

FLYGEN

ÅRG. 4 NR 5
Maj 1942

Läs:

Svensk ingenjör får
mudderverk per flyg

Nya tyska stridsplantyper
Segelflyg per korrespondens
Flygare landar med två plan
Bygg segelmodellen Opvind
Amerikanska bensinmodeller

Äktplanet "Djävulsrockan"
flyger snabbast i världen?

Flygambulansen på Frösön
fyller femton år (se sid. 2) →



SVERIGES FLICKOR TILL FLYGET!

FLYG TIDNINGEN

5/42

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.

Segelflyget en folkrörelse

Segelflygningen är någonting som har alla förutsättningar att bli mer än blott och bart en sportgren. Segelflygningen är nämligen synnerligen allsidig och ger sina utövare rikt utbyte på ett flertal områden. Den skapar beslutsamhet och framåtanda, den ger motion och hårdande friluftsliv, den skänker spänning och äventyr och kan som ingen annan sport fångsla vår tids ungdom.

Det vore synd att icke taga till vara allt detta och icke göra segelflyget till en rörelse. Härtill fordras att den planlägges väl och från början ledes in på riktiga banor.

Ingen skulle vilja se att segelflyget bleve en institution dit man endast behövde ringa och beställa flygtid, åka ut till en flygplats, flyga en tur, betala sin avgift samt försvinna.

Det skulle under sådana omständigheter inte bli mycket bevant med vårt svenska segelflyg. Nej, det ligger helt enkelt i segelflygningens natur att utövarna hålla samman och hjälpa varandra på ett kamratligt sätt. Det går inte att segelflyga med mindre, man kan inte ensam ta ut flygplanen ur hangaren, några skola dra ut vinschlinan, någon skall vinscha o. s. v. En gammal god segelflygregel säger att en minuts flygtid motsvaras av hundra minuters arbete.

Kamratskap och sammanhållning är emellertid icke det enda som fordras. Segelflygningen innebär stora risker för utövarna om icke säkerhetsföreskrifter och instruktioner följas. Härtill fordras disciplin.

Kamratskap och disciplin är vad som måste åstadkommas för att föra segelflygningen vidare. För att få en inblick i hur detta skall ske ha gruppchefer och flyginstruktörer nyligen varit samlade på en kurs i Stockholm.

För att skapa ett gott kamratskap och erforderlig disciplin måste man kunna leda och ta hand om pojkarna inom sin grupp. Man skall ständigt ha något till hands att sysselsätta dem med, men det skall vara något som intresserar dem och samtidigt fostrar dem. Det duger inte att lämna gruppen åt sig själv under pauser och dödperioder, ty i nittio fall av hundra bli då de sämre elementen tongivande och komma att sätta sin prägel på hela gruppen.

HÄSSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

KOMMUNAL LÄROANSTALT UNDER STATENS INSPEKTION

Nya kurser börja den 1 okt. Statsstipendier upp till 45 kr. pr. mån. Packavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- & vattenbyggnad med kurser om 2, 3 och 5 terminer. Vägmästarekurs (40 veckor). Värme- & sanitetsteknisk kurs (7½ mån.). Yrkeskurs för elektr. installatörer (B-kurs) börjar den 9 januari. Nya lokaler med mod. laboratorier. Platsförmedling. Program gratis då denna tidn nämnes.

Små levnadskostnader.

STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

DAG- & AFTONSKOLOR. CENTRUM KUNGSGATAN 32.

Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.

Inspektion: Prof. B. Afzelius, överinsp. G. Moberg, Major E. Råberg (f. elevkåren). Ingenjör- & verkm.-ex. Vägmästarekurs. Elektr. installatörkurs. Stipendier. Nya kurser börja 20 aug. Anmäl i tid. Prosp. på begäran. Exp. 10—19. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civ.-ing. Rektor.

Montör- och Motorreparatörskurs samt Svetsningskurser.

Utbildning under fyra och sex månader i praktisk motorkännedom börjar den 4 maj och 6 juli 1942. Genom praktiskt arbete gives elev fullödig grundutbildning som reparatör. I den praktiska delen av kursen förekommer allt som faller inom ramen för en automobilverkstads verksamhet. Fullständig gassvetsningskurs, monteringsarbete, svarvning, borrar, filning, lödning, smide m. m. Undervisning i gengasdrift och monterings samt reparationer av gengasaggregat. Motortekni, varvid helt genomgås en automobils konstruktion, bokföring och räkning.

SVETSNINGSKURSER, gas- och elektriska, vardera omfattande 70 timmar praktiska övningar och 15 timmar teori, börja den 13 april och 8 juni 1942. Behandling av tunnplåt, grövre plåt, smidesjärn, stållegeringar, mässing, koppar, rostfritt, gjutjärn, add. järn, aluminium och legeringar. Hårdlödning, hårdsvetsning samt skärning.

Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Kungsgatan 1, SKÖVDE.

Tel. Skövde 1249, Moholm 94.

Burmans skoaffär

ÖSTERSUND

— Rekommenderas —

I. SVEDBERGS

Herr- och damfrisering

ÖSTERSUND

— Rekommenderas —

Man borde inrikta sig på att göra segelflygningen till en fortsättning på scoutrörelsen. Kunde man komma så långt vore det med största sannolikhet inte svårt att få statsmakterna på sin sida och ett kraftigt permanent statsunderstöd. Kunde segelflyget bli en folkrörelse skulle den fylla en stor uppgift inom vårt samhälle.

Sven W. Åhblom.

Ambulansflyget i Östersund 15 år

I år kan ambulansstationen på Frösön vid Östersund fira 15-årsjubileum. Det var nämligen år 1927 som riksdagen anslag medel för detta ändamål och F 4 fick hand om sjuktransporterna. Det första planet som användes var ett spaningsplan typ S. 21, som endast röjdes ur i baksits var gång det skulle användas. Det gick emellertid inte att ha det så i längden, varför man snart byggde om ett annat plan av samma typ så att det fick uppvärmd kabin och en bår, vilken tjänstgjorde som botten och även kunde sänkas till marken.

Vid den ett par år tidigare organiserade stationen Bodenambulansen hade man prövat en Junkers F 13 med goda resultat, varför nästa frösöambulans blev ett plan av samma typ. Det nuvarande planet är en Beechcraft.

Sedan veta vi hur det gått. Sveriges ambulansflyg är bland de främsta i världen, och otaliga liv ha räddats tack vare de personer som gingo i spetsen för att söka vinna statsanslag för rödakorsflyget.

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
Kristianstads FKs Modellflygsekt.
Linköpings Segelflygklubb
Luleå Flygklubb
Malungs Flygklubb
Stockholms Segelflygklubb
FIBs MFK "Svalan", Eksjö
Svedala Segelflygklubb
Tekn. Högskolans Flygklubb, Sthlm
Varbergs Flygklubb
Västerås Flygklubb

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



JUNKERS

FLUGZEUGE, FLUGMOTOREN
UND VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN

JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A.-G

Hermodskurser i segelflyg!

För att ge Sveriges ungdom en chans att på ett bekvämt sätt tillägna sig tillräckliga förkunskaper för glidplanbygge och segelflyg har Hermods Korrespondensinstitut i Malmö utökat sina ämnen med ytterligare tre kurser, nämligen *glidplanbygge*, *segelflygning* och *meteorologi*. Kurserna, vilka äro utarbetade av verkliga experter på resp. områden, omfatta alla de teoretiska kunskaper och praktiska anvisningar som äro erforderliga för att eleven på ett effektivt sätt skall kunna deltaga i bygge av glidplan, tillgodogöra sig glid- och segelflygutbildning samt som utbildad segelflygare kunna använda sig av de meteorologiska omständigheter som möjliggöra och påverka segelflygningen.

Kursen i glidplanbygge har till författare ing. *Torsten Berglund*, känd medlem i Linköpings Segelflygklubb. Den egentliga segelflygkursen är utarbetad av kapten *C. O. Hugosson*, alltför känd för att behöva presenteras närmare, och meteorologikursen har författats av meteorolog *Tage Svensson* vid Statens Meteorologisk-Hydro-



Överstelöjtnant Gösta Hård,
inspektor för Hermods segelflygkurser.

grafiska Anstalt, Stockholm. Samtliga manuskript äro granskade av chefen för Kungl. Västgöta Flygflottillj, överstelöjtnant Gösta Hård.

(Närmare upplysningar om segelflygkurserna kunna erhållas från Hermods, varvid denna tidnings läsare lämpligen kunna åberopa FLYGTIDNINGEN.)

KSAKs första ungdomsledarkurs

Att segelflygningen inte blott och bart är att lära sig flyga utan motor är ju ingenting nytt, men att den i Sverige redan utvecklats till dithän att en utomstående ungdomsledare, distriktschefen i KFUM, ingenjör *Norén*, Stockholm, inte tvekade att framhålla som sin uppfattning att den snart nog kommer att bli vår verkligt Stora ungdomsrörelse, det gör att man mer än väl förstår vikten av att även KSAKs ledande män på ett tidigt stadium insett den saken. Det var också med anledning härav som ett trettiotal gruppchefer och flyginstruktörer från hela landet i påsk samlades till huvudorganisationens kurs i ungdomsledning vid segelflygutbildning.

Programmet, som var tämligen fullbelagt från revellen kl. 7 till allsångens slut kl. 19,30, bjöd på ett schema med punkterna gymnastik, flygning, ungdomsledning, praktisk psykologi, organisation och samaritkurs samt dessutom föredrag — och utom programmet förstas diskussioner. Ett operabesök hade väl också av lite mer än nöjesskäl tagits med.

Målet för ungdomsledarna blir att inte bara skapa goda segelflygare av pojkarna utan även att ge dem vackra minnen av gott kamratskap och härligt liv, saker som de sedan alltid komma att ha nytta av. Därför böra ungdomsledarna bl. a. söka kontakt med andra organisationers ledare, där man säkert kan få värdefulla råd i de egna strävandena att ta hand om de unga.

Kursen lade bl. a. vikt på den goda hållningen, "pliet" om man så vill, en strävan att skapa ordning och reda. Utan ordning och reda kommer segelflyget som Ungdomsrörelse med stort U aldrig att slå igenom. Som ing. *Norén*, segelflygchefen Åhlom m. fl. påpekade, vilja nämligen ungdomarna ha åtminstone ett visst mått av ordning och fasthet. De trivs inte med slapphet och oordning. Med tanke på all den

dyrbara och värdrävarande materiel som segelflyget så småningom kommer att få, förstår man också lätt den stora betydelsen av att lojhet och "kom-så-går-vi-modellen" inte får sticka upp inom segelflygarleden. Och på en punkt måste man kanske t. o. m. godtaga en smula exersicdrill, nämligen i vissa delar av flygutbildningen. Inte så att det behöver bli givakt, framåt marsch o. s. v. Men för att en instruktör skall kunna demonstrera en sak åskådligt så att alla i gruppen uppfattar, måste man lära sig behärska t. ex. en så enkel uppställningsform som "ett led linje". Flera exempel skulle kunna tagas.

Samaritkursen visade också tydligt nödvändigheten för de blivande ungdomsledarna att lära sig mera i den vägen. Och allsängen har sin stora betydelse då det gäller att pigga upp sinnena i en paus efter slit och släp.

Detta var endast några korta glimtar från kursen. Förmodligen ha vi att vänta en hel del uttömmande artiklar om alla de under kursen diskuterade frågorna i "Segelflygets svenska bibel" — SM-pärmen.

-y.

En utmärkt "vågflygning"

rapporteras från Borlänge—Domnarvets Flygklubb där teknolog *Lars-Åke Smedinger* under påsken med en Grunau Baby efter vinschstart nådde c:a 1.300 m höjd över Rommehed. Flygtiden var 52 min. Hr Smedingers uppvind torde ha varit en s. k. stående våg, d. v. s. en "dyning" på läsidan av ett hang.

Flygfirma byter namn

AB Svenska Kano Verken i Halmstad har nyligen ombildats och därvid antagit firmanamnet *AB Flygindustri*.

Alleberg öppnar den 25 maj

Programmet för segelflygskolan Alleberg, omnämnt i förra nrt av FT, är nu fastställt. De olika kurserna framgå av nedanstående tabell:

Kurs nr	Varaktighet	Senaste anm.-dag
A 1	25/5—13/6	11/5
B 1	14/6— 4/7	1/6
D 1	21/6—11/7	8/6
C 1	28/6—18/7	15/6
A 2	5/7—25/7	22/6
B 2	26/7—15/8	13/7
D 2	26/7—15/8	13/7
C 2	2/8—22/8	20/7
A 3	16/8— 5/9	3/8
D 3	23/8—12/9	10/8
C 3	30/8—19/9	17/8
B 3	6/9—26/9	24/8

Endast svenska medborgare äga rätt att deltaga i utbildningen. För deltagande i A- och B-kurser kan emellertid dispens lämnas.

Kursavgifterna äro: för A- eller B-kurs 150:— kr, för C- eller D-kurs 200:— kr och för avkortad D-kurs 150:—. Individuell olycksfallsförsäkring ingår i kursavgifterna.

Inkvartering och måltider ombesörjes av Segelflygskolan. Kostnaden utgör med 3 måltider per dag: vid förläggning i enskilt rum 145:— kr, delat rum 135:— kr och d:o då eleven medför sänglinne och handdukar samt själv ansvarar för städning 110:—. Samtliga avgifter erläggas i förskott.

Resekostnaderna bestridas av eleven. Manliga kursdeltagare under 21 år erhålla genom KSAK 40 % nedsättning av kostnaden för resa med järnväg till och från skolan.

Före anmälan skall läkarundersökning som för körkort genomgås av elever som ej inneha körkort eller tidigare deltagit i utbildningen på Alleberg. Samtliga deltagare måste medföra cykel för färd mellan förlägningsplats och skola.

Ytterligare upplysningar kunna erhållas från KSAK eller de lokala flygklubbarna.

Vintertermik i Halmstad

Trots att det är tidigt på året ha segelflygarna i Halmstads Flygklubb redan fått termikanslutning efter vinschstart. Under påskhelgen gjorde C-flygaren *Ulf Martin* en flygning på 58 min, varvid han nådde 850 m höjd. Han fick anslutning nästan direkt efter urkopplingen på 200 m höjd, och hade det inte varit så kallt kunde han säkert ha hängt kvar i termikblåsan ett tag till. Hans bästa stigning var c:a 4 m/sek.

Senare rapporterar Halmstadsklubben ännu en fin förvärsflygning, då C-diplomaten *Gunnar Jönsson* nådde 1.000 m höjd. Han hängde emellertid med blåsan för länge och nådde ej tillbaka till flygplatsen utan blev tvungen landa i Tylösand, 9 km från startplatsen.

KSAKs Segelflygpokal

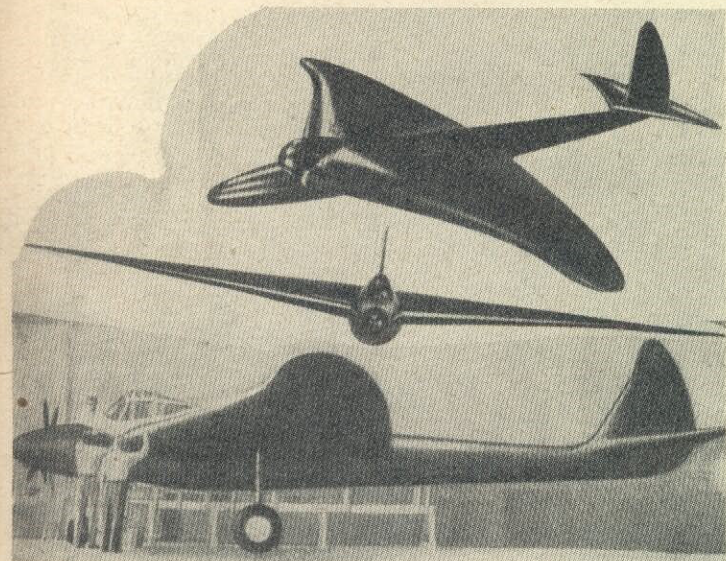
De segelflygare som önska komma i fråga vid bedömningen av bästa segelflygre-sultat under år 1941 skola senast den 5 maj till KSAK insända de handlingar och rapporter som vederbörande önskar åberopa. Utdelningen av pokalen är avsedd att äga rum vid det stundande årsmötet.



PLEXIGLAS

RÖHM & HAAS G.M.B.H. DARMSTADT

FLYGPLANBESKRIVNINGAR



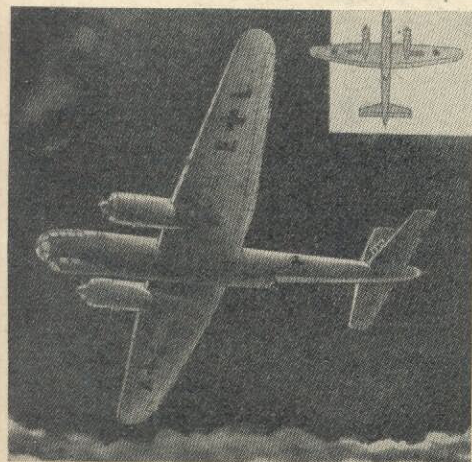
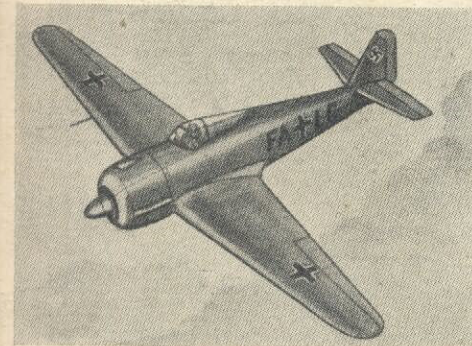
från
USA,
Tyskland
och
Italien:

Manta-planet på bildmontaget t. v. Överst två skisser och därunder prototypen. Ett luftens farliga vidunder!

"DJÄVULSROCKAN", amerikanskt jaktplan

Den unge flygkonstruktören David R. Davis, som förut tillhört Consolidated-fabriken och därvid skapat sig ett namn speciellt som genialisk vingkonstruktör, har bildat ett eget bolag, *Manta Aircraft Corporation*, Los Angeles. Efter lång tids experiment har han nu fått fram sin nyaste konstruktion, ett långdistans-jaktplan, till fullgjorda vindtunnelprov och är redo att börja förberedelserna för tillverkningen.

Mr. Davis' vingar ha förut varit tunna, men nu är hans ideal att döma av Manta-planet tvärtom. Sidoförhållandet är lågt. Det är svårt att veta om han kommit till



Focke-Wulf Fw 190 (överst) och Heinkel He 177.

denna konstruktion efter matematiska eller zoologiska beräkningar, men det verkar signifikativt att han valt att kalla planet "Manta" — djävulsrockan!

Planet skall få en motor på 1.200 hk, och den kalkylerade hastigheten är 715 km/tim. Beväpningen blir fyra kanoner, fyra ksp och stor ammunitionslast. Flygsträckan beräknas till 4.500 km.

FOCKE-WULF FW 190, tyskt jaktplan

Senaste nytt som sipprat ut om Luftwafes hemliga flygplantyper är det ensitsiga jaktplanet Fw 190. Planet rapporterades ha kommit till insats över Frankrike i höstas och har sedan dess iakttagits så många gånger av RAFs flygare att typen antages vara i tjänst i större antal.

Fw 190 liknar ganska mycket den italienska Macchi C 200, påstås det, och tidskriften "Flights" här publicerade teckning ger ju belägg för detta påstående. Motorn är en dubbelkransig 14-cyl. BMW 801 på 1.600 hk.

Ungefärliga data och prestanda: spännvidd 12 m, längd 9,5 m, vikt 3.500 kg, maxhast. på 6.000 m höjd 595 km/tim, marschhast. 460 km/tim, tjänstetopphöjd över 12.000 m, flygsträcka 750—800 km.

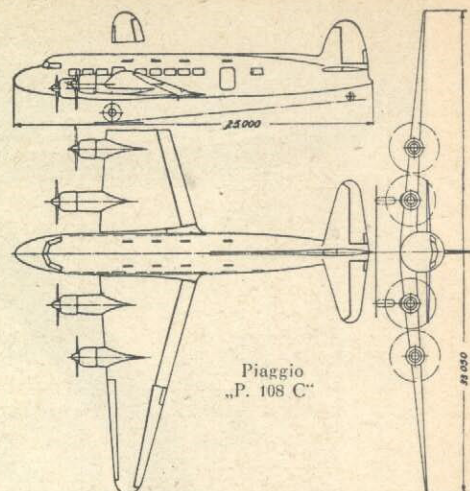
HEINKEL HE 177, tyskt bombplan

Den tunga bombaren He 177 tillhör samma hemliga kategori nya tyska typer. Planet ser ut att ha stjärnmotorer, men så påstås icke vara fallet. I verkligheten lär varje motorkåpa innehålla två sidavidsida-monterade vätskekylda radmotorer som tillsammans driva en propeller. En annan intressant detalj på He 177 är *störftflygbromsarna* under vingarna utanför motorgondolerna. Spännvidden är c:a 34 m och maxhastigheten omkring 450 km/tim.

PIAGGIO P. 108 C, italienskt trafikplan

Flygplanfabriken Piaggio & C. S. A., Milano, har byggt ett fyrmotorigt trafikflygplan av helmetall med benämningen P. 108 C. Motorerna, på vardera 1.350 hk, äro av fabriken egen förnämliga tillverkning.

Kroppen har rund genomskärning och är byggd i skalkonstruktion. Personal 5 man, steward(ess) inberäknad. Passagerarutrymmena upptaga 32 sittplatser eller 16



sovplatser. Dessutom finnes bar och toalettrum m. m. Godsutrymmen i nosen och under kabinurken.

Stjärtroderorganen fribärande och byggda i dural och stål. Fenan skjuter med en "kam" långt fram på flygkroppens översida.

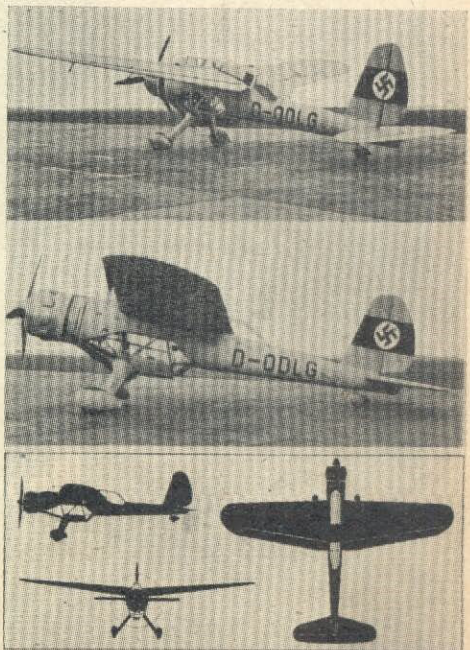
Indragbart landningsställ, hydrauliskt drivet.

Data och prestanda: spännvidd 33,05 m, längd 25 m, vingyta 142,85 kvm, tomvikt 16.000 kg, flygvikt 26.000 kg, vingbelastning 182 kg/kvm, effektbelastning 4,81 kg/hk, maxhast. 5.000 m höjd 480 km/tim, marschhast. 3.000 m höjd och 6/10 motoreffekt 350 km/tim, stighast. till 5.000 m 13 min, praktisk topphöjd 8.000 m, teor. flygsträcka beroende på hast. och antal passagerare 2.700—4.000 km.

ARADO AR 198, tyskt observationsplan

Ar 198 byggdes 1938. Det är helt fribärande och synnerligen "genomskinligt". Kroppens främre del av svetsad stålroorkonstruktion, bakre delen helmetallskal. Motorn är en Bramo-322-A, niocyl. stjärnmotor på 830 hk. Data: spännvidd 14,9 m, längd 11,8 m, höjd 4,5 m, vingyta 35,2 kvm.

För taktisk spaning m. m. kan en seriekamera inmonteras och lätt utbytas vid behov. Det huvudsakliga spanarrummet (underst) har ett utomordentligt fritt synfält runt horisonten.



Arado Ar 198.



fw 189

NÄRSPANINGSPLANET FW 189

FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH, BREMEN



Svenskt förvärvsflyg:

III.

Firma "Hans Peterson i Orsa"

ett gott exempel på vad en energisk ung man kan åstadkomma är den flygfirma som Hans Peterson byggt upp. Med Orsa som bas har han gjort fransyska visiter lite varstans i landet samt etablerat flygskola på olika platser. Nu ägnar sig firman uteslutande åt målflygning för luftvärnet m. m.

Hans Petersons karriär är den självärde ambitiösa ynglingens. Via sin fars motorverkstad i Orsa kom han över på affärsbanan. Han hjälpte fadern att sälja motorcyklar och bilar, men startade sedan egen agentur och öppnade även bilskola, vilket avsevärt underlättade försäljningen. Dessutom lade han sig till med radio- och skrivmaskinsförsäljning. Allt vad Hans Peterson företog sig utförde han energiskt och målmedvetet. Hans affärstalanger, som avspeglade sig i försäljningsstatistiken, uppmärksammades av vederbörande firmor, vilka bjödo sin representant på studieresor både till Stockholm och utlandet.

Han ville emellertid uppåt och framåt och fann att detta ledde luftvägen. Redan som liten pys hade han blivit flyghågad, när Harald Jansson år 1919 lyckliggjorde hembygden med ett gammalt Kronans plan, som fördes av en f. d. militärflygare. Orsaborna voro storligen imponerade — ända tills maskinen kvaddades nånstans vid Orsasjöns stränder. Sedan kom P. O. Herrströms flygkompani med major Saunders, och den några år senare omkomne stridsflygaren kapten Ballod bjöd på den verkliga flygcirkusen med avancerad flygning och passageraruppstigningar i övre Dalarna. Inte att förglömma Enoch Thulins uppvisning på Sandängarna i Mora.

Allt detta tilltalade Hans Peterson obekvärligt, och han ville själv pröva på denna bana. Han slukade all flyglitteratur han kom över och började så smått redan 1929 att ta flyglektioner vid Stockholms Flygklubb med Alex Widell som lärare. Samtidigt skaffade han sig amerikanska ritningar och "hemslöjdade" ett flygplan, vilket emellertid sedermera såldes.

Det verkliga genombrottet för flygningen i Orsa kom sedan ett flygförband från Malmslätt under vintervintern 1933 bedrevit vinterövningar där och vunnit hela samhället för flyget. Strax därefter tog Hans Peterson på allvar itu med att söka få tillstånd flygkurser, och själv tog han sitt certifikat 1935, vilket är han även köpte sitt första flygplan, en Avro Avian SE—ADT, som Sven Svensson i Sala och den numera kände flygförfattaren Torsten Scheutz hämtat i England. År 1936 bildade Peterson Orsa Flygklubb och blev dess allt i allo. Flygfältfrågan började ta fart, och Orsa kommun blev intresserad sedan schaktnästare Gunnarsson i Flygförvaltningen på sin "eriksgata" till dalaklubbarna förklarar här för avsedd plats i Orsa vara lämplig för ändamålet.

Medan de statliga och kommunala förhandlingarna i flygfältsfrågan förflöto "planmässigt" engagerade sig H. P. alltmer som flygföretagare och kunde anordna flygkurser inte endast i Orsa utan även i Gävle och Bollnäs med en rad skickliga flygare som lärare. Kurserna gävo fina resultat och förde fram till A:1- och A:2-certifikat. Den ursprungliga första kärran ADT fick som följeslagare i Hans Petersons "stall" Mothen SE—AEO (kallad "Loffe") och Rearwin'en SE—AHX. Utom rena civilflygare som utbildats vid kurserna ha en del reservflygare och andra uppehållit sina flygkunskaper och förkovrat sig vid hans kurser, vilka fått ampla vitsord av såväl elever som press och flygmyndigheter. Hans Petersons "klippbok" rymmer

åtskilliga spalter flygnytt om hans egna och kärrornas öden. Alldeles utan haverier har ju den luftiga verksamheten ej försiggått, men dessa äro fåtaliga i förhållande till antalet flygtimmar. Ja, man kan nog säga att den petersonska flygverksamheten fortgått anmärkningsvärt friktionsfritt, vilket naturligtvis får tillskrivas god flygmateriel och väl kvalificerade lärare — till övervägande delen flygofficerare i reserven. Hans Peterson är en man som kräver kvalitet "i varje tum". Han är ingen hasardspelare utan känner sitt ansvar och vill att eleverna verkligen skola nå resultat.

Trots sin ungdom har Hans Peterson nu en nära tolvårig verksamhet inom civilflyget bakom sig. Som alla andra inom detta område väntar han på att fredliga förhållanden skola inträda för att söka slå ett slag för sin firma och sitt flyg. Redan för sex—sju år sedan funderade han skarpt på att skaffa sig agenturen för någon lämplig utländsk sportplanfirma. Den tiden kommer väl också när han kan göra en studieresa till de ledande länderna och förvärva försäljningsrätten till någon flygplantyp som han tycker om och anser bäst för Sverige. Tidigare har han fört underhandlingar med amerikanska firmor. Hans P. har ju en viss erfarenhet av flygklubbarnas verksamhet och behov, och han tror inte att dessa kunna inverka i högre grad på försäljningen av flygplan. Är det så att en privatman blir flygbiten så skaffar han sig säkert både certifikat och maskin utan att detta på något sätt har med flygklubbssynpunkter att göra. Med andra ord kommer flygplanförsäljningen att beträda samma väg som bil-d:o hittills. För övrigt anser Hans P. att man norr om Dalälven måste ha sjöflygplan, ty där uppe äro fälten ytterst få men sjöarna och älvarna många.

Att Hans Peterson i Orsa specialiserat sig på flygskolor betyder inte att han avstått från att pröva några av flygplanets övriga kommersiella möjligheter. Således har han bl. a. tillsammans med svensk flygfotograferings främste, Oscar Bladh, fåst många landskap på plåten.

Flerfaldiga — men ingalunda enfaldiga! — historier kunde berättas om H. P. i Orsa. Han började ju gamet från början, har haft lång väg att gå samt har följaktligen givit en massa tillfällen till anekdoter. Dessutom är han en ganska originell herre med avgjort vresigt "masurbjörksinslag". Detta skänker emellertid kraft, och det är inte så dåligt gjort av en yngling att vid sidan av sitt ordinarie förvärvsarbete ha hunnit med åtskilliga utbildningskurser för civilcertifikat samt i "tider som dessa" vara i besittning av tre luftgående farkoster. Med skäl kan man vänta sig åtskilligt av honom i framtiden. För dagen kan man inskränka sig till att konstatera att han är en av landets få privatpersoner med "hyrskuskrörelse" i luften.

Gunnar Hansback.



Vid rubriken ses chefen själv.

Här bredvid Hans Petersons flygplanpark. Övre raden fr. v.: gamla Avron SE—ADT vid slipen i Orsa; Mothen "Loffe" SE—AEO startar. Nedre raden fr. v.: Rearwin SE—AHX; uppställning på isen framför den imponerande hangaren vid Orsasjön.



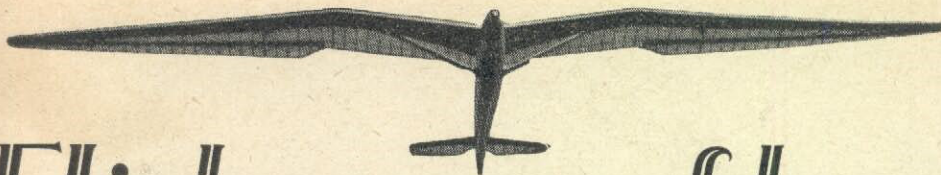
Bücker *Bestmann*

Bü 181



das neue deutsche
Einheitsflugzeug
für Anfangs-und
Kunstflugschulung

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH, RANGSDORF BEI BERLIN



Flickor och flyg

Det kommer måhända på en del håll att anses djärvt av red. att släppa lös en ung modellflygare i spalterna med sina funderingar i det känsliga ämnet flickor—flyg. Emellertid har han många beaktansvärda synpunkter att komma med — och gör detta på ett friskt och chosofritt sätt — varför red. tar risken för kritik. Gustafsson är i modellflygkretsar känd som en av Linköpingseskaderns bästa konstruktörer och flygare.

Det var en lördag på hösten 1941. Den sköna höstsolen sken från molnfri himmel, och träden stodo i kulört färgprakt. Den dagen gick mitt arbete som en dans, ty en härlig eftermiddag ute på flygfältet förestod. Det var även litet extra spännande den dagen, ty vår sekreterare Kerstin Ödlund hade lagt sista handen vid sin nya segelmodell, vilken således var klar för trimning. Eftersom Kerstin själv byggt sin modell var det naturligtvis av största intresse att se henne trimma den. Jag tog segelmodellen "Mercurius" under armen och anträdde promenaden till fältet. Så kom Kerstin med sin kärra. Den var vit och väl impregnerad, och solstrålarna gävo blixtrande reflexer mot den blanka ytan.

Modellen flög perfekt i handkast. Vi högstartade, och även detta kritiska moment gick med precision och snabbhet. Klanderfritt.

— Bättre ska det väl bli! Vänta du bara tills jag trimmat den, sade hon, då vi följde den vita Babyns vackra flykt genom soldiset.

— Är den inte trimmad då? invände jag dumt.

Men jag fick rätt i så motto, att Kerstins "knarr" aldrig behövdes trimmas. Inte de minsta skevheter funnos och ej heller några byggfel, varför modellen från början var allright även i glidflykten. Vi gjorde flera starter med Babyn, och då vi återvände hem kunde jag konstatera att denna modell stod på ett betydligt högre plan beträffande flygduglighet än de flesta andra modeller av denna relativt enkla konstruktion som byggts inom vår klubb.

Då vi på hemfärden passerade "Borggården" uppförde vi en strong busflygning där. Den fina markytan var som skapad för "lägsniff". Jag lyckades också lägga Mercurius i flott svep tvärs över "Borggården". Det var vackert att se den sticka över gården med en bibehållen höjd av c:a 3 cm på 50 meters flygsträcka. Uppvisningen var för övrigt tilldragande för en del till staden inkomna besökare. Vi blevo tvungna att fortsätta hem då en åskådare gick till våldsamerhet när han ej per handkast fick tvinga min "Mercurius" över slottsbyggnaden.

När vi gingo nedför Storgatan med våra modeller hände något som jag med spänning väntat på, nämligen detta utrop:

— En flicka med ett modellplan!

Något sådant hade man aldrig sett förut. Nog hade man vetat att grabbarna brukat leka med sina modellplan, men när



en flicka började var det nästan löjligt. Jag lade tydligt märke till några swingjantors hänskratt, när de för ett ögonblick underlät sitt tjoffsande på tuggummit.

Man måste väl ändå erkänna att det fordras mod av en flicka för att hon skall promenera genom en stad med en segelmodell. Detta gjorde, och gör fortfarande, Kerstin Ödlund lika glatt som vi andra i LEN. Hon har visat att flickor kan lära sig modellflyga. Hennes känslor för modellflyg och flyg i allmänhet äro identiska med hennes manliga konkurrenters.

Det finns säkert massor av flickor i Sverige med samma sinnelag. Man ser ofta flickor med kortklippt hår eller gula läderstövlar. Varför se de så ut? Jo, de

tycka att det är käckt och manligt. De tycka också att flygning är tjustigt och käckt. Den kategori svenska flickor som tycker om flygningen på detta sätt kunna väl också aktivt börja med modellflyg sedan de ingått i ortens modellflygklubb. De borde reflektera över vilken karriär de kunna göra inom denna nobla sport. Enligt min uppfattning äro flickor mycket lämpade för modellflyg. Det skulle därför ej dröja länge förrän de från modellflygets säkra grund avancerade till nästa steg, segelflygutbildningen.

Modellflygare som äro begåvade med en syster böra lära henne modellflyga. Hon skall följa Kerstin Ödlunds exempel. Gör hon inte det är bl. a. Kerstin Ödlunds arbete till ingen nytta. Om några flickor kunna sätta igång med modellplanbygge komma deras kvinnliga kamrater att sluta sig till dem. Besök på danssalonger o. d. reduceras sålunda betydligt. Varför springa grabbarna egentligen på danslokalerna? Är det inte för att få träffa flickorna där? Om flickorna under större delen av sin fritid vore anträffbara vid byggbordet skulle de inspirera sina manliga beundrare att sätta igång med modellbygge.

Vilket värdefullt tillskott skulle inte alla klubbar således få genom en större tillslutning av flickor! De aktiva kvinnliga modellflygare som för närvarande finnas i Sverige äro lätt räknade.

Många flickor ha säkert haft lust att börja, men de ha aldrig vågat. De vilja ej bli föraktade av sina kamrater, vilka tro dem ha en skruv lös som börja med något sådant. Men för att det fåtal som redan börjat ej skall ge tappt så måste de flickor, som känna sig hågade börja med modellflygning. Det fordras bara lite mod....

Om de nyanmällda klubbmedlemmarna i börja draga sig för byggandet av "utomhusmodeller", så kunna de träna upp sig genom byggandet av någon skalamodell för att därefter övergå till någon lämplig segelmodell. Det bör ligga i varje klubbledares intresse att undersöka denna nya möjlighet att utvidga och stimulera sin klubb, till gagn för hela svenska modellflyget.

Ingvar Gustafsson.

Segelflygsk Calder och -kompositörer, ohøj!

Nu ska vi börja allsjunga inom segelflyget. Det ska göras med kraft och kläm. Men tyvärr är vårt segelflyg så ungt att vi ännu inte hunnit dikta ihop några speciella sånger. Därför ha vi hittills varit tvungna att sjunga vanliga "jordiska" visor. Detta går inte i längden, varför red. härmed efterlyser segelflygvisor. Speciellt äro vi intresserade av marschvisor för segelflygfolk, gärna på gamla kända melodier men helst nya käcka saker. Visorna införas i FLYGTIDNINGEN. Belöningen kommer inte att utebli!



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

skall Ni gå till

Markisfabrikens Möbleringsaffär

Kungl. Hovleverantör.

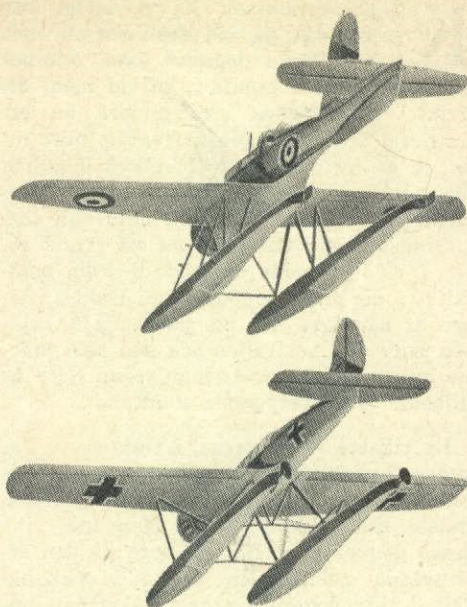
Platsens största urval
Absolut lägsta priser

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



Tyska luftfartens statssekreterare 50 år

Generalfältsmarskalk *Erhard Milch* har nyligen fyllt 50 år. Han har en ovanlig bana bakom sig. År 1911 blev han artillerilöjtnant och drog med sitt regemente i fält när världskriget utbröt. Andra krigsåret överflyttades han till flygtrupperna. Som kapten ledde han spaningsavdelningar samt sjätte jaktgruppen vid västfronten. Även i fredstid blev han flyget trogen. En tid var han divisionsledare vid den nybildade luftpolisavdelningen i Königsberg. I slutet av 1920 finna vi honom som flygledare i Lloyd-Ostflug GmbH och följande år som affärsledare i Danziger Luftpost. Efter att några år ha varit knuten till Junkersverken i Dessau blev han 1926 teknisk och flygdriftschef vid det nybildade Deutsche Luft-hansa. Trafikflygets säkerhetstjänst har alltid varit hans stora käpphäst, och det torde således till stor del vara hans förtjänst att olycksfallskurvan inom det tyska trafikflyget sjunkit från år till år genom förbättrande av blindflyginstrumenteringen m. m. När nationalsocialisterna övertogo makten blev Milch statssekreterare för luftfarten, 1935 flyggeneral och 1938 generalöverste. Generalfältsmarskalk Milch är även "hedersflygkapten" vid Deutsche Lufthansa.



För luftbevakare

Det är endast vid allra första anblicken som ovanstående två flygplan (överst den engelska *Blackburn Roc* och därunder den tyska *Arado Ar 196*) äro varandra tämligen lika, och den unga dam eller pojke som inte kan skilja dem åt är ännu ej mogen att inträda i luftbevakarnas samhällsnyttiga skrå. Den enda egentliga likheten mellan de två typerna är att de båda äro låg-

vingade monoplan på flottörer. I övrigt finnas många olikheter som det gäller att lära sig.

Så fort man ser dessa plan det minsta från sidan märker man två stora olikheter, nämligen Rocs maskindrivna ksptorn (som f. ö. är ganska nära besläktat med samma detalj på *Defiant*) och så de båda planens stjärtar.

Rocs stjärt är inte precis vacker men fyller väl det ändamål som konstruktören tänkt sig... Stabilisator och höjdroder äro tillbakadragna, och en väldig underfena är anbragt under hela stjärten. Rocs systertyp *Skuan* har i stort sett samma arrangemang. Rocs stabilisator har någon V-form, och höjdrodrets bakkant är ojämn. Fenan har konvex framkant. Sidorodret är aerodynamiskt utbalanserat.

Arado Ar 196 har en mycket elegant utformad stjärt. Stabilisatorn har stark V-form, och höjdrodrets bakkant är rak. Fenans framkant är rak.

Vingarna: Rocs skevningsroder gå icke ända ut i vingpetsarna, vilket de däremot göra på Arado. Även klaffarna äro olika.

Flottörställets stöttarrangemang är helt olika på de båda typerna, vilket tydligt framgår av bilden. En olikhet av mindre betydelse är att Roc har fyrkantiga vattenroder på flottörerna, medan Arado har ovala vattenroder.

De luftbevakare som aldrig sysslat med flyg tidigare, företrädesvis flickor, böra så snart som möjligt tillägna sig alla åtkomliga kunskaper på flygplanidentifieringens område — bl. a. genom att läsa FLYGTIDNINGEN.



Vapen för Flygplan, Luftvärn och Stridsvagnar
Ammunition och Verktöymaskiner

VI PRESENTERA:



Bertil Björkman,
civilingenjör, chef för SAABs kund-
tjänstavdelning, känd flygteknisk
skribent.

Redan vid 16 års ålder började Bertil Björkman att om somrarna praktisera vid bil- och motorverkstäder både här hemma och i Tyskland som en förberedelse för kommande studier till motoringenjör. Emellertid fick intresset för bilar och bilmotorer så småningom stryka på foten för en allt överskuggande lidelse för flygningen, och när studierna på Tekniska Högskolan började år 1931 blev därför flygteknik "BBs" huvudämne. Flygintresset stegrades allt mer och särskilt då Björkman som deltagare i den första teknologkursen på Malmslätt och Barkarby lade sig till med flygcertifikat.

Efter avslutade studier och en kortare anställning hos Nydqvist & Holm i Trollhättan kom ing. Björkman år 1937 till Aerotransport i Stockholm. Här fick han till en början som assistent åt tekniske chefen syssla med tekniska utredningar samt utarbeta handböcker åt bolagets piloter och mekanikerpersonal för att senare tillträda befattningen som stationsingenjör på Bromma. En kort tid efter Svenska Flygares Riksförbunds bildande valdes Björkman till förbundets sekreterare, varpå han blev redaktör för SFRs nystartade trevliga tidskrift "Vi Flygare".

När Svenska Aeroplan AB i Linköping våren 1941 beslöt upprätta en särskild kundtjänstavdelning och utsåg ing. Björkman till dess chef, då gjorde man ett gott val. På några få månader byggde han upp en lovande organisation, vars uppgifter dock icke här kunna angivas. Därjämte igångsatte han en omfattande propagandakampanj för SAAB och dess tillverkning samt har vid det här laget blivit en känd och uppskattad föredragshållare landet runt.

En viss klockarkärlek har Björkman alltid haft till journalistiken, men den saknad han därför erfor när han i samband med förflyttningen till Linköping såg sig nödsakad frånträda redaktörskapet för "Vi Flygare" är nog övervunnen nu. Ty ing. Björkman ser inte bakåt utan har alltid blicken riktad mot framtiden — ett kännetecken på flygets män.

—m.

Krigstelegrammen ha meddelat att japanerna på sin frammarsch mot Australien i dagarna även ockuperat Nya Guineas guldfält, varvid inom distriktet påträffades icke mindre än ett trettiofå flygfält. Dessa flygfält mitt inne på en av svartingar befolkad ö kunna för den oinvigde förefalla minst sagt mystiska. De få emellertid sin naturliga förklaring genom vetenskapen om att flyget redan för 15 år sedan erövrade de rika guldfälten i det inre av södra Nya Guinea. Saken är nämligen den att på denna ö, belägen norr om Australien och den näst största av jordens öar, har man sedan flera år tillbaka gjort betydande guldfynd.

De rikaste fyndorterna, i trakten av Palamoa, befinna sig i det inre av Nya Guinea kring källorna för floderna Markam, Bulolo och Waria River. Men hur rika dessa gruvor eller fält än voro på den efterträdda guldmalmen så kunde man likväl ej tillgodogöra sig deras skatter i någon större utsträckning. Naturen lade nämligen hinder i vägen. Man kunde helt enkelt inte färdas med några jordbundna fordon, av vad slag de än vara månne, från kusten upp till guldfälten, och därigenom blev det omöjligt att forsla dit tyngre maskiner för gruvdriften. Vid brytningen av den guldhaltiga malmen använde bolagen, vilka nu stigit till ett 60-tal, redan från början teknikens modernaste hjälpmedel i största utsträckning, men man kunde som sagt inte få dit grävmaskiner, mudderverk och andra maskinella anordningar, som skulle givit oerhört mycket rikare resultat.

Ett annat hinder för framgångsrikt bearbetande av fyndigheterna var den långa färdtiden från kusten till det 3.000 m över havet belägna Wau, som är centrum för guldfälten, och detta trots att avståndet ej är långt, endast omkring 14 svenska mil. Detta beror på att väganläggningar ej gå att utföra i dessa otillgängliga bergstrakter och i farofyllda djungler med klippor här och där av ända upp till 4.800 m höjd. Dessutom skulle tropiska skyfall av enorm häftighet, vilka äro mäktiga att vräka undan stenar på hundratals kilos vikt, genast spola bort vägarna, om man försökte anlägga sådana. Man har nog gjort sina beräkningar på järnväg eller landsväg av armerad betong, men dels skulle det draga alltför många år att bygga, dels bleve det för dyrt.

Från början hade man för transporterna endast att tillgå en smal skogsstig genom urskogen, anpassad efter infödingarnas klättringsförmåga. Svartingarna som bärrare kommo därför att utgöra det enda användbara transportmedlet för all godstrafik mellan guldfälten och kusten. För de tränade bärrarna tog det emellertid närmare 20 dagar att fram och tillbaka tillryggslägga vägen från Wau till Salamoa, som är närmaste hamnplats vid kusten. Varje inföding begärde 32 pund eller omkring 625 kronor per marsch. Då en man på sitt huvud endast kunde bära något över 22 kg, varav bortåt 9 kg utgjorde proviant för hans egen del, kom transporten av varje kilo till eller från gruvfältet att i medeltal kosta 2 pund.

Situationen var sålunda den att guld fanns i riklig mängd men inga möjligheter

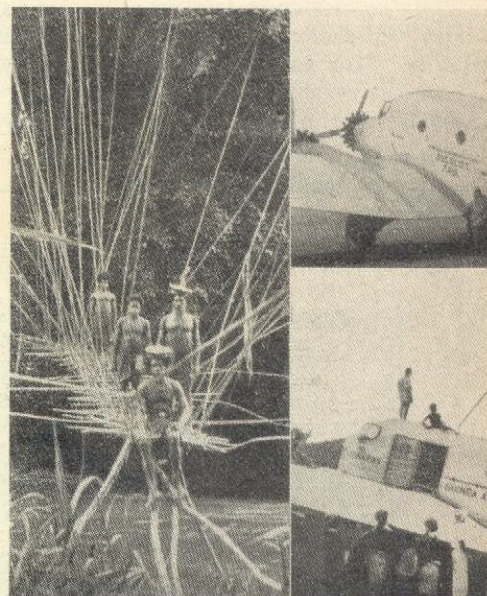
Nya Guinea erövrades

Flygplanet är det enda transportmedel
ning. — Helt hotell, mudderverk och

Svensk ingenjör "mud"

att utvinna det på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt. Något måste göras...

I juli 1927 bildades Guinea Airways Ltd., Salamoa, i syfte att organisera en reguljär lufttrafik mellan guldfälten och Salamoa. Driften startades med en engelsk de Havilland. Bolaget gick redan från början med vinst, ty vad 20 människor förut under mödosamt arbete förmått uträtta på 10 dagar, det utförde denna maskin på mindre än en timme. Men flygplanet medförde även andra fördelar sedan det kom-



Bilder från ett land som kunnat göra
planet. — Fotot t. v.: vägarna från k
komliga för andra än infödingar. — I
byggts för transporter till gulddistri
fraktas med flygplan. — T. h. överst
lats per flyg till gruvfältet och där
under synes hur boskapen la

mit i guldgruvdriftens tjänst. Sålunda blev säkerheten vid guldtransporterna den bästa tänkbara — man smiter inte gärna undan med en guldpåse från ett flygplan i flykt — och dessutom kunde det vita bevakningsmanskapet helt indragas och användas vid själva gruvdriften, liksom alla de hundratals bärrarna. Trots att bortåt 3.000 infödingar redan från början voro anställda vid dessa gruvfält, rådde det ständigt brist på arbetskraft.

Då emellertid de Havilland-planets bärförmåga och ändamålsenlighet ej i längden motsvarade de alltjämt ökade fordringarna på lufttransporterna till guldfältet, varvid även större och tyngre maskindelar skulle

s gulfält rån luften

kan användas för gruvidriftens räk-
turbinanläggning ha fraktats med flyg.
schef" på Nya Guinea.

ifrågakomma, beslöt den tekniske ledaren för Guinea Airways att inköpa en Junkers W 33 med Bristol Jupiter-motor. Den 14 april 1928 flög denna för första gången från Salamoa till Wau med fyra gånger så stor last som de Havilland-planet eller 1.250 kg — för vilken vikt det skulle behövts 100 bärare under 10 dagar! Med det nya Junkers-planet fraktades allt gods som skulle upp till Wau. Sålunda blev exempelvis ett helt hotell, naturligtvis av korrugerad plåt och isärtagna delar, forslat dit upp. Inom



rt även för vita män tack vare flyg-
l gruvdistriktet äro så gott som ofram-
överst: en Junkers G 31 som special-
Nya Guinea. Därunder: även boskap
de mudderverk vars alla detaljer fors-
s under svensk ledning. På bilden där-
om en stor lucka i kabintaket.

kort utökades också flygplanparken till fem Junkers W 33, vilka på dessa luftens ödemarksvägar fraktat bl. a. både traktorer och lastbilar i söndertagna delar upp till gruvfälten. Dessutom ha 2.500 kg post och c:a 700 kg öl i veckan hört till de regelbundna posterna på Guinea Airways' godstrafiklistor. Under år 1929 gjordes 979 flygningar av företaget mellan Wau och Salamoa, varvid inte mindre än 752 ton gods befördrades luftvägen mellan dessa orter. Denna luftgodssiffra är så stor att inget annat lufttrafikbolag i hela världen utom Deutsche Lufthansa kan uppvisa större under nämnda år. Dessutom befördades 1.866 passagerare, vilka till största

delen bestod av infödingar. Vid flerfaldiga tillfällen flög man fem gånger tur och retur per dag. Antalet flygtimmar uppgick till 784.

Ett av de 60 guldgruvebolagen, Bulolo Gold Dredging Comp., som tack vare flygtrafiken under endast ett par år kunde öka sitt aktiekapital från 10 milj. till närmare 80 milj. kronor, gick år 1930 in för en ännu mer vidgad gulddrift. För detta ändamål behövdes emellertid två stora mudderverk, en vattenturbinanläggning och mycket annat, vilket tillsammans representerade en vikt av 3.000.000 kg — och detta skulle föra genom luften upp till gruvfältet.

Härvid uppstodo emellertid stora svårigheter, ty det blev fråga om att luftvägen frakta delar med en vikt av 3.200 kg. Var finna en lämplig flygplantyp härför? Ty upp till Wau skulle de väldiga pjäserna, och naturligtvis luftledes... Gruv- och flygbolagen funno slutligen en lösning i Junkers G 31, som visade sig vara tillräckligt starkt byggd för att över en kort sträcka kunna bära en sådan väldig vikt inuti flygkroppen. Dessutom var G 31:an i stånd att mottaga jättegodset utan särskilda ändringsanordningar i flygkroppens byggnad, nämligen genom lämpliga luckor ovanpå kabinen. På 45 minuter kunde en sådan tremotorig Junkers G 31 flyga med ett mudderverkstycke på 3.200 kg. jämte tre passagerare och bränsle för motorerna från Salamoa till Wau.

Som nämnts sker all transport vid dessa gruvfält med "flygande godsvagnar". Junkers senaste typ för fraktflygning, Ju 52, har därför även införlivats med Guinea Airways' maskinpark liksom Fords fraktflygplan av typ Ford 8-A. I början av 1938 hade Guinea Airways en flygplanpark på över 20 maskiner. Elva piloter och sammanlagt 90 vita tjänstemän samt 250 infödingar voro anställda i bolaget, som numera har flygstation även i hamnplatsen Lae. De flesta maskinerna äro av helmetall, varigenom de äro jämförelsevis oberoende av väder och vind och sålunda ej ständigt fordra skyddande hangar. Utom Guinea Airways, som är det äldsta och ledande flygbolaget i Nya Guineas guldgruvdistrikt, finns det numera ett flertal mindre flygföretag med en sammanlagd maskinpark — Guinea Airways inberäknat — av 40 flygplan. Under år 1939 fraktade dessa icke mindre än 9.500.000 kg flygfrakt mellan gulfälten och kusten. Under årens lopp ha ett flertal landningsplatser för flygplanen anlagts överallt i gruvdistriktet, och det är dessa flygfält som nu fallit i japanernas händer.

Sedan mudderverken kommo till stånd inom gruvområdena, tack vare flygplanets insats som transportmedel, har guldvinsten stegrats oerhört för gruvbolagen. Visserligen äro driftskostnaderna ofantliga, men så äro också inkomsterna därefter. Varje mudderverk, varav finnas en hel del där ute, utviner dagligen guld för i medeltal 20.000 kronor! Det kan ju vara intressant att veta att ledandet och byggandet av dessa mudderverk alltifrån början blev anförtrött åt en ung svensk chalmersingenjör, Lars Bergstrand, som sedan flera år tillbaka haft sin verksamhet förlagd till gulddistriktet på Nya Guinea.

VI PRESENTERA:



Oscar Bladh,
svenska flygfotografers "grand old man", förnämlig yrkesman.

Förutom kapten Ahrenberg är det nog ingen som sett så mycket av vårt land som Oscar Bladh. Sedan han år 1918 började i flygfotografyrket har han knäppt c:a 40.000 plåtar från luften!

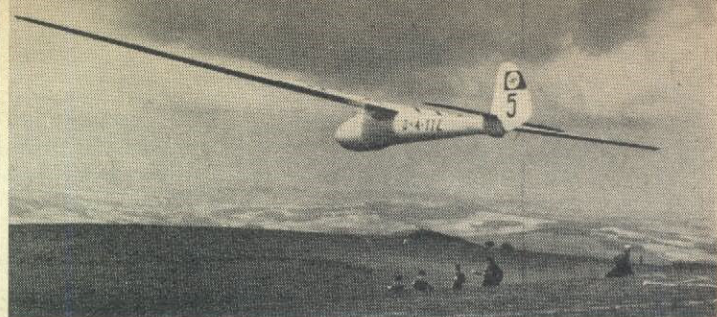
Bladh är född 1895 i Kalmar. Uppväxtåren tillbragtes i Linköping. En vacker dag sålde unge Oscar program vid baron Cederströms första flyguppvisning på Malmen för att få se undret på så nära håll som möjligt. Samtidigt var det fotograferingen som fängslade sinnet, och Oscar gjorde sina första lärospån redan 1907 vid skolslajden. År 1918 blev han civilanställd vid Fälttelegrafkårens flygkompani.

År 1920 slutade Bladh på Malmen och hyrde en Junkers F 13 av Svenska Lufttrafiks AB med tysken Fritz Eisler som förare. Första fotograferingstillståndet gällde 2 1/2 mil kring Stockholms medelpunkt för att senare omfatta hela Sverige. Därpå hyrde han plan av engelsmännen Saunders, Johnstone m. fl. Flygpriset var då 350 kr pr timme men sjönk sedan till 150, 100 och till slut 60 kr. Bladh jobbade ofta som mek. för att få flygningen billigare! I juli 1924 köpte han en egen kärre, en Sopwith "Dove" med 90 hk roterande motor. Detta plan, som hann "averka" flera förare, höll ihop till oktober 1926. År 1927 började han arbeta för Aeromateriel, för vilket bolag han under "Sverige-runt-turnéer" fram till 1930 knäppte omkring 10.000 plåtar. Sedan 1930 blev han sin egen igen. Bladh har gjort en mångfald kartläggningsuppdrag, filmningar, tidningsreportage, turistfotografering, olika sorters flygningar i fjällen o. s. v. Huvudsakligast har det dock varit reklamfotografering för de stora industrierna. Han har givetvis även haft tillgång till ett eget laboratorium med personal.

Att skriva Oscar Bladhs historia på en spalt är omöjligt. Som en liten aning om hans omfattande livsverk kan emellertid nämnas att han, strax innan kriget började och gjorde slut på hans civila fotobana tills vidare, hade flugit med 100 olika förare! Nu är Bladh i Flygvapnets tjänst — och väntar ivrigt på fred igen!

von W.

TIN.



Olympia

En inom segelflygkretsar ofta hörd diskussion är frågan om Weihe eller Olympia är det för oss lämpligaste högvärdiga planet. Båda typerna ha tidigare beskrivits i denna tidskrift, varför jag här icke skall ge mig in på en allmän konstruktiv jämförelse utan i huvudsak nöja mig med att jämföra prestanda, flygegenskaper och framförallt användningsändamål.

Både Weihe och Olympia äro byggda och konstruerade för tävlingsändamål. Olympian är dessutom avsedd som högvärdigt övningssegelplan eller som övergångsplan mellan övningsplanen och de verkligt högvärdiga segelflygplanen. Med tanke härpå är Olympian byggd med en betydligt högre säkerhetsfaktor än övriga segelflygplan. I prestanda kan den därför ej heller fullt jämföras med Weihe, Reiher, Condor III, Minimoa eller andra renodlade tävlingsfåglar, trots att samtliga dessa typer äro serieflygplan. Vad emellertid Olympian brister i prestanda tar den igen i vändbarhet, och en av Tysklands främsta segelflygare, chefsflygläraren i Grunau Peter van Husen (silver-C nr 13 och guld-C nr 11) framhåller att Olympian har bättre flygegenskaper än alla tidigare högvärdiga segelflygplan. Jacobs meddelar därtill att Olympian är direkt byggd på erfarenheterna från bl. a. Weihe.

EN JÄMFÖRELSE

Red. har fått nedanstående från en läsare och vidarebefordrar det till läsekretsen utan att taga ståndpunkt till de framförda problemen.

Konstruktivt skiljer sig Weihe och Olympia i huvudsak därigenom att Weihe-vingen är uppbyggd på nosbalk + huvudbalk, medan Olympiavingen har diagonal + huvudbalk, vilket i tillverkning ställer sig något billigare. Därtill har Weihe en mycket förnämlig snabbmontering av vingen, en anordning som vid tävlingar ej kan överskattas.

Vid Rhön-tävlingarna har Weihe visat sig vara ett av världens förnämsta tävlingssegelplan, i stånd att taga upp tävlan med vilket som helst seriebyggt segelflygplan. Olympioplanet har icke några "fantastiska" prestanda, och vid uttagningstävlingarna i Italien var den i prestanda ej väsentligt bättre än huvudkonkurrenten Mü-17. I flygegenskapsövningen visade sig emellertid Olympia, då ännu benämnd "Meise", klart överlägsen alla konkurrenter, detta ej minst i det obligatoriska konstflygprogrammet. Såsom avsett visade sig Olympian väl lämpad för den enklare konstflyg-

Weihe

skolningen: looping, spin, hjulning och branta svängar m. m.

En Olympia har f. ö. satt ett mycket vackert ungerskt tidsrekord, med 29 tim 37 min. Flygningen utfördes under 24 tim på 1.400 m höjd och 25° kyla, men genom nedisning tvangs föraren löjtnant Kiralyi att gå ned till 400 m, och efter ytterligare 5 tim 37 min tvangs han helt avbryta flygningen.

Såsom van Husen framhållit till mig i brev kan man under inga omständigheter direkt gå över från Baby till Weihe, utan det blir nödvändigt med omskolning på tvåsitsigt segelplan. Däremot, framhåller han, kan man övergå från Baby till Olympia utan tvåsitsarskolning, och likaså kan man från Baby, via Olympia, övergå till Weihe. Någon fråga Olympia eller Weihe anser jag sålunda icke föreligga, ty dessa båda typer ha var sin mission att fylla. Behovet av Olympioplan är givetvis större än behovet av extrema tävlingsfåglar, detta i synnerhet som vi i första hand böra tänka på inhemska tävlingar. Weihe skulle alltså lämpligen finnas i ett par exemplar vid varje större segelflygskola, medan Olympian hör hemma även vid klubbarna.

Jag har haft tillfälle flyga ett stort antal segelplantyper och anser personligen Olympian vara den klart angenämare bekantskapen hitintills.

Weihe har över hela spännvidden samma profil, nämligen Göttingen 549, medan Olympia har denna profil endast till 60 % av vingspännvidden, från vingroten räknat. Utanför denna punkt vidtager den praktiskt tryckpunktsfasta profilen Göttingen 676, vilken är identisk med den amerikanska M 12. Fördelen av detta system ligger främst däri att vridande momentet i vingen hålles nere samt att hastighetspolaren ävenledes gynnsamt påverkas. Profildistributionen (lyftkraftsfördelningen) på spännvidden är för övrigt densamma som hos världsrekordplanet Reiher.

Data och prestanda:

	Olympia	Weihe
Spännvidd m	15	18
Längd m	7,27	8,00
Vingyta kvm	15	18
Sidoförhållande	15	17,8
Tomvikt kg	160	195
Flygvikt kg	252	285
Vingbelastning kg/kvm	17	15,8
Bästa glidtal	25	29
Lägst sjunkhastighet m/sek	0,65	0,59
Säkerhetsfaktor (A-fallet)	12	8

Stuka.

De segelflygare som ha andra synpunkter på problemet Weihe—Olympia äro välkomna med sina inlägg. Red.

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 • TIDRÄKNARE • TIDUTVISARE •



Endast hos S. U. F. och Sijärnurmakare.

Firma P. M. Lindqvist & Co.

Skolgatan 30 Innehavare Johan Olin Telefon 25837

Glasmästeri

Glasmästeriarbetet till L. V. D. i Malmö utföres av oss

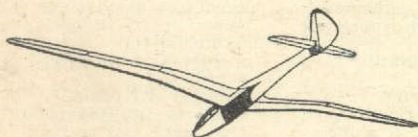
Förstklassigt arbete!

Införda offert!

Aeroklubben i Skåne

höll lördagen den 28 mars sitt årsmöte på Hotell Kramer, Malmö. Vid middagstiden samlades först klubbens styrelse för att tillsammans med representanter för de anslutna flygklubbarna i Skåne dryfta den planerade distriktsorganisationen för det skånska civilflyget. Under det egentliga årsmötet senare på dagen beslöts tillsätta ett verkställande utskott för att sköta distriktets angelägenheter och bestående av en ordförande jämte en representant för vardera motor-, segel- och modellflyget. Dessa skola utses så snart de anslutna klubbarna hunnit fatta ståndpunkt i frågan. Härefter upplästes styrelsens och revisorernas årsberättelser, och ansvarsfrihet beviljades. Till ordförande för 1942 omvaldes med acklamation och många sympatyttringar överste Åge Lundström. Valet av övriga styrelseledamöter skedde med slutna sedlar och lämnade följande resultat: major Bertil Bergman, kamrer Henning Runeberg, tandläkare Sven Lundgren, civiling. K. H. Larsson, major Boris Möller, grosshandlare A. Frantz, kapten Lage Thunberg, fanjunkare Eric Bjurhovd och fabrikör Sven Truedsson.

Trots minskat antal flygningar jämfört med 1940 har antalet timmar som klubbens flygplan varit i verksamhet för luftvärnets räkning ökat från 928 till 1.019. I övrigt präglades verksamheten under året av intensifierat arbete för segelflyget.



Linköpings Segelflygklubb

hade årsmöte den 31 mars på Frimurarhottellet i Linköping. Styrelsen fick följande utseende: ordf. ing. G. Rotsman, v. ordf. friherre O. C:son Rudbeck, sekr. ing. N. Prosell, kassör ing. O. Esping samt löjtnant Claes G. Smith, ing. T. Berglund och S. Åsberg. Ordf. erinrade om att det permanenta sekretariatet nu blivit verklighet vad lokalfrågan beträffar. Lokal har förhyrts i huset Nygatan 21. Den hålles öppen tre kvällar i veckan, varvid medlemmarna turas om att sköta expeditionen.

Vid årsmötet höll ing. G. H. Derantz från KSAK föredrag om aktuella segelflygfrågor. Han berörde den nya anda som håller på att växa fram inom segelflyget samt redogjorde för segelflygmeddelandena (SM).

Medlemmarna i Linköpings Segelflygklubb ha under 1941 stigit till 110. 26 A- och 6 B-diplom ha erövrats i klubbens regi.



FLYGVAPNET

kallar vaken svensk ungdom

SKAPA DIG EN GOD FRAMTID!

Bliv

FLYG-, SIGNAL-, VAPEN-,
TORPEDMEKANIKER

eller

TRUPPUTBILDARE

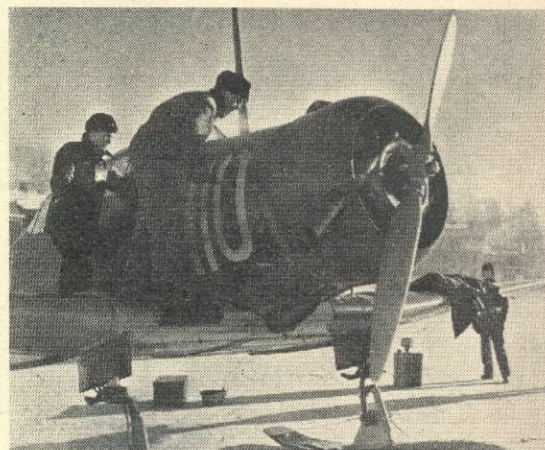
Vinn

befordran till

ÖVERFURIR, MÄSTARE

eller

UNDEROFFICER



Frisk, intressant, ansvarsfull tjänst, bra kamrater, god lön.

I ÅR KAN DU SÖKA ANSTÄLLNING VID FÖLJANDE FLOTTILJER:

F 1, tung bomb, Västerås.

F 2, marinspaning,

Hägernäs.

F 3, arméspaning, Malmen.

F 4, lätt bomb, Östersund.

F 5, flygkrigsskolan.

F 6, lätt bomb, Karlsborg.

F 7, tung bomb, Sätenäs.

F 8, jakt, Barkarby.

F 9, jakt, Göteborg.

F 10, jakt, Malmö.

F 11, fjärrspaning,

Nyköping.

F 12, lätt bomb, Kalmar.

F 21, flygbaskår, Luleå.

ANSÖKAN bör insändas snarast och ställas till chefen för den flottilj, där du önskar anställning. (Ansökningar till F 12 ställas dock före den 1/7 till flygstabens utbildningsavdelning, Stockholm 10, därefter till F 12.)

Alla upplysningar om volontäranställning, löneförmåner, befordringsmöjligheter m. m. finner du i **FLYGVAPNETS VOLONTÄRBROSCHYR**, som erhålles vid resp. flottiljer, arbetsförmedlingarna, ungdomsföreningarnas yrkesvägledning samt flygstabens utbildningsavdelning.

I giftastankar ...

När Ni funderar på att sätta bo, bör Ni i eget intresse först göra ett besök hos oss och efterhöra våra goda villkor. Rikhaltigt lager av eleganta och gedigna möbler.

OTTERSTRÖMS
Möbelindustri
ÖSTERSUND

I Östersund

göres de fördelaktigaste inköpen av

Skriv- & Ritmaterial

Pappersvaror alla slag i

ERIK HALLQVIST

PAPPERSHANDEL
BOKANTIKVARIAT

Storgatan 37, Tel. 380



MOTORAMI

AB. AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN

MALMÖ



ÖSTERSUND

Sportartiklar

Tennis { rackets
bollar

Velocipeder

**AB. ÖSTERSUNDS
REDSKAPSHANDEL**

Flygtermer på fem språk. XVII

(Av Lothar Ahrens)

Svenska	Tyska	Engelska	Franska	Italienska
radioapparat	Funkgerät (n); FT—Gerät	wireless set; wireless apparatus	appareil (m) de TSF	apparato (m) radio
radioförbindelse	Funk-Verbindung (f)	wireless communication	communication (f) par radio	radiocomunicazione (f)
radiomeddelande	Funkspruch (m)	wireless message	radio-télégramme (m)	radio-messaggio (m)
radiomottagare	Empfänger (m)	receiver	récepteur (m)	ricevitore (m)
radiostyrt flygplan	drahtlos gesteuertes Flugzeug (n)	wirelessly controlled aircraft	avion (m) radiocommandé	aeroplano (m) radiodiritto
radiosändare	Sender (m)	transmitter	émetteur (m)	trasmettitore (m)
radioteknik	Funktechnik (f)	radio technics	technique (f) de la radio	radiotecnica (f)
radiotelefon	drahtlose Telefonie (f)	radio telephony; R/T	téléphonie (f) sans fil	radiotelefonía (f)
radiotelegrafi	drahtlose Telegrafie (f)	wireless telegraphy; W/T	telegraphie (f) sans fil; T. S. F.	radiotelegrafia (f)
radiotelegrafist	Funker (m)	wireless operator	radiotélégraphiste (m); radio (m)	radiotelegrafista (m)
radioutrustning	Funkausrüstung (f)	radio equipment; wireless e.	équipement (m) radio; e. radio-electrique	equipaggiamento (m) di radio
radmotor	Reihen-Motor (m)	in-line engine; e. in line	moteur (m) en ligne	motore (m) con cilindri in linea
raketdrift	Raketen-Vortrieb (m)	rocket propulsion	propulsion (f) par fusées	propulsione (f) a razzo
rakettflygplan	Raketen-Flugzeug (n)	rocket driven airplane	avion propulsé par fusées; avionfusée (m)	aeroplano (m) con propulsione a razzi
ramrör; rambalk	Rumpfholm (m)	longeron of the fuselage	longeron (m) de fuselage	lungherone (m) di fusoliera
"rektangelvärde"; sidoförhållande	Seitenverhältnis (n); Flügelstreckung (f)	aspect ratio	rapport (m) d'allongement	allungamento (m)
reparera	reparieren; wieder instandsetzen	repair; fix; mend	réparer	riparare
reservflygplan	Reserve-Flugzeug	reserve aircraft	avion de réserve; a. de seconde ligne	aeroplano di riserva
reservförare	Flugzeugführer der Reserve	reserve-pilot	pilote réserviste	pilota della riserva
reservtank	Reservebehälter (m)	reserve tank	réservoir (m) de secours	serbatoio (m) di riserva
ricinolja	Rizinusöl (n)	castor oil	huile (f) de ricin	olio (m) di ricino
riktning	Richtung (f)	direction	direction (f)	direzione (f)
ring (däck)	Reifen (m)	tyre; tire	pneu (m)	pneumatico (m)
ritning	Zeichnung (f)	drawing	dessin (m)	disegno (m)
robotpilot; autopilot	Selbststeuergerät (n); Rudermaschine (f)	automatic pilot; servo-unit	pilote (m) automatique; servo-moteur (m)	pilota (m) automatico; servomotore (m)
roder (kollektivt)	die Steuer (n); Steuerwerk (n)	controls	commandes (f)	comandi (m)
roderarm; roderhjärm	Ruderhebel (m)	crank (rudder lever, aileron l. etc.); "horn"	guignol (m); biellette (f)	leva (f) di timone
roderlina	Steuerkabel (n)	control cable	câble (m) de commande	cavo (m) di comando
roderytör	Steuerflächen (f)	control surfaces	surfaces (f) de commande	superfici (f) di comando
roll	Rolle (f)	roll	tonneau (m)	mulinello (m)
roterande motor	Umlauf-Motor (m)	rotary engine	moteur (m) rotatif	motore (m) rotativo
rotor (autogiro)	Rotor (m)	rotor	rotor (m)	rotore (m)
rotorblad	Rotor-Flügel (m)	rotor blade	pale (f) du rotor	pala (f) del rotore
rotorbock	Rotor-Bock (m)	rotor pylon	pylône (m) du rotor	sopperto (m) del rotore
rullager	Rollenlager (n)	roller bearing	roulement (m) à galet	cuscinetto (m) a rulli

FLYGKORSORD

konstruerat av ScriboVolo

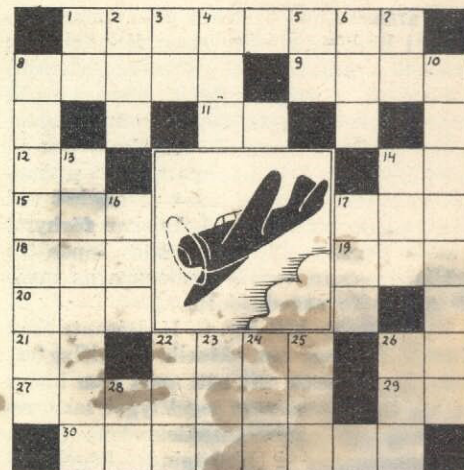
Vågrätt:

- 1) Junkers Ju 86 (B 3).
- 8) För kursstabiliteten.
- 9) Blomma.
- 11) Del av flygplans styrinrättning.
- 12) Initialerna på känd tysk fabrik.
- 14) Tillägg.
- 15) Populär förkortning på motorman vid flygvapnet.
- 17) Flygplandel.
- 18) O. G. Olsson.
- 19) Längdmått.
- 20) Vikt.
- 21) "Kontakt".
- 22) Vara rädd om.
- 26) Ytmått.

- 27) Mera obetydlig.
- 28) Förkortn. på känt italienskt flygplan.
- 30) Enstöring.

Lodrätt:

- 1) Hangar för flygapparater.
- 2) Högstämd dikt.
- 3) Förkortning på känt tyskt flygplanmärke.
- 4) Kommunikationslänk.
- 5) Aktuellt försvarsvapen.
- 6) Något visst drag.
- 7) På kompassrosen.
- 8) Motortyp.
- 10) Pålitligt antiflygvapen.
- 13) Prydnadsväxt.



- 14) Magnetiskt samt något kallt.
- 16) Känd födoämnesleverantör.
- 17) Svensk instrumentfabrik.
- 22) Hjälper sjöman och flygare.
- 23) Broderorganisation till KSAK.
- 24) Förtröstan.
- 25) Latinsk benämning på något som flygfolk längtar efter.
- 26) Slag.
- 28) I stället för icke känt namn.

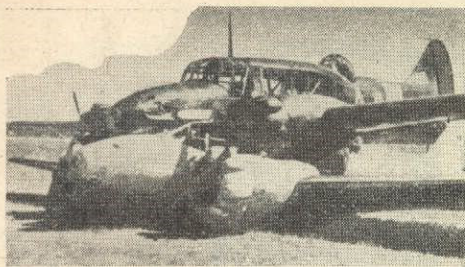
DIXI den svenska
additionsmaskinen

MASKINAFFÄREN CARL LAMM AB

Huvudkontor i Stockholm: Kungsgatan 29. Telefon 23 26 40

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

Antagligen är detta korsord allt för enkelt för våra skarpsinniga och flygsak-kun-niga läsare. Red. är tacksam för tips i denna fråga. — De tre först öppnade rätta lösningarna (insända före den 10 maj) be-lönas med flygplanstatyetter.



Fästman från himlen

Det var i trafikflygets ungdom. Man skrev år 1925.

På flygplatsen Tempelhof lastas de sista postsäckarna in i nattpostplanet, en Junkers F 13. Föraren Schäfer har redan tagit plats. Ännu en gång provar han omsorgsfullt motorerna och rodren. Han har en lång nattflygning framför sig. Vädret är ruggigt, gråkallt, vått. De mörka molnen hänga lågt. Strålkastarna lysa upp startbanan.

Postplanet startar. Med nordlig kurs flyger det tätt under molntäcket genom natten.

Två timmar ha gått, då F 13 tryckes allt längre och längre ner liksom av en osynlig jättenäve. Förarens erfarenheter räcka inte till här. Motorn vrålar för fullt, men trots detta förlorar planet hastigt höjden och sjunker allt djupare. Föraren skymtar marken, som störtar emot honom och "reser sig" mot planet. Han gör en häftig upptagning, slår av gasen... kuperar motorn, för säkerhets skull. Ett par hårda stötar, studsar och dunsar. Men sedan rullar F 13 fram genom mörkret tills den stannar — utan att ha kolliderat med något!

Föraren Schäfer klättrar ur sitt plan, som uppe i luften blivit klätt i pansar — ispansar. Det rasslar när isen spricker av vingarna. Vingnäsan är täckt av ett tjockt lager is. Fullständig nedisning!

ögonblicket till synes hopplös flygolycka en utomordentlig prestation på flygningens område.



Schäfers metod att utbreda flygintresset var effektiv — bara inte den flyg- och flygarbitna damen snart tar kommandot även i luften!

Schäfer hade bara att tacksamt acceptera Ödets behandling av planet och honom själv. Men det var på håret!

Runt omkring inget ljus i sikte. Någonstans i Danmark står ett ensamt nattpostplan, när Schäfer i morgonskymningen ger sig iväg till fots. Han finner till slut en liten by, där dock ingen förstår tyska. Men man lyckas visa honom till en herrgård i närheten, där en av döttrarna kan språket.

För flygföraren Schäfer avlöpte detta olyckstillbud i allo lyckligt, ty flickan som fick fungera som hans tolk blev snart hans hustru.

(Ur den tyska flygtidskriften "Adler".)

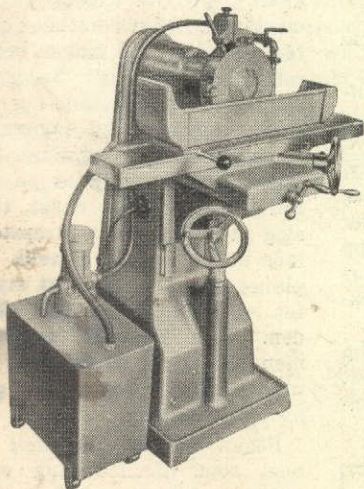
FLYGARE LANDAR MED TVÅ FLYGPLAN!

En säregen kollision mellan två flygplan ägde rum år 1940. Piloten Fuller flög med ett tvåmotorigt Ansonmonoplan på 900 m höjd över Brocklesby på Nya Zeeland, då han plötsligt stötte ihop med ett annat plan av typ Anson. Båda maskinerna hade samma kurs. Den som flög överst "satte sig" på den undre. Det var alldeles omöjligt att skilja planen åt. Fuller slog genast ifrån tändningen, men motorerna på det under flygplanet fortsatte att gå felfritt. Den väntade störtningen inträffade inte. Det "ofrivilliga biplanet" gick mycket bra att flyga med det undres motorer och det övres förare!

Sedan den första förskräckelsen lagt sig beordrade Fuller sina kamrater samt besättningen i det andra planet att hoppa. Sedan gjorde han en flott buklandning, varvid endast ringa ytterligare skador uppstodo på maskinerna. Efter en rutschning på c:a 220 m stannade denna obeskrivliga kombination.

Genom järnhårt lugn och precisionsmässigt flygskicklighet blev det av en i första

THULE 450 m/m planslipmaskiner

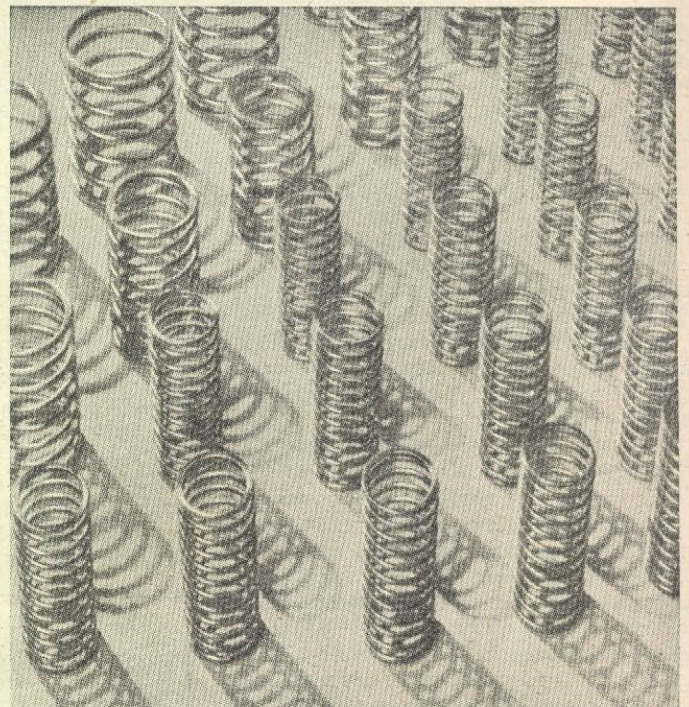


"Den kritiske fackmannen väljer en Thule"

Varför? Jo, han vet genast att uppskatta deras höga kvalitet i konstruktion och utförande. Deras stora kapacitet, låga driftskostnader och stora precision göra dem till marknadens förnämsta i sitt slag

Maskinfabriks Aktiebolaget THULE

— M a l m ö —



VENTILFJÄDRAR

FÖR

FLYGMOTORER

A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN

Fridhemsgatan 43 Stockholm • Tel.: 505045 505042

Novellpristävlingen:

UPPFINNINGEN

— Av Lars Olof Forsslund —

Hallo, boys! hojtade Bud Madison, när han kom instörtande i piloternas dagrum på Central Airways' huvudstation i Kalifornien. Han var andfådd och viftade triumferande med ett par ritningar. En samfärd suck hördes i rummet. Så där ja, nu var det slut med friden igen! Bud hade gjort en ny uppfinning!

— Det här, boys, är något som ni aldrig har kunnat drömma om.

— Det tror vi visst, det, avbröt en mullrande basröst.

— Hm, fortsatte Bud, som sagt, det här är något fullständigt enastående i flygets historia — en loopometer.

— En vadförnat?? kom det i korus från den förbluffade flygarskaran.

— En loopometer, upprepade Bud tålmodigt.

— En l-o-o-p-o-m-e-t-e-r, vad innerst inne i alla tomma bensintankar ska du med den till? utbrast Pete obehärskat och gjorde sig därmed till talesman för den allmänna meningen.

— Jo, varje gång man varit på toppen i en looping faller en siffra ner, så att man i lugn och ro kan avläsa hur många loopings man gjort. Som ni nog förstår bör den vara av särskilt stor betydelse för personer som tänker sätta nytt rekord i fråga om antalet i följd utförda loopings. Erbjuder vem som helst av er att gå i kompis med mig om tillverkningen. Vi kommer att tjäna pengar som gräs!

— Du förstår nog, Bud, att ingen av oss kan ge sig in på en så vidlyftig sak, men tala med någon instrumentfabrik om saken, så får du väl höra om det lönar sig.

Bud såg en smula besviken ut, men gjorde ingen min av att vilja protestera. Han samlade ihop sina ritningar, och med ett kort "so long, boys" försvann han betydligt stillsammare än han hade kommit.

En lång tid förgick och Bud visade sig mycket sällan. Men i hans privata hangar i ett hörn av fältet rådde en febril verksamhet.

Så kom till sist den stora dagen. Bud hade dagen innan förutskickat vad som skulle hända, och därför var flyghammens hela personal församlad utanför Buds hangar, när portarna gled åt sidan och Buds maskin rullades ut. Den var ett litet lågvingat monoplan i helmetallkonstruktion och naturligtvis ritat av Bud själv. De många åskådarna kunde vid första påseendet inte finna något ovanligt hos maskinen, som de ju sett många gånger förut, men vid närmare granskning upptäckte man några fyrkantiga luckor i metallskalet på vingarna och kroppen. Vilket ändamål

dess mystiska luckor hade var det ingen som kunde räkna ut. Men det behövdes inte heller, ty nu kom Bud ut ur hangaren, harklade sig lätt och vände sig mot åhörarna, i det han började ett tydligt mycket noga förberett anförande.

— Som ni vet har det på senare år varit många, som sysslat med att uppfinna en användbar fallskärm för hela flygplanet. Man har försökt med en stor fallskärm, med två stora fallskärmar — men hittills är det ingen som försökt med tio små fallskärmar. Det är emellertid just vad jag gjort och som jag nu tänker pröva i luften. Under var och en av de här små luckorna ligger en förstärkt fallskärm av normalstorlek inpackad. På instrumentbrädan sitter en röd knapp, och när jag trycker in den sluts en elektrisk ström, som antänder små sprängladdningar. Dessa verkar så att luckorna öppnas och fallskärmarna slungas ut. Sedan dalar kärnan sakta och försiktigt ner till marken utan att det behöver bli så mycket som en rispa på den en gång. Nu tänker jag gå upp på höjd, lägga kärnan i spin, trycka på den där knappen och se vad som händer.

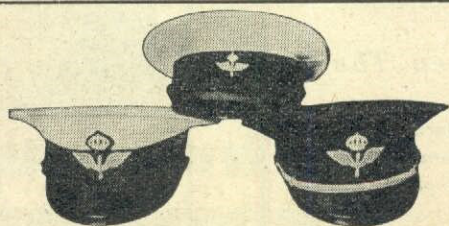
Bud gjorde sig beredd att starta. Han skulle just dra för sliden över sittrummet då Pete ropade någonting som emellertid inte hördes genom motorbullret. Bud drog av gasen en smula och lutade sig ut för att höra bättre.

— Du tänker väl inte gå upp utan att ha fallskärm själv, din förbaskade självmordskandidat? skrek Pete.

— Det gör väl ingenting när jag har tio stycken i kärnan, ropade Bud till svar.

Pete fick emellertid hjälp av flera kamrater, som yrkade på att han inte skulle gå upp utan att ha skärm på sig, och till sist måste han motvilligt klättra ur kärnan och spanna på sig den skärm, som hämtats från hangaren. Därpå klev han åter upp i maskinen, drog på gas och ryckte upp planet i en brant start, så att man på marken bara väntade på överstegring och viking.

Efter en stund ansåg han sig tydligen ha uppnått tillräcklig höjd, ty han planade ut och gjorde ett par svängar över fältet, innan han lade maskinen i spin.



med rätta stilen för våra flygare

Lundbladhs Pälsvaruaffär

Stortorget 11 HÄLSINGBORG

Tillskriv oss och vi sända den omgående till Eder förläggning



Priser

för tävlingar
av alla slag
på flygområdet

Ett eftertraktat pris är flygplaketten

Brons	pris	1: 75 kr.
Försilvråd	pris	2: 75 kr.
Förgylld	pris	3: 75 kr.

FLYGETS BEREDSKAPSMÄRKE 1942

Förgyllt i trevligt utförande. Märken finnas för alla flygflottiljer med flottiljens nummer i upphöjda siffror. Uppgiv vilket flottilj-märke som önskas. **Pris endast kr 1:50**

Representanter antagas vid varje flygflottilj för försäljning av beredskapsmärket. Hög provision!

Ovanstående priser äro incl. omsättnings-skatt.

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

Order över 5 kr. portofritt!

AERO-TJÄNST, Malmö 3

Allt

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

På marken väntade man i intensiv spänning på vad som skulle hända. Ett varv... två varv... då, plötsligt hördes en dov knall, och vita trasor fladdrade ut från maskinen. Men samtidigt såg man till sin förfäran hur en vingen bräcktes vid vingroten, bröts loss och fladdrade i väg, samtidigt som planet lade sig i en sorts konstig ryggspin. De många fallskärmarna trasslade in sig i varandra. I detsamma lösgjorde sig en mörk kropp från planet och föll i rasande fart nedåt, tills fallskärmen slog ut som ett vitt utropstecken och vecklade ut sig som en jättelik blomma. Flygplanet slog i marken ett stycke ute på fältet, en stund innan Bud närmade sig jorden. Han "skevade" en smula med skärmen för att gå fri från det brinnande flygplanvraket och tog mark i gräset vid sidan av en startbana.

Sedan kom han linkande bort mot männen, som närmade sig springande. En smula skamsen vände han sig till Pete, som hann först fram.

— Hör du, Pete, jag borde allt ha talat med en sprängämnesexpert innan jag gav mig upp, sade han eftertänksamt och fortsatte:

— Tack ska du ha för skärmen förresten.

N. G. Johansson

DAMFRISERSALONG

Tel. 13340

Stottsstadens - 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



Populär flygkurs

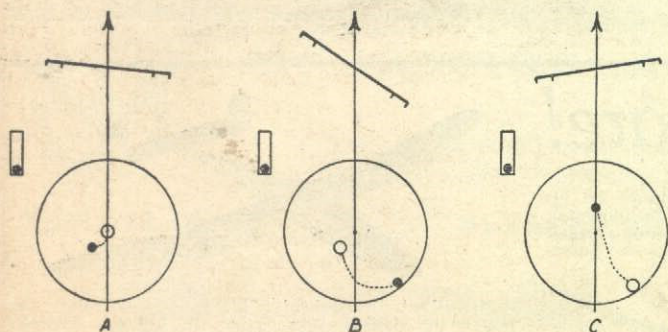
I AVANCERAD FLYGNING

av Carl Flügare

IV.

Om Du övat spin sedan min förra lektion så är Du väl ganska yr vid det här laget. Därför ska vi göra lite ryggspin för omväxlings skull. I ryggspin sker rotationen med översidan utåt och något nedåt. Föraren "hänger" i remmarna och måste följaktligen vara synnerligen väl fastspänd. Ingången sker omvänt mot vanlig spin, d. v. s. man går över i ryggsläge exempelvis genom en halvlooping, stallar planet genom att föra spaken framåt och viker sig, varpå ryggspinen börjar. Rörelsen är verkligen ganska obehaglig, ty blodet rusar till huvudet, och man känner det som om man vore nära att "ramla ur". Emellertid är det lyckligtvis så att de allra flesta flygplan äro ganska obenägna att fortsätta med ryggspin någon längre stund, varför manövern vid flygskolor endast brukar genomgås men icke övas. Alla normala flygplan gå ur ryggspin så snart man släpper rodren (vilket förresten brukar vara ett bra sätt till urgång även ur vanlig spin). En del flygplan kan man helt enkelt inte få i ryggspin, beroende på bl. a. den mer eller mindre utpräglade V-formen på vingarna.

Till onormala företeelser på spinområdet räknas *flatspin*. Rotationen sker här mest i girplanet, d. v. s. stjärten ligger lågt och nosen högt. Maskinen roterar snabbare, och centrifugalkraften är därför mycket starkare än under normal spin, ja, så stark att det ofta är oerhört svårt för att inte säga omöjligt att komma ur planet om det blir nödvändigt med fallskärmschock — man trycks ju mot ryggstödet med en kraft som beror på rotationens snabbhet. I regel kan man inte få planet ur en riktig flatspin, som är fullständigt okontrollerbar, ty rodren ha förlorat sin verkan närapå fullständigt, och dessutom kan flygaren inte ge utgångsroder på grund av ett oerhört tryck i spaken samt delvis centrifugalkraften. Man skall således akta sig väldigt noga för flatspin och gå ur så snart man märker sådana tendenser hos planet. Dylika tendenser äro: rotationen ökar i hastighet, nosen går upp, tryck i rodren börjar kännas och föraren trycks bakåt. Då är fara på färde, varför fulla utgångsroder böra användas (ur vänsterspin alltså så här: fullt höger sidoroder och höjdrodret neutralt samt därefter spaken framåt tills höjdrodret "tar", centrering av rodren och upptagning). Utgångsrodrens verkan kan förstärkas genom att man ger full motor, varvid gasen bör dragas på och av omväxlande... men givetvis försiktigt så att inte motorn kvävs.



Schematisk skiss över vänsterspin.

- Gasen dragas av helt. Spaken bakåt och momentant någon skevning åt vänster. Vänster sidoroder.
- Spaken i magen och åt höger. Fullt vänster sidoroder. Planet viker sig och börjar snurra åt vänster.
- Rotationen stoppas genom höger sidoroder (fullt utslag erfordras på vissa typer), spaken passerar neutralläget, därpå neutral, skevning neutral. Alla roder centreras. Upptagning.

Flygplan-jigg
Provbockar för
motorer
Montagebryggor
Kranar
Kompressorer
Hydr. domkrafter



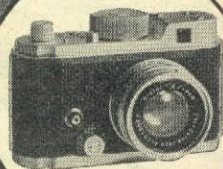
MASCHINENFABRIK
KARL KLEMM
BANNEWITZ über DRESDEN · A. 28 · BAHNHOFSTR. 35



Automatiskt

arbetar den moderna småbilds-
kameran **ROBOT**

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

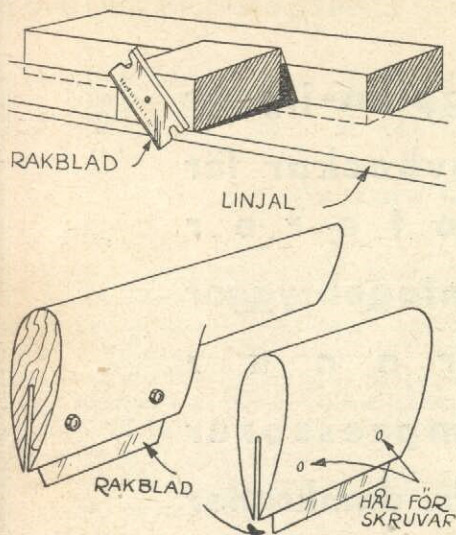


ROBOT

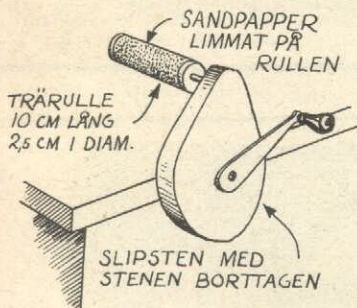
ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF
TYSKLAND

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

Data över förnämliga bensenmodellkonstruktioner



NÄLSÖGAT AVKLIPPT,
ÄNDARNA SPETSÅDE



Tips för modellbyggare

Det händer ofta att modellbyggare behöva specialdimensionerade lister av balsa (hm!). Den som då är i besittning av den här avbildade apparaten klarar sig bra. Denna balsaskärare består endast av ett par små träklotsar, vid vilka ett rakblad fastsatts. Principen framgår

		Spännvidd m, v2	Vingkloda	Vingyta	Stålförhållande	Längd	Frame momentarm	Bakre momentarm	Stabilitetslängd	Fenylå	Hästkrafter	Vikt	V-form
STRUCK "New Ruler"		188 cm	30 cm	49 dm²	1:6	130 cm	21 cm	94 cm	17 dm²	4,5 dm²	1/5	1,4 kg	23 cm
CLEVELAND "Sr. Playboy"		203 cm	28 cm	50 dm²	1:7	109 cm	16 cm	78 cm	11 dm²	3,3 dm²	1/5	1,4 kg	20 cm
KONEFES "Buzzard"		183 cm	30 cm	48 dm²	1:6	132 cm	25 cm	93 cm	13 dm²	3,4 dm²	1/5	1,4 kg	20 cm
GENOMSNITTS- MODELL		191 ⁺ cm	29 ⁺ cm	49 ⁺ dm²	1:6	124 ⁺ cm	20 ⁺ cm	88 ⁺ cm	14 ⁺ dm²	3,2 ⁺ dm²	1/5	1,4 kg	21 ⁺ cm

När en gång ljusare tider bryta in ha de svenska modellflygarna att lösa en hel del viktiga problem, av vilka flera hänga intimt samman med bensenmodellflygets allt snabbare utbredning. Vi måste ta ställning till tävlingsfrågan, uppställa tävlingsregler, konstruktionsregler och mycket annat. Men vid avgörandet av alla dessa frågor, på vilka bensenmodellflygets vara eller icke vara beror, böra modellflygarna själva få ta aktivt del i förhandlingarna. Det är ju bensenmodellflygarna som sitta inne med kunskaperna om detta slags modeller, känna dem utan och innan, och således äro verkligt kompetenta att bedöma de frågor som ofelbart komma att uppstå.

För att vi redan nu skola kunna inrikta oss på bensenmodellflygets frammarsch är det nödvändigt att vi än mer söka vidga vår erfarenhet på detta område. Vi måste fortsätta att experimentera med våra bensenmodeller, vi måste söka förbättra dem och visa upp resultaten,

jämföra dessa och därav dra slutsatser. Det är av nöden att vi så snart som möjligt länka in vårt bensenmodellflyg på rätt spår. Då vi ännu icke ha så stor erfarenhet som t. ex. amerikanska böra vi till en början konstruera våra modeller efter amerikanskt mönster. Härigenom komma vi säkert att snabbt övervinna de svårigheter som hopa sig, och när dessa äro övervunna ligger fältet fritt för oss att utveckla våra modeller efter eget sinne.

För att bidra till det svenska bensenmodellflygets ilmarsch mot målet publicerar FLYGTIDNINGEN i detta nummer en tabell med data över de senare årens förnämsta amerikanska bensenmodeller. Ur denna tabell kunna de bensenmodellintresserade av läsarna hämta ett rikt material till en givande jämförelse mellan svenska och amerikanska bensenmodellkonstruktioner.

MODELLFLYGNYTT

Från Danmark meddelas att en "Modellflyvernes Presse och Propagandatjeneste" startats. Byrån ledes av Hans Nyholm Johnslev, ledaren för Midtjysk Modellflyvesport i Herning. Avsikten är att byrån skall vara modellflygets representant inom tidningsvärlden, d. v. s. stå till tjänst med artiklar, notiser m. m. inom detta område. När en ny modellflygklubb startas så behöva de danska modellflygarna endast tillskriva byrån, vilken omgående författar en eller flera artiklar, som ställas till pressens förfogande. Byrån står även till tjänst vid arrangerandet av propagandatävlingar, utställningar, föredrag m. m.

I oktober förra året bildades i Spånga invid Stockholm en sektion till Vingarna. Genom tillmötesgående från folkskolans överlärare, J. Forsell, fick man varje torsdagskväll disponera skolans slöjdlokal. Nybörjarverksamhet pågår, och en uppvisning har ägt rum i samband med en trimningsdag för medlemmarna. Styrelsen har följande utseende: ordf. Lennart Segerfelt, sek. Sten Aslund, kassör Bengt Johansson och P-man Gösta Karlsson.



"Pluto"

Spännvidd 186 cm. Dansk succémodell konstr. av Knud Flensted-Jensen. "Pluto" innehar danska distansrekordet med 32,3 km.

Utf. ritn. m. arbetsb. kr. 1: 75
Kompl. matr.-sats u. ritn. 6: 35

"S. F. 19". Populär välflygande dansk segelmodell, lätt att bygga o. trimma, spv. 135 cm. Utseende ungefär som "Pluto".

Ritn. o. arbetsbeskr. kr. 1: —
Kompl. matr.-sats u. ritn. 4: —

"BUBI". Trevlig o. lämplig nybörjarmodell, spv. 100 cm. är liksom "SF 19" konstruerad av Knud Flensted-Jensen.

Ritn. o. arbetsbeskr. kr. 1: —
Kompl. matr.-sats u. ritn. 2: 85

Modellflygare!

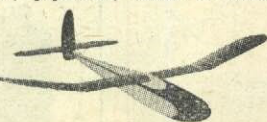
Nu är tid att rusta för tävlingssäsongen!

Segelmodeller ha blivit tidens lösen. Här finner Ni ett urval vackra, populära och erkänt välflygande modeller. Allt vad Ni behöver för modellplanbygge ständigt i lager, såsom prima kontr. furulister, plywood, balsa o. balsarsättning, gummisnodd m. m.

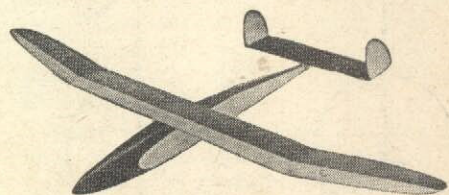


"Hang". Den idealiska nybörjarmodellen. Lättbyggd. Välskött! Populär!

Kompl. byggs. inneh. bl. a. lim samt ritn. i full skala, samtliga spryglar tryckta på flak. Spv. 75 cm.
Pris pr byggsats kr. 3: 95



"TERMIK". (Nyhet). Spv. 100 cm. Smacker, lättb. o. ovanligt välflygande modell. Lämpl. övergångsmodell till de svårare typerna. Byggs. inneh. bl. a. tryckta flak, lim, ritn. i full skala. Pris pr byggsats kr. 4: 75



"MONSUN". Aristokraten bland segelmodeller. En högvärdig modell som fyller de högsta anspråk. Spv. 173 cm. Lev. i byggsats inneh. allt erforderligt material samt ritning i full skala, tryckta flak etc. Pris endast kr. 8: 75

Beklädnadsmaterial: Jap. råsidan olika färger, äkta japanpapper och diplomapper.

Kemikalier: Impregneringsmedel, färger, zaponlack och balsalim m. m. Nyhet: specialimpregneringslack.

Billiga priser! Snabb leverans.

Ny kompl. prislista sändes mot 20 öre i porto.

SVEN E. TRUEDSSON, Modellflygindustri, Malmö 9

Signaturen KAPs artikel i aprilnumret om modellflygets totalproblem har eggat en av våra mest kända modellflygare, Sigurd Isacson, till följande rader:

"Synpunkter på modellflygets totalproblem" är benämningen på signaturen KAPs översikt över modellflygets stora frågor i föregående nummer av FLYGTIDNINGEN. Författaren använder försiktigtvis en signatur då han ger sig in på dessa allvarliga och svårösta problem. Jag måste först uttrycka min glädje över att dessa stora fält, som vanligen sträcka sig utanför klubbarnas och de enskilda modellflygarnas intresse, synas intressera även icke direkt ansvariga personer.

Sign. KAPs synpunkter äro onekligen också nyktert och korrekt skrivna, även om man väl känner igen de olika fragmenten och benämningarna. Emellertid visar förslaget till distriktsindelning en så fullkomlig avsaknad av insikter och erfarenheter i denna aktuella fråga att man måste fråga sig om förslaget överhuvudtaget har någon mening. Som företärdare för landskapsförbunden, till vilka efter Östergötlands och Västergötlands nu även Skånes Modellflygförbund räknas, måste jag tyvärr bemöta dessa synpunkter som ovederhäftiga. Distriktsindelningen bygger till en stor del på "lokalpatriotismen". Att därför uppdelna modellflyget i distrikt, omfattande delar av flera landskap, vore föga klokt. Vem skulle väl också kunna hålla ett distrikt, omfattande t. ex. Östergötland, Norra Småland och Södra Södermanland i sin hand. Om KAP har uppfattat distriktsindelningen som en papperssak utan praktisk betydelse kunde det möjligen gå. Förslagsställaren torde f. ö. uppmärksamma att de tre förut nämnda landskapen redan organiserats som landskapsförbund, varför några kannstöperier härvidlag knappast kunna få avsedd effekt.

F. ö. är artikeln bra, även om den som sagt endast är ett sammandrag av vad som förut skrivits i dessa frågor, men det kan ju vara bra även med en resumé.... Slutligen vill jag ännu en gång påpeka att denna min kritik ingalunda är något utslag av kverulans. Modellflygets totalproblem är allvarligt och måste behandlas med eftertänksamhet. Goda förslag kunna emellertid aldrig skada.

Ny modellflygfirma

För en kort tid sedan öppnades i Stockholm en ny modellfirma — Hobbycirkelns Inköpscentral — som har för avsikt att stå alla hobbyvänner i vårt land till tjänst med modellmaterial av högsta kvalité. Firman har lyckats knyta flera kända krafter till sig. Som ledare av firman står således Ulf Hallvig, vilken tillika är konstruktör, och Stig Hoffström — en av Sveriges mest framstående modellbyggare och konstruktörer — vilken skall stå kunderna till tjänst med råd och anvisningar. Ytterligare ett känt namn är Magnus Gerne, vilken förestår firmans ritavdelning. Det nya företaget kan således erbjuda det bästa tänkbara material, antingen det nu gäller ritningar, olika slags materialtillbehör eller annat. Dessutom åtager sig firman specialbeställningar av modeller och material samt arrangerande av utställningar och därmed sammanhörande göromål.

Bju.

PERMANENT UTSTÄLLARE



Här några bilder av Svedfelts modeller ute "på skogspromenaden". Över trädtopparna flyga två Waco Custom, en J 9:a och den välkända Stockholms-Tidningens SE-FYR. Nederst t. v. står Wacon och ser naturligt ut, och t. h. ses byggherren med samma plan.

Över hela landet sköljer för närvarande en våg av utställningar av de mest skiftande slag. Vi ha besökt "hobbyutställningar" och modellflygutställningar, många andra utställningar inte att förglömma. Alla ha emellertid haft det gemensamt att de icke varit permanenta utan endast för någon eller några veckor lockat kunskapsörstande besökare. Men det finns även permanenta utställningar. Vi syfta då närmast på den modellflygutställning, som en ung stockholmsk modellbyggare — Lennart Svedfelt — anordnat i sitt hem i Nockeby, strax utanför Stockholm. Unge Lennart är redan känd som god modellbyggare och entusiastisk utställare, och som sådan deltog han bl. a. i den utställning som anordnades för någon tid sedan i stadsbiblioteket, Stockholm. Hans permanenta utställning omfattar ett helt rum, där man genast vid ingången får börja sin vandring på modellflygets område. Genom synnerligen instruktiva och välritade texter och skisser visar Svedfelt upp hur man så småningom blir en mer och mer fullfjädrad modellflygare och d. o. flygare. Det är en häpnadsväckande samling modeller av de mest skilda slag, som möter en. Man frapperas emellertid genast av det faktum att skala- och replikamodeller hör till flertalet.

Denna utställning är emellertid inte endast avsedd för personliga bekanta, utan vem som helst kan efter anmodan få besöka och beundra de vackert utförda modellplanen.

Ett av utställningens trumfess är en liten modell av Bromma flygfält, där man både kan få se flygledaren ge sina "blinkar" och landningsljusen m. m. fungera.

Intresset för denna i sitt slag unika utställning är mycket omfattande. Det är åtskilliga mer eller mindre flygsakkunniga som sökt sig ut till unge Svedfelts modellbyggarverkstad och utställning.

Det är att hoppas att denna utställning skall få växa till än mera och på så sätt bli den bästa propaganda för modellflyget man kan tänka sig.

Dieseln kommer!

Ännu har bensenmodellflygningen icke vunnit den spridning den förtjänar. Inom några år komma vi att få bevittna dessa modellers fram-marsch. Från utlandet se vi hur bensenmodellerna tagit överhanden.

Vissa tecken tyda också på att vi i vårt land få bevittna hur dessa modeller komma att undergå en revolutionerande omdaning. Från att ha varit drivna av vanliga bensenmotorer komma de att flygas med små dieselmotorer. Framstående italienska modellexperter ha under lång tid flugit sina modellplan med dylika motorer — med utomordentliga resultat, sägs det. Även till Sverige ha dessa motorer letat sig väg, men än så länge ställa de sig alldeles för dyra. Vem vill kosta på över 100 kronor på en dylik motor, som skulle kunna serietillverkas för ungefär 35-40 kronor? Planer lära för övrigt finnas på igångsättande av svensk tillverkning av dylika dieselmotorer. Ett projekt som alla bensenmodellflygare hoppas skall komma till utförande. Vad detta skulle betyda för vårt bensenflyg synes lätt. Vi få säkert anledning återkomma till denna intressanta fråga.

Modellflygnytt

På en nyligen arrangerad utställning "Min hobby" i Norrköping, var Norrköpings Modell- och Segelflygklubb med bland utställarna. Klubbens trevliga monter tycktes intressera utställningsbesökarna mycket. Att NMSFK kan räkna på åtskilliga nya medlemmar bland utställningsbesökarna torde vara ställt utom allt tvivel.



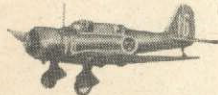
HOBBYCIRKLARNAS INKÖPSCENTRAL A.B.

Scheelegatan 18, Stockholm

Vi föra allt material i branschen, såsom kontr. lister av lind, furu m. fl. träslag, plywood, modellplan-lacker (torktid 15 min.), impregneringsmedel, zaponlack, thinner, balsalim, kallim, penslar, balsaknivar m. m.

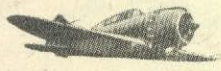
Vår blå-gula serie — Svenska Flygvapnet i modell

Konstruktion! Färdiga modeller!
Materiel! Specialbeställningar!



B-5 (Northrop-Douglas 8 A-1)

Störbombplan. Spännvidd: 29 cm.
Utförlig ritn. m. bygganvisningar
samt originalplanetens data.
Nr. BG 250 R 0:45
Kompl. matr.-sats utan ritn. med
bl. a. kontursågat trämaterial, lim,
grundlack, sandpapper m. m.
Nr. BG 250 M 1:45



J 20 (Reggiane Re 2000)

Jaktplan. Spännvidd: 22 cm.
Ritning som föregående.
Nr. BG 251 R 0:40
Materialsats som föregående.
Nr. BG 251 M 1:45



Sk 15 (Messerschmitt Ki 35)

Skolplan. Spännvidd: 20,5 cm.
Ritning som föregående.
Nr. BG 252 R 0:40
Materialsats som föregående.
Nr. BG 252 M 1:35

Exp. m. postf. å Kr. + porto st.

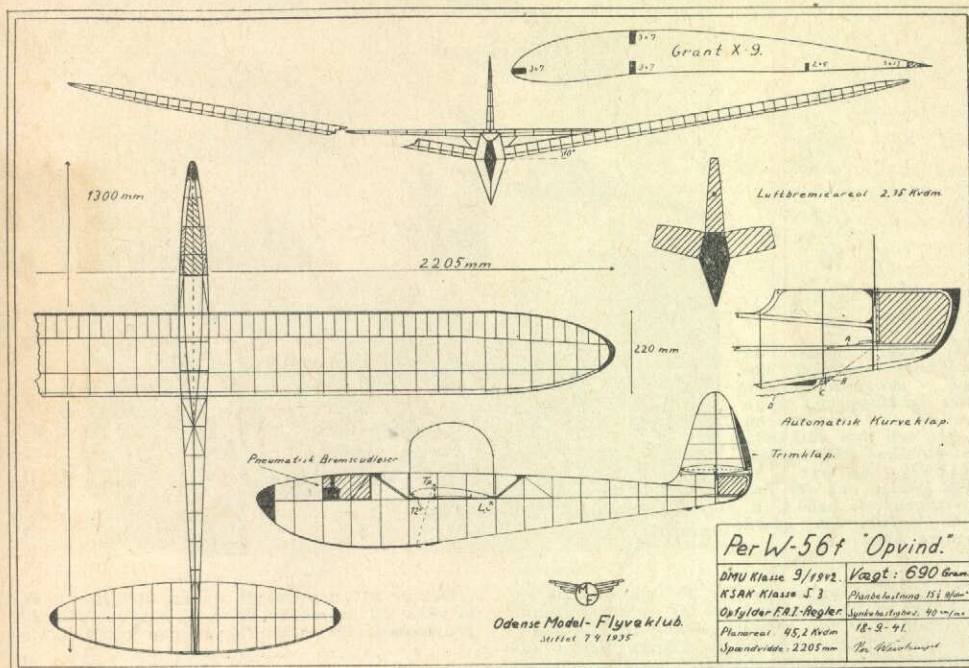
nr. och st. nr.

Namn

Adress FT. 5

Våra konstruktörer: Ulf Hallvig (Volo), Stig Hoffström (Sebastian), Magnus Gerne (Scribo) **garanterar kvalitén**

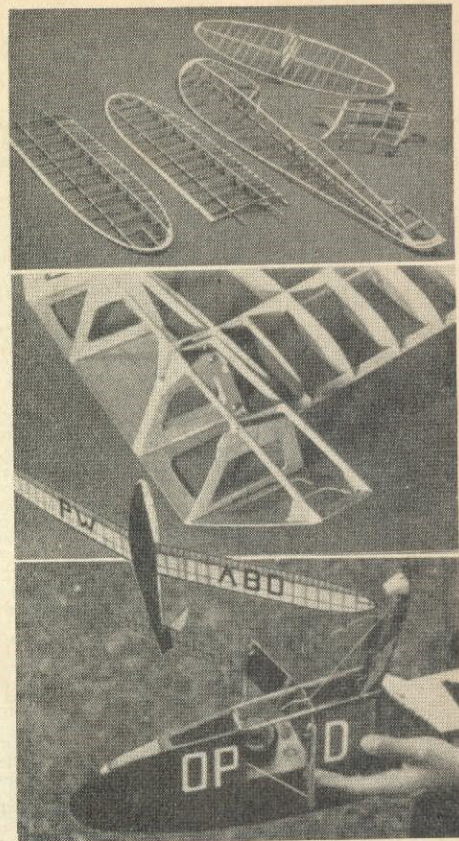
PerW-56 "Opvind" - utmärkt dansk segelmodell



PerW-56t "Opvind"

DMU Klasse 9/1992	Vægt: 690 Gram
KSAN Klasse 5.3	Planbelysning: 154 g/m²
Oslyder-FAL-Regler	Spændehastighed: 40 m/s
Planareal: 45,2 kvdm	18-2-91
Spændvidde: 2205 mm	2. Højdepunkt

Odense Model-Flyveklub
Stiftet 7.9.1935



Överst de 5 olika huvuddelarna på version PerW-56 a. Därunder vingmontage "typ PerW-56 c & d". Underst utlösning och klaffar på PerW-56 e.

PER WEISHAUPT presenterar här ett av sina bästa verk, den stiliga och välflygande "Opvind". Att segelmodellen gör skäl för sitt namn har den bevisat genom att erövra fina placeringar vid ett stort antal danska tävlingar. Modellen bjuder på ett flertal finesser. Då den visat sig alltför välflygande har konstruktören försett den med störbromsklaffar. Dessa klaffar fungera enligt den pneumatiska principen.

Vad modellens aerodynamiska kvaliteter beträffar lägger man genast märke till dess väl avvägda former. Vingarna och "staben" är elliptiska, och kroppen har en synnerligen effektiv genomskärningsform. "Opvind" är dessutom försedd med ett litet kurvrod, som fungerar på så sätt att modellen i högstarten stiger perfekt och sedan den kopplat loss börjar kurva. "Opvind" är en synnerligen god termikmodell.

BYGGBESKRIVNING:

Vingens lister är av furu. Spryglarna består av 1,5 mm hård eller 2 mm medelhård balsa. Det är inte nödvändigt att förstärka dem bak till med tändstickor vid den 13 mm breda bak-kanten. Avståndet mellan spryglarna är 60 cm, och mellan dessa ha fram till satts hjälpspryglar. Profilen är den rätt tunna Grant X-9, och på mitten av vingen är en del av kroppen anbragt.

Kroppen uppbyggs på bädd. De två huvud-ribborna och bundlisten är 5 x 5 mm furulister och de två övre listerna 3 x 3 mm furu — bakom vingen dock endast en. Spanten av 1 mm

kryssfanér är fram till 5-kantiga och baktill 4-kantiga. Adornas huvudriktning går vertikalt, varför de är förstärkta med en liten kryssfanerstrimla med adorna gående horisontalt. Nosklossen är av abachi.

Den pneumatiska bromsklaffsutlösaren är en tidskontakt, som i vanliga fall användes till belysning. En del onödigt gods är avlägsnat varigenom vikten har nedbringats till 70 gram. Efter c:a 6 min trycker knappen på den övre klaffen, som vid utlösningen "läser upp" för de två sidoklaffarna. Dessa öppnas medelst små fjädrar, varefter lufttrycket ombesörjer resten. Klaffarna öka sjunkhastigheten till c:a 200 cm/sek. Flygställningen är normal. Hastigheten något mindre. Partiet bakom utlösningmekanismen har förstärkts.

Den automatiska kurvklaffen finnes längst bak i kroppen. Den hålles på plats av ett gummiband B i höger sida och stannas i sin neutrala inställning av en stopp. Detta gummiband rives löst av en innanför anbragt ring C, som genom snöret D står i förbindelse med högstartsnörets ring. Därefter trycker gummibandet A på vänster sida klaffen till vänster. Härigenom uppnås att modellen går rakt upp i högstart och därefter flyger runt i kurvor, så där en gång var 30:nde sekund.

Stabilisatorn är en ellips med halvaxlarna 380 och 95 mm. Spryglarna (profil SM-3) är av balsa. Huvudribborna är två över varandra anbragta 3 x 3 mm furulister. Fram- och bakkanterna är balsalister, som genomskäras på läng-

den och limmas samman i önskad form. Stabilisatorn fasthålls av två små stöttor av pianotråd. Dessa ha anbragts fast på stabilisatorn men kunna tagas bort vid kroppen sedan kurvklaffen avlägsnats. I övrigt är stabilisatorn låst fram till och baktill av pianotrådsklämmor, som styras av

Fenan, som är byggd på samma sätt som stabilisatorn. Mellan huvudlisten sitter nedanför en list, vilken går genom stabilisatorn ned i ett litet tomrum, kurvklaffen. Fenans bakersta del är en trimklaff för fintrimning av modellen.

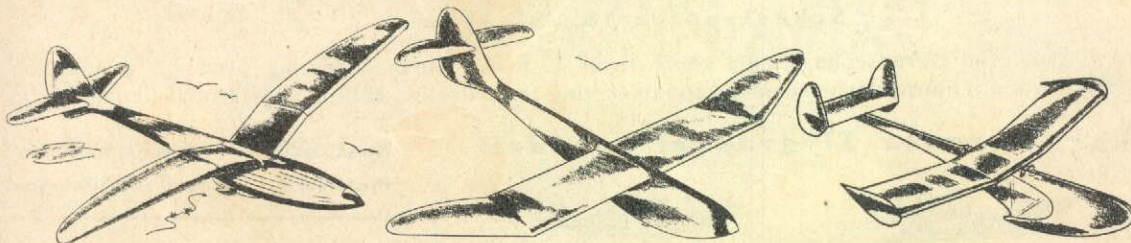
Beklädnaden består på vingen av vitt, på kroppen av rött papper, som dopats och lackerats. Stabilisator och fena ha klänts med medeltungt japanpapper.

Ytterligare data:

Stabilisatoryta	11,32 kvdm
Sidoförhållande	1 : 10,7
Tryckcenteravstånd	680 mm
Största kroppstvårsnitt	93,5 kvcm
Vikt, vinge	300 g
" , stab. med fena	55 g
" , kropp inkl. bromskl.	335 g
Sammanlagd vikt	690 g

SEGELMODELLER

KONSTRUERADE AV ER-FARNA MODELLFLYGARE



"GP 41" spännvidd 99 cm. Högvärdig segelmodell med utomordentliga flygegenskaper. Elegant strömlinjeformad. Mycket tydlig ritn. och arbetsbeskrivn. Lämplig övergångsmod. fr. motor- till segelflyg. Kompl. byggsats endast Kr. 6: 75.

"PASSAD" spännvidd 150 cm. En välflygande modell som dess konstruktör Rolf Dilot, Eslöv, vunnit många meriterande segrar med. Högvärdig tävlingsmodell för mera försikkomna modellflygare. Spryglar, spant o. alla detaljer tryckta på flak. Kompl. byggsats endast Kr. 9: 25.

"STARKE" spännvidd 94 cm. En lättbyggd och välflygande modell. Kan även byggas av de som aldrig tidigare byggt modellplan. Tryckta spryglar på flak. En trevlig modell till billigt pris. Kompl. byggsats endast Kr. 3: 50.

NYHET. Tyg för klädsel av segelmodeller. Utmärkt ersättning för siden. 90 cm brett. Pr meter Kr. 1: 50. Furulister alla dim. Färger, dope, balsalm m. m. Billiga priser. Flygklubbar erhålla rabatt.

BORÉUS

TEL. 111 42, 137 32. HÄLSINGBORG

Motormodeller: kompl. byggsatser:
Svalan stavm. 50 cm Kr. 2: 15
Triumf kroppsm. 50 cm , 3: 15
Speed stavm. 75 cm , 4: 75
Jupitr kroppsm. 100 cm , 5: 80

KUPONG

BORÉUS, Hälsingborg.

Order över 15 kr. fraktfritt.
Var god sänd mig följande:

Antal:		
"GP 41"	à	Kr. 6: 75
"Passad"	"	Kr. 9: 25
"Starke"	"	Kr. 3: 50
"Svalan"	"	Kr. 2: 15
"Triumf"	"	Kr. 3: 15
"Speed"	"	Kr. 4: 75
"Jupitr"	"	Kr. 5: 80
	Tyg för klädsel	

Varorna sändes till:

Namn

Adress

FT 5/42

Vi rekommendera:

**MARKISER
FLAGGOR**

TÅLT M. M.

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

A.-B. Järnkonstruktioner

Hälsingborg Tel. 10636 - 16336

Smides- och Mek. Verkstad

**Järnkonstruktioner
Elektrisk Svetsning**

**CHAMPION Tändstift
för flygmotorer!**

*

**Aktiebolaget
AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN**
Stockholm MALMÖ Göteborg

Kemikalier - Oljor

Färger - Syror

Bäst och billigast från

A.-B. ALLAN SVENSSON
Malmö Tel. Namnanrop

Carborundum & Aloxite
Slipskivor, skurstenar & brynen.

VICTOR
Metallsågblad

DUREX

slipduk, slippapper & maskeringsband

SLIPMATERIALAFFÄREN
MALMÖ

Malmö

WANGELS

**KEMISKA TVÄTT ÄR
KVALITETSARBETE**



DE MÅNGA HAVERIER som under senaste tiden inträffat inom USAs civilflygfart, ha förorsakat att senatoren Byrd hos amerikanska regeringen krävt att chefen för det civila flyget, general Oconnolly, skall avgå från sin post. Dessutom fordrar Byrd att en undersökningskommission tillsättes för att utreda det inträffade samt att alla trafikflygare med minst 10 års praktik inom yrket vilka f. n. göra militärtjänst skola få återgå till sin civila sysselsättning.

FLYGREKORDEN: FAI har nyligen utgivit en lista över officiellt erkända rekord den 1 oktober 1941. Det heter där bl. a.: För första gången ha FAls nya bestämmelser gällt, enligt vilka uppdelningen i kategorier efter motorvolym bortfallit, likaså klassen för lätta flygplan för damer. Detta är början till den förenkling som FAI redan flera gånger föreslagit. Tyvärr har man ännu inte genomfört liknande förenkling i fråga om distansrekorden — för det första ha de båda kategorierna med och utan passagerare bibehållits, och för det andra har man erkänt för många distansrekord.

Vi kasta en blick på den långa listan. Fyra länder inneha fyra världsrekord; största avståndet i rak linje (11.520,42 km) har tillryggelagts av Storbritannien, längsta sträckan i slutet bana (12.935,77 km) Italien, det absoluta hastighetsrekordet (755,138 km/tim) Tyskland och slutligen höjden (22.066 m) USA, men vid detta sista för det sig om en friballong... Klass A och B (friballonger och luftskepp) utelämnar vi i övrigt här.

Av 24 i klass C erkända rekord komma 7 på Italien (däribland även höjdrekorde på 17.033 m), sedan följer Tyskland med 6, USA med 5, Sovjet med 3, Frankrike med 2 och England med 1. Av 17 rekord för lätta flygplan komma 9 på Tyskland, 5 på Frankrike samt 1 på vardera USA, Sovjet och Italien.

I klass "C bis" (sjöflygplan) står Italien på första plats med 18 rekord före Frankrike, som har 4, och England, som har 1. I klassen för lätta sjöflygplan leder Tyskland, följt av Sovjet och USA. Rekorderna för amfibieplan äro uppdelade på USA och Italien, som ha 6 resp. 3 rekord. I klass G (helikopter) har Tyskland erövrat 5 rekord med den berömda Focke-Wulf Fw 61 VI.

Allt som allt leder Italien med 29 rekord, Tyskland kommer på andra plats med 23, följt av Sovjet med 12, Frankrike med 11, USA med 8 och Storbritannien med 2 rekord.

"SIDORODERLÖSA" CERTIFIKAT: I den amerikanska marknaden har det ju på senare år kommit en helt ny flygplantyp, bl. a. Ercoupe och Skyfarer, som ha sidostyrningen förbunden med skevningsrodren m. m. på sådant sätt att de ej behöva sidoroderpedaler. Manövreringen är mycket enkel, och planen äro spinsäkra i hit-tills ökad grad. Landningsstället är som bekant trehjuligt. Med anledning av denna typs uppträdande i marknaden översäger Civil Aeronautics Board att införa särskilda certifikat för denna klass av flygplan, vilka skola kunna förvärvas efter en kortare utbildningstid än för vanliga civilflygarcertifikat.

FLYTTBARA STARTBANOR ha prövats på sandig och sank mark i USA. De bestå av 3 mm tjock korrugerad stålplåt i längder om 3 m och 0,4 m bredd. Dessa plåtar sammanfogas så att man får en startbana på 900 m längd och 45 m bredd. På denna kunna de största och snabbaste flygplan landa och starta utan svårighet. En sådan komplett startbana väger omkring 1.000 ton och fraktades under de amerikanska försöken medelst 15-20 lastbilar.

SEGELFLYGVERKSAMHETEN I SCHWEIZ har under 1941 starkt ökat. Den sammanlagda flygtiden blev 1.154 timmar uppdelade på 17.442 flygningar. Motsvarande siffror för 1940 voro 72 flygtimmar och 4.877 flygningar. Under 1941 deltog 850 flygare med 105 segelplan (458 flygare med 48 flygplan under år 1940). En dödsolycka samt fem lindrigare fall inträffade under 1941. — För 1942 ha de schweiziska siffrorna för januari och februari nu offentliggjorts: 877 starter, 15 tim 59 min 33 sek flygtid och 15 erövrade diplom. — För tiden 1 april-13 oktober har Aero-Club der Schweiz föranställt om den sjätte nationella segelflygtävlingen, vilken ej är bunden till någon bestämd terräng utan kan utkämpas vid skilda segelflygläger inom landet. Det blir både höjd-, uthållighets- och gruppflygningar. Rätt att deltaga äga alla schweiziska segelflygare som inneha C-diplom och "sportlicens" för 1942.

GENERAL MOTORS håller på att experimentera med en tvåtakts flygmotor med bränslesprutning. Det är en vattenkyld fyrcyl. motor på 200 hk vid 2.500 v/min. bränsleförbrukning 220 g/hk tim, oktantal 72. Motorns torrvikt är 180 kg.

Vi rekommendera:

Malmö

SEV. MATTSSON

JÄRN, VAPEN, & SPORTAFFÄR

Tel. { 209 57
224 20

Östergatan 18
MALMÖ

**Lultgevär,
lultpistoler
& ammunition.**

**ELEKTRISKT
ISOLATIONS MATERIAL**

Oljeduk, Oljeduksband, Oljepapper, Presspannapp, Glimmer, Bakelit, Motståndstråd, Mikanit, Bomullsband etc.

HJALMAR ANDRÉN
Magasinsgatan 3 GÖTEBORG

RÖRINSTALLATIONER utför

**Värme-, Gas-, Vatten-,
Avloppsledningar**

**nyanläggningar • moderniser-
ningar • reparationer**

Införda offert!

Tel. 177 15 Frilsgatan 6, Malmö Tel. 756 10 växel

Bofors kvalitetsstål

**C. E. Johanssons
precisionsverktyg.**

Ombud för södra Sverige:

Oscar Holmén & Co.
MALMÖ

Värme- o. Sanitära installationer

A. G. Malmström & Co

Kalkbrottsigatan 26

Tel. 50225 LIMHAMN

Köhler's
KLICHEANSTALT.
STORA NYGATAN 54.
TEL. 167 34
108 42
MALMÖ.



PÅ VAKT ÖVER SVENSK KUST

gå Aeroplanaktiebolagets flygplan, konstruerade och byggda
för vårt flygvapen av svenska ingenjörer och arbetare.

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

LINKÖPING — TROLLHÄTTAN