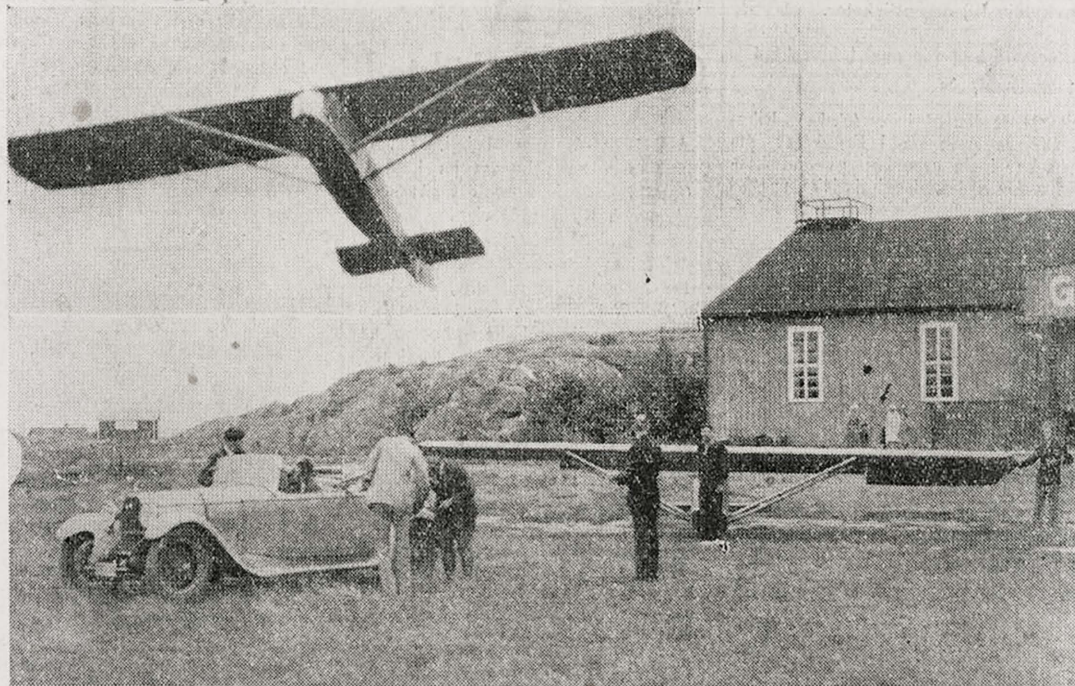


# 125 m. ÖVER TORSLANDA UTAN HJÄLP AV MOTOR.

M. T. Lang 33.

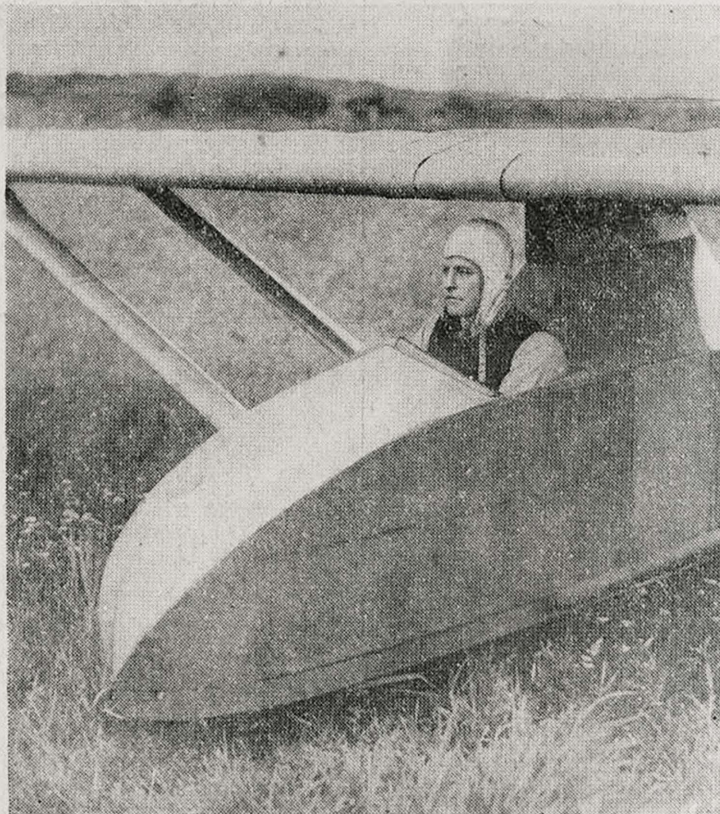


I går eftermiddag bjöds det på en verklig sensation ute på Torslanda. En bil körde i full fart över fältet och i luften flög ett vackert gulglänsande flygplan fullkomligt ljudlöst. Direktör Gösta Andréé gick omkring och verkade förvånad över att inte höra det sedvanliga motorsmattret, och polismästare Fontell hade infunnit sig enkom för att bevittna evenemanget. För övrigt var emellertid publiken fåtalig, vilket torde bero på det förhållandet, att segelflygningen — det var nämligen sådan det var fråga om — inte utannonserats eller meddelats i förväg för allmänheten.

## Planet lyfte elegant vid tredje starten.

Strax efter klockan 6 bogserade man ut ett smäckert segelflygplan ur hangaren, och en Bugatti spändes för och satte kurs tvärs över fältet och stannade inte förrän nära landsvägen på norra sidan, där ekipaget gjorde helomvändning. Löjtnant Anders Wenzler kröp i planet, ett par man höll det horisontalt, och Bugattin satte igång. Emellertid brast bogserwiren, varför starten måste göras om. Inte heller

Forts. på sista sid.



På den övre bilden synes segelflygplanet svävande över flygfältet vid Torslanda och nedtill sitter flygaren löjtnant Anders Wenzler vid ratten.

## 125 m. över Torslanda utan . . .

### Forts. från sid. 1

andra gången höll den, men tredje starten gick utmärkt. Bugattin satte full fart, och segelplanet höjde sig lätt och vackert i luften. Då det nått en höjd av cirka 70 meter, släppte bogserlinan, som var cirka 200 meter lång, och planet svävade i luften några minuter. Det seglade elegant tvärs över flygfältet och landade i närheten av hangaren.

### Första svängningen med svenskt segelflygplan.

Andra försöket lyckades om möjligt ännu bättre än det första. Bugattin fick ett litet motorkrängel, varför en annan bil måste fungera som bogserare. Den tog planet på släp så långt den kunde komma upp i nordvästra hörnet av flygfältet, där den vände mot hangaren, och satte full fart. Denna gång hade man alltså litet längre bogsersträcka, varför planet nådde betydligt högre än första gången. Cirka 125 meter högt torde löjtnant Wenzler ha nått, när wiren släppte, och sedan seglade han elegant över fältet ända fram till hangaren, gjorde en flott sväng och landade fint på flygfältet. Det var den första sväng, som gjorts med ett svenskt segelflygplan.

En tredje gång upprepades manövern, och denna gång gick segelflygplanet inte blott över det stora flygfältet utan fortsatte över vägen och landade på det lilla fältet öster om hangaren.

### Flygaren och byggarna förtjusta över de lyckade försöken.

Att löjtnant Wenzler var belåten med sina lyckade flygningar är helt naturligt. Minst lika förtjusta voro emellertid de chalmérister, som äro planetens byggherrar, och som sedan över en månad tillbaka hållit på med detsamma. Av de sjutton byggarna var det emellertid blott fyra eller fem, som hade tillfälle att närvara vid flygningarna och alltså få se resultatet av sitt arbete. Ingenjör Rolf Bergvik från Stockholm, som lett arbetena, ansåg, att flygningarna gått över förväntan bra och berömde sina elever för arbetet. Inte en enda justering behöver företagas med planet utan det visade sig fullt förstklassigt från början, och det är ett gott bevis på att chalméristerna gjort sin sak ordentligt.

## Under den närmaste tiden skall det "göras många hopp" med segelflygplanet.

Det är på initiativ av Svenska aeroklubben, som byggandet av segelflygplanet — det är nämligen två, men endast ett har satts ihop hittills — kommit till stånd. Huvudsyftet med bygget har varit, framhåller ingenjör Bergvik för M. T., att intressera chalméristerna för konstruktionsproblemen. Som bekant finns ingen professur i flygteknik vid Chalmers, varför detta varit ett utmärkt tillfälle för teknologerna i Göteborg att stifta närmare bekantskap med ett flygplanskonstruktion. Den som kan bygga ett segelflygplan, kan också bygga en motorflygmaskin, framhåller ingenjör Bergvik.

Det plan, som i går gjorde sin provtur, väger 110 kg. Det lämpar sig egentligen bättre för glidflygning än segelflygning, emedan vingytan är i minsta laget för segling, förklarar ingenjör Bergvik. Som glidplan är det emellertid alldeles idealiskt.

Hittills är det endast löjtnant Wenzler, som under ingenjör Bergviks ledning fått instruktioner i segelflygning, och även dir. Andréé har "gjort några hopp", som termen lyder på fackspråk. Men då båda förut äro flygutbildade, ha de lätt för att manövrera även ett segelflygplan, framhåller ingenjör Bergvik. Några av chalméristerna ha också försökt sig på några "hopp", och under den närmaste tiden tänka de "hoppa" riktigt på skarpen, förklara de för M. T:s medarbetare.

### God förskola för motorflygning.

Som förskola för motorflygning är segelflygningen av mycket stor betydelse, framhåller ingenjör Bergvik. I Tyskland är segelflygningen oerhört populär, och vissa flygbolag lära inte anställa flygare, som inte ha tagit segelflygarcertifikat. Segelflygare anses nämligen ha mycket stora förutsättningar att klara sig, om motorn skulle kränga och de skulle bli tvingade att nödlanda.

I Sverige har segelflygningen på grund av ogynnsamma omständigheter aldrig tagit någon fart, men nu hoppas man kunna komma igång på allvar, säger ingenjör Bergvik.

Nästa steg i segelflygningen ute på Torslanda blir bogsering med flygmaskin i stället för med bil. Det är med denna metod, som de flesta långflygningsrekord med segelflygplan ha satts.