyska flygtid-
 skriften av populär-teknisk karaktär.

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

Begär provnummer från

VERLAG WALTER ZUERL, Pettenkoferstrasse 7,
 München 15, Tyskland.



KONSTRUKTION
 TILLVERKNING
 REPARATION ★

SVENSKA AEROPLAN A.-B.
 LINKÖPING - TROLLHÄTTAN