

151-



FLYGG

TIDNINGEN

ÅRG. 4 NR 3
Mars 1942

Läs:

Kall segelflyget bli
en politisk fråga?

Japanernas "harakiribomb"
ny flygplantyp för Sverige
tempo ger nya byggsatser
de danska segelmodeller
ritning till modellvinsch

Svenska Aeroplan A/B
till ej ha konkurrens

"Vår tidnings reportageplan" ute
i uppdrag. — Artikel sid. 12-13



ALLA TIDERS MODELLFLYGAVDELNING!

FLYGTIDNINGEN

3/42

MALMÖ

Aktuell tidskrift för civil och militär flygning.

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

Telefon: 746 66. Postgiro: 14 76 60.

Redaktör: Harald Millgård.

Ekonomichef: Eric Bjurhovd.

Modellflygredaktör: Ulf Hallvig.

Goda råd för utställare

I dessa tider, då den ena flygklubben efter den andra ordnar utställning, kan det vara på sin plats att söka giva några tips, vilka kanske kunna förhindra en del bakslag.

Innan man arrangerar en flygutställning är det en massa saker som måste ordnas:

1. Utställningen måste planeras i mycket god tid.

2. Man måste vara säker på klubbmedlemmarnas bistånd såväl före, under som efter utställningen. Samtliga medlemmar skola vara med på arrangemanget, och det bör i detta sammanhang påpekas att utställningen kommer att lägga beslag på en mycket stor del av deras fritid.

3. Lokal med så centralt läge som möjligt och med tillräckliga dimensioner skall hyras. Exakta måttuppgifter på de olika utställarnas (KSAK, ABA, SAAB o. s. v.) montrar införskaffas. Detta måste ske innan något som helst kontrakt med utställarna teknas, så att man får plats med det man helst vill ställa ut.

4. Klubben måste förfoga över så stort kapital att alla utgifter före utställningen kunna betalas utan svårighet. Det kan vara lämpligt att teckna en ansvarighetsförsäkring för det som medlemmarna och andra kunna råka ställa till med, t. ex. sönderslagning av fönsterrutor etc.

5. Undersök om det verkligen finns något intresse hos allmänheten för en utställning.

6. Arbetet skall fördelas på många händer. En medlem sköter reklamen och författar "blänkare" till ortspressen. En annan ordnar affischeringen, en tredje arbetet i utställningslokalen, en fjärde transporterna, en femte kassan så att kontroll för varje dags inkomster lätt erhålles. Om film skall förevisas bör en medlem stå för detta och se till att filmen blir lagad om den skulle gå sönder. Det är bäst att filmningen omhändervades av så få som möjligt.

"BENTOL-SKRÄCKEN" är omotiverad

Av ingenjör N. Nyström.

På grund av den rådande avspärrningen har ett nytt flygbränsle kommit till användning, nämligen bentol. Dess inverkan på vissa flygmaterial har framkallat en viss "bentol-skräck", som icke är motiverad utan helt beror på bristande kännedom om bentolen och dess egenskaper.

Bentol är icke ett enkelt bränsle utan sammansatt av ett flertal komponenter, vars proportioner kunna variera inom vissa föreskrivna gränser. Dessa äro:

Flygbensin	50—75	%
Bensol	25—0	%
Sprit	25	%
Tetraetylbly	0,09	%

De i bentolen ingående beståndsdelarna — med undantag av bensol — ha i rent tillstånd var för sig ingen inverkan på andra material. Bensolens inverkan begränsar sig till att lösa färger och lacker samt förmå gummi att svälla kraftigt. *Däremot har ingen korrosion ännu kunnat iakttagas.* Denna uppkommer endast om beståndsdelarna blandas till bentol och denna blandning *samtidigt innehåller såväl vatten som andra "obehöriga" ämnen eller föroreningar.*

Ren bentol, fri från alla föroreningar, förorsakar ingen korrosion, och även om den innehåller vatten angripes endast järn och detta mycket svagt. Förekomsten av främmande ämnen är nödvändig för att framkalla korrosion av praktisk betydelse, men denna halt kan dock vara ganska liten. Dessa ämnen kunna förekomma i bentolen på grund av dålig kontroll vid fram-

7. Man bör konferera med den myndighetsperson som avgör om nöjesskatt skall utgå eller icke, så att ej någon "bisak" kommer med som gör att denna skatt måste betalas.

8. Klubbar med mindre medlemsantal än 50 böra ej försöka sig på utställningar av större omfattning, såvida klubben inte består av enbart seniorer och mycket aktiva sådana.

9. För att utställningen skall giva vinst måste man i de flesta fall försöka få så mycket som möjligt gratis eller i varje fall till starkt reducerade priser. Får man inte detta kan utställningen i värsta fall bidra till att klubbens kassa magrar betydligt.

Glöm ej att det är bättre att icke anordna någon utställning än att anordna en som går med förlust. I det förra fallet kan ni behålla intresset inom klubben, i det senare står ni snart ensam och oerhört begåvad med nedsättande kritik från alla håll. Ingen flygutställning såvida icke förutsättningar härför finnas!!!

ställningen hos bentolfabrikanten eller bristande omsorg vid transport och lagring. I de fall då gällande föreskrifter för rengöring efter svetsning ej iakttagas kunna flussmedelsrester bli kvar och förorsaka korrosion, ehuru detta torde höra till sällsyntheterna.

Bentolen bör alltså icke lastas för korrosion eller andra skador utan tagas för vad det är, ett gott ersättningsbränsle. Uppkomma några svårigheter äro dessa beredande på dålig kvalitet hos den levererade bentolen eller på bristande noggrannhet vid behandling efter svetsning. I sådana fall skall efter företagen undersökning vederbörande göras uppmärksam på saken och förmås vidtaga ändring.

(Ur "Vingpennor")

Segelflygungdomen skall fostras.

Fostrandet av ungdomen i en sund och äktsvensk anda är utan tvivel en av segelflygets största uppgifter, och KSAK kommer också att ägna stor uppmärksamhet åt att organisera ungdomsledningen vid de svenska segelflygskolorna. En första ungdomsledarkurs anordnas redan under påskhelgen, den 2—6 april, i Stockholm, närmast avsedd för gruppchefer, flyginstruktörer och biträdande flyginstruktörer. Programmet omfattar bl. a. ungdomsledning, praktisk flyginstruktion med glid- och segelflygplan, samaritkurs, allsång samt genomgång av segelflygets nya organisation.

Drivmedelsproblemet kvarstår.

För att läsekretsen icke skall bli alltför optimistisk efter att ha läst art. om Västerbergslagens Flygklubs elvinsch i förra numret av FT, ser sig red. föranlåten påpeka att segelflygets drivmedelsproblem ingalunda kan betraktas som löst genom tillkomsten av denna vår första elvinsch. Bensinen behövs fortfarande i samma utsträckning. Västerbergslagens Flygklubb och ASEA komma dock att fortsätta med sina försök med elvinschen, och möjligheter finnas att man så småningom i viss utsträckning skall kunna använda elkraft som drivmedel.

För medlemmarna i följande flygklubbar ingår under 1942 prenumeration på FLYGTIDNINGEN i årsavgiften:

Aeroklubben i Skåne
Eskilstuna Flygklubb
Eslövs Flygklubb
Falu Flygklubb
Gävlebygdens Flygklubb
Kockums Segelflygklubb, Malmö
Linköpings Segelflygklubb
Stockholms Segelflygklubb
Svedala Segelflygklubb
Tekn. Högskolans Flygklubb, Sthlm
Varbergs Flygklubb
Västerås Flygklubb

Bliv medlem i någon av dessa klubbar så får Ni FLYGTIDNINGEN varje månad!

Vill Ni ha Ert hem trevligt möblerat
med smakfulla
och bekväma **MÖBLER**
Vackra mattor - Stilfulla Gardiner

skall Ni gå till

Markisfabrikens Möbleringsaffär

Kungl. Hovleverantör.

Platsens största urval
Absolut lägsta priser

Själbodgatan 6-8,
v. Petri kyrka, Malmö.



BOMBFLYGPLANET DORNIER DO 215



DORNIER - WERKE
G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N

Skall segelflyget bli en politisk fråga?

I Dagens Nyheter för fredagen den 13 februari återfinnes bland referaten från pressgrannar ett citat, som enligt tidningens uppgift hämtats ur en cirkulärskrivelse till hela folkpartipressen. Det heter bl. a.:

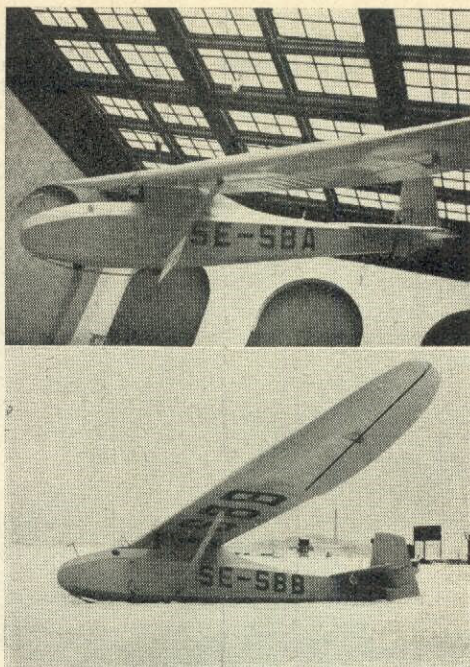
Att regeringen inte tänkt sig något anslag till segelflyget har väckt ett visst uppseende, och tidningarna ha särskilt tagit fasta på att det är kommunikationsministern som velat vägra segelflyget statsunderstöd. Framställningen var nämligen ingiven i hans departement. Sedan man läst de ovannämnda motionerna i frågan, har man emellertid en smula svårt att förstå varför statsrådet Andersson över huvud taget skall kläda skott för regeringens kallsinnighet mot segelflyget.

Av vad man i de nämnda motionernas motiveringar kan finna, är segelflyget en militär angelägenhet, som numera inte har något med kommunikationsdepartementet gemensamt. Segelflyget har aldrig fört haft något av riksdagen beslutat direkt anslag. Däremot har privatflyget, d. v. s. motorflyget, sedan några år åtnjutit statsanslag. Det ansågs värdefullt för flygningen i allmänhet, ej minst för civilflyget, att ett sådant privatintresse stimulerades. Genom den privata flygbildningen skapades en reservkår av civila flygare, som alltid vore en värdefull tillgång.

Cirkulärartikeln fortsätter med följande synnerligen anmärkningsvärda synpunkter:

Man kan emellertid starkt ifrågasätta om privatflyget, segelflyget inräknat, i nuvarande situation utgör någon värdefullare tillgång för den kommande civila flygverksamheten i landet. Här utbildas för närvarande militära flygare och markpersonal i sådan omfattning att när freden en dag inträder, har civilflyget bara att välja; tillgången på kvalificerat folk överstiger för överskådlig tid många gånger efterfrågan. Inte heller behövs segelflyget som någon allmän stimulans för flygintresset. Det är tvärtom så att tillgången på aspiranter är 400 procent större än behovet.

Detta artikelförfattarens avsnitt måste vara skrivet i ett ögonblick som helt domineras av åstundan att rädda Anderssons i Rasjön prestige, då denna ifrågasättning är helt fristående från fakta. Tror verkligen denne skribent att Chefen för Flygvapnet kan släppa sin personal för civila flyguppdrag så snart freden "bryter in"? Flygvapnets personal måste reserveras för det militära behovet nu och i framtiden, och privatflyget måste i huvudsak själv sörja för sin rekrytering. Påståendet att segelflyget ej behövs för att stimulera flygintresset är beklämmande då man tänker på hur alla landets flygklubbar arbetat de senaste åren med att "koka soppa på en spik" för att söka hålla intresset uppe just med det hägrande målet att man skulle ha organisationen klar och vara väl förberedd då ett sedan länge väntat statsunderstöd skulle komma. Tack vare dessa flygklubbars intensiva arbete och den privata offerviljan har man lyckats få fram en massa aspiranter till Flygvapnets rekrytering utan att staten lämnat sin tribut härtill.



FLYGPLANLEVERANSER: A/B Flygplan har nu börjat komma i gång med att leverera segelplan till de flygklubbar som beställt sådana. De lyckliga som nyligen fått ovanstående plan är Chalmers Segelflygklubb (SE-SBA) och Norrköpings Modell- och Segelflygklubb (SE-SBB). Chalmers Grunau Baby ses här hänga i taket vid den stora utställning som Aeroklubben i Göteborg anordnat. — Övriga G. B. som i dagarna levererats från A/B Flygplan är SE-SBC, som gått till Västerbergslagens Flygklubb, och SE-SBD, som hamnat hos Halmstads Flygklubb, samt SE-SBF, som Aeroklubben i Skåne fått.

Att dessa aspiranter till 400 procent skulle överstiga behovet må dock stå för artikelförfattarens egen räkning, då nuvarande situation gör att tidningsspalterna icke är lämpligt forum för att diskutera BEHOV och TILLGÅNG av flygande personal. En sak är emellertid säker: nämnda cirkulärskrivelse har författats av en för ett helt annat område än flygning utbildad partiskribent.

Artikeln i Dagens Nyheter fortsätter:

I den mån segelflyget sålunda för närvarande bör tillmätas sådant värde att statsanslag skall ges måste militära synpunkter vara avgörande. Det torde sålunda te sig ganska naturligt att något anslag icke uppförts på kommunikationsdepartementets huvudtitel. Hr Andersson i Rasjön har haft bärande motiv för denna sin ståndpunkt.

Från folkpartihåll påpekas alltså att Andersson i Rasjön givetvis endast sett segelflygfrågan ur kommunikationsdepartementets, d. v. s. civil synpunkt och att man har all anledning förvåna sig över att inte

Ny donation från Tempo ger klubbarna 15 byggsatser

Tempo A.-B. har återigen gynnat segelflyget och genom en storartad donation till KSAK möjliggjort utdelande av 15 byggsatser till Schulgleiter 38. Emellertid är mottagandet av byggsats förenat med vissa förpliktelser, t. ex. att glidplanet skall färdigbyggas och inregistreras inom 9 månader o. s. v. I övrigt kommer en noggrann prövning att ske med hänsyn till tidigare erfarenheter av klubbarnas verksamhet. På många håll, säger KSAK, har man gått väl hastigt fram och inte gjort klart för sig vilka ekonomiska och materiella resurser som fordras för att driva en segelflygklubb. För att undvika bakslag kommer KSAK i fortsättningen att noggrant undersöka ansökande klubbns resurser innan bidrag i form av penningmedel eller byggsatser utlämnas.

För att gratis komma i åtnjutande av en byggsats till SG 38 fordras:

att klubben har av luftfartsmyndigheten godkänd gruppchef, flyginstruktör och byggledere;

att klubben har tillgång till godkänd övningsplats eller bevisar sig kunna förfoga över sådan inom rimlig tid;

att klubben förfogar över bygglokal samt verktygsutrustning eller bevisar att detta kan erhållas, om klubben tilldelas byggsats;

att klubben i övrigt har sådana ekonomiska resurser att anskaffning av övrig materiel, såsom startanordning, hangar o. s. v., kan anses säkerställd.

Detta innebär att klubben själv redan från början gjort en kraftig insats och lagt en ordentlig grund, som lämnar KSAK garanti för klubbens framtida utveckling.

KSAKs nya rapportsystem,

som tidigare bebådats i FT, har nu kommit i gång, och det första segelflygmeddelandet är utsänt till klubbarna. Det omfattar "PM beträffande övningsplats för glid- och segelflygning" samt "PM beträffande bygglokal". Det är mycket detaljerat och lämnar ingen läsare därav i tvivel om vad som skall göras eller hur det bör utföras.

i stället försvarsdepartementet upptagit anslaget till segelflyget i sin proposition, om nu verkligen segelflyget har ett så stort värde som motionärerna senare velat göra gällande.

Folkpartiets talesmän ha tydligen icke uppmärksammat att Andersson i Rasjön motiverat sitt avslag med bl. a. att inga militära skäl synas föreligga för beviljandet av anslaget.

Det må vara hur som helst med den saken — om frågan blivit "fel lottad" eller ej — men huvudsaken är att man nu i riksdagen kan komma överens om huruvida pengarna till segelflyget skola tagas ur den ena eller andra lådan i kassaskrinet och att segelflygets sak ej blir en diskussionsfråga med politisk bakgrund, ty den är värd ett bättre öde.

Låt Sveriges ungdom få tillfälle visa att den KAN och VILL slå det slag som tydligen alltid fordras för att en "nymodighet" i utvecklingens tjänst skall segra i vårt "gamla Sverige".

DIXI den svenska
additionsmaskinen

MASKINAFFÄREN CARL LAMM A/B

Huvudkontor i Stockholm: Kungsgatan 29. Telefon 23 26 40

Filialkontor i Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Borås, Gävle, Karlstad, Jönköping, Sundsvall, Luleå och Kalmar.



PLEXIGLAS

RÖHM & HAAS G. M. B. H. DARMSTADT

Det verkliga bombplanet – japanernas "harakiribomb"

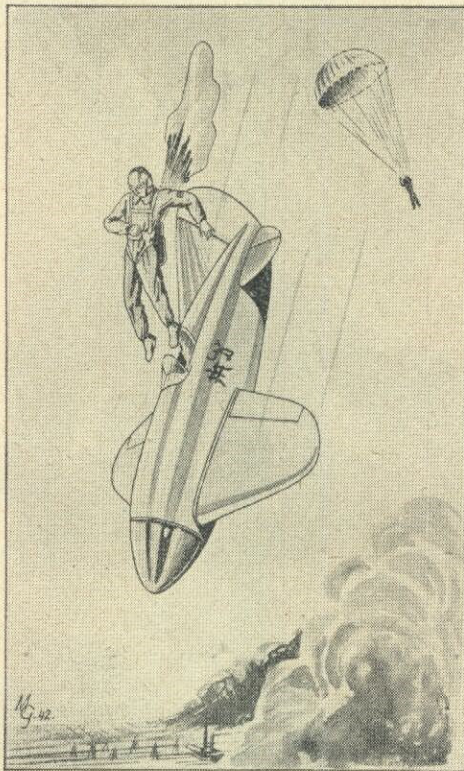
Red. har haft ett väldigt huvudbry vid avgörandet om vidstående lilla vidunder vore att räkna som flygplan eller som vapen. Ty det är ju egentligen en bomb med vingar och roder, nämligen tecknarens uppfattning om hur det japanska flygets "hemliga harakiri-vapen" ser ut. Det är en motsvarighet till "harakiri-torpeden" inom samma världsmakts flotta.

Man kan förstas inte svära på att det över huvud taget finns sådana här vapen, men det kan ju hända att det ligger något bakom alla ryktena som livligt cirkulerat alltsedan kriget i Fjärran Östern började. Och förresten, varför inte låta de tekniskt spekulativa tecknarna bli trodda för en gångs skull? Så få flygskribenterna också tillfälle att spekulera...

Fördelen med dessa verkliga bombplan är att de kunna styras hur nära målet som helst. Om målet är mycket litet så bör föraren förstas följa med hela vägen, vilket inte bör bereda några svårigheter för en japan! På vår bild var alltså målet stort och bomben väl inriktad när den närmaste flygaren hoppade. Den som hänger däruppe i skärmen var tydligen ännu försiktigare, och hans bomb har redan gjort sin verkan. Men trots att förarna ha möjlighet att hoppa och förlänga sina liv så äro chanserna ändock mycket små att de skola klara sig på marken, ty vem skulle inte i helig ilska genomgå en sådan fallskärmschoppare med kulor!

Största nackdelen visar sig vid framforsling av de bevingade bomberna till

angreppspunkten. Det största bombplan kan väl knappast bära mer än en sådan bomb. Och att sätta in de där gamla sårbara prämarna luftskeppen som "moderfartyg" är det nog ingen som har en tanke på. Ett annat sätt vore kanske att låta bogsera harakiribomberna liksom glidplan,



men på grund av bombernas tyngd och den ringa vingytan (som är nödvändig för erhållande av god fart vid nedslaget) måste bogserplanet nödvändigtvis vara oerhört snabbt och kraftigt. Start skulle i så fall ske på en absolut jämn cementbana och bomben förses med hjul. Vid ev. ökning av bombernas vingyta för att få tillräcklig bärkraft för bogsering kunde det ju tänkas att vingarna omedelbart före nedslaget med ett handgrepp kopplades loss, men därvid skulle jämviktsförhållandena rubbas och bomben ändra riktning. Emellertid kunde det ju tänkas att losskopplingen av vingarna skedde på tämligen stor höjd, varefter föraren har vissa möjligheter att manövrera planet med enbart stjärtrodren. Men när föraren ger sig iväg blir det ändå avsevärda jämviktsrubbingar. En annan metod för framforslingen kunde tänkas, nämligen att skjuta ut de små flygplanen från en kraftig katapult, varvid räckvidden dock skulle bli för liten och endast räcka till vid ställningskrig, "närkamp".

Hur man än vänder sig har man näsan fram...

Förutsättningarna för detta slags bomber förefalla således inte särskilt stora. Största fördelen tycks i själva verket vara att fenan börjar omedelbart bakom föraren och är utformad som en avvisare så att hopparen slipper klyvas av fenan. Men i övrigt bør red. få dekretera: ingenting för oss för närvarande! Även om den nu skulle finnas och användas i kriget därborta.

Tysk konstruerade japanskt spaningsplan

Flygplantyperna vid det japanska militärflyget äro enligt "Handbuch der Luftfahrt" följande:

Armén:

Jaktplan: Kawasaki 92, Kawasaki 95, Nakajima 91, Heinkel He 112, Fiat CR 42, Koolhoven FK 58.

Spaningsplan: Nakajima 94, Kawasaki 88, Mitsubischi 92, Ischikawajima T 3, North American NA 16.

Bombplan: Nakajima 94, Nakajima 96, Nakajima 97, Kawasaki 93 (med 1 och 2 motorer), Mitsubischi 93, Mitsubischi 96, Mitsubischi 97, Fiat BR 20, Junkers Ju 86, Junkers Ju 87, Heinkel He 111, Lockheed 14.

Marinen:

Jaktplan: Nakajima 90, Nakajima 95, Mitsubischi 96, Hawker "Nimrod".

Allmänna typer: Nakajima 90—II b, Nakajima 96 a och b, Aitschi 92, Hiro 90—1, Kawanischi 90—2, Kawanischi 91, Kawanischi 94, Mitsubischi 89, Mitsubischi 90, Mitsubischi 96, Hiro 96.

Dessutom ha inom såväl armén som marinen satts in en hel del moderna bomb- och jaktplan, vilkas typbeteckning och data äro okända utom landet.

Siffrorna på de rent japanska typerna anger det år då typen byggdes. Därvid är att lägga märke till att det japanska året 2592 motsvarar år 1932 i vår tideräkning. Således byggdes typen Kawasaki 93 (spaningsplan konstr. av Dr. Ing. Vogt, nu ledare för flygplantillv. vid Blohm & Voss, Hamburg) år 1933, Mitsubischi 96 år 1936 o. s. v.

Från de allierades sida:

Holländsk flygaktivitet i Fjärran Östern.

"Daily Express" skriver: Enligt vad en talesman för Nederländska Ostindiens regering meddelar ha holländska flygare under 54 dagars krig sänkt ett japanskt fartyg om dagen och skadat många fientliga kryssare och jagare. Dessutom ha de förstört tjugotals japanska jakt- och bombplan och ha sprängt sönder flera fientliga flygfält så att dessa blivit obrukbara samt förstört ammunitionsupplag och likviderat truppkoncentrationer.

Holländska flygare i Fjärran Östern finna, enligt "Daily Telegraphs" korrespondent i Batavia, att japanerna äro ett lätt byte vid flygstrider. Chefen för Nederländska Ostindiens arméflygkår, general van Oyen, har uttalat att hans flygbesättningar konstaterat att det i allmän-

het endast finns en förstklassig flygare i varje japansk formation. Då denne likviderats erbjuda de övriga inga svårigheter. Som ett exempel anförde generalen att tre långsammare holländska flygplan nedskjutit tre japanska jaktplan i en division på 8 maskiner. Ingen blev mera förvånad över de holländska flygplanens framgång än den holländska flygstaben. Resultaten överträffade t. o. m. de mest optimistiska kalkyler före kriget, och man tror att holländarnas insatser i bombkriget ytterligare komma att förbättras.

I övrigt meddelas från Fjärran Östern att de allierade under januari förstört sammanlagt 213 fiendeplan vid flygstrider, genom luftvärnseld och på marken. Av dessa fiendeförluster tillfogades 113 i Singapore-sundet, 13 av flygplan i sydvästra Stilla havs-kommandot och 7 av RAF.

Anledningen till Singapores fall

säger "Times" i en ledare den 16 febr. vara "brist på flottstöd under de tidiga stadierna och brist på flygstöd hela tiden". Skribenten fortsätter: "Om de förstärkningar som anlända omfatta tillräcklig mängd jaktplan samt lätta och medeltunga bombplan, finns det fortfarande hopp om att det skall bli möjligt att försvara den väldiga öbarriär som japanerna äro så oerhört ivriga att bryta igenom."



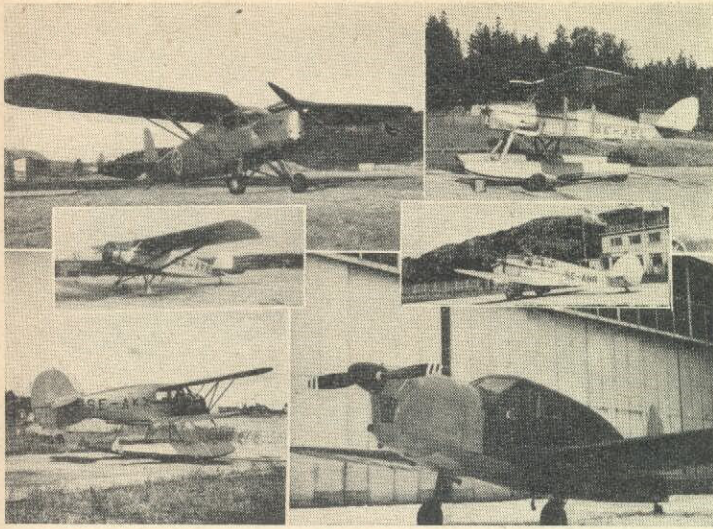
Bücker Bestmann

Bü 181



das neue deutsche
Einheitsflugzeug
für Anfangs- und
Kunstflugschulung

BÜCKER FLUGZEUGBAU G M B H, RANGSDORF BEI BERLIN



Svenskt förvärvsflyg:

I.

A/B BJÖRKVALLSFLYG

Bolagets flygplantyper: överst R. W. D. 13 (t. v.) och D. H. Moth. Infällda Stinson Junior (t. v.) och den nu kvaddade Percival Vega Gull. Nedre Waco YKS/7 och nya typen Caudron Simoun (t. h.).

Trots kriget och därmed förknippade omständigheter finns det en livskraftig gren av civilflyget kvar i Sverige, nämligen de privata bolag och personer som bedriva "förvärvsmässig lufttrafik", som det heter. Emellertid är det till stor del just tack vare den utrikespolitiska situationen och dess inverkan på vårt lands försvar som dessa företag kunna vidmakthållas och i vissa fall växa sig ännu starkare. I detta och följande nummer av FLYGTIDNINGEN lämnas en kort historik över denna förvärvsgrens representanter. De drivas av moderna affärsmän med frejdig flygaranda, och verksamheten består till största delen av luftvärnsflygningar för försvaret. Bland de första i alfabetet kommer A/B Björkvallsflyg, som på sistone fått stor aktualitet på grund av att bolaget inom sina led hyser innehavaren av 1941 års guldmedalj för bästa flygbedrift, utdelad av Stockholms-Tidningen, nämligen trafikflygare Torvald Andersson från Simtuna i Västmanland (presenterad på sid. 13).

Hösten 1939 bildades A/B Björkvallsflyg genom att Kurt Björkvalls gamla firma Björkvallsflyg ombildades till aktiebolag. Som aktieägare förutom Björkvall inträdde direktör Åke Forsmark och ingenjör Georg Malmström. Till bolagets verkställande direktör utsågs direktör Forsmark.

Vid starten ägde bolaget det av Kurt Björkvall förvärvade flygplanet Waco Custom samt ett i Amerika inköpt specialbyggt flygplan av typ Aeronca. Omedelbart efter bolagets bildande inköptes flygplanet SE-AEL, typ D. H. Moth med Gipsy Major motor. Detta flygplan var i likhet med Wacon försett med flottörer.

Vid krigets utbrott togos bolagets flygplan omedelbart i anspråk av militärmyndigheterna. I januari 1940 såldes Wacon till Finland, och samtidigt förhyrdes Jönköpings Flygaktiebolags Stinson Junior SE-AFE, vilket flygplan senare inköptes.

Under finska vinterkriget deltog Kurt Björkvall som förare i finska flygvapnet. Under denna tid utfördes flygningarna i bolaget av sergeant A. V. Nordwaeger, som är den förste fast anställda föraren, och av teknologerna d'Ailly, Benson och Bratt. Efter Björkvalls återkomst den 1 april började han flyga Stinson-planet och utförde med detta vid sidan om den ordinarie målboisering några extraflygningar, bl. a. till Norge med Quislings krigsminister in spe major Hvossleff. Den 30 maj omkom Kurt Björkvall vid en explosion i en hangar i Karlsborg, där han befann sig med Stinson-planet och just avslutat en 14-dagars period målboisering. Dagen efter skulle han ha flugit tillbaka till Stockholm.

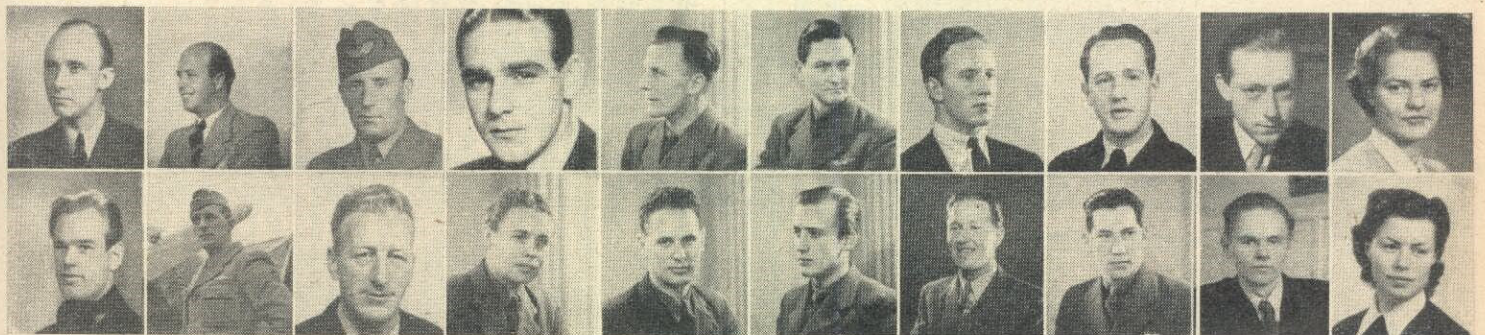
Trots det hårda slag som genom Björkvalls död drabbade bolaget fortsatte det sin verksamhet. Under sommaren inköptes ännu ett flygplan av typ D. H. Moth med flottörer. Flygningarna fortsatte och

flygtiden växte. Tidigare hade små flygplan av typ Moth och liknande icke kunnat användas för målboisering, men genom användandet av en av bolaget konstruerad typ av s. k. flaggmål kunde även dessa maskiner med liten motorstyrka utnyttjas.

Den 1 januari 1941 inköptes flygplanet SE-AHR, Percival Vega Gull. I mitten av januari inträdde ingenjör Georg Malmström aktivt som flygingenjör och teknisk ledare vid bolaget. Tre reservmotorer till Motharna anskaffades under vintern från Österrike, och Stockholms-Tidningens "Sefyr" inköptes och skrotades, varigenom reservmotor erhöles till "Gullen". Från Åland inköptes bolaget i juni A/B Ålands Flygs Waco typ YKS/7, försedd med 225 hk motor typ Jacobs L4 samt flottörer. Till detta plan anskaffades från Norge en ny motor, Jacobs L4M, vilken omedelbart monterades.

I slutet av juli förlorade bolaget flygplanet SE-AGD, D. H. Moth, närmast på grund av bentolens frätande inverkan på förgasarflottören, och den 5 september nedsköts, som omtalats i pressen, flygplanet SE-AHR Percival Gull. Bolaget väntar nu på ersättning från tyska staten för detta flygplan.

Under sommaren och hösten 1941 började bolaget se sig om efter nya, snabba flygplan, när kravet på hastighet avsevärt stigit sedan krigets början. För att i möjligaste mån fylla dessa krav inköptes i december från Tyskland fem snabba flygplan av typ Caudron Simoun. Av dessa ha tre anlänt till Sverige. De ha en högsta hastighet av 310 km/tim och en marschfart av 280 km/tim. I övrigt hänvisas till särskild flygplanbeskrivning. Dessa snabba moderna maskiner, som äro byggda 1939-40, bli givetvis ett välkommet tillskott till den park av civila flygplan, som f. n. utför målboiseringar för kronans räkning, ty sedan bolagets flygplan Percival Gull nedsköts har det icke

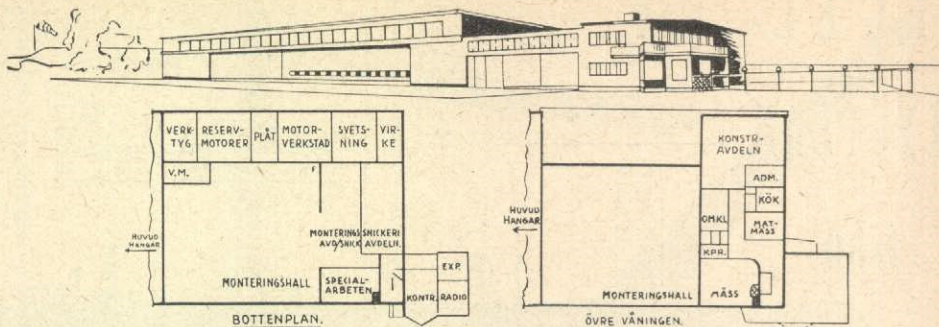


Björkvallsflygs chefer och personal är en imponerande samling flygfolk. Övre raden fr. v.: Forsmark, Malmström, Nordwaeger, Krokstedt, Andersson, Köhnke, Bryant-Meisner, T. Lindén, Gibson och fru Bratt. Nedre raden fr. v.: Särnholm, Henriksson, Gustafsson, Kihlström, Löwgren, Bergroth, H. Lindén, Hallgren, Pettersson och fröken Bratt.

funnits flygplan som fyllt de fordringar som de militära myndigheterna uppställa. Bolaget ser nu framåt med den förhoppningen att arbetet en dag kommer att betalas efter den prestation som utföres och att härvid hänsyn tages till hastigheten och därmed sammanhängande prestationsförmåga.

Under 1941 flög bolaget sammanlagt 3.525 timmar (därav 136 timmar nattflygning), vilket motsvarar c:a 700.000 km. Sex flygplan användes, och varje maskin flög i medeltal 596 tim 45 min, vilket gör i-runt tal 50 timmar per maskin och månad.

Bolagets personal utgöres f. n. förutom av direktör Åke Forsmark och ingenjör Georg Malmström samt "flickorna" Bratt, fru Ilsabe Bratt, bokföringsexpert och skicklig stenograf med flyget i blodet och fröken Agneta Bratt, snabbfingrad skrivmaskinsslav och statistikexpert, av trafikflygarna A. V. Nordwaeger, Rickard Köhnke, Bertil Krokstedt, Torvald Andersson, R. Bryant-Meisner, Per Gibson och T. Lindén. Dessutom är den flygande familjen Nils och Birgit Thüring knutna till bolaget. Bolagets mekaniker äro: Sixten Särholm, Gunnar Henriksson, Gösta Gustafsson, J. E. Kihlström, Lennart Löwgren, Kurt Hallgren, Sigurd Pettersson, B. Å. Bergroth och H. Lindén. Radiotelegrafist är Nils A. Karlsson.



Skiss och planritning över Björkvallsflygs planerade hangarbyggnad på Norrtälje flygfält. Frånräknat kontrolltornet längst till höger är byggnadens längd 59 m — därav själva huvudhangaren 36 m — och bredden 18,5 m. Hangarportarna upptaga en längd av 24 m, och deras höjd är 6 m. Ritningarna ha gjorts av arkitekt Cyril Marcus.

Så snart sig göra låter kommer bolaget att sätta i gång bygge av hangar och verkstad i Norrtälje. Det blir en anläggning byggd enligt modernaste principer. I verkstaden skola bolagets egna flygplan undergå översyner, men även andra flygplan komma givetvis att tagas emot. Det är bolagets avsikt att ordna en flygservice efter amerikanskt mönster och man hoppas att Norrtälje så småningom skall bli en träffpunkt för alla Sveriges civilflygare. Till personalens och gästande flygares disposition kommer att stå en trevlig mäss, och dessutom blir det givetvis möjligheter till övernattning. Byggnadens utseende och disposition framgår av skissen.

A/B Björkvallsflygs flygplanpark består f. n. av

- 5 st. Caudron Simoun
- 1 „ Waco YKS/7
- 1 „ Stinson Junior
- 1 „ D. H. Moth
- 1 „ R. W. D. 13.

Dessutom förhyr bolaget

- 1 st. Puss Moth
- 1 „ Bücker Jungmann.

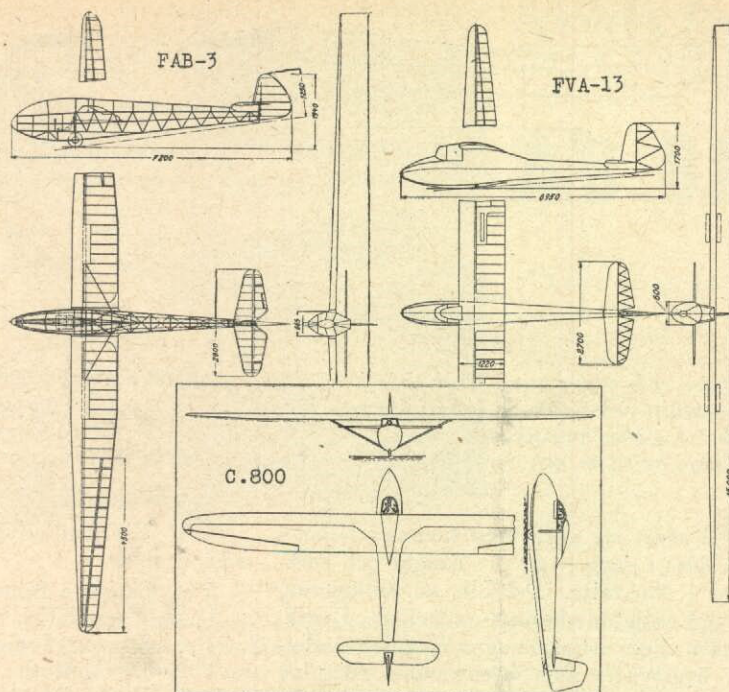
Samtliga plan äro utrustade med fullständig blindflygutrustning, och i alla flygplan utom Mothen och Bückern finns radio med sändare för telefoni och telegrafi samt mottagare.



Vapen för Flygplan, Luftvärn och Stridsvagnar
Ammunition och Verktygsmaskiner

SEGEL- FLYGPLAN

från
Tyskland
och
Frankrike:



FAB-3,

tyskt metallsegelplan

"Flygtekniska Arbetsgemenskapen" vid HTL Beuth-Schule, Berlin, har konstruerat övnings- och högvärdiga segelflygplanet FAB-3 med stor vikt lagd vid typens lämplighet för serietillverkning. Planet är tillverkat i metall. Det är mittvingat och helt fribärande.

Vingen är enkelt byggd. På balken, som består av ett åttkantigt duralrör i två sammanfogade hälften, äro de i ett stycke utförda elektronplåtspryglarna påträdda och förankrade med pånitade vinkeljärn. Vingnåsan är klädd med elektronplåt, medan den övriga vingen är dukklädd. Vingprofil på inre delen Göttingen 549 och på den yttre Gö 693. Vingens V-form 2°.

Kroppen är niokantig och löper ut i sexkant. Den bärande delen är emellertid svetsat stålrörsfackverk med triangulär genomskärning.

Roderorganen ha samma uppbyggnad som vingen, d. v. s. duralrörbalk med elektronspryglar och dukklädsel. Sidroderet är odämpat, men höjdroderet är dämpat och har trimroder. Samtliga roder påverkas genom stötstänger, och allt går på kullager. Vid montering av vingarna sker anslutningen av skevroden automatiskt. Störtflygbromsarna äro av FAG-Berlins egen konstruktion. Start och landning sker på ett bromsbart hjul. Föraren sitter bekvämt på sin rikligt tilltagna plats, och han har även till sitt förfogande snabbomställning av sidroderpedalerna. FAB-3 har provflugits av ett flertal kända segelflygare, vilka berömt flygegenskaperna mycket.

Data och prestanda:

spännvidd 16 m
vingyta 15 kvm
vingbelastning 17,7—20 kg/kvm
tomvikt 180 kg
flygvikt 260—300 kg
glidtal 1:27
minsta sjunkhastighet 0,62 m/sek.

FVA-13,

högvärdigt segelflygplan

FVA-13, som konstruerats av flygtekniska fackgruppen i Aachen, Tyskland, är en utvecklingsform av den gamla kända typen "Blaue Maus". I motsats till denna är FVA-13 helt fribärande, högvingat och byggd i träkonstruktion.

Vingen har torsionsnäsa av plywood. Luftbromsarna begränsa maxhastigheten till 200 km/tim. Vingprofil innerst Gö 535, på halva spännvidden Gö 549 och i spetsarna M3.

Kroppen är byggd i skal med huvudspant för upptagande av vingkrafterna. Dessutom finnas torsionsrör mot roderpåkänningarna. Skidan är av furu med gummi fjädring. Tre man kunna montera vingarna, vilket sker med snabbkoppling på alla ställen.

Data och prestanda:

spännvidd 15 m
vingyta 14,5 kvm
vingdjup innerst 1,22 m
höjdstyryta 1,67 kvm
sidstyryta 1 kvm
luftbromsyta 0,338 kvm
tomvikt 156 kg
flygvikt 251 kg
minsta sjunkhastighet vid 50 km/tim 0,72 m/sek
bästa glidtal vid 55,2 km/tim 1:20 (då minsta sjunkhast. är 0,76 m/sek).

Caudron C 800,

franskt tvåsitsigt segelplan

Som tidigare nämnts i FLYGTIDNINGEN har den franska flygplanfabriken Caudron konstruerat ett tvåsitsigt segelplan, som avses för utbildning och övningsflygning. Det är halvt fribärande, högvingat. Vingen har en byggd träbalk, en mycket förstärkt torsionsnäsa av plywood samt en hjälpbalk för skevroden. Spryglar av plywood. (Forts. på sid. 17)

Motorflygplanet Caudron Simoun C 635, ny typ för Sverige

(Bild på föregående uppslag)

Flygplanet är ett 4-sitsigt monoplan, försett med 240 hk 6-cyl. luftkyld inverterad radmotor Renault Q/09.

Kroppen är byggd enligt "lådprincipen" av plywood samt utvändigt på sidorna försedd med längsgående stringers, över vilka duken är spänd. Kroppens undersida är utförd av elektronplåt.

Vingarna äro helt byggda av trä samt dukklädda. Yttervingarna äro helt avmonterbara från mittsektionen, som är fast inbyggd i flygkroppen. Flygplanet har landningsklaffar.

Skevroder, höjdroder, sidroder, stabilisator samt fena äro uppbyggda av trä samt dukklädda.

Landningsstället är av fribärande typ samt monterat vid mittsektionens fram-balk.

Flygplanet är försett med fem bensintankar, placerade dels i yttervingarna, mittsektionen och kroppen, vilka rymma tillsammans c:a 300 liter, vilket ger planet en flygtid av omkring 5 timmar. Planet är försett med dubbelkommando och fullständig blindflygutrustning. Plats för montering av radio finns, och alla ledningar för motorn samt övriga för radion störande delar i flygplanet äro helt avskärmade. Motorn startas med tryckluft. Så fort den kommit i gång pumpas det erforderliga trycket i tryckluftbehållaren automatiskt upp. Om något fel skulle uppstå kan trycket emellertid lätt uppnås genom att använda den härför avsedda handpumpen, vilken kan manövreras även inifrån kabinen. Skulle ej heller detta gå finns i systemet en ventil, på vilken en tryckluftledning från en behållare kan påkopplas. Motorn är försedd med en ställbar "Ratier"-propeller.

Caudron Simouns egenskaper äro typiska för ett modernt, snabbt och lågvingat plan. Startsträcken är kort, och när flygplanet väl kommit i luften och blivit trimmat för planflykt flyger det mycket behagligt. Sikten från förarplatsen är i alla riktningar utmärkt, mycket tack vare att de främre sidorutorna sträcka sig ett stycke längre ned än de övriga. Planefarten håller sig omkring 130—140 km/tim. Genom att planet tillåter att man genast efter sättningen kan bromsa kraftigt blir emellertid landningssträcken relativt kort.

Data och prestanda:

spännvidd 10,4 m
längd 8,7 m
höjd 2,3 m
vingyta 16 kvm
tomvikt 925 kg
tillsatsvikt 575 kg
flygvikt 1.500 kg
stigtid till 1.000 m 4 min
tjänstetopphöjd 4.600 m
högsta tillåtna dykhastighet 380 km/tim
hastighet vid fullgas (2.500 v/m) 310 km/tim
hastighet vid marscharv (2.300 v/m) 260—280 km/tim.



FOCKE-WULF FW 200 C »CONDOR«

VI PRESENTERA:



Karl Henrik Larsson,

civilingenjör, chef för ABAs tekniska kontor.

Civilingenjör K. H. Larssons första kontakt med flyget ägde rum under vintern 1922—23, då han vid Tekniska Högskolan med nit och allvar studerade lokomotivbygge. Under en flygtur med Ahrenberg i en Albatross över Stockholm blev han flygbiten, och år 1924 fick den unge teknologen tillfälle att praktisera vid Hanriotverkstäderna i Paris. Efter hemkomsten hade Larsson en slitsam vinter 1924—25, ty dels måste studierna skötas, dels deltog han energiskt i ABAs arbete med subventionsansökningar för sin trafik. Allt gick emellertid i lås, och våren 1925 följde herrar Larsson och P. A. Norlin som ABAs representanter i Amsterdam. Mot slutet av sommaren förflyttades Larsson till Hamburg, varpå han en tid under hösten tjänstgjorde på Lindarängen.

Efter avslutade tekniska studier gjorde civilingenjör Larsson sin värnplikt vid Flygvapnet som biträdande flygingenjör och var därefter ett halvår vid Svenska Aero, där han medverkade vid byggandet av ett övningsplan. Sedan tog Flygvapnet åter hans tjänster i anspråk, denna gång som kontrollingenjör på kontrollbyrån.

I april 1930 kom "K. H." definitivt över till ABA och tjänstgjorde först som biträdande ingenjör på Bulltofta. Då överingenjör Lignell flyttade till Stockholm 1937 blev Larsson stationschef på Bulltofta. Denna befattning upprätthöll han till hösten 1940, då han i samband med överslyttningen till Stockholm av större delen av huvudverkstaden tog ett rum i anspråk på ABAs huvudkontor som chef för det tekniska kontoret.

Även privatflyget har "K. H." ägnat sina krafter. Sålunda medverkade han vid startandet av Malmö Flygklubb 1932, och då denna klubb år 1937 sammanslogs med Kungl. Svenska Aeroklubben i Skåne till Aeroklubben i Skåne, blev han vice ordförande. Han är medlem av KSAKs styrelse men kvarstår alltså som styrelseledamot i skåneklubben.

— T. S.

Bländ de ynglingar med skrivklåda som börjat sin bana vid Lidmanpressen i Dalarna och sedan skaffat sig ett aktat namn som tidningsmän var Stockholms-Tidningens geniale flygreporter "Beson", som sedan omkom vid Hindenburgkatastrofen i USA. När jag sommaren 1937 grön och oprövad kom direkt från Upsala universitet till denna erkänt goda plantskola för journalistämnen kände jag en viss stolthet men också en ödmjuk vilja att så vitt möjligt söka efterlikna den store "Beson". I ungdomens vår är man ju optimist...

I Hedemora, där min stofthydda place-rats på en av huvudredaktionens många stolar, fanns en tämligen nystartad flygklubb, och jag "borstades på ryggen" till sekreterare, vilket ansågs särskilt passande eftersom jag även var flygutbildad. Jag lade ner hela min själ i verksamheten som klubbens "propagandachef". Och när jag kom med mina flygbetonade notiser, artiklar och reportage till redaktionschefen Bentzer så flyttade han över cigarreigarretten till andra mungipan, tog bort ett par kommatecken och muttrade underligt nog något i stil med: "Det är bra". Större förståelse för en flygklubbs behov har jag sällan mött, och att min skrivklåda ökade fantastiskt är ju klart. Det gick inte en vecka då det inte stod åtminstone en eller ett par notiser i Södra Dalarnes Tidning om hedemoraklubbens verksamhet. På den tiden fanns det också mycket i flygväg att skriva om i denna stad: modell-, glid- och "lopp"-flyg samt något senare om klubbmedlemmen Walle Forslunds nyinköpta Cub SE-AGO. Denna landade en dag i december på Hällafältet strax utanför stan och ställdes in i den nya hangaren, för vilken mark upplåtits av den mycket flygintresserade godsägare Björk på Hälla.

Naturligtvis var Walle och jag ofta ute och kuskade med "Hedemora-Cuben", och då gjordes mindre tillfällighetsreportage för "mina" tidningar. Detta uppskattades tydligen av bolagets verkställande direktör, chefredaktör Carl Lidman, ty till slut förmåddes denne min modernt tänkande chef att hyra planet för specialuppdrag med Walle som förare och undertecknad som reporter och fotograf. En Rolleiflex blev den idealiska flygkameran. Chefen invigde "våra tidningars reportageflygplan", och sedan började en lycklig tid, fylld av ljusa flygfotografiska förhoppningar.

En tidning med sin tid!

Vårt första större uppdrag löstes efter omständigheterna så där tämligen i 15—20 sekundeters byig vind. Vi var genomsvettiga när Cubens 40 hästar äntligen dragit oss fram till Fagersta-Västansfors. Det var först och främst meningen att vi skulle ta några tjugiga bilder från denna trakts härliga vintersportort Högbyn från olika håll och på olika höjder och avstånd, kort sagt att ge perspektiv åt det markreportage från Högbyn som en annan av företagets medarbetare just höll på med. Men det blåste alldeles för hårt för att resultatet skulle bli så glänsande som jag drömt om på natten. Kärran dansade som besatt, och när jag lyckats få ett bra mål för objektivet så hade motivet i nästa sekund blivit något helt annat, t. ex. ett stycke himmel.

"Från vår flyg"

Ett stycke svensk

Det bästa gjorde vi på hemvägen över Västansfors idrottsplats, där en bandymatch spelades. Vårt bagagefack var — liksom under alla våra flygningar — till randen fyllt av små gröna flygblad. Texten var i detta fall: "Flyg- och sportintresserade läsa alltid Avesta-Posten". Bandypubliken såg sig plötsligt kringvärmd av sommarliknande grönska, och spelet domnade för en stund. Det var inte vackert gjort, men vi tröstade oss med att vinden hjälpt oss så att inte en enda lapp hamnat på isen. Den "angenämaste" följden av denna lätta bombning var att en konkurrenttidnings platsredaktör, som befann sig vid idrottsplatsen, från och med detta tillfälle och ett par dagar framåt till leda fick höra att hans tidning var efter sin tid! Inte att undra på om han kände sig sårad och utsatt för sabotage från sin gode vän flygreporterens sida...

"Med flyg till flyget i Grangärde"

löd rubriken över resultatet från ett annat trevligt uppdrag. Det kändes malligt att utom Stockholms-Tidningens "Wingman" vara den ende pressrepresentant som per flygplan besökte flygkrigsskolans förläggning i Grangärde. Nu flög vi i första hand för Lidmanpressens tre tidningar med huvudredaktion i Borlänge: Borlänge Tidning, Mora Tidning och Ludvika Tidning. Vi blev väl mottagna, som pressen alltid blir inom vår modernaste försvarsgren, och reportaget kom att fylla en hel sida. Det slutade så här med skildring från hemfärden:

"På hemväg. Snötjocka. Följer järnvägen från Ludvika, men naturligtvis ska det krångla på något vis — vi "kopplar på" fel järnvägslinje, linjen norrut. Skulle egentligen till Smedjebacken och Västansfors! När vi kommer fram till Rämshyttan så vet vi absolut inte var vi befinner oss.



"Våra tidningars reportageflygplan" blev en uppskattad gäst ute i bygderna, och folk kom överallt ut ur husen och vinkade glatt. Infälld föraren.

de reporter"

ortsflygjournalistik

Måste gå ner några meter och titta efter vad stationen heter — Rämshyttan. Stinsen står därnere och ser lindrigt sagt förvånad ut över att ett litet sportplan är ute i den här snötjockan.

Så flyger vi i mjölk på 100 m höjd mellan de höga bergen längs järnvägen till Ulfsyttan och St. Tuna. Ute på slätten klarnar det lite så vi kan ta oss fram till Hedemora. Och just som vi landar drar en riktigt tät snöby över våra huvuden. I den snöbyn hade vi inte klarat oss utan blindflyginstrument, allrahelst som mörkret snart kom och lade sin svarta kapp över trakten."

Titt på slalom från ovan.

En söndag skulle det bli invigning av en nybyggd slalombacke på Åsledeberget i Leksand, och redaktionen i Borlänge hade ringt och beft att alla åtgärder skulle vidtagas för att denna orts eget organ, Mora Tidning, skulle ha det bästa bildreportaget. Fotos på marken kunde ju vilken tidning som helst ta, men...

— Visst, visst, sa chefen, något extra måste vi göra. "Mil" får åka upp med Cuben och ta den bästa bild som står att få, en flott helhetsbild över slalombacken.

Vi knallade alltså upp till Leksand på söndagsmorgonen. Halv orkan. Reklam-lapparna dalade även denna gång av en lycklig slump enbart hos publiken. Även i övrigt blev propagandan effektiv, ty chefen var närvarande och lyckades på något sätt förmå speakern — platsredaktör för en konkurrenttidning! — att upplysa åskådarna om att "där kommer Mora Tidnings reportageflygplan". Hyggligt folk, masarna!

Med ett flertal fina bilder i kameran vände vi nosen mot Falun. Men mitt för samhället Leksands-Noret tog stormen i, och det tjocknade så pass kraftigt att vi måste gå ner på Siljan. Ovädret höll i



Sportplanet SE-AGO var en idealisk reportagemaskin, som kunde landa snart sagt var som helst. Här sätter den sig hemma på Hällafältet. Infälld reportern.

sig, och vi kunde inte starta igen. Nu är det klippt, tänkte vi. Nej, bilderna måste fram om det så regnar småspik och arga tanter... En utväg var ju taget. Och den snälla fru Fortuna ville att det sista taget för dagen stod och pustade inne på stationen när vi kom för att fråga efter tågtiderna. Walle fick stanna över för att flyga hem kärran, medan jag svalde stoltheten och åkte markledes till Falun. Där väntade enligt överenskommelse fotograf Dély på min film, som han med expressfart framkallade och gjorde flotta förstoringar av, medan jag ringde in ett litet "fågelperspektiv" till Borlängeredaktionen. Sedan sprang jag till klichéanstalten och lämnade — säkerligen alltför skolmästaraktiga — instruktioner om materialets behandling. Kunde inte hjälpa en lätnadens suck när klichépaketet avsänts med bussen. Nästa morgon hade Mora Tidning smält upp det bästa bildmaterialet från Åsleden, och det ställdes också ut i skyltlådorna hos företagets alla platsredaktioner. Chefen var storbeläten. Inte utan att man kände sig en aning kontinental på något vis...

Rätta perspektivet.

Det finns en mängd saker som man inte på några villkor kan få med fullständigt på ett foto, om detta tages på marken. Dit hör bl. a. byggnader som dels kanske är oerhörda stora, dels omgivna av skymmande träd eller andra föremål. Sådant ska knäppas från luften. Sitter just och läser i mina urklipp från denna ljuva tid: "... ett väldigt hus... Det är brukets träkolshus, världens största i sitt slag. Nog tycker folk som färdas förbi på vägen strax intill att det är stort — men det är faktiskt större ändå! Det rätta perspektivet på detta hus får man från luften. Sittande i ett flygplan, t. ex. Avesta-Postens reportage-Cub, ser man hur kolshuset genom sin oerhörda längd och bredd tar loven av alla andra byggnader vid bruket. Men så är det också 196 m långt och 60 m brett." Denna artikel pryddes förstas av en stor bild på huset, vilket hade varit alldeles omöjligt att fotografera på marken. Vi hade många sådana fall, och därför brukade jag ta reda på reportage som krävde dylika förtydligande bilder samt passade på att knäppa dessa i samband med "riktiga flyguppdrag". Att sedan kunna sätta "Flygfoto Avesta-Posten" el. dyl. var ju ett stort plus i reklamhänseende.

Landsortsflygjournalistiken kommer!

Chefredaktör Lidman ville med våra flygningar undersöka om det kunde löna sig att hyra flygplan för att dels få ovanligt och intressant material i sina tidningar, dels komma i åtnjutande av reklam (resp. tidningars namn målades även under flygkroppen före turerna). Det må vara hur det vill med räntabiliteten, men initiativet är utan tvivel mycket lovligt och har utsikten att gå till den svenska journalistikens historia. Att chefens uträkningar inte "svävade i det blå" framgår bl. a. av det faktum att många landsortstidningar i USA skaffat sig lätta sportplan med 50—100 hk motor, som flyges av någon medarbetare med certifikat. De årliga kostnaderna beräknas där till 300—800 dollar, beroende på flygplantypen. Något liknande kunna vi kanske vänta oss även i vårt land, fastän i mindre omfattning. Millgård.

VI PRESENTERA:



Torvald Andersson,
trafikflygare, reservflygare, St.-T:s
guldmaljör 1941.

Det fordras karaktär och vilja för att trots ibland nästan övermäktiga motigheter hänga i och fortsätta spikrakt på en utstakad kurs. Den 29-åriga flygaren Torvald Andersson, som nyligen tilldelats Stockholms-Tidningens guldmaljör och stipendium på 1.000 kr för förnämsta svenska flygprestation under 1941 samt "För berömliga gärningar" i silver, åttonde storleken, har visat sig besitta de rätta flygaregenskaperna som leda till framgång.

Det var för fem-sex år sedan som den unge västmanlänningen började tycka att flygningen skulle kunna erbjuda honom större tillfredsställelse än arbetet på faderns bondgård i Simtuna. Han slukade allt läsvärt om flyg och blev slutligen medlem i Västerås Flygklubb, där han på lediga stunder tog flygktioner. Men han ville bli sin egen, och efter oerhörda försök lyckades han 1937 köpa den gamla Mothen SE-ACD från Göteborg. Denna befann sig ej i bästa skick, och det var särskilt vid den grundliga renoveringen av SE-ACD som Torvald fick så många bl. a. ekonomiska bakslag att han säkert skulle tappat sugen om han ej ägt "torvans sega envishet". Först 1939 blev det riktig fart på Mothen, och ägaren kunde flytta den från Hässlö flygfält hem till en av faderns åkrar. Hangar blev logen...

Den stora chansen kom i januari 1940, då Andersson kom till reservflygskola I i Malmö. Efter genomgång av denna kurs gjorde han sin flygslagsutbildning vid F 2. På väg hem efter uttryckningen fick han höra att A/B Björkqvallsflyg behövde förare, varför han besökte dess kontor och fick anställning. Pundet har förvaltats väl...

Alla ha vi väl läst i dagspressen om hur han tillsammans med sin duktige mekaniker John Erik Kihlström under luftvärnsflygning utanför Väddö den 5 sept. i fjol besköt från ett fartyg och hur han sedan med utomordentlig skicklighet förde den brinnande "Gullen" till en lyckad landning på vattnet. Hans kvalifikationer ha bestått ett hårt prov — den forne bondpojken har blivit en mogen flygare!

— Jamt.

Han som seglade på Åreskutan skulle gärna flyga på "stutsvind"

"Kan Du segla på Åreskutan, så kan Du mera än jag", sjöng man för en del år sedan. "Skeks" Anton Hansson var mannen som kunde mera — han seglade på Skutan i ett gammalt sportplan med motorn på tomgång. Här berättar han i en intervju även om en ny sorts uppvind, som han känt till i många år, nämligen "stutsvinden" vid bl. a. Ånnsjön, som han skulle vilja undersöka närmare. Visserligen är den antagligen inte av större värde, men ingenting får lämnas oförsökt!



Så här såg Anton Hansson ut på den tiden han kajkade omkring i Jämtlandsfjällen med sin Dietrich SE-ACL. Bilden tagen från framsits i sväng över hemtrakten.

— Någon ny uppvind i dag? frågar red. flygvikingen "Skeks". Det var han som i sitt flygplan gjorde de uppmärksammade segelflygundersökningarna på Gotland i somras (se art. "Glöm inte Gotland!" i nr 10/1941).

— Nja, ingen ny vind precis, men en som jag känt till i många år kan väl vara värd att nämnas. Den uppvinden har jag ofta lagt märke till vid sjöar som har ett stort fjäll på ena sidan och öppet landskap åt den andra. När vinden kommer från fjället och sveper ner mot sjön brukar all snön i den närmaste kanten blåsa bort, och isen blir alldeles blankpolerad — men längre ut på sjön ligger snön kvar. Vid sådana tillfällen då jag kommit för att landa — för det mesta förr i världen på Ånnsjön — har jag märkt kraftiga uppvindar över isen alldeles utanför det avsopade området. Det har ofta varit stort omöjligt att komma ner, utan jag har varit tvungen att gå om och återkomma på mycket låg höjd, där uppvinden inte gjort sig så skarpt gällande. Vad ska man kalla en sådan konstifik vind? Hang-uppvind är det ju inte eftersom den bildas bakom fjället! "Stutsvind" kanske... för den uppkommer väl på det sättet att vinden "trillar ner" från fjället och stutsar mot isen, populärt talat. Jag skulle ha

lust att undersöka hur pass pålitlig den vinden är, uppvindsområdets bredd och höjd m. m. Efter min ytliga bekantskap med denna vind tror jag att man med bilbogsgerat segel- eller till och med glidplan kunde komma upp, få "lift" och sedan segla en ganska lång sträcka, hela tiden över isen. Detta gäller Ånnsjön som den bästa, men jag har även sett andra sjöar med ungefär samma förutsättningar vara mycket vindslitna vid motsvarande sida. Men det kan ju hända att denna "stutsvind" inte är så mycket att hänga i...

— ... julgran, menar Mr. Skeks? Vi kanske får veta mera när undersökningarna blir klara? Och så skulle vi vilja höra lite i allmänhet om möjligheterna till segelflygning i jämtlandsfjällen.



Dietrich levde nästan helt på sin motor och hade dåliga glidegenskaper, varför den omnämnda uppvinden över Skutan måste ha varit mycket stark. Fotot knäppt medan SE-ACL hade "provnummer" i Sven W. Åhbloms ägo.

— Ja, jag är ingen expert på den saken, men en del har jag ju sett. För många år sedan var ingenjör Pelzner med sällskap uppe i Åre med sina segelplan "Porla I" och "Porla II" i akt och mening att "segla på skutan", men det strandade på de usla transportmöjligheterna. Han kunde inte frakta upp flygplanen till lämplig startpunkt, och flygningen blev inskränkt till bilstarter på Åresjöns is. Då denna sjö ligger djupt mellan fjällen råder där i allmänhet endast kraftiga nervindar. Det säger sig alltså självt att det

BERGSHUD



BERGSHUD

garvas av utvalt kraftiga och kärnfulla hudar och ger ett slitstarkt men dock smidigt läder.

Tillhandahålles i samtliga läderaffärer

AB. WILH. GRÖNVALLS LÄDERFABRIK
ÄNGELHOLM

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN- VAPEN- & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
MALMÖ

Lultgevär,

luftpistoler

& ammunition.

Kemikalier - Oljor

Färger - Syror

Bäst och billigast från

A.-B. ALLAN SVENSSON

Malmö

Tel. Namnanrop

inte blev några rekord i vare sig uthållighet eller höjd för ing. Pelzner. Mannarna kunde nog konsten — om de bara kommit upp på tillräcklig höjd. Det är klart att det går segelflyga i en del fjälltrakter — men det är som sagt transportsvårigheterna... Det blir ofta för långa och riskabla vägar. Storlien vore nog den lämpligaste platsen, och där finns stora släta fjäll och inte så värst mycket stenar. Säkert härligt att landa med segelplan i snö. Man är emellertid mycket beroende av vädret och årstiden. April tror jag är bäst. Jag har själv vid olika tillfällen provat uppvindarna vid Åreskutan. Minns en gång när jag hade gått upp med min gamla Dietrich. Motorn gick dåligt så jag tänkte det var bäst att gå ner igen. Men så fann jag till min oerhörda förvåning att jag steg mycket snabbt och snart befann mig över Skuttoppen. Då drog jag helt av motorn för att göra slag i saken. Men det var tji, jag hängde kvar med nosen pekande ut mot sjön. Jag fick till och med pressa på spaken åtskilligt för att det skulle gå framåt — var nämligen rädd att om jag lät det barka bakåt kärran skulle åka över Skutan och följa med nervinden ner till Kallsjön. Björkqvall, som vid detta tillfälle höll på med passagerarflygningar på Åresjön, måste en stund inställa turererna, då allt folk stod och tittade på en ma-

UNIVERSAL Sport



precisionsuret med sina övriga egenskaper är konstruerat med hänsyn till den framtida utvecklingen inom flygväsendet. På armen har Ni i samma ur
TIDMÄTARE • TIDRAKNARE
• **TIDUTVISARE** •



Endast hos S. U. F. och Sijärnmakare.



**Stockholms
Segelflygklubb**

Den 3 mars håller Stockholms Segelflygklubb ordinarie årsmöte enligt kallelse, som utsänts direkt till klubbens medlemmar. Efter årsmötet anordnar Stockholms Flygklubbs Samarbetkommitté samkväm, i vilket Stockholms Flygklubb, Vingarna och Stockholms Segelflygklubb deltaga.

Vid studium av styrelsens årsberättelse finner man bl. a. att klubbens medlemsantal under 1941 ökats från 145 till 335. Glid- och segelflygskolan redovisar 3.881 starter under året. Härav ha med glidflygplan gjorts 3.574 starter och med segelflygplan 307. Den totala flygtiden under året uppgår till 46 tim 1 min, varav med glidflygplan 27 tim 34 min och med segelflygplan 18 tim 27 min. Under 1941 avlades i klubbens skola prov för 62 A-, 43 B- och 4 C-diplom. Dessa 105 A- och B-diplom hävda sig ganska bra i konkurrensen med Allebergs 118 A- och B-diplom. Även våra 3.574 glidplanstarter tåla att jämföras med Allebergs 3.873. Därjämte kan nämnas att av de 22 segelflygcertifikat som voro utfärdade vid årsskiftet 11 st. innehavas av medlemmar i klubben och att medlemmar i klubben erhållit statliga diplom- och certifikatpremier till ett sammanlagt belopp av 4.700 kr.

Två stockholmsklubbar ha under året uppgått i klubben, nämligen Centrum Radios Flygklubb och Förenade Tvätts Segelflygklubb, och därjämte har klubben övertagit Segelflygförbundets verksamhet. Klubbens flygplanpark utgöres f. n. av 2 st. Grunau Baby (SE-SAH och SE-SAX), 2 st. Grunau 9 (nr 4 och 24), en under översyn varande Grunau 9, vilken ännu ej inregistrerats, samt 2 st. under byggnad varande Grunau 9, vilka äro i det närmaste färdiga.

Resultatet för år 1941 kan sägas vara relativt gott, men det bör kunna bli avsevärt bättre i framtiden, vilket styrelsen med all kraft verkar för. A. G.—t.

Arboga Flygklubb

har hållit årsmöte. Av årsberättelsen framgick att klubbmöte hållits varje vecka, då olika medlemmar hållit föredrag i flygtekniska frågor. I år skall en föredragsserie anordnas, upplagd som studiecirkel och ledd av ordf. ing. Lars Anbo.

skin som satt fast på himmeln. Eftersom inget motorbuller hördes var det en del turister som fick klart för sig att jag inte kunde komma ner för motorn hade stannat... Även andra gånger, då jag själv haft passagerarflygningar i Åre, har jag haft god hjälp av uppvindarna uppför slutningarna. Det har endast tagit några få minuter att komma upp till toppen, där jag kunnat dra av motorn för att sedan under minst dubbla tiden fortsätta med glidflygning på nervägen. Så nog går det segelflyga i fjällen, och jag önskar jag ägde ett segelplan och finge undersöka fjällen på det rätta sättet.



MED EGEN ENERGI OCH HERMODS KURSER

Om Ni har energi och uthållighet, om Ni är beredd att göra en egen insats, kan Ni med Hermods hjälp nå glänsande resultat. Det har tiotusentals hermodselever visat prov på.

Hermods kurser ger praktiskt vetande åt praktiskt folk. De är lättlästa och intressanta och likväl grundliga och instruktiva. Ni studerar under ledning av skickliga lärare. Ni får en skolning, som snabbt blir Er till nytta i förvärsarbetet. Ni kommer att bli förvärdad över det mått av kunskaper Ni får för den låga kursavgiften.

Ett betyg från Hermods är väl sett i företagarekretsar. Man vet, att den som kan visa upp det, har fått en god utbildning. Han är en person med arbetslust och förmåga till initiativ. Kunskapsrika personer med sådana egenskaper är eftersökta.

Tag i dag första steget till en lösning av Ert utbildningsproblem. Fyll i och sänd in nedanstående kupong eller skriv och tala om Edra önskemål. Hermods sakkunskap står kostnadsfritt till Er tjänst.

—Hermods— KLIPP KUPONGEN och sänd den i dag till Hermods. Ni får svar genast.

SLOTTSGATAN 32 B, MALMÖ

Tekniska ämnen

för anställda inom industri och hantverk:

Kurser för egna företagare, verkmästare, förmän, maskinuppsättare samt ritare och konstruktörer inom den mekaniska industrien

Kurser för byggmästare, verkmästare, förmän samt ritare och konstruktörer inom den byggnadstekniska branschen

Kurser för arbetsledare på snickerifabriker

Kurser för verkmästare och förmän inom den gjuteritekniska branschen

Kurs för vägmästare

Kurser f. ångmaskinister

Kurser för arbetsledare och tekniker inom möbelindustrien

Elektr. svetsning

Kurs för motorskötare

Förbränningsmotorer

Gengasdrift

Kurser för egna företagare, verkmästare, entreprenörer, montörer och maskinister inom den elektriska industrien

Arbetsstudier

Matematik för tekniker

Tekniska gymnasiekurser

Svagströmsanläggningar

Elektr. belysning

Radioteknik

Centraluppvärmning

Sanitetsteknik

Räknestickans användning

Hållfasthetslära

Grafostatik

Geometrisk ritning

Projektionsritning

Maskinritning

Byggnadsritning

Handel och Kontor:

Modern bokföring

Handelsräkning

Skattelagar och självdeklaration

Affärsjuridik

I. Köp och avtal

II. Lån och borgen

Sänd mig kostnadsfritt: *Prospekt* med utförliga upplysningar om avgifter m. m. för de ämnen, som jag dragit ett streck under härnedan, broschyren *Hur man studerar hos Hermods* samt *Hermods månadstidning Korrespondens* under 6 månader.

Kurser f. köpmän, detaljister, försäljare, bokföreläsare, stenografer, korrespondenter, reklammän, hantverkare, fastighetsförvaltare, förtullare, egendomsmäklare, polismän, kommunalmän m. fl.

Svensk handelskorrespondens med handelslära

Tysk, Engelsk, Fransk, Spansk handelskorrespondens

Stenografi

Maskinskrivning

Reklamteknik

Förenings- och möteteknik

Realskola och Gymnasium

Kurser för inträde vid olika fackskolor

Språk:

Rättskrivning

Svensk grammatik

Uppsattsskrivning

Tyska, Engelska, Franska, Spanska, Ryska, Latin, Finska, Esperanto

Lantbruk:

Jordbrukslära

Husdjurslära

Lantbruksbokföring

Kurs för traktorskötare

Lantbruksekonomi

Trädgårdsskötsel

Teckningskurser

Målningskurser

Textning med plakatmålning

Fotografi

Namn

Bostad

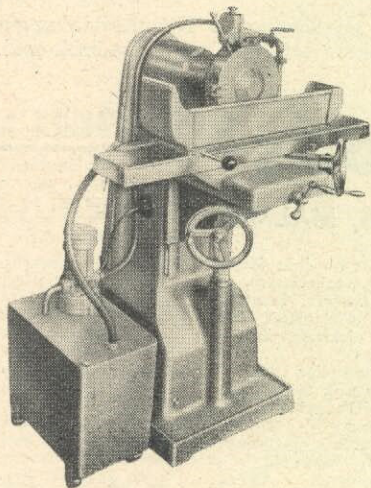
Postadr.:

Flygtermer på fem språk. XV

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
motvind	Gegenwind (m)	head wind	vent (m) debout	vento (m) di fronte
munstycke	Düse (f)	jet; nozzle	gicleur (m)	spruzzatore (m)
mutter	Schraubenmutter (f)	nut	écrou (m)	dado (m)
kronmutter	Kronenmutter (f)	castle nut	écrou à créneaux	dado a corona
märke; landnings-; landnings-T	Lande-T (n)	landing T	Té (m) d'atterrissage	T (m) d'atterraggio
nackstöd	Kopfstütze (f)	head rest	appui-tête (m)	poggiatesta (m)
nationalitetsmärke	Staatszugehörigkeits-Zeichen (n)	nationality mark	marque (f) de nationalité	marca (f) di nazionalità
nattflygning	Nachtflug (m)	night flying; n. flight	vol (m) de nuit; vol nocturne	volo (m) di notte; volo notturno
navigatör	Orter (m)	navigator	navigateur (m)	navigatore (m)
nedväxlingsanordning	Untersetzungsgetriebe (n)	reduction gear	réducteur (m)	riduttore (m)
nit	Niet (n)	rivet	rivet (m)	ribattino (m); chiodo (m)
nita	nieten	rivet	river	chiodare
nithuvud	Nietkopf (m)	rivet head	tête (f) de rivet	testa (f) del ribattino
nitmaskin	Niet-Maschine (f)	riveting machine	riveuse (f)	chiodatrice (f)
på havets nivå	in Meereshöhe (f)	at sea level	au niveau (m) de la mer	a livello (m) del mare
nål (på kompass m. m.)	Zeiger (m)	hand; needle	aiguille (f)	lancetta (f)
nällager	Nadel-Lager (n)	needle bearing	roulement (m) à aiguilles	cuscinetto (m) a spilli
nödlandning	Notlandung (f)	forced landing	atterrissage (m) forcé; a. de fortune	atterraggio (m) forzato; a. di fortuna
nödsignaler	Notsignale (n)	distress signals	appels (m) de détresse	segnali (m) di soccorso
oktantal; -värde	Oktan-Zahl (f)	octane number	nombre (m) d'octanes	numero (m) di ottano
olja	Öl (n)	oil	huile (f)	olio (m)
oljebad	Ölbäd (n)	oil bath	bain (m) d'huile	bagno (m) d'olio
oljebehållare	Ölbehälter (m)	oil tank	réservoir (m) d'huile	serbatoio (m) dell'olio
byta oljan	das Öl wechseln	change the oil	changer d'huile	cambiare l'olio
tappa oljan	das Öl ablassen	drain the oil	vider l'huile	scaricare l'olio
oljecirkulation	Öl-Umlauf (m)	oil circulation	circulation d'h.	circolazione (f) olio
oljefilm	Öl-Film (m)	oil film	pellicule (f) d'h.	pellicola (f) di o.
oljefilter	Ölfilter (m)	oil filter	filtre (m) d'h.	filtro (m) d'o.
oljeförbrukning	Ölverbrauch (m)	oil consumption	consommation (f) d'h.	consumo (m) di o.
oljeförråd	Ölvorrat (m)	oil supply	provision (f) d'h.	dotazione (f) di lubrificante
oljekran	Ölhahn (m)	oil cock; o. cock	robinet (m) d'h.	rubinetto (m) dell'o.
oljekylare	Ölkühler (m)	oil cooler	radiateur (m) d'h.	radiatore (m) per l'olio
oljeledning	Ölleitung (f)	oil(feeder)line	canalisation (f) d'h.	condotto (m) dell'o.
oljemanometer; oljetryckmätare	Öldruckmesser (m)	oil (pressure) gauge	indicateur (m) de pression d'h.; manomètre (m) d'h.	manometro (m) dell'o.
oljenivå	Ölstand (m)	oil level	niveau (m) d'h.	livello (m) d'o.
oljepump	Ölpumpe (f)	oil pump	pompe (f) à h.	pompa (f) d'olio
oljering	Ölabstreifring (m)	scraper ring	segment (m) râcleur	segmento (m) raschiaolio
oljestötdämpare	Öl-Stossdämpfer (m)	oleo shock absorber	amortisseur (m) oléo	ammortizzatore (m) ad olio
oljetryck	Öldruck (m)	oil pressure	pression (f) d'h.	pressione (f) dell'o.

En häändig planslipmaskin.



Thule 450 m/m
Planslipmaskiner

Bordrörelse helt å kullager. Bordfriktionen härmed praktiskt taget eliminerad, möjliggörande bordrörelse helt för hand vid finare skär. Kuggmärken uteslutna. Vid grövre skär tillkopplas bordrörelse med ratt via snäcka och kuggstång. 3 spindelhastigheter.

Maskinfabriks Aktiebolaget THULE

- M a l m ö -

Ingen svensk konkurrens behöblig, anser SAAB

Med anledning av att 1941 års försvarsutredning rekommenderat en uppdelning av vårt lands flygplantillverkning på flera skilda företag, uppvaktade Svenska Aeroplan AB helt nyligen regeringen och överlämnade en inlägga. I denna heter det att försvarsutredningens inställning måste bero på bristande förståelse för de oundgängliga förutsättningar, vilkas uppfyllande kräves för att i landet skapa en ur försvarssynpunkt livskraftig flygindustri. För att möta den kritik som riktats mot bolaget för förmenta monopoliseringstendenser lämnas en redogörelse för tillkomsten av bolaget och erfarenheter från verksamheten. Dessa ha bekräftat riktigheten av den ståndpunkt som från början intogs av Kungl. Flygförvaltningen, nämligen att flygplantillverkningen vid nuvarande omfattning lämpligast sker vid ett enda kvalificerat företag. Någon ytterligare sporre kan inte förekomma av flera konstruktionskontor inom landet utgöra, ty konkurrens kommer alltid att finnas med utländska företag. Det har även visat sig att SAABs konstruktioner trots den förhållandevis korta verksamhetstiden väl kunnat täla jämförelse med utländska konstruktioner och även vunnit gillande från det svenska flygvapnets sida. Men detta har möjliggjorts just däri genom att konstruktionskapaciteten inom landet kunnat i den utsträckning som skett koncentreras på ett håll. Bolaget understryker till sist att dess nuvarande kapacitet räcker för att fylla de årliga krav på såväl konstruktionsverksamhet som tillverkning av flygplan, vilka såväl under utbyggnadstiden som därefter komma att ställas av Flygvapnet, sådant det föreslagits av försvarsutredningen.

Till "Flygsteds" minne.

Den 11 februari i följ förolyckades reservflygaren och konstruktören Agne Högstedt under en navigeringsflygning. Hos några av hans kamrater har uppkommit tanken att resa en minnesvärd för att hugfästa hans minne. En kommitté har bildats för att samlas in erforderliga medel till en värdig minnessten. Alla som vilja kunna insätta bidrag på postgirokonton 14 83 76 eller insända dem till kommitténs kassör, disp. Kjell Knutson, Fersens väg 8, Malmö.

Segelplanet Caudron . . .

(Forts. från sid. 10)

wood. Bakom huvudbalken är vingen dukklädd. Skevroden ha dukklädsel. Kroppen är uppbyggd på fyra longeronger och ett antal spant samt är helt klädd med plywood. De båda sitsarna ligga bredvid varandra, något förskjutna i längdled. Givetvis dubbelkommando. Skevroden ha differentialstyrning (när det ena sänkes 12° så höjes det andra 21°). Höjd- och sidstyrtor äro helt fribärande. Den på marken inställbara stabilisatorn är enbalkig. Fenan är fast byggd på kroppen. Stabiliseringsorganen ha plywoodklädsel och rodren äro dukklädda. För mjuka starter och landningar finnes ett bromsbart hjul med ballongdäck rakt under vinstötten, en gummfjädrande skida därframför samt en på samma sätt fjädrande sporre.

FLYGKURSEN

(Forts. från sid. 19)

gives mer och mer sidroder (topproder). Då planet åter börjar komma på rätt köl minskas sidroderutslaget, och sedan ev. erforderlig "stötning" verkställt läggs samtliga roder neutrala så fort flygplanet åter kommer i normalt flygläge efter att ha fullbordat ett helt varv kring sin längdaxel.

I långsam roll förloras en aning höjd med de flesta flygplantyper, varför banan i huvudsak blir nedåtgående.

Den långsamma rollen är av stort värde för uppträning av förarens känsel och roderparering.

Halvroll.

Den går i allmänhet till så att man med samma roderrörelser som vid långsam roll tvingar över flygplanet runt sin längdaxel till ryggläge. Därpå kan man antingen fortsätta med ryggflygning eller återgå till normalläge, vilket i allmänhet sker genom att dra åt sig spaken och avsluta rörelsen i likhet med looping. Här kan man lätt få "gardin", d. v. s. det svartnar för ögonen, och man kvicknar till först sedan farten åter minskats i upptagningen.

Halvroll är mycket användbar som "mellanspel" vid uppvisningar i "konstflygning", då den med fördel kan kombineras med andra avancerade manövrer.

Kvickroll.

Även här kan man säga att flygplanet gör en liggande korkskruv, men den utföres ej långsamt utan hastigt och knyckande. Nosen går omväxlande upp och ner, men man varken förlorar eller vinner höjd nämnvärt. Gasen är pådragen till c:a fyra femtedelar under hela manövern utom just vid fullbordandet av varje varv, då full motor användes. Om motorn dras av under eller i slutet av rollen så förlorar man oundvikligt en del höjd, ty denna rörelse reducerar farten kraftigt, och när den avslutas är det nödvändigt med en extra dosis kraft. Ur flygsynpunkt är kvickrollen icke någon särskilt fin manöver utan snarare en mekanisk rörelse.

Vi ska gå igenom kvickrollen enligt principskissen på sid. 19. Det blir en roll åt vänster.

16 års yngling

önskar plats vid flygverkstad eller annat arbete inom flygbranschen. Svar till "Intresserad", d. t. k.

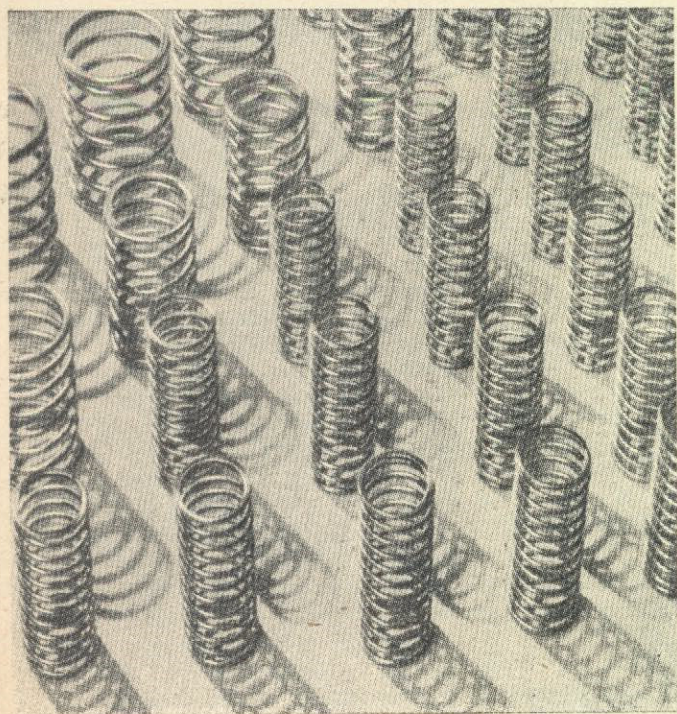
A. Ingång. Handspaken åt vänster och därpå något bakåt. En aning vänster sidroder. Gasen avdragen c:a en femtedel.

B. Spaken i magen och fullt vänster sidroder (en del flygplantyper fordra även skevning, åt höger). Lika mycket motor som vid ingången. Med rodren i detta läge fullbordar planet kvickrollen.

C. Urgång. Spaken framåt och motsatt sidroder. Full motor för att förebygga höjdförlust. Dessa roderrörelser görs omedelbart när manövern är fullbordad, och vid halvroll utföres de som nämnts när planet ligger på rygg.

Skevroder eller skevningsroder?

I detta nummer har red. genomgående använt beteckningarna *skevroder* och *sidroder* i stället för de gamla vanliga orden *skevningsroder* och *sidroder*. Detta har skett i enlighet med den i samband med artikeln "Det svenska flygfackspråket kräver enhetlig terminologi" i nr 12/1941 av FT införda förteckningen över flygplandelar. Nu har red. tänkt sig att läsekretsen skulle få rösta på hur dessa delar böra heta i FLYGTIDNINGEN, varför vi vänta svar från så många som möjligt senast den 15 mars — gärna med motiveringar.



VENTILFJÄDRAR
FÖR
FLYGMOTORER

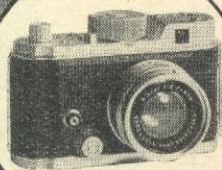
A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN
Fridhemsgatan 43 Stockholm • Tel.: 505045 505042



Automatiskt

arbetar den moderna småbildskameran **ROBOT**

ROBOT är inte endast den idealiska amatorkameran, alltid klar till aktion fann den snart också användning för militärändamål samt inom vetenskap och teknik.



ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF
TYSKLAND

Ensamförsäljare för Sverige:
A/B FRITZ WEIST & Co. Regeringsgatan 32 - Stockholm

Novellpristävlingen:

Det finns ingen fred

— Av Sigurd Isacson —

Innan den första brisen ännu hunnit skingra morgondimman över tundran dundrar en "Stuka-Staffel" fram över den småkuperade terrängen med dimslöjorna dansande i vilda virvlar efter sig. En efter en arbetar sig upp genom "taket", går ett väntvarv och intar sin plats. Kursen är nordlig, och Ju 87:orna föra var sin tung minbomb.

Kustremsan tonar bort i fjärran, och Petsamos hamn försvinner i diset. Stukas gå 1.000 m över Barents hav, där den uppgående solen bildar glittrande reflexer i de sakta hävande dningarna. En god stund tidigare har en Do 215 landat vid basen och besättningen rapporterat att den sett ett spöke... just här, 30 distansminuter nordost Nordkap!

— Achtung! skriker "Staffelführern" i radion och lägger om kursen mera ostlig.

Löjtnant Schernhaupt, gruppchef i andra gruppen, kisar mot havet under sig. Solen har redan börjat blända kraftigt. Där...

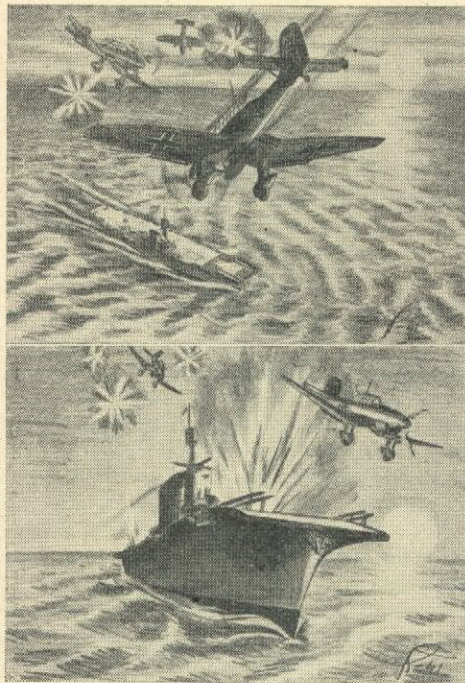
... där! Nu ser han den tydligt. Det plana, obrutna däck med den väldiga skorstenen och bryggan på styrbordssidan. Det är "Ark Royal", den brittiska hangarkryssaren, som "sänktes" för en månad sedan!

Att anfalla med solen i ryggen var inte att tänka på, då den kraftiga luftvärnselden omtalade att flygarna upptäckts. Schernhaupt lade sin Stuka tillrätta för dykning, då han ryckte till. "Arken" hade inga flygplan synliga ombord, och inga ansatser gjordes för att sända upp något med hangarhissarna till startdäcket. *De hade alltså startat för något uppdrag*, men vart? När mannarna på Dorniern upptäckte fartyget voro planen ombord. Det var alltså inte mer än 20 minuter sedan de startat, ty Dornierplanet hade pressats till det yttersta på återvägen till basen. En blick på kartan sade löjtnanten allt. Målet var Petsamo med dess hamnanläggningar, transportfartyg och — slagskeppen Scharnhorst och Gneisenau. Man kunde kanske hinna ifatt de långsamma Fairey "Swordfishes" om man vände nu.

"Staffelführerns" order kom innan Schernhaupt hunnit tänka färdigt:

— Löjtnant Schernhaupt tar befälet över andra och tredje gruppen. Fäll bomberna och upptag strid mot fientlig flygstyrka över Petsamo. Övriga plan fullfölja anfall!

Kola-halvöns konturer växa i tydlighet i samma grad som stukaflygarnas spänning. Ska man hinna fram i tid, eller ska engelsmännen hinna fälla sina torpeder?

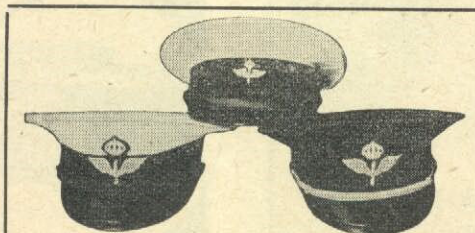


(Teckn. förf.)

Schernhaupt ser bakom högra vingspetsen, dit flygskytten pekar. En lång rad ljusa punkter synas mot marken. Det är briterna, som krypa på 100 m höjd, flera tiotal plan. Schernhaupt dyker med kurs mot briterna, och hans kamrater följa efter. Det är inte första gången de gamla säkra 87:orna användas som jaktplan. Kärrorna i hans "Staffel" har försetts med var sina två fasta kulprutor för pansar- och brandammunition förutom de två ordinarie fasta 8 mm sprutorna, då den avsidade belägna operationsbasen knappast medger särskilt jaktskydd.

Farten stiger mot 500-km-strecket, och tyskarna se till sin glädje de långsmala torpederna sticka fram mellan landningsställsbenen på fiendens "svärdfiskar".

Löjtnant Schernhaupt har fått hjälp från en bundsförvant, ty i den smattrande kulprutesalvan från Stukafronten blanda sig blixterna från tornvapnet på en Avro Anson-spanare med de blå finska hakkorsen.



med vätta stilen för våra flygare

Lundbladhs Pälsvaruaffär

Stortorget 11 HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förläggning

Det blir en jämn strid. Engelsmännen gå i sluten formation med de tungt lastade, defensivutrustade Fairey-planen. Tyskarna äro visserligen numerärt betydligt underlägsna men ha full rörelsefrihet, utan last, med högre hastighet och större eldkraft.

Det brittiska ledarplanet i spetsen för Fairey-planens "flygfästning" faller på löjtnant Schernhaupts lott. Efter första attacken gå Stukas i enskild strid. Sällan ha väl dessa utomordentliga bombare varit ute för en sådan dans, men de klara sig bra även som jaktplan. Schernhaupt får plötsligt något att tänka på mitt i en dykning... Medan han steg hade han uppfattat något som kan bekräftas först på nervägen igen: den djärve finnen har fällts. I spetsen för en ringlande, svart oljerök dyker Anson-planet tills vingarna flyga i bitar. Finnen flög ett engelskt plan, som flugits över till hans land som ett stöd i kampen mot bolsjevismen. Det var då, det. Nu kämpar den engelska demokratin på andra sidan... Flaggan blåser alltid med vinden...

Minnet av rikstävlingarna i modellflyg vid Rhön pingsten 1935 dyker upp för honom. Där hade han träffat Harvey, en intelligent och trevlig pojke. Harvey ville bli torpedflygare i Fleet Air Arm. Sedan Schernhaupt avancerat över NSFKs segelflyggarde till Luftwaffe hade de mist kontakten med varandra, och så bröt kriget ut.

Nu kämpar han mot Harveys kamrater. Kanske var det honom själv som Schernhaupt skickat i döden nyss? Uppfylld av provocerat hat... Han vill inte hata, förgöra och döda, men han är tvungen. Vi äro födda att kämpa. Hela livet är en kamp i arbete och vapenklång. Det gäller att segra eller dö.

Löjtnanten rycker till. Sitter han inte och filosoferar mitt under hetaste strid! Han är här för att försvara hamnen och fartygen, det må sedan kosta hur många liv som helst. Det är hans plikt. Fosterlandets väl går före egna intressen. Han dyker mot ledarmaskinen snett uppifrån framifrån så att Fairey-planets vingbaldakin skuggar skyttens skottfält. Det blixtrar länge ur vingkulprutorna på Stukan, och spårlysen rita obarmhärtigt sina vita streck allt närmare Faireys flygkropp, tills hela planet på en gång fattar eld då brandprojektilerna slå igenom klädseln.

En blodröd eldpelare slår upp genom diset vid horisonten i norr, faller, stiger åter och blir borta. Det dova mullret som från en avlägsen åska rullar över havet och uppslukas av Kola-halvöns vilda kuster.

Löjtnant Schernhaupt ser denna eldpelare, samtidigt som en våldsam detonation markerar torpedplanets nedslag. Han gör honnö, och den sammanbitna munnen rör sig:

— Leve Tyskland... och England!

N. G. Johansson DAMFRISERSALONG

Tel. 13340 Stottsstaden - Malmö

Allt inom yrket förstklassigt och väl.

Medlem i Malmö Coiffeurclub och Svenska Frisörföreningen.

Allt i Trycksaker & Klichéer

hän Sydsvenska Kliché- & Tryckeri Aktiebolaget

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



DBU-armaturer
för hela bränsle-,
smörjnings- och
kylvätskelednings-
systemen

**DEUTSCHE
BENZINUHREN-GESELLSCHAFT M. B. H.**
BERLIN SW 29 REPR.: A. B. ERVE, STOCKHOLM

Populär flygkurs

I. AVANCERAD FLYGNING

av Carl Flögare

II.

Först ber jag att få tacka för det stora intresse som visats denna min nya flygkurs, men samtidigt måste jag beklaga att jag tyvärr inte hinner besvara alla de vänliga brev och välgångsönsknningar som redan kommit mig till del. Jag hoppas att mina elever inte anse mig oartig för att jag endast på det här sättet framför mitt djupt kända tack för visat intresse.

En massa elever har bett om tillstånd att få köpa det förgyllda flygdiplommärket för att bära detta som ett kamratmärke för kursen i avancerad flygning. Detta har jag ingenting emot, utan jag tycker tvärtom att det är en god idé att på detta sätt få ett kamratmärke för "landets största flygskola". Men då förutsätter jag givetvis att ni läst min grundläggande flygkurs så att ni har de förkunskaper som erfordras för att ni ska kunna tillgodogöra er denna kurs. I annat fall bör ni komplettera era kunskaper! Alla flygelever ha således rätt att rekvirera det flotta flygmärket till ett pris av endast kr. 1:45 franco. Sätt in beloppet på postgirokonton 14 76 60 så får ni omedelbart flygmärket under uppgiven adress.

Jag får vidare så gott som dagligen förfrågningar om hur man ska kunna få genomgå min förra populära flygkurs, varför jag ber att få lämna fullständiga upplysningar härom: Man måste



Kvickroll (t. v.) och halvroll.

ha tillgång till FLYGTIDNINGEN nr 2—9 för förra året. I dessa nummer hittar ni en kontrollkupong som ska insändas till tidningen. För varje kontrollkupong erhåller ni ett examensprov. Då examensprov nr 3—7 är besvarade (ex.-prov nr 1 och 2 är slut) får ni ett flygdiplombevis, som utvisar att ni genomgått flygkursen, och dessutom får ni rätt att bära flygmärket. Skulle ni sakna något av här ovan angivna exemplar av FLYGTIDNINGEN så kan rekvisition av felande exemplar göras genom att sända in 35 öre i frimärken per önskat exemplar. Välkomna!

I förra numret av FT beskrev jag hur man gör en looping, och jag räknar med att alla eleverna nu teoretiskt satt sig någorlunda in i denna trevliga rörelse. Därför övergår vi till nästa manöver, som heter

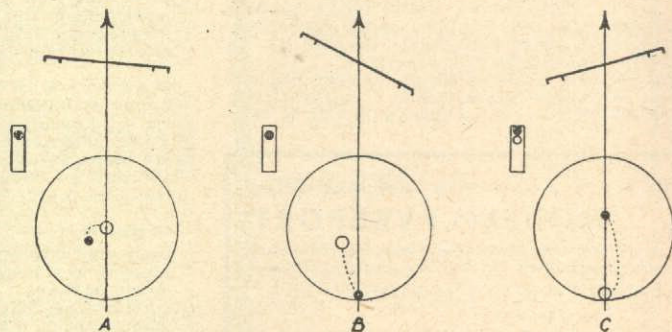
ROLL.

Man skiljer i allmänhet mellan tre olika slag av roll, nämligen långsam roll, halvroll och kvickroll.

Långsam roll.

Planet gör här en långsam och elegant liggande korkskruvsrörelse kring sin längdaxel. I motsats till kvickrollen "flyges" planet runt. Före ingången i denna roll dyker man svagt med motor för att få ökad hastighet. Ett lämpligt ögonmärke för att "klistra fast" nosen tages någonstans på horisonten. Spaken föres en aning bakåt, varvid maskinen stiger något, och nosen riktas mot det tagna ögonmärket. Med hjälp av skevroden "lutas" flygplanet åt det håll man vill rolla och härigenom påbörjas rollrörelsen (i här beskrivet fall åt vänster). Genom att föra fram vänster sidroder en smula upphäver man skevroderbromsen samtidigt som rollrörelsen understödes. Flygplanet kommer mer och mer på kant och nosen vill sjunka. Med höger sidroder (topproder) hålles nosen kvar vid ögonmärket, och flygplanet går snart över i ryggläge. Spaken föres här fram en aning och sidrodret hålles så gott som neutralt. Rollrörelsen fortsätter hela tiden i jämn vridningshastighet. Från ryggläge kommer planet snart åter på kant. Under denna senare del av rollen

(Forts. på sid. 17)



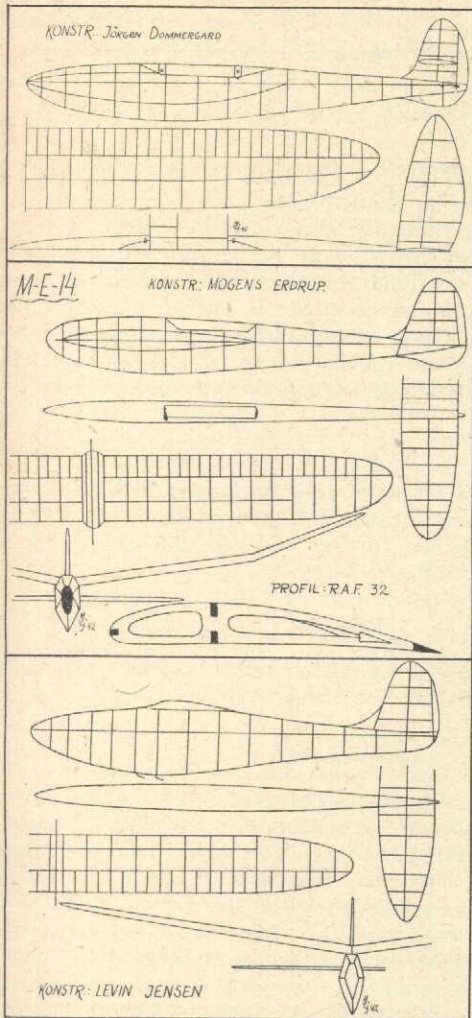
Schematisk skiss över kvickroll — förklaringar i texten.

LANDETS STORA MATT- och GARDINAFFÄR

Myrstedts Matthörna

KUNGSGATAN 5 • STOCKHOLM

Danska segelmodeller



delaktigt att ge sin modell för liten V-form, då en högtliggande tyngdpunkt minskar tvärstabiliteten. Använder man vanlig V-form bör den vara minst 8-9° och nedsänkt vinge 10-11°.

Modellens kursstabilitet är i hög grad beroende av fenans storlek, varför dennas yta vid konstruktion av modellen bör dimensioneras på så sätt att lateralcentrum kommer att ligga $\frac{1}{2}$ -1 vingkorda bakom tyngtpunkten, oavsett om modellen är försedd med bärande eller neutral stabilisator. Därav följer att en modell med bärande stabilisator måste ha större fenyta, enär en dylik modells tyngdpunkt ligger förhållandevis långt tillbaka.

Placeringen av högstarkroken är också en viktig faktor. I de flesta handböcker om modellflygning är det angivet att startkroken skall fästas vid kroppen i en vinkel på 60° ner från kroppens mittlinje, räknat från tyngdpunkten. Vid en stabil modell kan man mycket väl gå upp till både 75 och 80°, vilket ger modellen mycket större utgångshöjd. En modell med bärande stabilisator kan i många fall utnyttja startlinans längd bättre än en modell med neutral stabilisator.

Att söka få ner sjunkhastigheten så långt som möjligt är varje modellflygares mål, och de sätt han använder för att uppnå detta mål äro många. Några använda en strömlinjeformad kropp, andra bärande stabilisator, men även ellipsformade vingar och stabilisatorer med stort sidoförhållande provas ingående, allt med mer eller mindre gott resultat.

När vi betrakta de här publicerade teckningarna över några danska segelmodeller kunna vi lätt se hur man i Danmark sökt lösa de olika problemen. De modeller som här visas få räknas till de bästa som någonsin konstruerats i Danmark. En snabb analys av de olika modellerna kan vara på sin plats. De svenska modellsegelflygarna kunna säkerligen hämta både kunskap och förströelse ur dessa rader till båtnad för modellsegelflygets fortsatta frammarsch i vårt land.

Alla modellerna är rätt enkelt byggda, och man lägger märke till att pilform inte använts till någon av dem. I vingarna nyttjas hjälpspryglar för att framhäva sprygeformen och således höja den aerodynamiska effekten. I de minsta modellerna utgöras skeletten av en kombination av furulister, kryssfaner och balsa, medan de stora modellernas skelett uteslutande bestå av furulister och faner. V-formen är relativt utpräglad på alla modellerna, och några av dem äro försedda med bärande stabilisatorer.

Vi börja med en modell som tillhör Levin Jensen, vilken med sin konstruktion haft stora framgångar vid danska stortävlingar. Hans modell gick vid en propagandatävling i termik och försvann i 5.000 människors åsyn efter en flygning på 17 minuter. Sjunkhastigheten är mycket ringa (under 40 cm/sek). Vingens profil är en Göttingen 497, och stabilisatorns profil är neutral.

Övriga data:

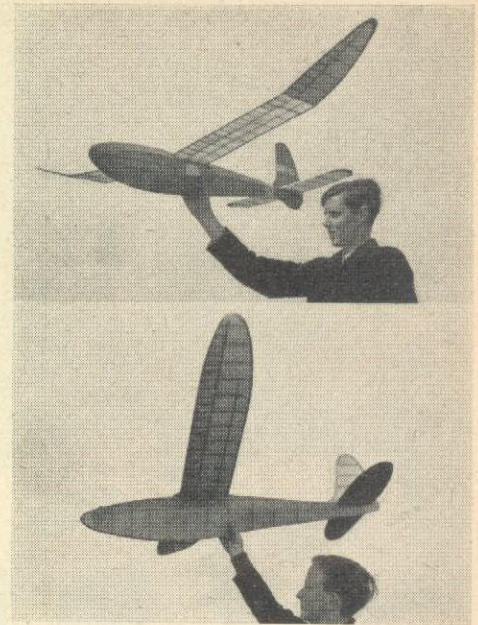
spännvidd 1660 mm
vingyta 28,6 kvdm
V-form 9°
stabilisatorspännvidd 700 mm
stabilisatoryta 8,8 kvdm
% av vingytan 30,8
sammanslagd vikt 450 gram
kroppslängd 1170 mm
största sektion 78 kvcm.

Mogens Erdrups modell är försedd med bärande stabilisator. Vingen har polydihedralform och är nedsänkt i kroppen, som är 7-kantig i främre delen och 4-kantig i den bakre. Den stora fenan är en naturlig följd av den bärande stabilisatorn. Vingprofilen är RAF-32 och stabilisatorns profil Clark Y.

Övriga data:

spännvidd 1700 mm
vingyta 29,3 kvdm
sidoförhållande 1 : 9,8
stabilisatorspännvidd 700 mm
stabilisatoryta 8,8 kvdm
sidoförhållande 1 : 5,6
% av vingytan 30
kroppslängd 1185 mm
största sektion 80 kvdm
sammanslagd vikt 455 gram
vingbelastning 15,2 g/kvdm.

Den tredje modellen är konstruerad av Jørgen Dommergaard och har en spännvidd på hela 2,67 meter. Liksom på Erdrups modell är vingen av polydihedraltyp samt nedsänkt i kroppen. Då modellen klätts med japanpapper har skelettet näst görs mycket kraftigt, och av denna anledning finns det fyra huvudbalkar i vingen. Kroppen är 8-kantig i främre och 4-kantig i den bakre delen samt byggd av relativt kraftiga lister. Stabilisatorn — bärande — sit-



Mogens Erdrups (överst) och Levin Jensens segelmodellplan. - Foto: P. Weishaupt.

ter ett stycke över modellens mittlinje, så att den kommer bort från den nedgående luftströmmen strax bakom vingen. Den har 2° V-form och är tecknad som en dubbel ellips, dock med undantag av att den baktill rundas av trimklaffarna. Vingens profil är Göttingen 497 och stabilisatorns Göttingen 602, vilken senare modifierats en aning, på så sätt att tjockleken är 75 % och undersidan plan. Modellen är på försök byggd med bromsklaffar, vilka öka planetets vikt med 150 gram. Av dessa åtgä 125 till den pneumatiska utlösningmekanismen.

Övriga data:

vingyta 67 kvdm
sidoförhållande 1 : 11
genomsnittlig vingkorda 250 mm
stabilisatoryta 18,2 kvdm
% av vingytan 27
V-form 80 och 200 mm
kroppslängd 1600 mm
största sektion 132 kvcm
sammanslagd vikt 1050 gram
vingbelastning 15,6 g/kvdm.

De modeller som beskrivits här ovan äro alla (möjligen med undantag av Dommergaards modell) av en storlek som är mycket populär i Danmark. Till de större modellerna har man kanske inte tillräckligt med talomod, och dessutom går det åt en riklig mängd material för att bygga dem. Byggtiden blir lång, det minsta man kan beräkna för en dylik jättemodell med över 2 m spv är 150 timmar.

Det är vår förhoppning att de svenska modellflygarna här ovan fått en liten inblick i de danska segelmodellernas konstruktion samt i de erfarenheter danskarna rönt vid sina försök med segelmodeller. För tillfället äro vi av kända orsaker tyvärr förhindrade att utbyta våra erfarenheter i praktiken, men den tid skall väl komma då danska och svenska modellflygarbröder kunna mötas i ädel tävlan. Och när den dagen kommer, då skola de svenska modellflygarna stå beredda!

Läs den nya danska boken om modellflyg: "MODELFlyVESPORT"

av ordf. för Dansk Modellflyver Union Sven Wiel Bang samt Unionens stiftare Per Weishaupt och Johs. Thinesen.

MODELFlyVESPORT innehåller:

Flygteori:

Aerodynamik — Stabilitet — Flygegenskaper

Segelmodellplan:

Konstruktion — Bygge — Flygning

Motormodellplan:

Konstruktion — Bygge — Flygning

Stort avsnitt om danskt och utländskt modellflyg, FALs regler, utländska rekord, profiltabeller, ordregister, modellflygtekn. fakuttryck på danska - engelska - franska - tyska.

300 sid. text — 24 sid. teckningar — 16 sid. fotografier.

Pris: danska kr. 7.50. Säljes i Sverige genom

Adam Helms Importbokhandel
Regeringsgatan 39 — Stockholm

Utgiven fr. Hasselbalchs Forlag, Nyrupsg. 19, Köpenh. V.

Det är ej för sent att PRENUMERERA

Helår 3:75 kr.

Februari—december 3:50 kr.

Mars —december 3:20 kr.

April —december 2:90 kr.

FLYGTIDNINGEN 1941 inbunden
5:75 kr.

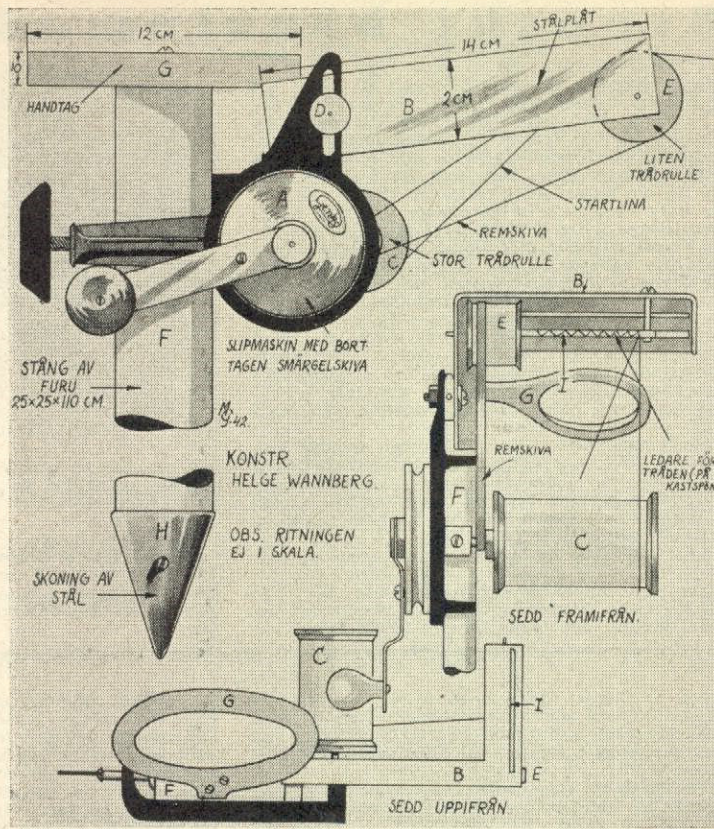
Lös pärm för inbindning 2:50 kr.

Flygvkort i 4 färger, jaktflp J9,
15 öre.

Brevmärken med äldre flygmotiv 65
öre per 28 st. olika.

Insätt beloppet på postgiro 147660!

Förslag till VINSCH för segelmodeller



Likaväl som segelflyget har sitt vinschproblem att bemästra, har modellsegelflyget ett liknande, ehuru i ringare grad. Enligt gällande tävlingsbestämmelser för modellsegelplan ges det bland annat två startmetoder — löpstart och vinschstart. Till den förstnämnda startmetoden, som för övrigt kanske även är den lättaste, får en lina om 100 m längd användas, medan man till den senare får nyttja en 200 m lina. Till större modellsegelplan — med en spännvidd på över 1 m — är det därför ur många synpunkter förmånligast att använda vinschstart. Men en dylik start ställer stränga krav både på vinschens konstruktion och på den person som sköter den samma.

På senare tid har en intressant diskussion om modellplansvinschar kommit igång, och olika konstruktions för- och nackdelar ha livligt debatterats. För att söka få fram en gedigen konstruktion uppmanade FLYGTIDNINGEN i januari numret sina läsare på modellsidorna att insända förslag och konstruktionsidéer, och sådana ha även i överväldigande grad strömmat in. Det har varit en svår men synnerligen angenäm uppgift för oss att välja ut den bästa konstruktionen, men vi tro oss med lugnt samvete kunna lägga fram vidstående konstruktion som det främsta förslaget. Upphovsman är den unge norrländske elitflygaren Helge Wannberg, Norra Angermanlands Flygklubb, Örn-sköldsvik. Vi hoppas att detta förslag i sin mån skall medverka till en snabb och effektiv lösning av det problem som dessa modellplansvinschar utgöra.

Beträffande olika startmetoder för modellsegelplan hänvisa vi till ett tidigare nummer av FLYGTIDNINGEN, där en artikel i detta ämne var införd (nr 6/1940).

Bromsklaffar FÖR MODELLSEGELPLAN

För ett par år sedan gällde det främst att få modellsegelplanen att hålla sig uppe i luften så länge som möjligt. Tider på 1 minut och därutöver voro sagolika prestationer. Men med tiden ha segelmodellernas resultat i häpnadsväckande grad skjutit i höjden. 3 minuter och mer hör numera till de vanliga genomsnittresultaten.

Det dröjde ej heller länge förrän man började söka medel att hindra modellplanen att flyga allt för bra och länge. Bromsklaffarna kommo till, och dessa ha på senare tid undergått en revolutionerande utveckling. I de flesta fall är det små tekniska underverk modellbyggarna montera i sina stiliga plan. Och råka sedan

deras modeller in i kraftig termik slå klaffarna efter en viss tid ut och tvinga ner dem.

I vårt land har en hel del konstruktioner på detta gebit sett dagens ljus, men de flesta ha varit för invecklade, och någon absolut säkerhet att klaffarna verkligen öppnade sig på bestämd tid har ej funnits.

Segelmodellernas snabbt ökade prestationer kräva en god konstruktion av bromsklaffar, och därför publicera vi här ett system för bromsklaffar, konstruerat av den danske dubbelelitflygaren Jørgen Dørmørgaard. I kort-het fungerar konstruktionen på följande sätt: Columbustrycket ställes in t. ex. på 6 minuter och tryckes i botten. Härvid åker furulisten tillbaka och den hindrar då pianotråden från vingen att glida ner i ett hål i furulisten. Den vertikala pianotråden spjarrar i sin tur en annan pianotråd, som löper genom vingen och vilken håller bromsklaffarna i infällt läge. När Columbustrycket därefter skjutit fram furulisten efter den utsatta tiden, tryckes den vertikala pianotråden av en fjäder ner och frigör den tråd som går inuti vingen. Denna skjutes då av en annan fjäder ur de hål som finnas i klaffarna, varvid dessa av en liten gummisnodd i förening med lufttrycket slås upp och pressa ner modellen.

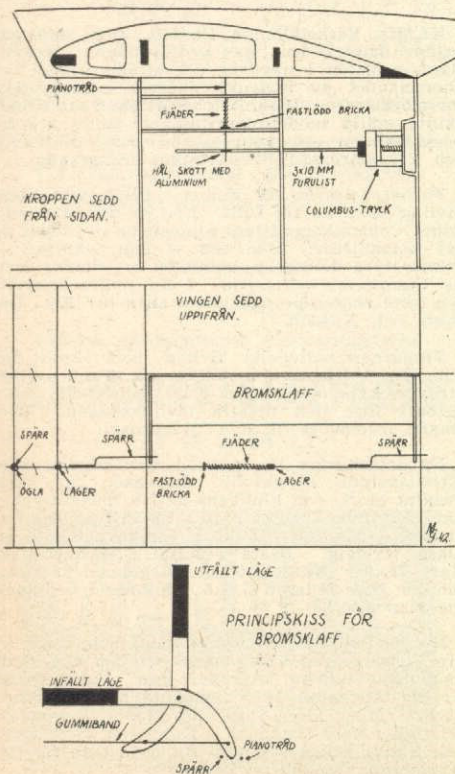
Denna metod är relativt enkel och har den fördelen att ömtaliga delar helt utesluts. Å andra sidan måste det vara två personer att sätta konstruktionen i arbete, men då man alltid måste vara minst två vid start av modellsegelplan spelar detta icke någon större roll.

MODELLPLANSKIDOR

De i februari numret uppskisserade skidorna ha nu fått den efterlängta kritiken — från Karl-Axel Pettersson, Norrköpings Modell- och Segelflygklubb och Rune Carlson, Kronobergs Flygklubb.

Den mest positiva kritiken har lämnats av Karl-Axel Pettersson, som inte endast anmärkt utan även gett ett nytt förslag till skidkonstruktion. Han anser bl. a. att ett par modellskidor måste förfärdigas av ett starkare material än balsa och föreslår bambu som det lämpligaste. Skidorna skola heller inte vara för långa i förhållande till bredden, och spetsen bör vara mer uppåtböjd än som var fallet på skidorna i februari numret. Och sist men icke minst måste ett par modellplanskidor förses med en lämplig fjädring — ha olika inställning vid start och landning.

Ej heller Rune Carlson vill ha skidorna förfärdigade av balsa. Han föreslår att de göras av tunn aluminiumplåt. Dessutom häftar snön lättare fast vid ett par balsaskidor än vid ett par dylika av aluminium. Insändaren yrkar även på stag mellan landningsställets ben.



1. Manschettknappar av förgylld, kontrollstämplat silver med flygmärket infällt i blå emalj. Pr par kr. 12: 75
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) i mm. Kr. 4: 85
5. Slipshållare av förkromad platinom med flygmärket infällt i blå emalj. Kr. 2: 90

NYHET!

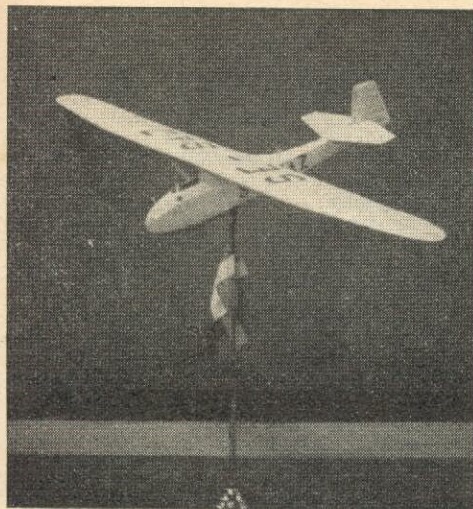
Papeterier med flygmärket tryckt på papper och kuvert i nytt, flott utförande inlagda i trevlig mapp. Pris endast 2: 40 kr.

Ovanstående priser äro incl. omsättningskost.

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

Order över 5 kr. portofritt!

AERO-TJÄNST, Malmö



Grunau "Baby" som modellbygg

Det är ytterst sällan man ser en exakt skal-enlig segelmodell, och därför var det något av en sensation att se den Grunau "Baby"-modell, som två duktiga stockholmska modellbyggare, Ake Kronblad och Ake Skerfving, förfärdigat. Modellen är in i minsta detalj lik förebilden, och den har således bl. a. rörliga roder som manövreras med "sticken" i det vackert utförda lilla sittrummet. Man saknar inte ens venturiröret, och även den övriga detalj-utrustningen är så perfekt att man stannar i stum beundran inför denna byggprestation.

En god hjälp vid sitt arbete på modellen ha de båda modellbyggarna haft genom att de äro anställda på A/E Flygplan, Stockholm, där de på dagarna äro flitigt sysselsatta med att bygga "riktiga" Babies. På så sätt ha de skaffat sig en ingående kännedom om originalets konstruktion, en kännedom som de sedan omsatt i praktiken på modellen. Ake Kronblad är för övrigt en gammal bekant för våra läsare på modellsidorna. Han var för inte så länge sedan bosatt i Malmö och ledde där framgångsrikt Malmö-Eskadern. Han är specialist på skalmodeller och har fört förfärdigat en vacker samling av de mest skilda typer. Dessutom var han en tid byggleddare vid Aeroklubbens i Skåne glidplanbygge.

Modellen på vårt foto överlämnades till överste Paul af Uhr på dennes 50-årsdag för någon tid sedan, och att den uppskattades på det livligaste av mottagaren behöver väl inte särskilt poängteras.



KONSTRUKTION av SEGELMODELL

En ellips kan ritas på flera olika sätt, men den enklaste metoden är utan tvivel den som beskrives här nedan. Till denna metod behöver man endast ett lämpligt snöre, ett par nålar och en blyertsenna. Stor- och lillaxlarna i ellipsen ritas upp, och därefter avsätta vi från lillaxelns ändar halva storaxeln. Där denna sedan träffar storaxeln befinner sig de två brännpunkterna. I dessa punkter placeras nålarna, vid vilka snöret — som skall vara lika långt som hela storaxeln — fästes. Vi föra därpå en penna längs snöret och få på så sätt fram en korrekt ellips.

Vi ha nu tecknat vingens yttre linjer. Det återstår att göra modellen tvärstabil — att bestämma det lämpligaste gradtalet för vingens V-

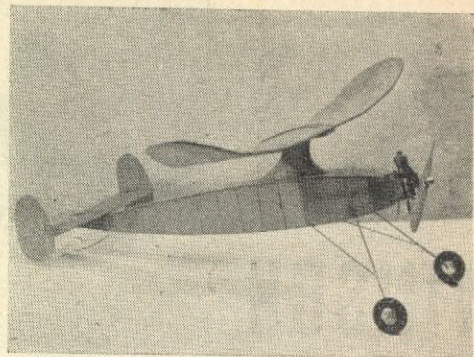
Svenskt bensinmodellflyg

Det svenska bensinmodellflyget är trots det bistra tidsläget på stadig frammarsch. Överallt i vårt land byggas och flygas stliga bensinmodellkonstruktioner. Bland bensinmodellflygarna har bristen på balsa inte förmått sätta några djupare spår, utan man har i stället sökt sig till det lättarbetade träslaget lind. Ej heller lider man av brist på bensin, ty än så länge finns denna livligt åtrådda vara att tillgå i mindre kvantiteter hos färghandlarna. Några större mängder behövas ju inte för att hålla våra motordrivna modellplan i luften, och dessutom kan man reda sig riktigt bra utan bensin, då det finns flera andra drivmedel som de små bensinmotorerna med framgång kunna köras på.

Modellerna ha inte blivit mindre välflygande för att de byggts i lind. Man har i stället fått fram en starkare konstruktion, som helt uppvägar den ringa ökning i vikt lindmaterialet medför.

Bensinmodellerna bli för övrigt mindre och mindre. Den minsta bensinmodellen i vårt land torde vara en modell med 60 cm spännvidd, som nyligen med gott resultat provflugits i stockholmstrakten. Modellen är försedd med en "Atom"-motor på 1/8 hk.

Vårt foto visar en annan "Atom"-utrustad bensinmodell, som konstruerats af mfred. tillsammans med den kände tävlingsflygaren Bertil Lindell, Vingarna. Modellen, som konstruerats särskilt med tanke på god flygförmåga, en-



kel och robust konstruktion samt lätt trimning, har en spännvidd på endast 88 cm. Den är således föga större än en vanlig 75 cm tävlingsmodell.

Helt visst kommer bensinmodellernas genombrott att bli ett faktum så snart tidsläget medger en oinskränkt import av material som behövs till dessa synnerligen intressanta modellplan. Det finns redan många tecken som tyda härpå.

form. I lugnt väder behöver en modell inte så stor V-form som i blåsigt, men man bör dock söka konstruera sin modell så stabil att den kan flygas med gott resultat helt oberoende av väderleken.

Det finns ett flertal olika V-former. Den vanligaste av dem är den enkla V-formen, som är mycket lättbyggd. Det lämpligaste gradtalet för denna form ligger ungefär mellan 8 och 12°.

En annan form, som börjar vinna allt mer terräng, är den delade V-formen, eller som den även kallas polydihedral-formen. Denna form är ännu stabilare än den vanliga V-formen men är å andra sidan på grund av de många knäckarna svårare att bygga. Har vinghalvan två knäckar är det lämpligaste gradtalet för den första knäcken ungefär 10° och för den andra knäcken 25°. Äro knäckarna tre till antalet blir siffran för den första knäcken 8°, för den andra 20° och för den tredje 40°.

Till polydihedral-formen kan kanske även Tip-formen — plant mittparti med vingtippar — räknas. För denna tidigare mycket använda form ligger det förmånligaste gradtalet mellan 12 och 20°.

Ytterligare en form, som numera i stor utsträckning användes av engelsmän och amerikanare, är den vackra "mås-formen". Tyvärr är denna form ostabil, och skall den användas till en modell bör den förses med mycket skarpt markerade knäckar, men härigenom sjunker vingens effektiva bäryta katastrofalt. Denna form kan därför, trots det tilltalande utseendet, icke särskilt rekommenderas.

Av ovannämnda former är den enkla V-formen och polydihedral-formen de bästa. Då den senare är svårbyggd bör den icke nyttjas till en för nybörjare avsedd modell. Till vår lilla segelmodell anamma vi i stället den vanliga enkla V-formen och stanna vid ett gradtal av 8°.

I detta sammanhang kunna vi också lämpligen bestämma vilken vingprofil vi skola använda till vårt nybörjarplan. De för segelmodeller mest lämpade vingprofilerna äro Clark Y, RAF-32, Eiffel 400, Göttingen 497 och Grant-X8. Vi skola här icke gå närmare in på de olika profilernas konstruktion och egenskaper, utan vi välja genast Clark Y-profilen till vårt modellplan. Detta av den anledningen att denna profil till konstruktionen är synnerligen lättbyggd samt dessutom även lätttrimmad. De övriga profilerna lämpa sig däremot ypperligt till mera högvärdiga segelmodellplan.

Nu skulle således vingen till vårt nybörjarplan vara färdigkonstruerad vad konturerna beträffar, och vi övriga till stabilisatorns konstruktion. Här uppdyka omedelbart ett par viktiga problem, som tarva en noggrann lösning. Hur stor skall stabilisatorns bäryta vara i förhållande till vingytan, och hur långt ifrån vingen måste stabilisatorn placeras för att modellen skall bli längdstabil?

Vad den första frågan beträffar, tillåta tävlingsreglerna att den effektiva bärytan hos stabilisatorn är upp till 33 % av vingens yta. Då stabilisatorytan hos segelmodeller bör vara litet större än hos motormodeller, kan man som en hållbar regel säga att den skall vara omkring 30 % av vingens bäryta. Ätergå vi till vårt nybörjarplan skulle således ytan för stabilisatorn bli 30 · 1000 : 100 d. v. s. 300 kvcm.

Den andra frågan gällde avståndet mellan vingens och stabilisatorns tryckcentra. Detta avstånd kallas vanligen för momentarmen, och man skiljer på två slags momentarmar — främre och bakre. Den bakre är således den som lig-

ger mellan vingens och stabilisatorns tryckcentra. Den främre sträcker sig från planetas nos till vingens tryckcentrum. Till modellplan kan man använda en mycket varierande momentarm. I utlandet har man varit så lågt nere som till en momentarm på endast 2 gånger genomsnittliga stabilisatorkordan. Man bör dock icke gå under ett värde på 3,5 och ej över 7. Som regel låter man momentarmen stanna vid 4,5. Detta avstånd välja vi även till vårt modellplan.

Vad stabilisatorns sidoförhållande beträffar gäller att man icke får underskrida ett förhållande på 1:3 och ej bör använda större värde än 1:8. Som genomsnittstal kunna vi sätta ett sidoförhållande på 1:4, och vi välja detta värde till vårt nybörjarplan.

(Forts.)



KSAs Verkställande Utskott, som sammanträdde den 17 dec., gav ordföranden i Modellflygkommittén i uppdrag att utreda frågan om anordnandet av instruktörskurser i modellflyg för slöjdlärare. Utskottet beslöt även att KSAK skulle ställa modellplanritningar jämte arbetsbeskrivningar och materialanvisningar till Slöjd- och Yrkeslärares Riksförbunds förfogande.

Förberedelserna för Folket i Bilds stora rikstävling pågå nu för fullt. För en tid sedan bildades Centralkommittén, som nu är uppdelad på två kommittéer. Den ena — den tekniska — räknar fyra deltagare, nämligen hrr Stark, Rönne, Sundström och Levin. I den andra kommittén, som sköter propagandan, sitta hrr Ebe, Dérantz och Nilsson.

Vingarnas nationella tävling, som skulle ägt rum den 1 februari, inställdes på grund av den stränga kyla och starka bläst som rådde omedelbart före den utsatta tävlingsdagen. Tävlingen framsköttes till den 22 februari.

Nybörjarkurser ha sedan i nov. pågått inom Kristianstads Flygklubb. Intresset har varit oväntat stort, och klubbens aktiva modellflygare har ökat från 6 till c:a 50. En tävling har anordnats, där ett 15-tal nybörjare bildade en klass för sig. Bästa resultat: Nybörjarklass Karl Ingvar Nilsson 0,52,2; Segelmodeller (seniorer) Inge Nilsson 2,01,6; Motormodeller samma man 0,56,7.

De modellflygare i Norrköping som ännu ej äro "organiserade" uppmnas av den nybildade modellflygklubben "Aeronauterna" (adr. Gustaf Trygg, Abygatan 1) att ansluta sig till denna klubb. Meddelaren säger att "modellflygintresset ligger nere i staden". Kan detta vara sant? Här skulle alltså återigen finnas arbete för Östergötlands Modellflygförbund!

Allt

I HYGIENISKA ARTIKLAR
SUECIA SJUKVÅRDSMAGASIN
Övergatan 24. Tel. 22031 - 16647, Malmö.
Filial i Lund: Grönegatan 1. Tel. 1735.
Bästa varor. - Billigaste priser.

Vi rekommendera:

MARKISER
FLAGGOR
TÄLT M. M.

A.-B. P. ERICSSON & Co
STOCKHOLM • GÖTEBORG

Bofors kvalitetsstål
C. E. Johanssons
precisionsverktyg.

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.
MALMÖ

CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!

*

Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN
Stockholm MALMÖ Göteborg

A/B A. Linnérs Rörledningsaffär

Hermansgatan 3
Telefon 22628 - 74568

GAS, VATTEN,
AVLOPP, VÄRME

Såväl nybyggnads- som reparationsarbeten

Carborundum & Aloxit
Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR
Metallsågblad

DUREX
slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ

Malmö

WANGELS
KEMISKA TVÄTT ÄR
KVALITETSARBETE



"DIKTATORN" kallas ett nytt engelskt bombplan som på den senare tiden släppts ut från De Havillandfabriken. Flygplanet är tvåmotorigt, utrustat med rörligt kspjort i nosen samt fyra fast monterade ksp. Besättningen omfattar fyra man, och "Diktatorn" kan bära en bomblast av 4 ton vid sina räder.

SEGELFLYG FRÅN SKIDBACKAR: Den allra senaste nyheten på segelflygnigens område är start från höga skidbackar. Metoden lär sedan någon tid ha prövats i Tyskland, och det sägs att man är mycket nöjd med resultatet. — En liknande startmetod användes av japanska segelflygare. På höga bergssluttningar har man lagt smala skenor, på vilka segelplanets skida glider. Sedan återstår endast att rutscha nerför berget och när farten är tillräckligt hög lätt taga åt sig spaken. Det gäller naturligtvis att "trycka" planet så att det inte lättar för tidigt.

EN KVINNOLIG HJÄLPFLYGKAR skall inrättas i USA efter engelskt mönster. Hjälpflygerskorna skola inom kåren kunna avancera till överstes grad. Antalet medlemmar i hjälpflygkåren lär bli c:a 25.000, och de få bära en speciell uniform.

SYNTEKISKT GUMMI I FRANKRIKE: Enligt meddelande från Vichy har den franska gummifabriken "Société des Pneumatiques Dunlop" i Montlucon upptagit tillverkningen av syntetiskt gummi efter den s. k. Buna-metoden. Fabriken har legat nere en längre tid på grund av brist på naturkautschuk.

INOM US ARMY CORPS har en "flygande utbildningsavdelning" organiserats. Hos denna skall uppgiften koncentreras att få fram omkring 30.000 nya förare, spanare, navigatörer och annan personal som behövs för 1942 års flygproduktionsprogram. Ledare är generalmajor Barton K. Young.

RAF MEDDELAR: Bombkommandot opererade i januari månad under 20 nätter, medan RAF i sin helhet opererade under 11 dagar och 20 nätter. Tyska flygstyrkor gjorde anfall endast under 12 nätter. Den tyska staden Emden fick mottaga besök vid sju tillfällen, medan Bremen, Hamburg och Münster anfölls vardera två gånger. Brest angreps 12 gånger, Boulogne 4, Cherbourg och St. Nazaire 3 gånger. Sex "dagsljussvep" utfördes av RAF:s jaktplan. — Samma månad gjordes i Mellersta Östern 65 anfall mot 19 mål, däruv 17 räder mot Tripolis, 12 mot Halfaya och 8 mot Buerat el Hsun. På denna krigsskådeplats rapporteras 95 axelflygplan förstörda i luften och på marken.

DEUTSCHE LUFTHANSA har tjugo dubbel-flygmiljonärer, vilka alltså flugit över 2 milj. kilometer. Den sist korade dubbelmiljonären är flygkapten Otto Platz, och det var på linjen Athen—Berlin han överskred den betydelsefulla siffran. Han har i många år flugit på linjerna till Skandinavien.

LUFTWAFFES TRANSPORTFLYGPLAN ha under de fem första månaderna av det ryska fälttåget flugit en sammanlagd sträcka på c:a 22 milj. km, fördelade på omkring 30.000 flygningar. Därvid befordrades sammanlagt 38 milj. kg last av alla slag.

MOSKVA ANFÖLLS, enligt ryska meddelanden, under de sex första månaderna av kriget mot Tyskland av över 8.000 flentliga flygplan. De tyska förlusterna härvid uppges till 852 flygplan.

ITALIENSKA FLYGVAPNETS förluster under december månad 1941 utgjorde 79 stupade, 48 sårade och 33 saknade.

REGERINGEN I CHILE har anslagit 4 miljarder chilenska pesos till rustningsprogrammet för flygvapnet, marinen och armén.

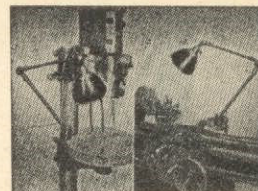
BILFABRIKERN I USA ha fr. o. m. februari månad slopat tillverkningen av privatbilar och i stället börjat framställa krigsmateriel, främst flygplan och motorer.

EN VÄLDIG FLYGPLATS i USA har nyligen öppnats för trafik, nämligen National Airport Gravelly Point vid Washington. Den har kostat 16.064.782 dollar, och ytan är 300 har, vilket är 70 har mera än North Beach, New Yorks nya flygplats, som togs i bruk i fjol. Washingtons nya flygplats ligger en halvmil från stadens centrum och har varit under byggnad under två och ett halvt år.

ETT NYTT AMFIBIEFLYGPLAN har släppts ut i marknaden av en firma i New York. Typen är försedd med två motorer, Continental på 65 hk.

Vi rekommendera:

"Tubi"-lampan



Ställbar, Sparar ögonen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ

ELEKTRISKT
ISOLATIONS-MATERIAL

Oljeduk, Oljeduksband, Oljepapper,
Presspanpapp, Glimmer, Bakelit, Mot-
ståndstråd, Mikanit, Bomullsband etc.

HJALMAR ANDRÉN
Magasingsgatan 3 GÖTEBORG

RÖRINSTALLATIONER utför

Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar

nyanläggningar • moder-
niseringar • reparationer

Infordra offert!

Tel. 17715 Frilsgatan 6, Malmö Tel. 75610 växel

A.-B. Järnkonstruktioner

Hälsingborg Tel. 10636 - 16336

Smides- och Mek. Verkstad

Järnkonstruktioner
Elektrisk Svetsning

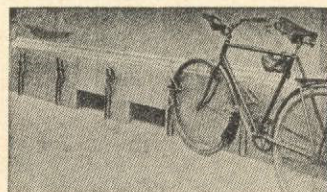
Värme- o. Sanitära installationer

A. G. Malmström & Co

Kalkbrottsigatan 26

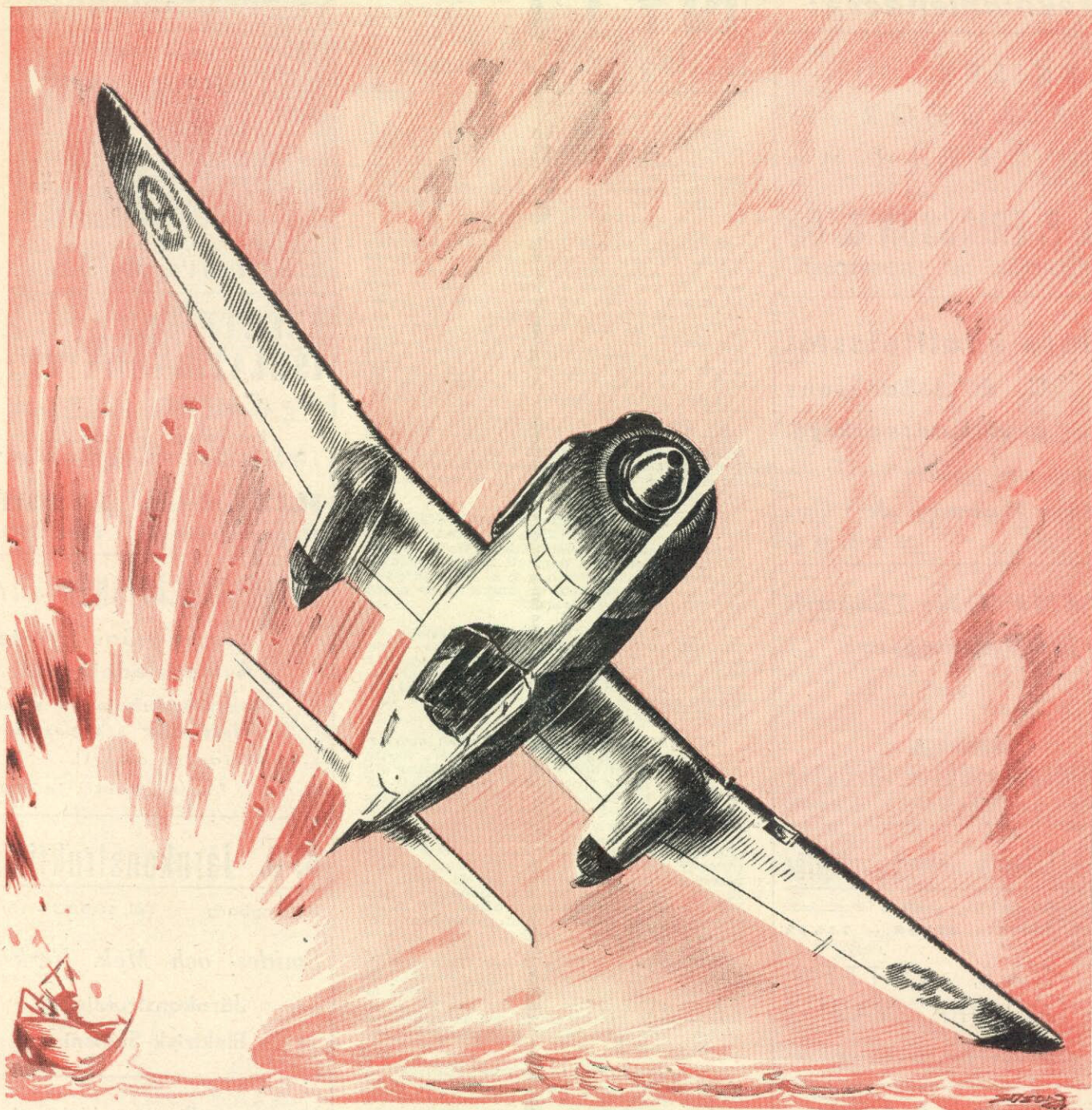
Tel. 50225 LIMHAMN

Cykelstället "Tubi"



Undvik skamfilade husfasader.
Skapa ordning i cykelparkeringen.

A/B TUBIVERKEN, MALMÖ



REDO FÖR HÅRDA SLAG

äro de flygplan, som Aeroplanbolaget konstruerar och bygger för vårt flygvapen.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN