

35 öre



FLYGG

TIDNINGEN

201-

ÅRG. 3 NR 10
Oktober 1941

Läs:

Flygplan i massor
över Atlanten

En flygande fästning
mot aliens segelflyg
ermik över Gotland!
Morges modellflyg
-26 som skalmodell

En flygman kommenterar
reaktionsflygplanet

Fotografisk fullträff från USA:
litärt skolplan Ryan PT-20A.



SVENSKAR KONSTRUERAR SEGELEFLYGPLAN



10/41

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

Redaktion och huvudkontor: Sallerupsvägen 26 a, Malmö.

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Segelflygets

EKONOMISKA PROBLEM

Av *Civiling. Karl Svansson*

Man torde väl icke begå ett alltför stort fel om man anger år 1940 som tidpunkt för segelflygets egentliga genombrott i Sverige. En av de största orsakerna härtill var utan tvekan stormaktskrigets förflyttning till västra delen av den europeiska kontinenten och den därav förorsakade avspärrningen från det oljeproducerande Amerika. Då härigenom all civil motorflygning — med undantag av lufttrafiken — omöjliggjordes, överflyttades statsmakternas och KSAs intresse på segelflyget.

År 1940 kännetecknas huvudsakligen av det stockholmska segelflygets födelse, undersökningarna av Borlänge- och Ällebergshangen — med Ällebergsskolan som resultat — de Ählenska donationerna samt för första gången anslag till segelflyget av statsmedel.

Först vid denna tidpunkt började man i någon mån fundera över möjligheterna att bedriva glid- och segelflygning rationellt, varvid man upptäckte segelflygets ekonomiska problem. Man överdriver nog ej om man säger att dessa problem ventilerats mera inom Stockholms Segelflygklubb än anorstades.

Då man går att behandla de härmed sammanhängande frågorna, måste man göra klart för sig den grundläggande skillnaden mellan segelflygets ställning i dess moderland, Tyskland, där det är ett statsintresse av första ordningen, och i Sverige, där ett mycket begränsat statsanslag står till förfogande. Förhållandena i vårt land ge sålunda inga garantier för ett tryggt bedrivande av glid- och segelflygning i framtiden. Man gör tvärtom klokt i att räkna med ett minskat intresse för segelflyget från statens sida den dag då vi få uppleva slutet på kriget och den nu alltmera ökade statsskulden skall betalas.

På grund härav måste vi inrikta vår verksamhet i dag så att vi kunna bedriva densamma utan bidrag utifrån. D. v. s. kostnaderna för glid- och segelflygningens bedrivande måste täckas av de uttagna flygavgifterna.

De direkta driftskostnaderna, d. v. s. kostnaderna för drivmedel, linor och instruktör, äro relativt enkla att beräkna på grundval av ett ganska begränsat statistiskt material, under det att kostnaderna för flygplan och bil eller vinsch samt reparations- och underhållskostnaderna för dessa bli betydligt svårare att komma till rätta med, emedan man i detta fall måste ha tillgång till flera års statistik. Något måste emellertid göras, och därför får man till en början uppskatta planens och startmaskinernas livslängd.

Man bör härvid skilja på glid- och segelflygning, beroende dels på skillnaden i anskaffningsvärde, dels på skillnaden i möjlig flygtid per start.

Vad glidflygningen beträffar kan man utan vidare bestämma sig för att beräkna avgiften per start. Man har ansett 2.500 starter vara ett lämpligt medelvärde på ett glidflygplans livslängd. Anskaffningsvärdet för en Schulgleiter 38 är i runt tal 2.500 kr., varför kostnaden per start blir 1:— kr. Reparationskostnaderna äro svåra att uppskatta, då man ännu så länge har för liten erfarenhet. I Stockholm har man icke räknat med någon kaskoförsäkring av planen och har uppskattat totala kostnaden för reparationer till 50 % av anskaffningsvärdet. Denna siffra kommer nog att visa sig vara mycket beroende på lokala förhållanden och måste nog bestämmas för varje klubb för sig sedan tillräcklig erfarenhet vunnits. Övriga kostnader, t. ex. vad bilen kostat i inköp, markens inverkan på linslitaget, hur man avlönar instruktören, om han överhuvudtaget avlönas m. m., äro helt beroende på lokala förhållanden. Inom Stockholms Segelflygklubb har man beräknat kostnaden för bilstart med glidflygplan till kr. 3:50 och för vinschstart med glidflygplan till kr. 4:50. Den högre kostnaden för vinschstart beror huvudsakligen på betydligt stegrad linkostnad samt på det avsevärt högre anskaffningsvärdet hos en vinsch än motsvarande hos en begagnad bil. Avgifterna för A- resp. B-diplom ha beräknats något lägre eller till 85:— kr. resp. 102:— kr., d. v. s. kr. 3:40 per start. Härvid har man utgått från att uteslutande bilstart skall komma till användning vid såväl A- som B-skolningen.

Då man skall beräkna kostnaderna för flygning med segelflygplan bli svårigheterna genast större. Anskaffningsvärdet hos en Grunau Baby II b är c:a 6.500 kr. Stockholms Segelflygklubb har satt avskrivningskostnaden till kr. 2:— per start, vilket skulle motsvara 3.250 starter per plan innan det är förbrukat. Startavgiften för segelflygplan inkluderar emellertid endast 15 min. flygtid, och man har bestämt en tilläggsavgift av kr. 1:— för varje påbörjad, överskjutande 15-minutersperiod, vilken avgift helt kommer att krediteras avskrivningens konto. Räknar man med att 10% av alla starter med segelflygplan ge en flygtid överstigande 15 min. erhålles följande ekvation: $x \times 2 + 0,1 \times x \times 1 = 6.500$; $x = 3.095$. Det skulle sålunda fordras i runt tal 3.100 starter för att få planet avskrivet. Huruvida detta är optimistiskt räknat eller ej, får framtiden utvisa. Reparationskostnaden har här beräknats på samma sätt som tidigare. Trots att man sökt få fram lägsta möjliga kostnad har den dock visat sig uppgå till den aktningss-

värda summan av kr. 6:— per start inkl. 15 minuters flygtid.

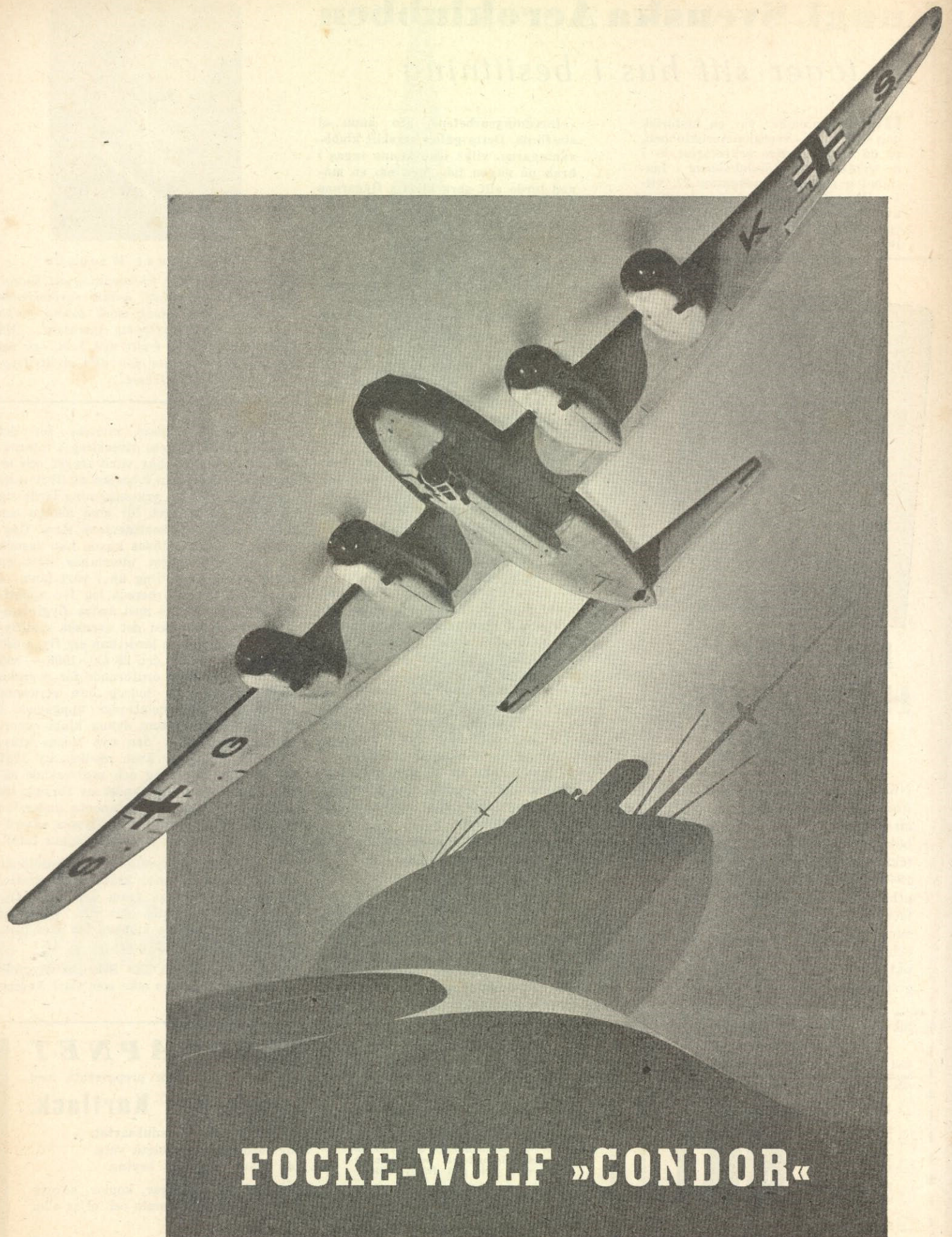
Ovanstående skulle sålunda i stora drag visa, hur man kan beräkna de avgifter som skola trygga verksamhetens fortvarighet. Jag har icke ansett mig kunna gå in på förhållandena vid glidflygning med gummirestart, segelflygning på hang eller med flygsläpstart. Det torde emellertid icke möta någon större svårighet att beräkna kostnaderna även i dessa fall med tillhjälp av sommarens erfarenheter från Älleberg och med tillämpning av de principer som här angivits.

Man gör sig nu osökt den reflexionen att glid- och segelflygning icke alls är så billig som man kanske till en början tänkt sig. Den är emellertid avsevärt billigare än motorflygningen, varjämte förbrukningen av dyrbart och i dessa dagar sällsynt flytande bränsle är liten.

Jag har hittills icke berört försäkringsfrågan, då den faktiskt är värd ett kapitel för sig. Ett försäkringsbolag fordrar för ett segelflygplan en premie lika med 20 % av värdet, varjämte försäkringstagaren själv får betala alla skador intill 400 kr. Planets anskaffningsvärde är 6.500 kr., och få klubbar torde kunna ta ut 3.000 starter på mindre tid än 5 år. Planets värde skulle då minskas med 1/5 eller 1.300 kr. pr år. Man skulle då få betala följande premier: 1.300 kr., 1.040 kr., 780 kr., 520 kr. och 260 kr. eller tillsammans 3.900 kr., vilket motsvarar 60 % av anskaffningsvärdet. I detta fall är självrisker icke medräknad, d. v. s. inga småskador ha förutsatts. Räknar man med minst 200 kr. per år för mindre skador så stiga utgifterna för småreparationer och försäkringar till 4.900 kr. eller något mer än 75 % av anskaffningsvärdet. Man frågar sig då med rätta: lönar det sig att försäkra under sådana omständigheter? Jag tror det icke. Kunde man utnyttja planet fullständigt under ett år bleve förhållandet ett annat. Då skulle man få betala 1.300 kr. i premie och 1.000 kr. för småskador eller tillsammans 2.300 kr., vilken summa motsvarar endast något mer än 35 % av anskaffningsvärdet. Kunde man få en sådan försäkringsform skulle det säkerligen löna sig.

Ett sådant önskemål går också att förverkliga på så sätt att samtliga klubbar och centralorganisationen bilda en haverifond att förvaltas av centralorganisationen. Till denna fond skall varje klubb betala 20 % av planets anskaffningsvärde i premie. Betalningen skall emellertid icke ske på en gång utan halvårsvis och beräknas efter 43,35 öre pr start. Vid totalhaveri får klubben ut den summa som svarar mot planets värde vid haveritidpunkten. Om ett plan sålunda totalhavererar vid den 1.001:a starten, ersättes det ur fonden med t. ex. $(3.000 - 1.000) \times 6.500 = 4.333:33$ kr. Självrisken bör, åtminstone tills någon erfarenhet av denna försäkringsform vunnits, sättas till 400:— kr. För glidflygplan skulle, om samma grund för beräkningen användes, försäkringspremien utgå med 20,00 öre per start och självrisken sättas till 150:— kr. Sedan planen gjort 3.000 resp. 2.500 starter skulle försäkringsavgift icke längre erläggas, varvid givetvis även fondens ersättningsskyldighet bortfaller. Det-

(Forts. på sid. 22)



FOCKE-WULF »CONDOR«

Kungl. Svenska Aeroklubben

tager sitt hus i besittning

Den 22 september var en historisk dag för Kungl. Svenska Aeroklubben, ty då flyttade dess sekretariat in i de nyinredda kontorslokalerna i fastigheten Malmskillnadsgatan 27, vilken KSAK erhållit såsom donation av direktör Carl August Wicander, en av svenskt civilflygs största främjare.

Inredningsarbetena äro ännu ej slutförda. Detta gäller särskilt klubbvåningarna, vilka icke kunna tagas i bruk på någon tid. Men om en månad torde allt vara klart i flygarnas nya hus.

Svenskt civilflyg har äntligen fått en fast punkt, ett hem!

Då denna fastighet skänkes till Aeroklubben fullt inredd med möbler, gardiner, silver, linne, glas, porslin m. m. uppgår donationen i sin helhet till 350.000—400.000 kr. Inför en för svenskt flygfolk så glädjande och synnerligen ovanlig händelse som denna donation kan det säkert vara av intresse för läsekretsen att taga del av den handling som tillförsäkrade KSAK dess nya hus, nämligen direktör Wicanders

GÄVOBREV.

För att bereda Kungl. Svenska Aeroklubben lämpliga lokaler för dess verksamhet har jag förvärvat och skänker härmed till klubben fasta egendomen Uppvaktaren n:o 1 med adressnummer 27 vid Malmskillnadsgatan i Klara församling i Stockholm fri från all in-tecknad gäld.

I denna fastighet förbinder jag mig vidare att på min bekostnad och i enlighet med föreliggande förslag företaga de omändrings- och inredningsarbeten, som äro nödvändiga för att inom fastigheten åt klubben bereda erforderliga arbetslokaler, luftskyddsrum m. m.

Äntligen skänker jag till klubben de möbler och inredningsföremål, varom närmare besked kommer att av mig senare lämnas, avsedda att användas i klubbens sällskapslokaler inom nämnda fastighet.

Det är min önskan att klubben vid lämpliga tillfällen måtte upplåta sina sällskapslokaler åt sidoordnade eller underordnade luftfartsorganisationer.

Stockholm den 1 april 1941.

Carl Aug. Wicander.

Ävenså bör varje svensk flyghägar känna till de närmare detaljerna kring denne storslagne välgörare, varför här nedan ges en summarisk översikt över en del av vad han utträttat samt de omständigheter som ledde till beslutet att giva vårt civilflygs huvudorganisation ett eget residens:

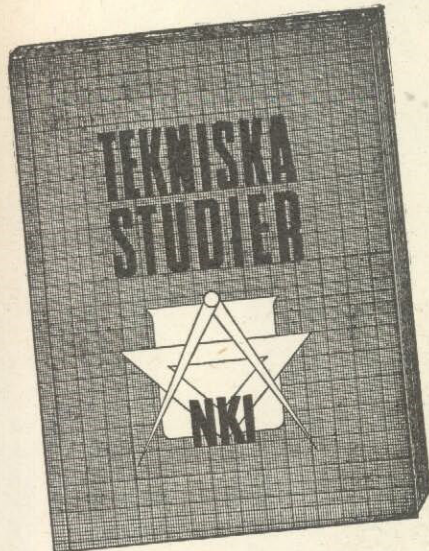


Carl August Wicander säger: "Det är min förhoppning att Kungl. Svenska Aeroklubben sedan världsfreden återställts i huvudsak skall kunna verka för det civila flygets intressen. Må klubben väl trivas i sitt nya hem, och må det bli ett centrum för allt civilt flygintresse."

Direktör Wicanders intresse för det svenska civila flygets utveckling i internationellt samarbete har varit starkt och levande alltsedan han i början av 1920-talet i samband med sin yrkesutövning lärde sig använda trafikflyget för sina många och långa resor. På kontinentens stora flygplatser och annorstädes kunde han fastslå att det civila flyget utomlands nått en långt större utveckling än i vårt land. I avsikt att bl. a. förbereda sig för uppgiften att tillsammans med andra flygintresserade taga itu med det svenska civilflygets nyorganisation lärde han sig flyga och erövrade certifikat den 28 okt. 1938 — vid 45 års ålder. Som ordförande för Svenska Luftfartsförbundet bidrog han verksamt till denna sammanslutnings uppgående i KSAK, samtidigt som denna klubb omorganiserades enligt den nya tidens krav. Dir. Wicander var även medlem av 1937 års civilflygutredning och medverkade såsom sådan vid utarbetandet av förslag till grunder för statens permanenta understöd till fromma för det civila flygets utveckling, vilket förslag vann riksdagens bifall.

Sedan KSAKs styrelse och verkställande utskott visat sig med kraft och initiativrikedom kunna föra fram det civila flygets intressen, syntes det dir. Wicander önskvärt att skaffa klubben ett eget hem. Och det har han nu gjort.

Det är en lycka för Sveriges flygfolk att det finns sådana män som Carl August Wicander.



NY STOR HANDBOK GRATIS

NKI-skolan kommer nu med en stor nyhet för alla tekniskt studieintresserade, en värdefull handbok, som innehåller skolans hela tekniska studieprogram för 1941—1942. Boken ger orientering om utbildningsmöjligheterna för olika fack inom teknik och industri samt innehåller kursförslag, råd och upplysningar om framtidsutsikter, lönevillkor m. m. Ni får den gratis genom att insända kupongen.

TILL NKI-SKOLAN, S:T ERIKSGATAN 33
STOCKHOLM

Sänd mig gratis Eder nya stora tekniska studiehandbok. Jag är särskilt intresserad av det område, som jag märkt med X i kupongen.

- INDUSTRI OCH TEKNIK
 HANDEL OCH KONTOR
 TECKNING OCH MÅLNING
 REALSKOLA OCH GYMNASIUM
 SOCIALA KURSER

NKI

Namn

Adress

FT. 10



Föreskrivet till användning vid Flygvapnet. Rekommenderas av arméförvaltningen, industrier och kommunala verk och allt friluftsfolk.

Areskougs Kartlack är lämpligt för kartor, sjökort, ritningar, kopior, adresslappar och annat papper, som skall tåla väder och vind, smuts och oljor eller omild behandling.

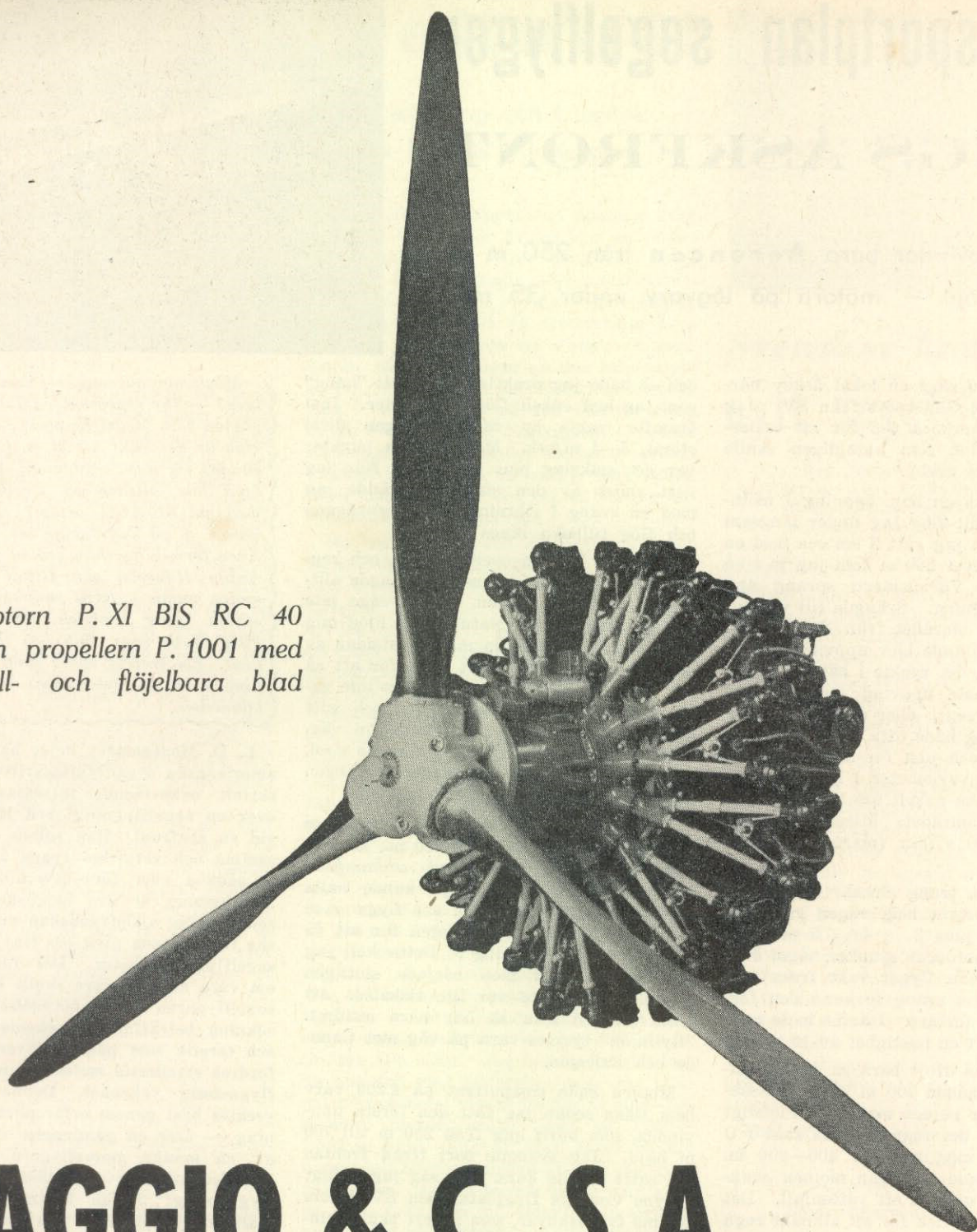
ARESKOUGS KEM. TEKN. FABRIK, MALMÖ
Tel. 16198 - 24444

FLYGVAPNET

använder kartor som preparerats med
Areskougs Kartlack.

Gör allt papper vaxduksartat.
Stor förmåga att motstå väta.
Kan vikas utan att brytas.

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



PIAGGIO & C. S.A.

11 PIAZZA DELLA VITTORIA – GENOVA, ITALIEN
(GENUA)

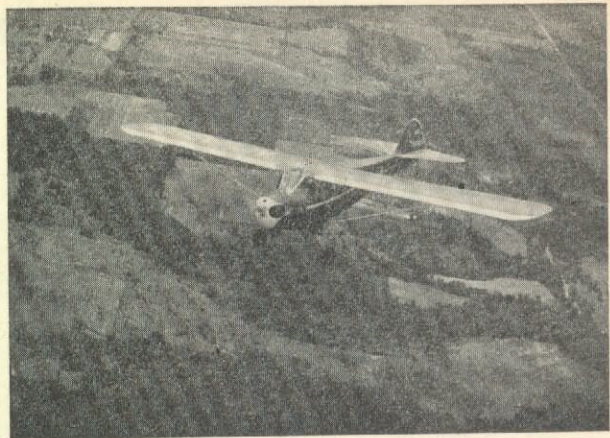
LANDFLYGPLAN - SJÖFLYGPLAN - MOTORER
PROPELLRAR - FÖRGASARE

Konstruktioner för sjöfart och järnvägstrafik

Motorsportplan segelflyger

LÄNGS ÅSKFRONT

Kraftiga uppvindar buro Aeroncan från 250 m till 1.400 m höjd — motorn på lågvarv under 35 min.



Fn dag i våras sågs en lokal åskby nära sig Triangle Gliderport från SV. Jag startade i en Aeronca C-3 för att undersöka den uppvind som antagligen skulle finnas vid denna åskby.

Mot SO fanns en stor öppning i molnmassorna, och dit flög jag under långsam stigning. Innan jag gått 2 km och med en höjd av något över 250 m kom jag in i en stark uppvind. Variometern sprang upp till 5 m/sek stigning. Svängde till vänster och flög genom området från NO till SV. Just där jag väntade blev upp vinden mycket kraftig, och det ryckte i bältet. Detta var den starkaste uppvind jag någonsin varit med om i segel- eller motorplan. Började cirkla. Jag hade ofta gjort det förut med Aeroncan och just för detta ändamål monterat in en variometer i kärran. Det visade sig ganska enkelt att lägga cirkeln rätt i uppvindsområdet. Minskade motorvarvet till 1.200 v/min (marscharvet är 2.250).

Fortsatte i en trång cirkel. Stigningen var nästan konstant hela vägen runt om. Den gick från plus 3... 4... 5 och upp till 7 m/sek. Aeroncan sjunker något över 2 m/sek när man flyger rakt fram med 60 km/tim, och i sväng förlorar den förstås höjd ännu fortare. Därför hade upp vinden nu säkert en hastighet av 10 m/sek.

Det tycktes ha dröjt bara så där en minut innan jag nådde 700 m höjd. Solskenet flödade över nejden mot SO. Plötsligt märkte jag att det regnade hårt rakt i O och helt nära mig, ungefär 400—500 m. Regnet strömmade ned från molnen ovanför så det såg ut som ett vattenfall. Det verkade inte vara risk för ett allmänt regn och inte heller för att det skulle börja regna i området mellan denna solida vattenvägg och min uppvind. Inga regnmoln funnos över mitt huvud, endast ett högt liggande molntäcke.

När upp vinden blev svagare och gick ner till plus 2 m/sek var det kanske helt naturligt att jag närmade mig regnbyn för att känna lite närmare på vindförhållandena där. Stigningen minskade till 1 m/sek och gick sedan åter upp till 2 och 3 m/sek. Just framför regnet blev det en jämn och behaglig uppvind på ungefär 3 1/2 m/sek. Vände åt S och strök fram längs regnmuren. Höll så pass mycket åt vänster att jag inte kom för nära utan hela tiden var kanske 50 m därifrån. Snart syntes en annan skarpt avgränsad regnskur rakt O om den första, sedan en tredje åt ONO och så en fjärde strax därutänför. Detta blev en hel rad byar, en hel front,

och så hade jag praktiskt taget ett "hang" som jag helt enkelt flög längs efter. Just framför varje by var stigningen alltid störst, 3—4 m/sek. Mellan dessa punkter var det omkring plus 2 m/sek. När jag nått slutet av den sista byn vände jag med en sväng i riktning från regnväggen och flög tillbaka längs fronten.

Min höjd var nu över 1.000 m, och regnet låg under mig. Aeroncan hängde alltså vid sidan av molnen. Dessa sågo inte alls så farliga ut! Naturligtvis bjöd mig försiktigheten att hålla mig på utsidan av dem, och jag skulle varit rädd för att så här flyga på "molnhanget" om det inte varit klart väder framför molnen och gott utrymme ifall man vill smita sin väg. Långt där borta i SO badade Canada i sol. Mellan mig och den solbelysta terrängen låg fortfarande det höga molntäcket.

Ett flertal turer framför fronten hade givit mig en höjd av c:a 1.400 m. Men så avtog upp vindens styrka så småningom, varför jag till slut knappt kunde hålla höjden. Jag var tvungen att flyga med ena vingen inne i molnväggen för att få mesta möjliga "lyftning". Detta höll jag på med en stund men började slutligen undra om det inte var lite riskabelt att hålla på och leka så här nära ovädret. "Bylinjen" tycktes vara på väg mot Canada och Eriesjön.

Motorn hade småputtrat på 1.200 varv hela tiden sedan jag fått den första upp vinden, som burit mig från 250 m till 700 m höjd. Jag svängde bort ifrån fronten och satte västlig kurs. Nu såg jag tydligt Wayne Countys flygplats, men SV därom kommo två åskbyar, som säkert skulle hinna dit över innan jag hunne landa och få in kärran i hangaren. Jag använde fortfarande inte motorn, emedan jag var säker på att kunna glida ända fram — omkring 10 km.

När jag kom ner till 500—600 m höjd och var ganska nära Wayne County märkte jag att det var klart väder över Triangle, som låg så där en 15—16 km åt N. Jag ökade gasen och flög "normalt" till Triangle Gliderport. En häftig by hade passerat flygplatsen under min frånvaro, och mina flygarkamrater voro en aning förvånade över att jag var OK. De trodde nämligen att jag åtminstone haft det mycket besvärligt i regn och tjocka, medan jag i själva verket mått prima i fint väder hela tiden. Jag hade varit uppe i 35 minuter med så lite gas på att det väl närmast var luftströmmen och inte motorn som fått propellern att gå runt!

Maskinen härovan — som väl känns igen? — får representera de lätta sportplanen som "segelflygplan". Även i Sverige är det känt att bl. a. Cub kan användas för dylika ändamål. Walle Forslund har således på sträckflygningar med sin SE-AGO brukat följa skogsåsar o. d. på lovartsidan och vinna höjd. Även termik har han prövat på. "Skeks" Anton Hansson och Bengt Olow äro andra namn i detta sammanhang: använda typer Dietrich, Fox Moth och Puss Moth resp. Cub och Bucker Student. En trevlig sport samt nyttig övning i bl. a. meteorologi och terrängkännedom.

L. D. Montgomery heter han som i den amerikanska segelflygtidskriften "Soaring" skrivit ovanstående intressanta skildring över en segelflygning med lätt sportplan vid en åskfront. Han tillhör den företagssamma och vetgiriga typen av människor — sådana som föra utvecklingen framåt. Montgomery är den idealiske sportflygaren i tydlig själsfrändskap med den svenske flygare som givit oss tips om Gotlands segelflygmöjligheter. Det förefaller som om våra motorflygare skulle kunna hjälpa segelflygarna i den betydelsefulla undersökning beträffande förekomsten av hang och termik som pågår i Sverige. Därtill fordras emellertid meteorologisk och segelflygmässig vakenhet. Denna kvalitet utvecklas bäst genom erfarenhet i segelflygning — åter en påminnelse om vikten av att så många motorflygare som möjligt komplettera sina färdigheter med segelflygträning! Sedan komma nästan automatiskt klarläggande och värdefulla rapporter att inflyta från de segelflygbitna motorflygare, vilka genom sin vaksamhet och sitt uppövade omdöme i hithörande frågor slå två flugor i en smäll — d. v. s. kombinera sin motorflygverksamhet med terrängspaning. Det skadar ju inte att kostnaderna för hang- och termikundersökningarna om möjligt nedbringas. Åtminstone böra de från början "dödfödda" projekten kunna avfärdas på ett tidigt stadium, innan de kostat alltför stora summor, som borde ha använts till nyttigare ändamål. Om vi alltså var och en på sin ort så vitt möjligt tillägna oss de elementära grunderna och förutsättningarna för segelflygning, så kunna vi — klubbar och enskilda — bidra till en kartläggning av vårt land ur segelflygarsynpunkt. Förslag på lämpliga områden böra lämnas till KSAK vars sak det sedan blir att avgöra och vidtaga ev. åtgärder.

Glöm inte Gotland!

Idealiska förutsättningar för segelflyg på hang och i termik över rosornas ö upptäckta av svensk flygare i motorplan.

Red. har fått nedanstående rapport från en känd civilflygare. Han anser Gotland erbjuda utmärkta möjligheter för segelflygning och har här givit ett bra exempel på hur samarbete kan ordnas mellan motor- och segelflygare.

Jag har just haft tillfälle att prova hangflygmöjligheterna vid kusten kring Visby. Det är inte omöjligt att vi här ha en segelflygets rekordplats. Jag passerade i dag med min gamla kärra kusten norr om Visby. Vinden, som var ganska kraftig, kom rakt från sjön. Jag passade tillfället att känna efter om det fanns någon uppwind. Låg på 100 m höjd och minskade motorvarvet till 1.200 v/min. Planet hängde gott kvar i 1. regimen. Så flög jag en sträcka av omkring 1 km fyra gånger fram och tillbaka med nosen snett ut mot sjön utan att förlora höjd. Vinden var jämn och fin. Visserligen är min kärra en av de bästa att hänga i luften med — men normalt varvtal är i alla fall 1.900.... Alltså flög jag med gasen nästan på tomgång, varför uppwinden utan tvivel måste räcka till för ett segelplan.

Det finns ett skapligt fält på en "fältbredds" avstånd från själva hanget, där bil- eller vinschstart skulle vara lämplig. Kusten, som i vanliga fall slutar med en 20—30 m hög bergvägg, har här från Visby och några km åt norr en 200—300 m bred sluttande strandremsa mellan sjön och platakanten. Denna remsa skapar en mjukare övergång mellan havet och pla-

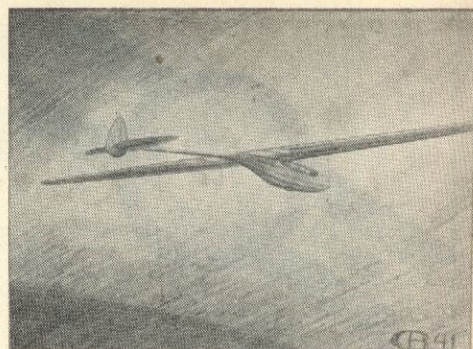
tån, och här blir uppwinden jämnare även på lägre höjd. För övrigt kan en homogent strömmande vind påräknas längs Gotlands hela västkust. Uppwinden sträcker sig till c:a 100 m höjd. En lämplig hangflygningssträcka på sammanlagt 4—5 mil torde alltså finnas vid Visby. På sommaren, när solen steker på den kala klippkusten, borde därtill en del termik blandas med i "uppdraget", då den relativt svala luften sveper in över "kalkugnen". Själva staden, som ligger på den sluttande strandremsan, bör ju bli en riktig värmekälla. Öster därom skulle det bli en trevlig utsiktspunkt att hanga på!

Nu har vinden varit densamma över en vecka. Man skulle alltså varit utrustad med diverse bekvämligheter, en ansenlig matsäck, sovsäck, belysning, tidningar, kortlek och kanske skrivmaskin samt reservpilot om det skulle vara någon idé att gå upp med en Kranich — för här gäller det *världsrekord!*

Gotland är ju praktiskt taget en enda stor stenhäll, och under den varmaste årstiden blir det mycket torrt och hett på marken över en areal av minst 20 kvadratmil. Jag har särskilt lagt märke till att de dagar då väderleksgubbarna inte bestämt någon särskild vindriktning har det blåst kraftigt in mot ön från alla sidor för att inne över mitten vara alldeles lugnt. Dessa varma dagar ligger ständigt, från tidigt på morgonen till sent på aftonen, stora och saftiga cumulusmoln mitt över öns längdriktning. Det torde utan förklaring förstås att luften uppvärms kraftigt och hastigt över de varma hedarna och fälten samt stiger uppåt, samtidigt som ny luft sveper in från alla sidor. Jag har undersökt denna uppwind med motorplan men inte kunnat märka något vidare förrän på 500—700 m höjd. Molnen bruka ligga på 1.000—1.500 m höjd. Jag är dock säker på att uppwinden börjar tidigare än vad jag kunnat märka. Även i termik skulle man kunna flyga från norr till söder på en sträcka av minst 5 mils längd — mellan Tingstäde och Hemse.

Även de dagar då väderlektjänsten förutsagt en bestämd vindriktning, t. ex. ostlig, bildas vita ulltappar inne över ön, men dessa stiga vidare uppåt samt förskjutits utåt västkusten, där de snabbt försvinna undan för undan hela dagen.

Har kommit att erinra mig olika tillfällen då jag tyckt mig stiga på kortare tid från 1.000 till 2.000 m än vad jag gjort från marken upp till 1.000 m. I dag var det helmulet, men molntäcket var så tunt att solen skimrade. Jag tog tid på stigningen, inte för att prova uppwinden utan för att få ett värde på stigtiden. Första 500 m tog 3 min, andra 500 m också 3 min, och nu var jag ovan molnskiktet. Jag steg ytterligare 500 m, men den här gången gick det på 2 min 40 sek. Rena paradoxen! Och nu såg jag vad jag många gånger förut sett utan att uppfatta det: molnen bör-



Svenskar konstruera nytt segelflygplan!

Red. har från de båda konstruktörerna Åke Anderberg och Charles Birch mottagit nedanstående utrop, som med nöje publiceras:

Segelflygare!

Planer finnas på att konstruera ett högvärdigt segelflygplan, speciellt avsett för svenska förhållanden.

Planet kommer att utformas med "båt" och bom i likhet med t. ex. D 30-Darmstadt. Spännvidden blir 13 m. Prestationerna komma att ligga vid ett bästa glidtal av omkring 1:30 och en minsta sjunkhastighet på c:a 0,6 m/sek. Med den ringa spännvidden följer givetvis god vändbarhet, och planet skall om möjligt göras tillåtet för avancerad flygning.

För att planet i högsta mån skall uppfylla de krav ni komma att ställa på det vore vi tacksamma om ni ville meddela oss alla edra personliga fordringar på ett sådant segelflygplan. Uppgifterna skulle bl. a. avse erforderlig höjd, bredd och längd i förarhytten, huruvida landningshjul och ev. hjulbroms önskas, om särskilt kort monteringsstid är nödvändig samt alla edra egna uppslag i övrigt.

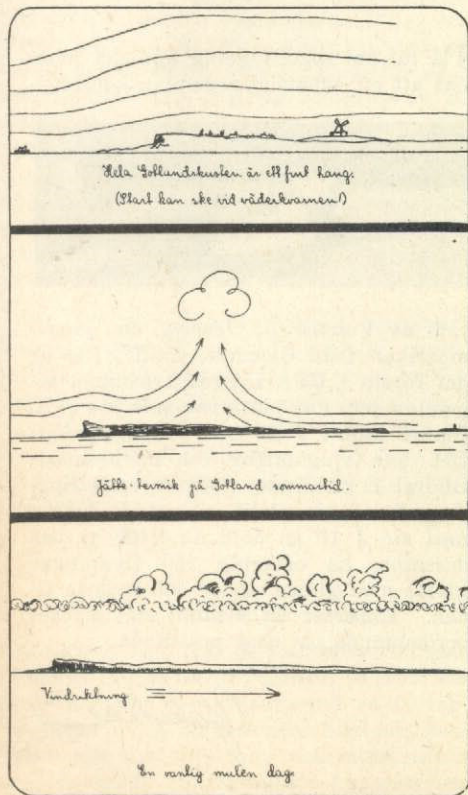
Vi vore tacksamma om ni ville tillskriva oss så fort som möjligt, då konstruktionsarbetet kommer att börja med det snaraste.

Med segelflygarhälsning

ABIACO

Charles Birch-Iensen

Borgmästaregatan 4, Malmö.



jade torna upp sig allteftersom täcket drev in över land — det blåser fortfarande en västlig vind, vilken dock varit ganska svag de senaste dagarna.

Skulle vi alltså ha gått upp med ett segelplan i förra veckan — med ordentlig utrustning — hade det nu bara varit att flytta på sig längre in över ön, hålla sig på minst 1.000 m och bo där denna vecka! Man kan se på molntäckets form var Gotland ligger, om det inte skulle klarna upp.

Utän tvivel har det ofta stigit fortare när jag kommit upp till viss höjd. Dumt att jag inte kommit att tänka på det i sommar och förra sommaren samt noterat stigtider på olika höjder så att vi nu haft en "stighastighetskarta" över Gotland och lite andra siffror att dra slutsatser ur om uppwindens styrka! Men hädanefter ämnar jag ha ögonen med mig.



Flygpostmetning

Red. fick nyligen ett brev från USA med ovanstående vackra märke på. Det hade gått med luftpost hela vägen från Lock Haven, Penna., där Piper Aircraft Corporation lagt på brevet. Märket innebär att brev med beteckningen "VIA AIR PICK-UP" upphämtas genom en anordning för mete som sitter under postflygplanen. Dessa behöva alltså inte landa utan kasta ned ankommande och upptaga avgående post, vilken ligger i en säck upphängd i ett rep mellan ett par stolpar. Repet och säcken följa alltså med flygplanet när detta går i stigning efter sin noga inriktade anflygning mot "poststationen". Det är de mindre flyglinjerna i USA som ha sådan anordning. — Verkligt trevligt att få dylika brev. Man är inte alldeles avstängd från stora världen!

Stereoskopiska glasögon uppfunna

Roterande skiva med ett hål frilägger ett öga i taget.

En amerikansk ingenjör John B. Bartow har uppfunnit ett par flyglasögon av speciell typ. De nya glasögonen tillåta nämligen flygaren att även från den största höjd se den underliggande terrängen stereoskopiskt. Annars bruka ju flygare redan vid 150 m höjd förlora intrycket av landskapets höjdvärningar — det blir platt.

De nya glasögonen bestå av en skiva med större diameter än avståndet mellan ögonen. På 3 cm avstånd från medelpunkten finnes en öppning med samma storlek som ett vanligt glasögon. Skivan drives runt av en liten elektromotor med 16 varv per sekund. Detta förorsakar att varje öga, det ena först och det andra sedan, frilägges 16 gånger i sekunden. Medan alltså det ena ögat genom det förbipasserande hålet vinner och en kort stund behåller ett intryck av landskapet, går skivan vidare och frilägger efter ett halvt varv det andra ögat. Det intryck som det andra ögat erhåller är emellertid något avvikande från det första ögats bild, vilket ju beror på att flygplanet under tiden förflyttat sig en liten bit. Därför verkar anordningen som om ögonen sutte ett par meter ifrån varandra, vilket har till följd att flygaren även på större höjd uppfattar den underliggande terrängen tredimensionellt.

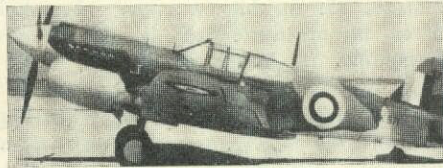
NYHETER från ONKEL SAM

— Från FLYGTIDNINGENS USA-korrespondent. —

New York i september.

Det första Curtiss Hawk-jaktplanet med amerikanskbyggd Rolls Royce-motor har levererats till US Army för provflygningar, meddelar Curtiss-Wright Corp. och krigsdepartementet.

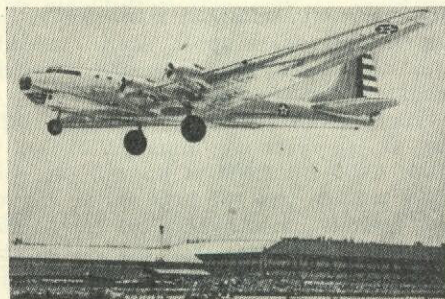
Planet i och för sig är en obetydlig omändring av P-40, känt av engelsmännen som Tomahawk, som har vätskekyld Allison-motor och vilken visat sina goda egenskaper i senaste tidens luftstrider.



Det nya planet, kallat "Kittyhawk" (namngivningen en hedersbevisning åt bröderna Wright, som gjorde sina första flygningar på denna plats), har en 12-cyl. Rolls Royce-motor, byggd hos Packard och kapabel för 1.105 hk på 6.800 m höjd. Packard övertog kontraktet och förpliktigade sig att bygga 9.000 Rolls Royce-motorer, sedan Henry Ford förklarat sig inte vilja bygga den engelska motorn. Det nya jaktplanet är kraftigt armerat och har skottsäkra bränsletankar, vilka kunna motstå kul-spruteeld. Hastigheten är inofficiellt uppskattad till 576 km/tim.

Den väldiga Douglas B-19 har lyckligt klarat den första provflygningen, som ägde rum på Clover Field, Santa Monica, Calif. Förare på 82-tons-jätten var major Stanley Umstead, en av "stjärnprovflygarna" vid Army Air Corps. Han förklarade att det var ett enkelt jobb att föra planet — "gick lika fint som att starta en vanlig liten kärra".

Douglas B-19 har fyra motorer Wright Cyclone 18 på vardera 2.000 hk. Teoretiskt längsta flygsträckan är 12.000 km.



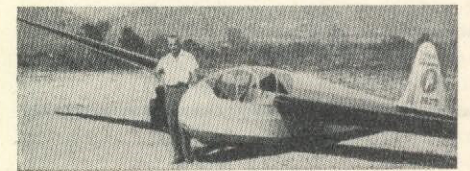
Under sådana flygningar ökas säkerheten genom att motorerna är tillgängliga för översyn och reparationer — mekanikerna kunna därvid stå upprätt!

Army Air Corps har börjat utbildning av 16.000 förare samt 160.000 mekaniker och besättningsmän.

Den 12:te årliga nationella segelflygtävlingen (Annual National Soaring Contest) har hållits i Elmira, N. Y., i en stämning som avspeglade segelflygningens växande betydelse. John Robinson, Californien, upprepade sin seger från 1940 och förklarades på nytt såsom nationell segelflygmästare.

Det var inte bara det att ett nytt amerikanskt rekord sattes. Nej, ännu viktigare var att planens och förarnas prestationer överlag voro sådana att viktiga lärdomar inhämtats för framtiden. 73 förare deltog med 30 plan, och 788 starter gjordes från Harris Hills. Under 59 flygningar överskreds den erforderliga distansen och vid 67 flygningar minimihöjden. Statistiken visar att 5.149 km tillryggalades på officiella sträckflygningar. Det nya rekordet sattes av Stanley Smith, som flög ett tvåsitsigt plan av Schweitzers konstruktion från Harris Hills till Scranton, en sträcka på 117 km, med passagerare. Tävlingsens längsta flygning, 360 km, gjordes av Bud Decker. Den största höjden nåddes av L. Maxey med ett Midwest-segelplan, 4.800 m. En del av arméns nya segelflygare var med som åskådare, och USAs "luftchef", generalmajor H. H. Arnold, flög själv ett av de deltagande planen.

På tal om segelflygning kan det nämnas att ett sidsitsigt segelplan konstrue-

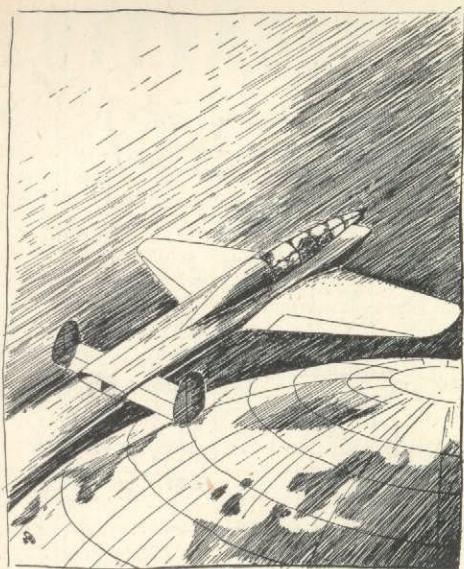


rats av Volmer S. Jensen, en dansk-amerikan från Glendale, Calif. Det är det första i USA byggda tvåsitsiga segelplan som har platserna sida vid sida. Planet kallas J 10 och är högvärdigt. Det har vingklaffar och luftbromsar. Glidtal 1: 25. Under "västkustsegelflygdagen" i Arvin, Calif., uppnådde Jensen med sin J 10 en höjd av 1.400 m, och dessutom ha omkring 150 flygningar gjorts med planet under den senaste tiden. Experter ha uttalat sig mycket berömmande om dess prestanda.

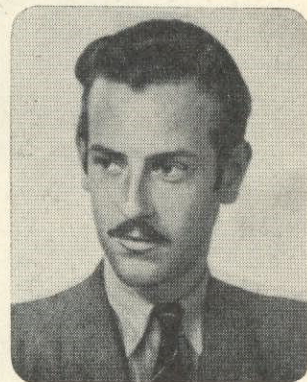
Yaukee

Det italienska reaktionsflygplanet

och en orientering över "raketflygning"



Flera försök ha i senare tid gjorts för att uttröna möjligheterna att använda raketer för framdrivning av såväl bilar som flygplan. Här märkes framförallt Fritz von Opels försök 1928 med en bil, som på Avusbanan vid Berlin nådde en maximalhastighet av 236 km/tim. Senare försåg han ett ombyggt segelflygplan med raketer. Vid flygningar med detta plan avverkades en sträcka på 1.400 meter med en maxhastighet av 140 km/tim.



Charles Birch,

som även är mästare till framtidsskissen vid rubriken.

Under de gångna vintermånaderna meddelades från Italien att lyckade försök utförts med ett reaktionsflygplan ("raketflygplan"). Det rör sig emellertid icke om ett flygplan som kan nå obegränsade höjder och hastigheter, då det för flygning är helt beroende av atmosfären. Drivkraften åstadkommes dock enligt reaktionsprincipen och anordningen kallas *stråldrifv med varmluft*. Det för förbränningen av bränslet (bensin) nödvändiga syret tages från den omgivande atmosfären. Denna princip har den fördele framför t. ex. krutraketer att betydligt mera energi kan medföras i form av bränsle.

Anordningens princip framgår av fig. 1: G = kompressor, T = bränslebehållare, C = blandnings- och förgasningsrum, B = förbränningsrum, D = expansionsrör.

Italienaren Campinis konstruktion går tillbaka till år 1932, då han erhöll patent på denna anordning (fig. 2). Atmosfärisk luft intagas genom öppningarna vid 3 och komprimeras i centrifugalkompressorn 4, vilken drives av en vanlig flygmotor eller en gasturbin (10). Efter kompressorn ledes luftströmmen genom en likriktare, som samtidigt är utformad som motorkylare, och kommer så till det egentliga förbränningsrummet 5. Här blandas luften i venturirör med bränslet, varefter detta förbrinner. Expansionen fullföljes i ett munstycke av vanlig konstruktion.

Det vid Caproniverken byggda flygplanet motsvarar det i fig. 2 avbildade, varvid maskinen dock försetts med en propeller för starten. Efter ingångna meddelanden skall detta flygplan, som under proven flögs av överste Bernardi, ha utfört en flygning om tio minuter och därvid nått en hastighet av 720 km/tim.

Charles Birch kommenterar:

Principen för framdrivningsanordningar av denna typ är sedan gammalt bekant, och envar har sett dess tillämpning på fyrverkeripjäser, vilka nå avsevärd höjd och hastighet just med hjälp av reaktionskraften från de bakåt utströmmande krutgaserna.

Sedan dessa försök ha många spekulerat över raketflygningens problem. Tills dato ha dock alla försök strandat på det faktum att man icke kan medföra tillräckliga mängder krut för längre flygningar. Energinnehållet i krut, av vad slag detta än må vara, är icke som många tro särskilt stort, utan tvärtom avsevärt mycket mindre än t. ex. hos motsvarande viktmängd bensin. Att sända en krutraket utanför jordkretsen är därför omöjligt. Detta erfordrar en utgångshastighet av 11,2 km/sek vilket skulle kräva en krutkvantitet av 2^{100} gånger maskinens tomvikt, ett tal som vi inte kunna bilda oss någon föreställning om. Om vi antaga maskinens startvikt lika med jordens, så skulle efter förbränningen lämnas en "tomvikt" av ett tvåtusendels gram. Sådana hastigheter må vara inaktuella för tillfället, men det anförda kan tjäna som ett drastiskt exempel. Man har också gjort försök med en flytande blandning av syre och väte, men detta drivmedel är av konstruktiva skäl omöjligt att använda i flygplan.

Så småningom ha spekulationerna över krutraketen övergivits för att lämna plats för *bensinraketen*. År 1932 erhöi, som ovan nämnts, italienaren Campini patent på sin konstruktion, och vid samma tid framkom fransmannen René Leduc med en likartad, ehuru betydligt elegantare utformning. Re-

dan tidigare hade *Albert Fono*, Ungern, erhållit patent på en reaktionsmotor för flyghastigheter över ljudhastigheten, så man kan knappast kalla bensinraketen ny.

Campinis anordning är behäftad med ett par avsevärda svagheter. Reaktionsdriften, som kan genomföras utan rörliga delar i egentlig mening, är här kombinerad med en flygmotor och en kompressor — vilka var för sig äro alldeles tillräckligt invecklade! Hela aggregatet upptager också på hans patentritning ett oproportionerligt stort utrymme. Vidare är den uttagna effekten starkt begränsad genom kompressoraggregatet, som ju endast förmår avgiva relativt små luftmängder till själva raketen. För det flygplan, som nu provats vid Caproniverken, satte också dessa och andra faktorer en gräns redan vid 720 km/tim, en hastighet, vid vilken det överhuvud taget inte lönar sig med reaktionsdrift. Leducs och även Fonos patent ha icke denna svaghet, då båda komprimerade atmosfärluften under strömning, utan hjälp av rörliga delar.

Även i vårt land har det gjorts teoretiska undersökningar av problemet, vilka bestyrka Leducs princip, trots de svårigheter denna måste övervinna för starten. Man måste nämligen framkalla en strömning genom röret innan en reaktionskraft erhålles, detta må sedan ske genom att katapultstarta planet eller på annat sätt.

De hastigheter, som med detta utförande måste anses ligga inom det möjligas gräns, torde hålla sig snarare över än under 4.000 km/tim, alltså en för våra nuvarande förhållanden aktningvärd hastighet.

Det torde dröja åtskilliga år innan vi få uppleva hastigheter av denna storleksordning, även om det faktum att man i dag faktiskt flugit med ett bensindrivet raketplan ingiver hopp om att utvecklingen av reaktionsmotorn inte kommer att avstanna.

C. B.

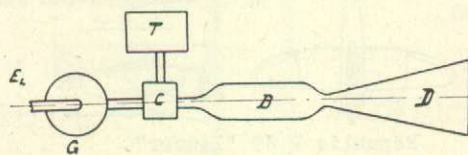


Fig. 1.

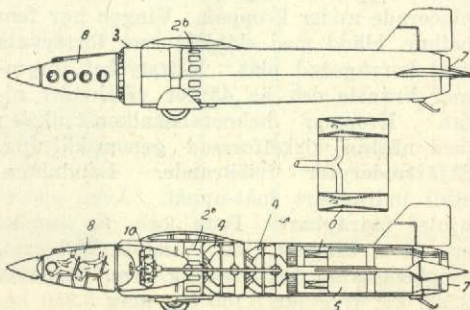


Fig. 2.

NYTT från Blohm & Voss:

Bv 138



Flygplanavdelningen vid det stora skeppsbyggeriet Blohm & Voss i Hamburg har under ledning av dr ing. Richard Voigt konstruerat och byggt en helt ny flygbåt-typ. Den kallas Bv 138 och har efter grundliga prov inom Luftwaffe nu tagits i bruk som fjärrspaningsplan. Planet lär ha mycket goda flygegenskaper samt vara synnerligen sjövärdigt. Det har tre motorer och är avsett för en besättning på 5 man. Materialet är metall. Konstruktionen framgår av bilderna.

Vingen sitter tämligen långt tillbaka på den relativt korta, båtformade kroppen, och ovanpå vingen är motormotorn placerad. Sidomotorgondolerna ha förlängts bakåt och uppått stjärtpartiet, som har dubbla fenor—sidoroder och däremellan stabilisator med höjdroder. Denom denna delade kropps-konstruktion har god sikt och utmärkta skottfält erhållits.

Motorerna äro Junkers dieselmotorer, som äro mycket ekonomiska i fråga om bränsleförbrukning på längre sträckor. Den teor. flygsträckan uppges vara mycket stor, och beväpningen, kanoner och kul-sprutor, är så stark att Bv 138 helt och hållet kan försvara sig själv under spaningsuppdrag över havet.

En störtbombare och två jaktplan

Savoia-Marchetti SM 85 är ett italienskt störtbombplan, som redan länge varit insatt i striderna kring Medelhavet. Här lämnas de första uppgifter om detta plan som nyligen blivit tillgängliga. Byggnads-sätt: fribärande, mellanvingat tvåmotorigt monoplan. Kroppen av stålör, stammen fyrkantig genomskärning, formlister av trä. Horisontal översida med kabinöverdel ovan förarplatsen. Föraren sitter långt fram och har god sikt. Trapetsformade vingar med avrundade spetsar, material trä. Någon V-form. Vingklaffar, vilka samtidigt tjäna som störtflygbrom-

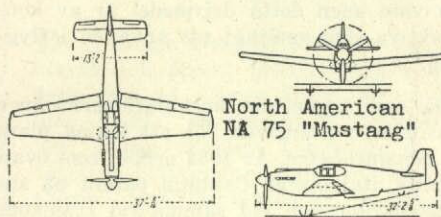
sar, placerade utanför motorgondolerna. Klaffarna ha 30 graders utslag vid landing och 90 grader som störtflygbromsar. Motorer: två Piaggio P.X. RC 40 på vardera 1.000 hk. Data och prestanda: spv 16 m, längd 12,6 m. Vingyta 38,9 kvm. Inga viktuppgifter. Maxhastigheten uppgives till 510 km/tim på 4.000 m höjd.

North American NA 73 "Mustang" är ett amerikanskt jaktplan som konstruerats med hänsyn till NACAs senaste undersökningar. Hastigheten lär uppgå till 645 km/tim, vilket måste bero på en ytterst god aerodynamisk utformning då motorn endast är på 1.150 hk. Kylaren sitter långt bak under kroppens bakre del. Byggnads-sätt: fribärande lågvingat, helmetall. Indragbart landningsställ och d:o sporrhjul. Kropp och vinge i skalkonstruktion av alclad. Data och prestanda: spv 11,3 m, längd 9,8 m. Vingyta 21,9 kvm, vingbelastning 160 kg/kvm. Tomvikt 2.700 kg, flygvikt 3.500 kg. Motor: 12-cyl. Allison V-1710-F3R på 1.150 hk på 3.700 m höjd. Beväpning: 2 ksp i kroppen och 3 ksp i vardera vingen. I stället för ksp kunna kanoner användas.

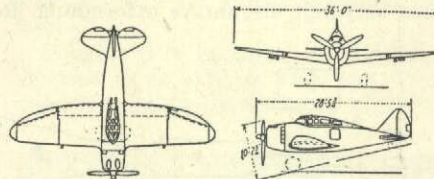
Republic P 43 "Lancer", som enligt amerikanska meddelanden bygges för England, är ett ensitsigt jaktflygplan och en utvecklingsform av den 1939 konstruerade Seversky XP 41. Endast ett fåtal detaljer skilja Lancer från XP 41. Byggnads-sätt: fribärande, lågvingat, helmetall. Vingen tredelad, mittstycket fast förbundet



Savoia-Marchetti SM 85

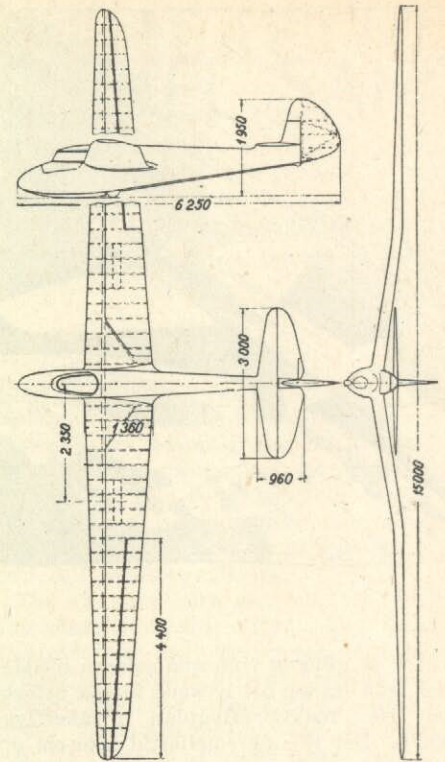


North American NA 75 "Mustang"



Republic P 43 "Lancer"

med kroppen. Vingklyvklaffar fyrdelade, placerade under kroppen. Vingen har fem balkar, klädd med slätplåt som förstyvats med korrugerad plåt. Mittstycket inrymmer bränsle och är därför vätsketätt nitat. Kroppen helmetallskalkonstruktion med nästan cirkelformad genomskärning. Stjärtroderytorna fribärande. Landnings-ställ indragbart inåt-uppåt. Även sporrhjulet indragbart. Data och prestanda: spv 11 m, längd 8,5 m. Vingyta 20,7 kvm, vingbelastning 151—161 kg/kvm. Tomvikt 2.500 kg, flygvikt 3.150 kg, max 3.350 kg. Maxhastighet över 600 km/tim. Normalt



"PELLICANO",

italienskt högvärdigt segelplan

Vid den stora internationella kampen 1939 om vilket segelflygplan som skulle få äran att bli utvald till olympiatyp uppvissade ett flertal skickliga konstruktörer det bästa de kunde prestera. Ett av planen var det italienska högvärdiga segelplanet "Pellicano", som på tre månader ritats och byggts av studenternas i Milano segelflyg-grupp.

"Pellicano" har vingprofilen NACA 24, svag välvning. Balken har lamellerade limmade flänsar. Vingens torsionsnäsa är av plywood. Luftbromsarna sitta långt ut från kroppen för att inte störa roderorganen i stjärten. Klaffarna äro så avpassade att störhastigheten kan hållas vid 200 km/tim. (Vid försök uppnåddes dock en maxhast. av endast 190 km/tim.)

Kroppen har oval genomskärning. Bakom förarplatsen finnes rum för barograf och verktyg.

Data:

spännvidd 15 m
längd 6,25 m
vingyta 14,7 kvm
sidoförhållande 1:15,3
tomvikt 160 kg
flygvikt 225 kg
sjunkhastighet 0,709 m/sek vid 56 km/tim.

bränsleförråd 550 l, max. 820 l, varigenom längsta teor. flygsträckan vid 60 % motoreffekt uppgår till nära 2.000 km. Motor: 14-cyl. dubbelkransig stjärnmotor Pratt & Whitney R-1830-35 Twin Wasp på 1.100—1.250 hk. Elektriskt ställbar Curtisspropeller. Beväpning: två 12,7 mm ksp i kroppen över motorn, fyra 7,6 mm ksp i vingarna samt upphängningsanordning för lätta bomber.

LUFTVÄGEN ÖVER ATLANTEN

Sedan det visat sig vara alltför osäkert och långsamt att på fartyg frakta medeltunga bombplan från USA till England började man i slutet av förra året göra försök med att flyga planen över Atlanten. Första flygningen gjordes med *Lockheed Hudson*, försedd med två *Wright Cyclone* på vardera 1.100 hk. Normal flygvikt för detta flygplan är 7.950 kg för en distans på 2.740 km och en marschhastighet av 274 km/tim. Lastförmågan är 2.770 kg, och

Försäkringsskydd för segelflyg

(Forts. från sid. 14)

som täcker även en del av de övriga försäkringsutgifterna.

En sak som förtjänar omnämnas är slutligen att ett välordnat försäkringsskydd kan bli klubben till stor nytta såväl vid medlemsvärningen som också vid underhandlingar med markägare och andra. En klubb som kaskoförsäkrat sitt plan kan givetvis med avsevärt större säkerhet garantera sina medlemmar visst antal flygtimmar än en som icke har försäkrat. Många av de yngre medlemmarna ha säkerligen svårt att på en gång erlagga premien för den olycksfallsförsäkring de vilja ha tecknad före sin första uppstigning. En krona då och då är inte så kännbar. Och gäller det att underhandla med markägarna i närheten av hanget så torde ansvarighetsförsäkringen vara en borgen så god som någon. *Bertil Odén.*

maxhastigheten uppgives vara 396 km/tim på 3.700 m höjd. Då erfarenheterna från *Imperial Airways* och *Pan Ams* trafikflygningar över Nordatlanten från väster till öster med ganska stor säkerhet hade visat att man kunde räkna med en medvind på c:a 30 km/tim och att en bränslereserv för fyra timmars flygning var nödvändig, blev flygtiden beräknad till 15 timmar och bränsleförbrukningen till 4.550 liter samt 230 liter olja. *Lockheed Hudson* måste därför överbelastas med c:a 1.000 kg (avståndet *New Foundland—London* är 3.380 km). Därvid ökades vingbelastningen från normalt 151 till 175 kg/kvm. För att få plats med den extra bränslemängden på omkring 1.500 liter inbyggdes några behållare av gummi, vilkas innehåll leddes över till de ordinarie tankarna, varför gummibehållarna kunde avlägsnas när de blivit tomma.

Man hade räknat med att kunna navigera efter stjärnorna i stället för den i krigstid uteblivna hjälpen från radiostationer, men på grund av dålig väderlek har man endast i några fall kunnat bestämma positionen genom sextant. Besättningarna ha varit tvungna att klara navigationen med klocka och kompass. Start från *New Foundland* brukar ske kort före mörkets inbrott, och efter en flygning på mellan 7 och 11 timmar kan landningen ske vid dagsljus i England.

Här nedan nämnas några flygtider och belastningar för amerikanska flygplan som flugits över Atlanten.

Lockheed Ventura: Normal flygvikt 8.400 kg, "överbelastad" flygvikt 9.400 kg. Bränslemängd 4.550 l. Vingbelastning i starten 183 kg/kvm. Genomsnittlig färdhast. med 30 km/tim medvind 354 km/tim. Flygtid över Atlanten 9 ½ tim.

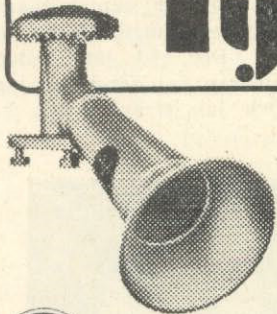
Martin Maryland (Martin 167 B4): Normal flygvikt 6.950 kg, "överbelastad" flygvikt 8.400 kg. Bränslemängd 4.160 l. Vingbelastning i starten 167 kg/kvm. Genomsnittlig färdhast. med 30 km/tim medvind 354 km/tim.

Consolidated Catalina (PBV): Normal flygvikt 13.900 kg, "överbelastad" flygvikt. Bränslemängd 4.160 l. Vingbelastning 106 kg/kvm. Genomsnittlig färdhast. med 30 km/tim medvind 258 km/tim. Flygtid över Atlanten 13,7 tim.

Consolidated Liberator (B-24): Normal flygvikt 18.600 kg. Vingbelastning 190 kg/kvm. Färdhast. med 30 km/tim medvind 404 km/tim. Flygtid över Atlanten 8 ½ tim.

Förutom "överfärjning" av bombare luftvägen har man också planerat att flyga jaktplan över Nordatlanten. Meningen är att uppdelas sträckan på tre etapper, nämligen den första *New Foundland—Grönlands sydspets* (1.350 km), den andra *Grönland—Island* (1.200 km) samt den tredje och kortaste över öppet vatten till nordspetsen av *Storbritannien* (945 km). Flygsträckan över vatten kan förkortas ännu mera om starten i stället sker från någon plats i Kanada eller Labrador. Men hur det än ska gå till, så komma de amerikanska jaktplanen inte att kunna flyga över på natten. Säkerligen måste de dessutom ha radiohjälp vid navigeringen. *Flyv.*

"Tyfon"



flyglarmsapparater



Inreg. varumärke.

drivas med komprimerad luft eller också för hand

BEGÄR PROSPEKT!

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AKTIEBOLAG
Malmö



Kontinentens största specialfabrik

för

FLEXIBLA AXLAR

av obegränsad längd.

Torsionsfria flexibla axlar för

distansstyrning

Metallslangar

Bowdenaxlar

Bowdenspiraler

Bowdenkablar

GEMO, Berlin N 20, Prinzenallee 25-26

VI PRESENTERA:



Nils Bäck,
folkskollärare, outtröttlig flygklubbs-
sekreterare i Örebro.

Nils Bäck är en av initiativtagarna till Örebro Läns Automobil- & Flygklubb. Redan under klubbens första år utsågs han till sekreterare, en syssla som han sedan dess skött på ett storartat sätt.

Som sekreterare för en så stor samslutning som ÖAF har Bäck givetvis kommit i kontakt med alla grenar av flyget. Det är ingen överdrift att säga att arbetet har varit strävsamt. Efter en tid av hårt slit kom belöningen — den stora flygdagen, som väl varit höjdpunkten på klubbens levnadskurva hittills. Som chef för sekretariatet fick Bäck en ofantlig börda på sin lott, men han klarade det hela med glans.

Segelflyget har varit folkskollärare Bäckes speciella skötebarn. Motgångarna ha varit ihärdiga, men Bäck har varit dem övermäktig! Han har aldrig förlorat hoppet utan oförtrutet arbetat vidare mot det utstakade målet. Än har instruktörsfrågan vållat bryderier, än ha restriktioner eller dåligt väder lagt hinder i vägen. Med desto större glädje och berättigad stolthet kan därför sekreteraren i dag uppvisa en ståtlig segelplanpark, vilken utgör frukten av det "oförtrutna arbetet som övervinner allt". Ett länge eftersträvat mål är uppnått, och ingen känner sig väl mer belåten än Bäck... Att han sedan vid KSAKs flygarfest i våras fick mottaga förtjänstplakett var ju alldeles på sin plats.

Nils Bäckes hjärta ömmar även för modellflygarna i Örebro. Detta har ofta varit räddningen ur svåra situationer, då Modellflygklubben "Hobby" i likhet med andra klubbar av detta slag i allmänhet har synnerligen ont om pengar. Har det till exempel behövts kontanter till en tävlingsresa så har Bäck ringt upp någon snäll farbror, som sedan skänkt den nödvändiga summan. Att ha folkskollärare Bäck som hedersledamot i modellflygklubben anse pojkarne därför enbart som en stor ära.

De äro säkerligen lätt räknade som så osjälviskt och uppoffrande som Nils Bäck arbeta för flygets fromma. Det vore att önska att så många som möjligt ville följa sådana föregångsmäns exempel.

— Norn.

FREDSFLYGFOTOGRAF

Minnen från en gången ljuvlig tid

"Chansen kommer som en snigel men försvinner som en blix" — så lyder pressfotografens levnadsregel. I än högre grad gäller denna maxim för flygfotografen. Flygfotografens yrke fordrar både tålmod och snabbhet, kunskap och intresse. En pressfotograf, som haft tillfälle att pröva på sin luftkollegas speciella besvärigheter, berättar här om sina öden och äventyr som improviserad flygfotograf.

— Vi — har — inte — så — förbaskat — bråttom! — Fick — du — den? — Allright — då — tar — vi — en — sväng — till!

Piloten i sittrummet bakom mig artikulerade omsorgsfullt in orden i telefonen för att överrösta Mothens ilsket vrålände motor. Vi låg på 300 meters höjd över Motala för att ta några vackra bilder, men jag hade slarvat litet och tryckt av någon tiondels sekund för tidigt. Det var alltså ingenting annat att göra än att gå runt och ta en bild till.

Besättningen på vår lilla maskin hade haft tumme med vädrets gudar denna dag. Meningen var att vi skulle ta en rad flygbilder av de flesta städer på routen Jönköping—Stockholm, och vi hade rustat oss ordentligt för vårt uppdrag. Den stora presskamerans sidor hade klätts med tjock plåt för att bälgen inte skulle tryckas sönder av propellervinden. I flera dagar hade vi väntat på vackert väder, och så kom denna dag med molnfri kyligt klar himmel och en temperatur på bara några grader över plus. Det skulle bli bistert kallt däruppe, det var säkert, men luften var höstren, och färger och linjer stodo knivskarpa.

Det dröjde inte många minuter efter starten förrän mina bekymmer började. Huvan gled snett så att det drog in på ena sidan, telefonerna tryckte och smärtade som tandvärk, sittrummet var så trångt att jag inte kunde resa mig med kameran, kylan bet genom ett par stora hål i den

ena handsken, och till råga på allt måste jag hålla handen i propellerdraget utanför vindskyddet. Det var inte utan saknad jag tänkte på den lilla rödmålade stugan och den öppna spisen samt vemodsfyllt erinrade mig angenäma nätter i Barcelonas varma glädjekvarter.

Efter en stund i luften blev det ännu värre. Sittdynan lossnade, gled ner och blev liggande på durken. Den lilla tygficka som nubbats fast på instrumentbrädan framför mig för att jag skulle ha någonstans att göra av kassetlocket slets bort i luftdraget. Och så till råga på allt: den där infernaliska silverringen från propellern. Bilderna måste tagas i en bestämd vinkel — snett framåt mellan de båda vingarna mellan propellerringen och de röda, dallrande stagen, som gick snett från övervinge till undervinge. Hur i all världen skulle det här gå till? Att jag måste krypa upp ur sittrummet för varje bild var tydligt och klart och likaså att jag måste ner i sittrummet relativa lä varje gång jag skulle skifta film. O, du milde Antonius, det här skulle bli fiasko! Och inte gick det att ta bakom vingen heller...

— Här — bygges — ett — nytt — nödlandningsfält. — Ta — det —, morrade piloten i telefonen.

Nu började alltså valsen. Jag kröp fram i lä av sittrummet framvägg och spände ridåslutaren. Men att komma upp ur sittrummet med kameran var lättare sagt än gjort. Att resa sig upp i vinddraget en kylig septemberdag när maskinen "susar fram" med 140 km/tim är bara det en liten fältsportprestation, men att samtidigt få den åbakiga kameran med sig genom ett litet hål, som — enligt senare vidtagna mätningar — har samma diameter som Edvard Perssons mage, det var mer än en prestation. Det gick inte heller. Alltså måste kameran upp först och jag i andra hand. Och jag sträckte upp kameran i luften.



Sådana bilder som denna — från USA — måste komma det att klia i fingrarna på de civila flygfotografer som före kriget hade tillfälle att knäppa vackra fotos från luften. Nu får man givetvis inte. Men vi hoppas att den härliga tiden kommer åter.

FLYGARE BERÄTTAR VID BRASAN

Vi sitta i bekväma länstolar framför den öppna spisens flammmande brasa i vårt lilla "slott". Därute viner vinden, och regnskurar falla allt emellanåt. "Vädret är hyggligt", anmärker en, och de andra som inte heller kunna uthärda livet inomhus äro också vid dåligt humör. Flygare äro inga stugsittare. Flygare måste flyga, annars tro de att himlen faller ned över dem. Flygare äro tystlåtna och tala inte gärna om sina upplevelser. Men den som har tålmod och är lite finurlig kan också någon gång få den tystlåtnaste att tala. I dag är det löjtnant L:s tur:

Det var i juni 1940, vädret för spaning var dåligt. De båda denna dag gjorda flygningarna hade på grund härav icke medfört önskat resultat. Det härskade en dyster stämning på kommandoställena. Då ringde telefonen. Ett nytt uppdrag: "I dag skall det utspanas om fienden redan drager sig tillbaka över Seine, var han övergår floden och om förstärkningar framföras från söder mot Seine."

Kort rådslag med de lyckliga som skulle utföra detta uppdrag. Dessa äro löjtnant E., förstekorpral R. och jag. Vi se på klockan: 21.30. Något sent, men det är ju inte den första nattflygning som vi varit med om!

Vårt flygplan stiger mot natthimlen och styr kurs mot söder, mot Seine. Men i denna riktning står en väldig molnvägg som en kinesisk mur. Vid Le Havre torna molnen upp sig till en hotande åskfront. Det återstår ingenting annat än att flyga genom molnen för att komma under dem, eller också måste vi vända! — På inga villkor, det äro vi tre eniga om.

Peppar, peppar — men nog var det en enastående tur att jag hade så starka nypor att jag slapp betala en på egen hand bortflugen kamera. (Annonser efter bortflugna kameror löna sig i FLYGTIDNINGEN. Sätt. anm.) Sakta, sakta ålade jag mig upp ur sittrummet med ryggen spänd mot ryggstödet men utan att ta spjårn med fötterna. Det där infernaliska grejet till sidorodret hade piloten speciellt varnat mig för. Just som jag kom upp i stående ställning kände jag den där lilla darrningen i kameran som talade om att ridåslutaren gått av medan objektivet ännu var riktat mot skyn. Lufttrycket mot ridån hade varit alltför stort för att fjädern skulle stå emot. Det blev inget fotografi av flygfältet.

Men eftersom en pressfotografers energi kan mäta sig med Himalayas höjder hade jag snart utexperimenterat knepet. Så kom den ena bilden efter den andra. Pappersremorna från planfilmen började puta innanför rocken, och piloterarens ansikte sken allt soligare var gång jag vände mig om för att betyga honom min vördnad över hans förträffliga fortskaffningsredskap. Och när maskinen äntligen tog mark på Barkarbyfältet var det en självmedveten flygfotograf som steg ur "kärran" och hemtamt talade om "vinklar", "planéer" och "svängar". "Malina".

Det går vidare med östlig kurs längs Seine. Vi komma närmare målet. Där är floden 300 m bred. Blygrå ligger den under oss. Vid stränderna råder frid och lugn, betande kor, som förskräckta springa sin väg då vi på låg höjd susa fram över dem. På floden står intet att upptäcka. Plötsligt bli vi från en by beskjutna av luftvärn. De små vita och gula spårlysen komma i hotande närhet. In i molnen för att göra en ny anflygning! Genom låganfall förjagas luftvärnsställningens manskap.

Och där ligger färjan. En bild av förtyvild flykt och förvirring. Ett fasaväckande skådespel, som kommer till och med angriparen att rysa. Fordon vid fordon, militärvagnar och kanoner fastkörda i varandra, däremellan flyktingars fordon och människor som söka räddning. Därbakom byn, som står i ljusan låga. I en vid krets åter elden sig från hus till hus. Röken förmörkar eldhavet. Allt fler människor komma ut ur häxkitteln. Alla ville de ännu med färjan uppnå den andra stranden. Det är för sent. Brinnande driver färjan omkring på floden som en fackla.

Samma förvirring, samma hjälplöshet, samma grymma spel vid de andra färjorna. Ingenstädes ser man några pontonbroar. Ingenstädes en något så när ordnad övergång.

Klockan är 22.30, det är tid att vända om. Iakttagelserna äro tillfyllest. Om en kvart är det mörkt. Markorientering är inte längre möjlig. Förbindelsen med flygplatsen är klar. Radiotelegram avsänt. Allt tycks gå som smort.

Nu är det mörkt. På hundra meters höjd flyga vi mot landningsplatsen. Då tystnar plötsligt radion sedan vi kretsat över platsen, glada över att vi funnit den.

Varför inte längre någon radioförbindelse? Varför tända de gynnarna därnere inga landningsljus? Fördömda svineri! Vi skjuta sedan en stund igenkänningskott. Men ingen människa rör sig därnere.

Vårt bränsle är snart slut. Ännu kan det räcka en kvart men det är allt!

För oss återstår nu inget annat under de sista tio minuterna än att söka en landningsplats. I alla fall måste vi ner även om en by eller något annat hinder finns under oss. Där är en stor yta. Den måste räcka. Sannerligen, den är som gjord för oss. Inget träd, inget stängsel! Där till höger ligger fältet. En snäv sväng och ner på marken. Planet flyger ännu ett stycke, en duns och ett brak, där ligger nu flygplanet på buken på ett mjukt klöverfält.

"Var så goda och stig ur!" säger löjtnant E., ilsken över att hans plan misslyckats. Vi äro dock glada att ha kommit undan med livet!

Och radioförbindelsen? Nästa morgon kom förklaringen. Allt och alla måste vara tysta, då engelska flygplan samtidigt voro i antågande, vilka gärna skulle ha lagt sina "ägg" på de på flygplatsen stående jaktflygplanen. Fritz Krause (Pk).

VI PRESENTERA:



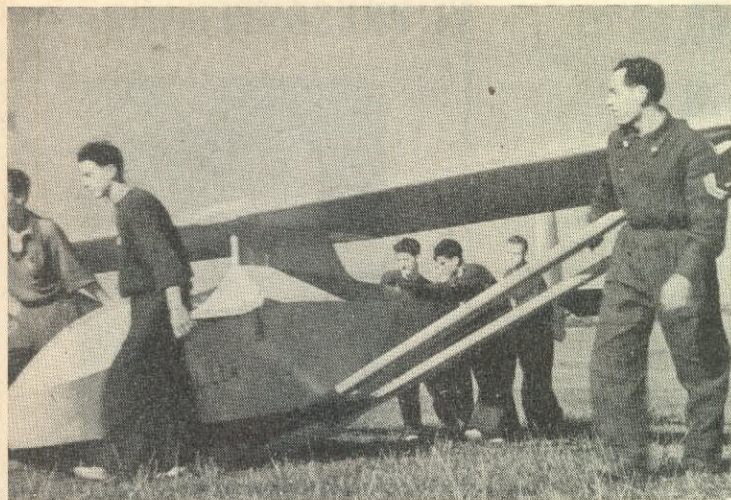
Sven Blomberg,
direktör, flygplankonstruktör, flygklubbsman.

Ingenjör Sven Blomberg är väl känd i svenska flygkretsar. Hans första kontakt med flyget kom emellertid att ske utanför landets gränser, då han under åren 1922—24 var anställd vid La Maison Henriot i Paris och 1924—26 vid Heinkel Flugzeugwerke i Warnemünde. Sistnämnda år återkom han till Sverige och blev teknisk chef vid Svenska Aero A.-B., Lidingö. År 1930 övergick ingenjör Blomberg till att organisera och bygga upp aeroplanavdelningen vid dåvarande A.-B. Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping. Efter fyra års tjänst utsågs han till verkställande direktör vid Aero Materiel A.-B., Stockholm, där han fortfarande verkar. Som ledare för detta Skandinavians största företag i sitt slag är han, som det heter, "rätt man på rätt plats" med sina ingående flygtekniska kunskaper, sin stora erfarenhet samt sitt sunda omdöme.

Ingenjör Blomberg har konstruerat ett flertal flygplantyper, bland vilka böra nämnas "Jaktfalken" och den första "Viking", Stockholms-Tidningens gamla reportageplan. Även "Viking II" utfördes under hans ledning. Härigenom fick han tillfälle att bidra till framgång för St.-T:s experiment, vilket sedan blev en institution när det visat sig slå mycket väl ut.

Vid sidan av den dagliga gärningen har ingenjör Blomberg även ägnat mycken tid åt andra områden inom flygningen. Under vistelsen i Linköping var han en av de drivande krafterna i därvarande flygklubb, och i Stockholm blev han 1937 sekreterare i Stockholms Flygklubb. Denna befattning har han skött ända tills helt nyligen, då han visserligen avsåg sig sekreterarposten men dock kvarstår i styrelsen. Det bör nämnas att ingenjör Blomberg var kommissarie för den svenska andelningen på SILLI-utställningen i Helsingfors 1938.

Energi och framåtanda äro kännetecknande för Sven Blomberg. Icke minst ha dessa egenskaper kommit till sin rätt i arbetet med Stockholms Flygklubb, där han tillsammans med överste Söderberg och de andra styrelseledamöterna fört klubben framåt. — H. C. V.



Italiens SEGEL- FLYG

Ur den av Hubert Zuerl på E. S. Mittler & Sohns förlag, Berlin, utgivna boken "Der Segelflug im Wettbewerb der Völker" hämta vi nedanstående intressanta översikt över det italienska segelflygets utveckling.

Segelflyget infördes i Italien år 1921 av flygpionjären *Bergonzi*. Två år senare bildades studentsegelflyggruppen Pavia, som konstruerade två flygplan. I oktober 1922 anordnade DAN (Dega Aerea Nazionale) på Asiagos högplatå en internationell tävling, i vilken även några tyskar under ledning av Oskar Ursinus deltog. Trots ogynnsamma omständigheter utfördes goda flygningar. Således flög den tyske segelflygaren *Martens* en sträcka på 21,2 km, vilket blev världsrekord.

År 1927 invigde Italo Balbo den första segelflygskolan, belägen i Pavullo. Ledare blev dåvarande kaptenen *Umberto Hannini*. Här utträttades ett viktigt pionjärbete, bl. a. utbildning av den första stammen A- och B-flygare, vilka senare blevo instruktörer vid olika segelflyggrupper. Under de följande åren uppsatte flygpionjären *Vittorio Bonomi* sex priser för att sporra till goda resultat vid tävlingar. Dessutom grundade han 1931 en fabrik för segelflygplan i Erba vid Como.

Det första italienska deltagandet i tävlingar utomlands ägde rum 1931, då segerflygaren *Ponti* vid Rhöntävlingen flög 4 tim 16 min.

Långsamt växte nu också intresset hos de breda folklagren, och genom effektivt samarbete kunde en hel del grupper organiseras.

Under benämningen "Kungl. Aeroklubben i Italien" bildades 1931 en centralkommission med uppgift att målmedvetet och med alla till buds stående medel föra landets segelflyg framåt. Flygverksamheten uppdelades i två huvudgrupper: 1) ungdom som måste utbildas med minsta möjliga kostnad som förskolning för militärflyget samt 2) grupper av vetenskaplig och sportslig karaktär, vilkas mål var specialisering och fortsatt utbildning för segelflygare.

För dessa ändamål uppsattes talrika skolor, där "fascistisk ungdom" och avantgardister, som redan erövrat A-diplom, genomgick B-skolning under kurser på vardera en månad.

Jämsides med den rent militära organisationen började segelflyget även drivas som sport, och denna verksamhet togs år 1935 om hand av RUNA (Reale Unione

Nazionale Aeronautica — Kungl. Nationella Luftfartsförbundet) efter fascistiska riktlinjer. RUNA omfattar alla klubbmedlemmar från modellflygare till reservister i flygvapnet och representerar italienskt civilflyg i utlandet. Huvudorganisationen har sitt säte i Rom, och dess president utses av luftfartsministeriet. RUNAs befogenhet sträcker sig till kolonierna och har även under sig några flygklubbar bland italienska folkgrupper i andra länder. År 1935 hade RUNA 130 grupper med sammanlagt 12.390 medlemmar. Det året erövrades 668 A- och 154 B-diplom. År 1936 fick segelflyget ett väldigt uppsving i samband med en stor utbyggnad av flygvapnet. Sexton nya skolor uppsattes, vilka leddes av flygofficerare och hade till huvuduppgift att fylla flygvapnets behov av lämpligt förarmaterial. Sedan februari 1939 är all segelflygning i Italien underställd RUNA.

Jämfört med Tysklands är det italienska segelflyget ännu tämligen obetydligt, men det ökar i omfattning för varje år och går av alla tecken att döma en ljus framtid till mötes. *Nbh.*

FÖRSÄKRINGSSKYDD FÖR SEGELFLYG

Orientering av känd försäkringsman.

Ett aktuellt problem för de nu över hela landet snabbt framväxande segelflygklubbarna är försäkringsskyddets ordnande och finansiering. Som de flesta andra unga organisationer ha klubbarna att kämpa med stora svårigheter för att få debet och kredit att gå ihop. Försäkringspremierna äro förklarligt nog inte fullt så populära som de direkta utgifterna för segelflygets bedrivande. Behovet av försäkringar är emellertid uppenbart och inses allmänt. Vi skola därför här lämna en kortfattad redogörelse för de försäkringsformer som närmast beröra segelflygarna.

Olycksfallsförsäkring.

Ersättning lämnas för skada vilken ådrages under flygning genom "plötslig, ofrivillig yttre händelse" och som medför arbetsförmåga, invaliditet eller dödsfall.

Försäkringen kan tecknas såsom enskild-, certifikat-(diplom-) eller sittplatsförsäkring.

Enskild årsförsäkring gäller vid såväl glid- som segelflygning.

Certifikatförsäkring skyddar flygelev under den tid som åtgår för erhållande av angivet diplom, dock högst ett år. Ny försäkring måste således tecknas för varje nytt diplom.

Sittplatsförsäkring lämnar skydd åt den eller de flygare som för tillfället begagna planet. Sittplatsförsäkringen är speciellt avsedd för klubbar och andra innehavare av glid- eller segelflygplan som användas av ett flertal personer. Sittplatsförsäkringen kan med fördel kombineras med enskild försäkring för den som önskar ett utvidgat försäkringsskydd.

Ansvarighetsförsäkring.

Försäkringen omfattar ansvarighet för de skador, som flygplanet kan förorsaka och som enligt gällande svensk rätt kunna åläggas ägaren eller föraren att betala. Enligt § 1 i luftansvarighetslagen är ägaren ansvarig för dylika skador oavsett om han är vållande till skadan eller ej. I allmänhet stå klubbarna som ägare till planen. Det är följaktligen ytterst betydelsefullt att styrelseledamöterna känna till ifrågakvarande lagbestämmelser och de möjligheter till försäkringsskydd som finnas.

Kaskoförsäkring.

Försäkringen omfattar brand-, stöld- och materialskador.

Risken för att flygplanet vid en misslyckad landing skall bli totalt förstört är givetvis ganska stor. För klubbarna, som för dyra slantar anskaffat eller under årtal av mödosamt arbete själva förfärdigat sina plan, betyder en total kvadning oftast katastrof. Verksamheten måste avbrytas och förhoppningarna att få flyga skrinläggas för avsevärd tid. Genom försäkringen erhålles i dylika fall ett annat likvärdigt plan, varför flygverksamheten kan fortsättas.

*

För samtliga omnämnda försäkringsformer utom certifikatförsäkringen gäller att försäkring till nedsatta premier kan erhållas *för kortare tid än ett år*. Detta är speciellt att observera för de klubbar, som av skilda anledningar bedriva sin flygverksamhet endast under en del av året, och till dessa torde man väl få räkna de flesta.

Av utrymmesskal ha detaljbestämmelser i försäkringsvillkoren och premieuppgifter för de olika försäkringsalternativen måst uteslutas. Närmare upplysningar härom kunna erhållas hos försäkringsbolagen eller genom redaktionen för denna tidning.

Sammanfattningsvis kan sägas att en segelflygklubb som önskar ordna ett ändamålsenligt försäkringsskydd bör teckna följande försäkringar:

- 1) sittplatsförsäkring
- 2) ansvarighetsförsäkring
- 3) kaskoförsäkring
- 4) brand- och inbrottsförsäkringar på hangarer, övriga lokaler och på inventarier.

Premien för sittplatsförsäkringen kan lämpligen tagas ut av medlemmarna i form av mindre flygavgifter, vilka erläggas exempelvis före varje uppstigning. Det är för övrigt klubbledningen obetaget att låta dessa flygavgifter utgå med belopp (Forts. på sid. 11)



I FÖRBIFLYKTEN

Sälenexpeditionen,

som avbröts i slutet av juli, har visat att dessa fjäll ej äro lämpliga för avsett ändamål. Ledaren kapten K. G. Lindner har avgivit en rapport, i vilken bl. a. läses: "Expeditionen undersökning har påvisat att för segelflygning ogynnsamma termiska förhållanden äro rådande över Sälenfjällen vid vindar mellan nord och syd över ost. Med hänsyn till att Sälenfjällens terrängförhållanden äro sådana att fjällen

kunna effektivt utnyttjas för segelflygning endast om stora arbeten utföras, såväl röjnings- och planeringsarbeten på fjällkalotterna som arbeten på erforderliga transportvägar mellan de olika fjällen, måste jag framhålla att Sälenfjällens förutsättningar för segelflygning, speciellt termisk segelflygning, icke motivera de stora arbetskostnader som i så fall skulle erfordras. Sälenfjällen kunna sålunda med segelflygets nuvarande resurser ej anses lämpliga för Kungl. Svenska Aeroklubbens segelflygverksamhet." — Under kortare tid deltog meteorologen fil. mag. Walter Persson, Bromma, i undersökningarna.

Kungl. Svenska Aeroklubben

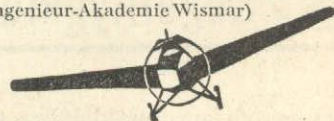
meddelar att klubbens adress fr. o. m. den 1 oktober är *Malmkillnadsgatan 27*, Stockholm, med telefon *23 23 65* (växel).

Svenska Flygares Riksförbund

meddelar att förbundets expedition numera har adress *Fredsgatan 6*, 1 tr., Stockholm.

Den riks- erkända **Ingenieurschule der Seestadt Wismar 4**

(Ingenieur-Akademie Wismar)



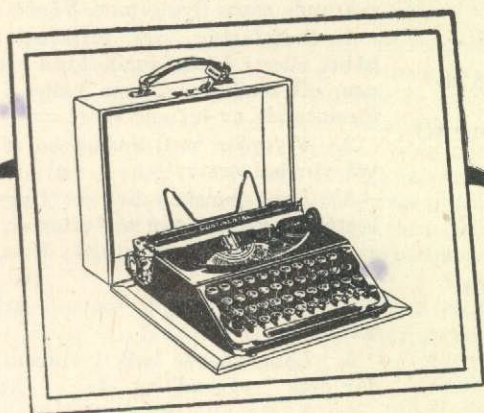
MASKINBYGGNAD - ELEKTROTEKNIK
Lätta byggnader. Automobil- o. flygplanbygge

Aeroklubben i Skåne

beslöt vid styrelsesammanträde den 22 sept. att omedelbart inköpa ett flygplan av typ Klemm 35 D, inregistrerat SE-AKM. Anledningen är det ökade behovet av luftvärnsflygningar.

Hälsingborgs Segelflygklubb

bildades den 20 sept. såsom sektion till Hälsingborgs Flygklubb. — Modellflygklubben "Air", Hälsingborg, anordnar modellflygtävling den 12 oktober i samarbete med Hälsingborgs Dagblad.



Den lilla nya reseskrivmaskinen **CONTINENTAL** 200

litet format — ringa vikt — lågt pris —
vacker stil — tilltalande utseende — till
stor del svenskt material — fulländad
konstruktion — ytterst hållbar — 2 års
garanti.

Redan i dag kan Ni bli ägare till en
CONTINENTAL 200 — ring eller skriv
oss — vi visa maskinen utan någon
som helst förbindelse från Eder sida.



Generalagenter:

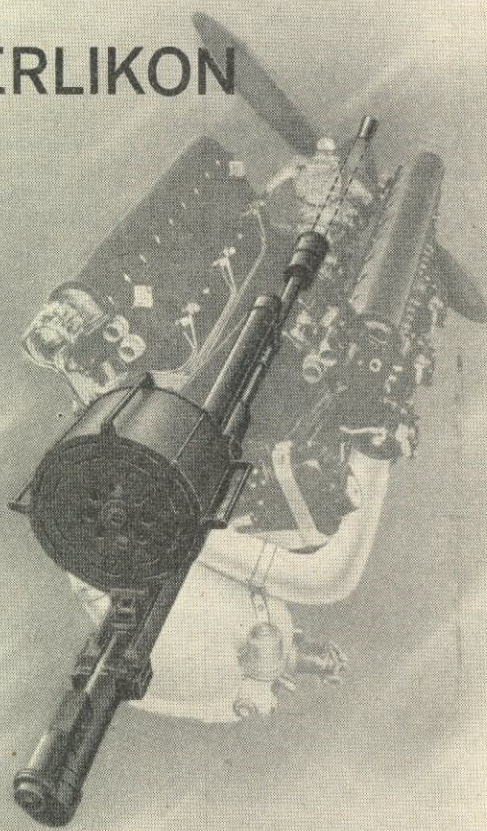
A/B AXEL SVANBERG

MALMÖ
tel. 72145

GÖTEBORG
tel. 115001

BORÅS
tel. 15580

OERLIKON



20 mm FLYGMOTORKANON

Verktöymaskinfabrik OERLIKON

Buehle & Co. Schweiz Zürich-Oerlikon

Den bästa inköpskällan av

vapen, ammunition och sportartiklar är

Widforss

VAPEN SPORT

Hamngatan 26

STOCKHOLM

Götgatan 24



Stockholms
Segelflygklubb

I slutet av juli uppdrog klubbens styrelse åt en tremannakommitté att utreda förutsättningarna för verksamhetens rationella bedrivande och dess vidare utveckling.

Det första synliga resultatet av kommitténs arbete utgjordes av ett cirkulär, som meddelade att styrelsen sett sig nödsakad höja avgifterna för flygningen. Då ökningen dessutom var ganska kraftig kan man ju knappast säga att cirkuläret kom som en angenäm överraskning. Det var icke heller någon angenäm överraskning för kommittén eller styrelsen, då det stod klart, att genomförandet av denna åtgärd var absolut nödvändigt. De efterkalkyler som senare gjorts ha dessutom visat att de ursprungliga kalkylerna äro synnerligen snäva och att verksamheten varje månad måste ha en viss minimiomfattning för att det skall gå ihop. Den första förutsättningen för att ett gott ekonomiskt resultat skall nås är att flygskolan kan bedrivas så intensivt som möjligt alla veckodagar, då vädrets makter så tillåta. Klubben har ett mycket stort antal anmälningar till flygutbildning, men tyvärr kan flertalet av de anmälda eleverna deltaga i undervisningen endast på söndagar, under det att blott ett fåtal kunna besöka skolan under söckendagarna. Detta fåtal har på senaste tiden blivit så ringa att vi mycket snart icke alla ha några vardagslevar. På grund av dessa omständigheter vädjar nu klubben till sina medlemmar att taga i allvarligt övervägande, om de icke kunna deltaga i undervisningen på vardagarna samt att i klubbens och därmed även sitt eget intresse värva nya elever till vardagsskolan. Klubbens ekonomi och därmed möjligheterna för klubben att fortsätta verksamheten kommer annars att lida ett kraftigt avbräck.

Det är vidare f. n. brist på byggelever måndagar och fredagar, varför medlemmarna härmed uppmanas anmäla sig till deltagande i byggverksamheten dessa dagar.

Vi erinra till sist också om klubbens planerade inköp av övningssegelflygplan och om den vädjan styrelsen utsänt till medlemmarna att hjälpa till med skapandet av de ekonomiska förutsättningarna för detta köp genom donationer eller förskotts betalning av starter med segelflygplan. Hittills har för detta ändamål inkommit sammanlagt 100:— kr, vilket är ett dåligt resultat för en så stor klubb som vår. Minst en tjuo gånger så stor summa måste uppbringas för att köpet skall vara säkerställt.

Anmälningar till såväl flyg- som byggutbildning kunna göras till klubbens sekretariat per telefon 50 97 67. Sekretariatet tar också emot flygavgifter och donationer, vilka dessutom kunna insättas på klubbens postgirokonton nr 58 641.

Det är allas vår förhoppning att klubben skall gå en lycklig framtid till mötes, att allt flera av huvudstadens innevånare skola kunna ges möjligheter att erhålla glid- och segelflygutbildning och att vår verksamhet skall omfattas med allt större

RAPPORTER FRÅN ÅLLEBERG

Kurs A 5.

11/8—30/8. Avlagda diplom 21 st.

Deltagare: G. Laurell, Herrljunga, G. Norlander, Stockholm, R. Sundqvist, Borås, B. Asklöf, Borås, P. Ewe-Eriksson, Göteborg, B. Hall, Falköping, Gunborg Anderson, Mösseberg, O. Strandberg, Trollhättan, C. Langeland, Stockholm, S.-E. Jansson, Nora, C. Lilliehöök, Skara, C. G. Wallin, Borås, Sonja Wiberg, Stockholm, A. Westerlund, Borås, E. Lihdén, Falköping, M. Nilsson, Falköping, J.-O. Engstrand, Stockholm, L. Ohlsson, Falköping, S. Bengtsson, Luleå, B. Isacsson, Luleå, E. G. Ersson, Gävle.

Kurs B 5.

11/8—30/8.

Nya B-diplomater:

Bertil Ståhl, Kalmar (diplomnr 170), Lennart Gustafsson, Nässjö (171), Holger Klein, Söderhamn (172), Erik Gerhard Ersson, Gävle (173).

Kurs C 3.

18/8—6/9 1941. Avlagda diplom 8 st.

Deltagare:

Erik Rosenqvist*), Västervik (diplomnr 84) Leif Gunnarsson*), Örebro (85) Folke Öfverholm, Stockholm (86) Börje Björnbom, Stockholm (87) Harry Berlin*), Stockholm (88) Gustaf Blomqvist*), Stureby (89) Roland E. Carlsson*), Stockholm (90) Ingemar Jansson*), Almby (91) Gurly Matson, Tvååker.

Kurs D 3.

18/8—31/8 1941.

Deltagare:

Arne Hedén, Stockholm Gunnar Sundblad, Djursholm Bengt Wassberg, Traneberg Erland Andersson, Bollnäs Rudolf Abelin, Stockholm Björn Andersson, Ulvsunda Arne Gundersen, F 8, Barkarby Erik Häggström, Stockholm Martin Ingelman-Sundberg, Ludvika Fred. Nordholm, Västerås.

Proven för segelflygcertifikatet avlades av två kursdeltagare. Femtimmarsflygningar för silver-C utfördes av ing. S. Wassgren, Stockholm, Erland Andersson, Hå, och ing. A. Hedén, Stockholm. Den sistnämnde uppfyllde genom en distansflygning till Jönköping (54 km), vid vilken en höjd av 1.650 m över startpunkten uppnåddes, även de återstående fordringarna för detta prov. Detta är det femte silver-C som erövrats på Alleberg.

S. Fägerblad.

*) = avlagt prov för segelflygcertifikat.

FLYGPUZZLE II

I julinumret var den första tävlingen av detta slag införd, och av svarens antal att döma blev den mycket populär. Följande pristagare ha korats:

Arne Ekblom, Härnösand

Sven Karlsson, F 3, Malmslätt

Rune Manning, Örebro.

Emellertid har det även kommit många brev från läsare som ansett att tävlingen borde vara något lättare så att praktiskt taget alla kunde vara med.

Vi ha tillmötesgått dessa genom att den här gången ange nyckelorden. Det gäller alltså nu att få tag i de rätta flygtermerna. För att hjälpa er på traven ta vi ett exempel:

0. Apparat för uppmätande av vindens hastighet = - e - - m - - er (lösning: Aerometer).

Ni ska således i stället för strecken finna de rätta bokstäverna. Varje streck ersättes av en bokstav, och härigenom erhållet ord skall bli den mot definitionen svarande rätta flygtermen. Vi sätta i gång:

1. Luftfartyg, vars lyftkraft helt och hållet eller i övervägande grad erhålles genom ett bladsystem, som hålles i rotation uteslutande av luftens kraft = *Rot orv r*;

2. Flygplan med endast en ving eller två vinghalvor = - - n - - - - n;

3. Den egenskap hos ett flygplan som består i en strävan att efter en störning av jämviktsläget återtaga detsamma = *St a b i l i t e t*;

4. Arbetsförmåga, mätt i arbete per tidsenhet = - - - e - -;

5. Längsgående balk i vingen, som bildar dess "rygggrad" = - i - - - - - k;

6. I flygplanets stjärtparti ingående vertikal yta, avsedd att motverka icke önskad kursändringar = - - - n -;

7. Säges en motor vara, då vevaxeln ligger över cylindrarna = - - v - - - e - - -;

8. Användes för mätning av lufthastigheter = - - n - - r - - - -;

9. En i vingens framkant förefintlig springa, som vid små anfallsvinklar håller sig sluten men som vid större anfallsvinklar automatiskt öppnar sig och förhindrar flygplanets överstegring = - - t - s - - -;

10. En farlig form av spin, som karakteriseras av att flygplanet roterar mycket snabbt och med nosen uppåt = *Flöjtspin*;

11. Avser stabilitet kring vertikalaxeln = - - r - - - - b - - - - -;

12. Avståndet mellan de yttersta vingspetsarna = *Spänavid*;

13. Användes för mätning av lufthastigheter ombord på flygplan = *Pitottr*;

14. Det kritiska läge ett flygplan intar, när anfallsvinkeln når en viss storlek, varigenom bärkraft och fart starkt minskas = - v - - - - - g - - - n -;

15. Nedre delen av atmosfären (under c:a 10 km höjd) = - r - - - o - - - r.

När lösningen är klar skriver ni under ert namn och adress samt sänder lösningen i kuvert med påskrift "Flygord", FLYGTIDNINGEN, Malmö, före den 10 december 1941. De först öppnade rätta lösningarna belönas med pris i form av värdefulla flygbetonade artiklar.

intresse av myndigheter och allmänhet. Styrelsen har också under utarbetande planer på en utökad och intensifierad verksamhet, till vilka vi skola återkomma så snart förutsättningarna för deras förverkligande skapats. "Ä".

FLYGTIDNINGENs



populära flygkurs

I förra numret avslutades FLYGTIDNINGENs populära flygkurs, och alla eleverna ha i dagarna att emotse det flotta flygmärket samt flygdiplomet. Flygmärkets utseende framgår av bilden här ovan. Till alla som genomgått flygkursen vill jag dessutom personligen skänka en karta brevmärken av äldre flygplantyper.

Det har varit ett omfattande arbete för mig att gå igenom och rätta alla tusen examensprov som kommit från elever i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Jag har för övrigt ännu inte hunnit med alla, varför en del fått vänta rätt länge på det eftersträvade flygmärket och flygdiplomet — men den som väntar på något gott väntar ju aldrig för länge!

I förra numret av FT lovade jag att eleverna skulle få sända in frågor till mig på detaljer rörande flygkursen som de önskade närmare förklaring på. Jag väntade mig en väldig mängd frågor, men det har glädjande nog i huvudsak endast kommit frågor som icke direkt beröra flygkursen, vilket jag tar som ett bevis för att kursen varit lättfattlig.

En stor del flygintresserade har gjort förfrågningar om det fanns någon möjlighet att få deltaga i kursen även nu, sedan den avslutats. Ja, detta går för sig så länge de tryckta examensproven räcka. Det finns ännu något hundratal examensprov kvar, vilka tryckts för att ligga i reserv. Men när även dessa tagit slut är det definitivt slut med deltagande från nya elever, ty det är en alltför kostsam apparat att trycka nya examensprov. Har Ni därför någon bekant som vill vara med i kursen så tala om för denne att han bör sno på, emedan examensprovets antal är begränsat.

En del frågor som jag fått ha varit av mera personlig karaktär, och dem har jag besvarat brevlides. Övriga svar återfinnas här nedan:

Uno Johansson, Veinge m. fl.: Ansökan att få komma in vid Flygvapnets verkstäder ställes till Styresmannen för CVM, Malmslätt, eller CVV, Västerås. FLYGTIDNINGEN anordnar modellflygtävlingar (se nr 8/1941).

Roland Rchmberg, Malmö m. fl.: Bestämmelser för antagande som officersaspirant vid Flygvapnet kunna rekvideras från Flygstaben, Utbildningsavdelningen, Stockholm 10.

Lennart Wärnberg, Åtvidaberg: På monoplan är vingtan utförd i ett enda plan, helt genomgående från ena sidan till den andra eller eventuellt delad i mitten eller vid kroppens sidor. På biplan är vingtan uppdelad i två plan, övervingen och undervingen, vilka kunna vara genomgående eller delade.

E. F., Rejmyra: Det finns f. n. ingen utländsk flygtidskrift på svenska.

S. A. Djerf, Grästorp: För närvarande ha vi ej planerat att ge ut flygkursen i bokform. Det kan dock hända att vi komma att göra detta sedan kursen i avancerad flygning avslutats.

Lars-Erik Ström, Sala: Vi skola återkomma med råd för segelmodellflygare i våra spalter.

Stig Gustafsson, Storvik m. fl.: Bestämmelser för anställning som volontär vid Flygvapnet kunna rekvideras från Rekryteringsofficern vid den flygflottilj där Ni önskar anställning.

"Aviation": Skriv till A.-B. Flygplan, Västerås, så kanske Ni kan få anställning där som lärling.

Till slut vill jag ännu en gång tacka för det rekordartade intresse som ni visat min flygkurs och samtidigt tacka för alla vänliga brev jag fått från Pajala i norr till Trelleborg i söder.

Hjärtligt tack allesamman! Vi träffas igen om någon månad i kursen i avancerad flygning.

Med bästa flygarhälsningar

Carl Flügare



*en ny gren på den svenska
idrottens stamträd.*

Segelflygning är en sport för Sveriges ungdom, en sport, som ifråga om tjustning och spänning, nytta, nöje och kamratskap kan tävla med vilken som helst av de "gamla" idrottsgrenarna.

Segelflygningen är icke heller någon särskilt farlig sport. Olyckshändelser kunna emellertid inträffa där som inom andra idrottsgrenar. Försiktigheten bjuder därför även segelflygaren att genom försäkring skydda sig mot de ekonomiska följderna av ett olycksfall.



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7



Press-stopp=nytt:

Slut för i sommar på Älleberg

Glid- och segelflygutbildningen på Älleberg avslutades den 20 sept. Sommarens resultat kan betraktas som mycket gott, och chefen Fägerblad bör känna sig tämligen nöjd. Det faktum att denna första sommars primitiva förhållanden på Älleberg trots allt medgävo framgång bör läggas som en lagerkrans på chefens huvud!

Till ära för de sista eleverna på berget i sommar lämnas här en redogörelse över avlagda prov vid den kombinerade kursen A och B under tiden 1/9—20/9.

Deltagare:

Olle Bergström, Skara	(457 A)
Halvdan Brekke, Stockholm	(459 „)
Lasse Carlsson, Borås	(426 „)
Esfil Erenius, Hångsdala	(458 „)
Bertil Olsson, Sölvesborg	(425 „)
Claes Petzäll, Trollhättan	(456 „)
Rolf Schönheyder, Stockholm	(461 „)
Arne Tyrssen, Stockholm	(460 „)
Gunnar Andersson, Järpen	(177 B)
Mats Andersson, Borås	(142 „)
Carsten Langeland, Stockholm	(141 „)
Evert Lihdén, Falköping	(175 „)
Lennart Olsson, Falköping	(176 „)
Sonja Wiberg, Stockholm	(174 „)

Diplomnr:r

FLYGETS INKÖPSKÄLLOR:

Graham & Son, N. Mälarstrand 34, Stockholm: Sperry Gyroscope Co:s gyroskop-instrument m m..

Fabriks-A.-B. Haldatamatern, Halmstad: Varvräknare till flygmotorer.

Ingenjörsfirman Tekniska Nyheter, N. Smedjegatan 5, Stockholm: Protectin rengörings-, desinfektions- och impregneringsmedel.

A.-B. Nordiska Armaturfabrikerna, Linköping: Flyginstrument.

A.-B. Rud. Nyström & Co., St. Nygatan 10—12, Stockholm: Stansmaskiner, skärmaskiner, skinn och läder.

A.-B. Skyddskläder, Fristad: Overaller och arbetskläder.

Aberopa FLYGTIDNINGEN vid korrespondens med dessa firmor!

A.-B. Atlas Diesel, Stockholm,

har nyligen släppt ut två nya kataloger över bolagets tillverkning av tryckluft-verktyg, bland vilka märkes bl. a. pneumatiska vinkel-nithammare. Innehållet i de elegant utförda katalogerna är instruktivt och intressant, speciellt då för sådana som ha med svensk industri att göra, t. ex. våra skickliga flygindustrimän. Den ena katalogen omfattar enbart småverktyg för "aeroplan- och automobilverkstäder".

Flygvapnets eskaderövning.

Efter en veckas intensiv verksamhet avslutades Flygvapnets eskaderövning den 9 september. Eskaderövningen har ytterligare stärkt tilltron till våra resurser inom denna viktiga del av försvaret. Icke minst imponerades man av precisionen och säkerheten — det väldiga programmet genomfördes utan förlust av människoliv och materiel. Sådant förstår man att uppskatta, i synnerhet när man bevittnar en flygverksamhet som tycks ha kommit den fältmässiga verkligheten så nära som över huvud taget är tänkbart under fredsövningar.

Flygvapnets personal i alla grader är att gratulera till de uppnådda resultaten. Övningarna ha ställt stora krav på alla, såväl flygande personal som markpersonal men allt har gått synnerligen väl i lås tack vare framåtanda och ospard möda på alla poster. Resultatet vittnar naturligtvis också om att materielen är förstklassig. Avslutningen, då samtliga personalkategorier samlades till kritik och avtackning, blev i sitt slag ett tilltalande exempel.

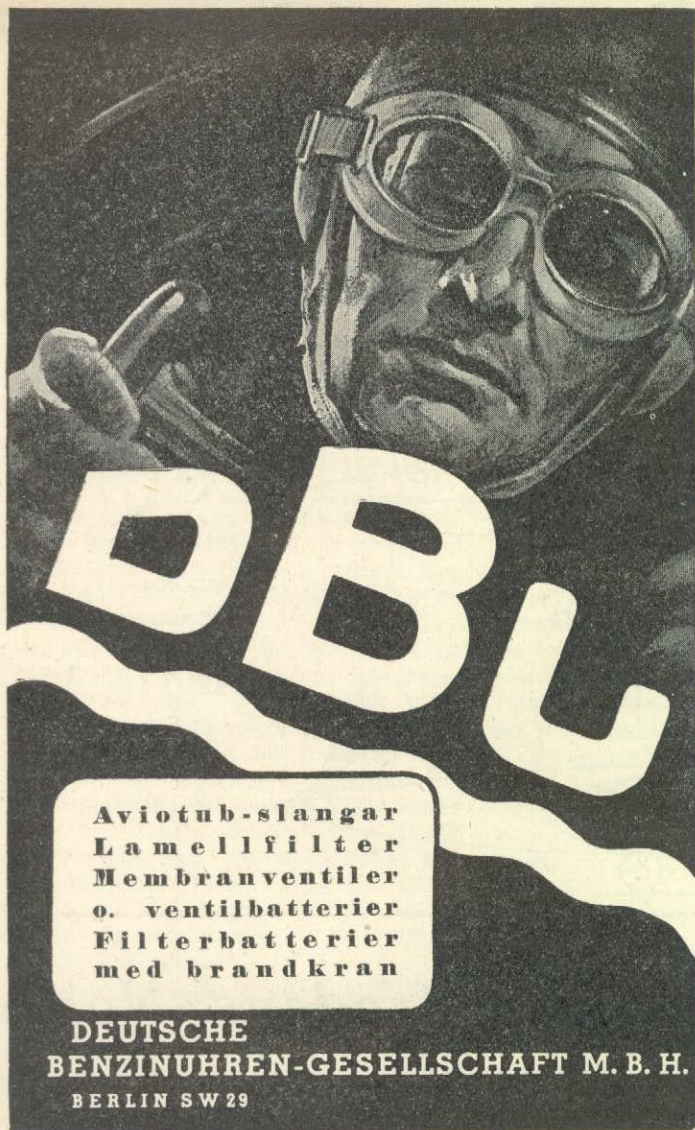
Flygtermer på fem språk. X

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
hang	Hang (m); Abhang (m)	slope	pente (f)	pendio (m)
haveri	Absturz (m)	crash	chute (f)	caduta (f)
helmetallflygplan	Ganzmetall-Flugzeug (n)	all-metal aircraft	avion (m) intégralement métallique	aeroplano (m) interamente metallico
hinderbelysning	Hindernisfeuer (n)	obstruction lights	feux (m) de balisage d'obstacles	fuochi (m) d'ostacoli
hjulbromsar	Rad-Bremsen (f)	wheel brakes	freins (m) sur roues	freni (m) delle ruote
hjulbeklädning; -kåpor	Radverkleidung (f)	wheel fairing; w. spats; "pants"	carénage (m) de roue	carenamento (m) della ruota
hjulnav	Nabe (f)	hub (wheel hub)	moyeu (m)	mozzo (m) di ruota
hopsättning	Zusammenbau (m)	assembly; erection	montage (m)	montaggio (m)
horisontell flygning	Waagrecht-Flug (m)	level flight; horizontal flight	vol (m) horizontal	volo (m) orizzontale
huvudbalk	Hauptholm (m)	main spar	longeron (m) principal	longherone (m) principale
huvudtank	Hauptbehälter (m)	main tank	réservoir (m) principal	serbatoio (m) principale
hydraulisk	hydraulisch	hydraulic	hydraulique	idraulico
hårdträ	Hartholz (n)	hardwood	bois (m) dur	legno (m) duro
hk (hästkrafter)	PS	HP	CV	CV
högvingat monoplan	Hochdecker (m)	high-wing monoplane	monoplan (m) à ailes sur-élevées	monoplano (m) ad ala alta
högvärdigt segelflygplan	Hochleistungs-Segelflugzeug (n)	high-performance sailplane	planeur (m) de grande performance	velivolo (m) per alto volo
höjdmätare	Höhenmesser (m)	altimeter	altimètre (m)	velaggiato
höjdroder	Höhenruder (n)	elevator	gouvernail (m) de profondeur	altimetro (m)
indragbar	einziehbar	retractable	escamotable	timone (m) di profondità
insprutningsmunstycke	Einspritz-Düse (f)	injection nozzle	injecteur (m)	retrattile
instrumentbräda	Instrumentenbrett (n)	instrument board; dashboard; "dash"	planche (f) de bord	inietto (m)
instrumentutrustning	Instrumenten-Ausrüstung (f)	instrument equipment	instrumentation (f)	quadro (m) di strumenti;
inomhusmodell	Zimmer-Flugmodell (n)	indoor flyer; indoor model	modèle (m) d'appartement	cruscotto (m)
insugningsrör	Ansaugrohr (n)	induction pipe	pipe (f) d'admission	equipaggiamento (m)
inverterad motor	Motor (m) mit hängenden Zylindern	inverted engine	moteur (m) à cylindres inversés	strumentale
isbildning	Eisbildung (f)	ice-formation	formation (f) de glace	modellino (m) per esibizione in locale chiuso
isskydd	Vereisungsschutzgerät (n)	anti-icing device	antigivreur (m)	zube (m) di aspirazione
isärtaga	auseinandernehmen	dismantle	démonter	motore (m) invertito
jaktflygplan*)	Jagd-Flugzeug (n)	fighter; (pursuit plane; interceptor)	avion (m) de chasse; chasseur (m)	formazione (f) di ghiaccio
justerbar stabilisator	verstellbare Höhenflosse (f)	adjustable tail-plane	plan (m) fixe réglable	dispositivo (m) antighiaccio
kamaxel	Nockenwelle (f)	camshaft	arbre (m) à cames	smontare
				caccia (m); cacciatore (m)
				stabilizzatore (m) regolabile
				albero (m) a cames

*) Svenskan har inga speciella benämningar på de olika jaktplantyperna för skilda ändamål, utan alla kallas här med ett gemensamt namn "jaktflygplan". Tyskan, franskan och italienskan samt särskilt engelskan lägga större vikt vid det uppdrag som resp. typ närmast är avsedd för enl. nedanstående:

jaktpl. för "förföljelse"	Verfolgungs-Flugzeug (n)	pursuit plane	avion (m) de poursuite	cacciatore (m) per inseguimento
jaktpl. för ortsförsvär	Verteidigungs-Jagdflugzeug (n)	interceptor fighter	intercepteur (m)	intercettatore (m)



DBL

**Aviotub-slangar
Lamellfilter
Membranventiler
o. ventilbatterier
Filterbatterier
med brandkran**

**DEUTSCHE
BENZINUHREN-GESELLSCHAFT M. B. H.
BERLIN SW 29**

Västergötlands Modellflygförbund debuterade i regndis

Västergötlands DM-tävling i modellflyg den 21 sept. blev en avgjord framgång. Tävligen ägde rum i regndis och bra vind på ett dåligt fält. Borås Flygklubb och speciellt Åke Westerlund gjorde ett mycket gott arbete.

Bästa tid hade K.-A. Hansson, Karlsborg, 251,6 sek. Den stilligaste prestationen svarade Per-Olof Svantesson, Alingsås, för — han blev etta i M. 1, tvåa i S. 2 och trea i M. 2.

Resultaten blevo:

S. 1: Distriktsmästare *Sven Johansson*, Skövde, 144,9 sek.; 2) Per-Axel Larsson, d:o, 138,6; 3) Bengt Södergårdh, Hjo, 120,5.

S. 2: Distriktsmästare *Karl-Axel Hansson*, Karlsborg, 251,6 sek.; 2) P.-O. Svantesson, Alingsås, 172,8; 3) Åke Ringh, Skövde, 122,1.

S. 3: Distriktsmästare *Åke Johansson*, Hjo, 176,9 sek.; 2) Lars Hedin, d:o, 144,2; 3) Stig Andrén, d:o, 125,4.

M. 1: Distriktsmästare *P.-O. Svantesson*, 111,0 sek.; 2) Jan Westfelt, Borås, 110,9; 3) Magnus Ögren, d:o, 53,9.

M. 2: Distriktsmästare *Karl-Erik Pettersson*, Karlsborg, 96,5 sek.; 2) P.-E. Johansson, d:o, 95,8; 3) P.-O. Svantesson, 64,9.

M. 3: Distriktsmästare *Gunnar Flood*, Alingsås, 167,3 sek.; 2) Olle Lövgren, Borås, 75,1; 3) S. O. Bergendahl, d:o, 70,5.

Vid konferensen efter tävlingens slut beslöts med acklamation att bilda Västergötlands Modellflygförbund. Styrelse: ordf. Åke Ringh; sekr. Åke Westerlund; kassaförvaltare Hans Nathorst-Westfelt, Borås. — Anslutna klubbar: Borås, Skövde, Falköping, Ulricehamn, Hjo och Karlsborg. Flera väntas. — Den 5 oktober blir det tävling i Hjo.

SMÅLÄNNING BLEV SKÅNSK MÄSTARE I MODELLFLYG!

Nykonstruerad segelmodell fick bästa tiden på sommarens största svenska tävling. — Flygvapnet populär upprätthållare av ordningen på Eslövs flygfält.

— Nu tycker jag att vi skåningar har gjort ifrån oss så bra i sommar att vi kunde få bli representerade i KSAKs modellflygkommitté, var det någon som sade efter Skånska mästerskapet i modellflyg på Eslövs flygfält söndagen den 21 september. Över 100 tävlande med c:a 200 modeller deltog i Eslöv. Arrangörer voro Aeroklubbens i Skåne modellflygsektion och Eslövs Modellflygklubb.

Ovanstående yttrande har faktiskt fog för sig, ty skåningarna ha visat att de verkligen kunna modellflyga. Standarden vid SkM var hög. Det muina vädret med absolut frånvaro av all termik gjorde den inbördes placeringen rättvis.

Dagens bästa tid (2.44.0 min) uppnåddes av Bo Lundkvist, Limhamn, som flög med en modell "r ohn", konstruerad av Charles Birch och Sven Truedsson samt nu med på sin första tävling. Det kan man kalla en lyckad debut!

Tävlingens äldste deltagare var 52-åriga John Hansson från Limhamns Modellflygklubb. Hans son, som också var med, hade inverkat på far sin så att denne för ett par månader sedan började bygga modellplan. Ingalunda stavmodeller, nej den svåra "Volo" var det första han tog itu med. Och modellflygarna sågo med glädje sin kära sport omhuldas av en stadgad medelålders herre med mustascher.

Bästa medeltid fick Sten Fagerberg, Markaryd, 107,1 sek. Då Markaryd ligger i Småland har härmed en smålänning blivit skånsk mästare, ty Fagerberg blev samtidigt etta i klass S. 1... Dessutom kan noteras att Limhamns Modellflygklubb "rott upp sig" och belade första och andra plats i största segelmodellklassen. En annan prestation var lundabon Karl Reuterskölds seger i klass A (stavmodeller) och M. 3, i vilken senare klass han nugnades med FLYGTIDNINGENS nederspris, en statyett av racerplanet Percival Mew Gull. I övrigt kan nämnas att segelmodellerna behärskade fältet, och kanske speciellt eslövarna visade en anmärkningsvärd jämnhet i denna gren med storhejaren Rolf Dilot i spetsen. Som ett bevis på segelmodellernas övertag kan anföras att c:a 25 plan av Trueissons konstruktion "Hang" kommo "till insats".

Den talrika publiken underhölls även med uppvisningar i bensinmodellflygning av K.-E. Ekström och Brodde Malmqvist, Eslöv, samt Sven Häggblad, Lund. Själve konstruktören av GP-motorn, Carlo Pinotti, var med och trimmade motorerna.

En mönstergill ordning rädde, delvis beroende på att Eslövs Modellflygklubb och förstas särskilt tävlingsledarna, Kjell Pettersson och Gunnar Kahm, ha god organisationstalang och erfarenhet, delvis på att personal ur Flygvapnet åtagit sig vakt-hållningen. Kapten Stålhandske och löjtnant Lindberger övervakade själva dess effektivitet. Även överste Lundström, vilken beredvillig som alltid upplätit flygfältet, gjorde tävlingen den äran.

De nya skånska mästarna: *Klass A* (stavm.) Karl Reutersköld, Lund, 65,1 sek.; *M. 1* Arne Nilsson, Landskrona, 53,4; *M. 2* B. Olsson, Eslöv, 72,0; *M. 3* K. Reutersköld, 86,0; *S. 1* Sten Fagerberg, Markaryd, 107,1; *S. 2* Rolf Dilot, Eslöv, 85,0; *S. 3* Hugo Malmqvist, Limhamn, 104,0. — *Lagtävlan:* 1) Eslövs Modellflygklubbs lag I, 219,9 sek.; 2) Limhamns Modellflygklubbs lag IV, 205,6 sek.; 3) Eslövs MFKs lag III, 179,6 sek.

Prisutdelningen förrättades av direktör Ivar Sandberg och fru Stålhandske, Eslöv. En mängd vackra priser hade skänkts av gynnare till modellflyget landskapet runt.

LANDETS STORA MATT- och GARDINAFFÄR

Myrstedts Matthörna

KUNGSGATAN 5 • STOCKHOLM

Bombplanet Martin B-26 "Marauder" (marodör), är ett av de modernaste bombplan i världen. Två Pratt & Whitney dubbelradiga, 18-cylindriga motorer på 1.850 hk vardera driva genom två fyrbladiga, elektriskt ställbara propellrar maskinen till en fart av 643 km/tim. Maskinen har 5 mans besättning. Av vikt att lägga märke till är den V-formade stabilisatorn, vilken dock inte har något att göra med den på senaste tiden förekommande V-propagandan!

Kroppen göres av en klots, på vilken först kroppen sedd från sidan uppritas. När så allt överflödigt material är bortskuret från över- och undersidan uppritas kroppen sedd uppifrån. Därefter rundas kanterna av så att kroppen får ett cirkelformigt tvärsnitt. Efter finslipning kunna vi övergå till

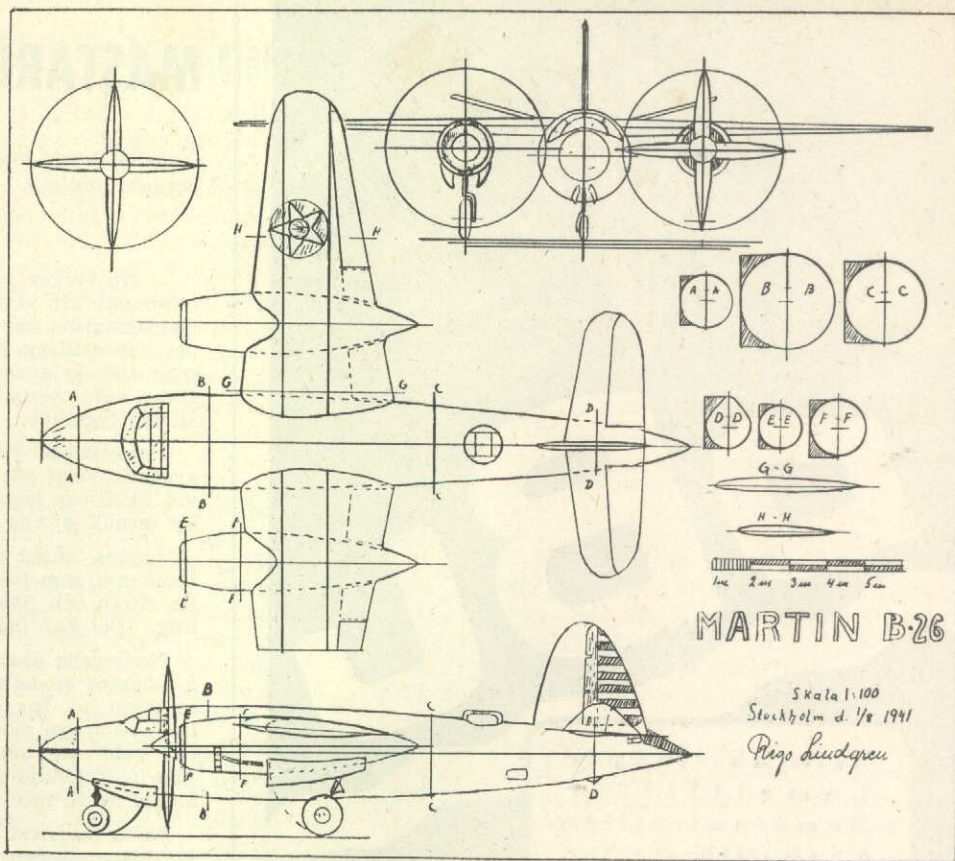
Vingen. Den utskäres ur två flak och slipas, så att man erhåller den rätta vingprofilen (se ritning). Man lämnar dock vingroten oslipad, så att man får en jämn övergång mellan kropp och vinge. När motornacellerna äro tillverkade limmas de fast under vingarna. Detta sker lättast genom att göra ett urtag i dessa för vingarna. De båda högergående propellrarna tillverkas av två korslimmade balsabitlar.

Stabilisatorn och fenan formas av 1 mm balsafлак, putsas och limmas på respektive platser. Märk att stabilisatorn har positiv anfallsvinkel! Kanortornet formas av en cirkelrund balsabit och limmas på kroppen. Landningsställbenen göras av 0,75 mm pianotråd. Hjulen formas av 3 mm balsafлак, eller också kan man använda färdigköpta. Pianotråden sticks in i träet och limmas fast. Med små stycken japanpapper markeras stötdämparna. Täckplåtarna för hjulen tillverkas av skrivpapper eller tunn kartong och limmas på sina platser.

När så alla delar äro fastlimmade och putsade kunna vi börja måla maskinen. Originalmaskinen är byggd i helmetall, varför vi lämpligast måla den i aluminium. Den som så vill kan ju även camouflagemåla den. Alla fönster målas grå med tunna svarta kanter. Men innan man ger planet dess rätta färg, grundmålas det med någon ljus färg. Zaponlack lämpar sig utmärkt. Hjulen målas svarta med grå disk, propellrarna i mahogny eller stålgrått och den rörliga delen av sidorodret i blått, rött och vitt. På över- och undersidan av vingarna målas den amerikanska stjärnan och endast på undersidan bokstäverna U.S. ARMY, vilka skola läsas framifrån-undersifrån. Flaps och roder markeras med tunna svarta linjer. Flapsen synas endast på undersidan. Motorer och avgasrör markeras likaledes med svart färg. För att tydligare visa att hjulen äro infällbara målas ytan mellan täckplåtarna i svart. Sedan är modellen färdig att ställa upp som prydnad.

Rigo Lindgren.

Martin B-26 som skalmodell



Modellflyget i fredens Norge

Intresset för modellflyg i Norge har ökat under de senaste åren. Detta beror på att Norsk Aero-Klub samlat alla flygklubbar inom landet för att få till stånd en stark organisation.

Klubbarna ha fått hjälp dels med pengar, dels med instruktion. Detta gällde dock mest för segelflygklubbarna men berörde också i viss mån modellflygarna. På detta sätt uppstod en god kontakt mellan de olika landsändarna och de olika modellflygarna, varför det även blev möjligt att sätta i gång med tävlingar. Det blev mest på resp. klubbars hemmafält som tävlingarna hölls. På höstsidan varje år anordnades dock norskt mästerskap.

Klassindelningen för motormodeller var följande:

Klass A: 0—70 cm spännvidd. Fri klass. Här inräknades alla modeller inom detta spv-område, antingen de nu hade stav eller kropp, stor eller liten vingbelastning;

Klass B: 70—100 cm spännvidd. Här måste modellen uppfylla FAIs regler. Största kroppstvärsnitt $\frac{L \times L}{100}$. Vingbelastning minimum 15 gram/kvdm.

Klass C: 100—150 cm spännvidd. I övrigt samma regler som för klass B.

Om även segelmodeller voro med på tävlingsbanan så indelades dessa enl. nedanstående:

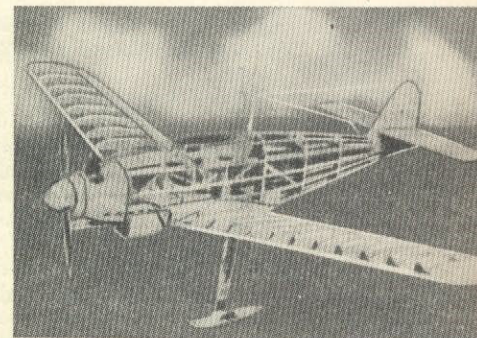
Klass A: 0—70 cm spv. Fri klass.

Klass B: 70—150 cm spv. Största kroppstvärsnitt $\frac{L \times L}{200}$. Vingbelastning minimum 15 gram/kvdm.

Klass C: 150—300 cm spv. I övrigt som klass B.

Segelmodellplanen startades med 25 m gummisnodd och 75 m lina. Om vinden var tillräcklig slopades emellertid gummisnodden.

Av tävlingsmodellerna var c:a 80 % egna konstruktioner. Liksom de svenska modellplanen voro de norska byggda av balsa och klädda med japanpapper, vilket dopats 2—3 gånger. Gummivikten i motormodellerna var c:a 30 % av modellens totalvikt. Vingprofilerna växlade mellan Grant X8, Eifel 400, RAF 32 samt en kombination mellan Clark Y och RAF 32. Stabilisatorn hade för det mesta en svagt bärande profil, t. ex. Clark Y. På de senaste tävlingarna använde allt flera av pojkarna fällbar propeller. Kropparna voro antingen runda eller fyrkantiga.



Här ses en norsk modell (Messerschmitt 109) med "Ohlson 23" bensinmotor.



Gummistämplor, Tvättäckta färger, Metallstämplor, Oljefärger, Stålstämplor, Lackfärger, Metallstämplor, Plomber, Pagnermaskiner, Brännjärn.

Nya Stämpelfabriken

Stora Nygatan 32 - MALMÖ

Telefon 24004

- Mångårig leverantör till armén och flygvapnet. -

Modellflygarna



HAR ORDET



Speciell avdelning för medarbetare i FIB-klubbar och andra modellflygföreningar.

Redaktörer: Rune Dahkvist och Lennart Carlsson

TÄVLINGAR OCH PROPAGANDA

Intresset inom en del svenska modellflygklubbar är kanske strålande till en början, och man ligger i med hela sin energi. Men ofta händer det att livaktigheten efter en tid slappnar.

Vad beror detta på? Jo, helt enkelt på att ledningen inte lagt manken till så som den borde ha gjort.

Man har inte heller fäst tillräckligt stor vikt vid det som är A och O för en flygklubb: tävlingarna och propagandan.

Det är tävlingarna som ska hålla intresset vid liv. Dessa gör grabbarna till en samling entusiaster. Pojkarna ställer upp och kanske vinner. Nästa gång åker de på stryk så det bara haglar om det, men de tröttnar inte utan tänker i stället: "Nästa gång ska JAG vinna!"

Anordna klubbmästerskap, sätt klubbrekord och försök slå dem så fort som möjligt. Om ni gör på det sättet så ska ni se att det blir fart på rörelsen! Sätt även i gång med serietävlingar och varför inte ortsmästerskap i lagtävling! Detta har bl. a. Kungsörnen i Hälleforsnäs praktiserat i snart tre års tid, och dessa tävlingar brukar bli rena rama publikfester och kulmen på sommarsäsongen.

Det andra jag nämnde var propagandan. Skriv tidningsartiklar, gärna med bilder,

De uppnådda tiderna voro i allmänhet mycket goda. Vid bra väderlek måste man t. ex. upp i en genomsnittstid av 3—4 min för att få en förstaplacering. I klass C ligger rekordet på 10,30 min, i klass B på 5,30 min och i klass A på 5,00 min. Start i klass C och B skedde från marken, medan klass A hade handstart. Utom tävlingar ha vi i klass C flugit 1 tim 30 min, 20 min, 16 min och i klass B 30 min, 15 min samt flera gånger 10 min — för att nu nämna några av de bästa tiderna. Den bästa modellflygklubben i landet var NAKs grupp i Oslo, som hade alla rekord utom i klass A.

På bensinflygningens område har aktiviteten ökat åtskilligt. Självt var jag bland dem som försökte få till stånd en klubb för enbart bensinmodellflygare. Motorerna voro amerikanska, av vilka "Ohlson 23" visade sig vara alla de andra överlägsna. Den gick lika bra antingen det var kallt eller varmt väder, sol eller regn. Jag flög min Ohlson i 11 köldgrader! Motorn var inställd på 30 sek. Redan på tredje knycken gick motorn i gång, och flygtiden blev 4,05 min. Modellen var amerikansk och hette "Zipper".

om den egna verksamheten och om modellflyget i allmänhet. Den som är duktigast att skriva inom klubben får bli propagandaledare, ty det fordras att den som sköter reklamen verkligen också kan behandla svenska språket. I värsta fall får han väl ta en korrespondenskurs i ämnet! Anordna utställningar och samkväm för medlemmarna med någon underhållning, t. ex. i form av en klubbrevy, så tror jag att intresset hos medlemmarna kommer av sig självt.

Och så till slut kom i håg en sak: man måste arbeta för en sak som man vill få att gå framåt. Gå inte och vänta på att framgången ska komma som manna från himlen för då står ni och stampar på samma fläck. Lagg dessutom på minnet att kamratskapet och sammanhållningen är en viktig faktor. *Wingsson.*

VIKTER

Här några uppgifter om vad materialet till modellflygplan väger. Bra att veta för modellplanbyggare.

Balsa	0,1—0,2	gr pr kbcm.
Gran och furu	0,5—0,6	" " "
Björkfånér, 0,5 mm	5	" " kvdm.
Aluminium	2,7	" " kbcm.
Mässing	8,5	" " "
Motorgummi	0,9	" " "
Japanpapper	0,1	" " kvdm.
Siden, tunnaste	0,2—0,3	" " "

Tider på 16 och 17 min uppnåddes vid 4,45 resp. 5,30 min motorgångstid — det var två bensinkärror av egen konstruktion som presterade detta. Ritningarna till bensinmodellerna hämtades annars för det mesta ur amerikanska flygtidskrifter, såsom t. ex. Model Airplane News eller Air-trails.

På den senaste tiden blev det hemma i Norge ont om gummi till motorerna. För att inte modellflygintresset skulle dala började vi konstruera och bygga segelmodeller, vilka ju också kunde tillverkas av norskt material, såsom furu och plywood. Med dessa modeller, som vi inte kommit riktigt i gång med, uppnåddes mycket goda tider. En av kärrorna, som skulle tjäna som modell för ritningen till denna typ, flög bort efter 20 min. Den var då på 300—400 m höjd och försvann i ett moln.

Trots kriget har intresset hållit sig i de olika klubbarna, men något samarbete dem emellan, såsom exempelvis tävlingar, har inte kunnat ordnas.

"Modelflyver X".

Frågor och svar

Fråga: Vad skall man lämpligast kläda ett 2-meters modellsegelplan med? *JOLF.*

Svar: Siden är ju starkast, men då det f. n. ställer sig tämligen dyrt kan kroppen, fenan och stabilisatorn klädas med dubbelt japanpapper. Vingen däremot är det nog bäst att kläda med siden, när dubbelt japanpapper blir för klen. Fibrerna i japanpapperet böra vid klädseln läggas vinkelrätt mot varandra, vilket är av stor betydelse för hållfastheten. — *JOLF.* ombedes insända namn och adress till oss snarast möjligt.

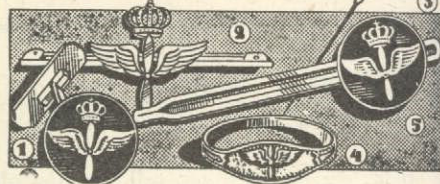
POKALTÄVLINGEN

utgår den 10 oktober. Därför gäller det att inte vänta för länge med kontrollkupongernas insändande. Kuponger som inkomma efter den 10 kunna icke medräknas.

Klubbar som ännu inte rekvirerat vårt cirkulär och vår affisch om tävlingen torde göra detta omedelbart. Dessa erhållas mot 15 öre till porto.

Välkomna allesamman. Dröj inte för länge!

Allt för flygare och flygintresserade



1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 10:30

D:o av förgylld metall. Pr par kr. 5:05

2. Flygbrosch, förgylld. Populär bland flygintresserade damer. Kr. 3:95

3. Flygmärket med kråsnål. Förgylld. Kr. 2:40. D:o utan krona. Kr. 1:85

4. Flygarring av kontr. silver. Uppgiv invändigt mått (diametern) 1 mm. Kr. 4:85
D:o förgylld kr. 6:25

5. Slipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2:90

NYHETER!

Papeterier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i nytt, flott utförande inlagda i trevlig mapp. Pris endast 2:40 kr.

Pappersknivar av ben i propellerutförande med flygmärket målat på propellerbladen. Pris 1:30 kr.

Ovanstående priser äro incl. omsättnings-skatt.

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

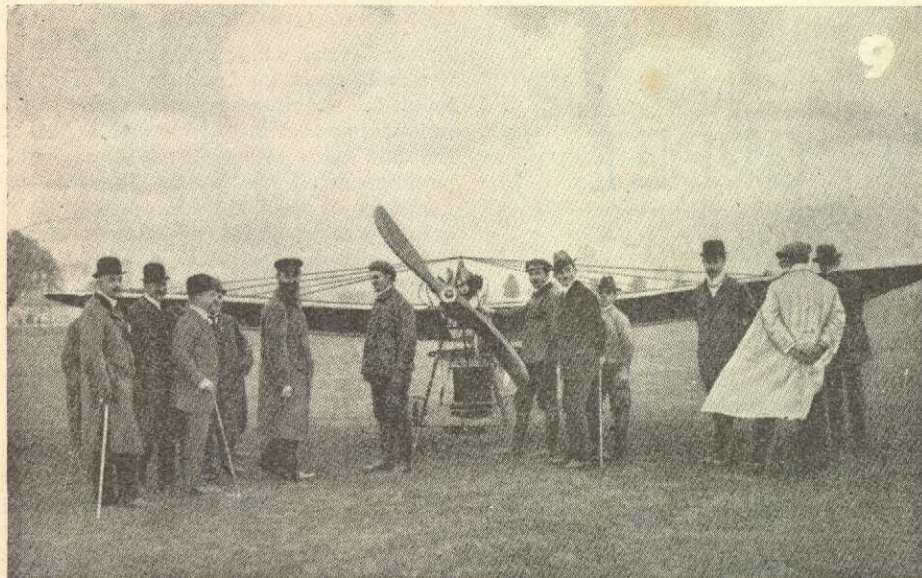
Order över 5 kr. portofritt!

Bevära vår stora flygkatalog!

AERO-TJÄNST

M a l m ö

ROBERT BOSCH 80 ÅR



Robert Bosch i samspråk med en av flygets pionjärer, Hans Grade. Denne var en av de första flygare som anförtrodd sitt flygplan och sitt liv åt Bosch-tändningen. Det är en unik bild från flygningens historiska årtionde.

Med anledning av att den store tyske konstruktören Robert Bosch den 23 september fyllde 80 år har den svenska representanten för Bosch, Aktiebolaget Robo, Stockholm, låtit trycka en jubileumsskrift till den äldrige uppfinnarens ära. Det är ett

intressant liv Robert Bosch fått leva, uppfyllt av arbete och pliktuppfyllelse mot den mänskliga utvecklingen. Det var Boschs skapelse tändstiftet och över huvud taget den elektriska tändningen som gjorde det möjligt att få fram flygningen till vad den nu är.

Segelflygets ekonomiska . . .

(Forts. från sid. 2)

ta spelar emellertid ingen roll, emedan planen då äro helt eller i det närmaste avskrivna.

Här ovan skisserade form av försäkring vore värd att försökas under medverkan av samtliga landets klubbar. Exemplet ovan hänföra sig till Grunau Baby II b resp. Schulgleiter 38, men motsvarande premier och självrisker låta sig givetvis med lätthet beräknas även för andra plantyper.

Det är naturligtvis icke meningen att centralorganisation på något sätt skall förtjäna på försäkringsverksamheten. Man bör därför bestämma att fonden får uppgå till en viss procent av det ursprungliga anskaffningsvärdet för samtliga försäkrade plan, varefter överskottet jämte räntan skall utdelas till klubbarnas medlemmar i form av flygpremier.

LJUNGMANS

mjukvattenfilter

nu aktuella än någonsin.

A.-B. J. C. JUNGMAN

Malmö

Jag berörde i början frågan om statsanslag för segelflyget. Om glid- och segelflyget icke skall utvecklas alltför långsamt är ett icke obetydligt tillskott av penningmedel av behovet påkallat. Huruvida dessa utgöras av statsanslag eller privata donationer är i detta sammanhang av underordnad betydelse. De totala tillgångarna av detta slag böra uppdelas i ett materialanskaffningsanslag och ett flygpremieanslag. Till en början måste det förra vara avsevärt mycket högre än det senare. Allteftersom materialbehovet på grund av olika orsaker börjar minska, ökas premiebehovet i motsvarande grad, varför förhållandet mellan de två anslagens storlek måste förändras på motsvarande sätt. Den absoluta förutsättningen för att detta fenomen skall äga rum är att varje klubb på vederbörligt sätt avskriver varje plan.

Detta är nog gott och väl, säger någon, men om en person vill donera ett plan till en klubb såsom ersättning för ett annat, hur skall då denna donation komma klubbmedlemmarna till godo? Svaret är mycket enkelt. Klubben har ju avskrivit sitt tidigare plan och kan därför utdela denna reserverade summa såsom premier vid flygning med denna plantyp.

Hittills har utdelats premier för A-, B- och C-diplom, varvid den som får premien måst göra en motprestation i form av 50 byggtimmar. Det föreligger emellertid även behov av att kunna utdela premier även för segelflygcertifikat, silver-C och fortsatt flygträning. Därjämte skulle jag vilja förordna införandet av en BC-kurs, d. v. s.

Järnhandla i
Olssons Järnhandel
P. ARNELL
Tel. 26, 560, 889 - ESLÖV

en omskolning från glidplan till övningssegelflygplan, omfattande dels ett antal vinschstarter med glidplan, dels ett antal vinschstarter med segelflygplan. På så sätt skulle de centrala segelflygskolorna kunna utnyttjas mera effektivt. Även för denna BC-kurs skulle premie kunna utgå.

Dessa nya premier böra emellertid icke förbindas med en motprestation i form av byggtimmar, utan denna skulle i stället grundas på ett visst antal starter eller ett visst antal starter plus en viss flygtid. Byggtimmarna erhållas nämligen huvudsakligen vid bygge av glidplan. Räkna man med 2.500 byggtimmar för en klubb att färdigställa en Schulgleiter 38, skulle 16 2/3 medlemmar (!) kunna "bygga till sig" premier t. o. m. C-diplom. A-, B- och C-diplom kunna i genomsnitt erövrats med 55 glidplanstarter. Om ett glidplan stoppar för 2.500 starter, motsvarar detta c:a 45 elever utbildade t. o. m. C-diplom. Att fordra ytterligare byggtimmar såsom motprestation för premier, skulle sålunda medföra oanade konsekvenser, och det i ännu högre grad om man utgår från halvfabrikat vid framställandet av glidplan.

Såsom en sammanfattning av ovan framförda synpunkter skulle kunna anföras att segelflygets ekonomiska problem äro värda allt beaktande. I denna fråga, liksom alltid då det gäller segelflyg, framträder kravet på samarbete och organisation mycket starkt. Det räcker härvid icke med, att man ordnar arbetet inom de enskilda klubbarna på bästa möjliga sätt eller att samarbete ordnas mellan ett fåtal klubbar på närbelägna platser. Man måste till sist i största möjliga utsträckning samordna hela landets segelflyg, införa likartade arbetsmetoder och framför allt tillse att samma ekonomiska grundprinciper överallt få sin tillämpning.

"X".

Linköpings Segelflygklubb

meddelar sina medlemmar att FLYGTIDNINGEN i fortsättningen icke distribueras per post direkt från förlaget, utan underkassörerna komma att tillhandahålla den samma gratis vid lösandet av månadsavgiften.

P E N G A R
ATT FÖRTJÄNA!

Börja i god tid före årsskiftet.

Bliv ombud för

FLYGTIDNINGEN,

Sveriges populära flygtidskrift.

Vi rekommendera:

Malmö

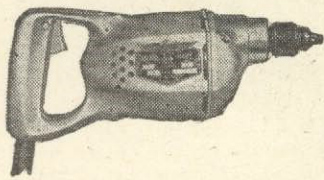
SEV. MATSSON

JÄRN, VAPEN & SPORTAFFÄR

Tel. { 20957
22420

Östergatan 18
MALMÖ

Luftgevär,
luftpistoler
& ammunition.



Verktyg och förnö-
denheter alla slag.

MALMÖ MASKINAFFÄR - Malmö

CHAMPION Tändstift för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg



Carborundum & Aloxite
Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR

Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ



GOODRICH

automobil- och flygplansdäck

Flygplansmaterial.

Biltillbehör • Bilelektriska
reservdelar.

Specialverkstäder för Bilelektr.-
aggregat. • Batteriladdningar.

AMERIKANSKA GUMMIKIEBOLAGET
MALMÖ Tel. Växel 71120



HEINKEL HE 177 är det största av de nyare tyska bombplanen. Det är ett mellanvingat monoplan med fyra motorer typ DB 603 på vardera 1.450 hk. Motorerna ha placerats i två tandemgrupper. "Interavia" uppger, dock med någon reservation, följande data: spännvidd 31,5 m, längd 20,5 m, höjd 5,55 m. Vingyta 154 kvm. Tomvikt 15.900 kg, normal flygvikt 27.600 kg, största tillåtna vikt 37.200 kg. Maxhastighet på 5.800 m höjd och med högsta belastning 450 km/tim. Tjänstetopphöjd 7.600 m. Vid normal flygvikt och en marschhastighet av 290 km/tim skall planet kunna medföra 500 kg bombblast över en sträcka av 11.200 km. Med en bombblast på 6.800 kg, uppges flygsträckan till 7.700 km.

DANMARKS MILITÄRFLYG har upptagit segelflygning på sitt program. "Hærens Flyvertropper" har nämligen med vissa förbehåll fått tillstånd att idka segelflygning för att dels kunna ge 1940 års flygelever någon praktisk flyg-utbildning, dels skapa tillfälle till träning för redan utbildade flygare. För detta ändamål har i Tyskland inköpts två glidplan samt två övningssegelplan av typ Grunau Baby II b. Samtidigt har man erhållit rätt att vid egna verkstäder bygga ytterligare fyra glidplan och fyra Grunau Baby. Ett område vid Køge har utsetts som övningsplats, och skolningen har redan börjat.

PÅ ARSDAGEN av Italiens inträde i kriget meddelade Mussolini i ett tal följande detaljer om det italienska flygvapnets deltagande i fält-tåget mot Grekland: Under 7.102 flygtimmar transporterade italienska flygplan 30.851 man och 3.016 ton krigsmaterial till Albanien. Med tyska plan transporterades under 13.313 flygtimmar 39.816 man och 2.923 ton krigsmaterial till samma land. Under nämnda transporter skedde endast en olycka, nämligen vid en start från flygplatsen Puglie, då 20 man omkommo. En italiensk luftflotta som insattes i Albanien hade 35.079 flygtimmar, fällde 4.829 ton bomber och avlossade 700.000 skott. Sammanlagt nedsköto dessa flygstridskrafter 261 fientliga plan och skadade 118 plan, medan de egna förlusterna voro 97 nedskjutna maskiner, 71 skadade, 233 man döda och saknade samt 126 sårade.

FRANSKA FLYGVAPNETS INSATS i Syrien-kriget har belysts av den franske flygbrigadgeneralen Bergeret: Vid fientligheternas utbrott funnos 47 franska flygplan i Syrien, men förstärkningar kommo i form av 110 flygplan från Nordafrika och södra Frankrike. Av den sammanlagda styrkan förlorades två tredjedelar av besättningar och materiel, d. v. s. c:a 110 maskiner. Enligt franska meddelanden skulle det engelska flyget ha förlorat 120 plan, därav 40 i luftstrider. Den franska flygmaterielen var betydligt föråldrad. Av nyare typer funnos några ensitsiga jaktplan Morane 406 samt bombplan typ Lioré 45 och Martin 167; av äldre typer Potez 25 och Morane 37. De franska styrkorna voro varken till antal eller kvalitet i höjd med motståndarens.

SPANIENS TRAFIKFLYG har börjat bereda sig för det uppvisning som väntas efter krigets slut. Ett trafikflygnät skall organiseras som kommer att omspanna hela landet med särskild hänsyn till att goda förbindelser böra finnas mellan de södra och norra delarna av Spanien. Därjämte skola de stora utlandslinjerna, som till största delen gå över Madrid och Barcelona, väl främjas. För detta ändamål ha arbeten igångsatts med att utvidga redan befintliga samt bygga nya flygplatser. Ett statsanslag på 600.000 pesetas har beviljats för en ytterligare utbyggnad av flygplatsen Bilbao; arbetena pågå. I detta sammanhang bör nämnas att provinsförvaltningen i Oviedo utskrivit ett anslag på 3 milj. pesetas för nya flygplatser.

TIOÅRSJUBILEUM kan segelflygskolan vid Ith, Tyskland, i dagarna fira. Det var nämligen för tio år sedan som ett tvåsitsigt segelplan för första gången startade på denna plats. Ith har sedan dess utvecklats till en betydande segelflygplats. Varje år ha tävlingar hållits med deltagande från NSFK och Luftwaffe. Vid 1939 års tävlingar flögs sammanlagt 10.843 km, och bästa höjden blev 4.420 m. Nu finnes vid Ith en rikssegelflygskola för NSFK och ett segelflygläger för NSFK-gruppen Weser-Elbe, båda avsedda för förskolning för i sista hand flygvapnets behov.

FLYGLINJEN ROM-TRIPOLIS trafikeras sedan en kort tid tillbaka tre gånger i veckan med landplan i båda riktningarna. Trafiken på sträckan Rom-Marsala-Tripolis, som drivits med sjöplan, har inställts tills vidare.

Vi rekommendera:

TRASSEL
PUTSDUKAR
PUTSTRASOR

Tvättas och desinficeras

AKTIEBOLAGET ESMA

Tel. 75702 MALMÖ Tel. 75873

Eslov

Bilreparationer - Bäckningar

GENGASMONTERINGAR

Reservdelar och tillbehör

A.-B. BILKOMPANIET

Tel. 960 ESLOV Tel. 961

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

I BRASILIEN arbetar man med högtryck på att få fram egna flygplankonstruktioner så att landet kan bli helt oberoende av bl. a. USA. Den franske konstruktören René Couzinet har slagit sig ner i Brasilien och övertagit ledningen för flygplanfabriken Construcções Aeronauticas S. A. i Rio de Janeiro, för vilken firma staten utfäst vissa garantier. Och på ön Vianna utanför Rio de Janeiro håller firmans Companhia Nacional de Navegação Aerea (CNNA), som förut sysselsatt sig endast med lätta sportplan efter amerikanskt mönster, på med egna konstruktioner av följande slag: tvåmotorigt mindre trafikplan för 6 personer (typ H. L. 2), ett 65 hk skolplan (typ H. L. 3) samt ett övningsplan för bl. a. avancerad flygning med 150 hk motor (typ H. L. 4).

PORTUGALS FLYG har under de senaste åren utvecklats kraftigt. Stora flygskolor ha uppsatts, där civilpersoner få avlägga certifikatprov inför yrkesflygare. Nyligen firades den första årdsdagen av inrättandet av flygskolan "Dr. Bissaya Barréto", vilken fått sitt namn efter en berömd professor vid det närliggande universitetet i Coimbra.



Vi lagerföra allt

som tillhör Flygvapnets
ekiperung. Sporrongs
art. Holts guldrageri
art. Uniformsmössor i
den rätta modellen etc.

Dessutom välsorterat
lager av Barn-, Dam-
o. Herrkläder. Damp-
sar, Kappor, Klädningar,
Kostymer, Trenchcoat,
Ulstrar etc.

ASPLUND S
Tel. 19 Grästorp



HENSCHEL STUKA

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.G. SCHÖNEFELD / BERLIN