

GHT, fredagen den 3:e augusti 1923.

## **Flygveckan inför starten.**

### **Torslanda står nu rustat för de stora tävlingarna.**

#### **Flyghamnen försedd med det allra nyaste på teknikens område.**

---

En av Handelstidningens medarbetare gjorde i går eftermiddag ett besök ute på flygfältet på Torslanda. Den nya vägen dit ut är nu färdig och i gott skick, fast en del av kurvorna äro ganska farliga. Med bil kommer man dit på en knapp halvtimme från Gustaf Adolfs torg.

Flygkompaniet från Malmslätt har nu slagit upp sina tält i norra hörnet av det stora fältet. Strax intill ha ett 20-tal tälthangarer rests för de svenska armémaskinerna, av vilka redan ett stort antal syntes där ute. Dessutom uppföres av tävlingskommittén en del provisoriska hangarer, bestående av träkonstruktioner täckta med tyg. Flygkompaniet har också medfört en generatorbil och en radiobil skönt krigsmålade. Under eftermiddagen i går hade här också uppförts en mast för den trådlösa, som skall stå i förbindelse med radiostationerna på Nya Varvet och på Ilug.

Den för flygningarna användbara delen av fältet mäter ungefär 750 m i längd och 450 m i bredd. På ena sidan begränsas det av vattnet. I enlighet med internationella bestämmelser äro gränslinjerna för fältet markerade med vita brädlämningar, utlagda på marken, med 100 m mellanrum. För att bringa reda i det stora antalet ankommande och farande maskiner samt för att förebygga kollisioner kommer ena halvan av fältet att reserveras för start och den andra för landning. Däremellan kommer att ligga ett neutralt fält. Som landningsmärke äro utlagda vitmålade bräder i form av ett T. Märket placeras där marken under för ögonblicket rådande vindförhållanden är lämpligast för en landning. Hjulen böra taga mark tidigast i jämnhöjd med eller strax bakom märket.

#### **Flygfyren i många avseenden tekniskt fulländad.**

På södra sidan om inloppet till flyghamnen finnes dessutom uppsatt en flygfyre och vindriktningssvisare av allra modernaste konstruktion. Inuti det lilla flygtornet finnes en behållare, rymmande gas för tre månader. Själva vindriktningssvisaren som är fäst ovanpå tornet är rörlig. Den är i form av ett väldigt T. Den längre stapeln, som mäter åtskilliga meter i längd, är försedd med fenor, varigenom den alltid kommer att bli inställd i vindriktningen, medan de två tvärstaplarna äro på översidan täckta med asbest. I korsningspunkten sitter själva fyren, försedd med Aga Dalénljus, med en sekunds långa blinkar, skilda åt genom en sekund mörker. Ljuset är avbländat uppåt och inåt land samt mot havet, så att fyren icke skall verka förvillande på sjöfarten. Däremot faller ljuset på de tre staplarna, som därigenom komma att lysa som ett stort T när det är mörkt. På den fjärde sidan äro anbringade tyngder som motvikt till den långa stapeln. Själva berget under fyren kommer att målas svart, för att det vita skall synas bättre.

Fyren är försedd med en s. k. Solventil, medelst vilken ljuset automatiskt tändes då det blir mörkt, och släcks då det åter blir ljust. Detta uppnås som bekant genom en särskild legering av metallen, vilken påverkas av ljus, men däremot inte av solstrålarnas värme, vadan apparaten fungerar lika bra vid mulen väderlek. Det finns ännu en sak att lägga märke till vid denna fyr, nämligen en av Daléns allra nyaste uppfinningar, som knappast kommit till användning förut i Sverige. Det är ett system genom vilket strumporna ombytes automatiskt, så fort de gå sönder. Den som i går demonstrerade fyren för oss, förstörde därvid den strumpa som brann. Så fort densamma försatts ur funktion, antändes en propp av trä, och då denna förtärts, sänkte

sig den trasiga strumpan, och en ny hel, som suttit i reserv under den andra, höjde sig upp på dennas plats och tändes. Som det finnes fyra sådana strumpor i reserv, föreligger ingen fara för att en fyr, som är försedd med detta system, någonsin skall slockna, om den blott ses efter från tid till annan.

### **En traktor drager hydroplanen i land på en slip och upp till hangaren.**

Vid hydroplanens landningsplats äro ett par pontonbroar utlagda, so vidga sig utåt vattnet och mellan vilka planen skola föras in till stranden. Här griper en transportvagn, som är rullad ned i vattnet, tag i maskinen underifrån, enligt samma system som på ett skeppsvarv. Vagnen dras därpå upp på land med en Fordson-traktor, varvid maskinen följer med. Med tillhjälp av traktorn och transportvagnen halas maskinen sedan på en slip ända upp till den stora hangaren.

Kapten Flory är kommandant över sjöflygstationen. Han har till sitt förfogande en stor motorbåt samt några roddbåtar.

Den stora hangaren upplåtes för trafik- och sportaeroplan. Den är i taket försedd med block och taljor samt en travers, så att när hydroplanen komma upp från pontonbryggan kunna de lyftas av transportvagnen och flyttas till den plats i hangaren, där man önskar ha dem. Givetvis kunna dessa apparater komma väl till pass om man skulle önska utbyta motorn på någon maskin.

### **Breguet XIX har fått motorn överhettad och kan inte tävla.**

Inuti hangaren kände vi igen en bekant från Ilug, nämligen den vackra franska maskinen Breguet XIX, som flyttats hit ut för att delta i den stora trafikflygtävlingen. Vi möttes emellertid av ett sorgebud. Vid provflygning på eftermiddagen hade motorn blivit överhettad och kan därför inte mera användas. Då någon reservmotor underligt nog inte lär finnas på Ilug och då det tar minst åtta dagar att få en ny från Frankrike, så torde den enda anmälda franska maskinen inte kunna starta i trafikflygningen. Detta är djupt att beklaga, då denna tävling därigenom mister en del av sitt intresse som en generalmönstring av de ledande flygländernas trafikflygplanstyper.

På taket till den stora hangaren nära gaveln är uppförd en tribun, där tävlingsdomarna skola ha sin plats. Där finns också en flaggstång, på vilken signaler komma att hissas utvisande i vilket varv flygning runt fältet skall försiggå. På dagen ges signalerna med flaggor, på natten med lampor.

Tävlingskommisarien har också sin plats vid hangaren, och alla trådar från det vidsträckta telefonnät, som lagts ut till alla delar av fältet, samlas till hans plats.

### **Programmet för flygtävlingarna.**

#### **Passagerareflygningar dagligen kl. 3-5 e.m.**

Programmet för flygtävlingarna är nu fastställt. Kl. 3 e.m. på lördag förklarar, som förut nämnts, kronprinsen flygfältet öppnat. Från kl. 3,15 till 4 e.m. företaga därpå svenska armé- och marinflygare uppvisningar. Kl. 3,55 uppsändes en röd raket. På slaget 4 går en vit raket till väders. Detta är signalen till de flygare som redan anlant från Rotterdam att nu få de passera mållinjen. Denna ligger mellan ett par av öarna vid inloppet till flyghamnen. Mellan kl. 4 och 8 e.m. anlända så deltagarna i premieflygningen och i ankomsttävlingen.

På söndagen börja tävlingarna kl. 2 e.m. med patrullflygning. Kl. 3,15 företages utsprång med fallskärm. Herr Walter Hinderlich hoppar med fallskärm av typen "Heinecke", medan typen "Thörnblad" demonstreras av konstruktören själv. Kl. 3,30 äger tävling i bombkastning rum. Som mål används ett tält, bestående av en enkel träkonstruktion, täckt med duk. Detta är placerat på ett cirkelrunt vitt märke av 6 kvm. Storlek. Varje tävlande kastar från 200 meters höjd tre bomber under två flygningar över målet. Det gäller att komma så nära målets mitt som möjligt. Endast övningsbomber användas.

Dessutom utföres skywriting av mr Bramson, om väderleken är lämplig.

Passagerarflygningar företagas varje dag utom på lördag mellan kl. 3 och 5 e.m. På måndag 12-5.

Måndagen ägnas för övrigt huvudsakligen åt vägning och kontroll av de flygplan, som anmäls till Tävlingarna. Allmänheten äger att mot avgift bese maskinerna och anordningarna på fältet.

På tisdagen börjar så den del av tävlingarna, som är förlagd till Göteborg med omnejd, vartill som bekant numera räknas även Malmö och Köpenhamn.

*Bild 1: Den hypermoderna luftfyren*

*Bild 2: Den stora hangaren med Breguet XIX*