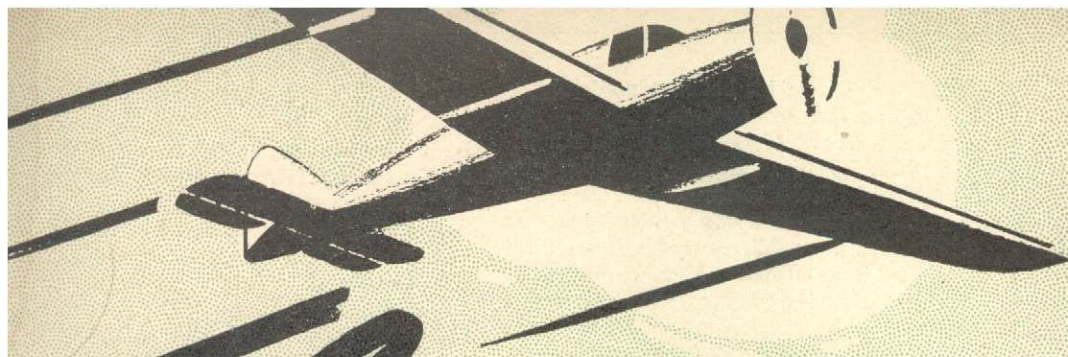


PRIS 25 ore



FLY

TIDNINGEN

ÅRG. 2 ✱ JUNI 1940 ✱ NR 6



Bada och modellflyga samtidigt — härligt! tycker Lasse och Sigvard. — Se sid. 6—7.



USAs flygplanleveranser • "Gå i bolag" om sportplan!
Dyrt "hemslöjda" folkflygplan • Start av segelmodeller
Den tokiga "Lisan" • Modellplanbygge i skolan m.m., m.m.

ALLT om
FLYGNING
och FLYGARE

FLYGANDE MOTORCYKELN



FLYGTIDNINGEN MALMÖ 12

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Utkommer den 1 i varje månad.

Redaktion och huvudkontor: Almedalsgatan 9, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Prenumerationspris:

i Sverige per år 2:75 kr.

i utlandet per år 3:75 kr.

Lösnummerpris 25 öre (i utlandet 35 öre).

Annonpris: 35 öre per mm.

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

Meddelanden av alla slag adresseras till FLYGTIDNINGEN, Malmö 12, och icke till enskilda redaktionsmedlemmar.

Modellplanbygge i skolorna

Den för närvarande både fysiskt och psykiskt starkaste nationen i Europa, Tyskland, har för länge sedan insett flygets betydelse som folkrörelse. Inom flygningen finnas många element som sätta fart på ungdomens företagsamhet, göra den hälsig och lära den tänka självständigt. Det är bevisat att tyska folket till stor del har att tacka just sin starkt utvecklade och utnyttjade flyghåg för den framgång som vunnits på senaste tiden. Allt detta kan man erkänna utan att gå in på människokärlek, kulturell vidsynthet och andra omätbara värden, vilka i de sista av dessa dagar visat sig vara biologiskt oväsentliga.

Vilket folk vill ej vara starkt och friskt? Vilken nation vill icke i nödfall kunna likt en flodväg tränga undan alla misslyckliga "hinder" från det område vilket den anser som sitt livsrum. Vem vill ej skaffa sig en plats i solen?

Övermäktiga krafter ha nu undanröjt all estetisk hänsyn. Varför skulle inte svenska folket kunna gå fram efter den färska linjen, den blodfulla muskelkraftens och smidighetens väg?

Det osvikligaste medlet till "folkfysisk" framgång är ungdomens uppfostran.

Modellflyget är den modernaste ungdomens förtjusning. Men långt ifrån alla ha fått upp ögonen för de möjligheter som här ligga förborgade. Utmärkta tillfällen till den tekniska insiktens och händighetens uppdrivande genom bygget samt kroppens härdande genom modellflygning i friska luften!

Vårt folk är numera med sin tid i de flesta avseenden. En upprykning, andlig och lekamlig, har skapat en effektiv försvarsberedskap. Men uppbyggnadsarbetet måste fortsätta. Modellflyget som det elementära inom morgondagens folkrörelse måste fram! Vid en del svenska skolor har modellplanbygget på privat initiativ införts som detalj inom träslöj-

den. Slöjd lärare ha bevisat modellbyggnadskurser och fått den lidelsen i blodet. Det räcker inte. . . . Modellplanbygget bör införas som frivilligt ämne i alla skolor som ha träslöjd på sitt schema. Därför måste alla slöjd lärare lära sig modellflyga och -bygga, för dem blir ämnet således obligatoriskt. Sportloven kunna användas till trimningsflygningar av de under slöjdtimmarna byggda modellerna. Skaran av modellflygare skulle ökas på detta sätt. Småningom blir tiden mogen att införa modellplanbygget som en obligatorisk del av träslöjden. Och i en framtid kunna vi vänta en kolumn på skolschemata som rubriceras "Flygning", där alla grenar av flyget behandlas.

Då bli vi ett starkt och tekniskt kunnigt folk som inte behöver frukta att bli överflyglat i första taget. . . .

Först och främst måste emellertid alla slöjd lärare kunna bygga och trimma modellflygplan och de elever som ha lust få tillåtelse att bygga modeller under slöjdtimmarna. Över hela landet!

Vem tar initiativet för att få fram en sådan föreskrift?

Försvåra orienteringen för fiendeflygare!

För att försvåra orienteringen från luften ha namnen på järnvägsstationerna övermålat. Detta är en åtgärd som har ganska stor betydelse. Emellertid har man tydligen på många platser glömt att det finnes andra skyltar som äro minst lika bra som vägledning vid orientering från luften. I otaliga städer och orter finnas reklamtavlor med meterhöga bokstäver, på vilka man kan läsa X-köpings trävarubolag, X-stads tegelbruk etc. Dessa borde omedelbart avlägsnas eller övermålas! Likaså finnes firmanamn för världsbekanta bolag målade på en del tak etc. Dessa kunna delvis tjäna som orienteringspunkter i de städer där huvudfabriker eller större filialer äro belägna, varför viss uppmärksamhet även borde ägnas denna detalj.

Utom flygningens område finnas givetvis en hel del detaljer som kunna genomföras för att försvåra marktruppernas orientering. Närmast faller ju tanken i så fall på alla vägvisare, som nu blivit praktiskt taget onödiga sedan biltrafiken nedbringats till ett minimum. Man får emellertid förmoda att vederbörande har tagit hänsyn till och uppmärksammat dessa orienteringspunkter, så att de inom de närmaste dagarna försvinna från våra vägar tills lugnare tider åter inträda.

"Gråstall" bättre än blåstall

Dagspressen meddelar att beredskaparna inom armén i så stor utsträckning som möjligt skola utrustas med blåstall som ersättning sommartid för de varma uniformerna. En välkommen åtgärd! Vi hoppas dock att de styrande inte ämna ge mannarna blå överdragskläder utan sådana i annan färg, helst gråbrun i likhet med arméns senaste uniformsmodell. Inom Flygvapnet har det nämligen visat sig att blåställen äro olämpliga på folk som deltar i markförsvaret av en flygplats.

Kungl. Svenska Aeroklubben

hade lördagen den 18 maj årsmöte på KAK, Stockholm, under ordförandeskap av prins Gustaf Adolf.

Årsmötet beslöt att den vid föregående årsmöte tillsatta flygfältskommittén skall bli permanent. Vidare beslöt mötet att uppdelade segel- och modellflygkommitténs uppgifter på en segel- och en modellflygkommitté för att segelflygets och modellflygets särskilda önskemål och intressen skola kunna tillgodoseas.

Till ny vice ordförande efter direktör Wenner-Gren valdes direktör C.-A. Wicander. Nyvalda i styrelsen blevo kapten C. O. Hugosson, Stockholm, direktör Gösta Fraenckel, Göteborg, civilingenjör K. H. Larsson, Malmö, samt direktör M. Edlund, Uppsala. I verkställande utskottet nyvaldes direktör Ählén och direktör Fraenckel.

Årsmötet avslutades med att prins Gustaf Adolf utdelade klubbens förtjänstmedaljer och plaketter. Förtjänstmedaljen i guld tilldelades direktör Wenner-Gren, generalmajor E. Virgin samt direktör Wicander, förtjänstmedaljen i silver direktör Fraenckel för hans stora insatser på sportflygningens område, samt förtjänstplaketten i guld överste P. R. af Uhr för framgångsrikt arbete vid organiserandet av flygutbildning, överste Å. Lundström för framgångsrikt arbete inom Aeroklubben i Skåne, och generalfältläkare Bauer för förtjänstfullt arbete inom hjälpflygkommittén.

Löjtnant S.-Å. Lindahl har erhållit förtjänstplaketten i silver för framgångsrikt arbete i organiserandet och ledandet av Aeroklubbens centrala flygskola och löjtnant P.-A. Kinnman samma plaketten för rekordsegelflygning på Sylt i Tyskland sommaren 1938. Samma plaketten har även tilldelats major B. Möller för intresserat arbete inom Aeroklubben i Skåne och civilingenjör G. Östman för förtjänstfullt arbete inom Aeroklubbens styrelse och dess modell- och segelflygkommitté.

Förtjänstplaketten i brons tilldelades fotograf Nils Thüring och fru Birgit Thüring för Europaflygning sommaren 1939 samt kemigraf Stig Fägerblad för segelflygprestationer under 1939.

Stockholms-Tidningens medalj jämte 1.000 kr gick till kapten K. G. Lindner för hans pionjärbete för trafikflyget under kriget. Norrköpings Automobil- och Flygklubb erhöi luftfartsinspektörens vandringspris och kemigraf Fägerblad von Rosens segelflygpokal.

Vid styrelsesammanträde efter årsmötet valdes ingenjör Bertil Florman till ordförande i segelflygkommittén och fabrikör T. Stark till ordförande i modellflygkommittén. Dessutom skall en fast sekreterare för segelflyget anställas.

Den blå färgen bryter starkt mot all slags bakgrund, i synnerhet sedan ställen tvätats ett par gånger och fått en ännu mer skrikande färg. Som enbart mekanikerkläder passa de dock utmärkt.

Med hänsyn till dessa erfarenheter få vi alltså vördsamt föreslå att arméns beredskapare få överdragskläder av gråbrun färg — "gråstall".

UTVECKLINGEN inom AMERIKAS FLYG

— Det innersta motivet till att USA så beredvilligt lössläppt de senaste typerna av bomb- och jaktflygplan för export till de allierade är inte så lätt att utforska, det blir mest gissningar, säger ingenjör *Frederick Melchior* vid en intervju med FLYGTIDNINGEN, strax innan han återvänder till Amerika. USA vill nog hjälpa de allierade, så långt kan vi medge i känslöväg. Men en något kallblodigare beräkning finns säkert också med. När nu kriget förorsakat stora förluster inom affärslivet därborta passar det bra med de stora leveranserna till de länder som kan betala och hämta!

Det har uppgivits att leveranserna gäller alla de nyaste typerna, även de senaste konstruerade, fortsätter ingenjör *Melchior*. Det tror jag dock inte. Visserligen är hela serieproduktionen tillgänglig för de allierade, men det finns ju också flygplantyper som i stort sett är färdigkonstruerade men vilka ännu ej upplagts i serier utan befinna sig i ett utvecklingsskede. Serieframställningen börjar inte förrän typerna bragts till sin fulländning. Man måste också tänka på att det tar tre år för en flygplantyp från ritbrädet till aktiv tjänst!

Att amerikanska militärflyget samtycker till denna storleverans av även de senaste serietyperna, det måste nog i alla fall betecknas som mycket klokt. Ty USA behöver ju för närvarande inte en stor luftflotta utan en sådan produktionskapacitet att när stunden kommer all export stoppas och tillverkningen fortsätter i ännu högre takt, men då för att fylla de egna luftstridskrafternas behov. Jag är övertygad om att när så erfordras USA kan på ett år skaffa sig världens om ej största så dock slagkraftigaste luftflotta.

En detalj i detta sammanhang som är mycket intressant är betydelsen av en kvalitativt högtstående personal. Det är just detta som gjort USAs marin- och flygstridskrafter så effektiva. Personalen har god moral och en fantastisk skjutskicklighet. Amerika har här på ett klokt sätt fyllt behovet av tränat folk på alla poster. Personalen har så att säga vuxit upp med materielen, ty så fort en ny sak konstruerats tilldelas den alla det vederbör. Således har de amerikanska piloterna verklig teknisk intelligens, beroende på att de alltid haft tillgång till och tränat intensivt med de senaste utkomna typerna, instrumenten m. m.

När jag nu är i färd med att berömma Amerikas flyg skulle jag gärna vilja nämna den stora luftforskningsinstitutionen NACA, d. v. s. "National Advisory Committee for Aeronautics". NACA publicerar generöst alla — åtminstone till synes alla! — forskningsresultat och ställer dem härigenom till hela världens förfogande. Denna institution har gjort oerhörd nytta genom sitt strålande forskningsarbete.

USAs trafikflyg har i samverkan med flygindustrin kommit fram till resultat som hela den övriga världen tycks upp-

skatta. Se t. ex. på de trafikflygplan som Douglas och Lockheed tillverkar. Dessa plan gå över hela jordklotet! Motorerna ha fulländats i jämbredd med flygplanen.



Ingenjör *Frederick C. Melchior*

föddes i Malmö 1901. Avlade fältflygarexamen på Malmslätt, där han tjänstgjorde hösten 1922—april 1925. Därpå flög han i ABAs tjänst på linjerna Malmö—Amsterdam, Malmö—Berlin och Malmö—Köpenhamn. Så trädde han i tjänst hos Junkers i Dessau. För detta bolags räkning sändes han till USA och verkade där under 9 år, därav 5 år vid Junkers kontor i New York. Övergick till ett privat företag, i vilket han åren 1935—1937 arbetade med bl. a. provflygning — "test piloting". År 1938 fick ingenjör *Melchior* anställning som teknisk representant vid den stora flygindustrin United Aircraft Corporation, Hartford, Conn., vilken består av 4 "divisions": Pratt & Whitney Aircraft, Hamilton Standard, Vought-Sikorsky Aircraft och United Aircraft Exports. Företagets ledning ansåg att hans erfarenhet och språkkunskaper skulle göra honom lämpad för utrikestjänst, varför han i januari 1939 sändes till Paris för att i Europa handha den tekniska representationen och övervaka installationsarbeten för Pratt & Whitney Aircraft. Dessförinnan hade han dock grundligt satt sig in i sitt nya yrke under ett års intensivt studium vid fabriken i Hartford. Vid krigsutbrottet i höstas blev ingenjör *Melchior* ombedd att fara till Sverige för att med Malmö som huvudkvarter i största möjliga utsträckning omhänderta företagets intressen i norra Europa, då ju den i England och Frankrike kvarlämnade personalen självfallet vid krigstillstånd blev isolerad av den inträdande censen. När detta läses är han åter på väg till USA för att studera alla nyheterna på installationsområdet.

Ingenjör *Melchior* ger i denna intervju många intressanta synpunkter på amerikanskt flyg av i dag.

En sak vill jag påpeka: man kan egentligen inte jämföra amerikanskt och europeiskt trafikflyg. Här tycker vi att vi flugit en väldig sträcka när 1.000 km avverkats. Som en jämförelse vill jag nämna ett exempel: tre av de största amerikanska trafikflyglinjerna United Air Lines, American Air Lines och T W A gör sex dubbelturer per dygn vardera mellan New York och Los Angeles, en sträcka av c:a 4.500 km. Trafiken går i alla väder. Man landar på många småflygplatser som skulle föraktas här hemma. En del av dessa fält äro dåliga, för blindlandning helt enkelt underhålliga. Det kan synas råda en utomordentlig sorglöshet, men trafiken företages i själva verket med enastående precision.

Ska vi göra en tur tvärs över den amerikanska kontinenten? Sedan vi gjort undan dagens arbete embarkerar vi vårt trafikplan vid New York Airport kl. 18,15. Vid 21-tiden har vi kommit till Cleveland, där planet omändras till sovкупé. Man lägger sig, sover gott och väcks vid 6-tiden på morgonen strax före framkomsten till Salt Lake City. Därifrån färdas vi med dagmaskin till Los Angeles, där man är framme kl. halv 9. Vi har flugit 4.500 km utan att förlora en enda timmes arbetstid! Pigg och utsövd är man i god form att göra sina affärer på Stilla-havskusten...

United Air Lines använder mest Douglas DC 3 med Twin Wasp-motorer av den nya C-serien på 1.200 hästars starteffekt. Vårt eget Aerotransport har ju samma flygplan, men försedda med motorer av B-serien. Både ABA och det svenska flygvapnet får emellertid snart C-serien också. United Air Lines har med sina C-motorer fastställt en marschhastighet av 330 km/tim på 3.600 m höjd. Då uttages endast 62 1/2 procent av den normala effekten på 1.050 hästkrafter. Bränsleförbrukningen har nedbringats till 205 gram per hästkrafttimme. Om man använder 60 procents effekt eller därunder kan man komma ned till 190 gr/hktim.

— Underverk bland motorerna? frågar Ni. Ja, jag kan ju nämna den nya "Double Wasp" med 18 cylindrar, starteffekt 1.875 hästar. Den väger endast något över 1.000 kg och diametern är 1.320 mm. Motorn har två kompressorutväxlingar, liksom vissa i "Twin Wasp"-serierna. På den låga utväxlingen får man maximal effekt för start och lågflygning och på den höga utväxlingen maximal effekt för höjdflygning.

Det finns ju många faktorer som medverkat till USAs ledande ställning inom flyget. Ett så stort land måste ju ha resurser av stora mått med alla råvaror inom egna gränser. Industrin har byggts upp till något fantastiskt. Forskningsarbetet har utnyttjats till det yttersta. De väldiga avstånden har också uppmuntrat till företagsamhet speciellt inom trafik-

(Forts. på sid. 14)



Sölve Skerfving, disponent,
sportflygare, Malmö.

Jag har med intresse följt diskussionen om "folkflygplanet". Enligt min åsikt äro de flesta inläggen alltför optimistiskt färgade. Nästan alla önska sig ett plan som är solitt byggt, lättflyget, fullt konstflygningsdugligt, säkert och pålitligt, ekonomiskt, som går fort men som likväl inte får kosta mer än 5.000—6.000 kronor. Hur roligt och bra det än vore om en sådan önskan bleve verklighet så måste man nog från början fastslå att det *inte* går — åtminstone ej för närvarande.

Det finns beträffande flygplanbygge vissa fordringar, som varken fabrikant eller kontrollerande myndighet får eller kan pruta av på utan att säkerheten äventyras. För att få bygga måste tillverkaren ha noggranna, godkända ritningar och beräkningar. Han får ej använda vad för material och vad för arbetskraft som helst. Ofta klankas det på myndigheterna, vilka kallas förstockade och kitsliga, eller på tillverkaren, som håller för högt pris. Men vem får bära hundhuvudet om det händer något? Givetvis tillverkaren och den godkännande myndigheten. Jämföra vi med förhållandena i andra länder, t. ex. USA, finna vi att myndigheterna där äro lika stränga och bli lika utskälda av oförståndigt folk.

Så länge man i tillverkningen måste hålla en viss *standard* kommer man heller inte under ett visst *pris*. Utvalt material är dyrare än annat, arbetskraft till planering, försök, bygge och kontroll fås inte gratis. Botemedlet mot de höga kostnaderna för flygplanframställning i Sverige anges ofta av oerfaret folk vara serietillverkning på licens. Sådan tillverkning

Klemm Kl 105. Motor Hirth HM 515 på 60/70 hk.

Svensk sportflygare vill ha allt för intet!

Man får inte ett modernt sportflygplan för mindre än 12.000 kronor, säger disponent Sölve Skerfving i nedanstående inlägg i diskussionen om folkflygplanet.

Hänga i luften kring hemmafältet ingenting för flygvikningar.

förbilliga när det gäller en sluten beställning av ett visst större antal *militära* plan — beträffande vilka en mängd ytterligare fördyrande detaljer tillkomma. I fråga om sportplan lönar den sig *inte*, nota bene om man bygger en aktuell typ. När man byggt — och sålt! — 100 flygplan äro kostnaderna täckta, i bästa fall — så räknas åtminstone erfarna fabrikanter. Licensunderlag fås inte gratis ty tillverkaren har rakt ingen anledning att skänka bort sina ritningar och resultatet av dyrbara experiment, samtidigt som han avstår från en viss marknad till förmån för de licensbyggda planen.



Gotha Go 150 med två Zündappmotorer på vardera 50/55 hk.

Den enda vägen att få fram ett folkflygplan till visserligen inte lågt men dock *överkomligt* pris synes vara att erfarna tillverkare med stora resurser lägga upp standardplan i jätteserier. Detta förutsätter emellertid att man har möjlighet att konkurrera ute på den stora marknaden. Man har talat mycket om det svenska sportflygplanet, och hur roligt det än vore om en lyckad svensk konstruktion såg dagen är det dock tvivel underkastat om vi med bl. a. våra arbetslöner kunna konkurrera på världsmarknaden ens under förhållanden som förr kallades normala.

Tanken på ett folkflygplan är ju ingen nyhet, och i flera länder har man försökt

bygga dem. I USA har man gått fram med typerna Cub, Taylorcraft, Aeronca m. fl. Dessa plan äro i byggnadssätt och prestanda varandra ganska lika. Jag tror inte att de ha stora förutsättningar att få en större spridning i vårt land, helt enkelt därför att de inom flygplanbygget representera en redan svunnen epok, kort sagt: de äro omoderna. Deras driftsekonomi erkännes och gör dem fortfarande lämpliga för den första utbildningen, men några verkliga folkflygplan äro de ej. Deras ringa hastighet gör dem mindre lämpade för överlandsflygningar, och åtminstone den svenske sportflygaren har så mycket vikingasinne i behåll att han inte nöjer sig med att flyga runt hemmafältet. Den stora tjusningen med ett eget flygplan är väl ändå att man kan ut och se sig om på andra håll, avverka långa sträckor på kort tid och sålunda få mycket ut av en kort ledighet. Vill man det så är 110—120 km/tim inte tillräckligt, särskilt om man någon gång skulle råka få motvind.

England har bidragit med sin *Cygn*et (avbildad på förstasidan i förra numret av FLYGTIDNINGEN), en typ som är modern i sitt byggnadssätt och även i övrigt ser intressant ut. Den påstås ha goda flygegenskaper. Jag har hittills dock ej träffat någon som flugit den och har heller inte hört vad den kostar. Priset är ju en viktig sak när det gäller folkflygplanet, och då *Cygn*et är av metall torde väl typen inte bli särskilt billig.

I Tyskland, folkbilens hemland, har man också tagit upp frågan om "flygplanet för envar", och flera fabriker ha med intresse arbetat på saken. De flesta av dessa typer ha ingående beskrivits i denna tidning och annan svensk flyglitteratur. De jag stiftat bekantskap med äro Bücker Bü 181 A, Gotha 150, Klemm Kl 105, Klemm Kl 107 samt Siebel Si 202 "Hummel". Beträffande alla dessa typer gäller det att de äro tvåsitsiga kabinplan, sida vid sida. I övrigt äro de lågvingade, fribärande monoplan, ett byggnadssätt som till synes fullständigt slagit igenom till förmån för större hastighet, bättre flygegenskaper samt driftsekonomi. Sittsarnas konsekventa placering sida vid sida föranledes av direktiv från Reichsluftfahrtministerium. Denna placerings användbarhet vid utbildning, i synnerhet den grundläggande, är föremål för omfattande prov, vilkas resultat vi även här komma att ta del av med intresse. Sittsarnas placering i tandem eller sida vid sida är ju ett gammalt tvisteämne. För ett privatplan är givetvis placeringen sida



vid sida i en välventilerad, dragfri kabin att föredraga.

I övrigt har parollen vid dessa konstruktioner varit: "tillbaka till träet!" Våra segelflygare ha ju under årtal envist förfäktat träet så snart det gällt lätta flygplan, och de ha fått rätt. Trä är elastiskt, hållbart, lätt att konservera, lätt att reparera och sammanfoga — samt billigt.

Bücker 181 A är ett högvärdigt sportplan, byggt av trä utom flygkroppens framdel, som består av stålrör. Motorn är en Hirth HM 504 A 2 om 105 hk.

Siebel "Hummel" bygges t. v. med en svag motor, Zündapp på 50/55 hk men kan enligt tillverkaren även monteras med andra motorer.

Gotha 150 är som tvåmotorigt plan särskilt intressant. Det har en Zündapp i vardera vingen och gör med dessa 100 hästar god hastighet.

Klemm Kl 105 och *Kl 107* äro byggda helt av trä i skalkonstruktion efter ett nytt patent av D:r Klemm, det s. k. Halbschalen-Bauweise. Patentet är epokgörande inom träbygget och har nyligen sålts till USA. Motorn är i *Kl 107* en 105 hästars Hirth HM 504 A 2. I *Kl 105* har man vid försöken använt en Zündapp men ämnar vid serietillverkningen ersätta denna med en ny Hirth, som torde bli på c:a 70 hk. *Kl 107* är godkänd för all avancerad flygning: prestanda och flygegenskaper ungefär som *Kl 35 B*. Priset blir emellertid betydligt lägre och torde stanna under 20.000 kr. *Kl 105* med den nya motorn kommer att kosta 15.000 eller mindre och torde mer kunna göra skäl för benämningen folkflygplan. I motsats till *Kl 107* kommer den ännu inte i serier utan beräknades under normala tider skola komma först till hösten.

"Gå i bolag" om sportflygplan!

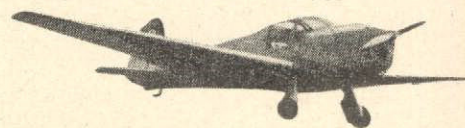
Under 12.000—15.000 kronor torde det vara omöjligt att få ett privatplan med den utstyrsel och de egenskaper som en svensk sportflygare gör anspråk på. Femtontusen är emellertid ganska mycket pengar, och även efter köpet är ett flygplan ingen billig leksak, det kan jag av egen erfarenhet intyga. En framkomlig väg är ju att man "går i bolag" om ett

Världsläget föranleder fortfarande red. att ställa en objektiv och allsidig undersökning om möjligheterna för en svensk folkflygplanindustri på framtiden. Så snart det ljusnar återkomma vi med de uttalanden som utlovats i bl. a. inledningsartikeln i nr 4 av FLYGTIDNINGEN. Till dess upplåta vi emellertid våra spalter för en fortsatt diskussion!

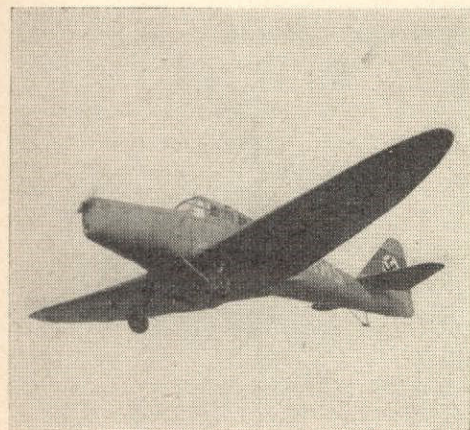


Siebel Si 202 "Hummel". Motor Zündapp på 50/55 hk.

sportplan. Fyra—fem sportflygare slå sig ihop, satsa 3.000—4.000 kronor var som grundplåt och dela upp andra kostnader per flygtimme. Varje delägare disponerar planet en week-end i tur och ordning och får ta söndagen som den kommer, med dåligt väder eller (ibland) motsatsen. Låt vara att man får anpassa sig efter varandra och avstå från den hundra procentiga äganderättens tjusning — man kan dock på detta vis för en överkomlig summa samla både flygtid, erfarenhet och en mängd trevliga upplevelser i luften och vid främmande fält, vilket allt väl är vad sportflygaren söker när han ser sig om efter sitt "folkflygplan".



Bücker Bü 181 A. Motor Hirth HM 504 A 2 på 105 hk.



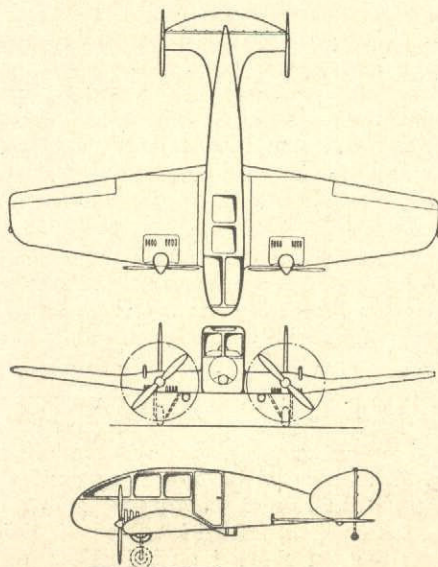
Klemm Kl 107. Motor Hirth HM 504 A 2 på 105 hk.

FLYGKROPP MED BÄRANDE PROFIL

Intressant kanadensisk nykonstruktion —
kan flygas med dieselmotorer på 50 hk.

I Kanada har nyligen konstruerats ett tvåmotorigt lätt flygplan, avsett att användas för både civila och militära ändamål. Konstruktorerna heta A. Craigon, flygingenjör i Toronto, och S. A. F. MacDonald, anställd i Aviation Service Corp., Ltd.

Flygkroppen är byggd enligt vingprofilen NACA-6421 och skall övertaga en del av vingbelastningen samt minska landningsfarten. Vingarna ha närmast kroppen samma profil som denna, och utåt spetsarna har profilen NACA-2409 kommit till användning. Vingkonstruktionen har genomgått en omfattande vindtunnelprovning och befunnits vara utmärkt. Vingarnas tjocklek närmast kroppen tillåta en fullständig inbyggnad i dessa av de två motorerna, vilka kunna vara antingen Continental A-50 eller *Craigon D-50*, båda typerna på 50 hk, den senare dieselmotor.



tor. Motorerna startas medelst en "Craigon Hydromechanic starter", vilken man öververas från förarsätet genom en pedal.

Vingflapsen äro nästan triangulära och användas både vid landning och start.

Landningsstället är indragbart och manövreras för hand.

Data: spännvidd 10 m
längd 7,5 m
vingyta 18,6 kvm
tomvikt 485 kg
flygvikt 865 kg.

Prestanda: maxfart vid 1.900 v/min 225 km/tim
resefart 200 km/tim
landningsfart 60—70 km/tim
aktionssträcka 2.200 km
stigförmåga 380 m/min
tjänstetopphöjd 5.500 m

Planet uppges skola bli billigt både i inköp och drift. En intressant nyhet! Särskilt angenämt är det att höra att dieselmotorer kommit till användning i ett lätt flygplan.



Liksom alla nya rörelser lider även modellflyget av en del missförhållanden som bromsa utvecklingen. Dit hör den begränsning av verksamheten till höst- och vårsäsongerna som jordbruksförhållandena framtvinga.

Under den mest idealiska tiden, sommaren, få modellflygarna vackert hålla sina maskiner på marken, annars kan det hända att planen hamna i någon veteåker eller i den övriga växande grödan. Om man då vill springa och hämta det försvunna planet riskerar man ett fast grepp i kragen av en barkad näve, kanske t. o. m. ett kok stryk. Och det är alldeles som det ska vara, bonden kan med all rätt fordra att få ha sina åkrar i fred. De enda platser där modellflyg kan bedrivas även mitt på sommaren är de stora flygfälten, men dessa äro ju än så länge alltför fåtaliga för att kunna betjäna alla landets modellflygare. Förresten får man inte hålla till där heller. Alltså återstår endast att söka rätta felet, som ligger hos själva modellflyget, inte hos bönderna och jordbruket, vilket en del modellflygare kanske tror.

Ändring till det bättre företages lättast genom övergång sommartid till *modellplan med flottörer*. Eventuella fördomar i modellflygkretsar att flottörerna skulle bli för tunga o. s. v. få säkert nådestöten efter några praktiska försök. Bara man kommer sig för så....

Aningen av en fördom fanns även hos mig innan jag en vacker sommar dag fick tillfälle att fotografera en Cirrus som byggts om till hydromodell. Två av bilderna finnas i detta nummer, den ena på förstasidan, den andra bredvid rubriken till denna artikel.

Modellen tillhör en ung konstruktör i Fagersta—Västansforsklubben "Kontakt", Lasse Boström, som kanske av en slump valt rätter modelltyp för sitt lyckade försök. Cirrus har ju i vanliga fall för liten vingbelastning, d. v. s. den är som landplan för lätt i förhållande till sin stora vingyta, vilket visar sig när den släpps upp i kytigt väder.... Men när så flottörerna komma på blir vingbelastningen lagom och Cirrus flyger stadigt. Det gäller alltså för dem som vilja gå och göra likadant att hitta just en modell med ganska liten vingbelastning.

Jag hade som sagt vissa förutfattade meningar om hydromodeller, att de inte skulle prestera något särdeles i flygväg

Modellflyg i SOMMARVATTEN!

och vidare i den stilen. Men jag fick se på annat, det blev flyga av....

När jag kom till sjön Saxen, där Lasse och hans kamrat Sigvard Andersson från Ulfbo flygklubb höllo på att reparera Cirrusen, bad jag få se den flyga. Kroppen var avklädd för översyn och omklädsel. En del andra fel skulle också avhjälpas. Lasse villfor min begäran och monterade provisoriskt ihop planet. Så bar det iväg ner i sjön i bara badbyxor. Över oss sken sommarsolen ljuvligt hett.

Lasse vevar upp motorn. Planet sticker iväg. Men det är inte trimmat, gummimotorn är gammal och ska just till att bytas ut, den nakna kroppen erbjuder allt för stort luftmotstånd — maskinen orkar inte lyfta från vattenytan. Men det är nu det. Förr, när kärran var i toppform, då skulle du ha sett! säga pojkar, den lyfte som ett skott och hade ett par gånger flugit tvärs över Saxboviken, en sträcka på gott och väl 500 m.

Nå, Cirrusen får väl starta från ägarens hand då. Upp i luften, ut på djupet! Den flyger trots sitt primitiva tillstånd utmärkt vackert och landar flott, visar inte den minsta tendens att slå runt. Pojkarna startar planet från grunt vatten medan jag simmar och trampar vatten ute på djupet med kameran i ena näven — vattentrampningen blir ganska intensiv

när modellen kommer flygande och kameran måste hållas i bägge händerna! Men roligt är det för oss alla tre. Över oss slösar som sagt sommarsolen med sina varma strålar. Underbart, härligt, obeskrivligt! Om det vore möjligt skulle man gärna hänga i långfingret efter Cirrusen och leka surfingbräda och skratta för full hals över hur vanvettigt roligt det är att leva.

*

Om man har en smula företagsamhet behöver man således inte alls göra ett långt uppehåll i modellflygverksamheten varje sommar. Numera finns det ingen giltig ursäkt för ett sommaruppehåll. En av fördelarna med sjömodeller är också att de tillåta en lyckad kombination mellan modellflyg och bad — nöjet blir säkert mer än fördubblat.

Till sommaren vill vi alltså se många sjömodeller på vattnet lite varstans. Sätt igång bara, prova er fram tills flottörerna blir bra i alla avseenden. En god hjälp har ni bl. a. i vår vän Lasses ritning och arbetsbeskrivning här nedan.

Nu, pojkar, är det rätta tiden att börja bygga sjömodeller, nu sporrar ni också av längtan efter sommarvattnet som smeker skinnet.

Jamt.

L A S S E S F L O T T Ö R E R

Så här talar Lasse Boström om att man ska bygga flottörerna (kasta ibland ett getöga på ritningen nederst på sid. 7 så att ni vet var ni håller till):

Spanten i flottörerna böra utskäras ur 1 mm balsaf. Bottenlongerongen och de två longerongerna där landningsställsfästena sitta fast skola vara av 3×3 mm och de övriga av 2×2 mm balsalist. Vid spant nr 3, där flottörhaket är beläget, kan man från den undre till de två närmaste longerongerna sätta fast ett par 3×3 mm lister till hjälp när papperet ska fästas. I flottörernas för och akter skola alla longerongerna fästas på ett par massiva balsabitlar.

När alla longeronger äro fastlimmade bör man putsa noga med fint sandpapper. Fästena för landningsställ och bakstöttor bestå av mässingrör, ev. av aluminiumrör. De fästas på de andra longerongerna uppifrån räknat, se fig. 1. Man gör då först en liten skåra i longerongen, skär ut en likadan skåra i en balsaklots och limmar denna ovanpå longerongen med

balsalim. Stöttorna mellan flottörerna böjas till av 1 mm pianotråd. Flottörerna böra sitta ganska brett isär; i detta fall vickar maskinen inte så lätt på vattnet. På stöttorna vikes ett knä innanför flottörerna så att dessa inte glida ut och in. Bakstöttorna, som bära upp kroppen, lödas fast vid tvärstöttan.

Klädseln består av japanpapper. Då man kläder flottörerna måste man noga se till att papperet inte går sönder. På den undre, spetsiga delen bör man ha dubbelt papper. Detta går bra att fästa när man strukit första klädseln med impregnering, t. ex. zaponlack. Då man lagt på det yttre papperet måste man stryka till det med penseln så att inga luftbubblor uppstå under papperet. Efter strykning med impregnering 4—5 gånger blir papperet spänt, hårt och glatt och löses inte upp i vatten.

När man monterar flottörerna på modellen tar man bort hjulen från landningsstället och lindar fast detta med smala gummiband på den främre tvär-

MODELLPLAN MED TRE TOFFLOR

Det är inte nödvändigt att bygga flottörmodellen med två flottörer som vanliga moderna sjöflygplan. Lika gärna kan man följa det gamla mönstret med tre "tofflor" — se bilden av Farmanplanet på sid. 12 i nr 5.

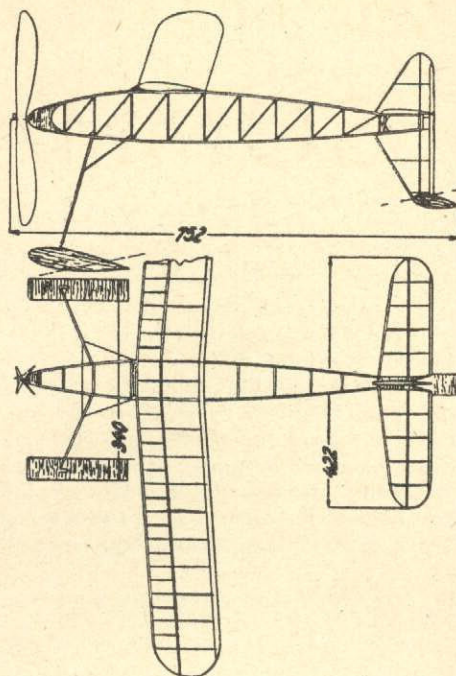
Vi visa här en översiktsritning (ur Flugsport) av den tyska toffelmodellen "H. Antusch DFS". Det är ett verkligt rekordplan, vilket efter start från vattnet uppnått en flygtid av 7 min 9,5 sek. Startsträckan är endast 2—3 m.

Flottörerna göras med sidostycken av 1,5 mm balsa som över- och undertill bordläggas med 0,8 mm balsa och klädas med siden som dopas 3—4 gånger. Bredden mellan tofflorna är 340 mm. Flottörstöttorna göras av rotting med förstärkning av 1 mm pianotråd.

Hur modellen i övrigt tillverkas framgår av skissen. Flygkroppens longeronger består av 4×4 mm balsalist, spant och diagonaler av 3×4 mm balsa. Kroppen klädes med japanpapper som dopas minst 3 gånger.

Ving- och stabilisatorbalkar består av 3×10 mm hård balsa, vingens framkant av 5×5 mm balsalist. Spryglarna skäras ur 1,5 mm balsaflak. Klädseln är japanpapper som strykes minst 2 gånger med dope. Vingen har en V-form på 12 grader och en pilform på 6 grader. Vingprofil RAF 32.

"H. Antusch DFS" har en spännvidd av 1.000 mm, längd 752 mm. Stabilisatorns spännvidd 422 mm. Propellerns diame-



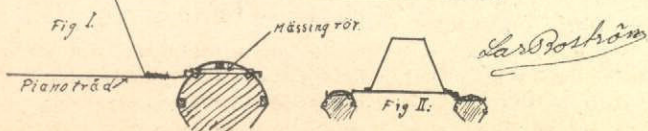
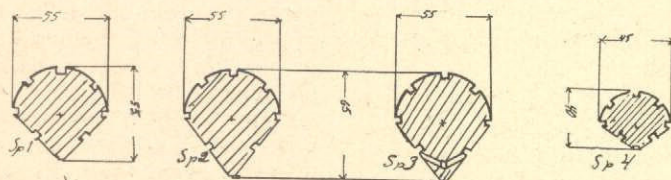
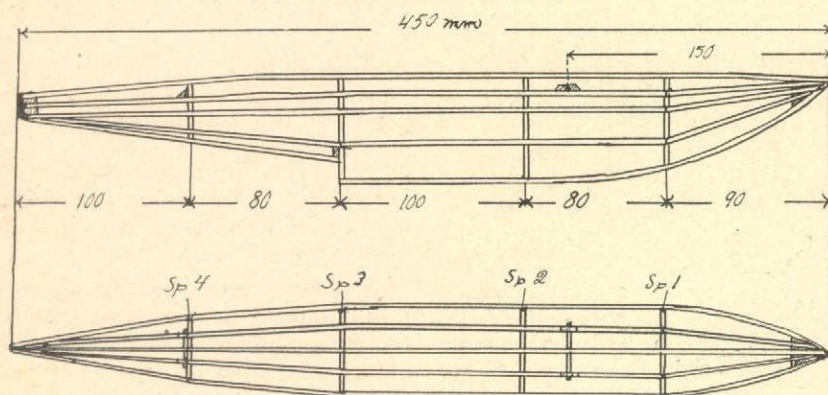
ter 360 mm och dess stigning 400 mm. Flygvikten bör vara 150 gram. Vingytan är 11,33 kvdm och vingbelastningen 13,27 gr/kvdm.

Gummimotorn består av 12 strängar 4,7 mm gummisnodd. Gummimotorns längd är större än hakavståndet, varför den tvinnas före påhakandet. Propellern bör givetvis ha frikoppling.

stötan. Bakstöttorna, som måste rätta sig efter landningsställets höjd, fästas med ett gummiband över flygkroppen.

Man bör inte flyga i allt för hård vind,

då planet kan stjälpas. I sådant fall finns risken att vingar och roder bli vinda — och då ha de goda resultaten blåst bort för en tid framåt!



Glidflygplanet "MÅSUNGEN"

Då vi anta att många av våra läsare är intresserade av att veta hur det i nr 5 omnämnda helsvenska glidflygplanet "Måsungen" konstruerats lämna vi här nedan en kort beskrivning:

Stagställ och stjärtställ äro atfödda i öppen triangelkonstruktion. I fogar och knutpunkter är s. k. klossning generellt tillämpad. Stagbocken för landningsstagen samt det undre stagställspartiet äro fanerade på båda sidor med 3 mm diagonalskuret fanér. Stötdämparna i skidan ha en infästning som medgiva fjädring även i sidled.

Vingarna äro byggda på två balkar av I-sektion. Livet i balken utgöres av 3 mm diagonalskuret fanér. Genom denna diagonalskärning kan man utnyttja fanerets draghållfasthet som bärande moment i balken. Diagonalförstagningen i vingen är utförd som balkar, vilka även upptaga bärande krafter. Detta utförande skapar stor torsionsstyvhet i hela vingen.

Stjärtpartiet avviker något från de tyska typerna genom sin utformning. Till grund för denna liggas praktiska prov med olika roderutföranden. Genom den aerodynamiskt fördelaktigare utformningen erhålles tämligen god roderverkan även vid onormalt låg hastighet, en sak som bör värdesättas emedan nybörjaren har en viss benägenhet att överstegra planet och tappa farten när han gör sina första lärospån. Stabilisatorn är byggd på två balkar med torsionsnäsa och fanérklädda spetsar. Höjdrodret har en balk och två snedställda hävarmar för kontrollen. Profilstöttor av furu staga stabilisatorn vid stjärtstället. Även sidorodret är byggt på en balk, har både parallell- och diagonalspryglar samt är delvis aerodynamiskt utformat. Samtliga bärstag och landningsstag består av 3,5 mm wire. Roderlinorna äro av 2,5 mm wire. Stjärtpartiet stagas med 2 mm pianotråd.

Samtliga bärande beslag äro utförda i crommolybdenstålplåt. Beslag för bryttrissor o. d. består av duraluminium. "Måsungen" kan försees med inklädsel, s. k. ägg. Materialkostnaderna uppgå under nuvarande förhållanden till c:a 400 kronor.

Data: längd 5,59 m
spännvidd 10 m
höjd 2,15 m
vingyta 15 kvm
tomvikt 80 kg
glidförhållande 1 : 11.

Ett Dalarekord

Den 2 maj kunde en modellflygare i Dalarna, Folke Gunnarsson, Bispberg, notera en extra fin flygning med sin 75 cm modell av egen konstruktion. Han följde efter den med cykel under 25 min 30 sek. Planet landade på en åker, som var omgiven av skog, 5 km från startplatsen. Det är Gunnarssons hittills bästa tid. Tre modellplan av samma konstruktion flögo bort för honom i fjol. För två av dem noterades tider omkring 16 min.

VI PRESENTERA:



Åke Gävert,
civilingenjör, sekr. i Stockholms
Segelflygförbund, C-flygare.

Civilingenjör Åke Gävert har hunnit med åtskilligt i flygväg. Under två år fungerade han som ordförande i Chalmers segelflygklubb, Göteborg. Tack vare hans energi och intresse kom en livlig flygverksamhet i gång, och herr ordföranden själv var en av de första som erövrade A-diplomet.

Mitt under brinnande tentamensläsning i våras fick Gävert flygfarbrorstipendium och utbildades omedelbart.

Men göteborgarna fingo inte behålla denna verksamma kraft länge, ty han erhöll anställning i Stockholm, dit han kom lagom för att mottaga den viktiga funktionen som sekreterare i Stockholms segelflygklubb. Det livliga segelflygintresset i huvudstaden hade strax förut resulterat i bildandet av Stockholms segelflygförbund. Byggverksamheten var omfattande, och Åke Gävert fick fullt upp att göra, i synnerhet som snart även kassörens åligganden lades till sekreterarsysslan. Vid jultiden kommo så förbundets flygövningar åter i gång efter att ha legat nere sedan krigsutbrottet i september. Nu blev Gävert förbundets instruktör, vilken ansvarsfulla syssla han fortfarande innehar med den äran. Under påsken passade han på att ta C-diplomet uppe i Dalarna.

Till den som nedskrivit dessa rader yttrade Åke Gävert nyligen:

"Segelflygets största betydelse är att det kan ge vårt land en reserv av unga flygare. Vi måste försöka intressera militärflygarna för segelflyget, ty vi behöver deras hjälp för att få fram utbildningen av många segelflygare. För att målet skall nås fordras ett starkt stöd från försvarsmaktens sida. Segelflyget är nu en nationell angelägenhet, en försvarsangelägenhet, i ännu högre grad än det är en underbar sport."

Åke Gävert vet vad han talar om, ty han är synnerligen väl bevandrad på området, både teoretiskt och praktiskt. Allsidigt aktiv, är han en tillgång för svenskt segelflyg.

B. H.



I FÖRBIFLYKTEN

Fallskärmshopp i fabriksskorsten.

Ett egendomligt fallskärmshopp, som säkerligen är enastående i flygets historia, har nyligen gjorts i Sidney.

En flygare kastade sig ut på 1.000 m höjd och hamnade rakt i en 100 meter hög fabriksskorsten, där han gled ned till höfterna och fastnade. Det dröjde en bra stund innan han blev frälst ur den obehagliga ställningen, men det visade sig att han dessbättre inte lidit någon skada.

o

Vad kostar en flygning jorden runt?

En amerikan har med hjälp av trafikflyget tagit sig runt jordklotet. Den lilla nätta turen kostade honom omkring 8.000 kronor och tog 20 dagar. Färden gick över Honolulu, Hongkong, Bangkok och Paris. Flera nätter fick han ta i anspråk för att kunna utnyttja de snabbaste lägenheterna.

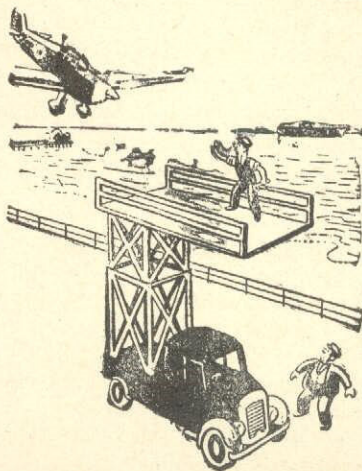
o

Höjdmätning från flygplan.

Absolut höjdmätning från flygplan medelst radiovågor torde i en framtid komma att få mycket vidsträckt användning. United Airlines och Bell Telephone Laboratories ha nyligen gemensamt börjat utprova ett system härför, särskilt märkligt såtillvida som det utnyttjar den högsta hittills i praktiken använda radiofrekvensen, nämligen blott 0,6 m våglängd.

En sändare med några watts antenn-effekt placeras under den ena, en mottagare under den andra vingpetsen på flygplanet. Mottagarens antenn uppfångar dels den direkta signalen från sändaren, men även den signal, som gått vertikalt mot jorden och där reflekteras.

Med försöksapparaturen kunna flyghöjder upp till 1.200 m bestämmas; den övre gränsen är betingad av sändarens räckvidd.



— Människa ge er i väg, det här är inget hangarfartyg. (Aftenposten.)

Rödgult flygplan efterlyses!

På det kommunala flygfältet i Indianapolis går David Bishop omkring och tänker och säger de fulaste tänkbara saker om en mystisk Mr. Heath, som dragit honom vid näsan på ett ovanligt hänsynslöst sätt.

Denne Mr. Heath hade kommit bilande in på Harlems flygfält i Chicago och bett att få disponera ett plan och en säker förare för några dagar. Det fick han. Han betalade handpengar, ställde in sin gamla bil i ett garage och åkte i väg med David Bishop som pilot i ett splitternytt, rödgult Piper Cubplan.

Efter en lugn och behaglig flygning landade de i Indianapolis, där Bishop och Heath togo in på Stevens hotell och fingo dela ett dubbelrum. När Bishop vaknade morgonen därpå såg han att hans passagerare gått ut, men fäste sig inte vid det. Men när han upptäckte att han själv var instängd, då blev han allvarligt rädd, slog larm och rusade ned till flygfältet.

Då var Heath redan långt borta med flygplanet. Han hade sagt till betjäningen på flygplatsen att han skulle ta ut maskinen och värma upp motorn till dess piloten kom.

Den stackars Bishop går nu omkring på flygfältet i Indianapolis och ser ut som ett åskmoln, medan detektiverna i Chicago vända ut och in på Heaths gamla bil — den tillhör för resten en hr Jefferson, som inte alls har givit någon lov att låna den.

o

Frisörer bli skickliga flygare.

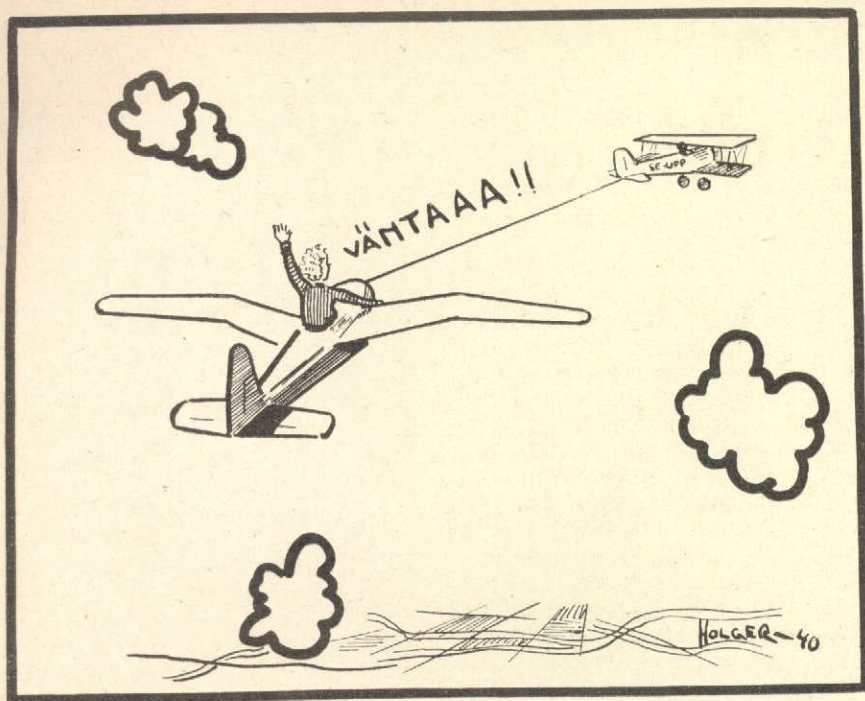
Yrket spelar en större roll än man allmänt tror, när det gäller att undersöka, om någon lämpar sig att bli flygelev. För en erfaren flyglärare räcker det att veta yrket och så ett kort samtal och några frivöningar så kan han säga eleven, om han duger till pilot eller ej. Man får lov att ha en lätt hand för att kunna flyga, säger överstelöjtnanten i en tysk flygskola och tillägger: frisörer ha för det mesta ett lätt handlag. Därför finner man dem ofta i vår trupp. Även musiker, vilka inte äro ensidigt utbildade, äro goda flygare. Kirurger kunna vi till och med anta utan prövning. Och hur är det med sportsmännen? Tungatleterna ha för det mesta starka händer. De vilja sätta sig igenom med kraft. Men sportmän med utvecklad känsla för rörelse, gymnastiklärare och skidlöpare ägna sig bättre att bli flygare. Också här gäller dock den gamla visheten: ingen regel utan undantag. Just denna skola har en framgångsrik boxare som flygare.

o

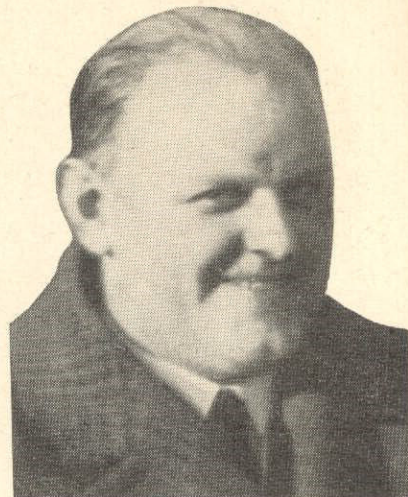
Flygning med förhinder.

En amerikansk flygplanfabrik hade levererat en del plan till en sydamerikansk stat och skickat med en flygare för att instruera vederbörande i konsten att handhava denna speciella maskintyp. Hela flygkåren fick i tur och ordning göra en instruktionsflygning, men när högste flygchefen skulle stiga upp sade amerikanen stopp.

Den höge flygofficeren hade nämligen så mycket ordnar på sig att han skulle ha blivit alltför tung för maskinen!



VI PRESENTERA:



Erik Jägerblom,
kamrer, flygorganisatör, stockholmsk
glädjespridare.

Det var år 1916 re'n som ynglingen Erik Jägerblom stiftade bekantskap med flyget, då han några år var kontorist vid Flottans torpeddepartement, dit även det marina flyget då hörde. Något över 10 år senare, under vilken mellantid han tillbragte mer än 5 år utomlands — huvudsakligen i Spanien och Tyskland — se vi honom åter förälskad med sin första kärlek. Detta var 1929, och en av hans första uppgifter blev då att sysselsätta sig med Aero Materiels flygskola, vilken startat året förut. Samtidigt inneslöt denna befattning i firman naturligtvis också många andra uppgifter, framförallt försäljning av flygplanutrustning.

Vid sidan av arbetet i Aero Materiel har kamrer Jägerblom haft en hel del annat att ombestyras. Så skötte han hela år 1934 tidskriften "Flygning", i vilken han skrev åtskilliga artiklar under signaturen "Cazaflor". Samma år startades på hans initiativ Svenska modell- och segelflygförbundet, där han till en början var sekreterare. Vidare är kamrer Jägerblom sedan flera år tillbaka uppskattad klubbmästare i Flygtekniska föreningen, kassör i Svenska sällskapet för fotogrammetri och styrelsesuppleant i Stockholms flygklubb. Om man slutligen tillägger att han tagit mycket aktiv del i arbetet inom Stockholms Rödakorskår, intresserar sig för sport, målning, musik och diktning så inses lätt att hans tillvaro inte har många döda punkter....

Det har ofta kommit på kamrer Jägerbloms lott att avvägbringa god stämning på flygfolkets fester och andra sammankomster. Men detta innebär ej att hans uppgifter inom flyget skulle vara begränsade till enbart nöjerna. Hans huvudintresse är i själva verket det allvarliga arbetet, och hans hjälp har ofta tagits i anspråk för organisatoriskt arbete, i många fall där detta inte syntes så mycket utåt.

H. M. V.

DEN TOKIGA "LISAN"

Jag minns en historia från den tiden då jag tjänstgjorde som ventilspindelsmörjare och kylvattenpåfyllare vid Frösö flygfält. Dit skulle en dag komma en ung fänrik. Han skulle enligt ordern flyga en Dront från Malmslätt till Frösön. Men så råkade ödet ha placerat en viss ung skön dam i Karlstad, en plats som enligt vedertagna geografiska begrepp låg något utanför linjen Malmen—Östersund. Hur det var så uppenbarade sig i alla fall Dronten plötsligt mitt ovanför Karlstad. Dagen var ovanligt solig och klar med utmärkt sikt, men fänriken påstod efteråt att någon sorts mystisk dimma lägrat sig över Hjälmaran och alldeles desorienterat honom. Vid landningen utanför Karlstad stod emellertid den sköna och vinkade till den milda grad att fänriken tappade farten och kvaddade kärran. Det blev en veckas arrest plus många försåtliga leenden från domstolen.

Det var för resten den fänriken, som tack vare sitt stela ben skickade iväg en Tummelisamaskin på en alldeles ensam och högst kuriös flygning. Planet stod och spann för sig själv en dag på Ljungbyhed. Fänriken skulle kliva i, slängde upp sitt stela ben över sargen till sittrummet — men det bar sig inte bättre än att foten, som tack vare benet var en smula svår att kontrollera, klämde till mitt på gasreglaget så att motorn blixtnabbt sprang upp i fullvarv. Det blev bra fräs på Tummelisan — som ett skott sköt den iväg över fältet. Flygplantypen ifråga hade roterande motor vadan det bar av i cirkel. Den f. ö. tämligen välfödde fänriken slungades ur som en tom vante och slog några präktiga volter bland de mjuka tuvorna på fältet. Knappt hade han kommit upp på fötter förrän han förnam ett ilsket odjur komma störtande efter sig. Han sprang som besatt, men "Lisan" kom efter; runt, runt gick den vådliga valsen.

Till slut högg lyckligtvis en tuva tag i högerhjulet och Tummelisan fick på så sätt kurs rätt fram. Medan den flåsande och svettige fänriken helt häpen satt på sin stjärt och tittade på lyfte Tummelisan på sin stjärt, rände iväg över fältet och lättade elegant som om mästeflygaren själv suttit vid ratten. Sakta steg den tomma maskinen till väders — ända tills en bergknalle tog emot, varpå en Tummelisamaskin fick avföras ur registret och i stället skrivas upp på kaffevedskontot.

Jöran Forsslund.

Vikingaland

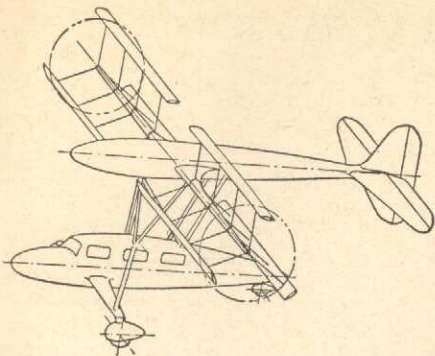
Nedanstående dikt ha vi fått från en flyghågad med skaldebod i ådrorna. Det är en hymn till trafikflyget och dess idealistiska syftning, i skarp kontrast mot världens till synes allsmäktiga ondska. Dikten är således mycket tankvärd och överlämnas med nöje till vår läsekrets:

På starka vingar flyger "Vikingaland"
bort över skogar, sjö och strand,
högt ovan jord, under Ödets hand,
på flykt mot främmande land.

Vår stolta fågel från vikingaland
vill knyta starkare band
mellan vårt och andras land,
fast vår värld står i brand.

På starka vingar flyger "Vikingaland"
hem över städer, sjö och strand,
högt ovan jord, under Ödets hand,
på färd mot sitt nordanland.

SE-IMA.



SKOVELHJUL som VINGAR

Ett sådant flygplan som detta har sällsatt en del uppfinnares fantasi. Och det är teoretiskt sett ingalunda omöjligt att få ett plan att flyga med detta underliga vinställ. "Skovelhjulen" består av tre rotorblad av samma slag som på en autogiro.

De röra sig också som ett skovelhjul. Under rotationen verka bladen som bärande ytor och ändra hela tiden anfallsvinkel, vilket utgör förutsättning för bärrigheten. Anfallsvinkeln kan varieras och på detta sätt kan man få fram antingen stigning rakt upp eller samtidigt stigning och rörelse framåt. Bladen kunna t. o. m. givas sådan anfallsvinkel att skovelhjulet utom stigning åstadkommer planets rörelse baklänges! Givetvis kan maskinen också stå stilla i luften. Därtill kan planet praktiskt taget vända kring sin egen axel. Stabiliteten är utmärkt och det torde vara mycket svårt att få maskinen i spin. Vid motorstopp går planet i normal glidflykt likt en autogiro, då ju rotorerna drivas av luftströmmen. Skovelhjulets rotationshastighet är 300—500 varv/min.

Den största svårigheten med detta plan är att manövreringen av rotorbladens anfallsvinkel blir relativt invecklad. Varje blad skall ju under ett varv genomgå alla anfallsvinklar, från den största positiva till den största negativa. Problemet blir alltså att tillverka en tillräckligt hållbar och driftsäker anordning att reglera anfallsvinkeln.

Elektrisk flygmotor?

Enligt uppgift från ledande personer inom Curtiss-Wright, USA, arbetar detta företag nu på konstruktionen av en fullkomligt ny flygmotor, vilken skall drivas med elektrisk kraft. Härtill lär ett utomordentligt lätt batteri skola användas. Det uppges vara elfaran vid bensinmotorer som varit upphovet till detta projekt.

Gläd de inkallade

genom att för deras räkning prenumerera på FLYGTIDNINGEN. Sätt in kr. 1:50 på vårt postgirokonton 147660 så får Er vän i kronans kläder tidningen hela året fr. o. m. detta nummer. Om Ni tror att han vill ha även de föregående numren så sätt in kr. 2:75. Tänk på att Er kamrat i vapenrocken kanske är förlagd på en plats där inga tidningsaffärer finnas!

BELL får SKÄLL!

Engelsk flygredaktör anser det nya amerikanska jaktplanet Bell "Airacobra" vara otidsenligt.

För någon tid sedan sammanträffade vi med en auktoritativ person inom flyget vilken sade sig tycka illa om det nya sensationella jaktflygplanet Bell "Airacobra". Aversionen grundade sig endast på känslan, sade han, tyvärr hade han ännu ej fått tillfälle närmare lära känna typen i fråga. Men han brukade ha bra intuition när det gällde vad flygplan gingo för, påstod han, så det var nog inte så felaktigt i alla fall....

Ett par ord om Bell "Airacobra" äro väl på sin plats när vi nu ämna svärta ner planet: "Airacobra" är ett ensitsigt jaktplan, lågvingat monoplan med trehjuligt landningsställ, samtliga hjul indragbara. Det mest anmärkningsvärda är att den 12-cyl. Allisonmotorn placerats i mitten av flygkroppen bakom föraren, vilket gjorts bl. a. för att bereda denne god sikt i alla situationer. Därför måste motor-kraften till propellern överföras medelst

en lång axel, vilken lagras på flera ställen. På grund av att ingen motor finnes i nosen blir denna synnerligen smal och elegant — det är detta som skapar den goda sikten. Hela planet ser mycket egendomligt och på något sätt "uppkäftigt" ut....

Den "intuitives" kritik föll oss i minnet då vi ett par dar därefter läste i den engelska flygtidskriften "Aeronautics". Där har redaktören, Mr. Oliver Stewart, skrivit följande: "Ur militär synpunkt har "Airacobra" många olägenheter. Arrangemanget med föraren framför den vätskekylda Allisonmotorn och den långa motoraxeln är speciellt misslyckat. Beväpningen, en 37 mm kanon och 4 kulsprutor, är otillräcklig och har inget att göra med modernt krig."

Ord och inga visor! Vi kunna ej bedöma fulla sanningshalten av kritiken, men det ligger onekligen något i den...

EN TVÅMOTORIG TRIANGEL

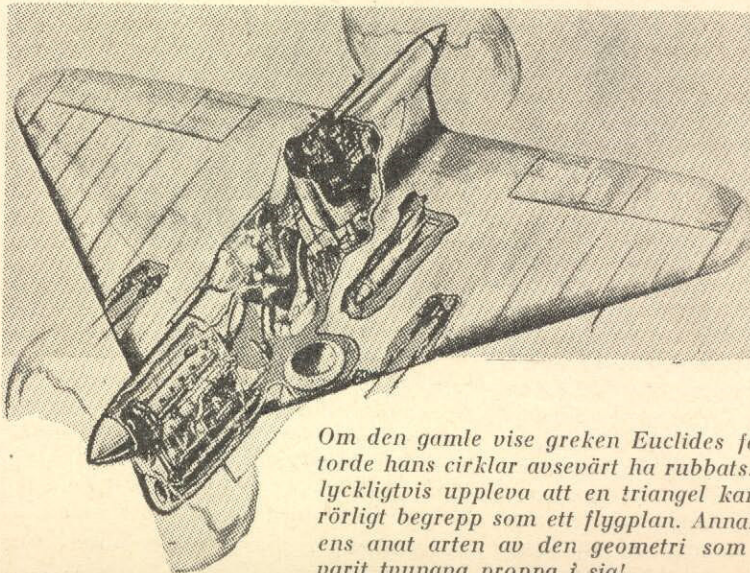
Denna flygande vinge har konstruerats vid statens tekniska skola i Kalifornien. Dess skapare påstå att den kan byggas billigare än andra, mera konventionella typer. Detta förefaller inte alls otroligt, eftersom sådana besvärliga detaljer som en fri kropp med vidhängande stjärtparti saknas. Konstruktionen blir mera samlad med denna metod, vilken ingalunda är okänd inom flygplanbygget. Många av dessa typer flyga mycket bra, och "den flygande vingen" anses ganska allmänt vara framtidens flyglösen.

Som synes av bilden är planet kraftigt bestyckat med kulsprutor och bomber. Antagligen har den också en kanon i den främre motoraxeln. Om man ser riktigt noga efter upptäcker man att även spanaren står med en kulspruta. Av dess läge att döma måste denna rörliga spruta

vara synkroniserad för att kunna skjuta genom propellerfältet, vilket den helst bör vara kapabel till på grund av att skottfältet i annat fall blir för litet, så nära propellern som skytten sitter. Planets militära användning torde vara den moderna kombinationen jaktflyg-störbomning.

Men hur går det om nosen vid en "landning" går först i marken? Jo, den främre motorn trycks bakåt och den bakre slungas av sin tröghetskraft framåt — resten förstås av sig självt. En dylik placering av motorerna har således även sina givna nackdelar.

Och vart har sidorodret tagit vägen? Man spanar förgäves efter ett par vingöron, vilka på sådana här typer bruka fungera som sidoroder. I det fallet verkar planet alltför okonventionellt...



Om den gamle vise greken Euclides fått se denna triangel torde hans cirklar avsevärt ha rubbats. Men nu slapp han lyckligtvis uppleva att en triangel kan vara ett så ytterst rörligt begrepp som ett flygplan. Annars kunde man aldrig ens anat arten av den geometri som senare tidens barn varit tvungna propa i sig!

Ryan YO-51

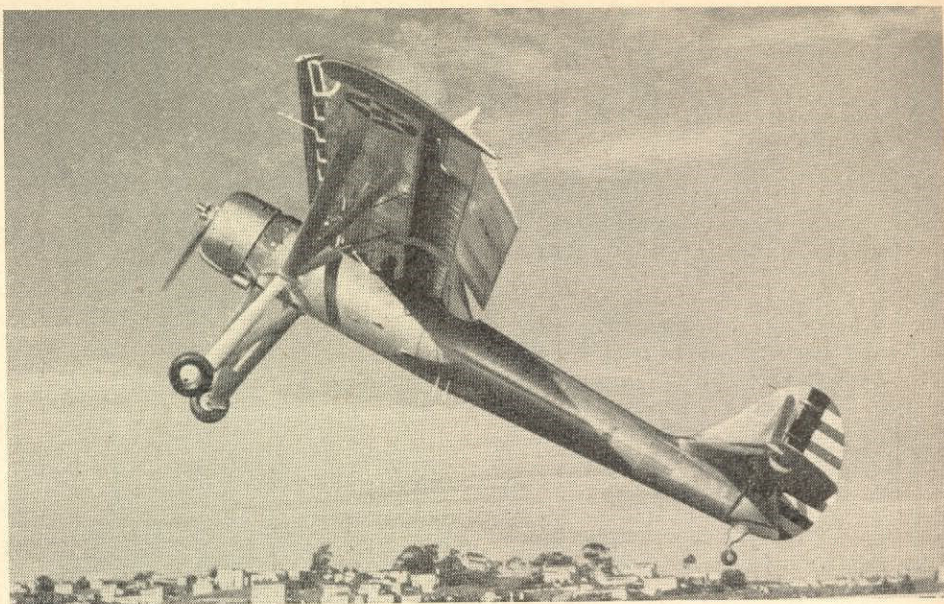
"DRAGONFLY"

"Den flygande motorcykeln"

En av de intressantaste nykonstruktioner som gjorts på senare tid är den nyligen provflugna Ryan YO-51 "Dragonfly". Tillverkaren, Ryan Aeronautical Co., San Diego, Calif., USA, har följt den princip som den tyska Fieseler "Storch" varit föregångstyp till. Planet är avsett för närspaning, artillerieldledning samt förbindelseflygning och utgör en lyckad lösning av problemet att få fram ett plan vilket kan landa och starta var som helst men som samtidigt har större hastighet och räckvidd än autogiron.

"Dragonfly" är ett högvingat, tvåsitsigt monoplan. Motorn är en Pratt & Whitney "Wasp Junior" på 420 hk. Flygvikten uppges med normal last vara omkring 1.770 kg. Spännvidden är 15,86 m, längden 10,51 m. Prestanda äro ännu så länge militära hemligheter, och inga andra data än de ovanstående ha hittills publicerats.

Emellertid ger en ungefärlig uppskattning till resultat att vingytan med flapsen indragna är c:a 37,2 kvm, vilket ger planet en vingbelastning av 47,55 kg/kvm och en effekbelastning av omkring 4,22 kg/hk. Med en dylik relativt låg ving- och effekbelastning skulle planet ha ett stort hastighetsområde, då det användes med eller utan slots och flaps. Med slots och flaps infällda torde landningsfarten ligga något över 72 km/tim och maxfarten vid 240/tim. När både slots och flaps användas nedbringas givetvis landningsfarten enormt, vi skulle gissa 40 km/tim eller därunder. Detta betyder att planet vid även obetydlig vind kan hålla sig stilla i luften, landa lodrätt och starta nästan utan rullning. Dessuom stiger det oerhört brant över höga hinder. Dessa egenskaper har planet givit strålande prov på under sina flygningar hittills. "Dragonfly" är därför synnerligen användbart: det flyger med god hastighet på sträckor men



Ryan "Dragonfly" i ett karaktäristiskt flygläge. På bilden synas både slotsen (i framkanten av vingen) och flapsen i utfällt läge.

kan utan någon som helst risk ta sig ner i och starta från snart sagt vilken liten skogsglänta som helst. Dess militära fördelar äro uppenbara, och det torde även kunna förväntas att den underbara maskinen snart får en given plats inom det privata och kommersiella flyget!

Både flapsen och slotsen äro monterade längs hela vingen, vilken sitter väl ovan kroppen på stagbock och stöttor. Flapsen upptaga omkring 40 procent av sammanlagda vingytan. De kunna således betraktas som en hjälpvinge, vilken i utfällt läge är "slottad" — d. v. s. mellan vingen och flapsen finnes då en springa, varigenom en luftström passerar, vilken ger flapsen effektiv bärighet — och har stor anfallsvinkel. Några upplysningar om hur skevningen åstadkommes ha icke släppts ut, men man kan på goda grunder förmoda att det här rör sig om verkan enbart från översidan av en roderyta, men var denna är placerad veta vi ej.

Byggnadssättet är helt konventionellt. Kroppen är av s. k. semi-monocoquetyp med den främre delen av stålror och den bakre av skalkonstruktion med aluminiumplåt. Vingen har två balkar. Hela

översidan och större delen av undersidan äro fanérklädda. Rodren ha byggts i fackverk av aluminiumlegering och äro klädda med duk. En slående och typisk detalj på detta flygplan är det breda landningsstället, vilket är synnerligen fjädrande för att upptaga påkänningar vid de ofta nästan lodräta landningarna.

Ryan YO-51 har av amerikanska tidningsmän kallats "den flygande motorcykeln", bl. a. därför att det är avsett att ersätta motorcykeln som transportmedel för stabofficerare mellan olika platser inom områden för militära aktioner. Speciellt fyller planet ett stort behov då viktiga trupprörelser försiggå i trakter som sakna landsvägar, eller där dessa spärras av fordon. Flygplan med dylika egenskaper — i detta fall den tyska "Storch" — berättas ha kommit till vidsträckt användning under tyskarnas anfall mot Polen, Holland och Belgien, och säkert bidrogo de verksamt till en perfekt förbindelsejänst under dessa uppvisningar i modernt blixkrieg.

Det ligger kanske nära till hands att tro, när vi nu talat om detta flygplan för militära ändamål, att "Dragonfly" skulle betyda "flygplan för dragoner"! Så är dock ingalunda fallet. Det engelska "dragon" betyder drake, medan dragon heter "dagoon". Uteslutande militärt är Ryan YO-51 inte heller, utan det har många civila förtjänster, varför man kan anta att flygkonstruktörerna under de närmaste åren komma att apa efter detta mästerverk i många avseenden.

Internationella modellflygutställningen i Köpenhamn inställd

Men danskarna utställde själva.

Om tiderna hade artat sig bättre skulle den internationella modellflygutställningen i Köpenhamn öppnats den 11 maj. Nu blev det inte så då det ej kunde bli fråga om något utländskt deltagande. Utställningen blev i stället rent nationell, ty de danska modellflygarna ville ju ej ge upp utan i stället visa allmänheten att danskt modellflyg lever. Utställningen öppnades av direktör Knud Lybye, vilken med några varma ord önskade modellflygarna och dess utövare all framgång. Så förevisades utställningen för ett antal inbjudna,

bland vilka märktes överste C. Förslev med fru — vilken senare inom parentes sagt är en känd dansk segelflygerska och flygskribent.

Mycket av intresse fanns bland de utställda 300 modellerna. De minsta modellplanen vägde endast 1,5 gram, det var de s.k. microfilmmodellerna. Det som mest fängade besökarnas nyfikenhet var utan tvivel ett radiostyrt modellplan, vars radioanläggning arbetar på en våglängd av 5 m. Modellens aktionssträcka är 2 km. F. ö. var bensinmodellflygningen talrikt representerad med modeller av alla sorter. Det Danske Luftfartsselskab hade utställt modeller av samtliga de typer som bolaget flugit med under årens lopp.

Utställningen har hållits öppen hela maj månad.

Prenumerera från 1 juli!

FLYGTIDNINGEN till årets slut för endast kr. 1:25. Insätt beloppet på vårt postgirokonto 147 660.

START av segelmodellplan

"Linköpingseskadern" fortsätter här sin artikelserie om modellflyg. Nedanstående artikel är skriven av Sven Witt, som tillhör eliten av vårt lands segelmodellflygare.

Ett av de svåraste problem en modellsegelflygare har att brottas med är själva starten. Segelplanet har ju ingen motor som kan föra det upp på den höjd det behöver för att sedan glida eller ev. segla.

I KSAKs regler för modellflygtävlingar äro fyra olika start sätt upptagna, nämligen *handstart*, *katapultstart*, *löpstart* och *vinschstart*. Av dessa startmetoder kunna de två förstnämnda endast sällan användas då längre flygningar avses. Handstart kan nämligen blott företagas från någon lämplig kulle eller höjd där hang finnes, och för katapultstart äro de svenska segelmodellerna i allmänhet för klena konstruerade. Det återstår alltså bara *löpstart* och *vinschstart*, eller med ett gemensamt namn *högstart*. Det är denna metod som medlemmar i Linköpingseskadern under de senaste åren tränat och sökt förbättra.

Löpstart.

Modellen startas med en lina på högst 100 m, till vilken fogas en 1,5 m lång gummilina. I ena ändan av denna s. k. katapult fästes en liten ring, som sedan häktas i en krok på modellens undersida. I andra ändan håller den som ska starta (startern). Då denne börjar springa får modellen en viss hastighet av den kraft som anbringas i startkroken. Om startkroken nu är fäst på rätt ställe i förhållande till tyngdpunkten kommer modellen att inställa sig i en rätt stor anfallsvinkel (fig. 1). Modellen stiger hastigt. Men ju mer den stiger desto mindre blir småningom anfallsvinkeln, och desto snabbare måste startern springa för att modellplanet skall stiga så högt som möjligt. När modellen kommit rakt över startern är anfallsvinkeln mycket liten och modellen kan lösgöra sig från katapulten och överlämnas åt sig själv.

Det svåra med en start som denna är att springa med lagom fart, inte så hastigt att modellen stiger så fort att katapulten går av men inte heller så långsamt att modellen ej kommer upp till önskad höjd. Startern måste med andra ord fullkomligt känna var han har modellen samt om han bör öka eller minska farten.

Det är givet att man måste springa fortare när det är lugnt än när det blåser. Ja, ibland då fullkomlig vindstilla råder orkar man helt enkelt inte sätta upp till-

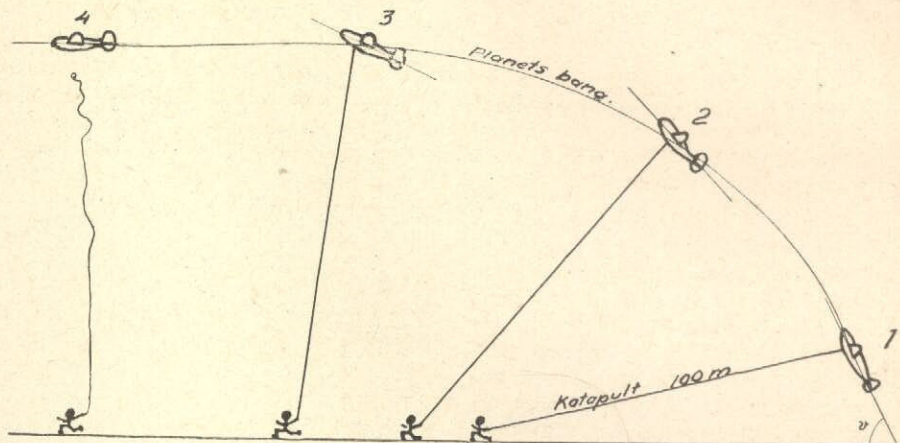


Fig. 1

räcklig hastighet. Därför användes ofta en s. k. *trissa*, vars funktion torde framgå av fig. 2. Då man använder denna trissa kommer modellen att få dubbelt så stor hastighet som startern har.

Olika sätt att "ta upp".

Hittills ha vi antagit att modellen hela tiden ligger rätt på vingarna. Så är emellertid ej fallet, ty den pendlar alltid åt sidorna. Nu komma vi till det kanske svåraste av alla problem som uppträda i samband med högstart.

Antag att modellen pendlat över åt höger. Det finns då flera sätt att få den ur detta farliga läge. Antingen springer startern med katapulten över åt motsatt håll, således åt vänster, och han lyckas ofta med denna enkla manöver "ta upp", som det heter på fackspråket.

En annan metod är följande: då modellen kommit riktigt ur kursen stannar startern långsamt, varvid spänningen i katapulten småningom avtar. Modellens anfallsvinkel minskas och planet "lägger sig". När anfallsvinkeln blivit ett minimum börjar startern åter springa, vilket har till följd att modellen stiger rätt upp. Detta är kanske lite svårare än det förra tillvägagångssättet men mycket effektivt när man lärt sig knepet ordentligt.

Ett tredje sätt, som ofta praktiserats i utlandet, består i att med en strut fäst vid planets stjärt ständigt hålla det i rätt kurs och läge. Denna anordning har emellertid visat sig ineffektiv, då struten bromsar upp planets hastighet alltför mycket. — I dagarna hålla medlemmar i Linköpingseskadern på att utexperimentera ett pendelroder för att med en enkel anordning på rodret avhjälpa denna svårighet vid högstart.

Startkrokens placering.

En sak som man alltid bör ge akt på är startkrokens placering på modellen. En gammal regel säger att den skall sitta i 60 graders vinkel mot horisontallinjen genom kroppen. Detta håller dock ej alltid streck. Blåser det hårt skall kro-

ken sitta längre fram, blåser det mindre längre bak. Det är därför lämpligt att göra en flyttbar krok (fig. 3). Man kan även ha två krokar, placerade under ving- en, detta för att uppnå större stabilitet i starten och undvika att planet svänger ur.

Vinschstart

utföres på annat sätt, men samma problem som vid löpstart finnas här. Katapulten skall vara dubbelt så lång. Startern står kvar på samma plats hela tiden, vevar upp katapulten på en trumma och ger på så sätt planet den erforderliga hastigheten. Det svåraste med denna startmetod är att avpassa modellens fart. Detta beror på att man måste ha stor utväxling på den anordning med vilken man virar upp katapulten. Därför kan en liten ökning i hastighet betyda en stor ökning i planets fart. Det är här svårt att känna hur fort man ska dra. Som en ytterligare nackdel bör nämnas att den ovan omtalade metoden att rädda planet från att svänga ur ej kan användas, eftersom ju startern måste stå stilla. Vinschstarten har emellertid den fördelen att man kan få upp modellen på väsentligt större höjd än vid löpstart.

Det går inte i en handvändning att lära sig starta ett segelplan fullt riktigt. För detta fordras lång och intensiv träning. Vad de olika startmetoderna angår kan som helhetsomdöme sägas att löpstart är säkrare men vinschstart effektivare — om den utföres rätt. Handstart och katapultstart kunna endast användas vid "småtrimning".

Sven Witt.

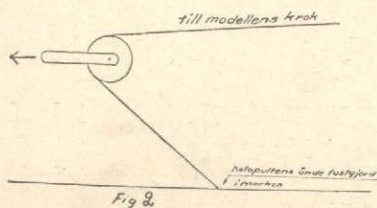


Fig. 2

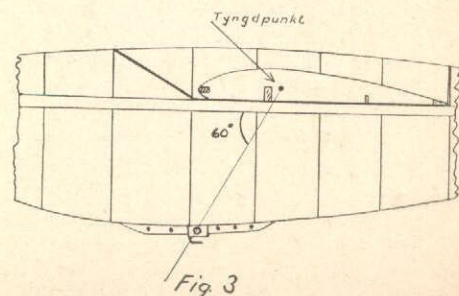


Fig. 3

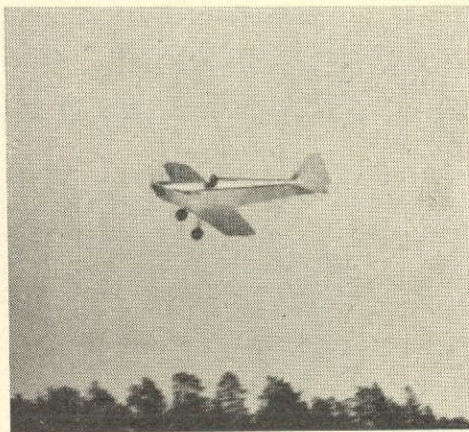
Hemslöjda flygplan

— effektivt sätt att bli av med pengar!

Rubrikens varnande ord komma från Erland Nilsson, Skelleftehamn, den av våra "hemslöjdare" under senare år som lyckats bäst med sitt bygge. Han kvaddade aldrig sitt flygplan, "Blixten", utan skänkte bort det sedan han förbjudits flyga med det. Att bygga motorplan är förbehållet yrkesmän och är ingalunda en sysselsättning för var man! — Vi ha bett Erland Nilsson skriva några ord om sin "hemslöjd". Hans skildring följer här nedan.

Ett symnerligen effektivt sätt att bli av med pengar och tid — den tid då man borde vila sig efter det dagliga arbetet — är att bygga flygplan. Jag började för några år sedan bygga ett ensitsigt sportplan, men om jag då vetat vilken jubel-åsa jag var, hade mycket varit vunnet.

När jag snickrade ihop de första spryg-larna drömde jag om att få flyga, om det över huvud taget vore möjligt att flyga med ett sådant plan. Efter två års ihärdigt arbete stod "Blixten" färdig, klar för provflygning. Planet flög! Och vilken flygning! En hyggligare maskin än "Blix-ten" får jag aldrig sitta i. Upp på 4.000 m höjd gick det som smort, och om inte mina fötter börjat frysa ihop till isklumpar så kanske jag hade kunnat stiga ett bra stycke till. En "plané" med 300 km fart gick lika fint. Landningar företog



Erland Nilsson har själv gjort underskriften till denna vackra bild: "Jag fick flyga med egna vingar! Denna maskin och den flygning jag utförde kommer jag aldrig att glömma. Det blev bara 12 timmar i luften, men de voro värda två års arbete och pengar till materialet — plus böter."

jag i både med- och sidvind, sättningar från 2—3 m höjd — lika snabbt kom den ner.

Nu var ju min dröm verklighet. Som barn drömmer man ju ofta om underliga ting. Om vad man ska bli som vuxen o. s. v. Min dröm var flygningen.... Hur många timmar har man inte beundrat hökarnas segelflykt och svalornas skarpa svängar! Finns det förresten något vackrare att se än ett monoplan i brant sväng? En del människor har ingen lust att försöka sig på något nytt — skapa — ta initiativ eller risker. Andra se bara på den usla penningen, allting ska det vara vinst på. För min del ha pengar inget värde, vanliga nöjen äro tråkiga — men att en vacker sommardag få flyga högt ovan jorden är värt mer än något annat. Ännu har jag inte fått flyga högt över Norrland en sommardag, trots att jag först byggt mig en kärra, gått igenom flygskola och till slut köpt en "riktig" maskin.

Nu har jag skänkt bort "Blixten" efter det jag fått sona för mitt "brott" mot gällande bestämmelser, vilka jag i min enfald icke hade satt mig in i, men detta har likväl inte brutit ner mitt flygintresse, ty rätt skall vara rätt och bestämmelser måste finnas och skall efterföljas. Jag klarar mig nu gott med Tipsyn. Men nog hade det varit mindre riskabelt med den hembyggda att landa på de åkertegar och fält som finnas häruppe i Skelleftetrakten än med Tipsyn.... Nu har ju kriget

vänt upp och ned på allting, ingen vet hur det kommer att bli. Hoppas emellertid att vi underhåller vårt Flygvapen och våra flygare, ty annars kan alla få se vad jag sett.

Jag var nämligen i Finland som frivillig. De ryska flygplanen läto visa sig på ett sätt som inte är mänskligt. Snart kanske vi har den ena eskadern före och den andra efter av dundrande bombplan över Sverige liksom i Finland och Norge. Men nog ska jag göra vad jag kan, och levande lämnar jag inte vapnen åt någon främmande....

För att komma tillbaka till mitt flygplanbygge igen så ser jag av FLYGTIDNINGENS brev att ni vill ha några data om "Blixten". Jag får väl göra er till viljes trots att hela denna historia för mig är ett mycket tråkigt kapitel, som helst bör glömmas. Det är faktiskt ganska svårt att skriva eller tala om denna maskin utan att förlora jämvikten.

"Blixten" var helt av trä och all klädsel oljad och impregnerad fanér. Spännvidd 9,2 m, längd 6,5 m, tomvikt 225 kg. Marschfart 145 km/tim vid 2.300 varv/min. Motorn var en Aeronca på 38 hk. Landningsfart 50—55 km/tim. Startsträcka 50—60 m. Om jag finge och hade möjligheter skulle jag nog knäpa ihop en kärra till som vore ännu bättre. Men många hinder utesluta alla tankar däråt.

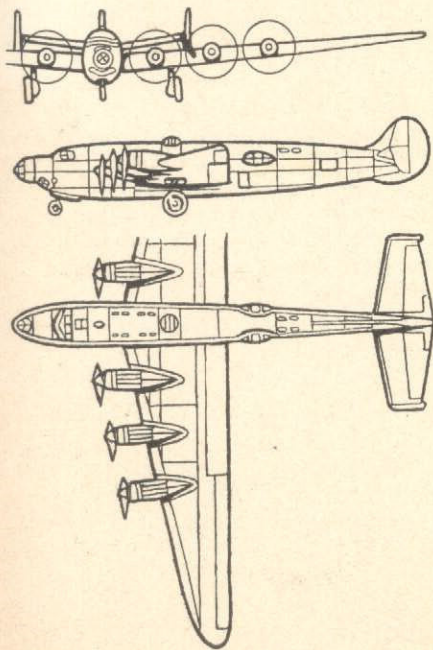
Ja, så skriver Erland Nilsson. Han är tydligt och klart en man med stark vilja och ett glödande flygintresse. Sådana karlar böra få chansen att bli till nytta för en blivande svensk folkflygplanindustri! Så snart det blir fred igen kunna vi börja tänka mera allvarligt på saken.. Ty att intresset finns och är starkt och utbrett behöver man inte tvivla på.

"Blixten's" rena linjer förråda mästaren. Denne sitter och varmkör motorn, klar till start. Från bergknallen på stranden följer allmänheten intresserat händelseförloppet.



Jättetrakplan och tung bombare

Detta jättflygplan har konstruerats i samarbete mellan Pan American Airways och Douglasfabrikerna. Det är ett sex-motorigt transportplan för långa distanser och kan medföra 100 passagerare samt en besättning på 16 man. Bränsleförrådet räcker till 8.000 km flygning. Motoreffekten är sammanlagt 12.000 hk. Hastigheten beräknas till 485 km/tim på 7.500 m höjd. Spännvidd 75 m, längd 55 m. Den militära versionen skall kunna bära en bomblast av 20 ton över en sträcka på 9.600 km!





KRIGSKOMMUNIKERNA SVÄLJS av miljoner läsare och lyssnare. Röda inslag i den grå ödesväven.

Mitt i eländet kommer en ljusglimt: två svenska frivilliga flygare, som troddes omkomna, har plötsligt visat sig vara ryska krigsfångar och utväxlats — återbördade till livet. Det är precis inga vanliga söndagsäventyr som löjtnant Sterner och fänrik Jung upplevat. Först kollisionen mellan deras båda flygplan — en kula från en rysk luftvärnskukspruta slet av en roderlina i Sterners plan. Detta svängde in och kolliderade med Jungs, vilket fick hela stjärten bortriven. Efter att ha beordrat sina spanare att hoppa gav de sig själva iväg. De klarade oskadda nedslaget, letade en timme efter varandra och irrade i tre dygn omkring i skogarna, sökande flygplanen som innehöll deras skidor och proviant. Men kölden var hård och de vågade sig in i en övergiven stuga, där de tände eld. Röken förrådade dem för ryssarna. Övermannade fördes de bort. Detta hände i mitten av januari. Den 10 maj slog frihetens timme. De utväxlades och fördes till ett karantänläger vid Helsingfors, där de skulle vara under observation i fjorton dagar innan hemfärden fick ske. När detta läses är de antagligen redan hemma hos de sina — för de får väl en tids semester? De kan minsann behöva äta upp sig nu sedan andra varelser ätit på dem så länge...

Ni, löjtnant Sterner, och Du, gamle vän Jung, välkomna hem igen! (Jag säger "gamle" åt Dig, Arne, trots att jag just nu räknade ut att Du inte kan vara äldre än 21—22 år! Man blir automatiskt mycket gammal och kär vän med en kamrat som man trott befinna sig i skuggornas värld men som plötsligt träder fram i livets ljus igen.) Naturligtvis förenar sig alla svenska flygare i en välkomsthälsning under sådana förhållanden!

Dessa två duktiga flygofficerare har vi nu fått som gåva av Ödet. Inte minst Flygvapnet bör glädjas, ty deras grundliga utbildning representerar en myckenhet nedlagd tid och en ansevärd summa pengar, vilken nu får fortsätta att förränta sig, hela landet till gagn. Med ett nyttigt tillskott av i Finland samlad erfarenhet!

Det är märkvärdigt vad det ska mycket till innan man börjar inse hur mycket en flygare egentligen är värd! Både som människa och försvarare. Borde inte en sådan sak som denna värdesättning kunna sporra till ökad civilflygutbildning? Då menar jag förstås att alla ska ha insett en flygares verkliga värde — detta är under nuvarande förhållanden omätligt.

Milen.

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

A.-B. Bil-Aero Elektrik, Birger Jarlsgatan 58, Stockholm:

Leverantör av tändapparat för flygmotorer. Specialverkstad för reparation av Scintillamagneter.

Svenska Cykel- & Motor A.-B. Enterprise, Riddaregatan 12, Stockholm:

Leverantör av bl. a. Vellumoidpackningsmaterial för packningar till flygmotorer.

Graham & Son, Norr Mälarstrand 34, Stockholm:

Leverantör av Sperryinstrument och reservdelar till d:o.

Svenska Luterma A.-B., Spångatan 77, Malmö:

Leverantör av aeroplanfanér i alla dimensioner.

Firma Joachim Richter, Berlin-Lichterfelde O, Berlinerstrasse 172:

Leverantör av material och verktyg för segelflygplan.

Svensk USA-flygtekniker...

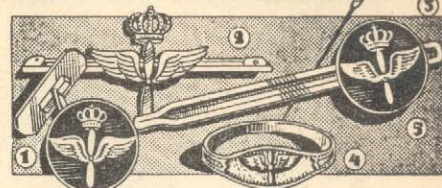
(Forts. från sid. 3)

flyget. En verksamhetsgren som tillägges stor vikt är *installationen*, som utvecklats till en nästan självständig gren av flygindustrin. Min egen firma, United Aircraft Corporation, står här i viss mån som föregångare. Den började med ett grundligt tekniskt installationsarbete och har nu ett stort "installation department" med egna "installation engineers" över hela världen, vilka hjälper till och övervakar arbetena. Det har gått så långt att jag inte tror att något land i Europa någonsin gjort en installation som experter i USA numera skulle förbehållslöst godkänna. Överord? Nej minsann. Med all respekt för bl. a. tyskarnas forskningsarbete måste jag påstå att USA ligger minst två år före Europa i fråga om flyget. Och medan Europa slåss utvecklas flygindustrin därborta allt mer och USA ökar försprånget ytterligare!

Nu har jag varit 16 månader i Europa, och under tiden har flera nya motorserier utkommit, bortsett från den övriga utvecklingen. Min firma försöker ta hem installationsingenjörerna en gång varje år för att hålla dem à jour med de senaste rönen på området. Ännu har det dock inte lyckats så ofta, de ha fått nöja sig med en gång på två år. Därför reser jag i dagarna över Atlanten igen för att sätta mig in i massor av nya saker. Det blir att stå i... Numera ställs våldsamma pretentioner på flygets män!

— Ingenjören har ju varit provflygare i Amerika. Några äventyr?

ALLT FÖR FLYGARE OCH FLYGINTRESSERADE



1. Manschettknappar av förgyllt, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj.

Pr par kr. 9: 75

2. Flygbrosch, förgyllt. Populär bland flygintresserade damer.

Kr. 3: 75

3. Flygmärket med kråsnål. Förgyllt. Kr. 2: 25. D:o utan krona. Kr. 1: 75

4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) i mm.

Kr. 3: 85

5. Slipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj.

Kr. 2: 75

Order över 3 kr. portofritt.

Katalog med tillägg sändes mot 30 öre i frimärken.

AERO-TJÄNST, Malmö.

— Nej, alla historierna om "test pilots" är oftast överdrivna. Det är gamla minnen från årtal tillbaka då allt gick så där på en slump. Nu för tiden är provflygning av så teknisk natur att inga provflygare antagas som inte samtidigt är ingenjörer. Äventyr — nej! Man vet i allmänhet på några procent när vad planet ska göra med avseende på prestationer och i olika flyglägen. Provflygning räknas numera faktiskt till de mindre riskabla yrkena. Så nu blir den äventyrslystna delen av FLYGTIDNINGENs läsare en illusion fattigare! Beklagat, men sanningen måste fram.

Manus senast den 15!

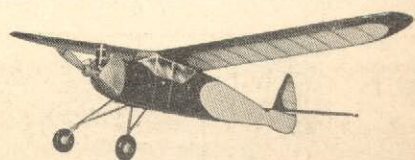
På grund av inkallelser bland FLYGTIDNINGENs personal har arbetet på redaktionen ökat betydligt, varför red. vädjar till alla medarbetare att insända sina manuskript och bilder senast den 15 i varje månad i stället för den 20 som förut varit kutym.

Ännu en Douglas till ABA

Den 20 maj landade på Bromma ett trafikflygplan av typ Douglas DC 3, som ABA köpt av det schweiziska flygbolaget "Swissair". Flygplanet, vilket är så gott som nytt, har fått namnet "Gripen". Det tar 21 passagerare. Förare på leveransflygningen var den "dubble guldflygaren", ing. K. G. Lindner.

"GP-SPECIAL" Svensk bensinmotormodell av modern och lättbyggd konstruktion: Spv. 187 cm. Lgd. 130 cm. Flygvikt 1,4 kg. Lämplig motorstyrka 1/5 hkr. "GP-motorn", stora modeller, rekommenderas.

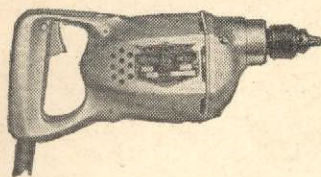
BYGGSATTS innehållande allt för bygget erforderligt material, även lim och siden, arbetsbeskrivning samt ritn. i full skala, men ej hjul eller färg. Pris pr. kompl. sats Kr. 28:75 Enbart ritning Kr. 4:75



E. Truedsson Modellflygindustri, Malmö 9

Den flygintresserade publikens inköpskällor

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



Verktyg och förnödenheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

För FLYGVERKSTADEN

Maskiner och Verktyg

från

A.-B. V. LÖWENER

STOCKHOLM

Norrlandsgatan 18

Tel. 23 12 20



Vi tillverka o. lagerföra:

SKRUVAR

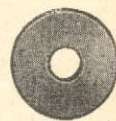
MUTTRAR

BRICKOR m. m.

Införda offert!

A.B. BENDOR

Skruv- och Metallfabrik
STOCKHOLM, Sö



GOODRICH

automobil- och flygplansdäck

Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr. aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIAKTIEBOLAGET

MALMÖ

Tel. Växel 711 20

SIMON EDSTRÖM A/B.

MALMÖ

Internationella transporter

Ombesörja befraktning och transport av flygplansmaterial.

Telegr.: EDSTRÖM, Tel. 71075 (Växel)

CHAMPION Tändstift

för flygmotorer!

*

Aktiebolaget

AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

Stockholm

MALMÖ

Göteborg



Malmö

RÖRINSTALLATIONER

utför

Värme-, Gas-, Vatten-, Avloppsledningar

nyanläggningar • moderniseringar • reparationer

Införda offert, Tel. 17715 - 75610 Växel.

Aktiebolaget

Malmö Affärstryckeri

Boktryckeri

Bokbinderi

Mångårig leverantör till A/B Aerotransport

Malmö

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

Ellstorps - Conditoriet

Sallerupsvägen 22

Tel. 10339

Malmö

I FLYGANDE FLÄNG

serveras gott kaffe med dopp av alla slag på

CAFÉ RITA

Lundavägen 44 B. Tel. 291 94.

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.

Vad man tycker om FLYGTIDNINGEN:

"Undertecknad fick av en bekant ett par nummer av FLYGTIDNINGEN, och när jag såg vilken bra tidning det var så måste jag skriva till Eder och rekvrirera ombudsvillkor och några provexemplar, enär ombud för FLYGTIDNINGEN saknas i min hemort."

A. F., Aspås.

"Jag har sammanträffat med några personer från E.-g. De voro mycket förtjusta i FLYGTIDNINGEN och beklagade att det var så svårt att få tag i den just i E.-g."

E. N., V.-s.

(Det är lätt avhjälpt. Bed tidningshandlarna ta hem FLYGTIDNINGEN från Pressbyrån. Om den skulle vara slutsåld ta de gärna hem nya exemplar. Red.)

"Med nöje har jag läst alla nummer av FLYGTIDNINGEN. De ha alla varit mycket bra..."

U. H., S.-m.

"Vill gratulera Eder för den ypperliga publikation som Ni utger!"

McMurdo Silver, USA.

"Jag har köpt ett exemplar av FLYGTIDNINGEN och jag har funnit att det är en intressant tidning, varför jag prenumererar på den."

I. J., Fack 23, G.-v.

"Jag läser varenda bit i tidningen och tycker att den är så trevlig och intressant."

S. A., U.-o, F.-a.

Vi höja ej lösnummerpriset!

På grund av de höjda priserna på papper m. m., vilket fördyrat framställningskostnaderna för tidningarna överlag, ha många tidskrifter nyligen ökat på sitt lösnummerpris. FLYGTIDNINGEN har emellertid beslutat att tillsvidare, så länge det går, hålla samma pris som hittills, d. v. s. 25 öre. Orsaken härtill är att vi ha en avgjord motvilja mot att anstränga våra läsares portmonnär. Speciellt gäller detta de yngsta av modellflygarna, vilka ofta ha knappt om fickpengar och ännu ej börjat förtjäna själva.

Allt i Trycksaker & Klichéer

från Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

Norra Vallg. 16, Malmö

Tel. 216 60 - 219 60

• BREVLÅDA •

Modellflygaren Nils Pettersson, tidigare adress Rindögatan 22, Stockholm, ombedes att meddela sin nuvarande adress till red. av FLYGTIDNINGEN, Malmö 12. Viktigt!



VÅNINGAR

alla storl. bekvämast genom

FLensburgs HYRESTJÄNST

Skomakaregatan 7
Tel. 171 08, 206 24 - MALMÖ

NYTT UTIFRÅN

AMERIKAS LEVERANSER av flygplan till västmakterna uppges av den holländska flygtidskriften "Vliegwereld" till sammanlagt 5.765 plan. Av dessa äro 2.620 jaktplan, 1.295 bombplan, 1.600 skolplan och 250 flygbåtar. Tidningen anger följande siffror för de olika typerna: 400 ensitsiga Curtiss Hawk 75 a och 200 P-40 D till Frankrike, 600 Lockheed P-38 jaktplan till Frankrike, 400 Bell P-39 Airacobra till Frankrike och 600 till England, vilket land även skall ha 300 Vultee Vanguard och 120 Brewster F. Beträffande bombplan komma 300 Lockheed Hudson på England, 270 Douglas B-19 på samma land, 50 Lockheed Hudson och 50 Douglas DB-7 på Kanada, 100 Douglas DB-7 på Frankrike, vilket land även får 300 Glenn Martin 167 W och 150 Boeing B-17. För England är vidare bestämt ett antal av 175 Vought-Sikorsky sjöplan och 250 Consolidated 28-5 flygbåtar. Kanada får köpa 1.600 skolplan av typ North American Harvard. En del av dessa flygplan lära enligt den holländska källan redan vara levererade, och resten lämnas allt eftersom maskinerna bli färdiga. Nbh.

DE RYSKA KVINNORNA äro nu fullt likaberättigade med männen även när det gäller trafikflygning. I år söka sig flera kvinnor än vanligt till anställningar vid det kommersiella flyget. Särskilt i Ukraina består en stor del av flygplanbesättningarna enbart av damer. Nu kunna de bli inte endast förare utan även färdmekaniker och radiotelegrafister. Många sådana feminina besättningar tjänstgöra även på längre och betydelsefulla sträckor efter det att de föregående år förberedde sig härför. En hel del flygplatser i Ukraina och annorstädes i Sovjetunionen ha markpersonal som utgöres av endast kvinnor. De fylla på ett beundransvärt sätt sina åligganden som mekaniker, flygledare, radiotelegrafister, meteorologer o. s. v. Mellan dessa moderna kvinnor pågår ständigt en tävlan i syfte att uppnå åtminstone lika goda resultat som männen. Varje dam strävar också efter att med sitt arbete höja medelresultatet för de kvinnliga medlemmarna i flygklubbar och flygskolor. Det är inte längre någon sällsynhet, inte ens i Kaukasus och andra avlägsna landsändar, att kvinnor avlägga

WASHINGTON den 17 maj: Man får här ett allt starkare intryck av att Roosevelts i går framställda förslag beträffande försvaret endast äro att betrakta som en början. Från sakkunnigt håll räknar man med att det skall bli nödvändigt att upprätta ett särskilt flygdepartement. En del politiska observatörer förklara, att man inom försvarsdepartementet privat dryftar tanken på ytterligare anslag på 10.000 millioner dollars till försvaret vid slutet av 1942. Man har vidare framkastat tanken att det nya försvarsprogrammet skall finansieras genom en kraftig höjning av inkomstskatten.

WASHINGTON den 18 maj: Utrikesdepartementet meddelade på lördagen, att amerikanska flygplan och annan krigsmateriel till ett värde av över 15 millioner dollars sänts till Storbritannien och Frankrike under april. Dessa leveranser äro de största som förekommit någon månad sedan januari.

WASHINGTON den 20 maj: Biträdande krigsministern Louis Johnson har hållit ett anförande till över 100 representanter för amerikanska flygmaskinsfabriker rörande presidentens framställning om anskaffande av 50.000 flygplan. Tal. uppmannade fabrikanterna att tillverka detta antal så snabbt, effektivt och billigt som möjligt. Liknande uttalanden ha gjorts av bl. a. finansminister Morgenthau och krigsminister Woodring.

Under den gångna veckan beställde de allierades inköpskommissionärer 1.500 flygplan hos olika kaliforniska bolag, däribland tvåmotoriga Douglas-bombplan för 50 millioner dollar. Hälften av de beställda maskinerna skall tillverkas av Boeing-bolaget vilket igångsätter ett fabriksutvidgningsprogram som kommer att kosta 25 mill. dollars.

Se intervju sid. 3!

prov för certifikat — ännu för några år sedan voro de av nedärvd tradition utslutna från sådana yrken!

Nbh.

EN VINDTUNNEL på 15 × 18 m med en sammanlagd motoreffekt av omkring 40.000 hk skall byggas vid en ny försöksanstalt för flygforskning vid Tokio, Japan. Nbh.

HÖJD- OCH HASTIGHETSMÄTARE samma instrument har konstruerats av en grupp ingenjörer vid det ryska civilflygets vetenskapliga forskningsinstitut, I första försöksexemplaren av det nya instrumentet ha nu på beställning av forskningsinstitutet framställts av en flygbrik. För en kort tid sedan avslutades de statliga proven. Instrumentet upptar på en sakta roterande cylinder hastighet och flyghöjd. Cylindern dras av ett urverk vilket kan ställas in så att cylindern fullbordar ett varv på 4, 8 eller 16 timmar. Detta förhållande undanskaffar den oönskan att under längre flygningar var tvungen byta ut instrumentet vid mellanlandningar. Instrumentet registrerar flygplanets hastighet från 100 till 400 km/tim och flyghöjden från 0 till 8.000 m. Det är försett med en elektrisk uppvärmningsanordning som får det att arbeta normalt även vid temperaturer ner till minus 60 grader. Uppvärmaren får sin energi från ett 12 eller 24 volts ackumulatorbatteri och strömmen kopplas automatiskt till så snart en viss låg temperatur inträder. De tekniska förutsättningarna för instrumentets framställning i serier äro nu förklarade. Allt eftersom instrumenten tillverkas inmonteras de först och främst på alla trafikflygplan. Nbh.

DEN ITALIENSKA UNGDOMEN börjar tidigt prepareras för att grundligt leva sig in i flygningen. En mängd modellbyggkurser ha inrättats. De försigga i för detta ändamål speciellt inordnade ställda lokaler och dessutom i modellbyggets nya försökscentrum, vilket inhys RUNAs (Reale Unione Nazionale Aeronautica) förvaltningsbyggnad i Rom. Stort vikt lägges under dessa kurser vid att visa unga år som möjligt länka in ungdomens intresse på de tekniska och vetenskapliga områdena inom flyget. Berömd italienska flygtekniker hålla omfattande föreläsningar under dessa kurser. Nbh.

Det viktigaste för en FLYGARE

är att hålla sig i kondition genom ett sunt liv, riklig sömn och **NÄRANDE FÖDA**

Till god mat hör en hemtrevlig lokal!

Det är därför **Malmöflygarna äta på**

ELLSTORPS RESTAURANG

Sallerupsvägen 26

MALMÖ

Telefon 76511