VINGAR



Nr 1 1946
Januari

Flygande buss

50 öre
I Danmark 75 øre

VINGAR

För flygsinnat folk

NR 1 JANUARI 1946 ÅRG. 2

UR INNEHÅLLET:

	sid.
Finlands vingade riddare ...	4
Bristol 170 — Wayfarer	7
Flygvägar i Schweiz	10
B-32 Convair	12
Franska flygets come back ..	15
Seabee — skräddarsydd för Sverige	17
Ryska Vingar	19
Finsk flygmillionär till ABA	21
Bernt Balchen — Den flygande vikingen	22
Sand och mod	24
Lär er flyga	29
FKG — Gamen	32
Ca — Max	32
Nytt från hela världen	34
Brommaglimtar	36
Vingligt	37
Torslandaglimtar	38
X-ordet	38

Redaktör och ansvarig utgivare: **Bengt Lingmark.** Annonschef: **E. Rydberg.** Redaktion och expedition: Tjärhovsgatan 22, Stockholm, tel. 44 39 05. Annonsavdelning, tel. 27 53 70. England: **Philip Andrews** Publishing Company 143, Fleet Street London E. C. 4. Finland: **Pärttyli Virkki,** Fänrik Stålsgatan 11 C 40, Helsingfors. Norge: **Sverre Thoresen,** Boks 71, Oslo. Amerika: **Philip Andrews,** Publishing Company 545, Fifth Avenue, New York City.

Eftertryck förbjudes.

TRYCKERI A.-B. FYLGIA. STHLM 1946

Stratovision

Televisionen kommer med flyget!

Det var tio år sedan jag såg en televisionsmottagare för första gången, och allt sedan dess har vetenskapen väntat på någon som kan göra televisionen ekonomiskt möjlig. Det är självklart att televisionen måste erbjuda stora ekonomiska möjligheter, om någon kan lösa problemet att sända bilder på långt håll och få dem att "gå runt hörn". Det ser ut som om den 27-årige C. E. Nobles vore den som klarat det problem, som sysselsatt varje radiotekniker sedan Marconis dagar. Åtminstone tror de ledande männen i Westingtonhause och Glenn L. Martin Co. att Nobles' idéer är värda att investera stora kapital i.

Stratovision, som det nya systemet kallas, är en enkel kombination av flyg och televisionssändare, som om den visar sig hålla kan ge kontinenterna ett fullständigt sändarnät för goda televisionsprogram. Hittills har televisionen varit begränsad till sträckor på c:a 5 mil och erfordrat höga sändarantennmaster. Nu föreslår Nobles att markstationerna sänder sina högfrekventa impulser rätt upp i luften, där de mottagas av ett flygplan på 9 000 m höjd och återutsändas från en sändare i planet. På detta sätt beräknar man att en relativt svag station kan sända över en cirkelyta med 400 mils radie, då en stark sändare på marken endast kan tas in på 50 mils avstånd.

Enligt detta projekt skulle 14 av Westinghouse-Martins plan, som flyger i cirklar över vissa städer, kunna förse 78 proc. av USA:s befolkning med olika televisionsprogram. Naturligtvis finns det betydande tekniska svårigheter, som ännu måste övervinnas, men dessa anses vara obetydliga i jämförelse med de hinder som möter varje annan alternativ metod.

En kedja av mottagare- och förstärkarstationer på låt oss säga 6 mils avstånd från varandra, skulle kunna överföra program från New York eller Hollywood till hundratals städer i USA. Men tyvärr skulle störningarna, redan efter tre stationer flytta hjältens näsa någonstans där man väntat sig att finna slipsknuten, för att ta ett drastiskt exempel. Det skulle behövas 6 000 stationer för att få även ett glest nät över Förenta Staterna. Trots en anläggningskostnad på mer än en halv miljard kronor, skulle ändå största delen av befolkningen vara utan televisionsprogram.

En andra möjlighet att förse hemmen med television skulle erbjudas av ett system co-axiala kablar, som prövats icke utan framgång för några år sedan. Men dessa kablar kostar 40 kronor metern så den halva miljarden skulle gå åt redan till att förbinda Hollywood och New York. Och fortfarande vore största delen av befolkningen utan television.

I jämförelse härmed bjuder stratovisionen 9 olika inställbara program samtidigt, med störningsfri mottagning. Det vill säga att Glenn Martin kunde bygga sina plan av rent guld, utan att tillnärmelsevis nå den kostnad som andra möjligheter betingar. Här har fredsflyget ett nytt gigantiskt användningsområde.

Enligt de nuvarande planerna projekteras lågvingade helmetallplan något mindre än de flygande slagskeppen. Varje station tilldelas fyra plan, av vilka två är i luften och alternativt kunna sköta sändningen och två äro beredda till avlösning vid närmaste flygfält. 1950 kommer man enligt planerna att ha över femtio sändarstationer.

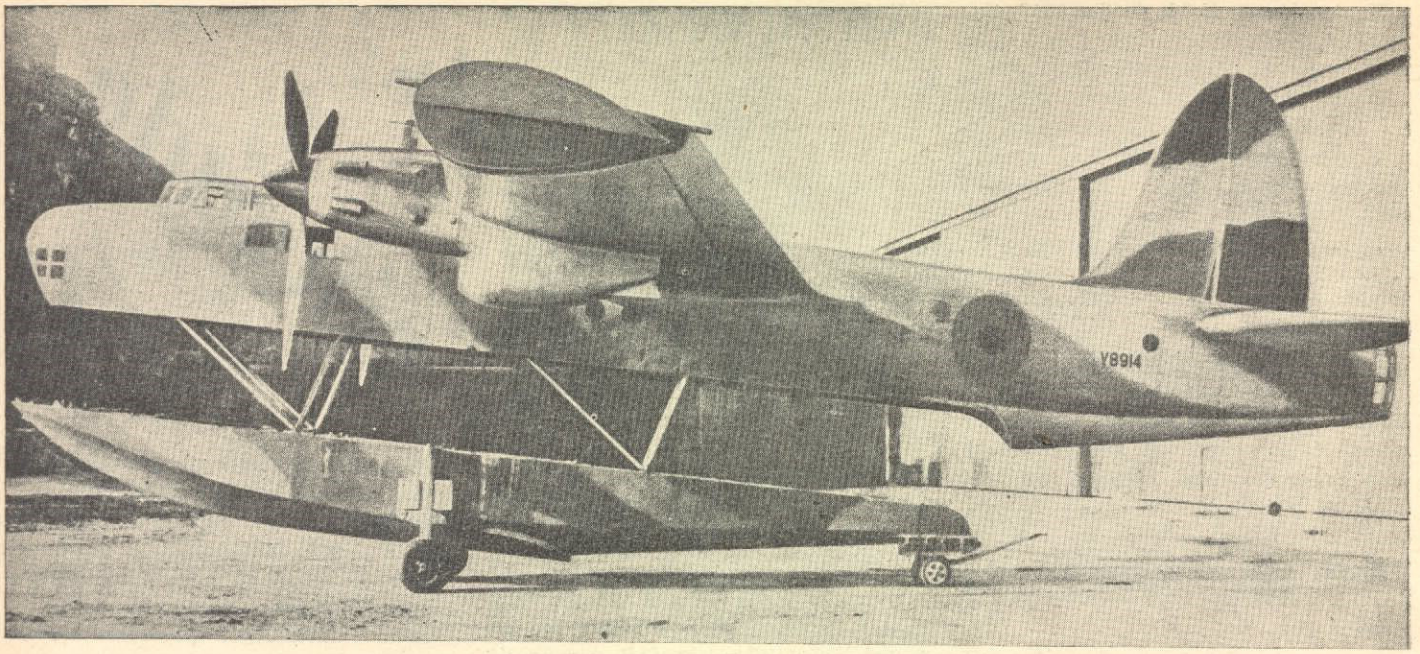
FÖLJ ALLA NYHETER OM FLYGET GENOM ATT PRENUMERERA PÅ

VINGAR

Prenumerationspriset är endast:

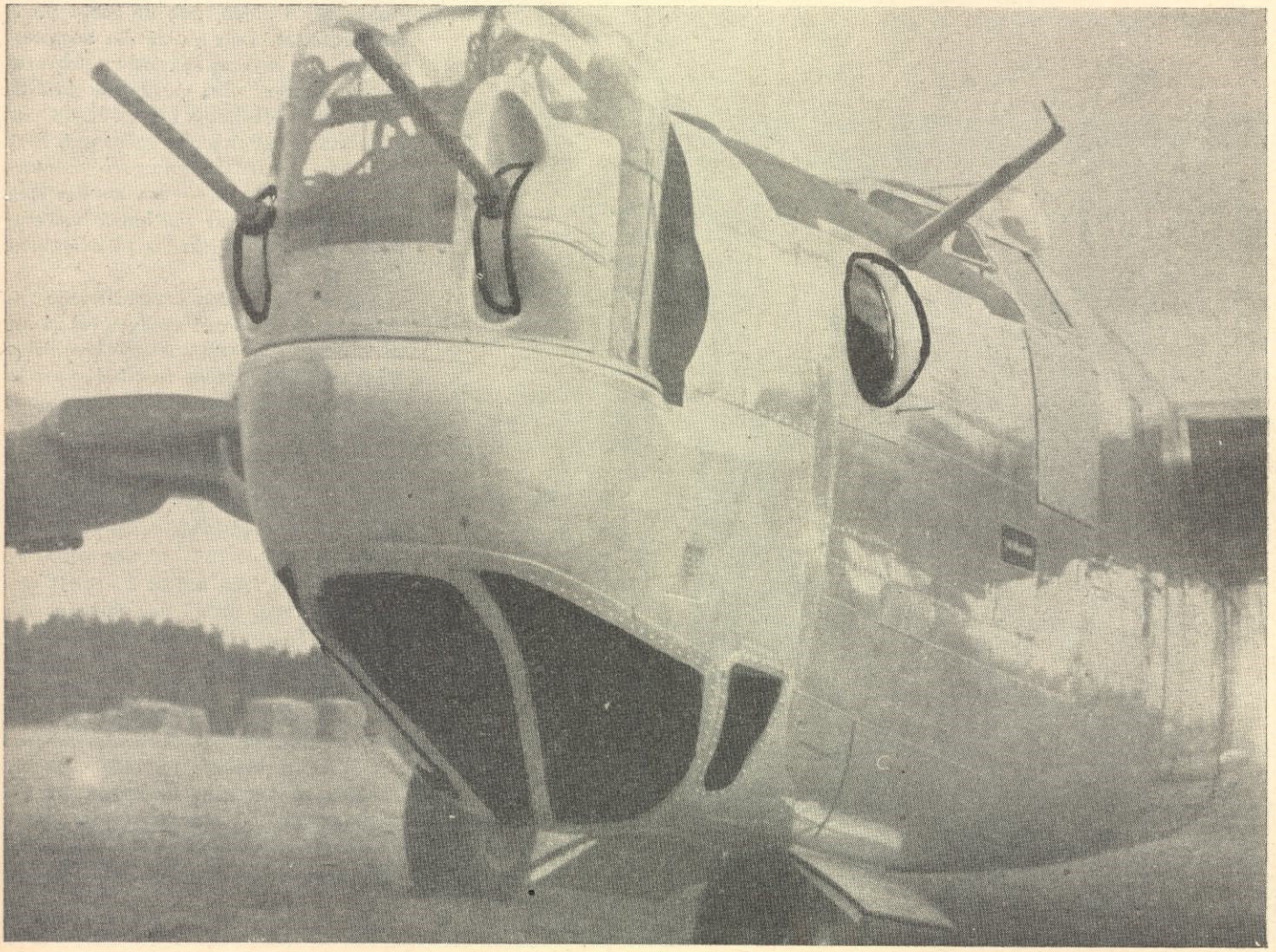
Helår kr. 5:— Halvår kr. 2:75

Prenumeration och rekvisition av presentkort sker enklast genom att inbetala avgiften på postgirokonto 19 64 65, men angiv tydligt vad inbetalningen avser.



I USA betyder Dumbarton planer för freden — i England innebär Dumbarton detsamma som Blackburn Aircraft Ltd, d. v. s. plan för freden och ett av dem, Blackburn B-20 innebär en lösning av de aerodynamiska problemen för flygbåtar.

Titta här så redaktionsgossen bär sig åt med bildmaterialet! Lite tusch på fotot och mycket tusch på fingrar och näsa och här är resultatet. Liberatorn ser ut som ett förhistoriskt vidunder — 'Rather goodlooking' sade vår amerikanske vän.



PÄRTTYLI VIRKKI:

Finlands vingade

Kapten Paavo *Kahla* föddes 1918. Genast efter studenten 1938 antogs han som aspirant till militärflygskolan i Kauhava, först på förarlinjen, men efter 14 1/2 timme DK hamnade han på spanaravdelningen, ty det var mycket ont om spanarämnen medan förarkursen — som vanligt — var överlupen med folk. Han hade inte utfört någon soloflygning, vilket bör hållas i minnet, när vi närmare skall tala om Kahlas vidare bedrifter.

Flyglärarna från 1938 påminna sig ännu, huru de redan då fäste sig vid Kahlas förvånansvärt goda spanarförmåga. Men i flygskolan ansågs han ej vara något ljus, i en del teoretiska ämnen hade han knappt godkänt, men i andra högsta betyg.

Kahlas reservofficerskurs avslutades den 24/5 1939 och kort därefter utbröt vinterkriget.

Den första flygningen över fronten var naturligtvis den minnesrikaste, men inte saknas det spänning under de övriga 58 turerna, som Kahla gjorde över fiendeland under dessa 100 vinterdagar. Hans 'hovplan' var undantagslöst Fokker C X, som visade sig vara ett gott spaningsplan. Hastigheten kunde dock ha varit större. Ibland användes C X:an för störtbombning, för vilket den var särskilt lämplig.

Dessa ständigt ensamt uppträdande finska spaningsplan utsattes för en fruktansvärd rysk aktivitet var än de uppenbarade sig. Den säkraste och i många fall enda räddningen bestod i störtdykning med upptagning i trädtoppshöjd. På detta sätt räddade besättningen många synnerligen värdefulla upplysningar om fiendens positioner och rörelser. En välutvecklad spanarinstinkt parad med värdefulla erfarenheter och framför allt en god portion tur räddade den dåvarande fänriken Kahla och hans förare, fältväbel *M. Perälä*, ur många tillsynes hopplösa situationer.

Efter vinterkriget påbörjade Kahla sina studier för forstmästarexamen. Han hade redan kommit rätt långt, när det återigen gällde att inställa sig i den gamla spanardivisionen.

Nu följde snabbt på varandra ett stort antal flygningar. Dels gällde det rena spaningsuppdrag, vilka som alltid när Kahla var i elden, gav de bästa tänkbara resultat. Dels gällde det noggranna och ofta mycket svårlösta fotograferingsuppgifter, vilka omväxlade med direktartillerieldledning, i vilket Kahla var en mästare. Redan under sommaren 1941 hade han 100 frontflygningar — vinterkriget medräknat — och antalet steg småningom till över 400 innan han stupade i kamp mot tyskarna på den norra fronten.

Kapten Kahla den personifierade anspråkslösheten. Han formligen led av att se pennan och anteckningsboken halas fram ur intervjuarens ficka. Han ansåg sina flygningar så enkla, naturliga och vardagliga, att inte fanns det någonting att berätta om dem.

Det ryska luftvärnet gav han sin fulla erkänsla. Han hade haft mer med det att göra, än vad som kunde anses hälsosamt. En gång gällde det att utföra en fotografering från endast 2.500 (!) meters höjd. Men mitt i det område, som skulle avbildas, var ett 40 mm:s lv-batteri, som naturligtvis blev i högsta grad aktivt, när det finska planet närmade sig målet. Kahla gav kallblodigt order åt föraren att fortsätta. Snabbt närmade sig krevaderna planet, så att Fokkern skakades av lufttryckt och fotograferingen måste avbrytas, men efter 5 minuter uppenbarade sig Kahla & Co. ånyo över målet och fullföljde uppgiften.

En unik uppgift var det s. k. "blod-



Två goda flygare som stupade i striden. Kapten Kahla läser kartan för fänrik Ovaskainen.

riddare



II

bombardemanget". Kahla hade fått till uppgift att transportera 35 liter friskt, levande blod till en helt avskuren förstahjälp-station inom stridsområdet. En synnerligen förnämlig orientering och från knappa 50 meters höjd fällde han sin "blodbomb" precis på den rätta fläcken. Den räddade flere finska soldaters liv.

I augusti 1942 upplevde löjtnant Kahla sitt mest spännande äventyr, som söker sin like åtminstone inom det finska flyget och som på ett pregnant sätt visar hans otroliga kallblodighet och rådlighet, när det gällde att blixtsnabbt besluta sig för och utföra det till synes omöjliga. Men Kahla litade alltid på flykarens goda tur, när det riktigt gällde.

Kahla startade med fänrik *P. Mannermaa* vid spaken på en spaningsflygning till den sydöstra stranden av Onega-sjön. Från en välbeväpnad fientlig ställning riktades mot dem en effektiv lv-eld och plötsligt upptäckte Kahla, att föraren, fänrik Mannermaa, dödligt sårats. Efter några ögonblick gav Mannermaa upp andan, men planet flög vidare. Blixtsnabbt beslöt sig Kahla för att själv föra hem Fokkern. Det gällde att med minsta tidsförlust förflytta sig fram till förarsätet. Men spanarkabinens huv var som fastlåst, och gick inte att draga tillbaka. Huven är öppen baktill. Alltså fanns det ingen annan råd än att krypa ut baktill och försiktigt försöka krypa över kabinens tak framåt. När han just skulle börja sin farliga klättring slet luftströmmen bort brillorna och sedan flög huvan sin väg — han hade sällan hakremmen fast. Men sedan kom det värsta: fallskärmen fastnade i spanarkulsprutan, den öppnade sig, men hölls till all lycka till största delen inom "spanargropen". De långa hängslena gjorde dock, att han kunde fortsätta så att när han till sist fick den högra foten i den öppna förarbrunnen nådde han med ena handen nätt och jämt spaken. Planet hade under tiden börjat stiga och var i kanske endast någon sekund från en grandios spinn. Spaken ett litet grann framåt och situationen var räddad ifråga om vikningen — men nu satt Kahla fullkomligt fast, den öppnade fallskärmen bromsade resolut allt framåtskridande, medan planet fortsatte sin färd österut och luftvärnet brassade på för fullt!

Ömsom spakande, ömsom sökande sin kniv med den lediga handen lyckades Kahla få slidkniven lös — den var slö, men med dess hjälp både sågades och filades på fallskärmens selar till dess han kom lös från den obehagliga fångenskapen.

Mannermaa var död, därom rådde intet tvivel. Kahla försökte pressa sig ned framför den döda kamraten, men det var alltför trångt, varför han först måste kränga av sin resterna av fallskärmsselen och den tjocka flytvästen, som slängdes överbord. Försiktigt satte han sig i kamratens famn, varligt flyttade han den dödes fötter från fotpedalerna och började *sin första soloflygning* med det tunga spaningsplanet, som han aldrig tidigare flugit själv. En snabb orientering, en försiktig, vid kurva i det närmaste 180° och nosen pekade åter hemåt. Och spanarblodet förnekade sig ej, ty under återfärden hann han ännu göra en mängd observationer om den ryska verksamheten på marken under honom.

I den trånga förarbrunnen hade han ej rum för spaken, när den skulle föras tillbaka vid landningen på hemfältet. Kahla gjorde sitt bästa, men planet, som just vid landningen vände nosen något åt sidan, kom rätt hårt ned och slog över. Motorn hade han dock kuperat och Kahla föll oskadd ur. Endast en flyga-

Andra avsnittet av serien om Finlands flygande riddare av Mannerheimkorset berättar om två flygspanare vilka båda ljutit flygardöden — men deras bragder är värda att minas . . .

re kan rätt uppskatta denna fullkomligt fantastiska prestation.

Men Kahlas goda tur följde honom inte till krigets slut. Under striderna mot tyskarna hamnade han i våldsam lv-eld och erhöll synbarligen en fullträff i planet, som redlöst störtade ned i ödemarken. Så slutade mästerspanarens ärorika flygarbana.

Förutom Mannerheimkorset erhöll kapten Kahla ett stort antal andra militära utmärkelser.

Samtidigt med kapten Kahla, den 26 april 1942, fick vår andra mästarspanare och -bombare, löjtnant *Rolf Winqvist*, sitt Mannerheimkors. Efter studentexamen 1938 låg han en tid vid tekniska högskolan i Helsingfors men avbröt studierna för att gå igenom flygkrigsskolans spanaravdelning.

Hans första frontflygning skedde i början av vinterkriget i december 1939. Hans goda resultat vid den första bombningen, som skedde under synnerligen svåra omständigheter lät oss förstå, att det ej var fråga om någon lyckträff. En grönare spanare skulle säkerligen respektfullt hållit sig på avstånd från det ryska pansartåget, som stod invid målet. Men "Rollo" lät sig ej skrämmas, han gjorde ett noggrant arbete och belöningen blev några fullträffar på det utpekade målet. Vid hemresan höll det på att gå galet. På flygbasen hade en ogenomtränglig dimma stigit upp, och den korta vinterdagen hade övergått till dunkel skymning. Vid den tiden hade de finska Blenheimplanen ännu ej anläggningar för instrumentlanding, ej heller peilingsanordning, utan det gällde att vända och orientera till något lämpligare flygfält, när hela landet var totalt mörklagt. Bensinen började tryta, men i sista ögonblicket satte han sig på ett fält över 100 km från den egentliga basen.

Intill sin flygardöd hann Winqvist utföra något över 100 frontflygningar. När man granskar divisionens statistik över fullträffar, måste man förvåna sig över "Rollos" stora andel i dem. Oftast var det fråga om mycket små mål, som "behandlades" av 1—3 plan åt gången. När hans resultat upp till 70 proc. noterades som mycket framgångsrika, är det en sällsynt god prestation. För att inte tala om de spanings- och fotograferingsuppgifter, som han samtidigt utförde på ett briljant sätt, lika noggrant, lugnt och kallblodigt som allt annat han företog sig.

En gång, när jag frågade honom, vilken upplevelse som för honom varit den mest spännande berättade han mig en upplevelse från ett spaningsuppdrag. En rysk Mig-1 anföll det finska Blenheimplanet med stor häftighet. Kulsprute-skytten försökte med sitt enda rörliga vapen hålla jaktplanet på avstånd, men det är klart, att bombplanet hade det ganska trångt. När projektilerna från Mig-1-planet trängde in i flygkroppen på BL strömmade explosionsgaserna in i kabinen och flygarna trodde redan, att deras plan brann. Föraren fortsatte trots allt med sina undanmanövrer. Med god fart närmade sig planen markytan, skytten i tornet gav tillbaka allt vad han förmådde och lyckades verkligen störa Mig-piloten såpass mycket, att denne sköt slut sin ammunition utan att få ned Blenheimen. Ett tag hände det, att just när tornskytten böjde sig ned bakom sitt pansar för att snabbt taga fram en ny ammunitionstrumma sköt jaktplanet hans glastorn i små smulor. Trots allt landade Blennheimen välbehållen, men tämligen perforerad på sin bas.

Detta anfall var ej det enda, som Winqvist varit utsatt för. Ett par gånger såg hans Blenheim ut som ett såll, men den kunde i varje fall landas helt normalt. Mången tror, att spanaren inte kan göra någonting allt vid sådana tillfällen, men det är fel. Om än piloten "gör" det hela kan dock spanaren genom sina observationer, råd och lugna uppförande leda förarens rörelser och ibland på ett avgörande sätt hjälpa besättningen lyckligt hem. Dessa egenskaper hade Winqvist i högsta grad.

Han visade ständigt kallblodighet och en riktig uppfattning av de rätta förhållandena. En gång, när han skulle starta med en Blenheim måste de genast efter starten göra en forcerad landning just vid flygfältets gräns. Planet fattade eld och det var fara för att det när som helst skulle explodera med hela sin bomblast. Ytterst kallblodigt började Winqvist, som själv skadats vid den hårda landningen, hjälpa sin rätt svårt skadade förare från en säker död. Skytten i tornet, den även i Sverige kända spjutkastaren Matti *Mikkola*, dog vid olyckan.

När divisionen, till vilken löjtnant Winqvist hörde, i stället för Blenheimplanen fick emottaga de nya Junkers Ju 88 var det närmast Winqvist, som fick i uppdrag att handhava utbildningen av de olika besättningarna, ty han var språkkunnig, tekniker och redan då en erfaren spanare. Det gällde att lära in en helt ny metod: störtbombningen. Även här visade sig Winqvist intelligens överlägsen, den nya metoden infördes och inlärdes på mycket kort tid.

Midsommaraftonen 1944 kom slutet. Vid återfärden från en lyckad bombflygning råkade ett ryskt jaktplan få syn på dem. Det snabba anfallet kom som en fullständig överraskning och ryssen lyckades skjuta ned Junkersplanet.

Löjtnant Rolf Winqvist var en anspråkslös, utåt tystlåten och en mycket noggrann man, som bland kamraterna var glad och livlig. Hans förhållande till kamraterna betecknades alltid av största hjärtlighet och öppenhet. Hans intellekt var betydligt rikare än vad som är vanligt och han gick att lösa alla sina uppgifter med en matematisk noggrannhet och precision, som bottnadei gediget tekniskt kunnande. Han lämnade ett stort tomrum efter sig.



Krigskorrespondenten Pärttyli Virkki intervjuar löjtnant Winqvist (t. v.) och hans mekaniker t. h.

Vingar presenterar:

BRISTOL 170 WAYFARER FREIGHTER

I en tid då flygets slagord är FART, KOMFORT, kommer Bristolfabrikerna med ett tungt vägande inlägg; EKONOMI.

Liksom England en gång erövrade världshaven genom klok politik och sunt omdöme, kommer England att ha ett ord med i laget när det gäller erövringen av lufthavet. Bristol 170 är ingen vackert plan. Det vore en överdrift att kalla det snabbt, ja, det är tveksamt om det ens kan betecknas som modernt. Ur en synpunkt står det på höjden av modernitet — dess driftskostnader äro pressande till minimum, även beträffande marktjänst och översyn har man lagt största vikt vid god ekonomi. Bristol 170 kommer att bli luftens lastdragare, en flygande omnibuss. Och bakom konstruktionen ligger Englands erfarenheter från det andra världskriget.

Bristol 170 bygges i två versioner, Freighter och Wayfarer, den senare passagerarplan.

Freighter konstruerades för små flygfält, för stor lastkapacitet, för tungt och skrymmande gods och först och sist — säkerhet (i helmetallkonstruktion).

Bristol Freighter är ett tvåmotorigt, högvingat monoplan med fast landställ. Lastrummet har utformats med tanke på snabb lastning och lossning genom nosen. Stora dörrar, som öppnas åt sidorna gör det möjligt att köra fram med lastbil och lasta eller lossa direkt på lastrumsgolvet, med hjälp av en telfer som tar 500 kg. För tyngre gods kan man använda två telferkrokar i tandem. Akterut finns en dörr 150×110 cm, som leder till separat lastrum för post och värdefullare gods. Detta rum står genom en dörr i förbindelse med det stora lastrummet.

Utrymmet i lastrummet tillåter att man kör in med en tretons lastbil, som med full last kan flygas till destinationsorten. Bristol Freighters lastkapacitet överstiger nämligen 5 ton.

Golvet i lastrummet är av kraftig konstruktion; trädäck på metallbalkar och extra förstärkningar för transport av fordon på hjul. Planets konstruktion i övrigt är robust, alla spant och longeronger är byggda av standardprofiler.

Föraren och radiotelegrafisten ha sin plats i en kabin över lastrummet, framför motorerna, vilket ger en utmärkt sikt. Dubbelkommando och autopilot kan ev. ingå i utrustningen.

Vindrutan, som är generöst tilltagen har glycolsprutningsanordning mot nedisning, förutom vanliga vindrutetorkare.

En varmluftsanläggning för kabinen ingår i utrustningen och plats finnes för ytterligare ett aggregat om lasten skulle fordra särskild värme.

En stege leder från kabinen till lastrummets styrbordsvägg. För att slippa öppna de stora lastdörrarna var gång någon av besättningen vill gå ut eller in i planet, är den ena försedd med en lucka, som kan öppnas såväl inifrån som utifrån.

Vingarna är byggda enligt Bristolsystemet som på Blenheim, Beaufort och Beaufighter visat sin överlägsenhet över vanlig monocoquekonstruktion. Mellan motorer och flygkropp finns två bränsletankar på tillsammans 3.750 liter. Även om tankarnas placering skulle tillåta fallförgasare, finnes elektriska bränslepumpar och systemet är avsett för påfyllning under tryck.

I nacellerna sitter två 14-cylindriga Bristol Hercules 130, samma motorer som på Bristol Beaufighter och många andra militära flygplan. Motorupphängningen är utförd så att motorn med oljetank, kylare och tillbehör kan lossas från nacellen genom avlägsnandet av fyra sprintar. Propellrarna är Rotol, fullt omställbara på hydraulisk väg och kan förses med anordning mot nedisning.

Man har valt fast — icke indragbart — landningsställ — emedan det ger mindre vikt, större säkerhet och är billigare och lättare att sköta än det indragbara. Av samma skäl har man valt sporrhjul, som dessutom väl lämpar sig för mindre goda fält. Landningsstället, även sporrhjulet är försett med oljestötdämpare.

Det fasta landningsstället valdes efter ingående kalkyler över kostnad, fart och lastförmåga. Det visade sig att vad man vinner i fart med indragbart landningsställ, förloras genom ökad vikt.

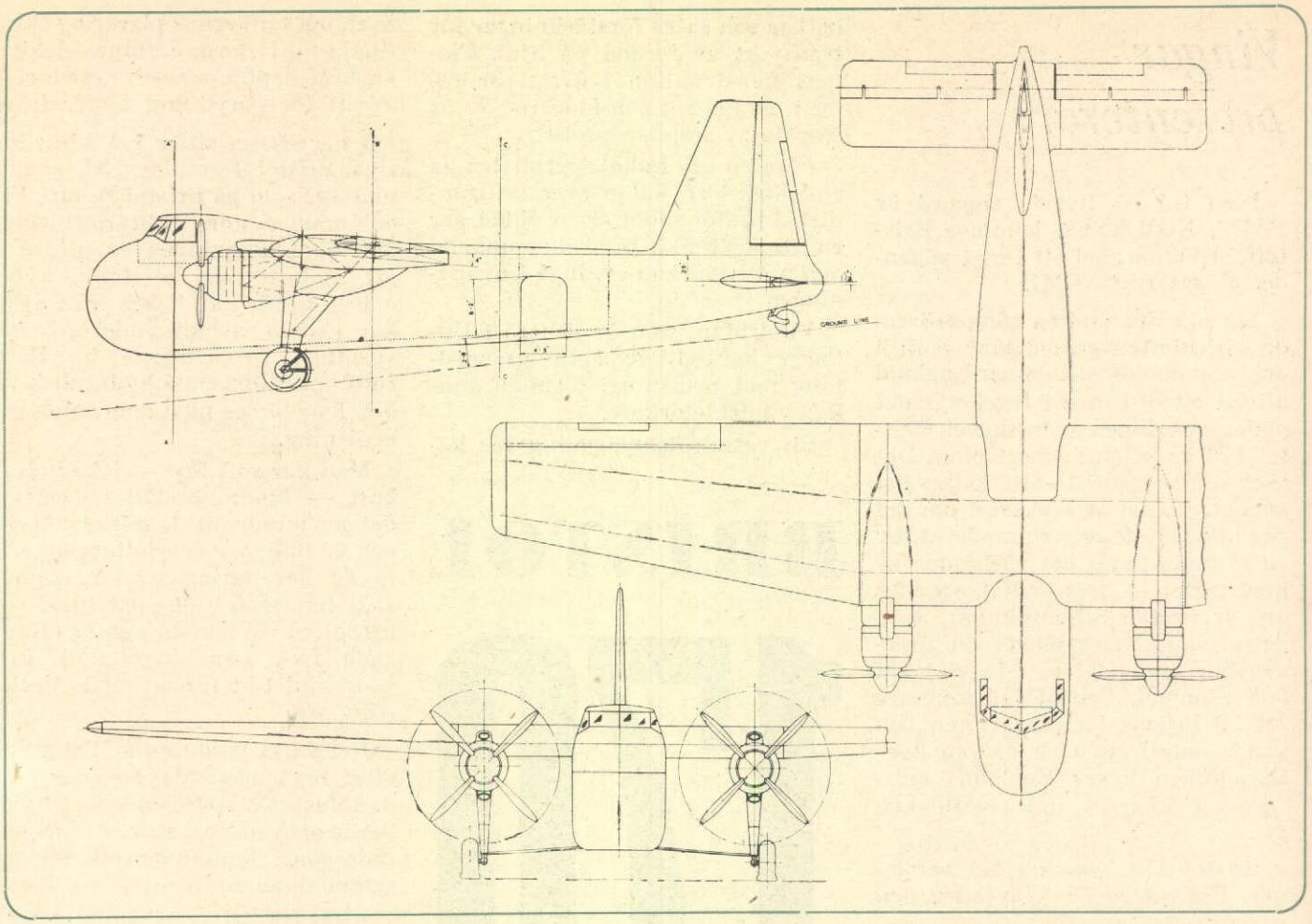
Efter speciella önskemål utrustas planet med skidor, flottörer, anordningar mot isbildning och för att under flygning ta upp och släppa postsäckar etc.

Bristol Freighter har flugit och flyger, ständigt bevisande riktigheten av de principer efter vilka planet konstruerats.

Boresett från de stora nosdörrarna och utrymmets disposition för passagerare är Wayfarer samma plan som Freighter.

Passagerarekabinen rymmer 24 passagerare i 17 rymliga, bekväma dubbelfåtöljer, nio på babordssidan och åtta på styrbord, alla med var sitt stora fönster. I nosen finns bagagerum och stora utrymmen för fraktgods, åtkomliga i kabinen, där det är avskilt från passagerare och inte kan åtkommas utan pilotens vetskap.

Följande siffror ange nyttig last för olika flygsträckor, inkl. bränslereserv på 60 % av förbrukningen vid ekonomisk marschfart (crusing speed) 290 km/tim med 850 hkr:s motorer på 1.500 m höjd. Vid en flygsträcka av 160 km förbrukas 335 l bränsle, och medföres 470 l



då nyttig last (netto) kan uppgå till 4 770 kg. Motsvarande siffror för en flygsträcka på 1.000 km blir 1 600 l förbrukat, 2 500 l medfört bränsle och nyttig last 3.340 kg. På längsta flygsträckan, utan reservbränsle, 1.600 km, skulle kunna medföras en nyttig last (netto) på 3.245 kg, dvs. 34 passagerare samt 13,6 kg bagage för var och en. Hänsyn har vid beräkningen tagits till erforderligt kraftöverskott vid start och stigning till 1.500 med hållande av färdkurs.

Varje passagerare har sin kran för reglering av friskluft. Även för ventilation av tvättrum, bagage och lastutrymmen ginnes tillräckliga anordningar. För uppvärmningen svarar ett Janitrol-aggregat i förarkarbinen och varmluften dirigeras till varje fåtölj i kabinen.

Bristol Wayfarer flög för första gången den 2 dec. 1945 och resultatet betecknas som "synnerligen tillfredsställande".

Driftskostnaderna för Freighter per flygtimme utgör 387: 55. För Wayfarer tillkommer — lön till stewadess och expenser vid flygplatser etc. — appr. 54:—, det skulle innebära, fördelat på 34 passagerare 13: — per man och timme! Följaktligen har man kommit fram till ett flygplan, som har förutsättningar att konkurrera med järnvägarna.

Utrymmet i planet medger ledigt att passagerarantalet ökas till 40 eller kan frakt—passagerarutrymme avvägas efter speciella önskemål.

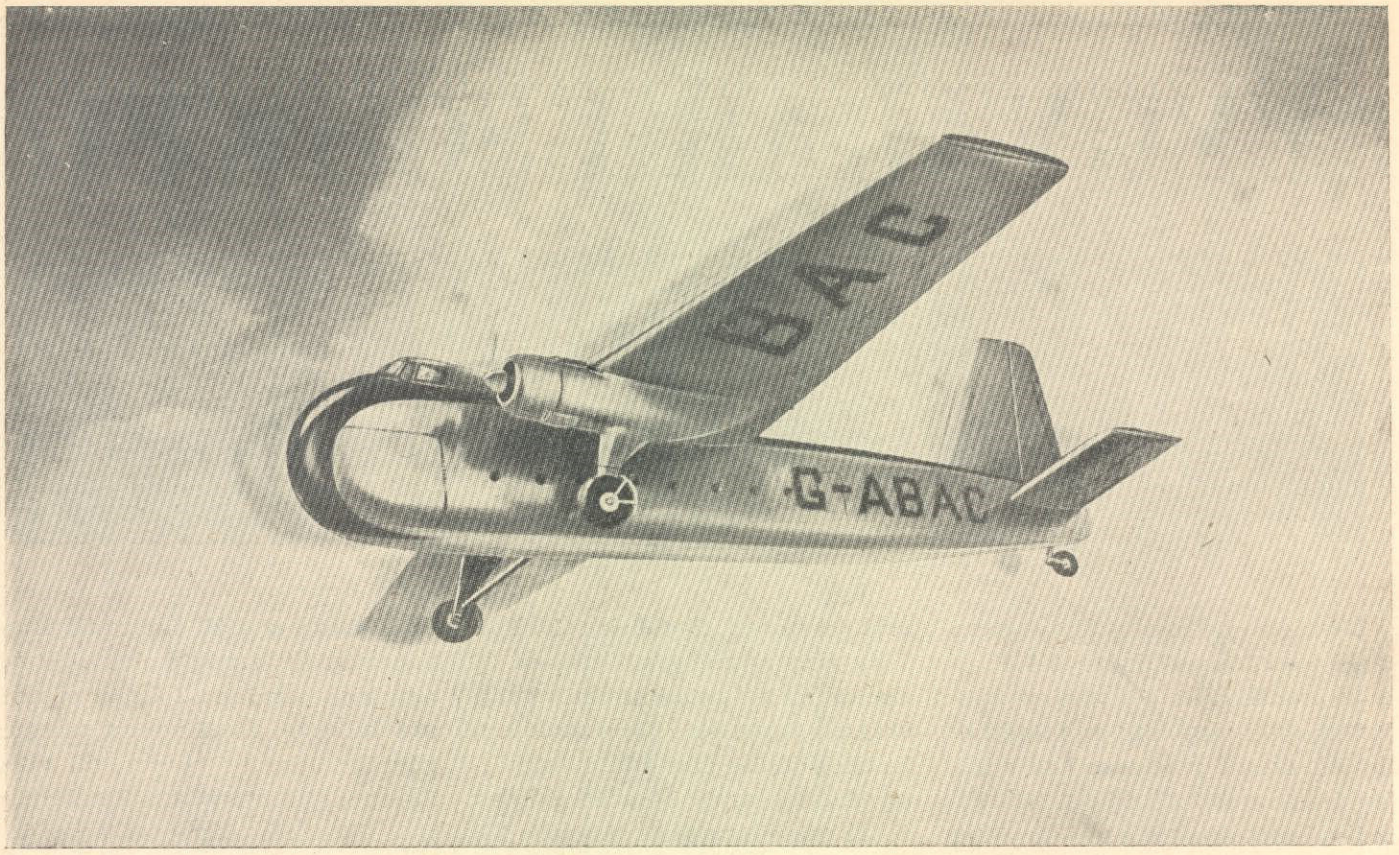
Data: Bristol Freighter:

Max. flygvikt	15,9 ton
tomvikt	9,5 ton
Besättning	2 man
Startsträckan (t. 15 m) med starteffekt	1.675 hkr/motor
på båda motorerna	585 m.
Med starteffekt på en motor och en flöjlad	1.300 m.
Stighastighet full effekt på båda motorerna	426 m/min
Med en propeller flöjlad	135 m/min
Max. hast. 1.500 m. ..	386 km/tim
Marschhast. „ ..	290 km/tim

Driftskostnad:*)

	per tim
Förarens lön 20.000/år c:a 1.000 tim	20: —
Signalists lön 12.000/år c:a 1.000 tim	12: —
Bränsle (1,86 tim) å 20 öre/l ..	165: —
Olja (1,86 tim) 20 l	8: 25
Försäkring	25: —
Traktamente	5: —
Reparation omk. fpl	10: —
„ „ motor	33: —
Avskrivning	41: 25
Avgifter (landning etc.)	50: —
Diverse	50: —
	419: 50

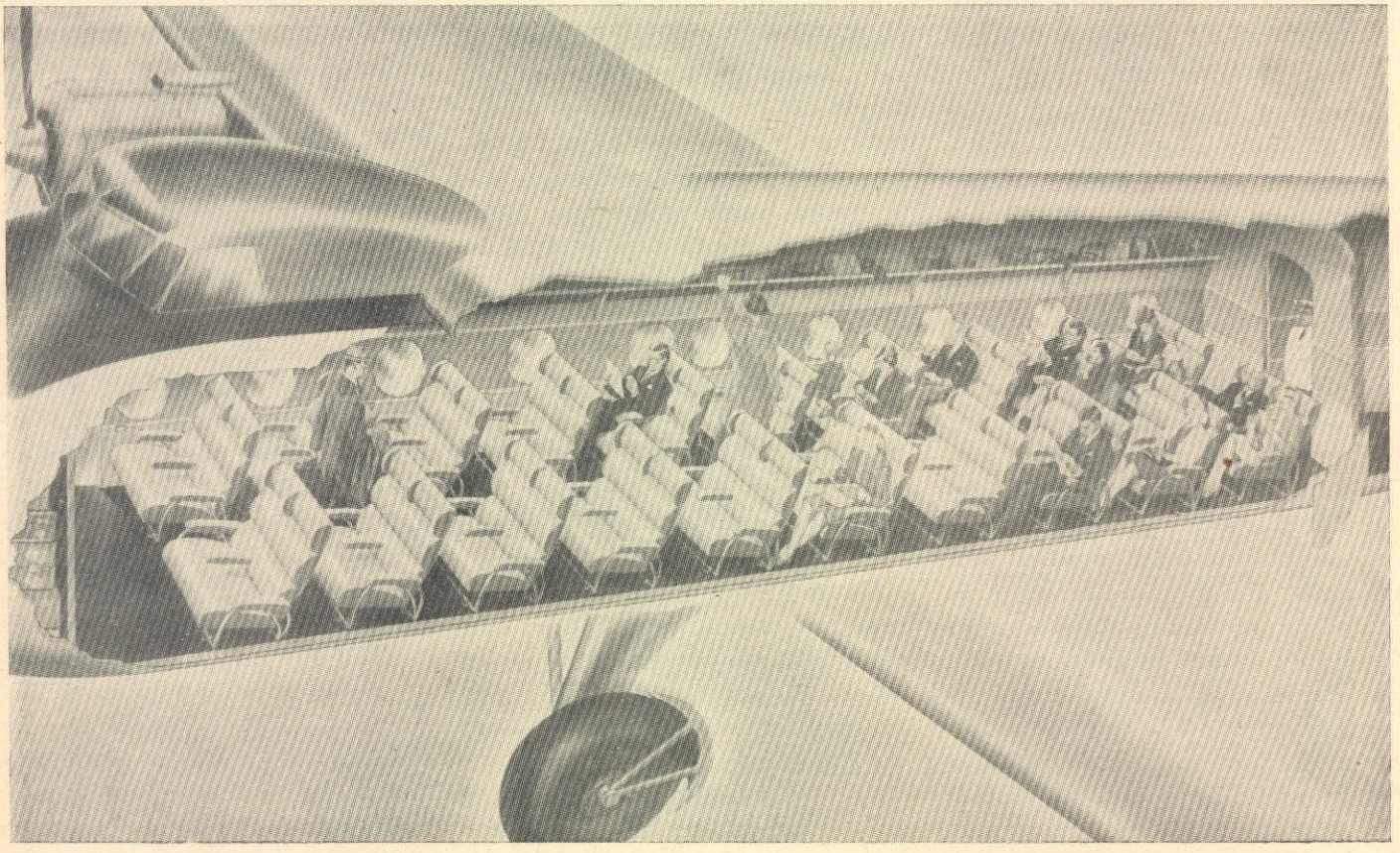
*) Beräknad för flygsträcka c:a 500 km med 60 % bränslereserv. Reservation för bränslepriser.



Den flygande omnibussen Bristol Freighter kan passa flyget efter plånboken — mindre topp-prestation — bästa ekonomi — brittisk kvalitet.

170

Bekvämt och billigt flyger fyrtio passagerare — eller 5 ton frakt i Bristol 170. Wayfarer har alla förutsättningar att bli både passagerarnas och bolagens fredsplan nr. 1.



FLYGVÄGAR I SCHWEIZ



Det tar en halvtimme för moderna trafik- och turistflygplan att flyga tvärs över Schweiz. Låt vara att flygpassageraren upplever en oförglömlig halvtimme, men man kan ställa sig frågan vad lufttrafiken kan betyda för ett så litet land. För resor inom Schweiz lämpar sig flygplanet endast i mycket ringa utsträckning. Man blir bunden till de mindre talrika flygplatserna och flyghamnarna, så järnvägar och andra trafikmedel måste i alla fall utnyttjas i så stor utsträckning att tidvinsten krymper ihop till plus minus noll.

Det internationella lufttrafiknätet har knutits över hela kontinenten och genom sin snabbhet närmat alplandet till när och fjärran länder och kontinenter. Flygning i Schweiz, innebär därför alltid, bortsett från ren sportflygning, internationell lufttrafik. Det är därför ytterligare en länk i kedjan av internationellt samarbete, ty Schweiz strävar, troget sina traditioner, ej enbart att låta sina maskiner bära ut det schweiziska korset, utan främmande flygplan skola alltid i Schweiz röna ett gästfritt mottagande. Redan före kriget hade Schweiz flygförbindelse med Europas viktigaste städer och nu kommer dessa efterhand att återknytas och utvecklas så att det blir möjligt att direkt från Schweiz nå även andra kontinenter. Nu tar en resa till London tre timmar och på fem kommer man från Schweiz till Stockholm. Till New York eller Washington beräknas 20 tim. och på två dagar kan man ta sig ända till Australien. För resande som ha bråttom, för post och för högvärdig frakt kommer långdistansflyget att få den allra största betydelse för det lilla landet i Europas mitt.

Den schweiziska industrien har bringats på en hög nivå och är sedan länge till väsentlig del inriktad på export. För att tjäna sina intressen i fredstiden måste affärsmännen återknyta handelsförbindelserna, vilket medför ökad resefrekvens och därvid välkomnar man de nya möjligheter som flyget nu öppnar. Konferensen i England eller Spanien kan klaras på dagen medan man förut måste räkna två till fyra dagar. Detta innebär inte endast möjligheten att utnyttja flyget i affärslivets tjänst utan fastmera skyldigheten härtill. Affärs- och industrimannen i Schweiz får inte vara handicappad i jämförelse med sina utländska konkurrenter. Han måste använda flyget — och Schweiz måste garantera honom möjlighet härtill.

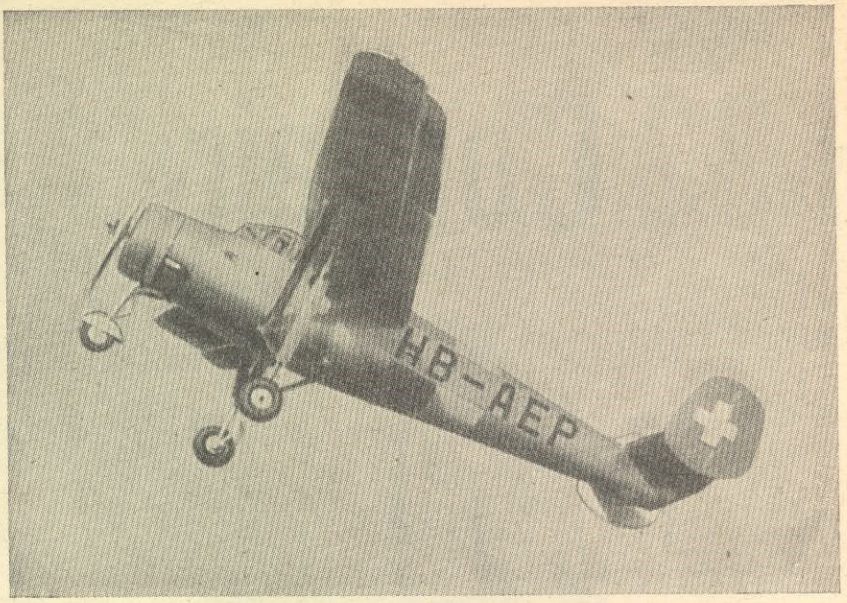
En av Schweiz "huvudnäringar" har varit turisttrafiken. Nu ger flyget nya möjligheter för turister från Amerika, Australien eller Indien att förlägga semestern till Schweiz, även om den omfattar endast 2—3 veckor. Men å andra sidan sett, är det inte bara de schweiziska kur- och rekreationsorterna som bli lättare tillgängliga utan konkurrenter kunna dyka upp, med vilka man tidigare ej räknat, belägna i förut mycket svårtillgängliga delar av världen, till vilka flyget öppnat nya vägar. Kanske blir t. ex. Nya Zeeland amerikanarnas önskedröm som turistort i stället för Schweiz och skulle inte Himmalaja och närbelägna bergsmassiv locka bergsbestigare i ändå högre grad än Berns-, Wallis- och Bündneralperna? Ingen kan hindra en sådan utveckling men riskerna måste sporra till att inrätta sig i den nya värld, som fredsflyget bjuder oss. Med dessa och andra skäl för ögonen, har också bundsförsamlingen beslutat utbygga de civila flygplatserna. Måtte bara planerna snabbt kunna realiseras.

De stora konferenserna i Chicago och Montreal har givit den nu världsomfattande flygtrafiken en motsvarande världsorganisation. Navigations- och trafikbestämmelser, hinderfrihet och utrustning på flygplatserna, flygsäkerhetstjänsten, förbindelsetjänsten och fordringarna för luftvärdighetsbevis måste vara enhetliga i alla länder. När 54 nationer skall komma överens uppreser sig betydande svårigheter, men här är ej platsen att närmare ingå på dessa frågor, men hur de än lösas, kommer stora krav att ställas på de enskilda länder och för Schweiz' del kommer inga mödor att sparas för att ge

flygplatser och flyghamnar en tidsenlig utrustning.

Den roll som flyget spelat under de senaste åren, som maktobjekt i kriget förutspås av många att gå igen även i den fredliga flygningens maktpolitik, som nu möts med försiktig, ja, till och med misstro. En länk mellan folken är flyget redan nu, men än större betydelse får den när en friare uppfattning har slagit igenom och det kommer att taga tid. Det behövdes århundraden innan haven förklarades fria för alla nationer och årtionden kommer att gå innan detsamma kan sägas om luftrummet.

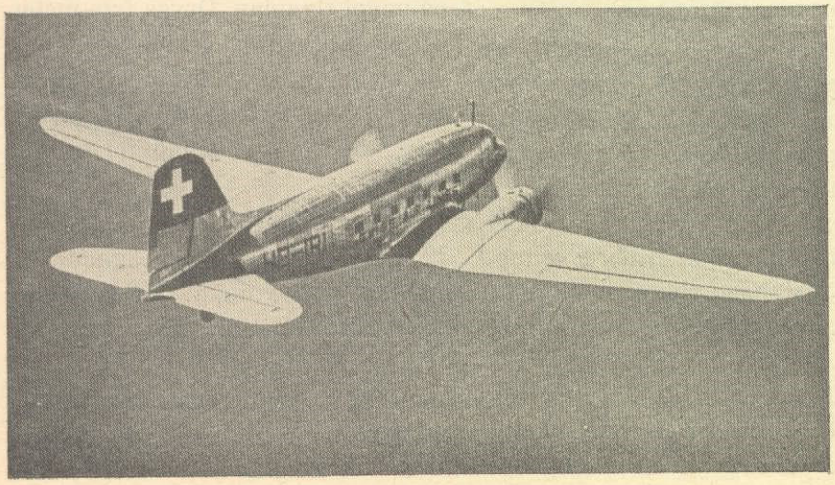
Den snabba flykten över länder, kontinenter och hav ger den resande inga möjligheter att dröja vid enskildheter och detaljer utan blicken fångas istället av vidare perspektiv. Men om vi på stor höjd flyger över Alpernas tusen toppar eller kommer rusande tätt förbi så tjusas vi ändå alltid av landets majestätiska skönhet.



SB-2 Pelikan är ett typiskt plan, lämpat för schweiziska förhållanden. Den stiger som en fluga och landar nästan var som helst. Byggd av Pilatus AG.

Schweiz möter flygåldern med både hopp och farhågor. Hopp om ökade möjligheter för industri och affärsliv och fruktan för att turistströmmen på fredsflygets vingar skall föras på nya vägar till nya länder, som förut varit stängda. Detta är den första i en serie artiklar om Schweiz och flyget.

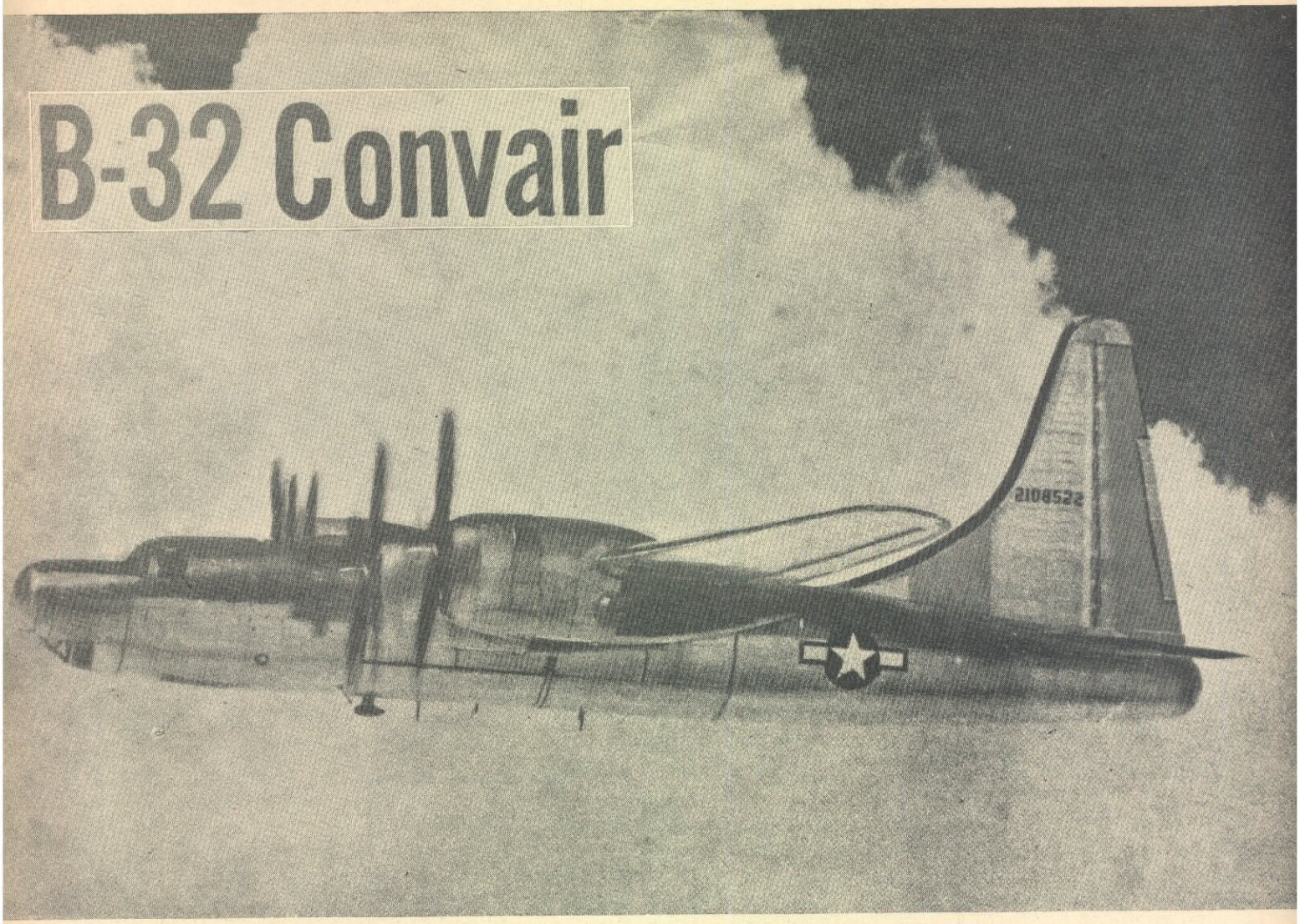
Det schweiziska korset bäres ut över världen på främmande vingar. Världens bästa trafikplan DC-3 flyger för Swiss Air Lines liksom för de flesta flygbolag i världen.



Flygindustrien i Schweiz har inga världsomspännande planer, men har dock frambringat några för landets särart lämpade flygplantyper.

Däremot har segelflygningen i Schweiz nått en kraftig utveckling och stor popularitet, och uppnådda resultat är ägnade att vinna aktning och respekt för den vackra sporten. Även modellflyget har varit livligare i Schweiz än i de flesta länder och dessa grenar av flygningen kommer att ägnas artiklar i kommande nr av denna tidskrift.

B-32 Convair



★ ★ ★ ★

I skuggan av Flygande Slagskeppet växte det fram en annan fyrmotorig jättebombare — Convair B-32, en B-29:ans lillebror som ledigt utklassar firmans ryktbara Liberator.

I slutet av juli 1945 kunde George C. Kennedy tillkännage att B-29 inte var det enda fyrmotoriga bombplan, som insattes i de avgörande striderna med japanerna. Även om B-32 Convair är betydligt mindre än det ryktbara slagskeppet blev erfarenheterna av denna flygplantyp genomgående goda.

Consolidated Vultees' nya jättebombare utklassar ledigt fabrikens tidigare slager, B-24 Liberator. Den väger nära dubbelt så mycket; över 45 ton max. flygvikt, och dess max. fart är vida högre än liberatorns. Spännvidden är 40,5 m och längden nära 25 m.

Den cylindriska helmetallflygkroppen i semimonocoque konstruktion, avslutas med en enkel fena som reser sig 9,6 m över marken och har en yta av 21,85 kvm. I en allmän beskrivning av planet skulle man använda orden högvingad, långdistansbombare, snabb. Fyra luftkylda dubbla stjärnmotorer, Wright Cyclone om 2.200 hkr vardera, försedda med avgasdrivna automatiskt reglerade turbokompressorer ger kraft åt de största propellrar, som någonsin monterats på något flygplan. Dryga fem meter mäter propellrarnas diameter, och två av dem kan kastas om vid landning. Detta förkortar rullsträckan och underlättar manövrering på marken.

Med åtta mans besättning var B-32 utomordentligt väl ägnad för långdistansflygningar i Pacificområdet. Ännu får ingenting sägas om beväpning eller den bomblast som kan fraktas i de båda stora bombrummen. Resultaten av provflygningarna med B-32 eller Convair

Model 33, som den också kallades, ger emellertid en god uppfattning om dess lastförmåga. Flygvikten ökades succesivt till 54.500 kg och planet lättade utan svårighet, därmed överträffande de ursprungliga militära fordringarna med 20 % !

För att spara vikt avstod man från övertryckskabin, då syrgasutrustning under alla förhållanden måste medföras vid operationer över fiendens område.

I Pacific fick man också ta med i beräkningen att ofta de egendomligaste plättar av jordytan kom till användning som startbanor. Därför valdes noshjul. I övrigt utgöres det helt indragbara landstället av dubbla 56″ hjul, som fälles in i inre nacellerna. Nosbenet slutar med dubbla 39″ hjul, som är svängbara 360°. Kraften i den nya Convairbombarens hydraulsystem är sjutton gånger större än vad som erfordras för att driva en genomsnittsbil. Antinedisningsanordningen utnyttjas även för kabinuppvärmning.

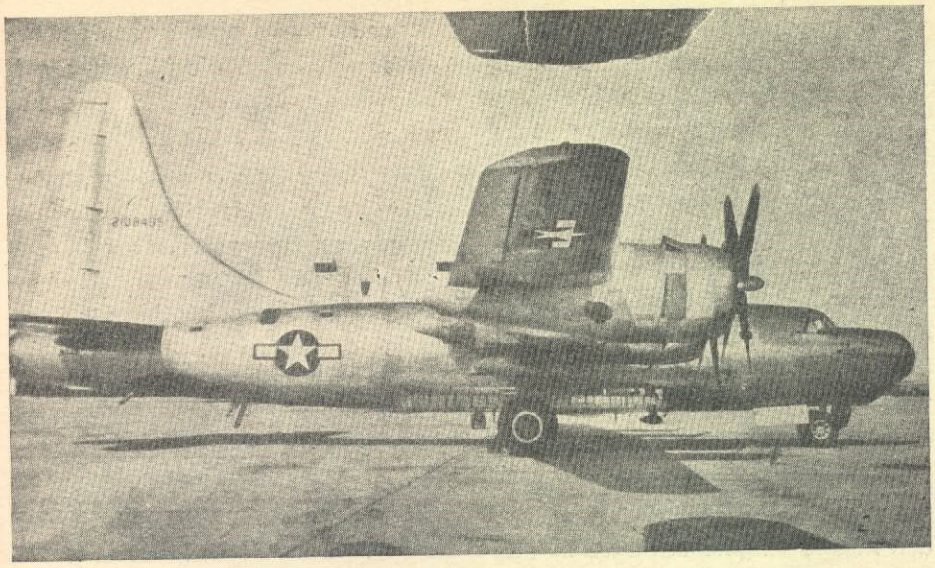
Piloterna ha lätt att förirra sig i superlativer, då de tala om B-32 Convair och dess fördelar. Den har den högsta vingbelastningen av alla nu producerade plan i världen, beroende på den ökade flapsytan och den s. k. Davis-vingen, som var karakteristisk även för B-24 . . . . .

Här kan vi inte ens börja att beskriva vad som uträttats under miliontals arbetstimmar, som ägnats Convair sedan flygvapnet satte upp en ny fyrmotorig bombare på önskelistan, 1941. Inte mindre än tre experimentmodeller ritades, men kasserades, på grund av de nya erfarenheter som vunnits på de olika fronterna. På den sista av dessa X-modeller återfanns den stora enkla fenan, som nu är karakteristisk för

★ ★ ★ ★

Den 29 juni förra året sattes för första gången Convairs nya jätteplan in mot Japan. Detta är den första bilden av de nya planen i formationsflygning — därmed inte sagt den bästa.



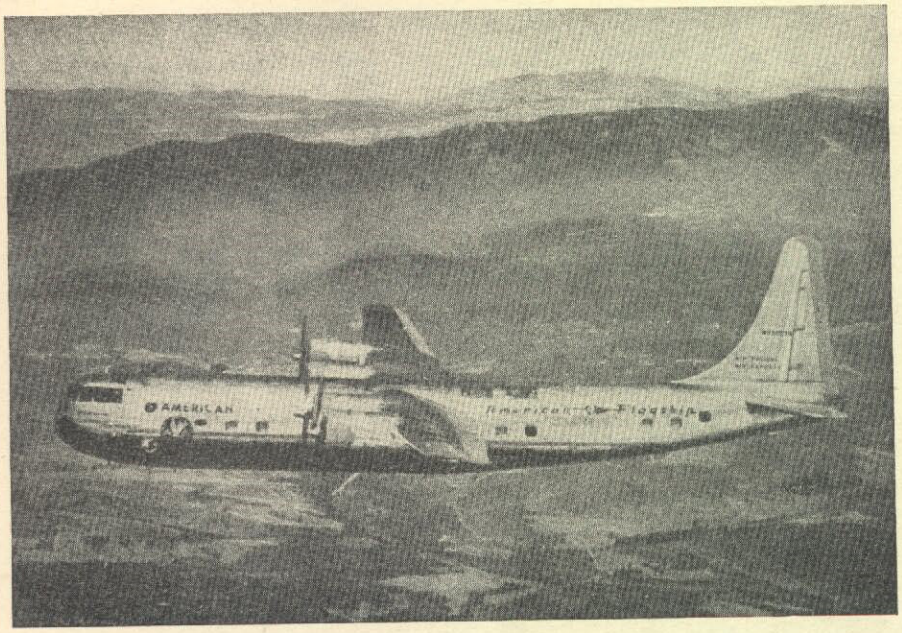


Convair B-32 med bombdörrarna öppna och luckorna sänkta, både till främre och aktre kabinerna.

B-32. Slutligen förlades produktionen till mammutfabrikerna i Fort Worth, som har världens längsta monteringsbana. Samma arbetare som klarade Liberatorkontrakten för att säkra segern i Europa började samtidigt bygga den nya typen.

Det var en krävande uppgift att tillverka de 27.000 verktyg, som erfordrades, innan serietillverkning kunde sätta igång. Reservdelar sändes ut till depåer i Pacific-området redan innan de första B-32:orna lämnade det löpande bandet i Fort Worth.

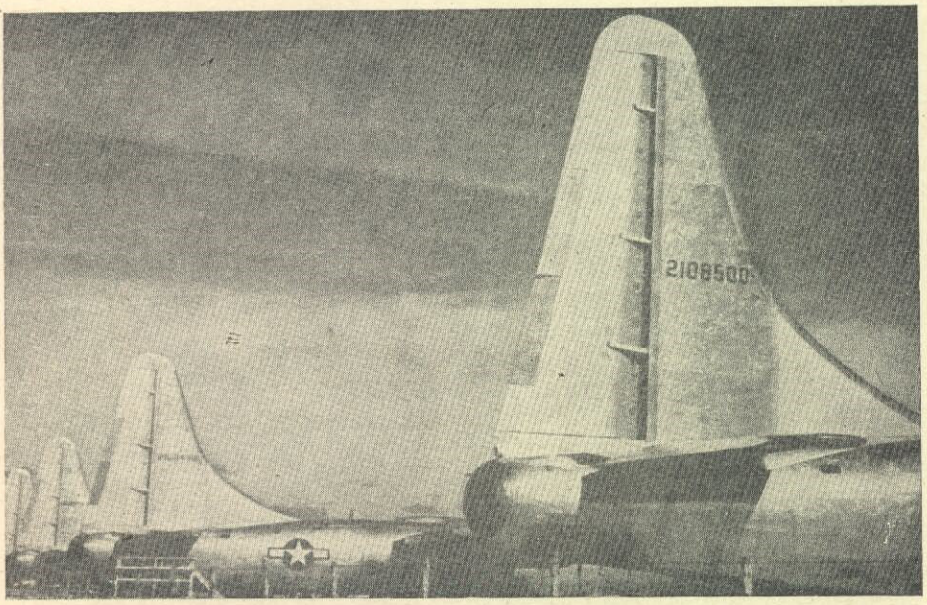
B-32 produktionen slutar inte som vanligt med den slutliga hopmontering, utan varje plan går till en speciell avdelning där man gör en del ändringar, som luftkrigets



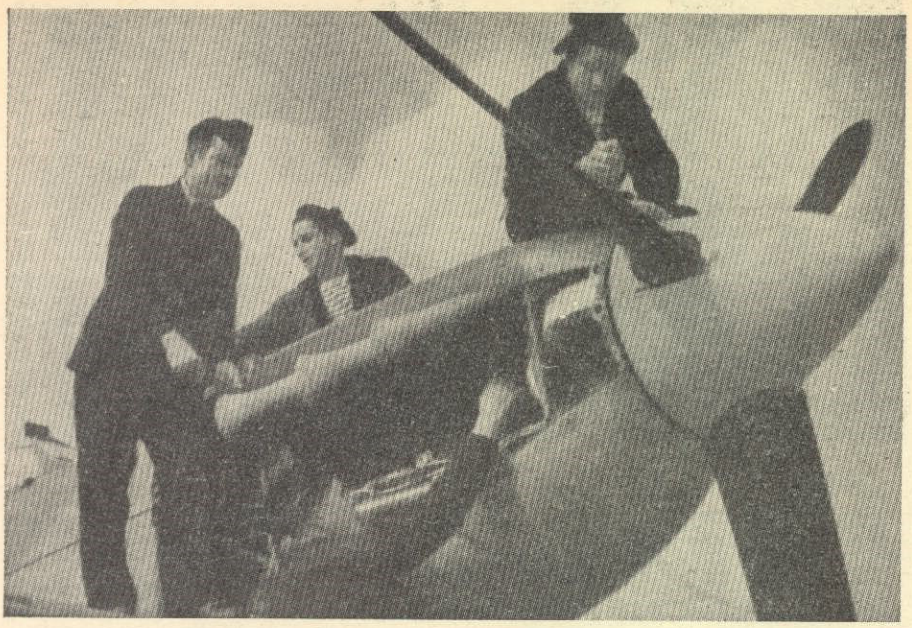
Får vi skjuta emellan med nära släkting; Convair 39, marschfart 320 km/tim. med 8 tons last.

fordringar visat önskvärda. Man har funnit det bättre att göra dessa ändringar i monteringsplanen. Så till exempel märkte man att luftströmmen genom bombdörrarna gjorde det nästan omöjligt för bombfällaren att sköta sitt jobb. Specialavdelningen gjorde erforderliga ändringar på varje plan som lämnade fabriken, ända tills produktionsavdelningen kunde ställas om utan tidsförlust.

I samband med fabrikens anläggning i San Diego, har man upprättat ett träningsläger för markpersonal, Camp Consair, där utbildningen skötes efter militära linjer, av civila instruktörer. De elever, som lämnat Camp Consair efter 39 dagars intentiv utbildning, ansågs som fullgoda mekaniker, och sändes direkt till fronterna.



En fena, stor som en mindre villatomt är det mest iögonfallande draget hos Convair B-32.



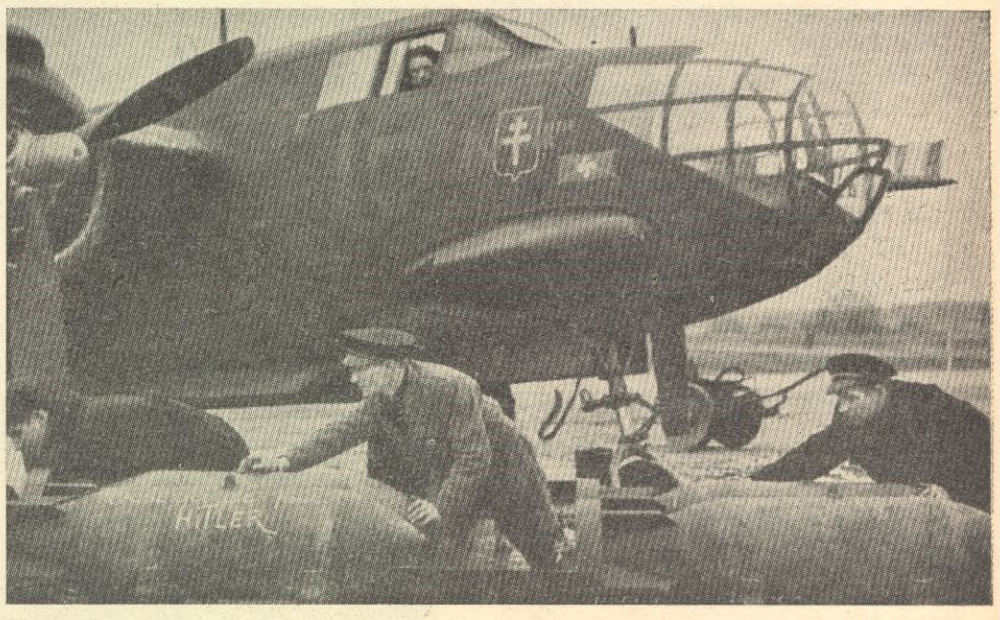
FRANSKA *flygvapnets* COME BACK

General de Gaulle, det franska folkets store profet, tog genast itu med rekonstruktionen av Frankrikes flygvapen, när han anlände till London i juni 1940. Han fick omedelbart hjälp av brittiska flygministeriet, med utbildning av den fåtaliga personal, som stod till förfogande. Det var rätt mycket flygande personal, som kunnat ta sig över, men det fanns praktiskt taget ingen markpersonal. Resultatet blev att endast två eskadrar om vardera 24 plan kunde medfölja de Gaulle till Dakar. Det blev grunden till det fria franska flygvapnet.

Engelsmännen gjorde en ansträngning att skrapa ihop så många franska flygare, som stod till buds och resultatet blev att 350 man fick sin utbildning och stacks in i engelska förband tills nya franska enheter kunde bildas. Men dessa rent franska enheter hade vad engelsmännan kallar "a bad show" och efter två års tjänst hade man förlorat mer än hälften av den ursprungliga styrkan — 43 besättningar måste hoppa över fiendeland och mer än 200 plan återvände, illa åtgångna av luftvärn och nattjaktplan.

Historien om det fria franska flyget sammanhänger med vad de allierade kunde leverera av flygmateriel, trots att mången tapper fransk flygare kämpade med och — föll i — RAF. De få jakt-, bomb-, och spaningsflottiljer som voro tillåtna under Vichy-regeringen voro hopplöst handicapade. Det bästa av deras flygmateriel daterade sig från 1938—39 och det fanns mycket litet även av det slaget. Vapenstilleståndet med Tyskland—Italien hade demilitariserat nästan allt.

1943 begynte hoppet åter spira, sedan president Roosevelt lovat snabba skeppningar av materiel. Resultat blev flygflottiljen La Fayette, som uppkallades efter sin berömda föregångare från 1918 och som, med sina P-40 stred över Tunis, Corsica, Italien och i slutskedet över Tyskland. Roosevelts löfte innebar under de följande månaderna tillräckligt med P-39:or (Airacobra) för att ställa upp tre flottiljer, som fick stor betydelse i en tid då tyska u-båtar effektivt oroade den allierade medelhavssjöfarten. I september 1943 inledde general Eisenhower en upprustning av all tillgänglig fransk flygpersonal i Nordafrika. De flesta av dessa flygare hade rymt från Frankrike och via månader i spanska fängelser så småningom kommit över till de Gaulles styrkor. De flesta av dem återfunnos på



Klara och tydliga adresser på bomberna och franska Mitchell är klar tilll start.

D-dagen vid invasionen av det egna landet. Nu har franska flygvapnet minst 16 jaktflottiljer om vardera 24 plan, P-47, Kingcobra, och Spitfire, sju medeltunga bombflottiljer med B-26 Maurauder och Mitchel, och två tunga bombflottiljer, som flyger Halifax.

Det äldsta franska jaktförbandet, Alsace, har tjänstgjort i Libyen, Cyrenaica, England, Belgien, Holland och Tyskland. En annan flottilj, kallad Normandie-Niemen, flög på ostfronten sedan 1942 med ryska Jak-9. Två andra jaktflottiljer flög Mustanger på patrulltjänst i Medelhavet, i samarbete med en spaningsavdelning. När konvojtjänsten blev för monoton, gav de sig ut på raider över Italien och sköt lok, lastbilar, broar och fabriker. Andra jaktflottiljer flög Kingcobra över franska kanalhamnarna till dessa kapitulerade.

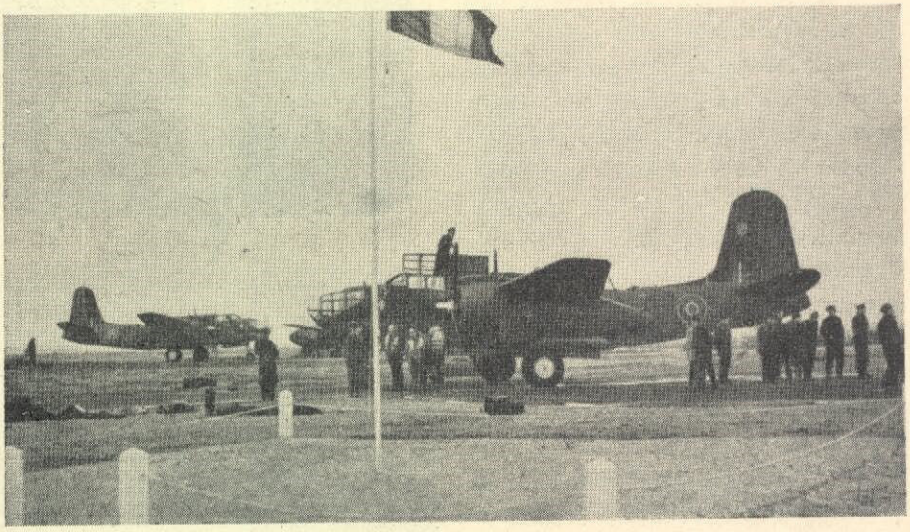
Två av de sju medeltunga bombflottiljerna hade tyska Ju 88:or med den talande devisen: "Retur avsändaren"! General Leclerc's legendariska marsch från Tsadsjön till Tunis stöddes av en annan bombflottilj; "Bretagne". Där förstärktes flygstyrkan med ytterligare två flottiljer Maurauder och striden förlades till Italien. Tillsammans med amerikanarna förstörde den franska flygbrigaden 22 broar i Po-dalen under juli månad 1944. Det tog sjuttiotvå timmar!

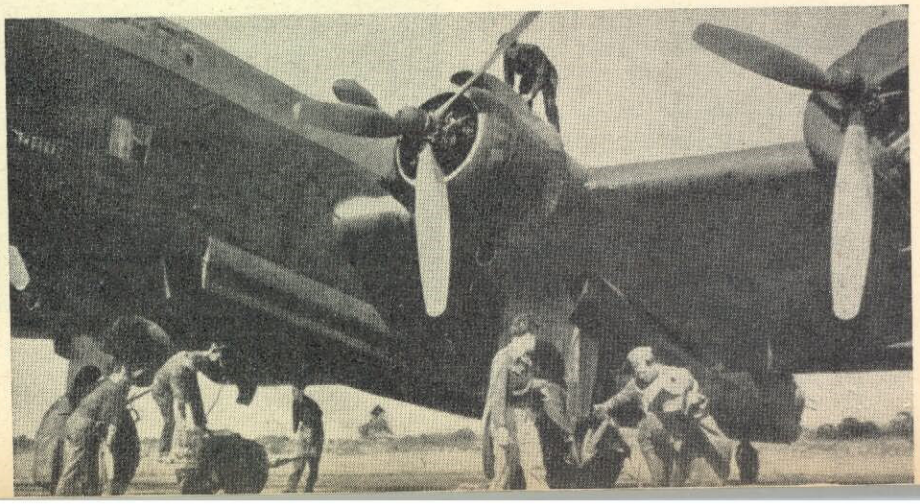
Förutom bomb och jakt, var en spaningsflottilj med de pittoriska namnen Le Group d'Aviation des Alpes, Pyrenees, Savoie et Picardie, insatt i striderna. En transportorganisation om tre flottiljer, flög Dakota (DC-3) Beechcraft och gamla tyska Ju-52-or. Dess namn förtjänar nämnas: Anjou, Touraine och Maine. Hit torde också höra en artilleriobservationsavdelning omfattande 140 Piper Cub.

Nu läcker nyheterna ut. Man har ett snabbt jaktplan i produktion och två reaktionsdrivna plan befinner sig i experimentstadiet.

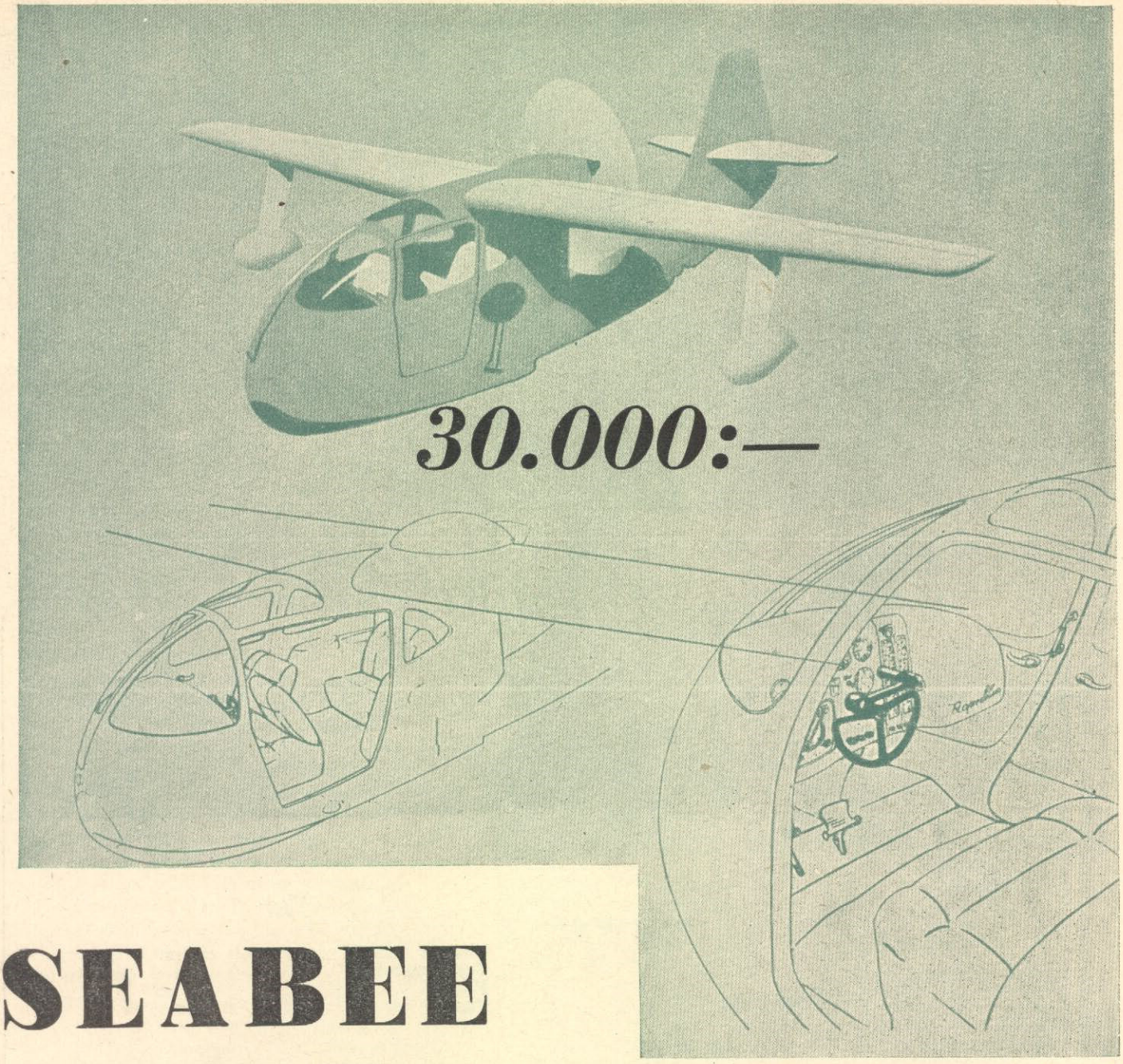








Kapten Fuchs, flög under kriget i RAF nu är han hemma igen. Därunder två f. d. tyska krigsfångar drömmer om nya tider för franska flyget. USA Maurauder med franska färger och — nederst — får Halifgaxbombaren sakkunnig översyn.



SEABEE

Skräddarsydd för Sverige

Föregånget av sitt rykte kommer Seabee till Sverige. Bilkungen Hans Osterman, han som skall sälja Kaiser och Frazer-vagnarna, har agenturen och bra Aeroservice står för försäljningen. Man behöver inte orda om amfibietypens lämplighet för svenska förhållanden, den är ovedersäglig — det är mera en fråga om pris. Och data.

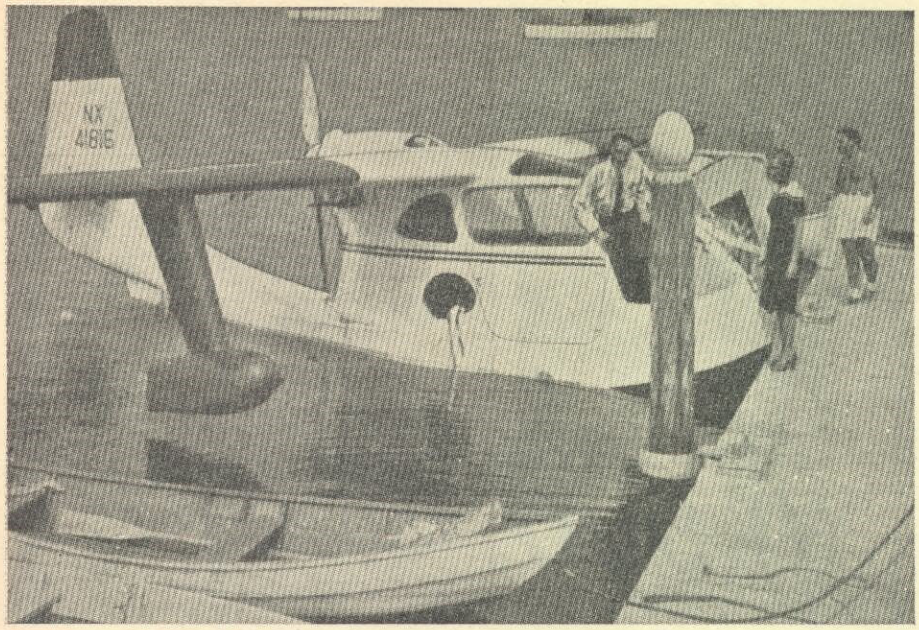
Seabee kallades ursprungligen Thundelbolt Amphibian och byggdes av Republic Aviation Corporation. Trots att planet flugits en hel del, bland annat för kustbevakningen, har det varit sparsamt med data kring typen. Hitintills har det bara hörts lovord och något annat kan inte gärna väntas.

Det är ett högvingat monoplan i helmetall, utom rörliga roderytor, som är dukklädda. Kabinen är rymlig även för fyra personer. Övre delen består så gott som uteslutande av plexiglas, och erbjuder utmärkt sikt. Interiören och utrustningen är ultramodern och kommer rätt nära våra förväntningar på efterkrigsbilen.

Vingen är av cantilever-typ och har två stödflottörer. Hjulen är naturligtvis indragbara och vacuum-manövrerade flaps ger säkra landningsegenskaper vid c:a 80 km/tim. Skrovet är konstruerat efter vetenskapliga principer för att underlätta start och landning från vatten och djupgåendet är endast 42 cm.

Motorn, en Franklin 212 och propellern ligger bakom kabinen, vilket medför minskad olägenhet av motorbullret i kabinen och samtidigt skyddar motorn från vattenstänk.

Seabee är avsett som all round privatplan, såväl för affärsmannen som för sportsmannen, jägaren och fiskaren och för varje privatflygare som värdesätter ett amfibieplans mångsidiga användbarhet.



Härlig sommarsemester i Seabee — mest mångsidiga privatplanet hittills. Introduceras i Sverige i år!

Sagt i siffror

Allmänt

Modell	RC-3
Typ	Amfibiemonoplan
Antal platser	4

Motor

Märke	Franklin
Modell	6AL500
Effekt	212 hkr (2 600 varv)
Bränsleförbrukning	51 l/tim.

Prestanda

Max. fart	192 km/tim.
Marschfart	163 km/m.
Landningshastighet	88 km/tim.
Stigningshastighet	2,55 m/sek.
Topphöjd	3 650 m
Aktionssträcka	840 km
Startsträcka (land)	243 m
Startsträcka (vatten)	304 m
Starttid (vatten)	25 sek
Landningssträcka (land)	122 m
Landningssträcka (vatten)	213 m

Data

Spännvidd	11,5 m
Längd	8,54 m
Höjd	2,84 m
Vingkorda	1,6 m
Hjulbredd	2,44 m
Djupgående	41 cm
Kabinbredd	1,7 m
Kabinhöjd	1,27 m

Vikt

Max	1360 kg
Tom	897 kg
Nyttiglast	463 kg
Vingbelastning	74,7 kg/m²

Ytor

Vingyta	18,2 m²
Skevningsroder	1,64 ²
Flaps	2,5 m²
Fena ..	3,72 m²

Lastfördelning

4 personer	225 kg
Bränsle (2 t. 45 min.)	110 kg
Olja	9 kg
Bagage	39 kg
	463 kg

2 personer	150 kg
Bränsle (5 1/2 tim.)	204 kg
Olja	9 kg
Bagage	100 kg
	463 kg.

Pris c:a 30 000:— inklusive radioutrustning, mottagare och sändare.

RYSKA VINGAR

V.

Före det andra världskrigets utbrott visste vi jämförelsevis litet om Sovjetunionens flygvapen och civilflyg. Några flyguppvisningar, världsrekordförsök och segelflygprestationer utgjorde de viktigaste händelserna. Det nu avslutade kriget visade, att det sovjetryska flyget har synnerligen djupa rötter inom folkets breda lager. Man har ett intryck av att flyget där blivit en hela folkets gemensamma angelägenhet.

Vad militärflyget beträffar, så ha vi på dessa spalter offentliggjort flera upplysande och intressanta artiklar. Ungdomsflyget har däremot behandlats mindre, i brist på tillgängliga uppgifter. Även om inte heller denna artikel kan ge en uttömmande bild av Sovjetunionens flyg på detta område, så torde den dock kunna påvisa några av de mest väsentliga dragen.

Modellbyggandet är frivilligt i Sovjet. Tack vare en kraftig propaganda är det ingen brist på modellbyggare. T. ex. en sådan sats som "Flygaren är den förnämsta människan i världen" har inte kunnat undgå att väcka genklang bland ungdomen. Sysselsättningen är angenäm, och den står under kompetent ledning. Modellbyggandet sker huvudsakligen inom klubbar, vilkas verksamhet ledes av statsavlönade lärare. Staten ställer byggnadsmaterial och ritningar till klubbarnas förfogande. Årligen föranstaltas på olika håll inom riket mästerskapstävlingar mellan de olika distrikten. Tävlingarna räcka i flera dagar. Modellbyggarnas ålder är upp till 16 år.

Modellflyglitteraturen är riklig. Vid de ovan nämnda distriktstävlingarna ha de utmärkta resultat uppnåtts, som skymtat i värdsrekordlistan.

Sedan ynglingarna fyllt 16 år få de göra sig förtrogna med glid- och segelflygning. För dessa slag av flygning är intresset mycket stort. Utbildningen sker huvudsakligen vid flygfälten. Först utföras gummirepstarter, och efter avslutade fortsättningsövningar få eleverna övergå till flygplansbogsering. Särskilt omtyckta äro s. k. tågbogseringar, varvid ett motorplan bogserar ända upp till fem segelflygplan.

Bland de talrika segelflygarna har det funnits flera skickliga sådana, som varit huvudet högre än de övriga och vilkas prestationer varit i internationell elitklass. Bland dem äro också flera skickliga kvinnliga flygare, t. ex. Olga *Klepikova*, som f. n. håller distansrekordet i segelflygning, över 700 km.

Efter avslutad utbildning i segelflygning få eleverna, sedan de undergått läkarundersökning, flyga motorplan, huvudsakligen typerna U-2 och R-5. Detta gäller även civila klubbar. Under elementarutbildningen följer läraren noga med varje elevs utveckling, och om en elev efter 105 à 120 starter inte är i stånd att utföra de ensamflygningar som fordras, blir han överförd till annan verksamhet, t. ex. mekanikerutbildning, väderlekstjänst osv.

(Forts. på sid. 38.)



Yekatarina Krasnokutskaya flyger ett ambulansplan och åtskilliga sårade män ha henne att tacka för sitt liv.

Här kommer major Yevdokia Bershanskaya med sina kvinnliga stridsflygare från frontoperationerna.




SE-AHP

Pärttyli Virkki:

FINSK FLYGMILJONÄR TILL ABA

En av Finlands mest kända och erfarna trafikflygare, flygmästare Valter Westermark, är f. n. anställd vid AB. Aerotransport. En lycklig tillfällighet har gjort honom till pilot hos ABA, och där fortsätter han den verksamhet som utförts av andra finska flygare som förr tjänstgjort i Sverige. Som en ytterligare presentation av "Mark" kan vidare nämnas att han tidigare varit verksam inom flygvapnet i Finland. Därifrån flyttade han till Aero Oy. och sedan vidare till ABA. Under mellantiderna har han ägnat sig åt segelflygning och slog år 1937 finska rekordet i uthållighetsflygning. Vid mästerskapstävlingarna i somras placerade han sig på tredje plats med en höjdvinst av 1.680 m och tiden 2 tim 17 min.

I vinterkriget 1939—40 deltog han som förare av tvåmotoriga maskiner. Under sin flygarbana har Westermark utfört två fallskärmshopp. Det första gjorde han frivilligt vid en uppvisning nära Viborg och det andra "på fullt allvar" under vinterkriget. Detta hopp intar f. ö. en särställning i det finska flygets historia på grund av den kallblodighet och det säkra omdöme Westermark då visade. Och dessutom hade han denna fantastiska tur som tycks gynna vissa flygare.

En frosthård februaridag 1940 hade dåvarande fältväbel Westermark med ett Bristol "Blenheim" bombplan gjort en fotograferingsflygning söder om Ladoga. Uppdraget var fullgjort och maskinen hade vänt nosen hemåt. Under de klara vinterdagarna var den fientliga jakten alltid i rörelse, och även denna gång bespejades den finska maskinen av tre ryska jaktplan. Westermark gav mera gas — den tiden kunde en "Blenheim" ännu klara sig undan fiendens jakt tack vare sin snabbhet.

På 6.500 m höjd gick färden mot hemfältet vidare med ögon och öron på helspänn för undvikande av obehagliga överraskningar. Under dem utbredde Ladoga sin milsvida, istäckta fjärdar — hela landskapet formligen badade i köld. Jämnt och stadigt sjöng motorerna sin hårda stålsång, denna underbara nocturne som ingen tonsättare ännu lyckats fästa på papperet.

Men plötsligt blev friden bruten! Det smattrade skarpt bakom den finska maskinen. I samma ögonblick splittrades instrumentbrädan i tusen bitar, bränsletankarna fattade eld och som en farlig orm ringlade bensinen sig in i förarkabinen. Striden på liv och död börjar!



Flygmästare Valter Westermark.

Föraren spänner sina nerver till det yttersta, som så ofta förr. Bort ur fiendens kulkärve! Ännu en stund haglar det bly kring maskinen, men så vänder bombplanet nosen mot marken och smattrandet upphör. Lågorna slickar redan hans fötter då den kallblodiga föraren ropar åt sina kamrater:

"Hoppa!"

Spanaren lyder order och börjar öppna luckan i taket. Men den rör sig inte ur fläcken! I den hårda kölden har den frusit fast och sitter som spikad. Med uppbjudande av sina yttersta krafter lyckas spanaren spräcka celluloiden i rutan. I nästa ögonblick försvinner han i rymden.

I den hisnande störtflykten blir lufttrycket oerhört. Bort, bort ur maskinen, hamrar det i förarens hjärna. Med ryggen före tränger han sig i sin tjocka flygarpäls mödosamt ut genom det lilla hål spanaren slagit. Han måste hoppa, ty vilket ögonblick som helst står kabinen i full låga.

Väl ute trycks han av den kraftiga luftströmmen rak-lång längs flygkroppen. Skärmen har hakat fast sig och dess hängslen skär hårt in i hans axlar. Lågorna slickar redan maskinens utsida och sträcker sina klor efter hans kläder. Och skärmen är kvar i det brinnande infernot!

Ladogas istäcke rusar emot honom men Westermark förlorar inte fattningen. I sista minuten lyckas han lösgöra skärmen, men i stället fastnar hans högra fot i luckan. En ny kraftansträngning. Med ett häftigt ryck får han lös foten, men stöveln blir kvar som lågornas rov.

Plötsligt lättar lufttrycket och Westermark känner att han åker bakåt — mot rodren. Han känner sitt hjärta sammansnöras av skräck, men så är faran förbi.

Maskinen har förlorat tre kilometer i höjd, men den färden tog inte längre tid än det tar för Alice Babs att jodla några av sina fagraste drillar.

Handen griper ivrigt efter utlösningshandtaget. Musklerna spänns och handlar nästan automatiskt. Men då kommer instinkten till hjälp. Den formligen vrålar i hans öron:

"Mark, öppna inte skärmen! Vänta tills fallhastigheten avtar och jaktplanet inte längre är i närheten."

Javisst. Medan han snurrar omkring där i luften går det upp för honom att det inte är hälsosamt att låta skärmen utveckla sig då man störtar med 600 km fart, om man vill komma ned med alla lemmar i behåll.

Men ett fritt fall som detta kan inte fortgå i all oändlighet. Mellan 1.000 och 500 m höjd drar Westermark i handtaget. Ett sakta ryck, och snurrandet i luften upphör. Där ligger Ladogas snölandskap i sin förra prakt. En tunn rökstrimma leder hans blick till den plats där Blenheimsplanets färd ändats. Westermark gungar sakta i luften och kommer ihåg sitt uppvisningshopp vid Viborg, men även Charles Lindberghs enkla och sanna ord rinner honom i minnet:

"Om du inte har fallskärmen med dig då den behövs kommer du aldrig att behöva den mera..."

Några kullerbyttor i snön och så var det spännande hoppet över. Omkring honom härskade en stor stillhet. Westermark tyckte att allt det han genomlevat verkade saga och dröm. Men de korta minuternas kamp hade lämnat spår efter sig och smärtorna började göra sig påminda. Han måste sköta om sina skador. Men hur skall man behandla en lem, som först blivit bränd och sedan förfrusen! Westermark tittade på sin skärm

ÅRETS *BÄSTA* FLYGBOK



Bernt Balchen

"Den flygande vikingen"

"Att skriva en bok om Bengt Balchen är strängt taget att skriva en bok om det senaste kvartsseklets flyghistoria." Det är riktigt och det är inledningen till författarnas företal till Balchen-boken från Allhems förlag. Till den stort upplagda "Flygboken" har det flygsinnade förlaget nu lagt den enl. red. bästa flygboken på svenska. Ren önskelitteratur för pojkar i alla åldrar. Spännande, vederhäftig och brännande aktuell.

Det är en rent otrolig bana som den fåordige, brede norrmannen Bernt Balchen lagt bakom sig. Han började sin flygutbildning 1919. 1925 var han med på undsättningsexpeditionen då Amundsen tvingats landa i polarisen och sedan dess trivs han bäst i arktiska trakter. Efter en flygturné i USA blev han provflygare hos Fokker och 1927 lärde han kanadensarna handskas med tremotoriga Fokkerplan, och kom med i ridande polisen.

Så kom Atlantflygningen med Byrd 1927 och året därpå undsatte han en förolyckad Atlantexpedition och var klar för Byrds Sydpolsflygning 1928—29.

1935 var han i Montevideo, när han kallades till direktör för Det Norske Luftfartselskab.

Då kriget bröt ut över Norge visste Balchen genast sin uppgift och hamnade i tropikerna och lärde sig inte trivas förrän han fick uppdraget att bygga en flygstation gå Grönland. Ett par år senare sköter han "leveransflygningarna" till norska hemmafronten och därefter ser vi honom som chef för Kallaxflygningarna.

Att han dessutom gjort en fyra ronders oavgjord match mot Carpentier gav honom ytterligare pondus!

Kommer ni ihåg berättelsen i första numret av Vingar? Om fästningen som störtade på grönlandsisen och fem månaders äventyrliga räddningsförsök? Den slutade med att Bernt Balchen landade en Catalina och lyckades plocka upp de förolyckade i två omgångar. Här är hur det gick till. Med benäget tillstånd från förlaget kan vi avsluta en äventyrsskildring, som började för fem månades sedan. Det är längesedan nu — men inte längre än de sämst lottade flygarna fingo stanna i isöknen med sin kvaddade B-17!

"Han startade med en Catalina-flygbåt och kretsade efter någon timme över deras läger. Fanns det någon möjlighet att landa här? Han spejade efter en lämplig plats, och slutligen bestämde han sig för en liten fläck strax intill deras snöhydda. Att landa normalt var fullständigt uteslutet. Enda sättet var att företa en buklandning, alltså att låta planet glida på sin egen kropp. Han gjorde försöket och lyckades. Inte ens en skråma på maskinen!

Spencer och Tetley hälsade honom med glädjetjut. Man bar försiktigt in O'Hara i planet och tog plats. Klart för start! Motorerna brummade och ... Nej, planet ville inte röra sig ur fläcken. Det hade frusit fast. Av igen. En del av besättningen fick springa fram och tillbaka ovanpå vingarna. Planet kom i gungning och lossnade från isen. In i maskinen. Ny start. Samma historia. På den korta stund, som förflutit från det männen lämnat vingarna och till dess de kommit in i flygplanet hade detta frusit fast på nytt. Det var bara att börja om från början igen. Språngmarsch på vingarna och maskinen kom fri från isytan. I samma ögonblick lät Balchen planet börja glida framåt. Mannarna hade fått order om att placera sig på isen i cirkel med stora luckor mellan varandra. Så körde han runt och plockade upp dem. En efter en grep tag i repstegen, som hängde ut genom dörren, och klättrade in i maskinen.

Alla var ombord. Balchen drog på full gas. Maskinen rusade i väg, lyfte och nådde kort därefter lyckligt stationen. Efter nittio ohyggliga dagar var de tre äntligen i säkerhet. Det var en glad Balchen, som den femte februari skrev: "Den första avdelningen av P.N.9E:s besättning evakuerades i dag till B. E. 2".

Löjtnant O'Hara lyckades man rädda till livet, men båda benen måste amputeras. Han vägde före nödlandningen 81 kilo. När man tog upp honom ur sovsäcken, var hans vikt 27 kilo.

Återstod nu Monteverde, Spina och Best. Situationen för dem var oförändrad. Kapten Turner flög fortfarande proviant till dem, men något hundspann hade de ännu inte sett skymten av. Tre veckor i februari var vädret för övrigt så dåligt att man inte ens kunde ge sig dit med något plan. Då fick de tre uteslutande leva på konserver. Och när så småningom bränslet tog slut och de inte längre kunde värma sin mat, upptinade de konservburkarna med sin egen kroppsvärme, antingen genom att ha dem med sig i sovsäcken eller att, innan de öppnades, i flera timmar ha dem under armarna.

Mars månad var prövande. Flera gånger var Best nära kollapsen, och de två andra hade all möda i världen att vakta honom, så att han inte gav sig ut och kastade sig ner i någon spricka. Men i början av april kom hjälpen.

Den sjuttonde nåddes de förolyckade av ett glatt budskap: Balchen hade landat med ett plan vid motorslädlägret, alltså precis på samma plats, från vilken han hade plockat upp O'Hara-gruppen. Här hade han lastat ur ett hundspann, och tre man var nu på väg till P.N.9E. med detta.

Monteverde och hans kamrater spejade hela den följande dagen mot horisonten i hopp om att få se en skymt av hjälpexpeditionen. När aftonen kom, såg Monteverde något som han ville tyda som hundspannet. Han ropade på de två andra och alla tre stirrade hån över det väldiga snöfältet. Långt där borta i fjärran urskilde de verkligen en mörk punkt, som tycktes röra sig. Det måste vara de tre männen med hundspannet.

I flera timmar satt de sedan och väntade inne i vraket. Otåligheten växte. Monteverde måste ut igen och se efter om släden kommit närmare. Hans ögon fann till slut den gäckande punkten. Stod den stilla eller rörde den sig? Hade de kört fast i drivorna och slagit läger? Vad skulle han våga tro? Det var ju en tungt lastad släde, ty på den skulle finnas proviant för sex personer.

Monteverde tog två skidor och ställde ner dem på några meters avstånd från varandra i snön, så att de och punkten i fjärran löpte samman i en rät linje. Han väntade en timme, innan han mätte in på nytt. Punkterna möttes inte längre. Det betydde, att räddningsmanskapet arbetade sig fram!

Monteverde, Spina och Best tillbringade ännu ett par irriterande timmar i maskinen. Men när de hörde hundarnas skall och männens rop, sprang de ut i den halvljusa natten och väntade ute på snötäcket. Nu kunde hjälpen inte vara långt borta. Men det dröjde ytterligare en timme, innan de fick syn på hundarna, släden och de tre männen. Så försvann dessa i en liten ravin.

Man kröp in i vraket på nytt. Timme efter timme gick och ingenting hände. Varför kom de då aldrig? Denna malande ovisshet! Kunde ett öde vara så grymt att låta en olycka ske nu, då hjälpen tycktes så nära? — Men så uppfångade man hundarnas skall igen.

Vid 4-tiden på morgonen kom räddningsexpeditionen fram. Den bestod av kapten Strong och sergeanterna Dollyman och Healy.

De började omedelbart att pyssla om de tre, som nu bott i vraket 129 dagar. Efter den sista spänningsfyllda väntan, var de fullkomligt slut och fick tagas om hand som små barn.

Fram på dagen hade de kryat på sig och resan hem kunde anträdas. Då släden var hårt lastad och man inte ville anstränga hundarna i onödan, beslöt man sig för att alla sex skulle följa efter till fots. Det blev en tung vandring. Till slut förmådde inte Spina längre och han fick då tillåtelse att åka.

Efter tre timmar gav också Monteverde och Best tappt. Men eftersom det var omöjligt att belasta släden ytterligare, återstod ingenting annat än att dela på sällskapet.

Kapten Strong slog därför upp ett tält och i detta fick Dollyman stanna kvar hos Monteverde och Best. De övriga fortsatte färden till Tetleys snöhydda i det gamla motorslädlägret.

Tidigt nästa morgon selade Healy hundarna och med en lätt lastad släde for han för att hämta dem, som lämnats kvar i tältet. Hela vägen från snöhyddan och dit var markerad med gula flaggor, så det var bara att med glada rop muntra upp de fyrbenta vännerna och så snabbt som möjligt glida fram över snötäcket.

Utan missöden nådde han fram. Monteverde och Best fick ta plats på släden, medan Dollyman körde och Healy skidade bakefter. Vädret var vackert och humöret prima.

Senare på dagen var alla sex samlade i snöhyddan, som för de tre från vraket tycktes som ett sådant under av komfort och hemtrevnad, att de måste kalla den för Imperial Hotell. Vad gjorde det sedan, att de närmaste dagarna gick i stormens tecken, här hade de det utmärkt med torra sovsäckar och rikligt med proviant.

Den femte april kom Balchen och Dunlop med Catalinan. För att kunna ta ombord alla sex hade de ingen onödig last och ett minimum av bensin med sig. Endast så mycket att den skulle räcka för en flygning tillbaka. De sex klev ombord och man gjorde sig redo till start. Propellrarna snurrade och flygbåten rusade fram över snön men lyfte inte. Dagen var kav lugn. För att maskinen skulle kunna höja sig, fordrades det åtminstone någon vind.

Tidigare hade man alltid ondgjort sig över stormar och oväder, nu då de hade det vackraste väder på månader, skulle det också visa sig vara till förtret. Vindstillan höll sig ett helt dygn, men på eftermiddagen påföljande dag ansåg Balchen, att vinden var tillräcklig.

Åter satt allesamman i maskinen och Dunlop startade. Otur igen. Den vänstra motorn fattade eld, och ett av oljerören brändes av. Det tog sina rundliga timmar, innan Dunlop hade fått reparerat skadan, men till slut var man efter alla olyckor och bedrövelser uppe i luften och på väg hem.

De olika startförsöken hade tagit ganska avsevärt på det snålt tillmätta bränsleförrådet, och när fem minuter av flygningen återstod, pekade bensinmätaren på nollstrecket. Vilket ögonblick som helst kunde motorerna stanna, men Dunlop lyckades tydligen pressa fram bensin ur tomma intet, ty mot förmodan nådde han utan missöden flygfältet.

Äventyret var slut. Fem långa månader hade då gått sedan P.N.9E. kraschade. Två man av den ursprungliga besättningen hade mött döden på isvidderna, sju hade efter fasansfulla strapatser kommit hem igen och tre liv från de olika hjälpexpeditionerna hade gått till spillo. — Men P.N.9E:s ursprungliga uppgift, att finna transportplanet C-53, blev aldrig löst. Det var och förblev borta någonstans på Grönlands väldiga ismantel."

OMBUD!

Hjälp till att sprida en bra flygtidning och förtjäna en slant på kuppen. Rekv. ombudsvillkor från

VINGAR

Tjärhovsgatan 22.
Stockholm.

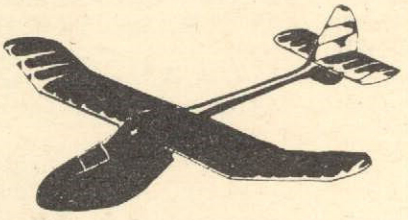
Alla måste se

vår nya katalog som omfattar segelmodeller, replikamodeller och gjutna modeller.

Sändes mot 35 öre i frim.

MODELLTJÄNST

Värnamo.



«OPTIMUS»

Konstruktör Malte Mårtensson

"En verkligt högklassig tävlingsmodell". Byggsats med utsågade spryglar, lister, flak, ritning m. m. Spännvidd 150 cm.

MODELL-SPORT

FALKENBERG

Var god sänd omg. mot postförskott .... st. byggsats "Optimus" à kr. 9:75

Namn .....

Adress .....

..... V 5.

SAND OCH MOD

Planet arbetade sig uppåt. De tre motorerna ansträngdes till det yttersta. Det jämna dånet slet sönder den iskalla luften. Meter för meter segade sig planet uppåt. Under dem låg den vita kusten, ödslig som ett månlandskap. Söderut begränsades de gråvita vidderna av spöklika bergskammar, höljda i dis. Norrut låg solstrimman över den svarta Weddel Sea.

Där nere, under dem, var Sparlings polarexpedition baserad i en dalgång, som skulle bjuda något skydd mot den väntade, skoningslösa arktiska vintern.

"Plug" Jones skakade på huvudet, där han satt vid spakarna på den stora maskinen. Han var trettio, men såg ut att vara fyrtio. Han var kort men bred och hans huvud brett och massivt. Hans hår var redan glest under huvan. Han tog livet och flygning på allvar, och äventyr och strapatser hade ristat rynkor kring ögon och mun.

— Det var toppen, skrek han utan att ta ögonen från höjdmätaren. Den orkade inte över 3.300. Nu kan hon inte en meter till.

— Det är hårt, skrek hans följeslagare tillbaka. Det var nästan omöjligt att höra något i motordånet.

Bakom Plug satt den andra mannen och grinade. Det var Haskell Halley, andre pilot och tjugufyra år. Han var lång, smärt och såg bra ut och tyckte om att bli kallad "Comet" Halley. Även här i polarisen hade han hållit sin lilla svarta mustasch vältrimmad, trots att inget kvinnligt öga kunde beundra den.

Halley tände en cigarrett. Plug rynkade pannan när han kände röken. Halley grinade igen. Rökning var förbjuden i det stora planet. Plug höll styvt på det.

Halley lutade sig mot en stapel frusna sandsäckar, som fyllde utrymmet ombord. Sand! Det var en underlig last i ett 250.000 kr plan. Men det här var ett flygprov med full last och planet hade inte klarat det. Det behövdes tonvis med bensin och tung utrustning för den långa flygningen över bergen och landet därbakom och planet hade inte bestått provet.

Plug svor för sig själv när han tittade söderut. Det enda möjliga passet låg 4 000 m över havet och nu var tydligen den vägen stängd. Det var ingen trevlig plikt att tala om den saken för Millard



Sparling. Sparling hade motsatt sig denna provtur; han tyckte det var bortkastad flygtid. Antarctic hade en av sina sällsynta perioder av vackert väder. Men Plug hade varit envis. Sparling var inte flygare. Men det var Plug.

Det var inte första gången deras åsikter gått isår. Men Plug förstod Sparling. Chefen var otålig och Plug var noggrann.

Det skulle bli ett svårt slag för Sparling. Liksom för Plug. Båda hade väntat sig så mycket av denna flygning över en av kartans vita fläckar. Till och med Sydpolen skulle avlockas sina sista hemligheter.

Ett par år tidigare hade Byrd genomfört sin ryktbara flygning över Sydpolen. Nu hade Byrd kommit tillbaka med en ny expedition för att fortsätta forskningarna från Ross Sea-kusten. Expeditioner från ett halvt dussin nationer kämpade nu för var sin lilla bit av upptäckarglorian.

Millard Sparling var miljonär, vetenskapsman och äventyrare och valt att flyga över den stora vita fläck på kartan, som kallas African quadrant. Där skulle han inte heller behöva trängas med de andra expeditionerna. Han räknade med att kunna täcka kontinenten genom en 6.500 km:s flygning över bergskedjan och en stor cirkel över polarplatån, och återvända till startpunkten.

Och nu hade man gjort den nedslående upptäckten att planet inte förmådde betvinga bergspassset i söder. Plug vände sig till Halley och skrek: — Dumpa en säck!

Halley rullade ut en av de styvfrusna säckarna genom bottenluckan.

— En till! beordrade Plug.

Planet steg litet för varje säck och nu pekade nålen på 12.000. En tredje säck gicg över bord, och virvlade ner de 12 kilometerna till marken. Planet steg till 14.

Plug drog av gasen. — Vi kan lika gärna lasta ur, sade han trött.

Det fanns sjutton säckar kvar. En efter en skickade Halley ner dem genom luckan. De hade frusit på denna höjd — sanden hade varit våt då säckarna gjordes i ordning. Trots detta var det en ovanligt varm och vacker dag för dessa breddgrader.

När Halley äntligen var färdig med sitt jobb, tände han en ny cigarrett och betraktade pilotens breda rygg med ett cyniskt leende på läpparna. Plug Jones var egentligen inte intelligent, men aldrig hade han trott att Plug var en sådan dumbom! Ingen fantasi. Ingen inspiration. Han kunde inte tänka snabbt. Bara en pålitlig klumpig karl, som kunde hantera ett tremotorigt plan och följa en kompasskurs!

Faktiskt trodde inte Plug att varje säck vägde 100 kg. Men det var Comet Halley som stod för uppvägningen där nere vid stranden. 125 kilo hade han ledigt fått i varje säck. En strålande idé tyckte Halley. Ett halvt ton extra hade Plug fått med sig på flygningen. Och nu fanns det ingen risk för upptäckt. Sanden låg där på isen någonstans.

Plug gick ner i spiral och vinggled sista biten mot den en och en halv kilometer långa startbanan, de hade byggt på isen vid radiomasterna. Där stod en liten, ivrigt väntande grupp vid det nedisade hangarskjulet när han taxade fram och kuperade motorerna.

Plug mötte Millard Sparlings blick. Det var en karl som en stålknippe, stor, magert ansikte, livlig med nervös energi och livfullheten avspeglande sig i hans ögon. Han hade redan förstått utgången av provflygningen.

— Det tjänar ingenting till, sade Plug trött. Det går inte. Tretusensex är hennes topphöjd med full last. Vi fick kasta 300 kg för att få henne upp till fyratusentre.

Sparling stod tyst. Han försökte se igenom den storvpxne flygarens flegmatiska mask. Instinktivt kände Plug att han måste försvara sig.

— Är du säker på din sak? frågade

Sparling med tillkämpat lugn. Du vet vad det betyder, Plug. Hela expeditionen är förfelad om Du har rätt.

— Jag kan göra ännu ett försök, sade Plug, men jag har redan gjort allt för att hjälpa henne upp.

Plug kände vreden välla upp inom sig. Han tyckte inte om Sparlings sätt att uttrycka sig.

— Det är underligt att planet inte förmår klara det nu. Vid leveransflygningen klarade hon ju provet med glans, sade Sparling lugnt.

Det lät som en anklagelse. Men Plug förstod Sparling. Man visste vilka förväntningar Sparling hade knutit till denna expedition.

— Leveransflygningen gjordes under andra atmosfäriska förhållanden, sade Plug sakta, nu är vi nära tusen mil från fabriken. Det var inget liv i kärran idag. Det var som att köra en motvillig åsna.

— Vi måste få henne över passet. Hör du det. Måste. Vi har inte råd att misslyckas. Dom kommer att skratta ut oss.

— Det är bättre dom skrattar än skickar vita liljor, bet Plug av. Det slutar oundvikligen med katastrof om man försöker klara passet med full last. Enda chansen är att flyga upp bensin med det lilla planet till passet och börja flygningen därifrån.

— Och förlora varje chans vi har? skrek Sparling. Det här kalasvädret räcker inte längre, vintern står för dörren och då måste vi göra hoppet på våren — tidigast. Då ligger det minst ett dussin plan i luften här.

— Du kan inte ta en sådan chans. Vi behöver 4 500 m för att få lite plats i passet. Kommer vi väl dit, finns det ingen chans att vända heller.

Sparling bet sig i läppen. Sedan vände han på klacken. Plug svor sakta. Vad var det med Sparling? Trodde han kanske att Plug njöt av att krossa alla plaler. Denna flygningen betydde lika mycket för honom som för Sparling. Det hade varit höjdpunkten av hans bana som flygare.

Och nu var allt slut. Plug vände sig tvärt mot mekanikerna. — Ta inte henne i hangaren. Vi får gå över varje bit i morgon.

Sparling hade stängt in sig i sin privata skrubb. Han satt med knutna händer vid bordet och stirrade rakt ut i luften. Någon knackade på dörren. Det var Halley.

Halley stängde dörren omsorgsfullt och gick fram och lutade sig över chefens bord.

— Jag sa det redan i förväg, gjorde jag inte? sade han. Det var ett svårt slag för Er eller hur?

Sparling reste sig och gick några steg utåt golvet. — Vad menar ni? frågade han tvärt. Men innerst inne visste han alltför väl vad Halley menade.

— Ni vet mycket väl vad jag menar. Redan för två veckor sedan sa jag Er att Plug började få hemlängtan. Han trivs inte här nere. Isen går honom på nerverna. Han vill gärna ha något annat än placiärer under vingarna, när han flyger.

— Det inbillar ni er, sade Sparling, Plug Jones är en av Amerikas bästa piloter.

Men där fanns ingen övertygelse i hans försvar.

— Ja—a, i Amerika, insinuerade Halley leende. Men det här är Antarktis och det är en annan sak.

— F—n också! skrek Sparling, kan inte kärran klara full last så är det ingenting att göra åt det. Och ni såg ju själv vad den förmådde.

— Det är just vad jag gjorde. Och kärran *kan* klara det. Felet låg hos Plug. Han drog inte på för fullt.

Sparling stannade och såg länge och utmanande på honom. — Jag undrar . . . Halley nickade. Jag är ledsen. Plug är skakis. Det är inte tu tal om det längre. Jag märkte det för länge sedan. Han har uppfunnit all dessa dumma påbud om flygväder och provflygningar därför att han är rädd. Han vill inte försöka sig på flygningen. Och jag klandrar honom inte. Det är ett hårt land här nere.

Sparling såg trött och gammal ut. — Jag är rädd för att det är så, muttrade han. Han har börjat bli alltmera försiktig på sistone. Vill inte ta den minsta chans. Och en man måste ta chanser. Det ingår i spelets regler.

Nu visste Halley att det lilla korn av misstro som han sådde för två veckor sedan hade grott. Redan från början hade Plugs omständiga försiktighet irriterat Sparling. Comet Halley, som var stor, självsäker och såg bra ut kom närmare idealet för en flygare, det tyckte nog Sparling också innerst inne. För Halley fanns det ingenting annat än att lyckas. Plug däremot tycktes utkämpa en ständig kamp mot möjligheten att misslyckas.

Sparling reste sig och gick mot dörren.

— Vad tänker Ni göra? frågade Halley.

— Kalla på Jones. Vill ni säga honom precis vad ni har sagt mig?

Halley tvekade ett ögonblick. — Det vill jag, svarade han. Jag vill till och med åtaga mig att göra en ny provflygning, om det skall behövas.

Sparling tvekade i dörren. — Jag kan inte göra det, sade han. Att det skall vara just Plug Jones. Jag trodde han skulle vara den segaste av oss. Jag kan inte säga honom det i ansiktet.

— Vi säger ingenting om det här, sade han. Jag menar om att Jones är rädd.

Halley nickade. — Hur går det med flygningen? frågade han trevande. Ni ger väl inte upp därför att . . därför . .

Han avslutade inte meningen. Sparling var ett rov för stridande känslor. Så slog han näven i bordet.

— Vill ni flyga kärran?

Halley sköt ut läpparna. Det skulle föreställa tveksamhet. Inombords kokade han av triumf. Han skulle lämna polarisen som berömd flygare. Det betydde ära och pengar.

— Men hur går det med Plug? frågade han.

Sparlings ansikte hårdnade. — Vi kan inte låta personliga känslor ruinera expeditionen, sade han bittert. Vi måste fortsätta.

— Det är precis min åsikt, nickade Halley. Och vi måste starta så snart vi hinner. Vädret kan inte bli bättre. Det blir en succé. Jag vågar mitt liv på det. Kärran kan klara det.

Sparling tvekade fortfarande. Han visste att Halley var en stjärnpilot i små plan och att han hade erfarenhet även från tremotoriga plan. Men han var långtifrån någon Plug Jones när det gällde att handskas med tungt lastade plan under svåra förhållanden.

Men där fanns inget annat val. Tiden var för kort. Sparling var inte flygare, han förstod inte varför inte ett plan nu kunde klara ett prov, som det hade klarat i ett annat klimat.

Med en nervös gest satte sig Sparling vid sin reseskrivmaskin och började knacka ner en order. Han tog själv den med sig till hangaren och satte upp den på anslagstavlan. Personalen skockades kring tavlan. Plug kröp fram under stjärten på det tremotoriga planet. Han hade fläckar av olja och damm i ansiktet.

Plug märkte den plötsliga tystnaden när han gick fram mot anslagstavlan, men han vände sig inte om. Han läste ordern och läste den en gång till, med ett uttryck i ansiktet, som en boxare sekunden innan han går i däck.

Expeditionsorder.

Haskell Halley kommer i fortsättningen att vara expeditionens chefspilot och i denna egenskap flyga det tremotoriga Ford-planet. Planet skall omedelbart tankas för flygning. William Jones blir andre pilot och tjänstgör vid depån, för att hålla sig kvar om flygavdelningen

skulle behöva assistens. Detta överlåtes till mr Jones eget omdöme.

Millard Sparling
chef Sparlings sydpolsexpedition.

Plug vände sig och sprang mot skjulet, dit hans chef gått. Depån surrade av aktivitet. Den stora flygningen skulle trots allt bli av.

Plug fick tag i Sparlings arm i detsamma denne satte sig vid bordet. — Det kan inte vara ditt allvar, sade Plug hest. Du får inte ge dig iväg. Det är rena självmordet. Det blir kvadd på glaciären.

— Vi har beslutat att ta risken, sade Sparling. Om det inte går, kan vi dumpa bensinen och vända. Vi kan åtminstone försöka. Halley tror att det går.

Plug gjorde en otålig gest. — Halley? Vad vet han om tunga plan? Han är bara ett barn. Han är fin på småmaskiner, men det här är inte hans jobb. Jag säger . . .

— Du har läst ordern, avbröt Sparling för att dölja sina känslor bakom den bryska masken. Den gäller. Jag hoppas jag kan räkna på din hjälp om den skulle behövas.

Plug stramade upp sig. Hans stora ansikte var sammanbitet. — All right. Han gick ut och stängde dörren. Sparling sjönk ner i stolen. — Gode Gud, jag hoppas att jag slipper gå igenom någonting sådan en gång till.

Plug mötte Halley i korridoren. Halley hade lyssnat vid dörren och var nöjd.

— Plug, sade Halley, jag hoppas att du inte låter det gå ut över *mig*. Sparling hade beslutat sig för att försöka. Han har satsat allt på det.

— Gör ditt bästa Halley, sade Plug tjockt. Det blir en svår tripp även om du klarar passet. Dröj inte för länge med att dumpa bensinen om det behövs. Det är ett misstag som många har gjort, och dom är döda nu.

Plug hade två nervpåfrestande timmar medan det stora planet gjordes klart för start. Han tillhörde inte längre den arbetande svärmen. Han stod utanför dem på något sätt. Han hade velat gömma sig någonstans, men hans stolthet förbjöd honom. Sparling undvek honom tydligt och Plug var alltför envis för att tala vidare om saken.

Comet Halley höll sig mitt på scenen och trivdes tydligen med det. Han liknare betydligt mera en romanernas flygande hjälte än den satte, långsamme Plug. Ung, vältrimmad och lång stod han och gestikulerade och dirigerade ilastningen av utrustningen.

Två säckar proviant togs ombord. En släde, kläder och skor i reserv, ett tält och ett primuskök. Det skulle vara i händelse någon överlevde en kvaddning.

Sparling bar ombord sina navigationsinstrument. Hank Wilson stod bredvid med sin kamera, inte alltför entusiastisk för utbytet av förare. Joe Burkhalter, som skulle sköta radion och avlösa piloten när det gick för sig hade ett kallt leende på läpparna, där han gick igenom sin utrustning. Han var lika ung och oförvägen.

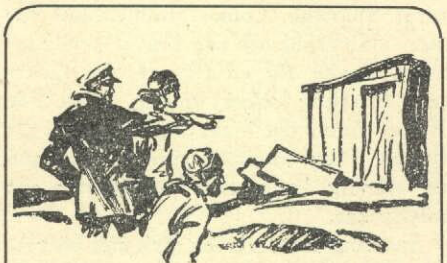
Bensinen flödade till tankarna. Liter efter liter, kilo efter kilo. De fyra männens säkerhetsmarginal krympte mer och mer. Plug skakade på huvudet. Skulle man spela med livet som insats mot sådana odds? Han begrep det inte. Omsorg och säkerhet var Plugs melodi. Han kunde heller inte förstå varför Sparling blivit som ombytt. Två år hade de arbetat tillsammans. Sparling måste ha satt sin ambition över allting annat.

Nu var hon färdigtankad. Motorerna startades en efter en. På en kvart var de varma. Handslag växlades på alla håll. Plug tog rätt på Sparling och önskade honom lycklig resa. Likadant med Halley.

Plug stod inte ut längre. Strupen snördes ihop och för att ha någonting att göra gick han in i hangaren och började fylla bensin på den lilla kärran. Det var ett öppet biplan, men trots detta snabbt med kraftig motor.

Han hörde det stora planet dra på gas och det blev en djupare ton i dånet. Så lättade det av. Markpersonalen hurrade och Plug sprang fram till dörren. Ljudet och propellervinden omvärvde honom. Monoplanet hade börjat rulla. Nosen pekade söderut. Mot misslyckande eller ära. Mot berömmelse eller död.

Plug hade nätt och jämt lyckats lätta med fulla lasten i tid, för att undvika haveri. Halley tycktes ha det ändå svårare. Plug knöt händerna så att naglarna borrade sig in i handflatorna, när



Många polarexpeditioner har tagit flyget i sin tjänst. Balchen och Byrd flög ett tremotorigt plan genom bergspassen och över Sydpolen. Denna historia är sann och kontrollerad, men alla namn är fingerade.

planet kom rusande mot startbanans slut med skidorna fortfarande på backen. Varje ögonblick väntade han få se den tjocka silverstrålen då bensinen forsade ut genom dumpningsventilen. Men det hände inte.

Just vid de första blocken lyckades Halley få upp kärran. Det var på håret. Skidorna tycktes snudda vid iskammarna, men hon var i luften — hon flög . . .

Den stora flygningen hade startat. Plugg kände sig alldeles matt av spänning. Planet var utan liv och om fem timmar skulle troligen dess vingar krossas mot någon isbarriär där uppe i passet. Plug hoppades att de inte skulle dröja för länge med dumpningen. Det var deras enda chans. Fem timmars flygning tog inte så mycket soppa att kärran lättades tillräckligt.

Markpersonalen hade samlats i radiorummet, där signalisten redan sökte kontakt med männen i planet. Plug återvände till den övergivna hangaren. Han värmde upp biplanets motor. Han liksom kände på sig att det skulle behövas inom kort.

Motorn hade gått i knappa fem minuter när en ung man kom springande i bara skjortan och kalsongerna. Det var Tommy Garrison som kom rusande barfota med andan i halsen.

"För f-n, Plug", flämtade Garrison, "jag hade ingen aning om att de skulle starta i dag. När du landade i går gick jag och lade mig och vaknade inte förrän nu. De har ingen dumpventil på kärran! Begriper du? Ingen dumpventil. De kan inte dumpa soppan om det skulle knipa."

Plugs ögon blev smala som strimmor. "Jag jobbade med den i går morse", sade Garrison, som var andre mekaniker på expeditionen. "Den gick inte bra, så jag monterade ner den för justering. Du behövde den inte för provturen och när du landade trodde jag inte att det skulle bli någon rundflax. Nu ligger ventilen på min bänk. Där sitter en blindmutter i planet och de kan inte komma åt den inifrån."

"Säg till Sparks att han underrättar planet, din förb-e idiot!" röt Plug. "Sätt iväg!"

"Det var det första jag gjorde, men deras mottagare går inte. De kan sända, men inte ta emot. Du måste försöka ta dem i biplanet innan de når passet!"

Plug kastade sig i planet. Motorn var ännu inte tillräckligt varm, men det gav han katten i. "Undan med hjulklotsarna", skrek han åt Garrison, som stod barfota och darrade av köld. Plug drog på och planet rusade nedåt startbanan.



Plug hade läderhuvan, men varken overall eller glasögon. Han tog stickan åt sig och planet lyfte. Den kalla motorn missade ett par tag, men så tog den igen och blockisens vita käftar gick miste om sitt rov.

De hade nästan en timmes försprång. Det gör minst 160 km. Plug övervägde sina chanser. Hans lilla plan var kapabelt till 250 km/tim men det stora kärran gjorde 160 med full last och farten ökade allteftersom bensinen gick åt. Oddsen var avgjort mot Plug, men där fanns skuggan av en chans.

Plug hade flugit mot passet förut i biplanet, och kände det bättre än Sparling och Comet Halley. Han drog på så mycket som gick.

En timme gick, oändligt långsamt. Under honom den ödsliga packisen, men framför honom tonade bergskedjan fram. Plug konstaterade att han gjorde nära fem kilometer per minut i medvinden. Men samma vind hjälpte också den tremotoriga Forden snabbare mot ödet. Plug tittade åter på klockan. Han kunde inte vara mer än åtta mil bakom dem nu dvs. om de fortfarande höll sig i luften. Han försökte spana i kikaren, men ödemarken visade inget spår av något, som kunde vara människors verk. Den majestätisk frusna glaciären låg under honom. Bergstopparna stack upp i molnen. Och där någonstans kämpade expeditonen. Det var fyra man som skulle dö, om han inte fick tag på dem innan de var fångade mellan granitväggarna.

Han fick stiga trehundra meter och han behövde höjden. Hans ögon blevo blodsprängda av spanandet, men där hade kunnat ligga en miljon havererade plan i skrevorna utan att han hade sett dem.

Det gick en halvtimme och modet sjönk med varje slag av propellern. Bergen kom allt närmre. Dalen inunder honom blev grundare och trängre. Isen kunde bara få fäste här och där på de branta granitväggarna.

Då fick Plug syn på monoplanet! Det syntes som en prick mot glaciären framför honom. Det var minst en och en halv mil före. Till och med på detta avstånd kunde Plug märka hur de kämpade för att få höjd — och vad värre var — de hade redan kommit för långt för att vända. Varje kursändring skulle lägga henne i vingglidning i den tunna luften. Och under dem låg glaciären.

Plug ropade och skrek. Han skrek som en galning. Det var löjligt men ingen kan se andra flyga rätt mot döden utan att göra någonting åt det, det må vara hur löjligt som helst.

Han tog in på dem. Monoplanet blev större och större. Nu var han tio kilometer ifrån dem. Han såg någon vifta med en näsduk i kabinen. Det var Sparling. Då Plug kom upp jämsides med dem log Sparling. Så höjde han handen. Det var adjö!

Forden sjöng omedvetet på sista versen. Den hade just klarat en hylla och det var inga trettio meter till den sargade iskanten. Där kom en avsats igen. Det kunde vara högst fem mil dit. Den klarade de aldrig. Kärran kunde inte stiga en meter till och granitväggarna hade krupit nästan inpå dem. Det var passets högsta punkt och vidderna därbakom låg inom räckhåll. Så nära och ändå så avlägset.

Små föremål kastades ut genom luckan. Plug såg kompassen, till och med Sparlings sextant offrades i det sista desperata försöket att lätta kärran. Proviantен, släden och tältet hade tydligen redan lämpats ut, men det märktes knappast på kärran. Hennes enorma bensinlast tyngde henne som en drunknad räddaren och hon kunde inte befria sig från den.

Plug fick en idé. Han viftade och pekade nedåt medarmen och flög biplanet rätt under Forden. Med stadig hand oc hsäkert öga höll han sitt lilla plan under monoplanets platta botten. Luckan var öppen. Sparlings ansikte visade sig och det tändes en hoppets glimt i hans ögon då han förstod idén.

Man kunde nästan ana ett leende på Sparlings läppar där han hängde och dinglade, mer än halvvägs utanför luckan, i det våldsamma draget. Propellerdraget från biplanet nästan skrapade plåtarna ovanför. Det minsta den nuddade betydde döden för Plug. Men det nuddade inte.

Plug kände hur hans plan dunsade ner. Sparling hade släppt taget och fallit rätt över bakre sitttbrunnen — och höll sig kvar. Han kunde klättra ner.

Det tremotoriga planet nästan studsade upp tvåhundra meter, men det räckte fortfarande inte! Ännu en man måste hoppa.

Redan såg man ett par ben i luckan. Plug följde det stora planet som späckhuggaren följer hajen. Han uppfattade skymten av ett kritvitt ansikte. Det var unge Joe Brukhalter, han som log vid starten. Nu kunde de räkna fristen i sekunder. Plug höll planet under luckan. Joe hängde mer än halvvägs ute, då en vildstöt för ett ögonblick skilde planen åt. Bergväggarna ekade av motordånet. Plug kastade sin kärra tillbaka i läge under luckan. Sparling fick tag i Burkhalters ben och signalisten släppte taget. Sparling drogs nära ur sittbrunnen, men släppte inte taget.

Det stora planet steg omedelbart. Plug hade isväggen nästan inpå sig. Han tvingade planet i en desperat stigning. Sedan en wing over. Han trodde skidorna skulle slå i isväggen, men ingenting hände. Det kom en häftig nervind och Plug kunde plana ut knappa fem meter över packisen. Han lade planet i spiral för att ta höjd. Den var styvare nu med sina två passagerare, men den steg.

Över dem hade monoplonet försvunnit. Sedan det lättats på mer än tvåhundra kg levande vikt, hade Comet Halley lyckats lyfta det över sista steget. Biplanet följde och från de trånga klippväggarna slog ekot emot dem.

Så öppnades passet och framför dem bredde vidderna ut sig. Jungfrulig mark.

Sparling ropade högt och slog Plug på axeln. Men Plug hade redan sett. Några kilometer framför dem hade Halley hittat en jämn yta, fri från skrevor och block. Han satte planet för landning. Det krängde häftigt, men stannade oskadat.

En minut senare landade Plug och taxade upp bredvid det stora planet. Hank Wilson, fotografen hade klättrat ur och tog emot Plug med en omfamning. Så dök Halley upp. Han sjönk ihop på snön och försökte tända en cigarrett, men hans händer skakade alltför kraftigt.

"Jag förstår det inte", sade han stammande till dem som stod kring honom, "Jag trodde jag hade ett halvt ton att ge på — det vill säga jag trodde jag skulle klara det med glans?"

Sparling rynkade panan.

"Jag har också tänkt över det", sade han. "Halley, var det inte ni som vägde säckarna för lastprovet. Ni vägde dem i hangaren förstås."

Halley såg förbryllad ut. "Nej jag vägde dem nere vid stranden där pojkarna tog upp dem och fyllde säckarna. Vad är det för skillnad?"

Sparling knäppte med fingrarna. "Jag tänkte väl det — när det väl var för sent", sade han. "Det förklarar saken."

"Vad menar Ni?"

"Jo, att sanden var drypande våt när ni vägde den. Det var en varm dag och säckarna frös inte på marken. Massor med vatten torkade bort och de lättade i vikt när de släpades till hangaren och staplades in i planet. Kanske tjugo procent rann bort efter det ni vägt dem, Halley. Men det är mitt fel. Jag borde ha tänkt på det."

Halley hade ingenting att säga. Han tänkte på den där extra vikten han hade lagt på. Tjugo procent var mer än 25 kilo och säckarna hade ändå varit lättare än Plug trott. Det där lastprovet hade visat sig riktigt i alla fall.

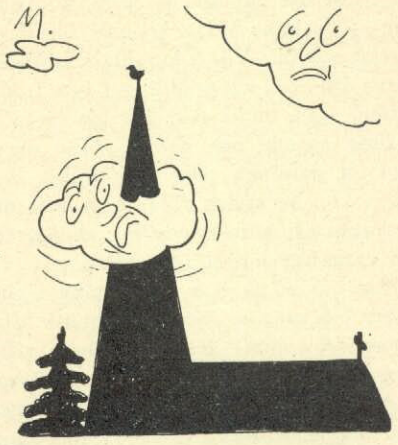
Sparling tittade på Halley. "Vad var det ni sade om ett havt ton att ge på?" frågade han.

Sparling försökte svara, men det blev bara ett mummel.

"Det för detsamma", sade Sparling och vände sig till Plug Jones. "Jag kom att tänka på något, Plug, kan du förlåta mig och vill du flyga den här turen för mig nästa år?"

Plug grinade och bytte fot förläget.

"Ja", muttrade han, "det är jag med på. Det vill jag gärna."



Finsk flygmiljonär

(Forts. fr. sid. 21.)

och såg först nu att selen var halvt genombränd. Några hårdare ryck hade den inte hållit.

Då Westermark gned sitt ansikte med snö såg han plötsligt på ungefär 500 m avstånd en patrull komma springande. Egna eller fiender?

Nu följde igen några spännande ögonblick, som bröts av skarpa skott. Mark tog hastigt betäckning. På 100 m avstånd stannade patrullen och inställde skottlossningen. Han uppmanade gruppen att komma fram till honom för nu kunde han se att det var finnar. Men de kom inte utan befallde honom att resa sig.

"Nej, jag stiger inte upp för då är jag ett alltför gott mål för era kulor," svarade Westermark.

När patrulledaren slutligen med fingret på avtryckaren kom fram till honom ville han absolut inte tro Westermarks försäkringar att han var finne. Det var först då han såg att den störtade maskinen var finsk som han lät sig övertygas, och nu gav patrullen honom all den hjälp de kunde.

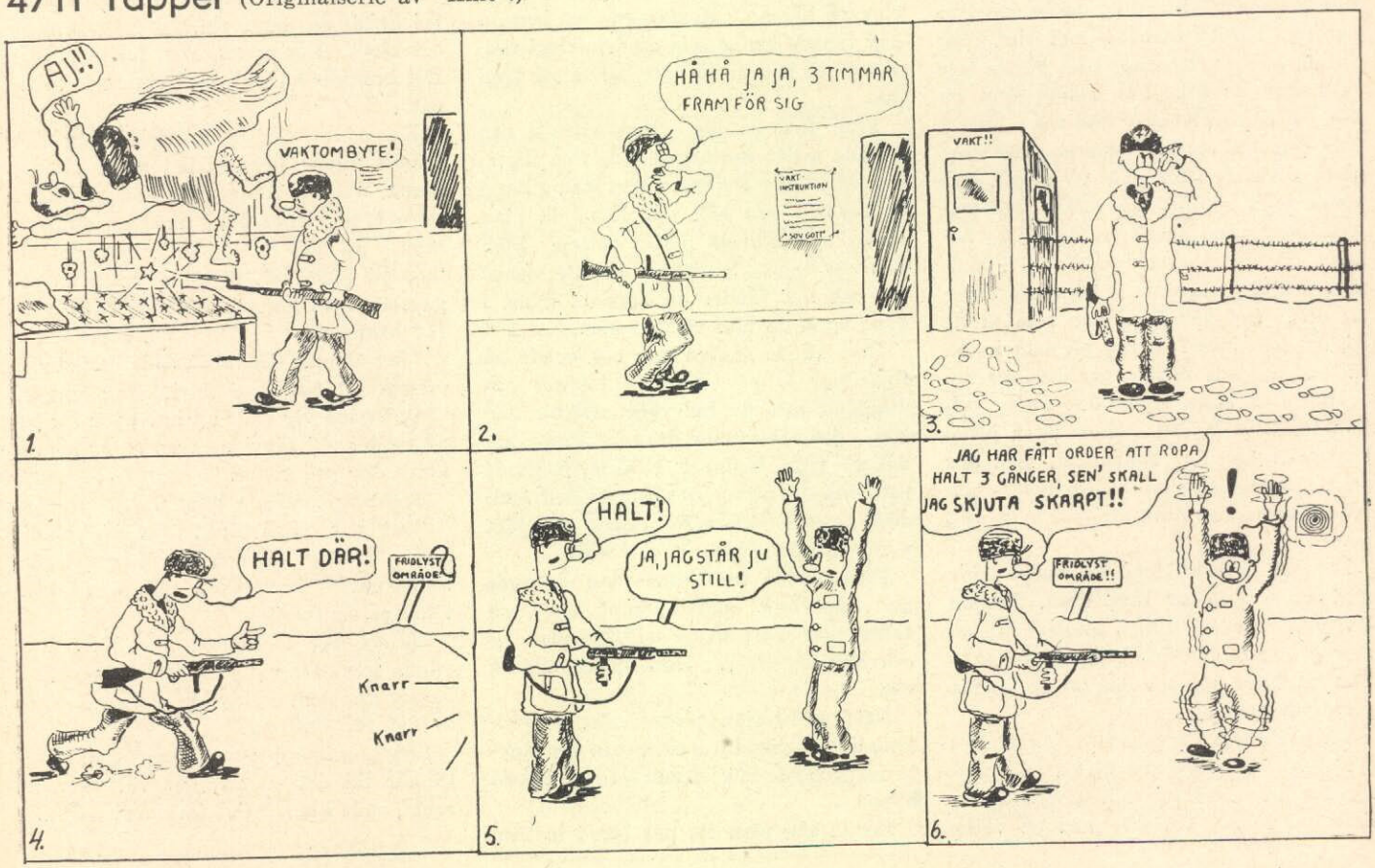
I vaktstugan på en av småholmarna i Ladoga fick Westermark, som räddat sig från fem faror, veta att det fientliga jaktplanet hade kunnat överrumpla dem därför att det förföljt vårt bombplan i skydd av den dimslinga som bildas av avloppsgaserna i stark köld. Därpå hade jaktplanet dykt fram och skjutit sina serier på kortaste håll.

Westermark berättade denna spännande historia enkelt och flärdfritt som om det varit fråga om den mest alldagliga sak i världen, och till sist sade han med ett leende:

"Ont krut förgås inte så lätt."

4711 Tapper (Originalserie av "Kille".)

PÅ VAKT



Ir Loo Ping:

Lär Er flyga!

Kurstrim.

Om man betraktar ett flygplan uppifrån, så är flygplanet symmetriskt, och man tycker att det inte skulle kunna finnas något, som skulle störa kursen och bringa flygplanet att gira. Men vi ha då alls inte räknat med motorn.

Propellern överför ju motoreffekten till dragkraft genom rotation åt vänster eller höger, och härigenom bildas bakom propellern, en luftström, (slipström), som skruvar sig bakåt. Fig. 1 visar luftströmmens vridning vid en högergående propeller.



Fig. 1. Luftströmmens vridning vid högergående propeller.

Beroende på om propellern är höger- eller vänstergående träffas alltså fena och sidoroder av slipströmmen och en kraft, som vill föra flygplanets stjärt åt höger resp. vänster, uppstår.

Med högergående propeller menas, att om man står bakom flygplanet och ser i flygriktningen, så går propellern åt höger (som visarna på en klocka).

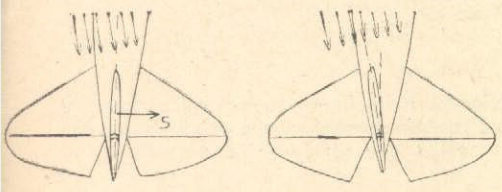


Fig. 2 a. *Fig. 2 b.*

I fig. 2 a alstras en kraft S som vill föra nosen åt höger. Snedställes fenan, som i fig. 2 b, så att anfallsvinkeln blir 0 vid marschvarv bortfaller S.

Vi studera fig. 2 a där en högergående propeller alstrat luftströmmen, som vill föra stjärten åt höger (nosen går åt vänster). Luftströmmen träffar fenan snett och styrkraften S uppkommer. Fig. 2 b visar hur kraften S elimineras där igenom att fenan placeras parallellt med luftströmmen.

Man inser lätt att kraften S:s storlek är beroende på propellervarvet (motorvarvet), och fenans snedställning göres alltså så stor att girtendensen är helt eliminerad vid normalt marschvarv. Vid fullgas blir kraften S störst och vid tomgång minst.

Ibland saknar flygplanet snedställd fena och möjlighet att snedställa denna, men i stället finnes i regel ett kraftigt trimroder, som möjliggör kurstrimning. Sidorodertrimning möjliggör, att föraren kan trimma flygplanet för olika motorvarv.

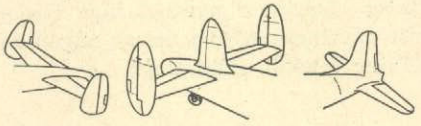


Fig. 3.

Två och flermotoriga flygplan ha en, två eller tre fenor, se fig. 3, och dessa kunna snedställas efter samma principer. Snedställning är mindre vanlig, emedan flermotoriga flygplan i alla fall måste förses med kraftiga trimroder för att motverka den kraftiga girtendensen som uppstår, när någon motor stoppar.

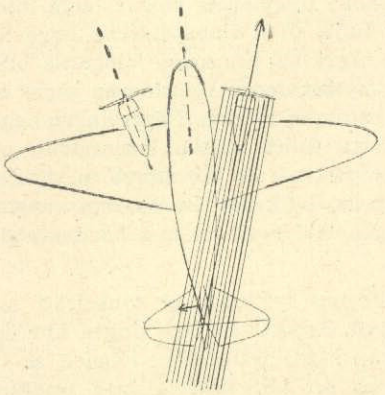


Fig. 4. Snedställning av motorerna för att vid enmotorflygning motverka den kraftiga girtendensen.

Vid äldre tvåmotoriga flygplan snedställdes motorerna för att vid enmotorflygning motverka den kraftiga girtendensen, se fig. 4. Tvåmotoriga flygplan ha ofta dubbla fenor, vilka då placeras en i varje propellerström. Vid tvåmotoriga flygplan är det vanligt att propellrarna rotera åt var sitt håll. Motorerna äro exempelvis vänstergående och då förses den ena motorn med en propellerväxel, som gör att motoraxel och propeller rotera åt motsatt håll.

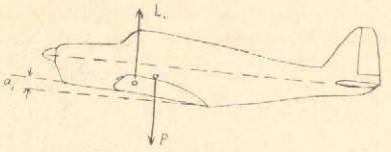


Fig. 5 a. Tyngdkraft, lyftkraft och anfallsvinkel vid planflykt.

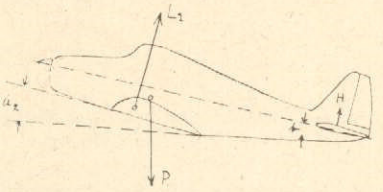


Fig. 5 b. Flygplanet utsättes för en störning som pressar stjärten nedåt.

Längdstabilitet.

Om ett flygplan i planflykt utsättes för en störning, som tvingar stjärten nedåt, börjar flygplanet att stiga. Vingens anfallsvinkel ökas från a_1 till a_2, se fig. 5. Detta har till följd, dels att vingens lyftkraft ökas, dels att dess lyftkraftcentrum flyttas längre fram. Detta i sin tur medför en tendens att ytterligare öka anfallsvinkeln och sänka stjärten.

När stjärten sänkes får stabilisatorn en anfallsvinkel b och härigenom uppstår en lyftkraft H. Vid normal längdstabilitet blir momentet av kraften H större än momentökningen vid lyftkraftens ändring från L_1 till L_2 i fig. 5. Stjärten återföres till normalt läge.

Om störningen i stället lyfter stjärten minskas vingens anfallsvinkel och dess lyftkraftcentrum flyttas bakåt och lyftkraften minskas till L_3. Flygplanet blir framtungt och stjärten lyftes ännu mer, men då alstras en kraft H, som pressar ned stjärten och återför flygplanet till normalt läge, se fig. 6.

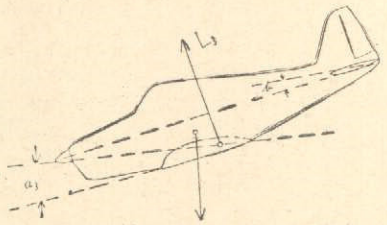


Fig. 6. Flygplanet utsättes för en störning som pressar stjärten uppåt.

En viss tröghet förefinnes vid dess återföringar, och pendlingar uppstå. Pendlingarna bli dock mindre och mindre vid god längdstabilitet, men allt större vid instabilitet.

Längdtrim.

Med längdtrim menas flygplanets trimning i loopingplanet.

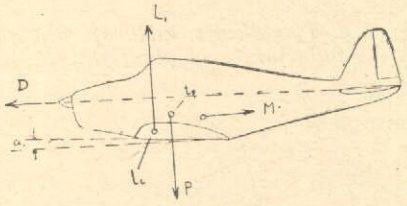


Fig. 7. De krafter som påverka flygplanet, vid rätt lastfördelning.

Fig. 7 visar ett flygplan i planflykt med anfallsvinkeln a_1, flygplanets tyngd P verkar i tyngdpunkten tp. Vingens lyftkraft L_1 verkar i dess lyftkraftcentrum lc. Dragkraften D verkar i propelleraxelns riktning. Flygplanets luftmotstånd M tänkes koncentrerad i dess motståndscentrum mc.

Krafterna L och P samt D och M äro exakt lika stora och motverka varandra. Men för att jämvikt skall råda, måste även de olika krafternas moment taga ut varandra.

Lyftkraften L, och tyngdkraften P alstra ett moment, som söker vrida flygplanets stjärt nedåt. Dragkraften D och motståndet M alstra ett annat moment, som söker vrida stjärten uppåt. Äro dessa moment lika stora, taga de ut varandra och jämvikt råder.

För konstruktören är det svårt att exakt beräkna detta. Flygplanets tyngdpunkt kan ändra läge under flygningen och då taga de båda momenten inte ut varandra, och jämvikt råder ej längre.

Sker en förskjutning av tyngdpunkten bakåt, enligt fig 8, blir resultatet, att det moment, som alstras av lyftkraften och tyngdkraften blir större än momentet av dragkraften och motståndet, och stjärten pressas nedåt. För att förhindra detta måste föraren föra fram spaken (härigenom sänkes höjdrodret nedåt, se fig 8) och en uppåtriktad kraft H verkar på flygplanets stjärt.

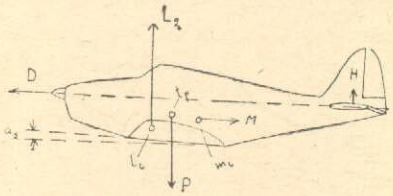


Fig. 8. De krafter, som påverka flygplanet, då tyngdpunkten ligger förskjuten bakåt.

När jämvikt råder är summan av L och H lika med P, och D måste vara lika stor som M. Är P oförändrad, måste sålunda L_2 i fig. 7 minskas något till L_1 i fig 8, när kraften H tillkommer. (Jämför med vikterna i föregående art.) Denna minskning sker därigenom att anfallsvinkeln a_2 i fig. 8 göres något mindre än anfallsvinkeln a_1 i fig 7. Flygplanet är ej i exakt samma läge som förut, utan stjärten har höjts något.

Den mindre anfallsvinkeln medför, att motståndet M minskas något. Dragkraften D är oförändrad och hastigheten ökar något. Men detta har till följd att motståndet M, som ju beror på hastigheten, ökar tills det blir lika stort som D och jämvikt råder. Förloppet är inte så enkelt, men man måste dock ha det fullt klart för sig.

Med god tvärstabilitet menas, att flygplanet återtager normalt läge (ligger rätt på vingarna) om det av någon anledning erhållit sidlutning.

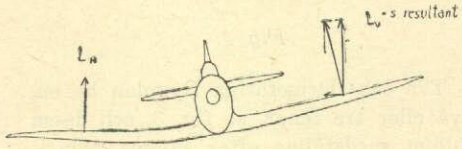


Fig. 9. Flygplanet har fått sidlutning åt höger.

Fig. 9 visar ett flygplan som erhållit sidlutning åt höger. Man säger att flygplanet *hänger* på höger vinge. Det avbildade flygplanets vingar ligga inte i rät linje, utan vingspetsarna ligga något högre än vingroten. Vingarna bilda ett mycket öppet V, och man säger att vingarna ha V-form. Högervingen ligger i detta fallet nästan horisontellt, och dess lyftkraft Lh blir större än vänstervingens lyftkraft Lv emedan vänstervingen bildar vinkel mot horisontalplanet.

Vingens lyftkraft är vinkelrätt mot vingen. Snedställes ena vingen blir den uppåtriktade lyftkraften mindre, se fig 9, och det blir kraften Lv-s resultant som verkar. Av fig framgår att Lh är större än Lv-s resultant, och lyftkraftsskillnaden mellan dessa krafter lyfter högervingen och återför den till rätt läge.

De olika faktorer, som inverka på flygplanets tvärtrimning är, tyngdpunktens placering i sidled, olikheter i vingarnas anfallsvinkel samt propellermomentet.

Tyngdpunktens förskjutning i sidled brukar i regel bli obetydlig, enär flygplankroppen är ganska smal. Är däremot flygplanet försedd med vingtankar, kan en förskjutning av tyngdpunkten i sidled ske, om ena vingens bränsletank är tom och den andra full.

För att kompensera för denna tyngdpunktförskjutning i sidled förses tyngre flygplan med trimroder i skevningsrodren.

Flygplanets vingar äro fästade till flygkroppen på sådant sätt, att vingarna få den lämpligaste anfallsvinkeln för planflykt. Flygplanets längdaxel är då horisontell. Vingens anfallsvinkel vid planflykt kallas för vingens *monteringsvinkel.* Se fig 10.

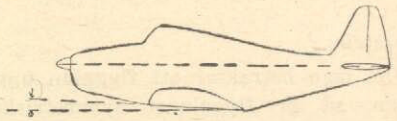


Fig. 10. Vingens anfallsvinkel vid planflykt är lika med vingens monteringsvinkel.

Blir monteringsvinkeln felaktig för ena vingen medför detta, att vingens lyftkraft blir olik den andra vingens, och flygplanet vill då vrida sig kring sin längdaxel (rollplanet), se fig 11. Fel av detta slag förekomma vanligast hos delade vingar, som hålles i rätt läge medelst stöttor och stag, och där monteringsvinkeln är justerbar, och felet är lätt avhjälpt.

Vid fribärande vingar är felet sällsynt, och om det skulle uppstå, måste det avhjälpas medelst trimning av skevningsrodren. Felet får givetvis inte vara stort, ty i så fall måste vingen kasseras.

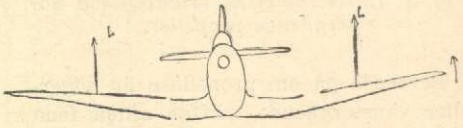


Fig. 11. Vid olika monteringsvinkel blir vingarnas lyftkraft olika.

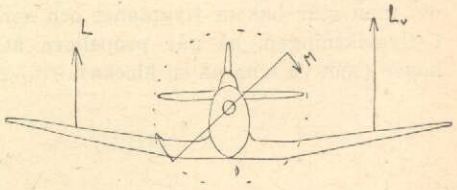


Fig. 12. Propellermomentet motverkas av ett reaktionsmoment som erhålles genom olika stor lyftkraft på vingarna.

Propellermomentet, se fig 12, måste motverkas av ett reaktionsmoment. Motorn är fastsatt i flygplanet och därför överföres reaktionsmomentet på flygpla-

net. Vid körning på marken överföres reaktionsmomentet genom landningsstället till marken.

Alla veta hur tungt det är att veva runt en bilmotor. Det är reaktionsmomentet som känns i armar och ben. När flygmotorn arbetar blir det vingarna, som måste motverka propellermomentet.

Det är av denna anledning, som den ena vingens monteringsvinkel göres något större än den andras, Denna vinge får då större anfallsvinkel och härigenom större lyftkraft. Skillnaden i monteringsvinkeln göres så stor, att skillnaden i lyftkraft mellan vingarna åstadkommer ett moment, som blir lika stort och motriktat propellermomentet vid marschvarv. Vid högre eller lägre motorvarv än marschvarv måste en viss rolltendens uppstå. Propellermomentet märks mer ju kraftigare motorn är i förhållande till flygplanets vikt, och vid mindre flygplan (skolflygplan) är propellermomentet obetydligt och knappt märkbart.

Vi ha tidigare redogjort för hur lyftkraften uppkommer. En välvd profil får större lyftkraft än en symetrisk profil. Är anfallsvinkeln 0 blir lyftkraften 0 hos en symmetrisk profil. Lyftkraften ökar med anfallsvinkeln och detta gäller även för en symmetrisk profil. Man utnyttjar detta förhållande för att medelst roder styra ett flygplan.

Profilen utgöres av stabilisator och höjdroder, fena och sidoroder samt vinge och skevningsroder. Rodren kunna inte hänga fritt utan måste kombineras med dessa fasta profiler, vilka dels tjäna som fäste för respektive roder och dels, som nyss nämnts, medverka vid styrningen. Stabilisator och fena ha dessutom en stabiliserande verkan, som vi också redogjort för.

Stabilisatorn ges en viss anfallsvinkel för att bära upp stjärten.

När man ger ett roderutslag blir profilen i viss mån välvd, och vi erhålla en lyftkraft, som vi kalla för *styrkraft.*

Om vi tänka oss hela profilen snedställd, erhålla vi en styrkraft S enligt fig 13. Styrkraften blir givetvis lika stor

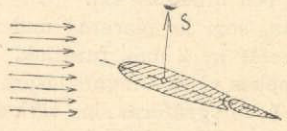


Fig. 13. Snedställd profil ger en styrkraft S.

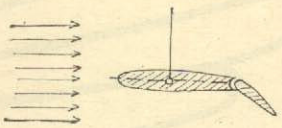


Fig. 14. En styrkraft S erhålles när rodret ger utslag, även om stabilisator eller fena inte har någon anfallsvinkel.

åt båda hållen, om anfallsvinklarna äro lika stora.

Nu äro stabilisator och fena fasta och styrkraften erhålles därigenom, att roderutslag göres med höjd- respektive sidoroder. Profilen blir välvd och en styrkraft S uppstår, se fig 14. Fig kan vara stabilisator och höjdroder eller fena och sidoroder eller fena och sidoroder, principen blir lika i båda fallen.

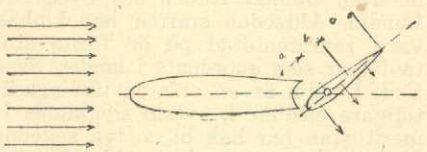


Fig. 15. Dynamisk utbalansering. Ytan a är den dynamiska balansen, och kraften på denna motverkar kraften på ytan b. Föraren behöver alltså endast övervinna kraften på ytan c.

Ett roderutslag åstadkommer inte endast en styrkraft utan också en bromskraft, större ju större roderutslaget är. Det blir ju ingen jämn välvning, men roderutslagen brukar inte bli så stora under flygningen, varför nämnda motståndsökning saknar betydelse.

Vid större och mycket snabba flygplan skulle det bli mycket ansträngande och i många fall omöjligt för föraren att manövrera flygplanet, om inte roderutslagen underlättades på ett eller annat sätt. Utan hjälp skulle flygningen bli rena kraftprovet.

En del olika system skall i korthet nämnas. Vi påminna oss dynamisk utbalansering, vars princip framgår av fig 15, som förekommer hos praktiskt taget alla flygplan.

Hos de större flygplanen är det vanligt, att föraren manövrerar ett lättroder, som sedan för över rodret och önskad styrkraft erhålles. Principen framgår av fig. 16. Lägg detta system på minnet, ty vid skol- och sportflygplan är det mycket vanligt med sidoroder försett med bockat lättroder, och principen blir densamma. Om flygplanet vill gira åt vänster, så bockas lättrodret något åt *vänster,* och tvärt om.

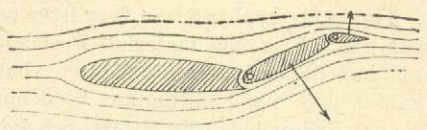


Fig. 16.

Andra sätt äro elektriska motorer och tryckolja för att erhålla önskat roderutslag.

Vingklaffar användes numer på nästan varje flygplan, och de ha två uppgifter: att öka vingarnas bärkraft och att öka dess motstånd. Genom att bärkraften ökas kan hastigheten minskas, och detta är speciellt i landningen, då vingklaffarna i regel uttagas fullt, en stor fördel. Vid starten uttagas vingklaffarna endast något.

Genom att motståndet ökas blir planébanan brantare och även detta ett önskemål i samband med landningen.

Vingklaffarna placeras i vingens bakkant och kunna sedan fällas nedåt, se fig 17. Det vanligaste systemet är att vingklaffarna fäller ned enligt fig 17 a. Vingklaffarna kan också fällas bakåt och samtidigt nedåt enligt fig. 17 b.

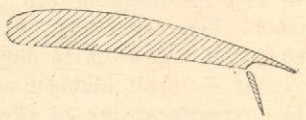


Fig. 17 a.

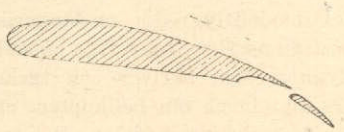


Fig. 17 b.

Hos en del flygplan är skevningsrodren liksom hopkopplade med vingklaffarna så att skevningsrodren fällas samtidigt med vingklaffarna. Detta system är typiskt hos Junkers där skevningsrodren i regel gå utefter hela vingen.

Skevningsrodren påminna om vingklaffarna, och ett nedfällt skevningsroder ökar och ett uppfällt minskar lyftkraften hos respektive vinge. Vid skevning åt vänster (spaken föres åt vänster) går vänster skevningsroder upp och höger ned och flygplanet lutar över åt vänster.

(Forts.)



Revy 1945

En god fortsättning på det nya året. Vi börjar här med lite Norrköpingiana — från ledande klubben Gamen — det finns visst sex andra — men vi har inte haft kontakt med alla. Det vore roligt med liknande "reportage" från andra klubbar, följaktligen sätter vi igång. Ingen lovar att serien skall bli komplett — det skulle erfordras 25 år och mer än det. Alltså ni kan gå fråga er och oss: "Varför kommer inte våran klubb?" Det kan dröja så där en trettio år — skall klubben med, så ökas chanserna om ni sänder in klubbens data och prestanda, lite bilder och gärna ritningar på bra kärror. Det har till och med inträffat att honorar utdelats .

I modellflygred:s omfångsrika post finns flera brev från modellflygare, som skriver och tackar för artiklarna om helikopter- och reaktionsdrivna modeler. Det tacket tillkommer inte oss i första hand, utan bör riktas till alla "modellbyggare" inom modellflyget, som genom att skicka oss beskrivning över sina experiment räcker en hjälpande hand till många andra, som är roade av exkursioner i modellflygets utkanter. Och vidarebefordras härmed. I fortsättningen skall vi inte ägna oss enbart åt okonventionella modeller. Även tävlingsmodellflyget får sin beskärda del.

Beli.

NORRKÖPING:

"GAMEN"

är namnet på Norrköpings för närvarande främsta modellflygklubb. Den bildades hösten 1942 och har sedan dess arbetat sig ständigt uppåt. Klubben disponerar nu två rum i S:t Olai Ungdomsgård och där träffar medlemmarna samman fem av veckans kvällar för att bygga och diskutera modeller. Klubben har tre ledare och de heter Karl-Erik Andersson, Gunnar Kallén och Sven Erik Lundin. Alltsedan starten har klubben varit representerad på de flesta stortävlingar som anordnats i landet. Sven-Erik Lundin är en erfaren tävlingsräv, tidigare medlem i Avesta flygklubb. På meritlistan har han bl. a. två segelmodellkonstruktioner, som tillverkas av "modellflygindustrien" i hemstaden Avesta. Hans senaste konstruktion "Ca-MAX", en termikvinglare av högsta klass presenteras på sid. . . i detta nummer.

Gunnar Kallén är för Gamen var "Bananen" är för Vingarna. "Knobben" som han gemenligen kallas har byggt fler modeller än någon annan inom klubben. Hans egna konstruktioner är alltid välberäknade och resultaten blir också mycket goda. Sin största framgång vann han på Vingarnas jubileumstävling i somras, då han hämtade segern i klass S2 och därmed triumferade över hela den nordiska eliten. Som konstruktör hade han sin största dag när Avesta Modelldellflygindustri köpte ensamrätten till hans S1:a "Colibri".

"Gamen" har vida framtidsperspektiv. Nu har fältfrågan lösts sedan Kungsängens atlantbana blivit färdig planerar man egna tävlingar. I vår kommer således Norrköpingsmästerskap och om möjligt även Östgötamästerskap. Vidare skall man deltaga i nationella modellflygtävlingar. Medlemmarna ligger i och bygger nytt. Företrädesvis bygger man draken, som blivit en slags enhetsmodell inom klubben och inte mindre än tre medlemmar tänker ge sig på klass F.

"Vingar" presenterar:

"Ca—MAX" — en termikvinglare

Den något i modellflygteori erfarne läsaren förstår genast innebörden av namnet på Sven-Erik Lundins senaste segelmodellkonstruktion. Det var Sven Salonius' artikel i Vingar nr 2/45, som inspirerade till konstruktionen av denna modell. Först och främst måste framhållas att modellen inte är så lättrimmad att en nybörjare kan ge sig på. För den något erfarne rekommenderas dock ett bygge av modellen. Den är både orginell och trevlig att flyga. Så övergår vi till allmänt utförande:

Vingen är uppbyggd av furulister och spryglar av samma material. Framkanten har dimensionerna 2×5 mm., bakkanten 2×7 mm., mittbalken 5×5 mm. faner. Spännvidden är 99 cm. och kordan är 15 cm. Vingens mittparti är 72 cm. långt och vingspetsarna stå 45 mm. högre än horisontal planet. Profilen är av Lundins egen konstruktion och mycket tunn.

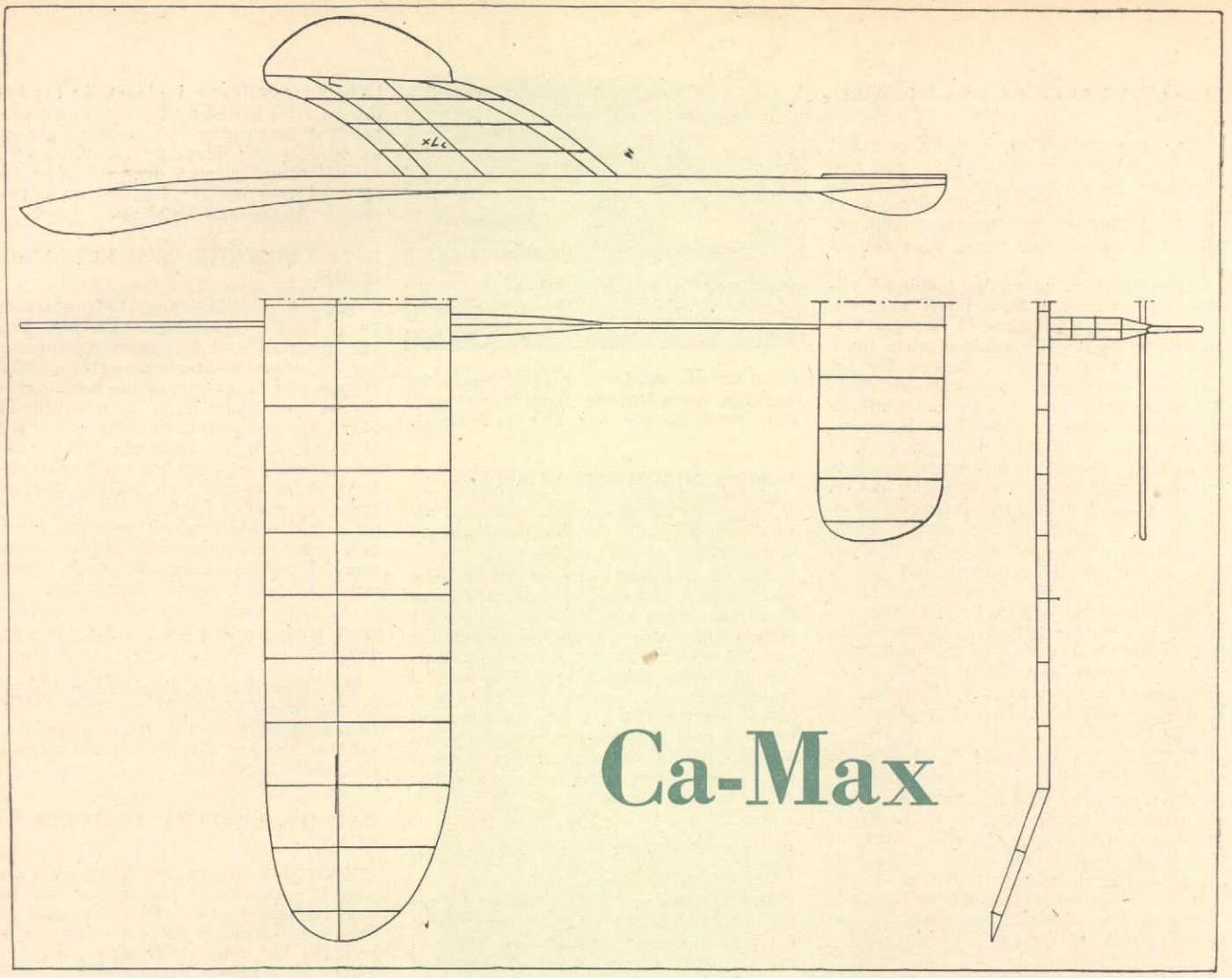
Baldakinen som även verkar som **Fena** är uppbyggd av faner på kantställda 2×7 mm. furulister. Listerna slipas till neutral form. Baldakinens höjd är 7 cm.

Stabilisatorn är uppbyggd av 4×5 lister. Observera att profilen är "plan platta". "Stabbens" mått äro: Längd 35 cm. och bredd 10 cm.

Fenan, som är placerad under kroppen, består av 2 mm. furuflak.

Så hoppas vi att Vingars läsare bygger Ca-MAX, fotograferar sina verk och sänder in dem för publicering.

Karl-Axel Pettersson.



Ca-Max

Konstruktören:

Sven-Erik Lundin

är dalmas av födsel och ohejdad vana. Det var 1925 han första gången såg dagens ljus uppe i masriket. 1936 började han modellflyga. De då helt dominerande motormodellerna fångade även Sven-Eriks intresse. Han byggde, flög och tävlade. Så småningom blev han ganska välkänd, men några större framgångar vann han inte. När kriget kom började hans förråd av balsa tunnas av och när det inte kunde förnyas fick han som så många andra ge sig på segelmodeller. När F.W. Schmitz teorier kom till vårt land var Lundin en av de första att acceptera dessa. Han konstruerade en modell "Ludde" och den köptes av Avesta modellflygindustri och blev den första byggsatsmodellen enligt de nya teorierna.

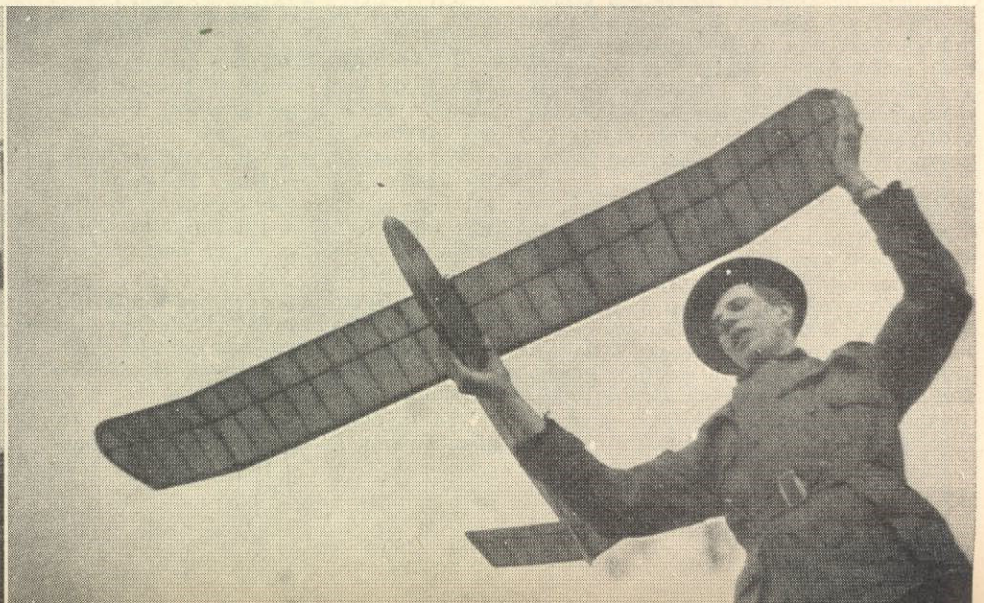
Sedan hösten 1943 är Lundin bosatt i Norrköping där han studerar på Tekniska Gymnasiet — flygtekniska linjen så klart. Han har nu bara 5 månader kvar till examen. De senaste åren har Sven-Erik placerat sig bra på alla stortävlingar han varit med om. Han är en erfaren teoretiker — några av hans artiklar torde komma i Vingar. Hans senaste segelmodell som representeras här ovan är värd att byggas och flygas.

K. A. P—n.

Sven Erik Lundin med tidig termikvinglare.



Karl Erik Andersson i "Gamen" startar sin Drake.



HEMLIGA VAPEN PÅ USA-UTSTÄLLNING.

En stor utställning har nyligen ägt rum å Wright Field i USA, där nya flygplan och motorer, såväl amerikanska som tyska visades för allmänheten. Även ett antal tidigare "hemligstämplade" vapen demonstrerades, dessa voro följande:

Azon-bomben, en vanlig bomb på vilken en radiostyrd fena blivit anbragt. Den kom först till användning vid förstöringen av Avisi viadukten nära Rom. Den användes senare i Burma för att förstöra de broar, som voro av strategiskt värde för japanerna. Vanligen fälldes en salva av 4 bomber. Bombfällaren valde därefter ut den, som tycktes vara mest välriktad, och ledde densamma med radiokontroll direkt mot målet. De tre andra bomberna som reagerade på samma sätt, följde sin ledare på vägen.

GB4, en glidbomb, som är ett ton explosivt ämne, är utrustad med televisionssändare under nosen, har korta vingar och delad stjärt. Televisionsapparaten översänder till en mottagare i ett moderplan bilder av den terräng, mot vilken bomben går. Bombfällaren kan därigenom medelst radiostyrning inrikta bomben mot målet. Bombens glidsträcka är över 32 km.

ROC, en bomb avsedd för högbomb- eller störtbombflygning (stor anslagsvinkel), utrustad med samma televisions- och radiostyranordning som GB4. Objektivet till televisionsapparaten sitter i bombens spets. Bombkroppen är torpedformad. Något framför mittpunkten sitter ett ringformat bärplan omslutande bomben. I bombens stjärt sitter en liknande ringformad styryta (mindre).

AMERIKANSKA FÖRSÖK MED FLYGANDE BOMBER.

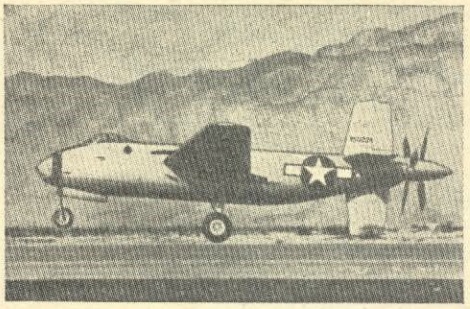
Försök har utförts vid USA arméflyg med amerikanska flygande bomber av typen J B-2. Därvid ha B 17 G (Fortress) använts som moderflygplan, varvid en flygande bomb har medförts i vardera vingen utanför yttermotorerna. Moderplanets hastighet nedgick därvid med blott ca 24 km/tim. Flygvikten med 2 bomber uppgick till 27 ton.

FÖRARSTYRD FLYGANDE BOMB.

The Sphere innehåller det första hittills reproducerade fotografiet av en förarstyrd flygande bomb benämnd V 4. Denna är till konstruktion mycket lik V 1, men är avsevärt större och styres av en förare. Denna är placerad i en "utskjutbar" sits på flygkroppens översida omedelbart framför och nedanför reaktionsaggregatet. Avsikten var att denna bomb skulle styras mot målet, och sedan den noggrant inriktats skulle föraren rädda sig med fallskärm.

FÖRSÖK MED ROBOTPLAN I USA.

The Sphere innehåller ett antal bilder från försök som företagits i USA med ett "förarlöst" flygplan, som kan ledas i luften från ett annat plan och jämväl starta och landa. Vid landningen hamnade dock flygplanet på nosen efter utrullningen på grund av sidvind. Robotflygplanet var av sportplantyp, ett lågvingat, enmotorigt monoplan med 3-hjulsställ.



Douglas Mixmaster — lätt bombplan med två motroterande propellrar — militär prototyp för nya DC-8 (Skybus).

FÖRSÖK MED ME 262 I USA.

Enligt Aeroplane prövas för närvarande en Me 262 vid Wright Field av amerikanska provflygare.

Samma tidskrift uppger att talrika olyckor inträffat under försök med detta flygplan i Tyskland. Junkers Jumo 004 aggregatet visade sig nämligen opålitligt när full effekt plötsligt måste tillgripas. Om en förare sålunda kom "för kort" i landningen och behövde slå på gasen, kunde det inträffa att det ena aggregatet drog med full effekt medan det andra icke "tog" vid pådraget. Detta resulterade i en mycket hård och okontrollbar sväng vid låg hastighet.

BP 20 "NATTER'S" STARTANORDNING.

Tyska jaktplanet BP 20 Natter, i England kallad "Viper", är ett raketdrivet flygplan eller en flygande projektil med mycket kort vinge. Den är utrustad med raketaggregat och styres av en förare. Starten sker längs en gallerformig ställning rakt upp i luften. När topphöjden nåtts styr flygplanet (i glidflykt) mot anfallsmålet. Efter anfallet hoppar föraren ur flygplanet och landar med fallskärm. General Arnold har i sin slutrapport meddelat, att detta vapen var under tillverkning i Tyskland vid fredsslutet. De två fotografier av en startande BP 20, som ingå i general A:s rapport, äro reproducerade i tidskriften.

HUR FLYGER MAN ETT REAKTIONSDRIVET FLYGPLAN?

Artikeln beskriver vad man bör iaktta, och hur det känns vid flygning av reaktionsdrivna flygplan — såväl 1- som 2-motoriga. Följande kan framhållas:

Vid **körning på marken** är ingen verkan möjlig med rodren, enär dessa ligga utanför utblåsningsströmmen. Flygplanet styres med bromsarna.

Vid **start** är det av stor vikt att lämplig klaffvinkel användes. På grund av att inga gyralkrafter uppträda, föreligger ingen tendens till kursförändring. Roderverkan börjar vid en hastighet av ca 110 km/tim.

Under flygning är det nödvändigt att noga planlägga bränsleförbrukningen för att möjliggöra uppgiftens lösande. Frånvaron av de vanliga motorinstrumenten förenklar förarens uppgift.

Vid **landning** bör man iakttaga, att planévinkeln är mycket flack, och hastighetsminskningen i planet är mycket långsam på grund av frånvaron av propellerns bromsning och nödvändigheten av att icke helt draga av gasen. Pådrag för att t. ex. passera över ett hus eller ett träd är omöjligt på grund av aggregatets långsamma reaktion.

B 24 LIBERATOR SOM FLYGANDE BOMB.

Vid ett tillfälle i aug. 1944 startade en B 24 på ett säreget uppdrag. Den var utrustad med fjärrstyrningsapparater och sedan besättningen efter starten hoppat ut i fallskärm, skulle bombplanet styras per radio från 2 medföljande Marauder bombplan. Avsikten var att B 24:an som en flygande bomb (den var lastad med över 10 ton sprängämnen) skulle hamna i en fientlig startanläggning för V1-bomber. På grund av ett missöde briserade Liberatorn i luften, innan besättningen hade lämnat sitt plan. Försöket upprepades dock senare vid flera tillfällen med framgång.

HAWKER TEMPEST V GÖR 700 KM/TIM.

En amerikanska flygtidning uppger att Hawker Tempest V med Sabre II B-motor på 2400 hk har en maxhastighet av över 700 km/tim. Dess praktiska aktionsradie är 800 km.

HAWKER SEAFURY JAKTFLYGPLAN.

Seafury X är en utveckling av Tempest II men skiljer sig från denna genom fällbara vingar med kortare spännvidd och större stjärtplan. Motorn är en 2440 hk Bristol Centaurs XII, som driver en 5-bladig propeller.

Beväpning: 4 st. 20 mm. kanoner, 2 st. 450 kg. bomber och 6 st. vingraketer.

Max.-hastighet: 700 km/tim/7500 m.

Aktionsradie med extra tankar: 1950 km.

Stigtid: 6100 m/6,3 min.

FAIREY FIREFLY IV.

Brittiska amiralitetet har offentliggjort uppgifter om nya Fairey Firefly

NYTT
från hela världen.
KLIPPT och SKURET
av Redax.

IV. Detta plan är en utveckling av den välkända raden Firefly-typer, 2-sitsiga spanings- och attackflygplan avsedda för marinen. På den nya upplagan har oljekylarna flyttats från nosens undersida till vingarnas framkanter invid vingrötterna. Vingen är något modifierad. Motorn är en 2100 hk Rolls-Royce Griffon 74, som driver en 4-bladig Rotolpropeller.

Beväpning: 4 st. 20 mm. akan i vingarna, alternativt bomber, vingraketer eller extratankar. Dessa senare kunna även utbytas mot radarutrustning.

Max.-hastighet: 560 km/tim (3700 m)

Stigtid: 6100 m/10,5 min.

Aktionsradie med extra tankar: 1980 km.

AVRO LINCOLN.

Vissa detaljer har offentliggjorts om det tunga bombplanet Avro Lincoln, en utveckling av Avro Lancaster. Flygplanet har försetts med 4 st. Rolls-Royce Merlin motorer på vardera 1750 hk. Total motoreffekt 700 hk.

Följande data angivas:

Spännvidd: 37 m. **Max.-hastighet:** 10 ton. **Flygvikt:** 34 ton. **Beväpning:** 20 och 13 akan monterade i rygg- resp. nos- och stjärttorn.

ÖVNINGSPLANET BRISTOL BUCKMASTER FÅR GOTT BETYG.

Bristol Buckmaster fyller enligt tidskriften Brittish Aircraft Constructors ett sedan länge föreliggande behov av 2-sitsigt övningsflygplan för utbildning av jaktflygare (även nattjakt). I Buckmaster sitta lärare och elev sida vid sida, och läraren kan direkt utöva kontroll och ge anvisningar.

Bristol Beaufighter, som tidigare använts för dessa uppgifter, är synnerligen trång. Instruktören sitter där bakom eleven och har svårt för att i tid ingripa i kritiska lägen.

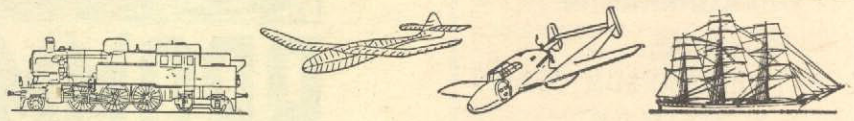
XP 82 — USA:S SIAMESISKA TVILLINGPAR.

Två stycken P 51 D Mustang ha sammanbyggts till ett gemensamt flygplan på så sätt, att flygplanens respektive höger- och vänstervingar sammanbyggts till en gemensam mittvinge. Förare finnas i vardera flygkroppen, och de flyga alternativt. Genom denna konstruktion har man erhållit ett högklassigt flygplan med lång auktionsradie och med möjlighet att medföra en kraftig beväpning, lämpad för skilda taktiska uppgifter.

GRUMMAN F8F BEARCAT JAKTPLAN.

Planet är en utveckling av Grummans tidigare typer avsedda för basering på hangarfartyg. Flygplanet utmärker sig för låg vikt och god manöverförmåga, vilket för övrigt kännetecknade japanska jaktplan. Hastigheten uppgives till mera än 640 km/tim. Motorn är en Pratt & Whitney 2800 C, som driver en 4-bladig propeller. Flygplanet levererades för sent för att hinna insättas i verklig strid i Stilla Havsområdet.

Mariannelunds Praktiska Skola.
Kortaste tid till **Real-** och **Studentexamen.** Ind. met. **Handelsinstitut** för affärsutbildning. **Husmoderskurser** med praktisk och gedigen undervisning. Statsstip. Försäkra **Eder i god tid om plats!** Prosp. omg. fr. rekt. G. Gustafsson



GRATIS erhåller Ni vårt stora katalog-supplement över nyheter

WENTZELS ADELBERGSG 48 · STHLM



"KONTAKT"

med

AIR NEWS

Flygningens djärvaste bildtidning ger flygentusiasten hans lystmäte på nyheter från flygets värld i strålande uppläggning.

Säljes genom pressbyrån

Innehavare av copyrigt för Skadinavien

VINGAR

IMPORT — EN GROS — EXPORT

alla slag
från lager och på beställning
Dekalkomanier
FABRIKANTER och DETALJISTER
begär offert
K-E-Y-HERMANSON COMP.
STUREGATAN 10
67 22 00 STOCKHOLM 67 22 00

ModellBYGGE

Erik Dahlbergsgatan 15 Göteborg

Specialaffär

för ritningar, byggsatser, materiel till modeller av flyg- och segelplan, järnvägar, båtar och fartyg.

Nyhet: Ritning till BHT-1:an, skala 1:10 för spantbygge, spännvidd 68,2 cm. ..... Kr. 2:50

Begär katalog!

KONSTRUKTÖRER

av ritningar till alla slags modeller och hobbyartiklar! Vi åtaga oss att lancera Edra produkter och lämna Eder provision på försäljningen.

Svar till

»SAMARBETE-RESULTAT»
VINGAR,
Tjärhovsgatan 22, Stockholm.

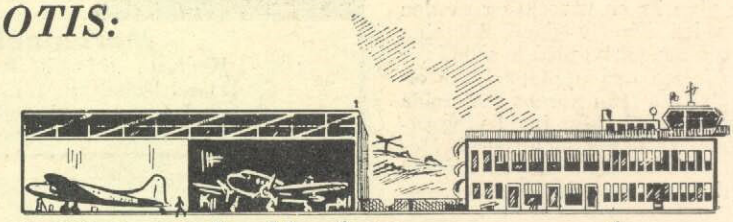
1945 ÅRGÅNG **1945**

VAR VINGARS FÖRSTA

Vi ha nu lyckats skaffa ett antal av Vingars fyra första nummer, som reserveras för läsare som vill ha Vingar komplett från början. Nr 1, 2, 3 och 4 kan nu rekvireras från exp. Tjärhovsgatan 22, mot 50 öre st., plus exp.-avgift 50 öre.



PILOTIS:



BROMMA-glimtar

Bromma firade julen med övervägande landningsförbud och när förbudet upphävdes då och då kom det inga plan — säger göteborgsmalicen. I alla händelser har trafiken ökat så att vi inte kan anteckna ens hälften av vad som vore värt att notera.

Prins de Croy, belgiske ministern i Stockholm, lämnade den 21 "detta privilegierade land, som så fullständigt förstått innebörden i begreppet demokrati". Han är nu ambassadör i Rom.

Dagen innan lillejulafton landade ABA:s Svanen med 18 norska missionärer från Madagaskar. Kapten von Rosen framhåller att den engelska flygservicen i Afrika i hög grad bidragit till att flygningarna kunna gå störningsfritt. Han passar på att överräcka en blomma till Svenska Shell. Nu lämnar han Nordiskt Missionsflyg, vars nya (egna) plan skall flygas av Stefenson. Missionärerna har kunnat göra nytta med stort N och 150 000 personer berörs av missionsarbetet.

Vi börjar på att bli litet blaserade på alla flygande handelsmän, men mr Igor Jacenko, som kom med Brysselplanet da'n före dopparda'n, talade om att över 100 svenska diamantbergborrningsmaskiner för närvarande finns i Jugoslavien och mycket kan sägas till deras lov.

Han hade sällskap med Bengt Hansson, som köpt bilar bl. a. i Frankrike och Renault-vagnarna kommer denna månaden. Särskilt lär JUVA quartre bli något alldeles särskilt.

Ingenjör Bergå kom ävenledes med Brysselplanet och han är chef för Tändsticksbolagets filial i Gormont i Belgien. Nu skulle han köpa maskiner för att göra fler isoleringsplattor av wall-board, när han kommer hem till Belgien igen.

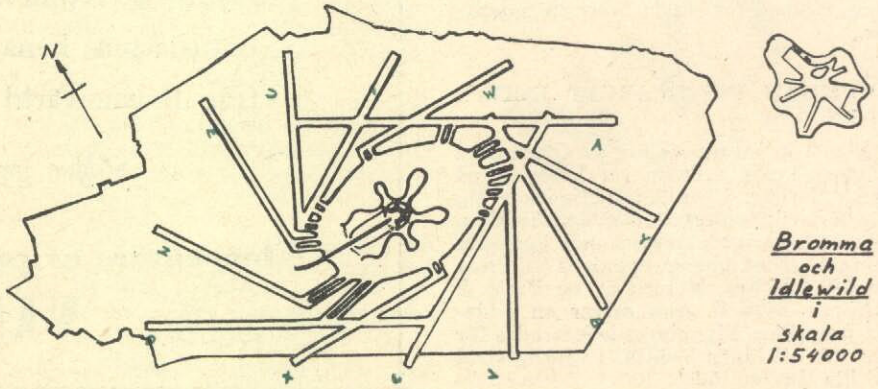
Med ATC-Skymastern kom bl. a. Thore Ehrling från Amerika efter att ha hört swing däröver. Han hade massor med notor till nya örhängen med sig och ansåg att Woody Hermans är den populäraste orkestern just nu.

Ansgar blev det betecknande och bra namnet på Missionsflygs DC-3:a som pastor Oscar Rundblom och ingenjör Vo Virving köpt från amerikanarna. Det kommer att göra regelbundna turer till Afrika, Indien och Kina.

Apropos prinsar och fint folk, kom prinsparet Kourakine per flyg från Paris för att fira freds- och julklappsjul i Sverige. I planet serverades hans höghet exportöl — Ah. Och tyckte om det. Prinsen som är flykting i Paris, arbetade i motståndsrörelsen och hjälpte sovjetfångar efter bästa förmåga — och diskuterar ej politik.

Nu stryker vi flera remarkabla besök för att få plats med månadens Brommahistoria. Kaptenen och humoristen Robert Durham svarar för äktheten. Den handlar om hur tyskarna genom Calle Flor hjälpte Bernt Balchen att komma igång med Kallaxflyget. En av C-47 hade fått motorskada och man behövde en ny cylinder. Och klagar sin nöd för Calle Flor. Som ringer Berlin. Med påföljd att en ny cylinder från ett nedskjutet amerikanskt plan kommer per flyg. Från Berlin. Ja, den Calle. Så långt vi kunnat kontrollera är historien sann.

Apropos atlantflygfält...



Bromma och Idlewild i skala 1:54000



Vill Ni bli
INGENJÖR –
läs hos HERMODS
HERMODSKURSER · KVALITETSKURSER ·

Namn och nytt

Det var en faslig massa helgdagar den här julen, nyåret och trettondagen. Vi läste Vingar tills vi blev flygsinnade och beställde taxiflyg till Norrland för att utröna hur långt flygfältsfrågan avancerat i Umeå. Det gick, gick på 1.350 kalla — om inte uppehållet blev för långvarigt. Det blev det inte för vi fick tacka nej tack så hemskt mycket. Vem skulle flyga om inte medarbetarna i en flygsinnad flygtidning? Men när äpplena sitter så högt att man inte kan nå dem, vad har man då för nytta att dom är mogna. Visst finns det taxiflyg, men så länge vanliga dödliga millionärer inte har råd att utnyttja dem, så är glädjen ringa.

Men här var ett intressant problem. Tänk om man i stället skulle ta en vanlig tioöringstuggande taxameterbil. Då kostar nöjet 7.70 per mil. Flyget gör 20 mil i tim. Och kostar 150:— per tim om man har en lämplig maskin. Bilen går på 154:—. Hallå där, ett ögonblick min herre. Vem tusan (och det är lindrigt sagt) faller det in att stoppa en ledig taxi på gatan, stiga in och lutad mot dynorna och med honung i rösten säga: "Stadshotellet, Umeå — men var snäll och lägg på ett litet extra kol för jag har bråttom!" Mannen vid ratten skulle troligen uttala sig nedsättande om beställarens själsliga gåvor och sätta av honom redan i Stockholm.

Men exemplet visar att flyget redan framgångsrikt kan konkurrera med bilen på längre distanser. Men då väljer ni och vi tåg eller buss — eller motsvarande, trafikflyget — så länge ingen har introducerat den flygande bussen här i landet

Men varför går ingen flygsinnad f-n ner på Centralen klockan fyra på natten, när biljettkön är som störst och samlar ett stadigt gäng som skall resa till viss ort, ordnar med extraplan — från förstående flygbolag och returpassagerare från destinationsorten. Då är vi framme vid något. Tipset överlämnas gratis till alla resebyråer!

Men så länge det är ont om lämpliga kärror — 25—40 passagerare, får man hålla sig till SJ, som naturligtvis är utsålt på alla sovvagnar klass 3 för det nya året och återstoden av det gamla. Har man bondtur så finns det kanske en återlämnad andraklasskupé pr 135:40 enkel och då är allt frid och fröjd. Särskilt om mannen som ligger över en är flygintresserad nog att vara prenumerant på Vingar och har julnumret med sig. Det blir då gärna en givande resa.

Den Flygsinnade (en sund själ i en rund och trevlig liten kropp) skulle hem och packa för New York. Han skulle flyga gratis. Med 1 000:— på fickan. Fortfarande gratis. Han hade döpt SILA:s atlantplan: Idén, IDÉN förstår ni. Inget tal om saken. Storsvenskt — och lätt för utlänningar att uttala. Bevisligen. Om vi kunde gissa? Nej Ne-e-j. Tänk på våra små flitiga bogserbåtar.... Grogg, Storgrogg, Lillgrogg, Lättgrogg etc. Min herre tänker väl aldrig kalla våra flygande ambassadörer för Skål, Toddy, Snaps eller någonting annat i den där hemskt käcka stilen? Den Flygintresserades anlete sprack sönder i rynkor, som gröten på tallriken, när sockret lägges på. Nej grinade han, men inte långt därifrån. Mera svenskt: Helan, Halvan, Tersen, Kvarten, Kvinten, Stora och Lilla Manasse, Manasses Bror och så vidare över Lurviga Björn till Bengt Bagare, Axel Dragare, Fingerbultare etc. Innan mannen hunnit till Raka Snippen och Goda Hoppet det Långa hade vi vänt oss mot väggen och tillslutit våra ögon och öron. Vi tvivlar på att den mannen får se frihetsgudinnnan under sig — men sista ordet säges av Juryn med Calle Flor i spetsen — så vi får väl se.

Skall vi räcka en blomma till den modige man som — anonymt per insändarspalt i Aftonbladet — klagar på det förskräckliga oväsen som i luften befintliga flygplan förorsaka. Mannen vänder sig till generalen Hr Bengt G:son Nordenskiöld med en vädjan (som ej måtte förklinga ohörd) att åtminstone flygvapnets materiel bringas att förbruka bensin någon annanstans där han inte ser det och inte störs av "surrande oljud"! Det är med till att vara flygsinnad, skall man säga! Så länge kriget varade har han med svensk hygglighet uthärdat tortyren, säger mannen, men hoppas han på, nej väntar, ja rent av fordrar en ändring. Vi ha omgående tillställt den tappre några nummer av flygtidskriften Vingar (via Aftonbladet) och nu — kom mannen som prenumerant! Vi vet det för de äro vi som skriver in dem. Stor blir glädjen under himmelen, över en förtappad, som vänder åter, ja större än över 50 som aldrig varit annat än flygsinnade! Så önskar vi en God Forts. på Det Nya Året. Vi kan bara *tillönska* Eder detta, men själva kunnen I försäkra Eder därom genom att inkomma med pren.-anmälan. — Man kan komma och gå när man vill

På Vingar.

TORSLANDA*glimtar*

Flygresenärer se genast vid avstigning ur flygplanen att de befinna sig i Göteborg av de på stationsbyggnadens tak placerade bokstäverna GÖTEBORG—TORSLANDA. Detta har nog sin betydelse att veta var man hamnat under dessa dåliga vädersdagar i december månad. Det har varit passagerare från New York, Paris, Waschaw, Bryssel, Prag, m. fl. platser, som haft Stockholm som destinationsort men som på grund av landningsförbud på Bromma, helt plötsligt ha befunnit sig på Torslanda i stället.

Skandinaviska Aero debuterade med rundflax på Torslanda före jul. Det var trafikflygare Nordwaeger som satt vid spaken på en Stinson Junior SE-AFE och visade flygintresserade Göteborg från ovan. Det var många som färdades de 14 km från staden för att vara med om denna upplevelse.

När rundflygningar och Aeroklubbens flygskola pågingo samtidigt och det dessutom kom trafikflygplan, blev det med ens ganska trångt i landningsvarvet och på fältet, så att de saknade förbindelsebanorna mer än väl syntes behövliga. Försök från segelflygarna att även få vara med på fältet måste sålunde av den noggranne trafikledaren helt stoppas.

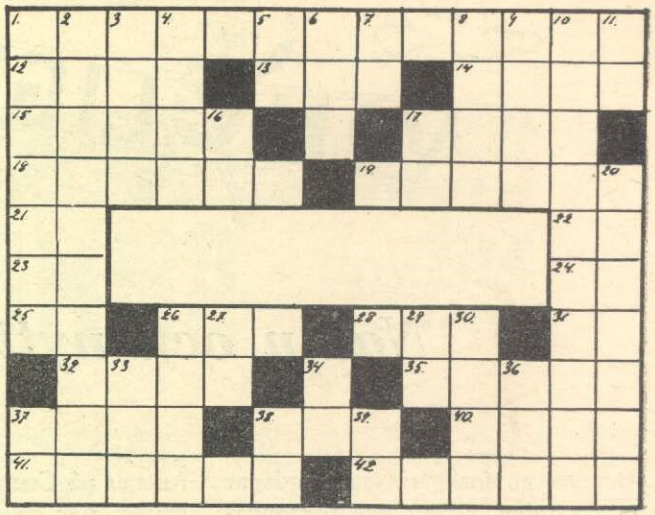
Den 28 dec. 1945 kom emellertid ett glädjande meddelande, nämligen att det från privat håll planerats om att bilda ett bolag för att iordningställa en sportflygplats vid Mölndal. En välkommen nyhet likaväl för Göteborg, eftersom Mölndal stad ligger så nära att denna flygplats kommer inte att ligga mer än 7 km från Göteborgs centrum. Blir planerna förverkligade kommer allt privat- och sportflyg automatiskt att söka sig dit, detsamma gör nog rund- och taxiflyget, då förbindelserna till Mölndal äro bättre än till Torslanda. Till Möndal kan man åka spårvagn, men till Torslanda måste buss vid Göta älvsbron tagas till.

Flygintresset kan man inte klaga på i Göteborg. Göteborgs Morgonpost innehåller en särskild flygspalt i varje lördagsnummer, kallad GMP FLYGEKO. Göteborgs-Tidningen anordnar rundflygningar tillsammans med Skandinaviska Aero. Göteborgs-Posten skriver ledare då och då om varför inte storflygplatsen förlägges till Göteborgstrakten i stället för Väsby, eftersom här finnes bättre möjligheter både med avseende på terrängen och väderleksförhållande.

Personalen på Torslanda flygplats gick i år miste om den traditionella julfesten på flygplatsen. Tidigare har det varit brukligt att personalen med sina familjer kunnat samlas till jufest, men eftersom personalstyrkan femdubblats efter kriget skulle stationsbyggnaden i år inte räckt till för alla församlade på en gång. I stället samlades alla befattningshavare utan famijemedlemmar till Luciakaffe en kväll, när flygtrafiken var som minst.

På julafton och juldagen när alla anmälda flygningar voro avslutade, satt emellertid vakthavande trafikledaren ensam på flygplatsen och väntade möjligen på hur flygfältets tomte fick sin julgröt.

X ORDET



VAGRÄTT.

1. Har redan SILA.
12. Ofta efter kvadd.
13. Klöver — och i kortlek.
14. Billiga bilar.
15. Blåsning.
17. Kostar kuponger.
18. L strömmen.
19. Följer spåret.
21. Grand Prix.
22. Kan man få i båt och grav.
23. Kan fria.
24. Doktor.
25. Gammal löpare.
26. Nyttoväxt.
28. Språkligt bindemedel.
31. Söker nu centralt säte.
32. Taggig teater i Sthlm.
35. Målad skönhet.
37. Väderstreck.
38. Mått.
40. Smuts.
41. När oturen är framme.

LODRÄTT.

1. Hatten inomhus.
2. På kamel.
3. Svensk, norrman eller finne.
4. Göre sig den, som ej vill komma till skada.
5. Fyra gånger om dagen.
6. Sofia på Söder.
7. Säges i toner.
8. Snask.
9. Ej flygplansvirke.
10. Presterar Gloster Meteor.
11. Sådan motor driver ingen propeller.
16. I gammal ost.
17. Antal.
20. Militär.
26. Namnsdag i augusti.
27. Preposition.
29. På diplomatbil.
30. Håller huvudet högt.
33. Göra ofta sjuka.
34. Fisk.
36. Fen förste haveristen.

Nu har lottning ägt rum för novemberkorsordet, och resultatet visar att Vingars lilla korsord i fickformat blivit populärt. 15: — inhöstar fru Gertrud Santesson, Norrköping, tian går till vpl. 577 Lundblad, I 21, och femman till löjtnant R. Montgomery, Sthlm. Nya medlemmar i prenumerationsfamiljen blev Roland Hallberg, Gbg, Roland Walfridsson, Söräng, och Ingvar Andersson, Vråka. Vi lyckönska lösarna. Då det visat sig att korsordspristagarna ofredas med div. reklamerbjudande utsättes inte fullständig adress.

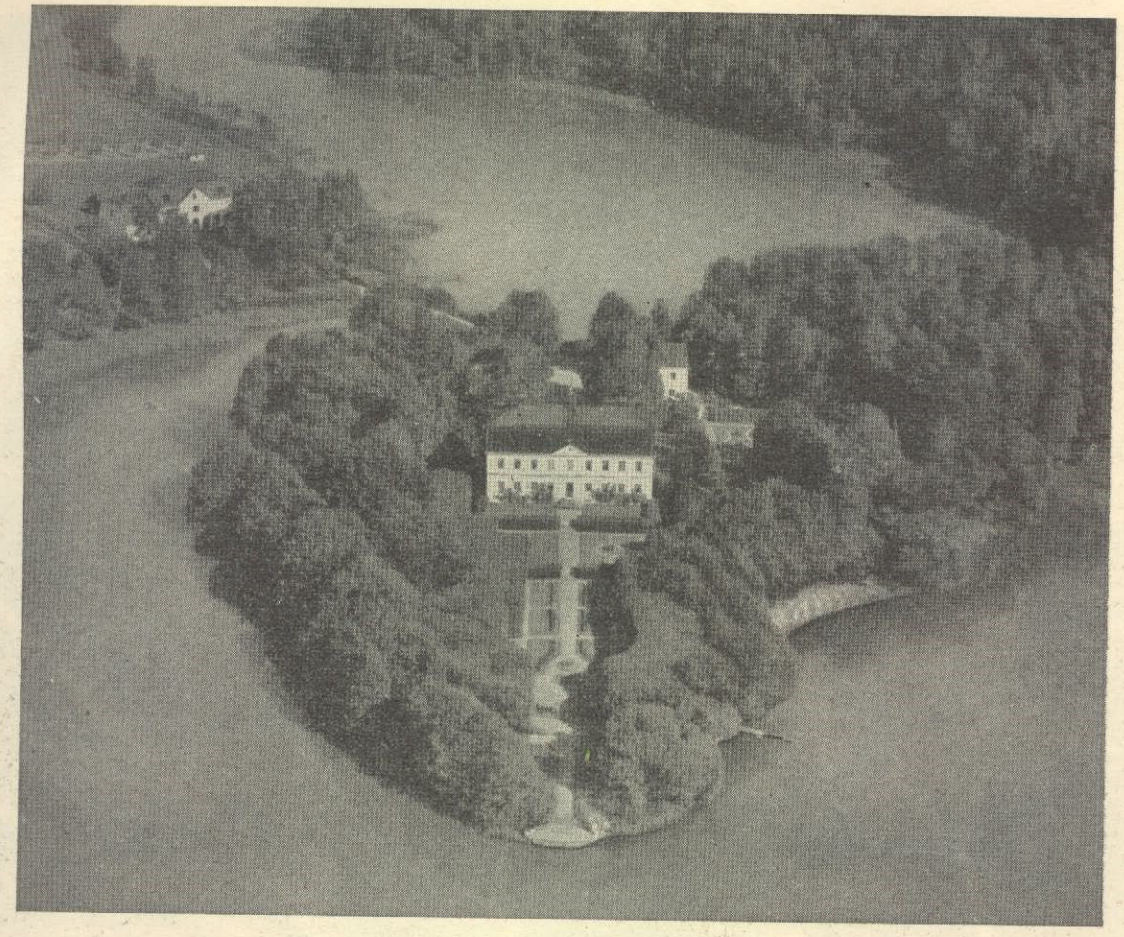
Ryska vingar

(Forts. fr. sid. 19.)

Ungdomen har också andra möjligheter att deltaga i flygverksamhet, nämligen genom förmedling och under medverkan av olika fabriker och liknande inrättningar. På dessas bekostnad kunna arbetarna få en flygutbildning, som ledes och övervakas av statsavlönade distriktssekreterare. Dessa assisteras av ett antal arbetare och arbetsledare, som visat sig äga särskilda flygaranlag. Arbetare, som på detta sätt bedriva flygning, tillhöra Osoaiviahim-organisationen.

Efter en dylik grundlig elementar utbildning utväljas flygarna till luftstridskrafterna. Det faller av sig självt, att materialet är det bästa möjliga, då utgallringen skett i så många olika insatser.

I detta sammanhang kan det vara på sin plats att påpeka, att finska flygare hysa stort intresse för det sovjetryska civilflyget, vars utomordentliga modellflygresultat och högklassiga segelflygrekord redan tidigare väckte ny fikenhet och beundran. På grund av omständigheterna kunde dock inget samarbete komma till stånd. Då nu förhållandena förändrats, hoppas vi på en fruktbar växelverkan. Kanske kan Finland i detta avseende bli en förmedlare, åtminstone till en början. T. ex. ungdomsflygtävlingar mellan Sovjetunionen, Sverige, Danmark, Norge, Island och Finland vore naturligtvis ytterst välkomna. Säkerligen skulle de olika länderna ha mycket att ge varandra och mycket att lära av varandra. De olika faserna i Sovjetunionens statsledda flygarbete skulle då också bli klarlagda, till nytta för de övriga länderna.



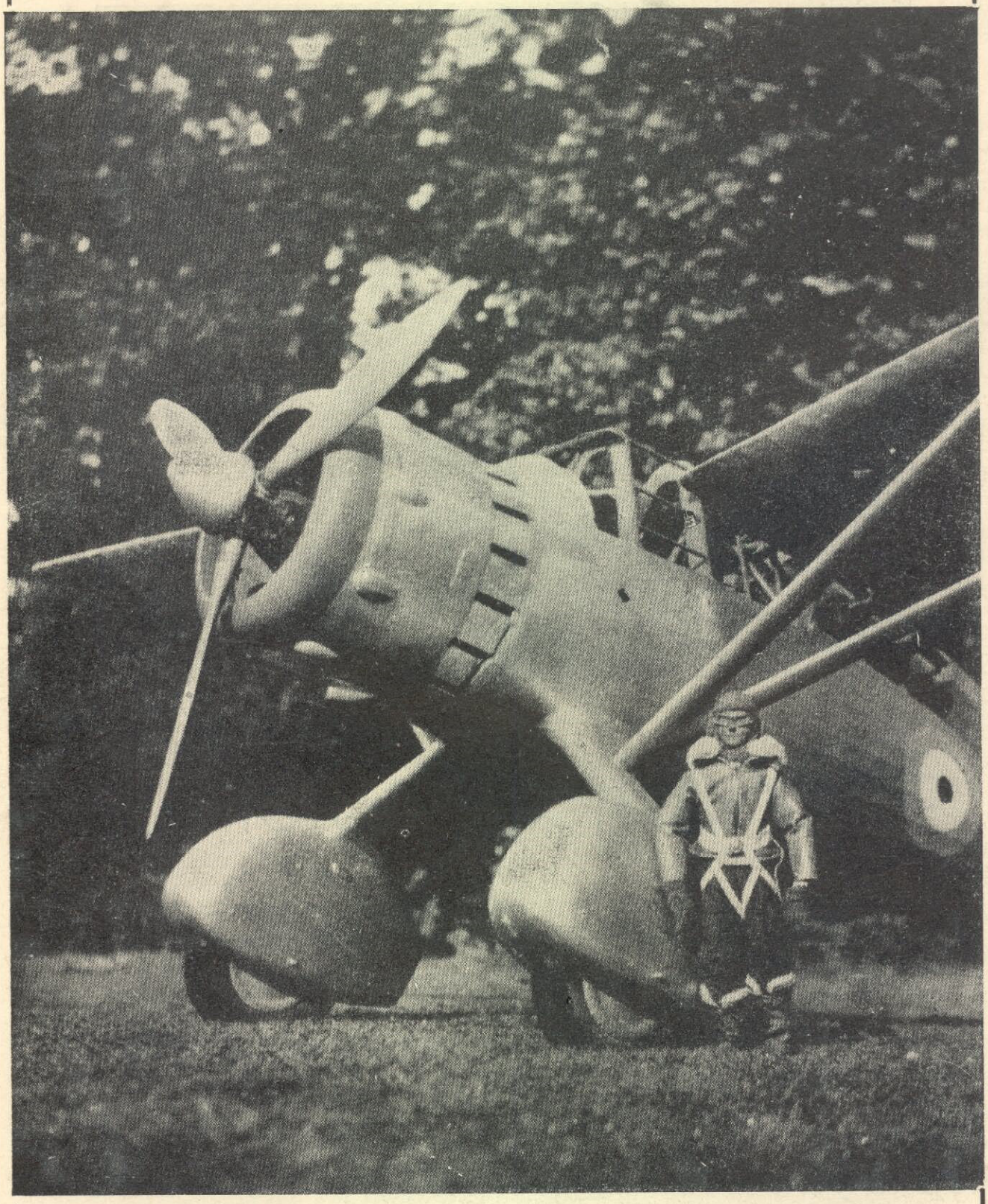
Yxtaholms Slott

i hjärtat av Sörmlands vackraste kulturbygd välkomnar gäster till Sveriges enda slottspensionat. Det anrika 1700-tals Corps de logiet rymmer personliga fullt moderna gästrum med varmt och kallt vatten samt tillgång till bad. Magnifika sällskapsrum och rikhaltigt trivsamt bibliotek bilda bakgrund till angenäm samvaro. Ypperligt franskt kök, fullständiga vinrättigheter. Rikliga tillfällen till promenader, vintersport, ridning, slädturer mm. Landets mest exklusiva rekreationsort. Humana priser.

Upplysningar genom:

FRIHERRINNAN I. BRAUNERHIELM, Flen tel. 165

LÄS OM MODELLFLYG



Ja, det är bara en modell!

VINGAR

LYSANDER — modellbyggarnas skötebarn

TRYCKERIAKTIEBOLAGET FYLGIA, STOCKHOLM 1946