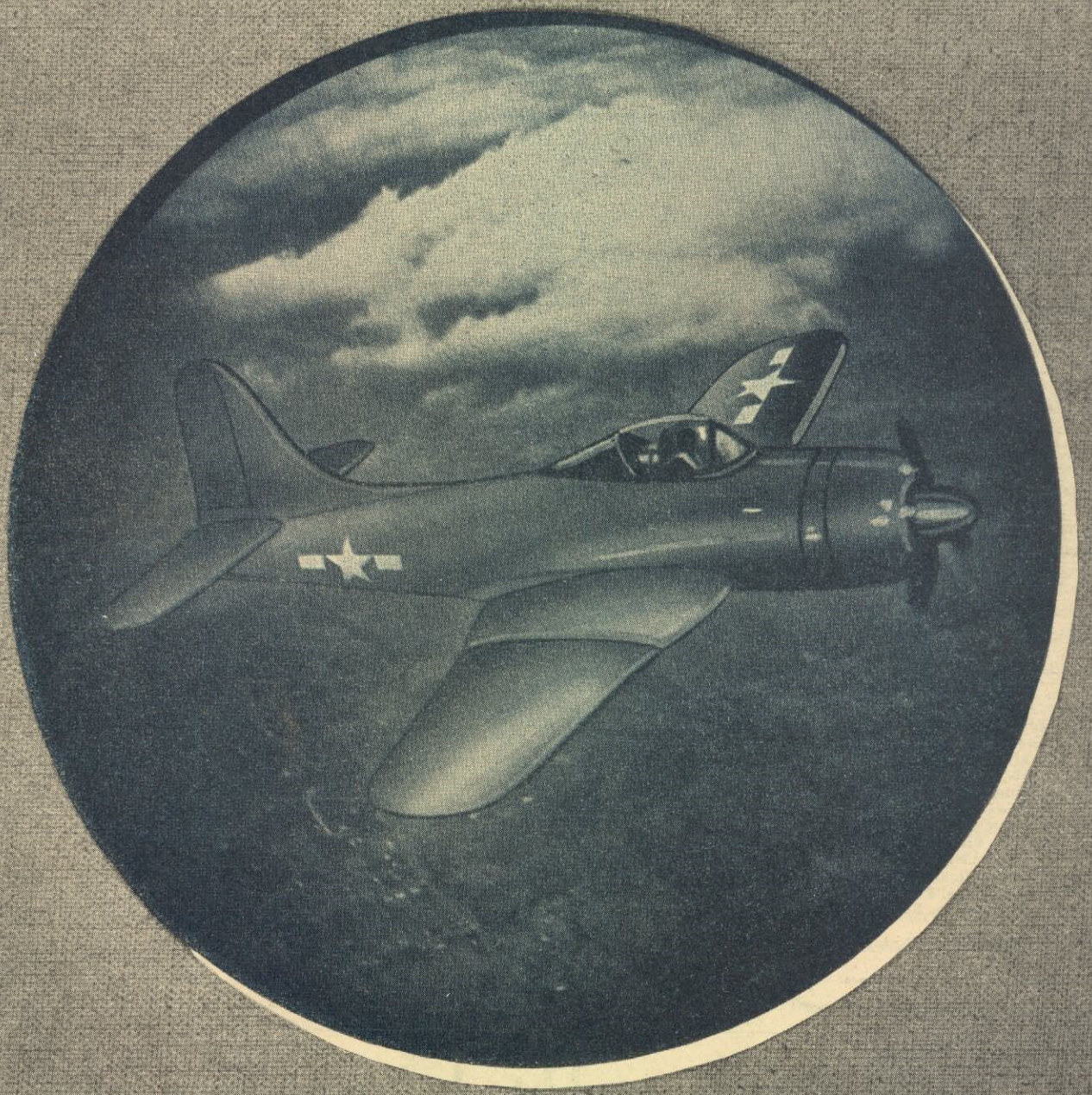
VINGAR



Ryan Fireball

Nr 2 1946
Februari

FÖLJ FLYGET I VINGAR

50 öre
I Danmark 75 øre

VINGAR

För flygsinnat folk

NR 2 FEBRUARI 1946 ÅRG. 2.

UR INNEHÅLLET:

	sid.
Sista dagarnas Luftwaffe	5
DC-8 Skybus	13
Ryan Fireball	14
Grumman Bearcat	15
AOA inbjuder	16
Lär Er flyga	17
Nytt från England	19
Ormen och Adams	21
Finlands vingade riddare	22
KZ III Lärkan	24
Peter Trench griper in	26
Modellflyg	28
X-periment med reaktionsdrift	29
Dårflugan	31
Flyget har erövrat Island	32
Grumman Widgeon	33
Presstopp-nytt	36
Den nya Culver	39
Nytt från hela världen	40
Brommaglimtar	43
Vingligt	45

Redaktör och ansvarig utgivare: **Bengt Lingmark.** Bitr. redaktör **Göran 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

Från folkskolan till flyget

En radikal omläggning av flygvapnets rekrytering och utbildning föreslås i skrivelse till k. m:t av vapnets chef. Den flygande personalen skall föryngras och demokratiseras. En stor del kommer hädanefter att bestå av pojkar i 18—20-årsåldern med bara folkskolan bakom sig. Vill dessa gå över på officersbanan, kan de bli fänrikar vid 24 års ålder. Har de realskolan, kan de vara fänrikar vid 23 år. Vill de gå tillbaka till det civila livet, får de yrkesutbildning och avskedspremie, då de slutar tjänstgöringen vid 24 års ålder.

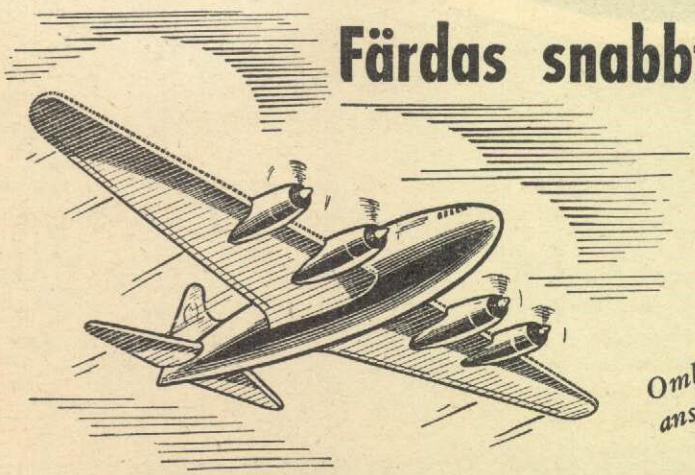
Den nu föreslagna reformen är främst motiverad av krigserfarenheterna. Den bästa flygåldern är 20—24 år. Medicinska erfarenheter visar, att kroppen redan vid 26—28 år börjar få svårare att uthärda krigstjänsten med snabba växlingar mellan höga och låga flyghöjder. Hittills (före 1945) har emellertid underbefälet ej fått börja sin flygutbildning förrän vid omkring 23 års ålder. De har nämligen först fått gå som mekaniker ett par år och först därefter fått chansen att bli flygare.

Enligt den nya utbildningslinjen börjar man vid 18 års ålder efter att ha skrivit kontrakt på 6 år. Första året ägnas åt grundläggande flygutbildning parad med en viss skolning för att höja allmänbildningen. De som har realexamen slipper denna sistnämnda och rycker därför in i juni i stället för i februari. Andra året blir det grundläggande flygslagsutbildning, och sedan följer 4 års flygarliv med fortsatt utbildning och allmän flygträning. De tre sista åren ägnas dock en avsevärd del av vintertiden åt civil yrkesutbildning, huvudsakligen per korrespondens, så att flygaren efter sina sex år skall kunna klara sig i det civila livet. Övergången underlättas av att han får 6 mån. lön plus ett bidrag på 500 kr. Efter avskedet vid 24 års ålder står han kvar i reserven 3 år och skall därunder göra 2 repetitionsövningar på vardera 45 dagar. Efter dessa tre år får han en premie, som föreslås till 1,500 kr.

Den som vill och har tillräcklig ambition att läsa, kan efter ett och ett halvt år gå över på officersbanan och via försvarsläroverket och krigsflygskolan bli fänrik vid 23 år (realexamen) resp. 24 år. Som man finner leder ingendera vägen till underofficer. Flygvapnets flygande personal kommer alltså i framtiden att bli endast stamofficerare och stamflygförare av underbefäls grad. Med underofficerare besättes blott befattningar i marktjänst.

Med den nya ordningen kommer man att behöva en årskull på 110 stamflygförare. Eftersom hälften enligt erfarenheten gallras bort, måste man alltså ta in 220 nya 18-åringar varje år. Vilka möjligheter har man att få så många av högsta klass? — Svaret ges av ungdomen själv, men flygvapnet kan peka på dels den goda avlöningen (450—500 kr. i månaden med flygtillägg för 21—24-åringar), dels de ovannämnda förmånerna vid avskedet, dels chansen att gå över i trafikflyget, som beräknas stå öppen för 25—30 man per år, dels slutligen möjligheterna att relativt snart bli officer.

Denna reform av den flygande personalens rekrytering, som främst inspirerats från England, är dock ej den enda. Chefen för flygvapnet föreslår även, att mekanikertjänsten läggs om till en civilmilitär tjänst, vilket ur effektivitetssynpunkt torde vara en klar förbättring. Flygvapnets vaktplutoner skall vidare enligt ÖB:s önskan ersättas med flottiljpoliser, varigenom 800—900 värnpliktiga utbyts mot 266 fast anställda, vilka även kan göra tjänst som brand- och räddningsmanskap. Dessa båda reformer torde dock få anstå något, medan flygstamföraren skulle börja antas redan den 1 juli.



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker

Kungsgatan 9, Sthlm. Tel. 23 21 20.

Ombud anställas.

Press stopp

(forts. från sid. 37)

hjälpte in. För närvarande kammar man Sverige på rundflygningar och har massor med folk i luften. Chaudron-arna flyger för försvaret och så har man linjerna utstakade. Flyg vid utställningar och idrottsevenemang, turistflyg och — ja, håll ögon och öron öppna den närmaste tiden för det händer saker och ting innan träden lövas igen.

Ny Viking

Ur en imponerande hölada packade malmöiterna upp gamla hederliga Viking SE-FYR:s efterträdare, en hypermodern Grumman Widgeon. Det bästa är gott nog — och presenteras på annan plats i detta nr.

Taylorcraft

Världens bästa plan i 20.000 kr-klassen har man kallat Taylorcraft, den senaste länken i Osterman-kedjan. Aeroservice har åter igen fått rusta till festligt mottagande av en engelsk flyglady och nu ligger Taylorcraft jämnt och säkert i Brommaluften varje dag.

Taylorcraft har gjort sin krigstjänst och gjort den grundligt. Som eldledningsplan för artilleriet har många lovord lämnats och planet har även visats för Svenska artilleriexperter, som var mycket intresserade av föreställningen. Om ett sådant förslag går igenom kommer artilleriet att uppsätta sin egen flygavdelning — varför inte. Planet är krigsprövat i sådan tjänst, prisbilligt och lättfluget som en Klemm! Det kostar lite mer än en lastbil — och lastbilar har ju även artilleriet. Erfarenheten visar att den ytterligt ringa procent av artillerispaningsplan som förlorades under kriget får föras på luftvärnets konto — ej på jaktflygets!

Hoppoms att det går i lås.

Rundflax

Vi damp ner i Malmköping och stötte ihop med Skandinaviska Aeros rundflygningsturné. Man kan utan tvekan säga att trafikflygare Andersson med sin Waco och stab firade en stor triumf där. Svenska folket är visst på väg att bli flygsinnat. Stuvarbasen hade en bråd dag och kön var lång. Man stod gärna en timme på isen i väntan på turen och om 6 eller 60 år så var intresset lika stort.

Vi fick också finna oss i en längre väntan men fick vår chans att konstatera att gamla hederliga SE-AKX frodas med sin nymonterade Continentalstjärna och var ett idealiskt rundflaxplan. Isen var 30 cm och höll gott och snötäcket tio och ingen rapporterades saknad efter flygningen.

Från arla morgonstund tills skymningen föll pågick uppstigningar och landningar utan så mycket som en kafferast. Sörmlänningarna hade tydligen för avsikt att se sitt vackra landskap från luften.

Skandinaviska Aero har hållit rundflaxen igång sedan före jul och nu avverkades Gnesta, Vingåker, Malmköping och därifrån ställdes kosan till Storvik och Sandviken f. v. b. *Quax.*

Ni kan få en god framtid inom flyget

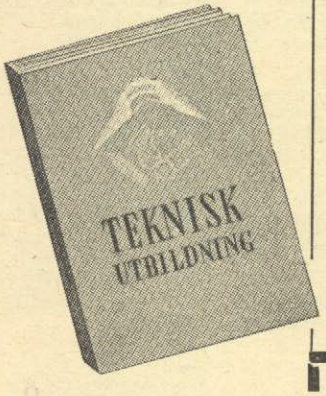


med endast folkskola som grund

Hermods erbjuder nya studievägar

Flyget behöver Er, om Ni är väl utbildad. Hermods erbjuder en ny väg till kunskaper om flyget, som gör att Ni kan skapa Er en god framtid inom detta moderna yrke, som nu är under uppbyggnad. Ju tidigare Ni börjar Edra studier, desto större är Edra möjligheter.

Skickliga och erfarna flygteknici och pedagoger har utarbetat kurserna, som behandlar de senaste nyheterna på olika områden. Ett gott bevis på hermodskursernas höga standard är, att Flygvapnet och Aerotransport anlitar Hermods. Skriv i dag till Hermods och diskutera Edra studieproblem.



Hermods Maskin- o. verkstadstekniska kurser **är instruktiva, moderna och grundliga. De studeras och lovordas av många tusen tekniker i vårt land. Begär det innehållsrika prospektet *Teknisk Utbildning*.**

Hermods

HERMODSKURSER · KVALITETSKURSER ·

skolan för energiskt folk

HERMODS, Slottsgatan 32 B Malmö

Sänd mig prospektet Teknisk Utbildning med utförliga upplysningar om Edra flygtekniska kurser.

Namn .....

Bostad .....

Postadress ..... V 10/2



"Ingenting är så bra att det inte kan bli bättre", heter ett gammalt ordspråk och det passar även in på oss människor. Vilken ställning vi än har i samhället kan vi komma längre — få det bättre... Men man får det inte bättre utan vidare, man måste bli bättre, kunna mera — bli mera värd helt enkelt. Därför måste man studera.

För Dig som endast har fritiden att tillgå är Brevskolan den idealiska formen för studier. Du läser, när Du har tid och bestämmer själv takten. Studierna blir då ett nöje och lämnar också goda resultat.

Titta igenom nedanstående kupong — säkert är det något ämne som Du skulle ha nytta av att studera. Är Du tveksam om vilket, så vänd Dig till *Brevskolans studierådgivning.*

Mekanisk verkstadsteknik:
Ingenjörskurser
Verkmästarekurser
Förmanskurser
Yrkeskurser
Inledning till verktygsmaskinerna
Hyvelmaskiner
Svarvar
Borrmaskiner
Fräsmaskiner
Slipmaskiner
Pressar och sågar

Gjuteriteknik:
Mästarekurser
Förmanskurser
Gjuteriteknik

Smidesteknik:
Mästarekurser
Förmanskurser
Smidesteknik

Motorteknik:
Verkmästarekurser
Förmanskurser
Kurser för bilmontörer
Motorskötarekurser
Motorlära
Förbränningsmotorer
Förgasarmotorer
Bilskötsel och trafikfrågor

Maskinlära:
Ingenjörskurser
Förmanskurser
Maskinistkurser
Yrkeskurser
Allmän maskinlära
Mekanisk värmeteori
Ångpannor
Ångmaskiner
Ångturbiner
Vattenmotorer och pumpar

Mekaniska beräkningar och konstruktioner:
Ingenjörskurser
Ritarekurser
Hållfasthetslära
Ritteknikens grunder
Geometrisk ritning
Maskinritning m. fl.

Elektrisk anläggningsteknik:
Installatörskurser för C- och B-behörighet
Montörskurser
Yrkeskurser
Obligatorisk kurs för elektrikerlärlingar

Elektrisk maskinteknik:
Maskinistkurser
Verkmästarekurser

Elektriska maskiner och anläggningar:
Ingenjörskurser
Elektromaskinlärans grunder
Likströmsmaskiner
Växelströmsmaskiner
Elmotorteknik
Elvärmeteknik
Eldrivna kranar och hissar
Installationsteknik
Villainstallation
Ljus- och belysningsteknik
Elluftledningar
Elkraftstationer och understationer
Elmätteknik

Teleteknik
Matematik
Fysik
Kemi
Arbetsstudier
Språk
Praktisk handelskunskap

Sänd prospekt över den kurs jag strukit under.

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: ..... Vi:r 2

BREVSKOLAN
- framtidsfolkets skola
STOCKHOLM 15

Nytt . . .

(forts. från sid. 41).

VALLERS TRÄNINGSAPPARAT FÖR RÖRLIG KSP.

Fem biografapparater åstadkomma på en sfärisk skärm bilder av fientliga flygplan. Fyra man tränas samtidigt. De äro försedda med kulsprutekameror, som registrera träff eller bom m.m. Apparaten har gjort utbildningen snabb och billig.

NYA TYSKA FLYGMOTORER.

De allierades tekniska kontrollkommission har i Tyskland erhållit detaljerade uppgifter om 2 nya, stora tyska flygmotorer. Den ena, **Junkers Jumo 222**, är en vätskekyld 241cyl. stjärnmotor med 6 motorblock på vardera 4 cylindrar.

Den andra, **BMW 803**, är en luftkyld 28-cylindrig motor med 4 kransar bakom varandra, vardera om 7cylindrar. Den uppges utveckla mer än 3500 hk.

BUCKMASTER I, ENGELSKT 2-MOTORIGT ÖVNINGSPLAN.

Bristolfirman har byggt ett nytt 2-Buckmaster I. Det är ett 3-sitsigt, medelvingat monoplan, försett med 2 st. 2500 hk Bristol Centaurus 7-motorer.

SYNPUNKTER PÅ RADIOTEKNISK UTBILDNING.

I bl. a. USA anser man att varje soldat, som skall sköta signalförbindelser pr radio och tråd, också skall genomgå en utbildning, som är lika mycket teknisk som militär. Viktiga vapen i händerna på oövad personal äro mer till skada än nytta. Ett lands militära vapen måste alltid stå i nivå med teknikens aktuella utveckling.

Mot bakgrunden av bl. a. dessa teser gör förf. en kritisk granskning av svenska radioförhållanden under beredskapsåren 1939—1945 och föreslår en väsentligt ökad tonvikt på den militära radiotekniska utbildningen, ledd av kvalificerade tekniker.

FRANSKA HÖJDFLYGPLAN-FÖRSÖK.

I Frankrike har byggts ett nytt flygplan, benämnt NC 3021 Belphégor avsett för höjdflygning. Flygplanet är försett med övertryckskabin. Motorn är en DB 610 vätskekyld 24-cylindrig dubbelmotor (två stycken DB 605 motorer sida vid sida med gemensam propellerväxel). Under flygningar på hög höjd de meteorologiska förhållanden och kosmisk strålning.

ENGELSK MÅLDRAGARE.

Det engelska flottflyget har beställt en ny måldragare Martin Miles 33 Monitor II, som nu är under tillverkning. Det är ett högvingat 2-motorigt monoplan med vinge av trä och kropp av metall. Till det yttre visar typen stora likheter med Bristol Beaufighters. Fyra olika mål kunna medföras och kunna under flygningen halas in med hydraulisk winsch.

Den nya kvällstidningen • PRIS **15** ÖRE PÅ TÅG OCH BÅTAR 5 ÖRE HÖGRE PRIS

Tisdagen den 8 maj 1945 — *Upplaga* **3** — *N:r 123* — *Stockholmsuppl. n:r 166*

DÖNITZ: Nationalsocialisterna borta

SLUT KLOCKAN 23

”Vi måste se … hårda fakta i o…

— Från klockan 23 den 8 maj skall … sade amiral Dönit… radiotal till det … Han konstate… let … tiet försv… e … mellan s… de läget … trupper… och de… sättninge…

— Gu… blåst … uts … ”Go…

D…da fria … erman … lerna

…ten. docent … utbildningen … i Sverige, … a i Oslo … ktiv del … ska pa… m dödsa… ngelset … fem

…tan

…et på fra… …genhet …des…

T… t…

I stor … några s… gatan … ristbyr… bomba…

…skoma… …kligt … tu… | och hugga in … makarna.

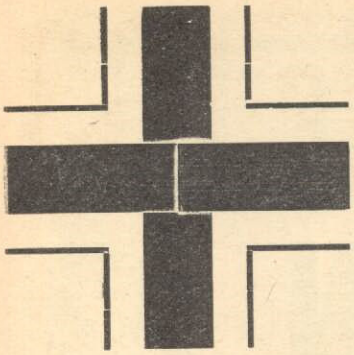
…15 på måndagseftermiddagen öppnades gränsb… …lorge vid Charlottenberg. Det var en tysk officer … …der kontroll av svensk militär och med styrka som …

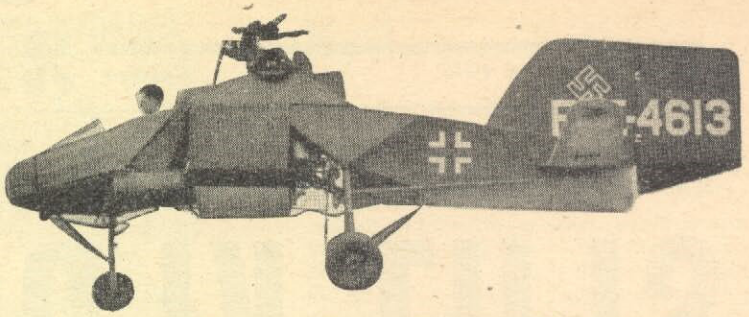
Laddad stämning … barrikader på ga…

Stämningen i Oslo är laddad — rapporterar Expressens utsände medarbetare, Gösta Wernlöf, som på måndagskvällen som förste svenske jo… list lyckades ta sig över gräns… och efter en äventyrlig bilresa över Kongsvinger nådde den …staden sent på nat… …gen. …a greppet är fortfa… …hårt över staden och efter …måndagseftermiddagens glädje… …yttringar blev det kritiskt under natten med sammanstötningar och strider. Barrikader byggdes nu i Oslo och under tisdagens morgontimmar förekom svåra sammanstötningar mellan hirdmän och tyskar på den ena sidan och frihetsmän på den andra.

Sidan fyra

Sista dagarnas Luftwaffe





Flettner FL-282 tillhör de ovanligt lyckade av luftwaffes otaliga experimentmodeller. Lägg märke till det jättestora rodret och avsaknaden av svansrotor.

Sista dagarnas Luftwaffe

USSTAF Press Camp, Munich, Germany (Delayed) — Det är svårt att säga om tyskarna var före eller efter sin tid, när det gällde flygvapnet. Det förnuftigaste svaret är både — och.

Överkommandot, eller vem som annars var den ansvarige (och allt pekar på Hitler) visade ingen förståelse för den strategiska bombningens betydelse. Hitler höll inte endast tillbaka sitt eget tunga bombflyg, utan trodde till och med att det nya vapnet aldrig skulle kunna användas emot honom.

Hitler var en amatör, men det var inte hans tekniker. De löste sina uppgifter med sedvanlig skicklighet, precision och framsynthet. Svårt handikappade av otillräckliga produktionsmöjligheter, brist på arbetskraft och lämpliga råvaror och med hopplöst tilltrasslade kommunikationer, fortsatte de energiskt forskningsarbetet, och kämpade för sina idéer mot stupiditeten på högsta ort, byråkrati hela vägen nedåt och deras reslutat kunna väl jämföras med det bästa som allierade ingenjörer kunde få fram under betydligt gynnsammare omständigheter.

De tyska reaktions- och raketdrivna planen korsade vid flera tillfällen de allierades planer för flygoperationerna. En turbindriven He-178 flögs redan 1939, en vecka innan kriget började. Att Tyskland inte visade några reaktionsplan i slaget om England beror inte på de tyska ingenjörerna utan fastmera på Hitlers makalösa arrogans.

Men inte ens Führern kunde blunda för Me-262:ans fördelar, när planerna lades fram för honom. Men redan då var han så förblindad av hat, att han endast ville beordra produktion av det nya planet, om det kunde utrustas som bombplan och sändas mot England. När Göring svarade att bortmonterandet av nosbeväpningen skulle medföra en tyngdpunktsförskjutning som gjorde planet omanövrerbart, föreslog Hitler att beväpningen borde ersättas av extra bränsletankar. "Hitler begrep inte", säger Göring, "att allteftersom bränslet förbrukades under flygningen, skulle planet åter komma ur balans. Ni hade en mäktig bundsförvant i luftkrigföringen — i der Führer".

Som Me-262 till sin konstruktion är betydligt mindre invecklad än motsvarande konventionella tvåmotoriga plan, kan det tillverkas med mera ovan personal och hade kunnat ge de allierade ett svidande svar på storbombningarna, om den funnits i större antal.

I en bombsäker, underjordisk fabrik fann man hundratals V-2 och reservdellager, fullt jämförliga med vad de största amerikanska fabrikerna kunna uppvisa. Luften därnere var mer än dålig. Arbetskraften togs från ett koncentrationsläger ovanför berget. Över hela Tyskland fanns sådana fabriker. Hade dessa resurser utnyttjats för produktion av reaktionsplan, i stället för V-vapen hade måhända flygkriget fått en annan vändning.

Utom Me 262 hade Tyskland fått fram åtskilliga okonventionella konstruktioner, som verkade mycket lovande. Däribland räknas Do-335 sam sattes i produktion på hösten 1944, trots att planet var utexperimenterat och klart redan vid krigets början. Dess två motorer, placerade i tandem, ger det en extrem fart och trots att prov med typen visar flera mindre önskvärda egenskaper, är det troligt att dessa kunnat arbetas bort om man fått tillräcklig erfarenhet från operationerna.

Ett av de snabbaste plan, som någonsin flugit över Europa, var Messerschmitt 163 (Alarm Fighter). Den var raketdriven, utan stabilisator och utan höjdroder. Även denna typ — som ursprungligen betecknades "flygande vinge", baseras på en förkrigskonstruktion. Hade den insatts i krigets tidigare skeden, hade dess fenomenala stigförmåga och anmärkningsvärt höga fart gjort de allierades eskortjaktplan tämligen hjälplösa. Att den verkligen kom till användning bekräftas av allierade flygare och av den tyska rapport som säger att en Me-163 i två starter och två landningar skjutit ned två fientliga plan på sju minuter.

Det finns inget belägg för att strider mellan tyska och engelska reaktionsdrivna plan förekommit och man kan inte säga hur en sådan strid kunde utfallit. (De engelska planen avsågs i första hand för jakt på V-bomber. En Lockheed P-80, som gjorde en kort visit i Europa, kom aldrig i strid).

Man kan dock utgå ifrån att en mindre väsentlig ökning av antalet reaktionsjaktplan inte fått krigsavgörande betydelse. Den allierade jaktens numerära överlägsenhet var så förkrossande och deras taktik överlägsen. Tyska reaktionspiloter mötte ständigt överlägsna styrkor, och under tiden de manövrerade för att komma i läge för attack, riskerade de att bränslet tog slut. Tyska jaktflygare uttala sin förvåning över de allierade jaktplanens aktionsradie och klagade över att deras reaktionsplan inte kom till sin rätt på grund av för tidiga starter och ofta missledande rapporter.

Om man jämför utrustningen, plan för plan, ser det ut som om de krigförande voro jämngoda. P-80 är endast 40 km snabbare än Me-262 och de piloter, som flugit båda typerna, förmoda att Messerschmitt-planet genom smärre ändringar, skulle kunnat ta in försprånget. Från början hade de tyska vetenskapsmännen försprång, men de allierade tog in på dem efter hand. I det långa loppet hade Amerika—England vunnit över ett Tyskland, som sedan mer än fem år varit isolerat från impulser utifrån.

Särskilt kunde engelska och amerikanska ingenjörer i samarbete bygga enkla, högeffektiva turbiner, medan tyskarna, som led brist på metaller, försökte avhjälpa svagheter genom att bygga på nya anordningar, och om dessa inte hjälpte ytterligare apparater, med resultat att deras turbiner blevo alltför invecklade. Att det inte fanns något landsomfattande forskningsprogram, gjorde inte saken bättre. Så är, till exempel, tyska reaktionsaggregat betydligt tyngre än de allierades, beroende på brist på lättmetaller, som kunde motstå höga temperaturer.

Vår korrespondent, Phillip Andrews, redaktör för AIR-NEWS har återkommit från en fem månaders tripp med ATC. Här följer hans analys av det tyska flygvapnet under de sista dagarna. Upplysningar och fakta i denna artikel är baserade på intervjuer med tyska stridsflygare och tekniker, samt personlig undersökning av erövrad materiel. Artikeln skrevs i slutet av juli, men har av säkerhetsskäl inte publicerats förrän nu, men har kompletterats med upplysningar och en del bilder från Air Technical Service Command, Wright Field, till vilka vi härmed framföra vårt tack för allt tillmötesgående.

Me-163

Willi Messerschmitt, som borde veta vad han talar om, säger att Me-163 var intressant bara som experiment. Dess fart, säger han, var 1 040 km/tim på varje höjd upp till maximal flyghöjd, 15 000 m, men han medger att en maximal flygtid på 10 minuter begränsar dess användbarhet. Messerschmitts yttrande får ses mot bakgrund av Görings utsago att planets konstruktör, professor Lippisch och Messerschmitt ständigt voro i luven på varandra. Deras personliga uppgörelser fördröjde produktionen av 163:an och bristen på C-stoff (en lösning av Hydrazinc hydrate i metanol) begränsade den.

Som så många andra oortodoxa vapen, som dök upp i slutet av 1944 och i början av 1945, var Me-163, eller, som den vanligen kallades Comet, planerad redan före kriget. Den lämpade sig som skydd för speciella mål, då den snabbt kunde starta på kort sträcka och på mindre än 3 minuter stiga till 9 000 meter. Den drevs i likhet med Natter, av ett Walthers vätskeraketaggregat, och det kritiska C-stoffet kunde tillsättas med koncentrerad vätesuperoxid, kallat T-stoff.

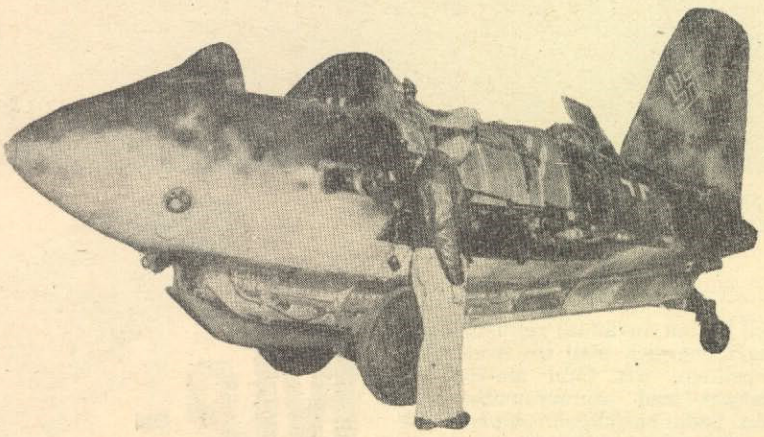
Comets plywoodklädda trävingar ha en skarp pilform (det framgår av en artikel i nr 5/45 av Vingar) och i stället för skevroder hade den "elevens", som samtidigt tjänstgjorde som höjdroder.

Förarplatsen är, som framgår av ett erövrat plan, trång, men av vanlig konstruktion, en kon av 15 mm pansarplåt skyddar jämte frontal vindruta av skottsäkert glas, piloten mot anfall framifrån. Två triangulära plåtar skyddar sidorna av förarhytten, men mot anfall bakifrån, har den intet annat skydd än sin höga fart.

På det hela taget var Me-163 farligare för tyskarna än för de allierade. Efter fyra flygningar ansågs piloten vara utbränd. Starten gjordes på samma sätt som för Ar-234. Hjulen släpptes i starten och planet landades på en indragbar skida. Startbanorna säges ha liknat fotbollplaner. Om inte ett visst varv hade uppnåtts vid vissa märken, var kraschen oundviklig, och piloten skulle stiga ut på vingen och öppna fallskärmen. Olyckor i starten förekom ofta. Då landningen vanligen företogs då 1 515-literstanken var tömd, fick piloten särskild glidflygutbildning innan han fick börja på Me-163. Liksom Ar-234 var planet försett med fallskärmsbroms och landningshastigheten var anmärkningsvärt låg.

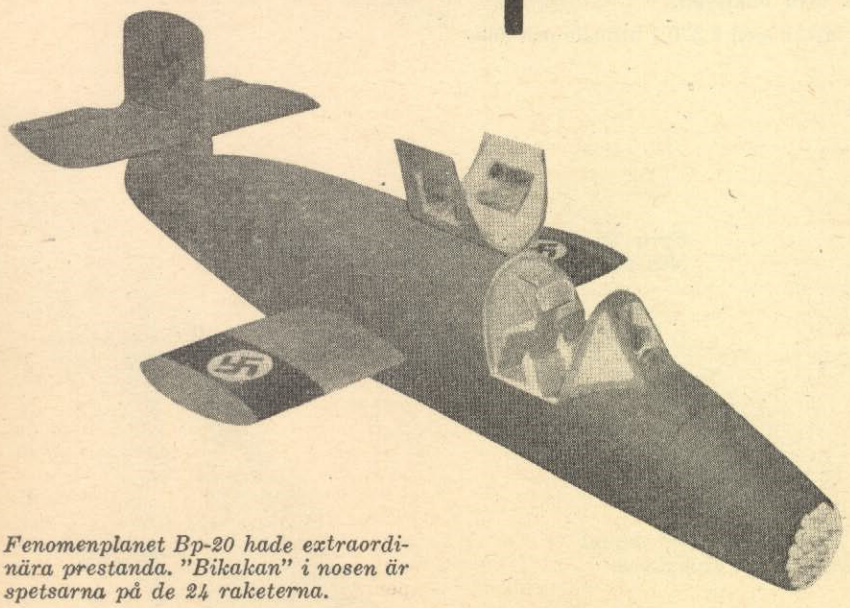
Officiellt var max-hastigheten, i motsats till Messerschmitts utsago, 884 km/tim över 6 000 meter. Beväpningen bestod av två 30-mm automatkanoner, en i vardera vingroten. Normal flygvikt var 4 275 kg, spännvidden något över 9 m och längden något under 6 m.

En något större modifikation, Me-163 utrustades med vanligt reaktionsaggregat för marschfart och övertryckskabin. Den var 60 km snabbare och vägde 5 120 kg och topphöjden låg vid 16 000 m.



Landstället skulle släppas efter starten. Bränsletankarna för det vätskedrivna raketaggregatet synas bakom sittrummet.

Bp-20



Fenomenplanet Bp-20 hade extraordinära prestanda. "Bikakan" i nosen är spetsarna på de 24 raketerna.

I augusti 1944 dånade de allierade bombflottorna fram över Tyskland i sådant antal att var och en fick klart för sig att det måste vara extraordinära medel för att stoppa dem. Fyra framstående tyska konstruktörer, Heinkel, Junkers, Messerschmitt och Bachem kallades att utarbeta planer för Natter (huggormen). Valet föll på dr Bachems ritningar och i november samma år flög Bp-20 för första gången. Den är mindre än Me-163 (spännvidd under fyra meter och längd över sex meter) och är till hälften luftvärn och till hälften jaktplan. Den startas från en nästan vertikal ramp och med ett Walther raketaggregat beräknas den kunna stiga 11 000 m i minuten och dess max.-fart överstiger 960 km/tim. Den styres per radio, tills den kommer ungefär en och halv kilometer från målet, varefter piloten tar över och styr mot målet, avskjuter 24 st. 7.3 cm raketer i en salva. Tack vare kraftig bepansring och planets relativt lilla yta, är piloten nära nog osårbar. Den största faran löper han vid start och "landning" Efter högst två minuter går han i dykning och hoppar ut i fallskärm, Bakre delen av planet, med raketaggregatet sändes likaledes i fallskärm mot jorden. På papperet är Natter ett hypereffektivt vapen. Det har rapporterats använt vid flera tillfällen, men kan ha förblandats med Me-163.

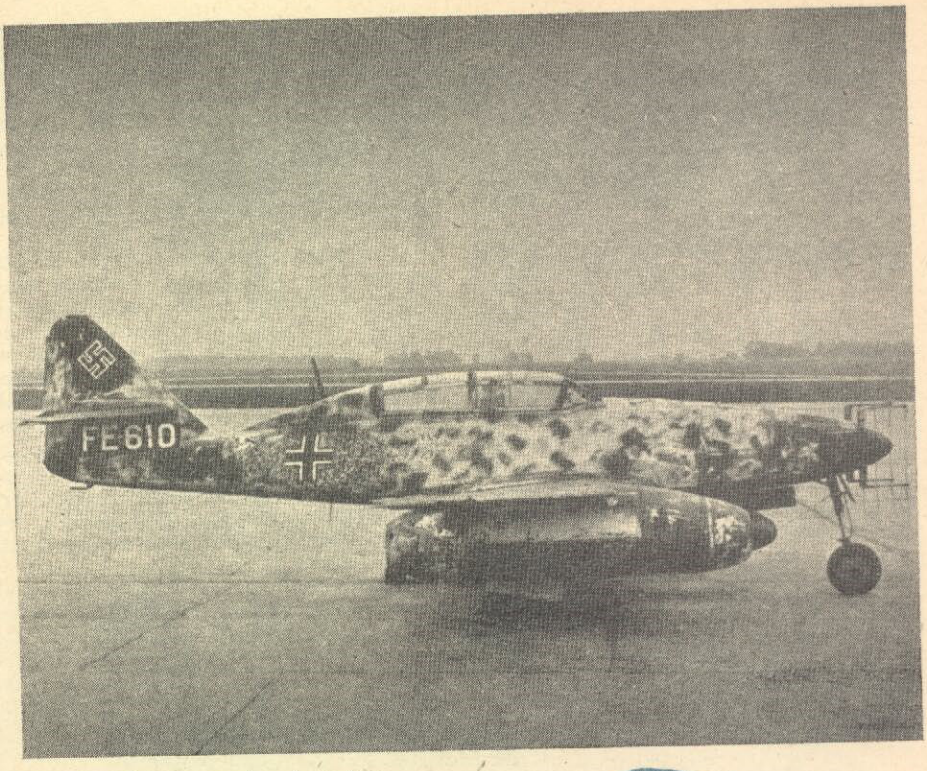
Me-

Det bästa jaktplanet över den europeiska krigsskådeplatsen var Me-262. Det är ett ensitsigt reaktionsplan med två aggregat, lågvingat och byggt i helmetallkonstruktion. Den konstruerades 1938 och flög för första gången 1940. Efter nio modifikationer lades typen i seriefabrikation, och 1944 sattes den in mot de allierade bombflottorna. Den var exceptionellt snabb, tungt beväpnad och bepansrad med få sårbara delar och kanske mer fruktad av de allierade piloterna än uppskattad av de tyska jaktflygarna, som kände till dess opålitlighet i start och landning.

Hur som helst kom Me-262 aldrig till användning i större antal, ej heller utnyttjades alla dess fördelar. Produktionsplanen omfattade 500 plan i december, 600 i januari och februari, 800 i mars, men vid krigets slut hade inte mer än 1 400 plan byggts. Hälften av dessa förstördes under utbildning och vid anfall mot tyska flygplatser. De flesta av de återstående 700 blev antingen nedskjutna eller förolyckades genom fel på aggregaten. Många förstördes av tyskarna under reträtten och endast en handfull kunde överlämnas till Allied Technical Air Intelligens flottiljer.

Den konstruerades ursprungligen för att Heinkelaggregaten skulle komma till användning, men konstruktions- och produktionssvårigheter medförde att Jumo 004 "Turbinenlauf" kom till användning. De nära 36 dm långa Jumo-aggregaten väger nära 700 kg (avsevärt tyngre än motsvarande engelska aggregat) och ge en kraft av 730 kg på lägsta höjd. En liten "reciprocating motor" användes för starten.

Beväpningen skulle vara två 5,5 cm automatkanoner, men dessa kom aldrig i produktion. Hitler föredrog att installera 5 cm pansarvärnskanoner, men Göring gav kontraorder, då kanonrören då skulle sticka ut 18 dm framför nosen och således äventyra planets stabilitet. Slutligen blev fyra 30 mm kanoner standardutrustning för A-1 (jaktplan) och två likadana samt bomber för A-2 (bombplan). Kanonerna var så monterade att skottbanorna skulle konvergera och mötas 400 meter från planet, men på grund av den höga farten sköt man vanligen på 800 m håll.

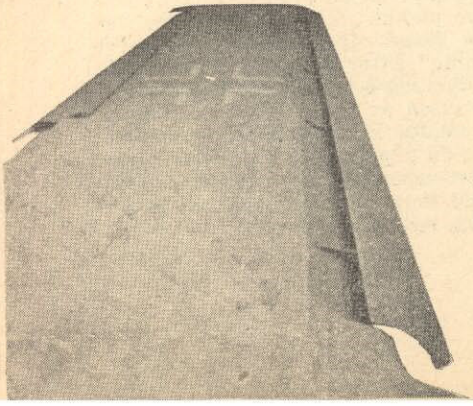


En erövrad 262:a med radarantenn i nosen.

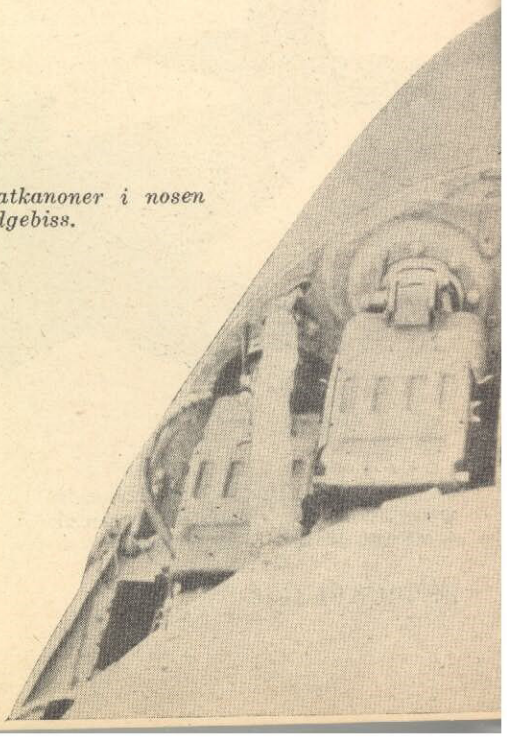
Till en början användes reflektorsikte, men snart övergick man till modernare gyroskopsikten. Ett fåtal Me-262 har rapporterats med sex automatkanoner och man hade bevisligen planerat att montera två raketbatterier om tolv raketer under vingarna. Dessa skulle avskjutits mot bombflottorna på en och en halv kilometers håll.

En 16 mm pansarplåt skyddar huvud och skuldror och spantet framför förarsitsen har samma tjocklek. Skydd för bränsletanken bakom piloten utelämnades på grund av planets höga fart. Tillfrågade tyska jaktflygare voro övertygade om att ingenting i världen kunde anfalla dem bakifrån.

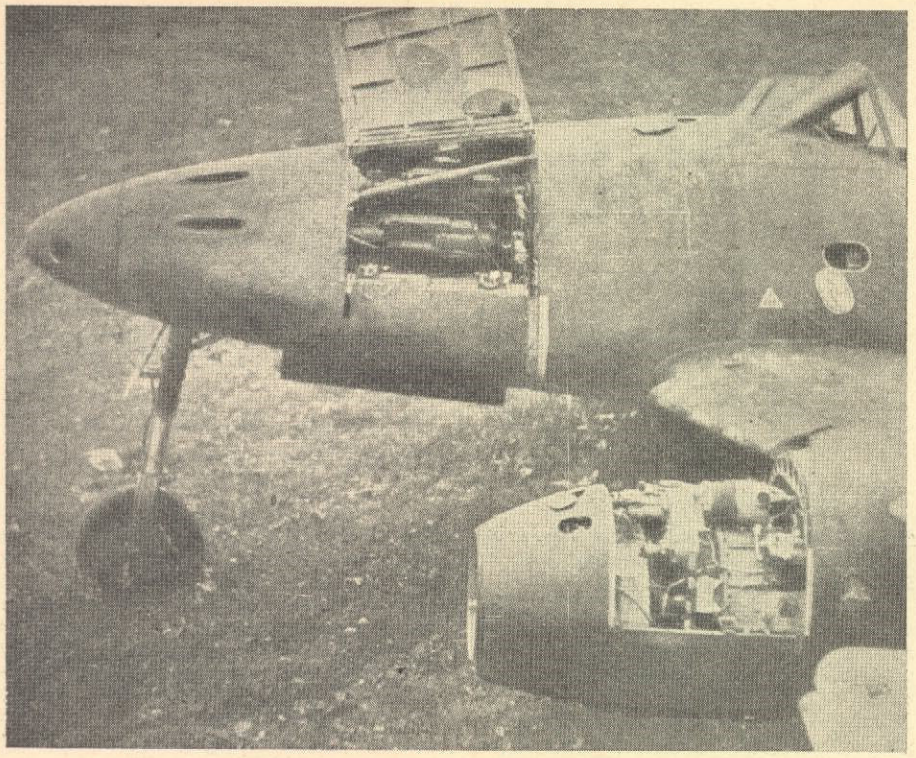
A-1 lättar med 2 370 l bränsle och 360



Den bekanta "Schwalbevingen" känns igen från åtskilliga tyska flygplanstyper.



Fyra 30 mm automatkanoner i nosen blev 262:ans standardgebiss.



Aggregatet och beväpningen studeras på den bästa tyska reaktionsjaktkärran.

262



Stigförmåga, snabbhet karakteriserade Me 262, som dessutom var lätt att producera.

rullar ammunition och flygvikten är då sju ton. A-2 med sina två kanoner, 160 rullar ammunition och en 500 kg bomb eller två 250 väger något mindre.

Standardbränsle för Jumoaggregatet är brun kololja, känd under beteckningen J-2, kännetecknad av en fasansfull odör, även dieselolja och bensin kan användas, men bensinen anses opraktisk på grund av den stora åtgången.

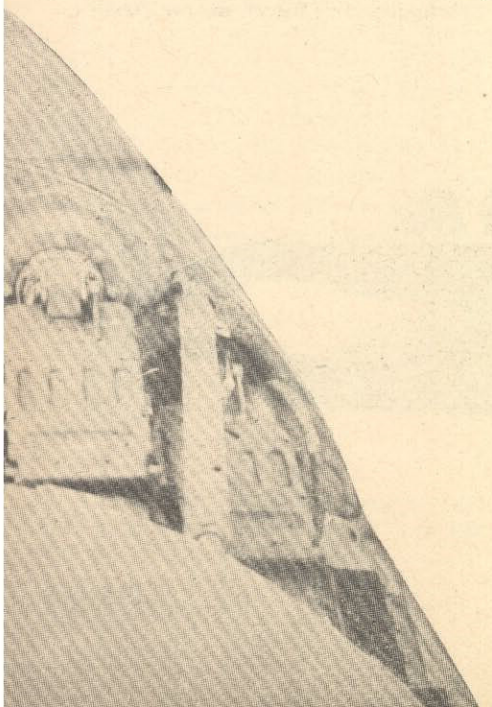
Utan bomblast eller extratankar, erfordar 262 en cementbana på 900 m eller gräsfält på 1000 m för start. Med två A.T.O.-raketer förkortas startbanan till 600 m. Då endast ett fåtal tyska flygfält hade cementbanor, användes oftast autostradorna för start. Med fullgas kan Me-262 i planflykt nå 830 km/tim. under tio eller femton minuter. Marschfarten ligger på 745 km/tim och i dykningar var 1 000 km/tim ingenting ovanligt. Willy Messerschmitt uppger en toppfart på 900 på varje höjd. En amerikansk provflygare har lyckats få ut över 840 km/tim, men han tillskriver vissa ändringar i aggregaten det extra kraftöverskottet. Även Messerschmitt medger vissa ändringar i aggregaten beroende på råvarubristen och brist på van arbetskraft. Hade aggregaten varit inbyggda, som på P-80, hade max. farten ökat minst 40 km. Dessutom rapporterades vissa svagheter i konstruktionen, samt en tendens att slitas sönder vid höga hastigheter. En jaktflygare, som intervjuades av Eder korrespondent berättar om den störtdykning till 200 km/tim.

262:ans goda prestanda beror inte endast på kraften från de två stora aggregaten utan även på en aerodynamiskt ren utformning och extremt tunn vingprofil. Stabilisatorn ligger väl utanför slipströmmen och intet flutter kan förmärkas.

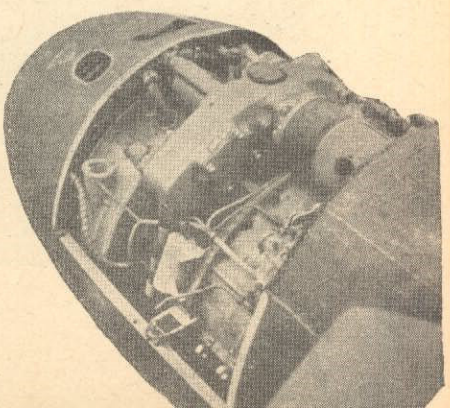
Flygtiden växlar från 45 till 90 minuter. Stall-egenskaperna är goda och planet är kapabelt till varje manöver under strid. Flaps längs vingens framkant verka automatiskt vid 300 km/tim när planet befinner sig i planflykt eller vid 450 när det ligger i stigning. Planet svänger inte i lägre fart än 350 km/tim. Om gasen dras på för hastigt då varvet ligger under 7 000, stoppar vanligen något av aggregaten, vilket har resulterat i åtskilliga olyckor i samband med start.

En typ med fyra aggregat, Me-264, avsedd för fjärrspaning och bombning, flögs första gången i december 1942 och skulle vara klar att sättas in i striden sommaren 1945. Messerschmitt höll vidare på med en modification av 262, som skulle göra 920 km/tim och en flygtid på två timmar, utan bellytankar.

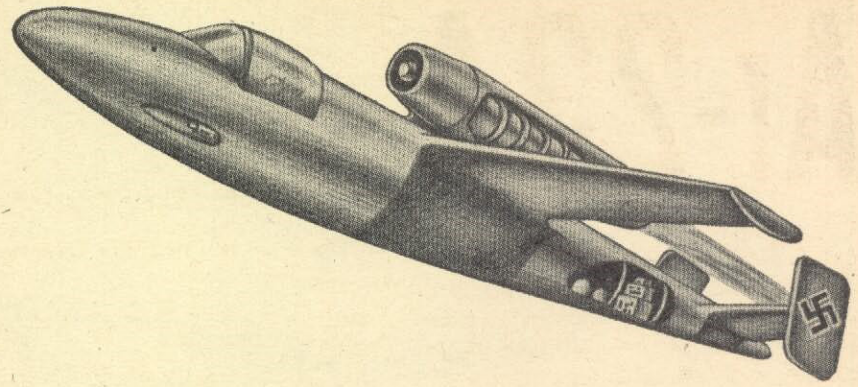
Heinkel 280 hann aldrig så långt att den kunde insättas i striderna. Den är praktiskt taget samma maskin som Me-262, med undantag för dubbla fenor och roder.



Vad är vad under aggregathuven på 262:an är en fråga sm de allierade nu fått svar på.



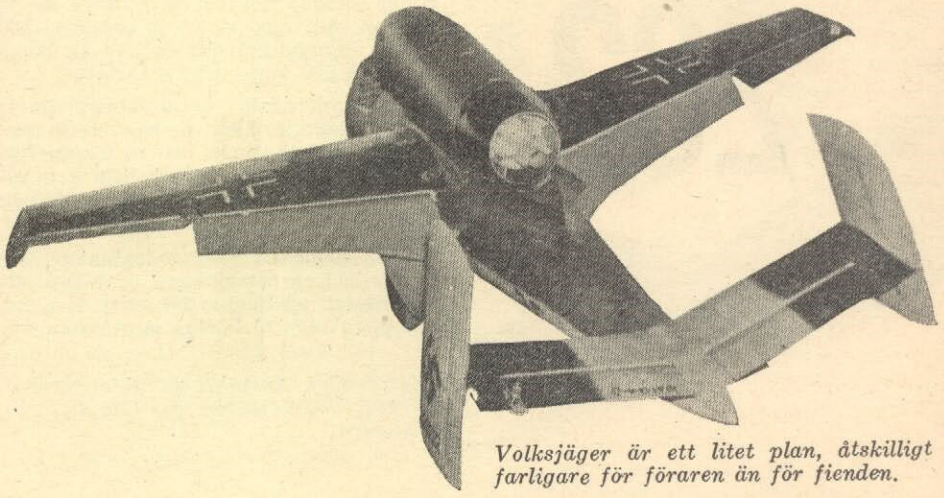
He-162



Enligt produktionsschemat skulle Heinkel 162 vara i serieproduktion i september 1944, men den första provflygningen ägde rum först tre månader senare. Tydligen måste provflygningarna ha överträffat förväntningarna, för överkommandot beordrade genast en serie på 500 plan, att framställas under de första trettio dagarna, och varje påföljande månad skulle tusen plan sättas i tjänst. När kriget slutade hade endast 140 plan byggts av denna egendomliga typ. Det plan som skulle engagera den allierade jakten och tvinga motståndaren att installera extra reaktionsaggregat på sina eskorjaktplan, fick följaktligen inte den avsedda verkan. Under alla förhållanden är typen intressant ur konstruktionssynpunkt.

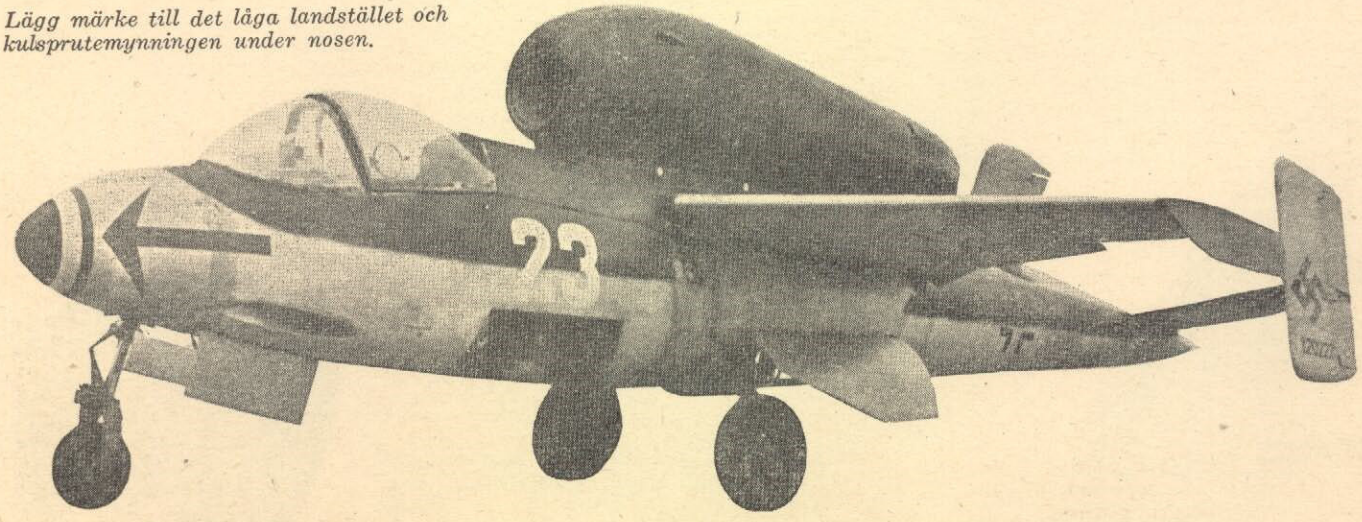
Hela planet och dess reaktionsaggregat, tillverkades av "icke krigsviktig material". Vingen, som ligger i axelhöjd, är byggd i ett stycke, helt av trä, med undantag för spetsarna av metall. Mellan spryglarna ligger 170-liters bensintankar. Flapsen, längs hela vingens skarpa bakkant, till skevningsrodren äro av metall och manövreras hydrauliskt till en vinkel av 45°. Den aerodynamiskt extremt rena flygkroppen är byggd i semi- monoque konstruktion och rymmer en stjärttank på 760 l. Piloten kliver i det ensitsiga planet genom taket och då han måste hoppa, skjuts sätet ut med en explosiv laddning. Volksjäger, som typen kallades, är ett litet plan som påfallande liknar V-1. Spännvidden är nära sju meter och längden är c:a 8,5 meter. Lågt nere i kroppssidorna ligger två MK-108 eller MG-151 och med denna svaga beväpning kunde planet knappast mer än irritera den allierade jakten.

Med en stighastighet på 1 260 m i minuten och 830 km på 6 000 höjd var planet väl lämpat för diversionsföretag mot anfallande allierade förband. Under den tyska reträtten, då Luftwaffe opererade från små reservflygfält var 162:ans startegenskaper av största betydelse. Enbart med aggregat är startsträckan 800 m och med hjälpaggregat knappt hälften därav. Men en aktionssträcka av 390 km var otillräcklig då de allierade anföll vid alla tider på dygnet och i alla väderstreck. Så blev He-162, som förenar Heinkels och Messerschmitts bästa idéer med det bästa aggregatet från Heinkel-Hirth och Jumo en symbol för att tyska krigsmakten bottenskrapat sina resurser. Nu är den ofarlig och står uppställd i en hangar vid Freeman Field, Indiana.



Volksjäger är ett litet plan, åtskilligt farligare för föraren än för fienden.

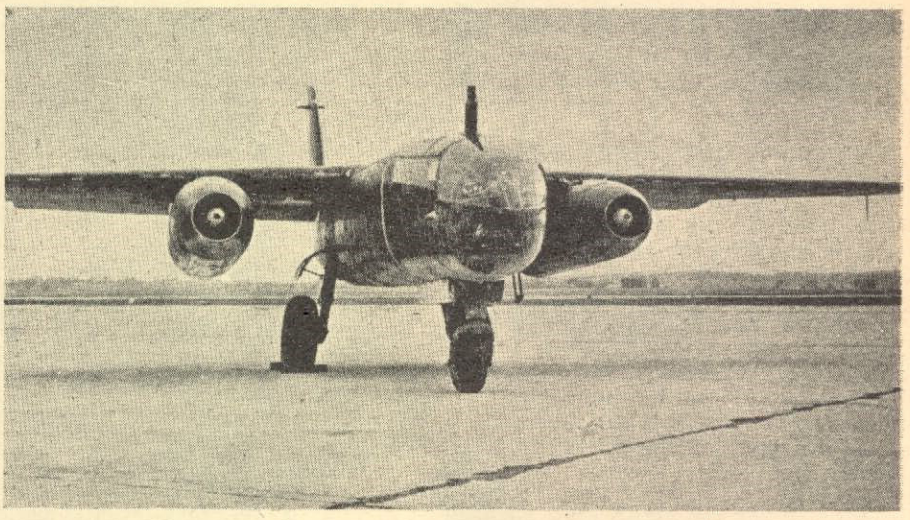
Lägg märke till det låga landstället och kulsprutemynningen under nosen.

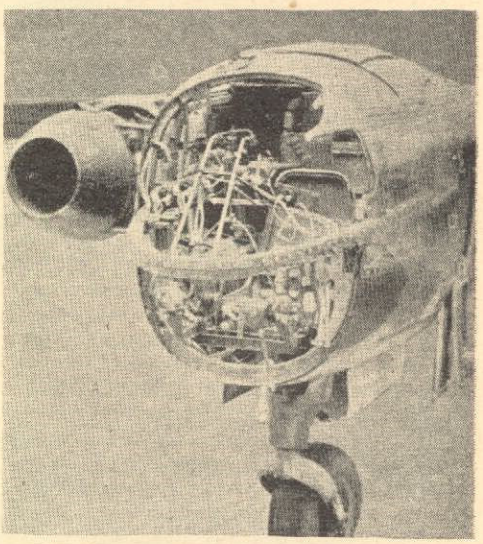


Ar-234

Ett bombplan för fotografering och spaning Ar-234, zwischade över Italien med 750 km/tim.

Nosen på 234:an sedan tyskarna gjort sitt värsta. Man ser i alla fall att piloten kunde se bra ut...





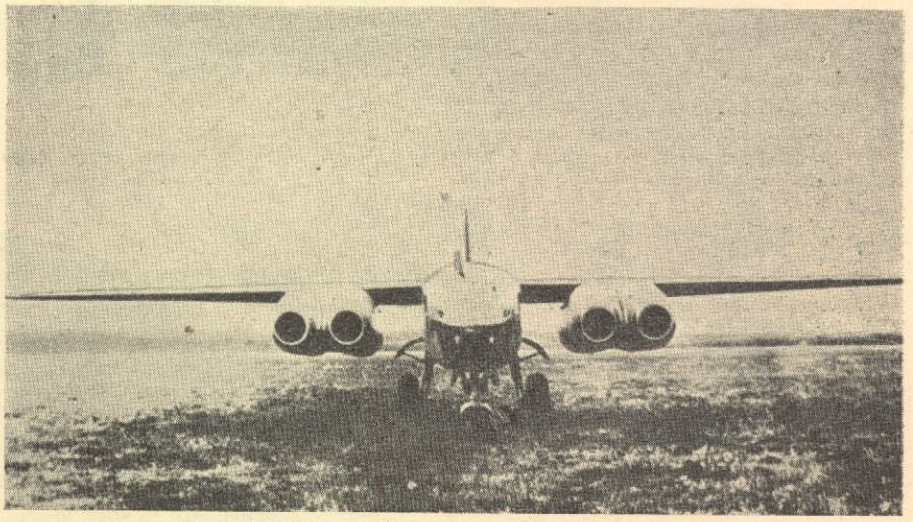
De som flugit både Me-262 och Ar-234 håller den sistnämnda för det bästa planet för de ändamål den konstruerats. Ar-234B, som skiljer sig från 234A främst genom att landstället släppes efter starten och landning sker på en indragbar skida, flögs första gången i december 1943 och kom i produktion efter mindre ändringar i juni 1944. Eighth Air Force fick första gången syn på den i november samma år. 234 får med två Jumo .004 aggregat en toppfart på 750 km/tim på 6000 m och topphöjden är nära 11 500 m. Maximal bomblast uppgår till 2 000 kg, men vanligen opererade planet med halva denna last. Med 1 500 kg last startar Ar-234 på 1 800 m, men med hjälp av A. T. O. raketer kan sträckan förkortas med 50 %.

Till skillnad från andra medeltunga bombplan, är 234 ensitsigt men pilotens plats erbjuder utmärkt sikt. Det har ingen framåtriktad beväpning, utan två fasta bakåtriktade MG 151/20 utgör hela beväpningen.

Den är större än Me-262, men knappast mer än 12,5 m lång och vingen överskuggar mer än 14 m. Max flygvikt är 8 850 kg, som kan ökas till 9 980 kg om startraketer kommer till användning.

Ar-234 användes ursprungligen för spaning över England men ändrades senare till bombjaktplan. Till krigets slut hade inte mer än 200 plan byggts. I mars 1945 skulle C-serien sättas i produktion, men då endast 50 färdigställdes av beräknade 500, nedlades produktionen till förmån för Me-262.

Enligt Flugkapitän Jachin Carl, provflygare vid Aradoverken, var "C" 200 km/tim snabbare än "B". Han säger att topphastigheten på lägsta höjd utgjorde, utan bomblast, 832 km/tim och skulle varit ändå högre om inte de fyra aggregatens luftmotstånd varit så stort. För att möjliggöra större bomblast, förstärktes landstället och ett större noshjul valdes för "C". Beväpningen skulle ökas med en framåtriktad 30 mm akan. Genom dess modifikationer ökades 234B:s prestanda avsevärt, utom vad beträffar flygtiden, som minskades med 30 %.



Ar-234C tynges av fyra aggregat som ger (jakt)planet en toppfart på 832 km/tim. Ingen pinuppa precis.

Do-335

För de flesta framstår Dornier 335 som ett mycket ovanligt och mycket nytt flygplan, som dök upp under krigets sista timmar. Det är också få allierade plan som liknar denna underliga aeronautiska hybrid. I själva verket föddes typen för hela åtta år sedan, men det dröjde till 1942 innan Hitler gav produktionen av den nya typen sin välsignelse. I prestanda överträffar detta egendomliga plan mer än väl sitt besynnerliga utseende. Med två vätskekylda DB603E motorer i tandem når det hastigheter över 800 km/tim då de båda trebladiga 12-fots propellrarna utnyttjas. För en motor kan planet under åtskilliga minuter göra 550 km/tim.

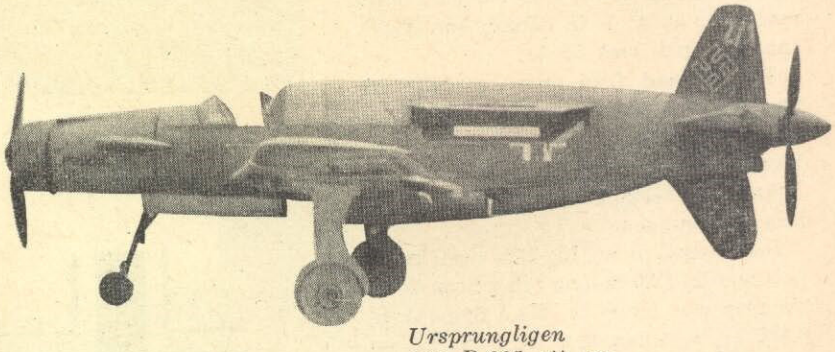
Det är ett stort plan efter alla begrepp. Med standardutrustning väger planet mer än 8 100 kg och för vissa versioner närmar sig max. flygvikten 10 ton. Spännvidden är approximativt lika med längden 13,5 m och det ensitsiga planet fick under krigets sista månader en tvåsitsig version, en nödfallsutväg för tränings- och spaningsändamål. Do-335 skulle vara svaret på De Havilland Mosquito, som företog kännbara raider över das Reich. Beväpningen skiftade för olika ändamål och därmed följde differenser i prestanda.

Att 335 var ett kvalificerat, mångsidigt användbart plan framgår bäst av följande uppgifter. Med en huvudtank rymmande 2 360 liter, två vingtankar och två reservtankar, som fälldes när de tömts, och en reservtank i bombrummet, kunde planet medföra mer än 4 500 l bränsle, vilket gav en aktionssträcka av c:a 3 900 km. Utan reservtankarna kan Do-335 bara ta en 1 000 kg bomb eller två 500 kg, eller 700 kg last i bombrummet och en 250 kg bomb i vardera schacklet för reservtankarna. Jaktplansutrustningen omfattade en 30 mm kanon som skjuter genom propellern, en 20 mm akan på var sida om främre motorkåpan, likaledes skjutande genom propellerfältet och en 20 eller 30 mm akan i vardera vingen. Om också piloten hade liten chans att klara sig om han måste hoppa, var han väl skyddad i planet av en skottsäker vindruta och ett pansarspant mellan sittbrunnen och huvudtanken.

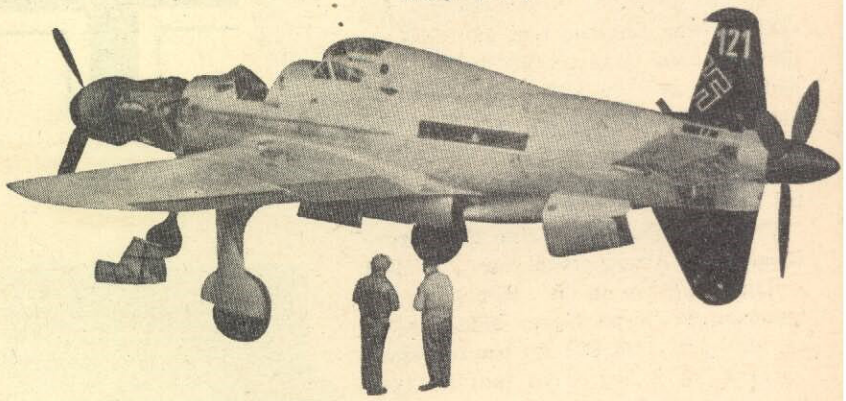
Vad byggnadssättet beträffar, är Do-335 varken särskilt unik eller — vanlig. Den trapetsformade vingen är uppbyggd på kraftiga spryglar, har metallklädsel och tvära vingspetsar samt antinedisningsskydd på framkanten. På A-6 versionen är radarantennen byggd på vingarna. Flygkroppen är av helmetall monocoque konstruktion och bakre propellern kan släppas under flygningen. Huven kan frigöras medelst en explosiv laddning om fara är för handen. L den tvåsitsiga versionen är ett andra sittrum placerat i höjd med vingens framkant och endast bränsletanken skiljer detta från bakre motorn. Allt som allt framstår Do-335 som en god idé, men den har knappast resulterat i ett 100 % fullgott plan. Kanske har den något att lära framtidens flygplanskonstruktörer.



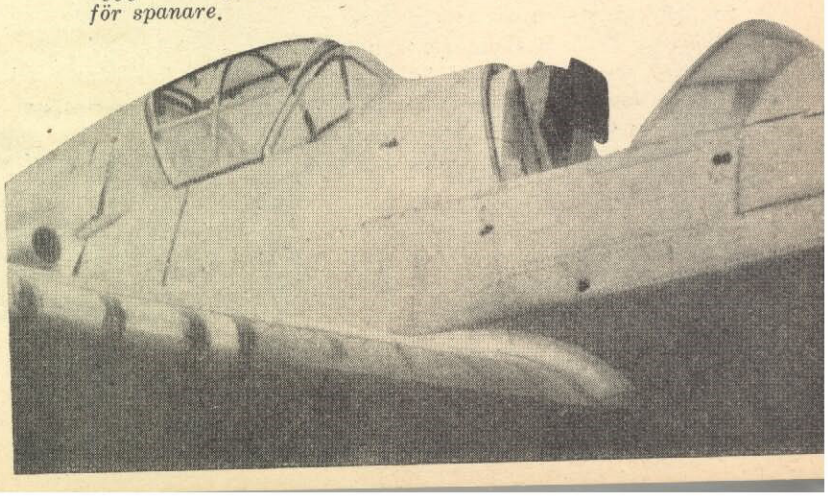
Den tål att se på — 335:an svans.

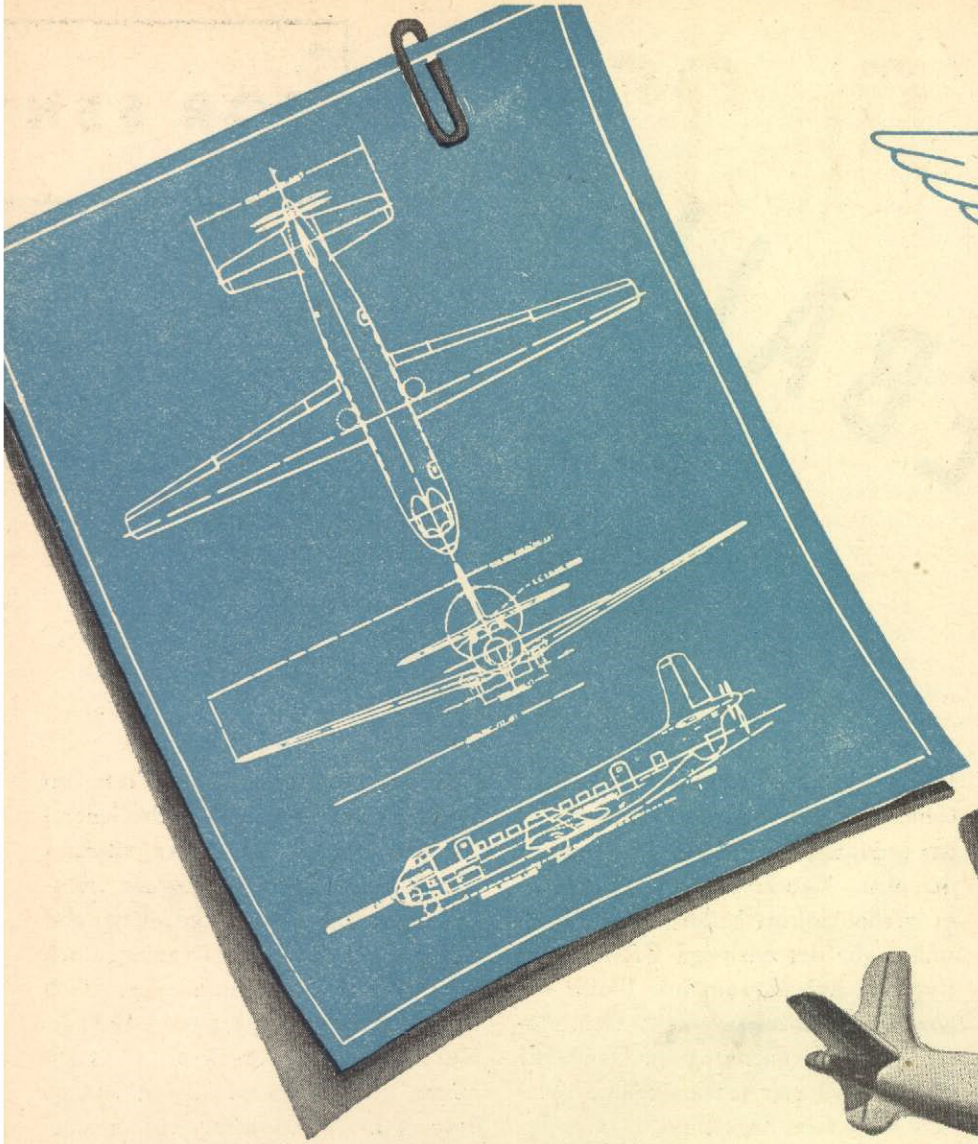


Ursprungligen var D-335 ett ensitsigt jaktplan.



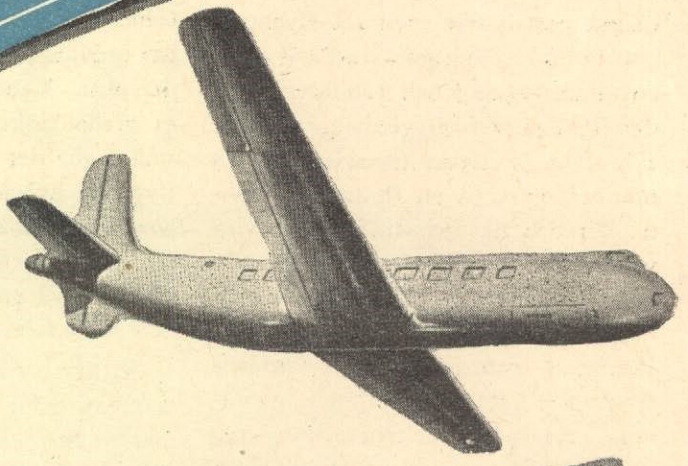
... men senare tillbyggdes en plats för spanare.





DOUGLAS

Skybus

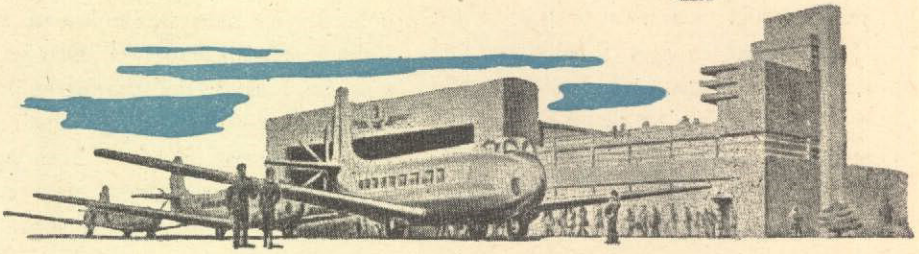


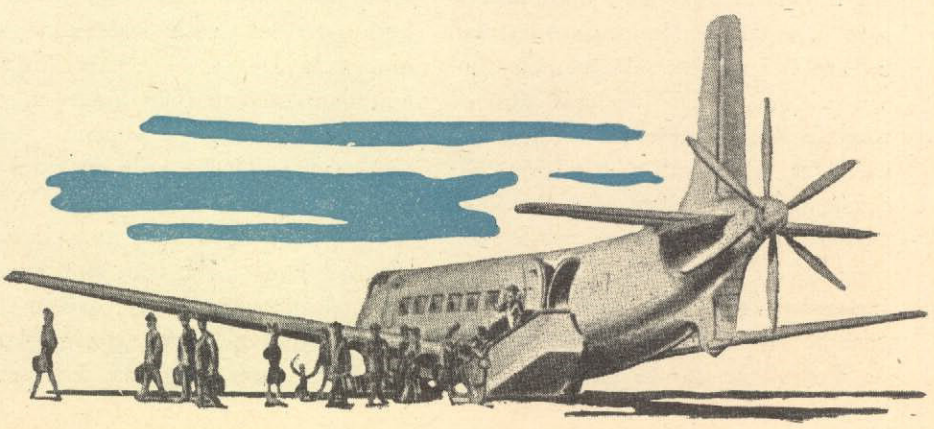
För flera år sedan började Douglas-ingenjörerna frångå det konventionella sättet att bygga flygplan. De planerade ett plan med två motorer framme i flygkroppen, drivande motroterande propellrar i aktern. Det flygande resultatet av dessa planer, blev en tvåmotorig bombare, kallad "Mixmaster", med sensationella prestanda och sällsynt vacker och ren vinge samt fulländad strömlinjeform.

Med dessa erfarenheter att bygga på, ritades DC-8, ett kommersiellt transportplan för 48 passagerare, ägnat att efterträda den berömda DC-3, som blivit standardutrustning för 95 % av världens flyglinjer under ett årtionde. DC-8 förses med två Allison V-1710 om 1 630 hkr vid 3 200 varv, som placeras bakom och under förarkabinen. Två 18 m långa ledade drivaxlar under kabinens golv överför kraften via en växellåda till de båda propellrarna i stjärten.

Genom de inbyggda motorerna minskas luftmotståndet med 25 % och ges bättre bärkraft åt vingen. Genom lägre landställ sparas vikt, som blir betalande frakt. Propellrarnas placering medför mindre obehag av motordånet i kabinen och passagerarna kan embarkera medan propellrarna är igång.

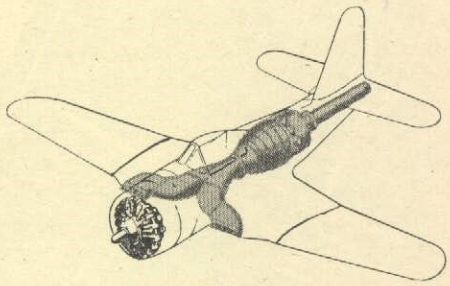
Operationskostnaderna blir relativt låga.





FÖR SENT

RYAN FIREBALL



För arton år sedan landade en okänd postflygare med ett Ryanmonoplan på Le Bourget nära Paris efter en atlantflygning och Lindbergh gav det fredliga trafikflyget helt nya vyer. För fem år sedan tränades USA:s militärflygare på en flotta Ryan-monoplan och de fick tillfälle att visa världen vad de gick för. För tre månader sedan dök ett tredje Ryan-monoplan ut ur den militära sekretessens skuggrike, och Fireball ger världens flygkonstruktörer en hel del huvudvärk. Även om det nya planet, som amerikanska marinen kallar FR-1 aldrig sattes in mot japanerna, förtjänar det all den publicitet som kan ges, det vill säga att varje flygtidning med självaktning har en artikel om Ryan Fireball.

Vad utseendet beträffar är Fireball allt annat än ovanligt bland militärplan. Det är ett lågvingat monoplan med en stjärnmotor i den trubbiga nosen och ser ut som plan gör mest — Corsair, Zero och Hellcat för att nämna några. Landställ med noshjul har också prövats några och åtskilliga gånger under kriget och experiment härmed har utförts även för hangarfartygsbaserade plan. Till exempel av general Dolittle's eskader som bombade Tokio för första gången. Både Wrigt Cyclone-motorn i nosen och General Electric's reaktionsaggregat har prövats på minst halvdussinet militärplan. Men kombinationen av dessa berömda kraftkällor och noshjulstället gör det ensitsiga FR-1 till en flygande hybrid, som inte liknar någonting annat under solen. Och piloterna berätta gärna att prestanda är till och med mer sensationella än planets underliga disposition.

Det nya Ryanplanet är lite långsammare än Schooting Star och Messerschmitt 262. Flera konventionella propellerdrivna plan skulle kunna flyga ifrån Fireball i planflykt. Den är varken det minsta, det snabbaste, högst klättrande eller tyngst beväpnade bland marinens jaktplan. Men det är väl inte alltför många som redan glömt att USA utklassade japanerna i allt utom stigförmåga och vändbarhet, under det första skedet i kampen om Stilla Havet — och att många amerikanska plan föllo för de nipponesiska kanonerna på kuppen. Därför byggdes Fireball för att möta de japspiloter som kunde klättra ifrån eller utmanövrera sina motståndare. Fireball kan starta från den minsta plätt på ett hangarfartyg, där en rent reaktionsdriven kärra aldrig skulle fått luft under vingarna, även med hjälp av raketaggregat. Trots en Wright Cyclone i nosen och General Electric i bakkroppen har sittrummet placerats framför vingens framkant vilket betyder att föraren har god sikt, även nedåt under flygningen och över nosen vid landningen. Och en motor som ger 1.350 hästkrafter plus aggregatets tryckkraft på 1 600 hästar ger en sammanlagd effekt på över 3 000 hästkrafter vid normal flygning. Den stiger med 1 000 fot i minuten för båda motorerna och marscherar 330 km/tim för enbart propellern, toppar 480 enbart med reaktionsaggregatet och kan dyka ifrån eller kurva ut varje annat jaktplan då reaktionsaggregaten accelererar snabbast i dykning. Hade inte japanerna valt sin sorti som skedde, hade här varit en svår nöt att knäcka för solens flygande söner.

På marken är FR-1 lika intressant för marina flygare och specialister. Det är det första massproducerade plan, som ritats för medelprestanda och för tillgängliga standardkraftkällor. Det är det enda hangarfartygsbaserade plan i världen från vilket piloten kan *se* den första stoppkabeln på däck, ända till den hugger tag, och det är betydelsefullt ur säkerhetssynpunkt när planen landa i *formation*.

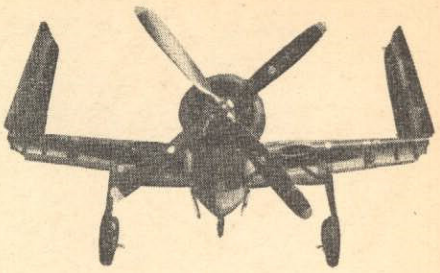
Grumman BEARCAT

På sätt och vis är Grumman F8F Bearcat närmare släkt med Ryan FR-1 Fireball än med sina egna bröder, Wildcat, Tigercat och Hellcat. Liksom Ryanplanet föddes Bearcat under den militära sekretessens tjocka täcke för mer än ett år sedan, medan Hellcat under tiden erövrade rubrikerna i världspressens krigskommunikéer. Liksom Ryan byggdes Bearcat för speciella krav, som uppställdes av de japanska planens prestanda. Både Bearcat och Fireball missade kriget endast emedan japanerna redan kapitulerade för atombomben innan invasionen av de japanska öarna kunde igångsättas. Men i alla andra avseenden är Bearcat typisk för Grumman, som enligt traditionen ägnar sig åt sjöbaserat flyg och — vad beträffar prestanda. Det kan fastslås att Bearcat är betydligt bättre än varje annan enmotorig föregångare, även om den aldrig kommer att skjuta ett skott på allvar.

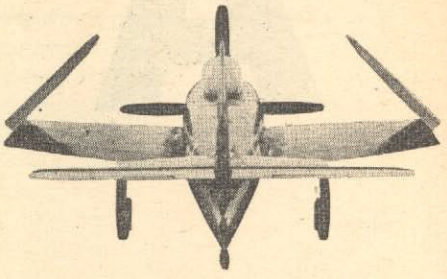
Vid första ögonkastet liknar Bearcat den berömda F4F Wildcat som skar sina lagrar i början av första världskriget. Bearcat har, trots sin fyrbladiga propeller, samma motor, som den mycket större F6F Hellcat. Men ett flygplan som är mindre än Wildcat, 1 360 kg lättare än Hellcat och som samlar 2 800 hkr under en extremt kort motorkåpa, erbjuder utan tvivel helt nya möjligheter för krigföringen till sjöss. Bearcat är ett sådant flygplan. De som har sett planet anser det vara det ilsknaste sjöplan som någonsin byggts i något land.

Bearcat startar från hangarfartyg eller baser i land på kortare sträcka än 60 meter och har en stigförmåga, som endast överträffas av Ryan Fireball, kan utmanövrera varje tänkbar motståndare och har högre marschfart än någon av sina föregångare. Två man kan byta beväpningen på hangarfartyget eller

(Forts. på sid. 44).



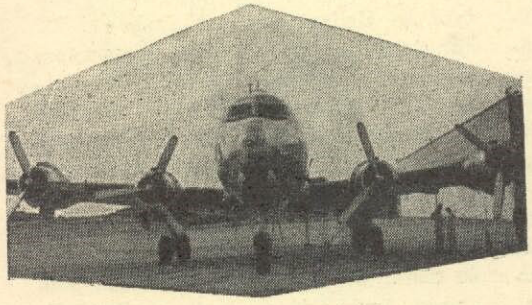
Den påminner något om J-22:an den nya Grummancatten med den ovanliga vinguppfällningen — världens ettrigaste marinjaktplan.



Lätt och kraftfull, liten men farlig är "den flygande björnen" Bearcat en ny triumf för Grumman.



AOA



Har Härmed Nöjet Inbjuda Eder Som Flyggäst

Signe Hasso kom hem på blixtvisit med American Overseas Airlines första flagship i reguljär atlanttrafik och fick sällskap med prins Carl Johan på återvägen. Men redan långt innan vår firade filmstar hade Vingar invigt AOA:s stora Skymaster, tillsammans med nära hundratalet andra flygfolk på Bromma.

Jänkarnas starka sida heter service under flygning. Och AOA går i spetsen för utvecklingen på detta område. Våra förväntningar var rätt högt ställda, då vi efter inbjudan anlände till Bromma med andan i halsen. Det första som mötte oss var anblicken av dominerande Skymastern, som vi numera börjar vänja oss vid samt en halvtimmes väntan på bättre flygväder. Amerikanarna flyger nämligen inte onödigtvis i dimma och soppa.

Nåja, taket höjde sig småningom och 48 inbjudna klättrade uppför stegen och till tonerna av fyra motorer taxade giganten ut mot banan. Det tog goda fem minuter att värma upp de fyra stjärnorna och avläsa de etthundra femtioelva instrumenten som dekorerar förarhytten.

Därav märkte passagerarna mindre än ingenting. Kabinen är väl ljudisolerad och Vingar hade beslutat sig för att lämna flygvetandet på cementplattan och känna sig som passagerare och gäst hos AOA. En ljusskylt i kabinen uppmanar honom på ett fint sätt att fimpa cigarretten och fästa säkerhetsbältet. En steward — 50 proc. världsman och 50 proc. hotellportier från Waldorf-Astoria — var älskvärt behjälplig, och därpå kunde han övergå till att betrakta den underliga påse som i fyrtioåtta ex. prydde länsstolarnas ryggar. Den har en minst sagt underlig konstruktion. Dessbättre behövde ingen undersöka dess funktion.

Som den smekande handen lämnar den älskades kind lättade Skymastern från cementbanan och vår gode vän stewarden bidrog till stämningens höjande genom att bjuda omkring äkta amerikanskt tuggummi, som förvandlade herrar redaktörer, flygfolk och kriminalkonstaplar till ett gemytligt tuggande, tigande ordenssällskap för välmågans bevarande. Framför oss har skylten slocknat och i en korg bjudes frikostigt Phillip Morris och tändstickor. Luftkonditioneringen fungerade perfekt. Och väl var det ty fyrtioåtta fullvuxna ickemedlemmar i riksföreningen Bort med Tobaken, som för första gången på åratal får var sin Phillip Morris i munnen skulle annars verksamt bidragit till molnigheten i kabinen. Under tiden har DC-4:an borrat sig igenom taket och flygningen går i strålande sol. Vi skulle mycket väl kunna tänka oss en förlängning av vistelsetiden i detta komfortabla luftslott med till exempel 19 timmar och landning på Idlewild eller La Guardia.

Vår synnerlige gode vän och hedersborgaren här på jorden dyker åter upp någonstans över det mellansvenska låglandet, iförd en bricka klirrande glas. Önskas Manhattan eller Sherry-Brandy? Jovars, tackar.

När kommer välskötta ABA att bjuda kola och pommac mellan Göteborg och Stockholm? För det gående svenska smörgåsbordet torde ligga utom räckhåll. Hur som helst, när man konfronteras med s. k. kundservice faller man som en mogen frukt i händerna på AOA.

Som det nu föll sig, hade fem flygare i förarhytten och Florman, Bertil, länge haft Bromma bärvåg... Nej stopp där, flygvetandet sover, endast medvetandet är vaket när vi går igenom molntäcket rätt över Bromma och kommer in för landning, väl vetande att flygåldern är inne.

Timmar efteråt kan man i stadsvimlet, på bussar och spårvagnar glatt nicka mot varje tuggummituggande individ av manskön, tio mot ett att han var "flygare" under någon välanvänd förmiddagstimme. Nu går flyget regelbundet och det står var och en fritt att få tuggummi, cigarretter, drinkar och — befordran över Atlanten.

Mr Loo Ping:

Lär Er flyga!

I samband med trimning och stabilitet kan nämnas snö- och isbildning på vingar, kropp och roderorgan. Många nonchalera helt de risker, som uppstå på grund av isbildningen och detta kan få katastrofala följder, ha vi många bevis på. Även små mängder is kan göra, att flygplanet ej lättar vid starten. Ja, det är kanske rena oförståndet eller okunnigheten?

Is och snö på vingarnas översida ökar luftmotståndet och tryckskillnaden mellan över- och undersidan blir mindre än normalt och lyftkraften minskar. Rimfrost eller is på vingarna, även i små mängder, förorsaka lyftkraftsminskning. En annan inverkan, som är mycket farlig är den, att profilen ändras, och därmed också hela vingens aerodynamiska verkan.

Det är i samband med is och snö främst tre fall man måste hålla i sär: *Motståndsökningen, formförändringen* och den *ökade vikten.*

Profilen har getts en utformning, som är den lämpligaste, och om olika profiltyper ha vi ju redogjort för tidigare, och lägger sig då is på vingen, blir kanske profilen en sådan, att vingen inte alls förmår bära flygplanet. Finnes is och snö på flygplanet före starten är det *absolut nödvändigt* att före starten avlägsna denna. Framförallt vingar, roder och propeller måste vara fri från is och snö, annars kan lätt en olycka ske.

Fig. 1 visar isbildning på en vinge och kan lika väl gälla ett roder. Som alla vet, kan man under flygning råka ut för isbildning och isen fastnar då vanligast på vingens eller rodrets framkant, som fig. 2 visar.

Med den hastighet det här är fråga om, kan stora skador uppstå på flygplanet även vid mycket små mängder av is på propellern. Vibrationerna kan bli så stora, att skador uppstå på motorn, ja, motorfundamentet kan knäckas och motorn slitas loss. Kringflygande isbitar kan skada flygplan och besättning. Isbildning kan även hindra rodrens manövrerande och följden av detta inses lätt.

Is och snö, som fastnar på vingar, roder och kropp kan också förorsaka skador på så sätt, att belastningen blir för stor på grund av för tjocka is- och snölager. Om vi tänka oss ett flygplan med långa vingar inses lätt vilken påkänning, som uppstår vid vingroten, om vingen är övertäckt med ett lager av is.

De viktigaste krafterna på ett flygplan.

Vi ha tidigare studerat de viktigaste krafterna som påverka flygplanet vid olika tillfällen. Dessa krafter skola vi nu skärskåda från konstruktörens synpunkt.

När man beräknar ett flygplans hållfasthet, utgår man ifrån vissa typiska belastningsfall och beräknar hur flygplanets olika delar skola dimensioneras för att tåla dessa påkänningar. Belastningsfallen väljas så, att om flygplanet tål dessa, håller det också för alla andra belastningskombinationer, givetvis inom de gränser, som konstruktören angett. Är ett flygplan ej konstruerat för avancerad flygning, så får man naturligtvis ej utföra sådana rörelser. Det är ganska vanligt, att *vissa* avancerade rörelser äro förbjudna ex bunt, ryggspin osv. Man måste alltid känna till de bestämmelser, som gälla flygplanet i fråga vad avser förbjudna rörelser, max. hast., last mm. Det är inte endast föraren utan även mekanikerpersonalen, som måste känna till dessa bestämmelser.

Belastning vid vindbyar.

Då lufthavet är stilla eller rör sig med jämn hastighet, jämn vind, går ett flygplan i planflykt med jämn hastighet. Flygplanet utsättes ej för några extra belastningar. Lufthavet är emellertid långt ifrån stilla, och de dagar på året, då jämn vind råder, är lätt räknade. Man talar om "byig" vind och alla vet säkert, att därmed menas en vind, som blåser med ojämn styrka (hastighet).

Om en vindby rör sig horisontellt rakt mot flygplanet, verkar detta precis som om flygplanets hastighet i förhållande till den omgivande luften ökades. Detta resulterar i ökad lyftkraft. Vi erinra oss från en tidigare art., att lyftkraften är proportionell mot kvadraten på hastigheten. Detta gör, att även en liten hasitghetsökning medför en ganska kraftig lyftkraftsökning. Flygplanets vikt är densamma, varför jämvikten störes och flygplanet lyftes hastigt uppåt.

Rör sig vindbyn horisontellt med flygplanet, uppstår en tillfällig minskning av luftens hastighet. Lyftkraften blir mindre och flygplanet sjunker hastigt ett stycke, tills vindbyn passerat, då flygplanet ånyo träffas av den normala luftströmmen och fallrörelsen bromsas upp.



Fig. 1.

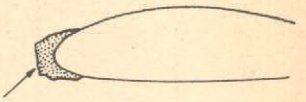


Fig. 2.

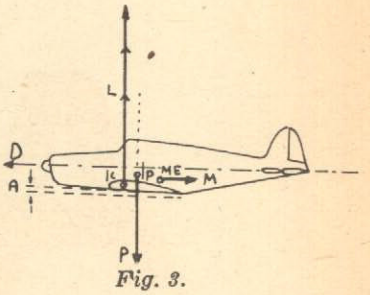


Fig. 3.

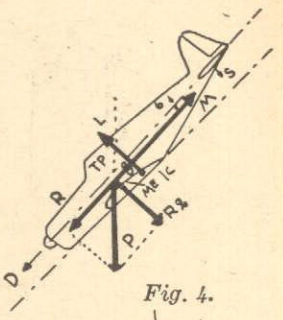


Fig. 4.

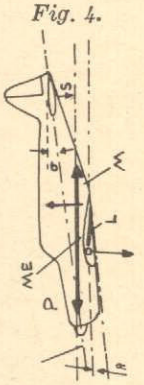


Fig. 5.

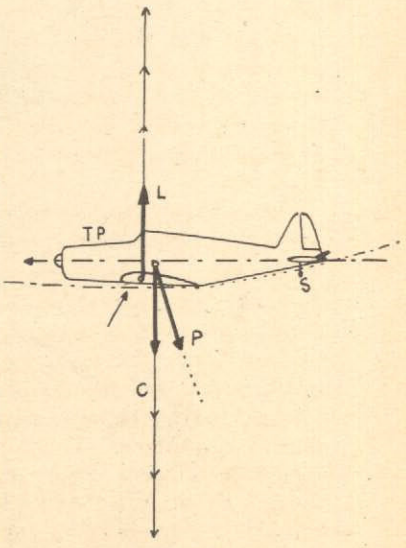


Fig. 6.

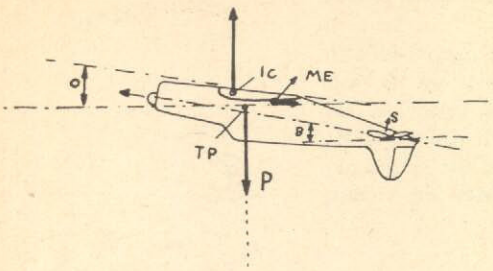


Fig. 7.

Lär Er flyga genom Vingårs flygkurs

Ökningen av lyftkraften medför i båda fallen, att vingarna utsättas för kraftiga påkänningar och vingarna vill böjas uppåt. Av fig. 3 framgår, att belastningen kommer på vingens framkant, eftersom lyftkraftscentrum 1c, och därmed bärlinjen, ligger tämligen långt fram vid de anfallsvinklar det här är fråga om. Vingen vill inte endast böjas uppåt, utan även vridas, vilket torde framgå av fig. 3.

I lufthavet finnes också luftströmmar av mer eller mindre vertikal riktning. De uppkomma bland annat av ojämnheter på marken, olika molnformationer eller av temperaturförhållandena i luften.

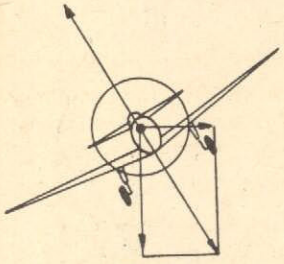


Fig. 8.

Belastning vid dykning.

Vi skilja på dykning med en lutning av ca 45° och 90°. Vid en dykning med 45° verkar inte hela tyngdkraften som belastning på vingen. Av fig. 4 framgår, att tyngdkraften P kan uppdelas i två komposanter R_1 och R_2. R_1 verkar i samma riktning som D och R_2 utgör belastningen på vingarna. R_2 är betydligt mindre än P och L måste också vara betydligt mindre än under planflykt, om flygplanet skall bibehålla sin bana. Anfallsvinkeln blir därför liten och i fig. O. Av denna anledning ligger lyftkraftscentrum långt bak. Vi ha tidigare talat om, att när anfallsvinkeln minskar, så flyttas lyftkraftscentrum bakåt.

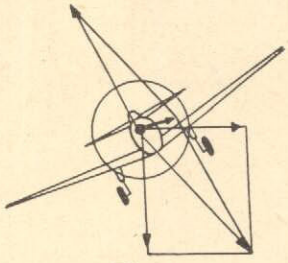


Fig. 9.

Vid vertikal dykning (90°) pekar flygplanets nos över något och det verkar som om dykvinkeln vore mer än 90°. Orsaken är, att vingprofilen har lyftkraft även om anfallsvinkeln är negativ. I fig. 5 är anfallsvinkeln sålunda tämligen stor på negativa sidan, så att lyftkraften blir = 0. Detta betyder inte att ingen lyftkraft förutom motståndet verkar på vingen. Denna utsättes tvärt om för ett kraftigt moment V, som söker vrida vingens framkant nedåt och dess bakkant uppåt. Vingen utsättes för en liknande vridning även vid mindre dykvinklar. Vid en dykvinkel av 90° är belastningen V störst, och den ökar med kvadraten på hastigheten.

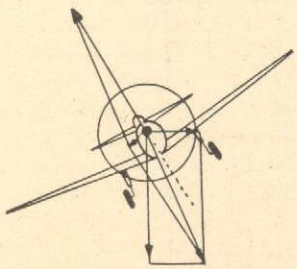


Fig. 10.

Ett modernt strömlinjeformat flygplan kommer lätt upp i hastigheter på 1000 km/tim. Påkänningarna bli mycket stora och endast specialbyggda flygplan tåla dessa dykningar.

Belastning vid upptagning.

De största krafter, som ett flygplan över huvud taget kan utsättas för, uppstå vid kraftig upptagning ur en dykning. Upptagningen innebär, att flygplanet föres ur dykningen i en båge, till dess flygplanet flyger i planflykt eller stiger. Under dykningen är lyftkraften ganska liten enligt vad som sagts i fråga om de två föregående belastningsfallen. Vid urgången ur dykningen skall en lyftkraft alstras, som motverkar flygplanets vikt och centrifukalkraften. Centrifugalkraften ökar med hastigheten och med den minskade svängningsradien.

Ett störtbombplan brukar beräknas för en centrifugalkraft på 6—10 gånger flygplanets egen vikt. Vingarna måste alltså konstrueras så, att de tåla dessa stora påkänningar, som uppstå då lyftkraften skall alstras, se fig. 6.

Belastning vid ryggflygning.

När ett flygplan flyger på rygg är lyftkraften riktad åt rakt motsatt håll mot normalt i förhållande till vingen. Anfallsvinkeln är negativ och ganska stor. Flygplanets stjärt ligger lägre än flygkroppen, se fig. 7. Lyftkraftscentrum ligger i vingens framkant.

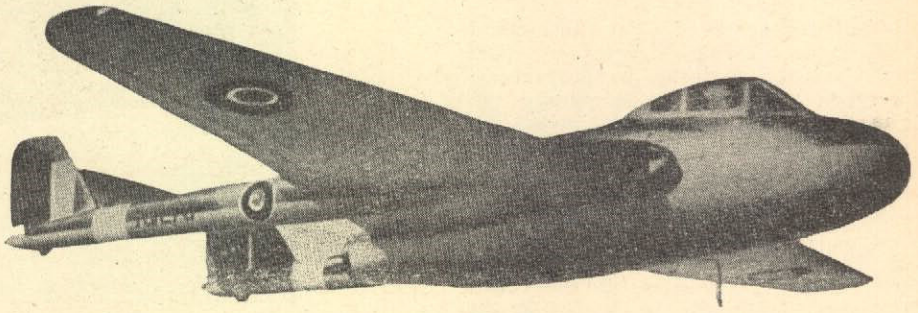
Centrifugalkraften vid svängar.

Vid svängar tillkommer centrifugalkraften. Om man antar, att drag- och bromskraft upphäva varandra, behöver i en sväng alltså endast hänsyn tagas till tyngd-, lyft- och centrifugalkrafterna. Vid en korrekt sväng, dvs. då flygplanet varken kanar utåt eller glider inåt, äro dessa tre krafter i jämvikt, se fi. 8. Vid en felaktigt utförd sväng äro de tre krafterna ej i jämvikt. Vid för svag lutning i förhållande till svängningsradien blir resultatet en kaning utåt, se fig. 9. Är lutningen för stor blir resultatet enligt fig. 10.

Centrifugalkraftens och lyftkraftens storlek är beroende av flygplanets lutning i svängen, hastigheten och svängningsradien. Förändras alltså någon av dessa faktorer, måste även de båda andra ändras, för att svängen skall bliva korrekt. (forts.)

NYTT FRÅN ENGLAND

I *Vampire*

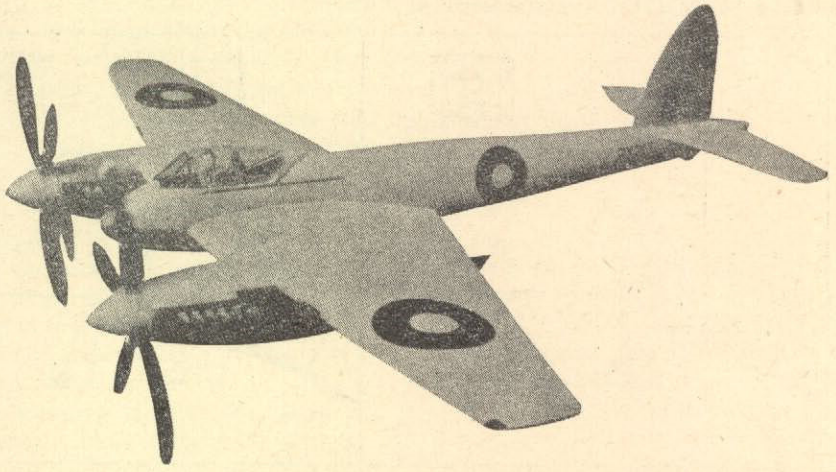


Censuren har nu frigivit den andra av Englands accepterade reaktionsplan, och det första reaktionflygplan som kommer att bära Svenska flygvapnets tre kronor på vingarna. De Havilland Vampire liknar något Lockheed Lightning och är det första reaktionsdrivna planet med dubbla stjärtbommar; vad som i tysthet sker med J-21R är ännu förborgat. Stabilisatorn mellan de två fenorna ligger rätt högt för att inte brännas av avgasflamman från aggregatet. De två stora luftintagen är belägna i vingens framkant, tätt intill kroppen.

Landningsstället med noshjul är det allmänt accepterade ifråga om reaktionsplan, men Vampires noshjul är anmärkningsvärt kort. Planet är, frånsett sittrummet, byggt i helmetallkonstruktion och visar mycket goda prestanda.

Typen flögs för första gången i september 1943, men först på våren 1944 kunde max.-hastigheten pressas över 800 km/tim. Planet anses inte kapabelt att överträffa Schootings Stars 960 km/tim. Goblinaggregatet medger en max.-höjd av 15 000 m och därmed är övertryckskabinen nödvändig. Spännvidden är 12 m, höjden 2 m och vingytan 25 m².

Detta reaktionsjaktplan har hållits i beredskap för att möta ev. tyska långdistansjaktplan som hade varit oöverträffade på kontinenten. Det finns inga rapporter från operationer med Vampire, då den kom för sent för att insättas i striderna.



II *Hornet*

Det är allmänt bekant att De Havilland Mosquito hade det näst lägsta antalet förluster genom direkta fiendeaktioner. Detta berodde på utmärkta all round-prestanda och den höga farten. Mosquito flög ledigt ifrån fiendejakten. På basis av erfarenheterna från Mosquito konstruerades ett ensitsigt långdistansjaktplan, Hornet.

Liksom Tigercat, den amerikanska motsvarigheten, avsågs Hornet som hangarfartygsbaserat jaktplan, men kom aldrig i strid. Utan vatteninsprutning i cylindrarna placerar sig Hornet bland världens snabbaste propellerdrivna jaktplan med toppfart överstigande 750 km/tim, och en flygsträcka på 4 000 km.

Beväpningen följer samma linjer som Mosquito, men utan vapen i nosen. De fyra 20 mm akan ligger under flygkroppen. Trots likheten med Mosquito är spännvidden avsevärt mindre, vingspetsarna tvära som på de snabbaste Mosquito transportplanen. Propellrarna ligger framför nosen.

Flygkroppen är av känd träkonstruktion men vingarna är byggda efter nya linjer med översidan klädd med dubbla lager plywood och undersidan av lättmetall på trä- och metallspryglar.

Motorvalet influerades av det faktum att Merlinmotorerna fungerade bättre i Lockheed Lightning än Allison-motorerna. Babordmotorn är en Merlin 130 på 2 070 hkr och styrbords en Merlin 131 med samma hästkraftsantal.

Hornet flög första gången till Hatfield i England den 28 juli 1944 och sändes ut till RAF i februari 1945. Spännvidden är 13,5 m, längden 10,35 m och vingytan 33,57 m².

III *Firebrand*



Otaliga gånger under det stora kriget har Seafire, Corsair, Tigercat och Firefly visat att moderna hangarfartygsbaserade plan inte har någonting gemensamt med de långsamma, svagt beväpnade maskiner, som ursprungligen lyfte eller katapultstartades från krigsfartyg.

Sista skriket från England — den ledande världsmakten till sjöss, ifråga om marinflyg, som just nu frigivits av den militära sekretessen, är Blackburn Firebrand T. F. Mk. Iv. A. Det är ett ensitsigt plan, som förmår bära alla slags offensiva vapen, snabbt och lättmanövrerat med god stigförmåga men låg landningshastighet. Förresten är det ett konventionellt, lågvingat monoplan. Endast stabilisatorns placering bakom fenan ser lite ovanligt ut. Härigenom skuggas inte rodren vid låg fart. Vingarna har efter typritningen att döma raka kanter och väl rundade spetsar. I vingens framkant finns luftintag till förgasaren och oljekylaren, närmast flygkroppen. Härigenom blir planet mycket lätt att känna igen.

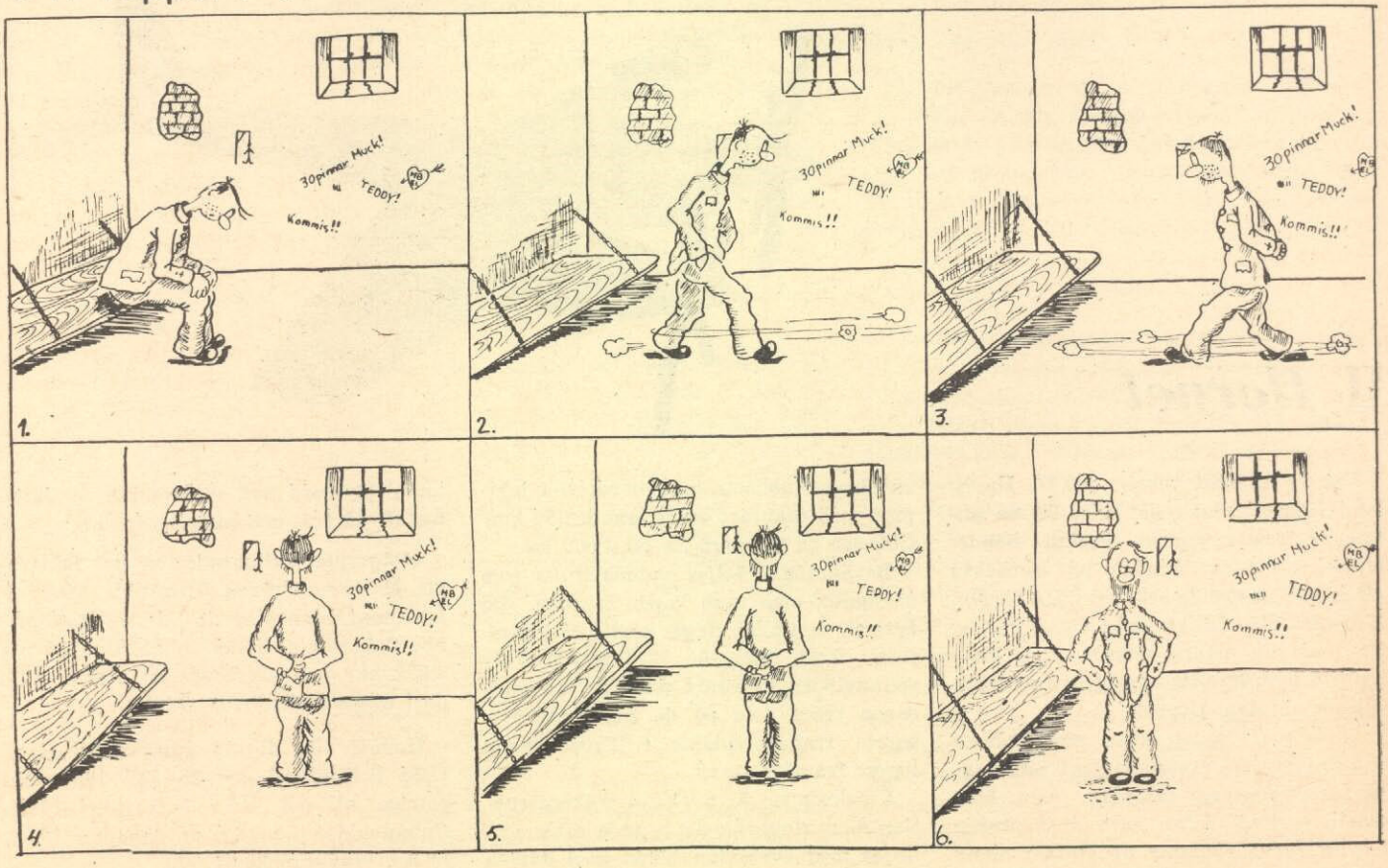
Stjärtplanens raka kanter bidrar till att göra Firebrand till ett ovanligt vackert och välproportionerat plan. Det motviktsbalanserade höjdrodret har ävenledes rak bakkant.

I nosen sitter en Bristol Centaurus luftkyld stjärnmotor, som med approximativt 2 500 hkr ger Firebrand en max. hastighet på lägsta höjd av 515 km/tim och på 6 000 m 542 km/tim — med en torped under flygkroppen. Stighastigheten, fortfarande med torped, är 700 m per min. Högsta ekonomiska marschfart på 3 000 m är 462 km/tim. Med fällda flaps är stallningsfarten för Blackburn Firebrand 120 km/tim.

Bränsle medföres i två tankar av vanlig metallkonstruktion, men med självtätande överdrag. Huvudtanken ligger framför sittrummet och nr 2 under sittrumsgolvet. För längre flygningar kan reservtankar under vardera vingen på upp till 100 gallons medföres, och sedan de äro tömda, kunna de fälla. Om ingen torped medföres, kan ytterligare en fällbar tank monteras under flygkroppen i torpedfästet. En tank för smörjolja, är placerad mellan motorspantet och huvudtanken.

4711 Tapper (Originalserie av "Kille".)

UTAN KOMMENTARER





Ormen och Adams

Adams var ny i landet — en grön-göling utan tvivel. Det var tur för honom att han ännu ägde den ungdomliga entusiasmen, men de äldre kamraterna förlorade ingen tid att tala om för honom vart hans oerfarenhet kunde föra i detta land.

Han hade varit hos oss i tre veckor och kände sig fullt hemmastadd, och därom är intet ont att säga. Vi hade tillsammans prövat det mesta, som kusten hade att bjuda på, och inom kort hade han blivit "en av grabbarna". Vi tyckte alla om honom. Han var en typisk pilot från "slaget om England". Han hade tre erkända och två troligen nedskjutna motståndare, Distinguished Flying Medal och flög som om han varit född i sin Hurricane.

Men han hade ett olyckligt drag. Några återvändande veteraner hade varnat honom för de amsagor vi skulle slå i honom innan han blivit varm i kläderna och kommit underfund med vad som kunde vara sant och vilket som var uppenbar lögn. Följden var att han bara grinade åt, vad vi än sade om förhållandena här ute och kom med sitt: "Det gamla vanliga snacket förstås?"

Det var inte renhårigt av honom, för en hel del av vad vi berättade hade en hel del gemensamt med sanning och något var också blodigt allvar.

Det *fanns* alltså bläckfiskar i viken — fast kanske inte precis de monster vi hade beskrivit. Det *fanns* hajar i hamnen — och gott om dem till och med, fast jag måste hålla med om att det var sällan man såg mer än en av dem åt gången, så kanske hade han rätt i sin tvekan att acceptera våra berättelser om stim på mer än hundra hungriga bestar. Och inte ens den största skorpion han fick syn på närmade sig de dimensioner som vi förfäktade.

Men som redan nämnts, innehöll våra skildringar åtminstone ett korn av sanning, så det var otur att unge Adams blankt nekade att tro oss när vi verkligen talade allvar. Ingen kunde få honom att tro på faran för ormar på flygfältet.

Ett år tidigare hade det varit en överhängande fara — frånsett att det var mot order — att gå över fältet utanför de välutmärkta stigarna. Hela Afrikas västkust tycktes nedlusad med orm och speciellt voro de farliga arterna talrikt företrädda.

När fältet efter hand byggts ut och flygtrafiken ökat hade de ovälkomna gästerna efter hand dragit sig tillbaka till djungeln, men de förblevo våra grannar och avlade talrika nattliga visiter på fältet. De första besättningarna som landade på morgonen, fick därför iaktta stor försiktighet, även om bullret tycktes vara det bästa skyddet mot de objudna gästerna.

Men vår unge vän nekade blankt att tro på deras förekomst, och det gjorde han ingen hemlighet av. "Jag har varit här i tre veckor och jag har inte sett en stjärt en gång."

Vi brydde oss inte om att disputera med honom. Vi kom ner först på morgonen och körde motorerna varma och oljudet jagade väl bort lejonparten av de obehagliga och farliga djuren innan piloterna slutat sitt kaffe.

I vilket fall som helst blev nykomlingen mera solbränd för varje dag och han skulle väl själv med tiden bli varse. Och det blev han — fast på ett mera otrevligt sätt än någon av oss hade väntat.

En morgon, efter en händelselös vecka, startade han i gryningen på ett farligt uppdrag. Hans mekaniker och jag gick omkring och väntade på att han skulle komma in för landning igen och vi pratade om dom där hemma och tittade förstrött på hur ett gäng infödingar gick och slog gräs med sina buskknivar bakom de uppställda planen.

Så hördes äntligen hans motor och vi såg planet under landningsvarvet och kommenterade hans sätt att landa. Då han rullat ut, vände han kärran och taxade in mot raden av uppställda plan. Han kuperade motorn, lossade säkerhetsbältet och fallskärmsremmarna och innan vi hade hunnit runt stjärtplanen hade han hoppat ur planet. Då hördes ett gällt skrik och han "frös fast" i sin ställning, med ena foten på marken och den andra på sista tåhålet i planet.

Jag blev blek när jag såg hans ansiktsuttryck, stelnat i fasa. Vi snodde runt planet och blev stående som fastvuxna. Orsaken till hans fasa var klar för oss alla. Fastnaglad vid marken av hans fot krälade en meterlång svart mamba — ingen stor orm, men inte dess mindre livsfarlig. Reptilen måste ha sovit när vi körde upp motorn och dånet hade inte jagat bort den. Likaså hade den ignorerat det landade jaktplanet och vaknat till full vitalitet, först när pilotens fot hamnade strax bakom dess nacke.

För ögonblicket var den ofarlig, trots den piskande stjärten, men marken bestod av lös sand och om några sekunder kunde en meter koncentrerad död vara fri och hugga. Men räddningen kom från oväntat håll.

Med ett skrik "Stå stilla, master", rusade en av infödingarna mot ormen med sin *machete* i högsta hugg. Det blixtrande stålet svepte förbi och mambans kropp, minus huvudet och några centimeter, krälade iväg under planet och den unge flygaren satte sig handlöst på backen.

Från den dagen talades det inte om amsagor längre. Ormar, som samtalsämne var tabu och varken unge Adams eller någon annan vid vår flygbas i Afrika tog upp händelsen igen.

PÄRTTYLI VIRKKI:

Finlands vingade riddare

III



Flygmästare Juutilainen berättar flygäventyr för "Vingars" läsare genom krigskorrespondenten Ilanko.

Denna gång står två ettriga jaktflygare i tur att presenteras, två goda vänner ur samma flottilj. Mången glädje och sorg delade de innan de skildes för alltid då den ene trädde över den gräns därifrån ingen återvänder.

Ässet bland våra jaktflygare, flygmästare Ilmari Juutilainen, erhöll redan rätt tidigt sitt Mannerheimkors, den 26. 4. 42, eller m. a. o. samtidigt som kapten Kahla och löjtnant Winqvist, som vi berättade om i vår första artikel.

Flygmästare Juutilainen är bara 30 år, men han har hunnit med mycket här på jorden och ovanför densamma. Hans flygintresse daterar sig redan från pojkåren. I Sordavala iakttog han dag ut och dag in militärflygarnas evolutioner. Hans intresse bara ökades då hans äldre bror skänkte honom Richthofens bok "Den röde jaktflygaren". Sedan började han bygga modellplan. I bröderna Karhumäkis privatflygskola erövrade han sitt A-diplom år 1934. Som värnpliktig erhöll han förarskolning i flygvapnet, och sedan han gått i aktiv tjänst som underofficer utgick han som primus ur förarkursen det året. Efter tjänstgöring vid olika förband transporterades han i mars 1939 till den flottilj han sedan tillhört hela tiden.

Under vinterkriget flög han en Fokker D 21 och vann två luftsegrar. Dessutom deltog han i de ytterst farliga striderna mot de ryska trupperna på Finska vikens is efter genombrottet söder om Viborg.

I det sista kriget flög han först Brewster F 2A-1 och senare Me 109 G 2. Och nu kom hans utomordentliga flygaranlag till sin fulla rätt. Utmärkande för honom är en kolossal kamplust, men också full uppskattning av motståndarens förtjänster. När han på sitt livliga sätt berättar om sina luftstrider, som resulterat i mera än 100 segrar, glömmer han aldrig att "lyfta på hatten" för sina forna fiender. En fullblodsflygare från huvud till fot. Han har fällt ryska bombplan, spaningsmaskiner och framför allt jaktplan, och han har mött både goda och mindre skickliga motståndare.

Det är självfallet omöjligt att ge en fullständig bild av Juutilainens jaktflygarbana inom ramen för en artikel som denna, och å andra sidan vore det inte heller rätt då vi förlorat kriget. Några av våra läsare kunde kanske tro att vi försöker försvara och bortförklara vårt nederlag.

Men om vi betraktar flygmästare Juutilainens äventyr ur flygarens synpunkt öppnar sig helt andra vyer för oss. Redan hans aktningsfulla inställning till motståndarna och hans ofta uttalade önskan att få träffa dem personligen under fredliga förhållanden, ger oss rätt att förtälja några av hans mest spännande upplevelser.

En gång 1942, då Juutilainen i sin Brewster eskorterade en bombmaskin, upptäckte han ett fientligt jaktplan som försökte angripa bombaren. Han fördrev fienden, men en stund senare märkte han att ryssen nu låg bakom honom inom gott skotthåll. Nu gällde det att komma undan, men motståndarn satt som fastklistrad bakom honom och besköt honom titt och tätt. Slutligen svängde Juutilainen plötsligt sin maskin mot Mig'en. Nu blev det kurvkamp. Efter några varv var han bakom ryssen men kom inte till skott. När de snurrat om med varann en tjugo varv hade de båda maskinerna drivit ut över flygfältet vid Viitana. Fienden tryckte "spiken i botten" och försökte angripa framifrån. Men då fick Juutilainen honom ett ögonblick på kornet, och en gång till behövde han inte sikta...

På en spaningsflygning märkte Juutilainen och hans kamrater en gång att flera fientliga jaktplan startade från flygfältet i Sekehe, uppenbarligen för att hindra deras spaning. De tog snabbt höjd och den vanliga manövreringen för bästa position började. Plötsligt upptäckte finnarna en rysk maskin som störtade emot dem som förryckt. Den gossen tycktes vara alldeles renons på nerver. Han angrep ungefär i samma stil som Gustaf den II Adolfs hakkapeliter, som Juutilainen efteråt utlät sig. Varje finsk maskin försökte i tur och ordning beskjuta honom, men varje gång rutschade Hurricanen ur siktet. Slutligen kom Juutilainen ur en brant kurva i skottposition och brände av sin första serie. Fienden dök ner på huvudet och Juutilainen efter. När ryssen tog upp sin maskin sköt Juutilainen igen, och så var saken klar.

När han avfärdat denna motståndare blev han själv ansatt av två Hurricane jaktplan. Juutilainen gjorde sin patentsväng, och där låg den ena som på bricka, fick sin serie och störtade i skogen. Men den andra var kvickare i vändningarna och rusade till anfall mot Juutilainen med alla sina 12 sprutor spelande. En otäck eldmatta utbredde sig bredvid hans maskin. Eldmattan kröp allt närmare och då beslöt Juutilainen tillgripa en drastisk åtgärd: han kastade sin Brewster i lodrät störtflykt. Men fiendeplanet följde efter. Farten ökades fruktansvärt, maskinen formligen vrålade och marken rusade emot honom. Eldmattan försvann, men kanske fienden bara höll en liten paus i eldgivningen. Men nu måste han ta upp planet om han ville undgå att borra sig in i den östkarelska ödemarken. Juutilainen fattade spaken med båda händerna och drog med sammanbitna tänder och vitnande knogar. Det blev dimmigt för ögonen, det brusade i huvudet, och med ens blev allting svart. Men hans instinkt sade: "Drag bara vidare, drag!" Och Juutilainen slet i spaken. Långsamt höjde planet sin nos ur den vilda störtdykningen, och snart var han vid fullt medvetande igen.

Men var fanns fienden? Juutilainen spanade omkring sig åt alla håll men fick inte syn på honom. Det ryska jaktplanet var och förblev försvunnet, och väl hemma igen kunde inte heller någon av kamraterna ge en förklaring på gåtan. Förmodligen hade motståndaren i vild fart dykt ner i någon av Östkarelens klyftor.

I en annan luftstrid började motorn i Juutilainens Me 109 krångla, och slutligen slocknade den nästan helt och hållet. Efter många om och men fick han den nödtorvtigt i gång igen och kunde ta sig hem. Han låg långt ute på finska viken då malören inträffade.

Som en av sina mest påkostande strider betraktar Juutilainen tvekampen med en sagolikt skicklig rysk jaktflygare. Den räckte nästan en hel timme. Båda gjorde sitt bästa och försökte beskjuta varann ur olika lägen. Det tog på ammunitionsförråden och slutligen märkte båda att de skjutit bort sin sista patron. Vad hjälpte där då annat än att vinka vänligt (och trött) med handen och önska motståndaren lycka på hemfärden. Just denne jaktflygare ville Juutilainen gärna träffa för att personligen få tacka honom för den vilda leken.

I sitt förband hade Juutilainen ansvaret för sina yngre kamrater. Ofta måste han mellan slagen gå upp och leka katt och råtta för att lära de unga oerfarna flygarna hur de skulle behandla sina kärror i luftstrid.

Flygmästare Juutilainen håller sig med prima nerver. Hans lugn, snabba uppfattning och enastående förmåga att bedöma en svår situation kunde ge upphov till otaliga berättelser. Glad och livlig som han är har han blivit högt uppskattad i kamratkretsen. I hans hem väntar tre duktiga pojkar att få fortsätta hans flygarbana. Det förtjänar omnämnas att flygmästare Juutilainen är en ivrig segelflygare.

För sina förtjänster har flygmästare Juutilainen två gånger belönats med Mannerheimkorset. Denna ära delar han med en enda annan man i Finlands armé, jaktflygaren kapten Hans Wind.

En sjusärdeles jaktflygare.

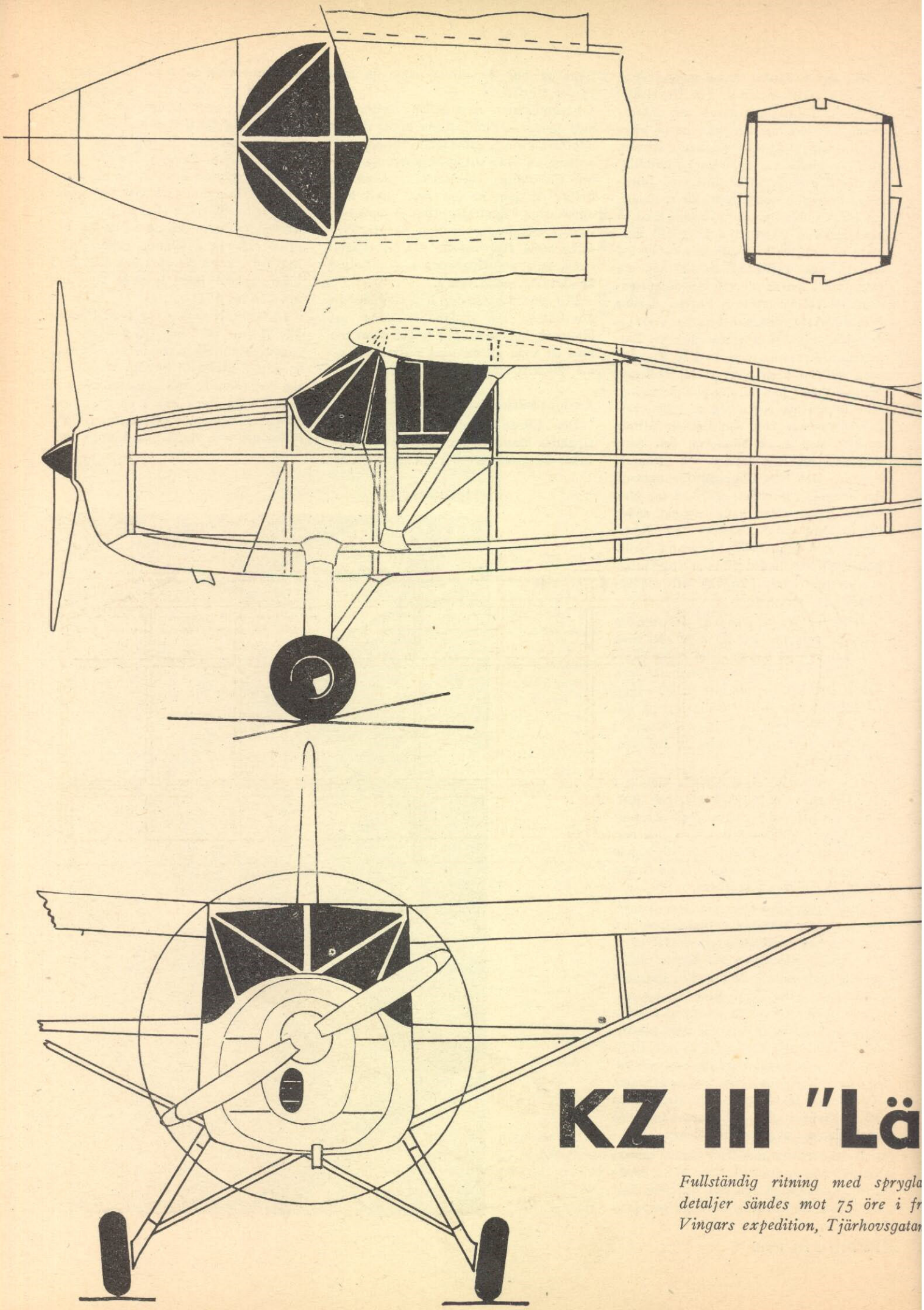
Den fjärde i ordningen av våra 19 flygande Mannerheimriddare är löjtnant Lauri Nissinen, som erhöll sitt höga utmärkelsetecken den 5 juli 1942. Han var länge en av våra mest framgångsrika jaktflygare, som stadigt och jämnt förbättrade sin flottiljs och sina egna nerskjutningssiffror. Ibland försvann han på en tid från fronten, läste läxor som snälla skolgossar brukar, for ut igen för att slåss, återvände på nytt till sina studier i officersskolan eller krigsskolan för att längre fram kunna ägna sig åt en aktiv officers krävande yrke. Och så åter till sitt gamla förband, tills hjältedöden avbröt hans lysande flygarbana den 17 juni 1944.

Löjtnant Nissinen var född i Joensuu den 31 juli 1918 och till åren en av de yngsta Mannerheimriddarna. Efter att ha gått 5 klasser i lyceum anmälde han sig som frivillig vid flygstationen i Sordavala. Där gick han i en reservmekanikerkurs och hade självfallet goda tillfällen att leva flygarnas dagliga liv.

(Forts. sid. 46.)

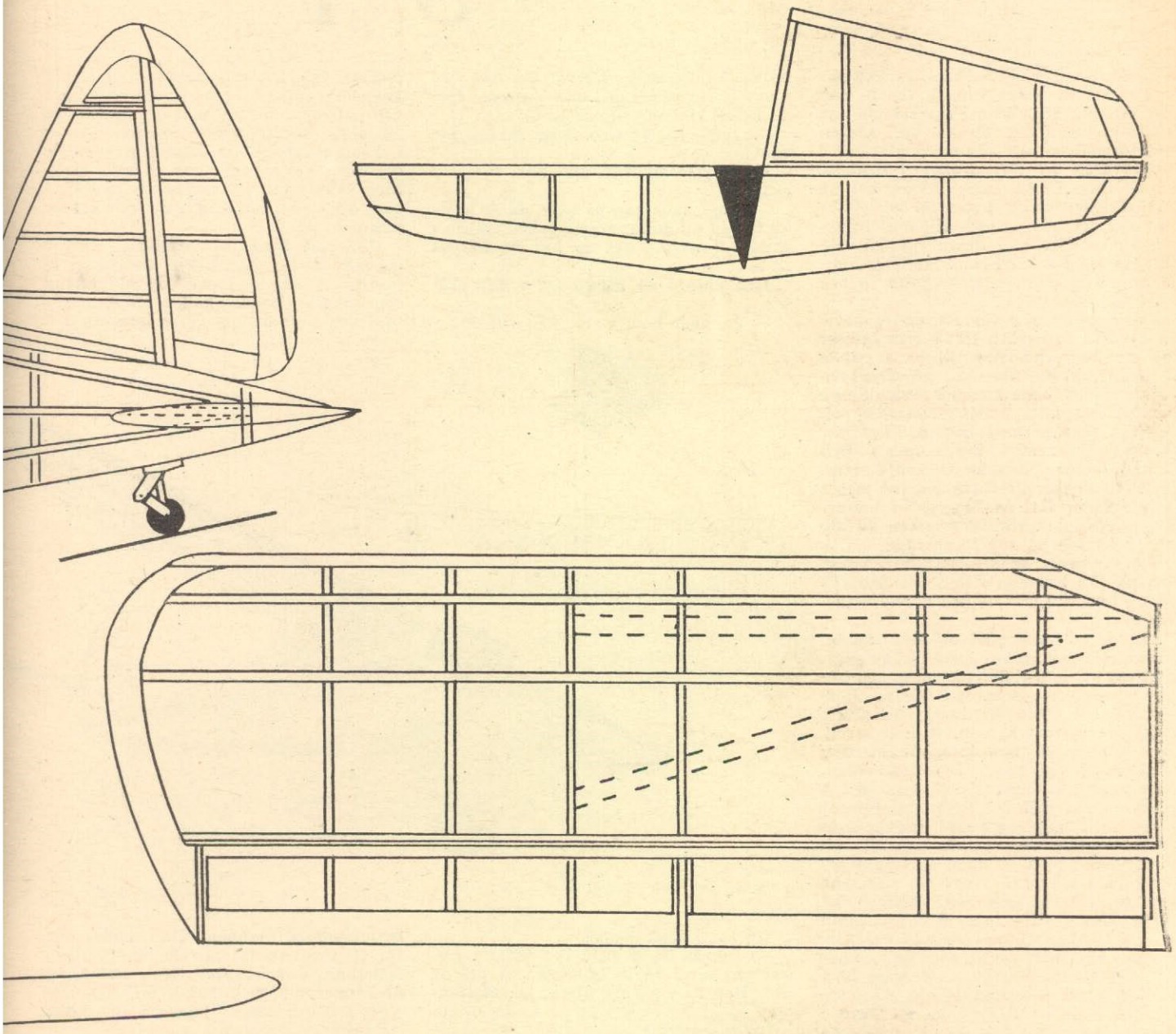
Flyglöjtnant Winqvist.





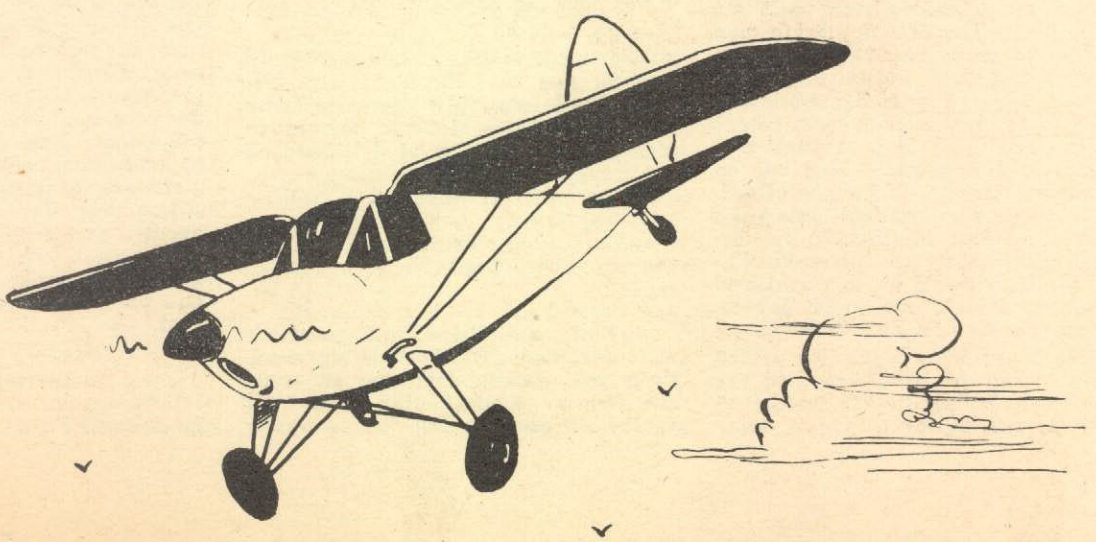
KZ III "Lä

Fullständig ritning med sprygla
detaljer sändes mot 75 öre i fr
Vingars expedition, Tjärhovsgata



kan"

alla
n av
thlm.



Peter Trench griper in

Tankarna går så lustiga krokvägar. — Det första Peter Trench tänkte när han såg den döde sitta i skrivstolen var faktiskt ingenting direkt om scenen framför honom och inte om den stumme innehavaren av huvudrollen i dramat. Innan Jane Leith hann skrika till av förskräckelse tänkte Peter för sig själv: Vad var det nu jag sade till mrs Brewster i dag: "Ta mig tusan var det inte lugnare vid basen i Frankrike. Där kunde man åtminstone *någon gång* få äta frukost i fred."

Vad han nu såg var ett andra bevis för att han hade rätt. Det första beviset var att Jane, hustrun till hans gamle divisionskamrat, numera provflygaren Arthur Leith, hade kommit rusande upp i hans hem mitt under frukosten och bett att få tala med honom. (Det var *naturligtvis* oerhört brådskande.) Och då hade Peter precis för en kvart sedan kommit tillbaka efter två dagars jobb i Birmingham, fått in "Peggy" i hangaren, tvättat den värsta smutsen av sig och slagit hål på sitt första ägg.

Nu, en kvart senare, var han redan här, på 115 Furness Road, och framför honom i en stol satt en död okänd mansperson.

Allt detta hade gått mycket snabbt. Jane hade, med rösten sprucken av gråt, talat om att hon tidigt på morgonen blivit väckt av en mansröst i telefon. Rösten frågade efter mr Leith, och Jane hade, precis som hon blivit instruerad, sagt att hennes man inte var hemma. Som Jane också hade blivit instruerad, hade hon *inte* sagt, att Arthur redan kvällen förut rest till Skottland för att på speciellt uppdrag provflyga ett nytt stratosfärplan. Sedan hade hon inte vidare tänkt på saken, men en timme efteråt hade telefonen ringt på nytt, hon hade tagit luren och hört samma röst säga: "Jag *måste* tala med mr Leith nu..." Och så (Jane var alldeles förtvivlad när han berättade det), hade rösten plötsligt brutits, hon hade hört en dov knall i telefonen, ett stönande och allt hade blivit tyst, en förfärande kvävd tystnad med bara det avlägsna monotona bruset i ledningsnätet —.

Hennes första tanke hade varit att ringa polisen. Men så upptäckte hon att hon inte längre kom ut på linjen och rusade därför över gatan till Peter Trench. Han hade förstås ögonblickligen ringt upp telefonstationen och frågat vilken apparat som hade samtal med herrskapet Leiths nummer. Det var en mr Ernest Carr i 115 Furness Road. Och nu var de här. Det hade inte varit någonsvårighet att få tillträde, ty dörren stod olåst kring sin dystra hemlighet. Och mr Carr satt vid sitt bord med telefonluren ännu i sin hand och en pistolkula genom hjärtat.

Så fort Peter Trench såg den dystra tavlan var han på det klara med två ting: Här hade begåtts ett mord, och platsen var just nu ingen lämplig uppehållsort för damer. Därför tog han den halvt hysteriska fru Leith i armen, förde henne tillbaka ut och sade:

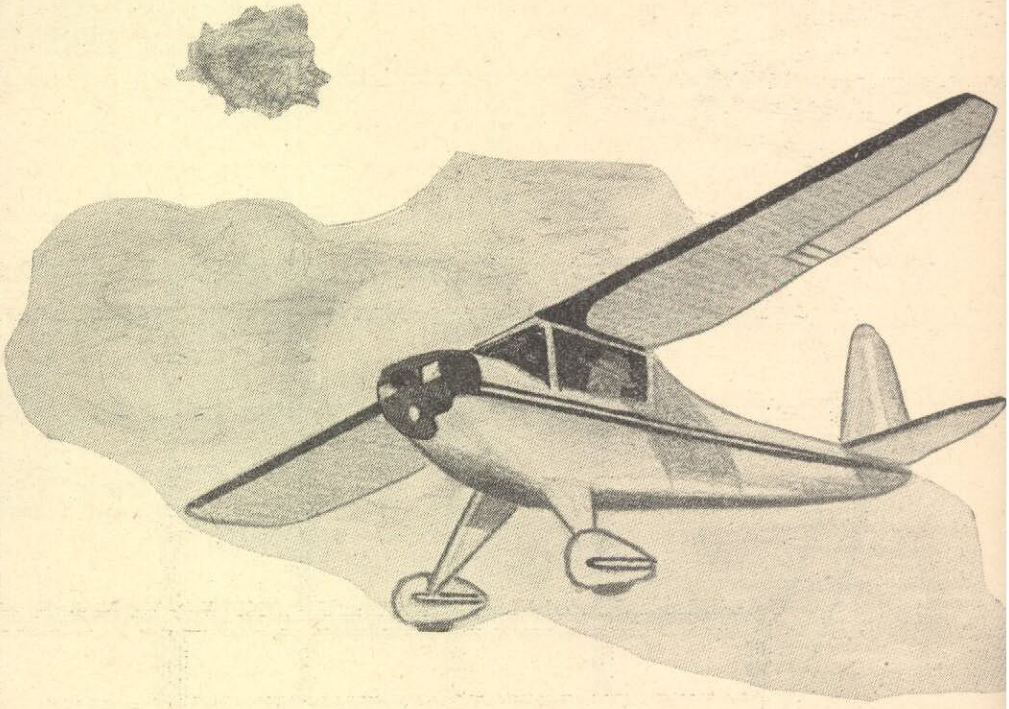
— Jane. Du är en duktig flicka, inte sant?

En snyftning var allt han fick till svar.

— Jane, sade han på nytt, du är hustru till en av de tappraste jaktflygarna i R.A.F. I nästan sex år har du härdat ut —.

Hon gjorde ett försök att svälja gråten.

— Ja, sade hon, va... vad vill du?



Han log emot henne.

— Det är ingen fara för Arthur. Det här bevisar i varje fall inte att det är det. Han är i säkert förvar på Motherwell Field, bevakad just nu av åtskilliga luftvärnsbatterier. Men finns det något samband med det här så ska jag ringa dig så fort jag får en aning.

— Ja, sade hon.

— Det här är ingen plats för dig. Gå hem nu som en snäll flicka. Och ring polis och läkare från närmaste kiosk. Jag vill inte röra det här, förstår du. Men jag vill gärna se på det innan någon kommer.

— Du lovar att ringa?

— Jag lovar.

— Ja ... jag tror på dig, Peter, sade hon darrande. Jag ska göra som du säger.

Jag visste det.

— Fint, sade Trench och skrattade.

Så fort hon gått, kastade sig detektiven in i jobbet. Han tog en snabb överblick av rummet. Här tycktes allt vara i sin ordning. Det var en vanlig, ganska bekväm ungkarlslya, en smula tungsint inredd med tjocka gardiner och enformigt bruna möbler. Där fanns en diger bokhylla med mycket böcker i kriminalogi. Men ingenting verkade oordnat. Förresten, även offrets ställning talade för att mördaren på något sätt måste ha blivit skrämd och schappat.

Han gick fram till den döde. Det var en man i fyrtioårsåldern med kraftig ordinär kroppsbyggnad och ett huvud som skulle kunna kallas skulpturellt med den höga pannan, örnnäsan och den beslutsamma munnen. Han hade dött för ett skott borta från dörren, tydligen fullständigt överraskad. Han satt ännu med telefonluren i hand, och framför sig på bordet hade han ett uppslaget nummer av Daily Mail.

Peter Trench betraktade honom länge. Det var något han tyckte sig känna igen hos denne man, som om han mött honom någonstans i ett annat sammanhang. Försiktigt, för att inte rubba någonting i onödan, stack han handen i den dödes bröstficka och kände efter plånboken. Den fanns där. När han öppnade den, mötte honom den första stora överraskningen.

Den döde Carr var ingen annan än agenten nummer 314 vid hemliga säkerhetstjänsten, och en blick på tidningen gav en otvetydig anvisning om varför han nu för alltid tvingats bort från sin post. Där stod i en undanskymd notis:

"Mystiska flygolyckor.

Först nu har det blivit bekant att den i förra veckan omtalade flygolyckan på Motherwell Field var förknippad med en

rad mycket mystiska omständigheter. Det var den andra olyckan inom flygindustrin som inträffat på kort tid, och i båda fallen rörde det sig om provflygning av stratosfärplan. I båda fallen tycks olyckan ha förorsakats av en rad oförklarliga explosioner. Parallellerna lär vara allt för uppenbara för att inte förvåna.

Vid förfrågan hos vederbörande flygledning förklarar man sig emellertid för närvarande inte ha någonting särskilt att meddela i saken."

Peter Trench lät tidningen sjunka.

— Herre Gud! utbrast han högt efter sig själv. Är det sant då kan Arthur Leith vara såld.

Han tog fram sin pipa för att stabilisera tankarna en smula. Han läste notisen ytterligare en gång.

— Förlåt, sade plötsligt en röst bakom honom.

Detektiven vände sig blixtsnabbt om. Han såg en svartmuskig liten karl stå i dörren. Mannen såg storögt på Trech, på de makabra gestalten vid bordet.

— Förlåt, sade han omigen. Va... vad är det som hänt?

Trench fattade sig snabbt.

— Ett litet missöde, sade han. Polisen är just underrättad. Vem är ni förresten?

— Polisen? Den lille såg misstroget på mr Carrs senkomna gäst.

— Vem är ni? upprepade detektiven.

— Jag är värden här, sade mannen och drog sig bakåt mot dörren. Hur... hur har det här gått till?

— Jag är Peter Trench. Har ni hört något skott härifrån i dag?

— Mr Trench —. Nej det har jag inte —. Jag har inte hört något, mr Trench.

— Vänta ett ögonblick, sade Peter som med ens blivit misstänksam.

Men i samma ögonblick ljöd sirenen från polisbilen ute på gatan och främlingen försvann nedför trapporna.

Naturligtvis var det omöjligt att komma i telefonkontakt med Motherwell Field. Växeln där hade bara en sak att säga: "Mr Leith träffas inte." Och när Trench sade sitt namn och besvor vederbörande att få tala med någon av cheferna på flygfältet fick han beskedet att de inte fick störas. Det var stränga order.

Trench svor över sekretess och hemlighetsmakeri och därefter ringde han upp flygkommandot och varskodde om att han måste göra en tur till Skottland. Tjugo minuter senare hade han med hjälp av sin allt i allo, chauffören Johnsson, fått ut "Peggy" ur hangaren och gjorde sig beredd att starta.

Han drog på full gas, började rulla och sköt fram spaken. Han kände "Peggy" lydigt lyfta på stjärten, farten ökade och sakta och varsamt lät han maskinen lyfta. Så rusade han fram på låg höjd och slutligen gick han över i en jämn stigning. Han gjorde en sväng över det lilla fältet och tog sedan ut kursen.

Nu berodde det helt på "Peggy" om Arthur Leith skulle kunna räddas.

Peter gladde sig åt vädret. Det var en ovanligt vacker dag i dag. Men vackra dagar och vackra kvinnor är ofta bedrägliga —. Framför honom vid horisonten drog ett led små grumligt blåa moln. Det skulle mycket väl kunna bli ett åskväder —.

Men Peter flög och han kände sig lycklig. Nu då han tänkte på det, upptäckte han att han faktiskt hade glömt trötthetten efter den hårda tvådagarsturen till Birmingham. Han satt lugnt och gnolade för sig själv och sade sig att det i alla fall var ett rasande trevligt jobb det här. Till en början, när han lämnat stridsflygartjänsten för ett par alldeles speciella uppdrag åt Royal Air Force, hade han faktiskt trott att han skulle komma att sakna den konstanta spänningen över fronten. Men inte ens på den punkten hade han förlorat på bytet. Nu kom rafflet kanske mer sporadiskt, men så kom det ofta så mycket intensivare. Han tänkte med välbehag på de där specialuppdragen. Det var efter fullgörandet av dem som han fått blodad tand, köpt sportplanet "Peggy" och etablerat sig som "flygande detektiv".

"Peggy" gjorde 300 i timmen. Det betydde två hela timmar ungefär till Motherwell —.

"Vi ska hänga vår tvätt på Siegfriedlinjen..."

Våra k. läsare sända inte bara in diskussionsinlägg och prenumerationsavgifter Några berikar till och med flyglitteraturen med noveller och kriminalhistorier. Här kommer en rafflande sak som legat långt nere i högen.

Peter sjöng den gamla nötta soldatvisan. Han stöttade upp "Peggy" en aning i vinden med sidorodret. Motorn brummade som en belåten humla och det ven så hemvant i stagen.

Det hade redan gått en god stund. Han var mitt över Leeds nu.

Det var just när han konstaterade detta som han hörde det där konstiga ljudet.

Det var ett gammalt välbekant ljud, men samtidigt så främmande därför att han helt enkelt inte kunde tänka att få höra det just här —.

Men sekunden efter kom det igen —. En puff — han hörde något vissla i luften och i samma moment var det som någonting rist i "Peggy" och det small till som när en fiolsträng brister.

Då förstod han.

Man sköt helt enkelt på honom. Batterierna i Leeds gav eld.

Tusen frågor tumlade i det ögonblicket genom Peter Trenchs' hjärna. Men innan han hann söka svar på någon av dem handlade han rent instinktivt.

Han drog på motorn för fullt, han drog spaken åt sig, och medan höjdmätaren sprang uppåt, grep han efter radioapparaturen. Han snurrade rattarna. Men allt var stumt.

Radiosändaren var förstörd av något granatsplitter, och han satt utan en chans att göra sig förstådd. Och vilket ögonblick som helst kunde dårarna där nere få in en fullträff —.

I den stunden kom hans stridsflygarnerver väl till pass. Medan maskinen med vrålande motor rusade uppåt i en allt brantare stigning, sade han till sig själv: Jag måste klara Arthur! Jag måste klara Arthur! En gång, två, tre gånger —. Han upprepade satsen som om han tänkt suggerera sig själv. Och när dunbollarna från granatexplosionerna kom allt närmare, gick han åter över i planflykt och började i sicksack fly undan elden.

Det tog en ändlöst lång minut innan han lyckades. Det var ett helt helvete med krevader, ovan, under och vid sidorna som han med sammanbitna tänder kämpade sig igenom. De sköt fördömt perfekt och det var hans bleka tur att pjäserna reducerats nu efter kriget till bara ett par stycken för alla eventualiteters skull. Peter Trench tycktes på något vidunderligt sätt ha blivit en sådan eventualitet.

Men han kom igenom. Med klappande hjärta och bultande puls — mest i ilskan över att någonting sådant kunde hända honom. När han återtog normal kurs igen, började han granska sina skador. Radioantennen var sönderskjuten och här och där var maskinen pepprad av splitter, men alla "ädlare delar" tycktes vara all right. Han andades ut och flög vidare besatt av raseri. En timma senare vinglade han in över Motherwell Field, också här emottagen av enstaka skott trots han visade avsikter att landa. "Peggy" var svedd och själv var han omtumlad när han tog mark. Flygsoldater rusade till med maskinpistoler i högsta hugg och en flygkapten med revolver siktade på honom.

Peter Trench tog av sig glasögonen och huvan, stirrade stint och röt:

— Vad tusan! Har du också blivit galen, Tom Fletcher?

Officeren sänkte vapnet och gapade. Ett ögonblick såg han ut som om Trench haft rätt i sin förmodan. När han äntligen fick mål i mun var det som ett kvidande:

— Vid alla gudar? Det *är* ju du!

— Ja, sade detektiven bistert. Vem skulle jag annars vara om inte jag själv?

— Men någon har ju ringt kommandot och sagt... sagt sig vara du och att någon skum jycke hade stulit ditt plan och gett sig iväg för att göra sabotage mot flygfältet här.

— Sabotage, sade Peter och tänkte på den lille mörke "värdens" roll i den här historien som nästan kostat honom livet, det är just det det är fråga om. Har stratosfärförsöken börjat?

— Leith startar när som helst.

Trench sprang ur planet.

— Himlar! Vi måste stoppa honom, skrek han. Stoppa honom. Annars kommer han att gå samma väg som de andra.

Den dagen räddade Peter Trench ett stort värde i liv och material åt flygvapnet. Hans ankomst till Motherwell Field följdes av en blixtsnabb razzia. Starten för stratosfärplanet stoppades tills vidare. Det vidtogs en minutiös undersökning. Utan resultat ända tills man kom till Arthur Leiths egen fallskärm. Där fann man helvetesmaskinen, en sinnrik anordning som skulle exploderat vid ett visst antal minusgrader. Leith

(Forts. å sid. 41.)



ÖREBRO

får äran av årets vintertävling med kända klubben "Hobby" som arrangör. Den 17:e möts vi där. Av deltagarna fordras guld- eller elitmärke och varma kläder. Förut om åren har vintertävlingarna allt som oftast gynnats av strålande sol och termik i långa banor. Låt oss alltså bereda oss på polarkyla och snöstorm den här gången. Det tävlas efter de "gamla" KSAK-reglerna. Några nordiska nymodigheter kan ännu inte debutera, då jättearbetet ännu inte slutförts.

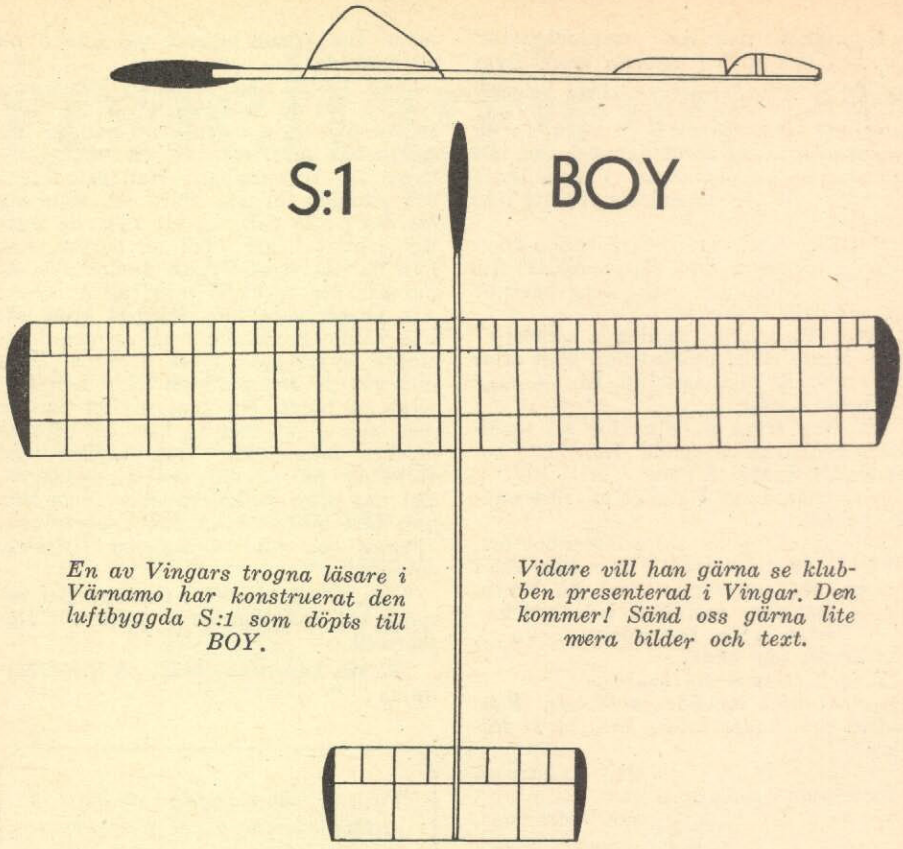
I avvaktan härpå har modellflygkonferensen ännu inte sammankallats, men det dröjer inte länge innan "Stora Rådet" får tillfälle att ta del av vad som den nordiska modellflygledarna med 100-procentig enighet åstadkommit.

Det här med att presentera klubbarna i Vingar kan under vissa förhållanden sägas vara en god idé, däri instämmer många av våra brevskrivande läsare, men till de vissa förhållandena räknas förutsättningen att någon sänder in en rätt fullständig historia om klubben, gärna originellt upplagd, och bifoga fotos. Det tycks vara svårare för storklubbarna, där ingen efter allt att döma känner sig manad att stiga fram och föra klubbens talan.

Inför den stundande säsongen vill vi ha ett tips. Vill ni ha tävlingsresultat i Vingar eller inte? Det tar ung. en månad (i sämsta fall) innan de införas och då har väl varenda kotte glömt bort både resultat och tävling. Skall vi som hittills koncentrera oss på de största nationella och internationella evenemangen? Skriv en rad eller säg det själv

om vi träffs i Örebro.

Beli.



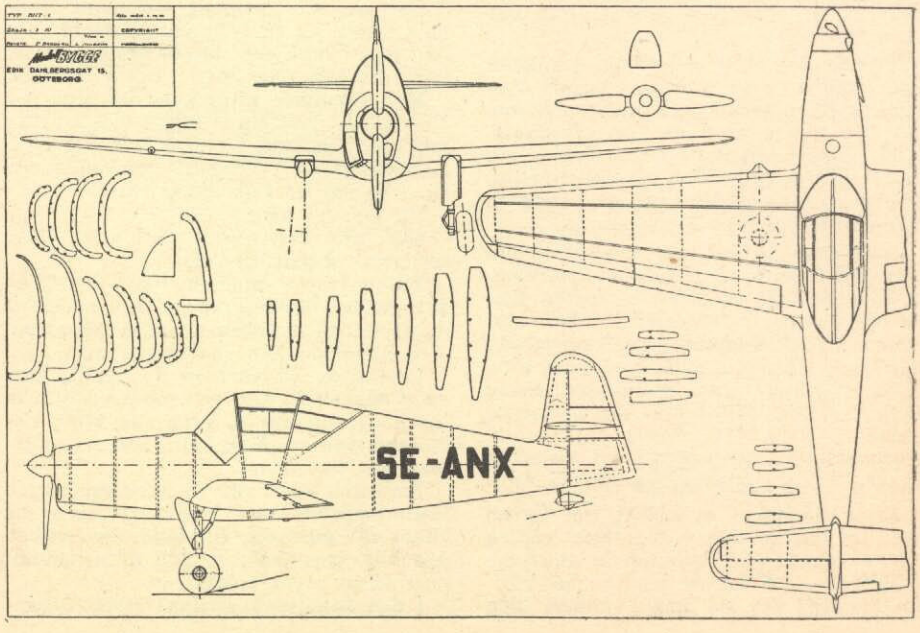
En av Vingars trogna läsare i Värnamo har konstruerat den luftbyggda S:1 som döpts till BOY.

Vidare vill han gärna se klubben presenterad i Vingar. Den kommer! Sänd oss gärna lite mera bilder och text.

Månadens blomma

Överräckes till den nya firman Modellbygge i Göteborg för välritade BHT-1:an som vi visar i kraftig förminskning. Den är inte bara förnuftigt planerad och genomtänkt utan byggsatsen motsvarar högt ställda anspråk. Bravo Modellbygge.

Firman började sin verksamhet på minnesvärda 9 april 1945 och är den enda specialaffären i Göteborg med omnejd. BHT-1:an ligger främst bland egna tillverkningen som dessutom omfattar lim, färg och diverse smådelar för flyg-, båt- och järnvägsmodeller. Modellbygge lagerför det mesta i material, ritningar och byggsatser för alla grenar av modellbygge, och har styrt rak kurs på seglatsen från starten. Vi önskar lycka på färden. Gack dit göteborgare och konstatera att vi inte sagt för mycket.

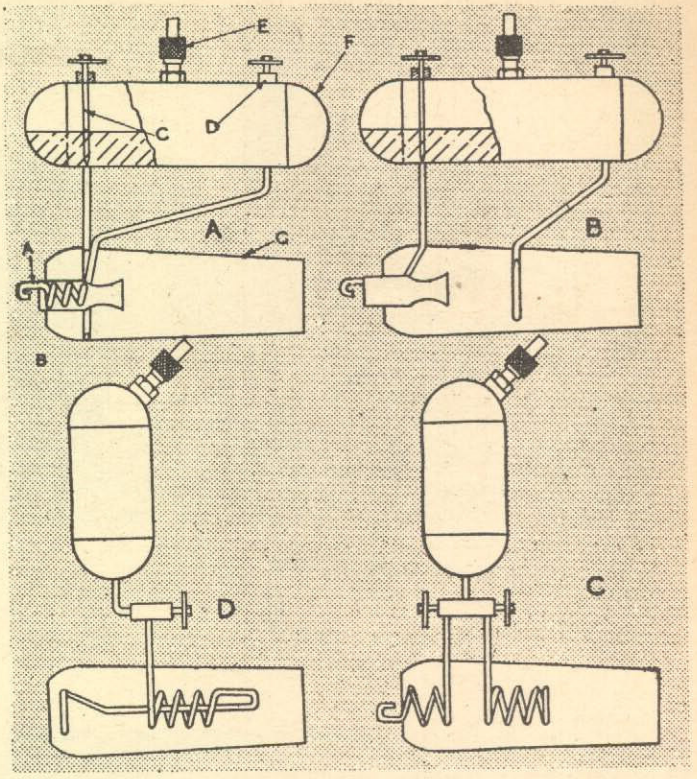


MERA X-PERIMENT

med reaktionsdrift

När jag började syssla med reaktionsaggregat i modell, var mitt mål att nå fram till en konstruktion, som var både enkel och lätt att tillverka. Således fick jag för att få fram något enklare, avstå från avgasdriven kompressor. Därför fick jag helt nya synpunkter på problemet.

Mitt första försök resulterade i aggregat A (se ritn.) För att förenkla aggregatet, beslöt jag mig för att offra en hel del av effekten och jag koncentrerade mig på systemet med en enkel bakåt-riktad flamma av brinnande gas, som utsläpptes genom ett rör, speciellt format för att få ut mesta hastighet på gasen. Detta resulterade i en anordning med "primära aggregat" (a), i realiteten en liten blåslampa som skulle antända den gas, som strömmade ut från sex bakåtriktade utlopp i ringen b. Nålventilerna (c) och (d) reglera bränslemängden till utloppen. (e) var kombinerad påfyllningskran och luftventil och det nödvändiga bränsletrycket erhölls med tillhjälp av komprimerad luft i tanken (f). explosionskammaren (g) hade cirkulär genomskärning.



Aggregatet fungerade (teoretiskt) på följande sätt: Båda nålventilerna stängdes, och tanken fylldes till hälften med bränsle och trycket pumpades upp med en cykelpump. Så öppnades sakta till (a) och bränslet trycktes in och antändes. När (a) brann stadigt kunde huvudaggregatet släppas på. Det hela låter enkelt nog, men i praktiken stötte jag på svåra hinder. På grund av a:s små proportioner, kunde detta "aggregat' 'inte fås att brinna stadigt. Sedan måste jag ständigt passa nålventilerna, men oftast utan avsedd verkan, på grund av glapp. När apparaten värmts upp, kunde man iakttaga den efterlängtade, stadiga blå flamman, men plötsligt small den av och en meterlång stråle brinnande "soppa" sköt ut, med förödande verkningar för allt som kom i dess väg. När jag efter mycket experimenterande fått a att brinna (mer eller mindre) jämnt och lugnt, och skulle pröva huvudaggregatet, kom stötestenen nr 2. När ventilen öppnats, började bränslet brinna och efter en stund kom där ett "woop" och en liten pöl brinnande bensin lyste upp golvet. Åskådarna sågo hjärtängsliga ut och det måste medges att jag kände mig inte alltför överlycklig själv.

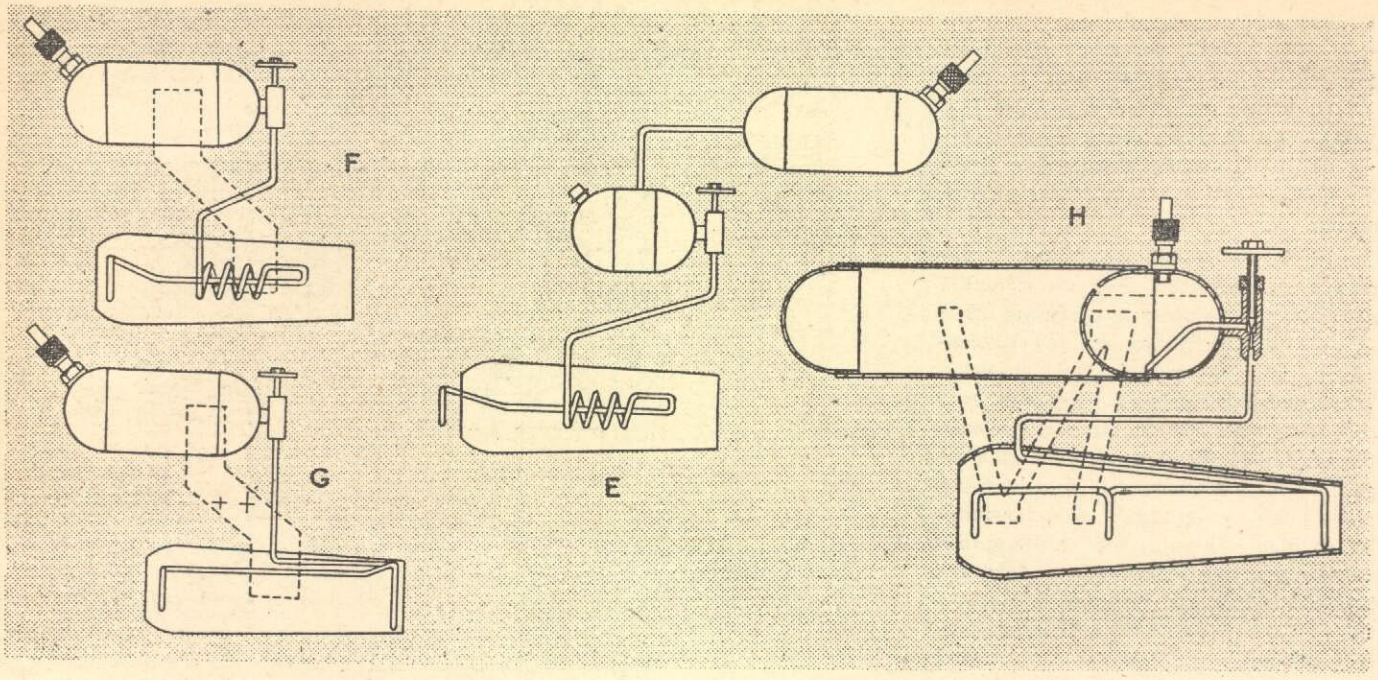
Detta första aggregat byggdes rent på måfå men jag hade nu något att utgå ifrån. Det största felet var inte svårt att komma underfund med. Bränslet var inte helt förbränt då det lämnade explosionsrummet och luftströmmen genom luftintaget måste ökas. Detta var just vad jag ville undvika, så jag beslöt mig för att förvärma bränslet, innan det fick passera utloppen i huvudaggregatet. Så uppstod typ B.

Det var en modifikation av A och största skillnaden var att en mindre ring med bränsleutlopp placerades mitt i flamman från (a). Då B prövades, visade sig resultatet uppmuntrande men ytterligare förvärmning behövdes. Efter mycket experimenterande började aggregatet mogna för skrotlådan och jag beslöt bygga ett helt nytt aggregat för att tillvarataga vunna erfarenheter.

C. visade föga eller ingen likhet med föregångarna. Tanken lades på högkant för att garantera att bränslet förbrukades till sista droppen och beroende på ständigt bruk med nålventilerna gjordes en enkel ventil (enl. ritn.) och den visade sig fungera tillfredsställande. Det nya underverket prövades och provet utföll mycket lovande. För långa stunder kunde aggregatet gå tillfredsställande med ett öronbedövande dån. Huven kring (a) eliminerades och istället byggdes några extra slingor för förvärmningen.

Då fick jag en snilleblixt. Varför inte låta huvudaggregatet självt sköta förvärmningen. Alltså satte jag igång med arbetet på "D".

Detta blev den enklaste apparaten hittills och när man såg den föll det sig svårt att tro att den representerade må-



naders arbete. Sedan jag väl fått igång detta aggregat, gick det tillfredsställande och jag kunde med dess hjälp experimentera med olika bränsle och munstycken. Då trycket i tanken ständigt minskade, allteftersom bränslet konsumerades, byggdes en särskild tryckluftsbehållare till aggregat "E", dessutom flyttades ringen med de bakåtriktade munstyckena utanför explosionsrummet. Även detta aggregat gick bra och motsvarade förväntningarna, men då det hölls samman endast av rör och förbindningar, blev det en rätt skranglig historia.

Hittills hade mitt intresse koncentrerats kring bränsletillförsel och reglering och med de kunskaper, som vunnits, fann jag tiden vara inne att försöka producera användbar energi. Naturligtvis hade jag "känt" på kraften även i de första modellerna, men med alltför primitiva anordningar. Nu behövdes alltså en provbänk, på vilken det statiska trycket kunde avläsas direkt på en skala, och anordningen borde vara så behändig att den kunde monteras i en vindtunnel, så att aggregatet kunde prövas under de förhållanden, som kunde möta under flygning. Denna apparatur kan inte vara alltför komplicerad att bygga och jag tänker ge mig på det. Men hittills har min utrustning varit av mera blygsam natur. Aggregatet fästes vid arm, som roterar fritt kring en vertikal axel, och förses med motvikt. Aggregatets tryck avläses på antalet varv som armen drives. På så sätt fick jag dessutom tillfredsställelsen att se reaktionsaggregatet kila runt för "egen maskin".

Det förstärkta aggregatet "F" var det första som utprovades på detta sätt. Det hade en metallförstärkning som är streckad på ritningen. Dessutom hade jag flyttat tillbaka huvudringen, av skäl som jag återkommer till. Bränsletanken gjordes större, för att få bättre lufttryck, utan att behöva ta till extratanken från "E". Nu gjordes massor av prov och resultaten voro goda. Från vila nådde det på en minut en fart av 3,3 m per sekund. Maximifarten var appr. 6,3 m per sekund. Vidare gjorde jag samma bränsleprov, som med "D", men nu för att mäta energin. Aggregatet hade sammanlagt gått mer än en timme då jag skrotade det för att skapa den förbättrade modell "G".

Till det yttre är aggregaten nästan lika, men inredningen i explosionsrummet hade helt förändrats. Om man kör på sprit visar det sig att en enda förvärmarslinga alldeles vid utloppet gör bättre verkan än det mest invecklade system närmare munstycksringen. Det innebar ökad gasströmningshastighet och bättre prestanda.



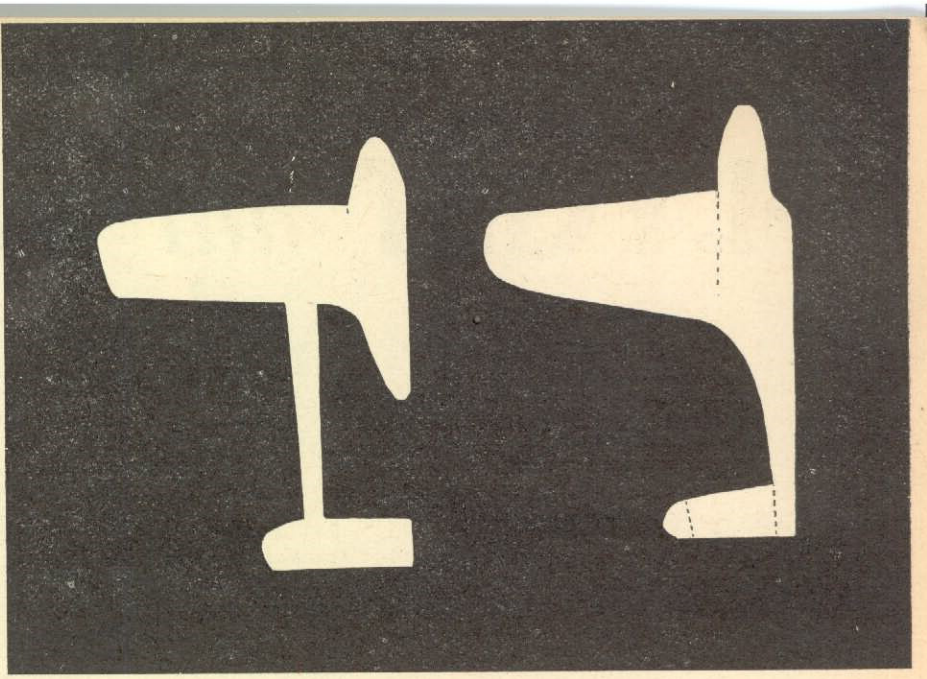
Det sista aggregatet "H", byggdes för att monteras i en flygande modell och gjordes betydligt lättare än föregångarna. Det har genomgått en lång rad prov, men därmed är säkert inte sista ordet sagt. Ju mer man sysslar med en idé, desto mer får man lära.

"H" väger tankat och körklart 156 g och det går stadigt mellan 50 och 90 sekunder på 57 gram bränsle, beroende på hur ventilen ställes. I min provapparat nås en max. fart på c:a 7,8 m/sek. Verkningssättet är rätt lustigt att följa. Det sätter igång sakta och ökar så smått under nära två varv, sedan blir det fart på accelerationen. Efter 25—30 sekunder saktar accelerationen av men *efter vad jag kan se fortgår accelerationen hela tiden aggregatet är igång.* Avmattningen mot slutet beror på att trycket i bränsletanken minskar.

Den erhållna effekten är fullt tillräcklig att driva en modell och i detta syfte har jag gjort några experiment med flygande modeller, men förhållandena, över vilka jag inte rådde har tvingat mig att avstå från experimenterandet. Nu sänder jag ut en inbjudan till räknestickans riddare, om någon kan göra de teoretiska beräkningarna för denna modell — själv har jag endast prövat mig fram — och till modellbyggarna; ta vid där jag slutade och kanske kan idén utvecklas, så att aggregatet inte kan kännas igen.

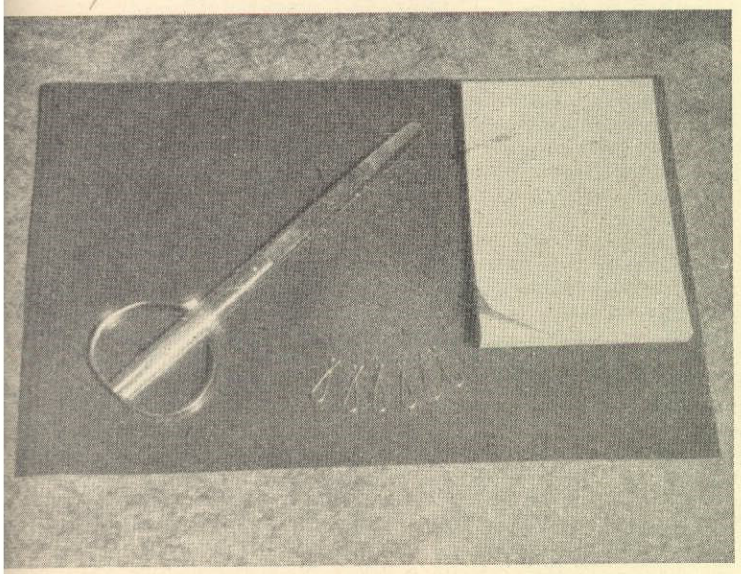


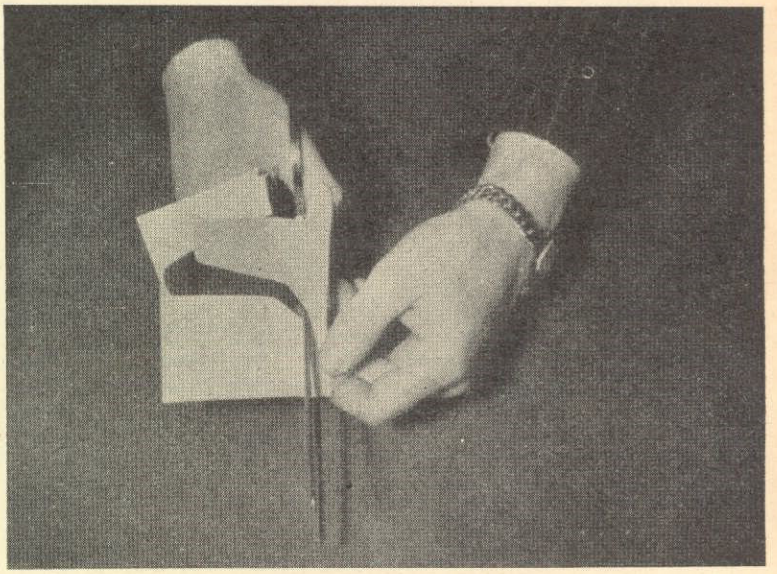
Ett par minuter kan tillbringas i en bekväm stol med en god bok — men då kommer man inte långt. Längre hinner man om man hänger sig den nyaste flugan. Som presenteras här. I styvt papper uklippes en fig. efter mönstret härintill (som återger halva "planet"). De streckade linjerna markera vikning.



En blänkande blank redaktionssax, div. pappersklämmor och ett block styvt papper och serieproduktionen kan läggas upp.

Vår drivne tecknare Ljunggren (appläder) dårflugans pappa har kommit på idén. Ur ett dubbelvikt papper klipper han ut en Klemm.

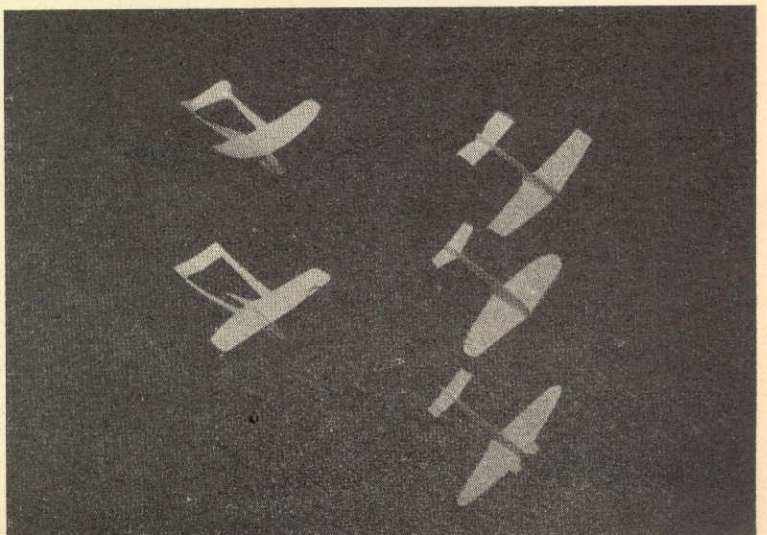




Modellflygredaktionen i lektagen. Stjärnreporten Jacob knäpper Mustangen en tiondels sekund innan den hamnar i gapet på tecknaren!

Här ligger en formation välflygande "skalamodeller" eller dårflugan med klämman i nosen, somliga kapabla till långa spännande flygningar. Försök! Ni blir förvånad — och får roligt.





FLYGET *har erövrat Island*

ABA/SILA:s representant och resande "markorganisatör" civilingenjör Bertil Björkman, har för en tid lämnat Island — jöklarnas och de heta källornas ö, där han nu vistats ett halvt år, sysselsatt med organisationsarbete. Om han också inte vid framtida besök stannar där någon längre tid, så måste han i alla fall då och då titta dit för att se till sitt "pastorat". Dessemellan har han sig andra uppgifter tilldelade på andra delar av jordklotet — exempelvis i Argentina, där han skall förbereda SILA:s trafik på Sydamerika. Innan han ger sig i väg till sydligare luftstreck, har ingenjör Björkman låtit oss få en intervju med honom om förhållandena på sagoön.

1937 kom ingenjör Björkman till ABA, där han så småningom blev stationsingenjör på Bromma — en post som han innehade till 1941, då Svenska Aeroplanbolaget lade beslag på honom. Efter ett par år var emellertid ingenjör Björkman tillbaka i fadershuset, där han fick hand om organisationsavdelningen.

Sommaren 1945 drog ingenjör Björkman enligt känt och gott föredöme åt Häcklefjäll. (Häcklefjäll är som bekant en slocknad vulkan på Island.) Det gällde för ingenjör Björkman att lägga grunden till en svensk trafikorganisation. Den första uppgiften blev naturligtvis att knyta kontakter med isländska och amerikanska myndigheter. Och den andra att sörja för flygplanens övernattning. Den besättning som fört planet till Island måste fortsätta fram till målet — La Guardia — och därför måste den få vila ut på Island, innan resan kan fortsätta. En annan angelägenhet var att organisera, så att man kunde taga passagerare, gods och post till och från Island. Allt detta låter ju synnerligen enkelt, men i själva verket blev det rätt omständiga arrangemang.

— De två stora flygfälten på Island — Keflavik (uttalas Kieblavik) och Reykjavik — befinna sig, det första i amerikansk och det senare i engelsk ägo, berättar ingenjör Björkman. De isländska myndigheterna hyr ut markområdena till USA och England, som här i en rasande fart anlagt moderna flygfält. Keflavikfältet är ett av världens största fält och det är detta, som SILA använder. Inflygningsförhållandena här är mycket goda — vatten på tre sidor om fältet, som alltså ligger på en halvö. Här finns också amerikansk radioutrustning och enhetlighet är ju alltid att föredraga.

Från flygfältet och in till Reykjavik — Islands största stad med en befolkning av 47.000 invånare — leder en 52 km lång slingrande grusväg. Och denna väg är säkert en av världens mest trafikerade vägar. Här har tidvis färdats upp till 7.000 fordon per dygn, berättar ingenjör Björkman. En stor del av dessa var väldiga, sexhjulsdrivna militärlastvagnar. Vägen går till stor del fram över ödsliga lavafält, där regnet under långa tider oavbrutet strilar ned. När det inte regnar, sveper atlantvindarna fram. Inte att undra på om vägen blir illa medfaren. Och det är ett litet mirakel, att den över huvudtaget är farbar. Här är emellertid jämt och ständigt tre vägskrapor av i Sverige knappast skådad storlek sysselsatta.

— Reykjavik har ända till krigets utbrott varit ett förvuxet idylliskt fiskeläge. Men i och med kriget tog den isländska huvudstaden steget ut till modern funkisbebyggelse. Husen här byggas med armerad betong upp till takfoten på grund av jordskalvsrisken. Island och särskilt Reykjavik har formligen kastats in i bil- och flygåldern. Islands huvudstad har nu 3.700 bilar. Visserligen är bensinen ransonerad men tilldelningen är så frikostig, att man klarar sig galant. Och bilringarna är fria. Så långt har man inte kommit ens i Amerika. Den modernaste bilparken i Europa just nu finner man i Reykjavik och tillsammans med funkispalatsen ger bilen ett egendomligt karakteristikum åt dagens Reykjavik. Och vad som ytterligare ger ett egendomligt intryck på den tillfällige flanören är, att mellan funkishusen ligger små stugor, klädda med korrugerad plåt — ett minne från svunna dagar. I utkanterna av Reykjavik ligger villabebyggelsen med tvåfamiljshus och radhus, i stor utsträckning byggda enligt kooperativa principer.

— Bränslesituationen på Island är rätt unik. Få länder har det så väl sörjt med värme och varmvatten. 80 procent av Reykjavik uppvärmes genom det berömda varmvattensystemet, som är hopkopplat med borrade brunnar ner till de varma källorna någon mil utanför staden. Från gatan kommer rör med varmvatten till värmelednings- och varmvattensystemet i varje hus, så det enda man behöver göra är att öppna kranen, när man behagar ta sig ett bad. Så har man byggt en simhall med en bassäng på 33 meters längd. Sundlaugarna som uttalas syndlöygarna, är en jättebassäng i fria luften och där ser man även om vinterkvällarna ungdomarna simma omkring under bar himmel i vatten med 25 graders temperatur. På bassängkanten tar man sedan en 40-gradig dusch.

— Malm- eller kolgruvor finns inte på Island och den skog som finns har väl egentligen endast kuriositetsvärde. Däremot har Island en annan synnerligen värdefull naturtillgång och det är de många mäktiga vattenfallen. En del är utbyggda, men det är däremot inte Gullfoss — ett av Europas största vattenfall — 250 m. brett och 50 m. högt. Vattnet är kristallklart och en 10-öring på 10 meters djup är fullt synlig.

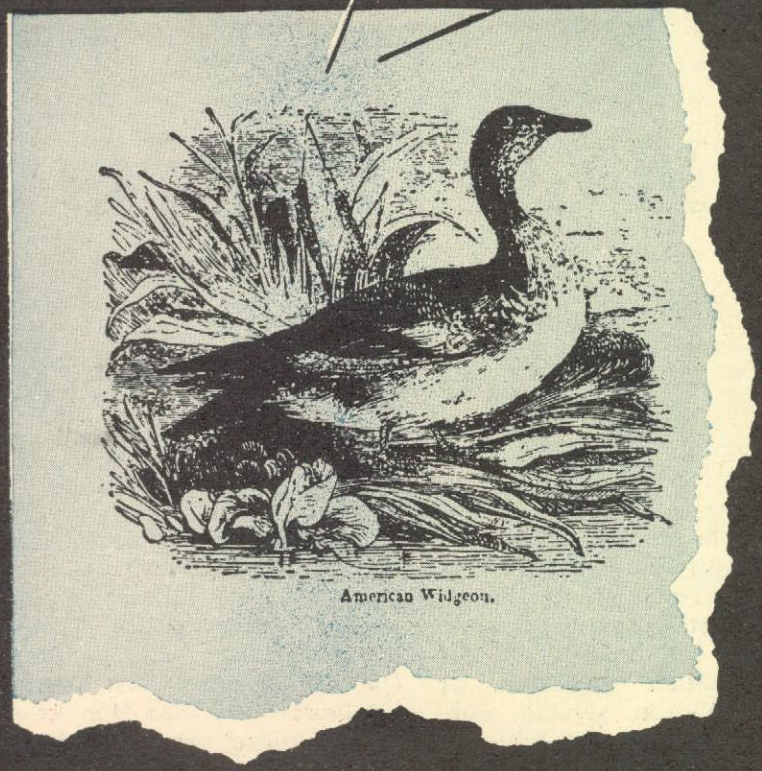
— Islänningarnas stora problem är kommunikationerna. Har man en gård som föder några 10-tal kor och några hundratal får, så kan det faktiskt hända, att man måste investera cirka en kvarts miljon för att få vägförbindelse till stånd, så att man snabbt kan få fram produkterna till avsalu. Det är bl. a. de oerhörda vägkostnaderna, som skaffat islänningarna en väldig skattebörda på halsen. För övrigt råder just nu penningöverflöd. Engelsmän och amerikanare har betalat flotta löner. Trots att prisnivån ligger minst tre gånger så högt som i Sverige, finns dock ett betydande köpkraftöverskott. En skicklig hantverkare, en snickare eller bilmontör kan förtjäna 40.000—50.000 isländska kronor per år. Den isländska kronan står nu i 66 öre.

— Skulle vi så tala om flyg, så vill jag säga, att det finns ingen mera flygsinnad nation i världen än den isländska, som fullt ut kan mäta sig med de sydamerikanska republikerna, där ju vägar förekommer rätt sparsamt och flyget alltså är snart sagt det enda kommunikationsmedlet att tala om. Det finns två isländska flygbolag — vardera med en flygplanspark på 5—6 plan. De båda bolagen ombesörja den interna trafiken. Det är mest amfibieplan — Catalinaplan med plats för 20 passagerare och Grumman med 8 passagerare. Cirka tre fjärdedelar av trafiken sker med landning på vatten. Ifråga om landflygplatser finns det förutom de "allierade" storflygplatserna egentligen endast ett fält, som disponeras av de isländska myndigheterna och det är Melgärdi invid staden Akureyri (Åkerö) med en 800 meters rullbana av stålmatta. Flygintresset är stort, pengar har man gott om: ergo flyger man.

— Flugfelag Islands är SILA:s agent och som sådan säljer det alltså biljetter, har hand om passagerarna och ser till att frakt och bagage kommer till och från den amerikanska flygplatsen m. m. Det stora problemet med flygfältet är att det är militärt och att militära regler gäller för insläppning av passagerarna. De amerikanska militärreglerna är stränga, men tack vare personlig älskvärdhet och hjälpsamhet hos de officerare som handha flygplatsen har man gjort det bästa möjliga av en besvärlig situation. Just nu pågår förhandlingar om en civil sektor inom militärområdet fram till rullbanan så att passagerare, tull och passpolis samt naturligtvis trafikpersonalen obehindrat kan komma från och till planen och uträtta sina olika göromål.

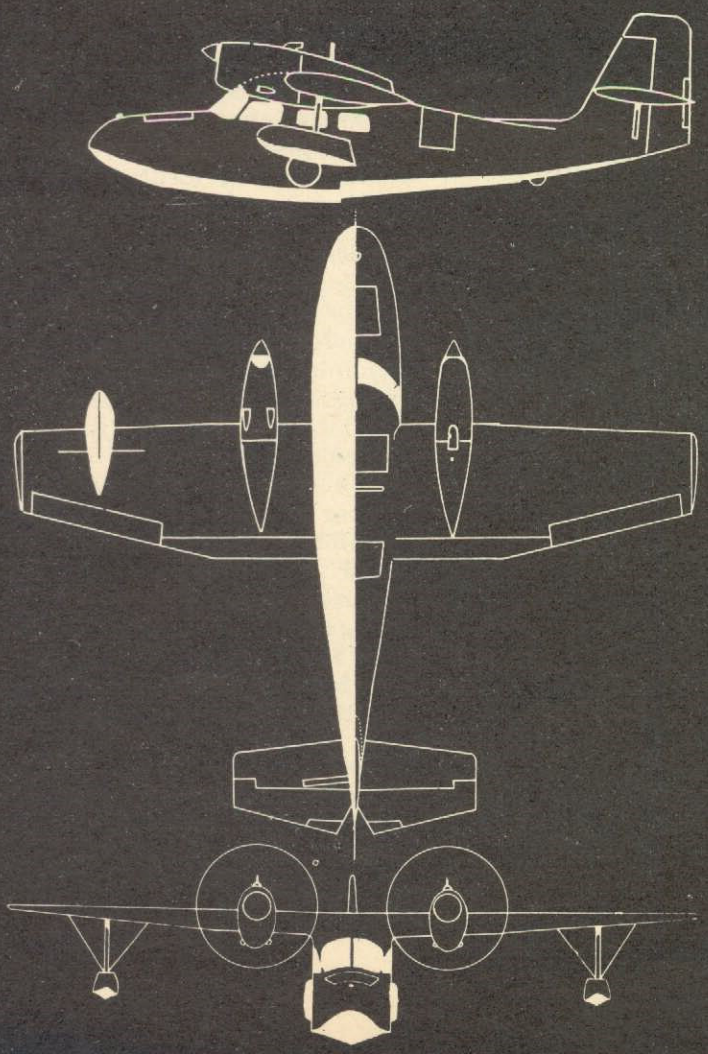
— Och så till slut ännu en liten poäng från Reykjavik. Polisen i denna stad är en av de bäst organiserade i världen. Den har ett flertal radiobilar till sitt förfogande, den modernaste utrustning man kan tänka sig och världens yngste polismästare — 28 år gammal. Han var 22 år när han tillträdde befattningen. Och lita på att han är populär — och flygsinnad. Han tog danskt flygcertifikat, när han var aderton år och var på sin tid Islands enda trafikflygare.

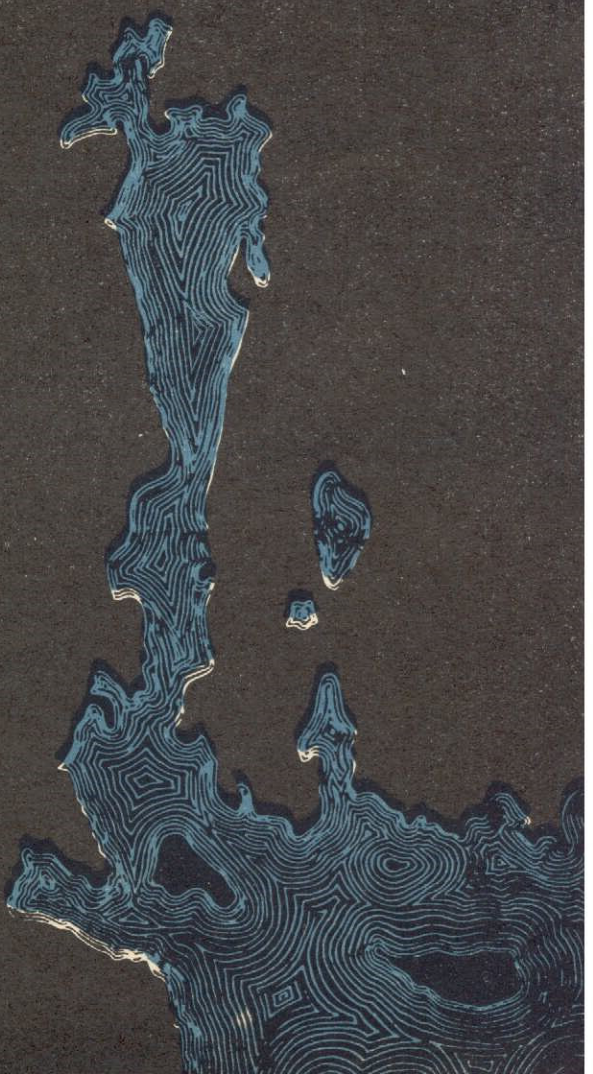
— Islänningarna har det trivsamt och hos dem står ännu gästfriheten högt i kurs. Ja, Island är inte endast sagoön, det är också den sagolika ön med en natur, som vi inte känner någon motsvarighet till. Den det landet sett...



American Widgeon.

The Grumman Widgeon





Vingar presenterar:

Grumman Widgeon

— *alla tiders anka*

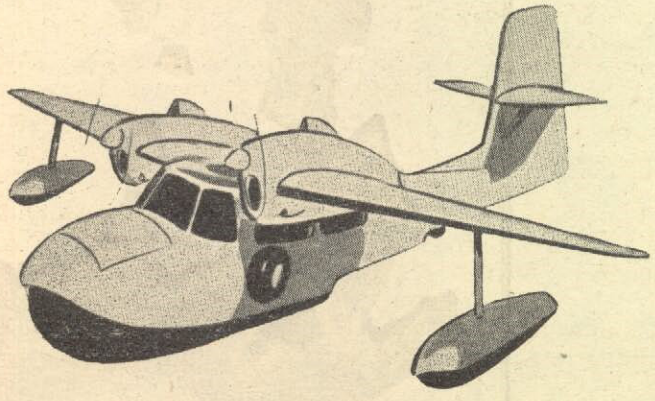
Stockholms-Tidningen har fått en efterträdare till sin ryktbara SE-FYR och sitt tredje reportageplan i ordningen. Valet har fallit på ett av förkrigstidens mest populära privatplan i den högre prisklassen, Grumman G-44 eller Widgeon. När Aeroservice skulle välja ett högklassigt taxiplan gjorde bolaget samma val.

Ankan är nog också det bästa plan man kan leta upp för svenska förhållanden, om man har stora anspråk, gott om pengar och folk som kan sköta det. Det flyger i Kanada, på Island, i USA, Nya Zeeland, ja över hela världen. Under kriget fick kustbevakningen i USA och England Widgeon-plan och åtskilliga allierade flygare som skjutits ned över Kanalen eller franska kusten har sett det lilla planet sakta singla ned från skyn, sätta sig och taxa fram till hans gummibåt. Flera flygbolag använder Widgeon för navigeringsövningar över oländig terräng.

Trots att typen är avsedd som sportplan har den stora möjligheter även som "feederliner", d. v. s. trafikplan i lokaltrafik, isynnerhet över vattenrika trakter. För svenska förhållanden är det ett plus att den kan utrustas även med skidor. I norra USA och Kanada, där det är långt mellan flygfälten, är Grumman Wideon särskilt uppskattad, så det finns anledning att tro att "ankan" kommer att flyga frakt och passagerare för träbolagen i Norrland, för industrier och affärsmän i hela landet och — taxiflyg från Smygehuk till Riksgränsen.

Widgeon är ett tvåmotorigt, högvingat amfibieplan byggt i helmetallkonstruktion.

Vingen är delad i tre sektioner, en vid skrovet fästad mittsektion, som uppbär motornacellerna och de inbyggda bränsletankarna samt "yttervingarna" med skevroder, flaps och stödflottörer. Vingen är byggd av duraluminium i balkkonstruktion. Mittsektionen är helt metallklädd, vilket också gäller yttervingarna till bakre balken. Härifrån till bakkanten är yttervingarna dukklädda.

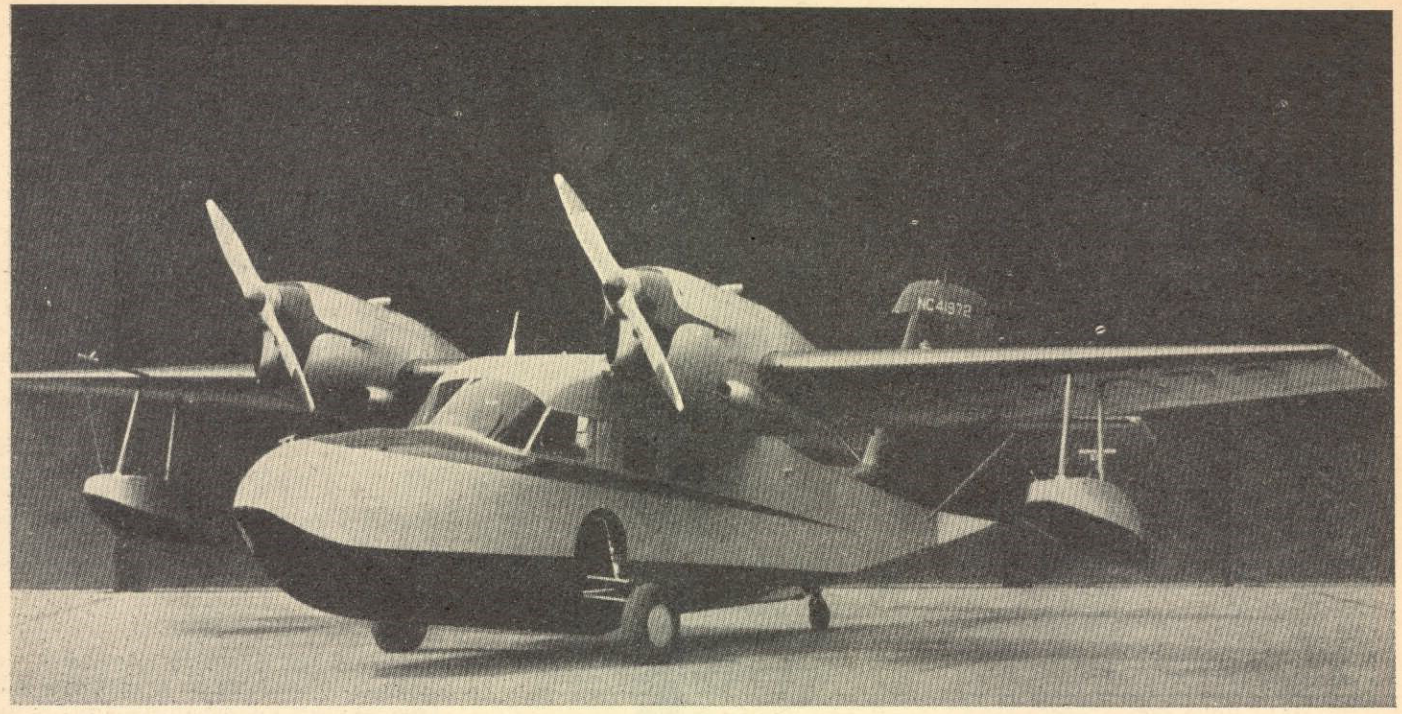


De dukklädda *flapsen* är av NACA standardkonstruktion och användas både vid start och landning. De föras till *ned* — läge på hydraulisk väg och återföras av fjädrar som arbeta helt inneslutna i cylindrar. De löpa från kroppen till skevrodret och äro fästade vid vingen medelst fyra kullagerupphängningar om någon blir lyckligare av att få veta det. *Skevrodren* hänger på tre likaledes kullagrade gångjärn och hornet sitter ungefär mitt på rodret.

Stödflottörerna ha ett deplacement på 180 liter och är av sedvanlig form och konstruktion, fästade vid vingen med två vertikala stöttor och profilstag. Höger- och vänsterflottören är identiskt lika och kunna bytas sinsemellan.

Stjärtplanen återfinnas som väntat längst akterut på flygkroppen och bestå av *fena* med dukklätt *sidoroder* av invändigt stadgad duraluminiumkonstruktion. På toppen av rodret är fäste för radioantenn och hornet är nitat till ramen och kan således inte lossas, om rodret avmonteras. *Stabilisatorn* är inte ställbar och stöttas underifrån av två stöttor. Den är liksom fenan byggd i cantileverkonstruktion. *Höjdrodret* är medelst fyra kullagrade gångjärn fastsatt vid stabilisatorn. Det är liksom sidorodret statiskt balanserat och dukklätt samt försett med trimmroder.

Motorerna bär märket Ranger Modell 6-440C-5 och äro sexcylindriga, luftkylda inverterade radmotorer om vardera 200 hkr vid 2 450 varv med 84 oktans bränsle. Max.-



En till Stockholmstidningen, en till Aerosercice och helst en till mej skulle man önska vid anblicken av läckra expansiva Grumman Widgeon. Idealplanet för mannen med idealinkomster.

varv upp till 1 500 m höjd är 2 550 varv/min. Motorbockarna är försedda med gummibussningar för dämpning av stötar och vibrationer. Avgaserna från de sex avgasmunstyckena ledes upp under vingen till höger om nacellen. Från avgasröret är ordnat luftförvärmning till förgasaren och värmeledning i kabinen. Till standardutrustningen hör en Y-150 Eclipse *startmotor*, till vilket strömmen levereras av ett 12 volts batteri i högra motornacellen.

De fasta *träpropellrarna* är skodda i topp och framkant och mäter 208 cm i diameter. Temperatur och fuktighet kan påverka propellrarna och obetydligt inverka på fartegenskaperna, men efter några timmars gång upphör dessa förändringar.

Varje motor har en i vingen inbyggd *tank* och en motordriven bränslepump, elektrisk bränslemätare och bränsletryckmätare. Varje tank rymmer 245 l och möjligheter finnas korskoppla tankarna eller låta en motor få bränsle från båda tankarna samtidigt.

Varje motor har en *oljetank*, en oljekylare med automatisk temperaturreglering och oljetryckmätare. Oljetankarna ligger bakom det brandsäkra spantet i motornacellen just över vingen och rymmer 3 ⅛ gallon.

På instrumentbrädan sitter följande *elektriska instrument* voltampere meter, två startkontakter, strömbrytare för ankarljus och navigationsljus, pådragsmotstånd för kompass och generator, kontakt för kabinbelysning och instrumentbelysning, 4-lägesströmbrytare för landningsljus. Överst på huvudinstrumentbrädan sitter kontrollampa visande landställets läge. Genom ett motstånd kan man reglera ljusintensiteten i kabinen.

Hydraulsystemet består av en oljetank, motorpump och reservhandpump, cylindersystem och kranar, rör, filter etc. Tanken, som rymmer c:a 3 liter ligger i vänstra motornacellen. Navigations — och flyg.

Instrumenten är kompass, kurshastighetsmätare, stignings- och sidlutningsmätare, gyrohorisont, höjdmätare och klocka, vartill kommer tackometer, bränsle- och oljetryck, termometer för förgasarluft, bränslemängdmätare, landställindikator, lufttemperaturmätare. På vänstra vingen sitter pitotröret och på högermotorns avgasrör, venturiröret.

På en övre panel finns gasreglage, sporrhjulslåsning, trimrodderkontroller med indikator, landställs- och flapskontroller, kontakt för tändningen och tryckmätare för hydraulsystemet.

På sex sekunder indrages eller sänkes *landstället* hydrauliskt. Med handpumpen tar samma manöver 30 sekunder. En "röd-grön"-indikator visar landställets läge, som kan kontrolleras genom därför avsett fönster. Även *sporrhjulet* är hydrauliskt indragbart och opereras samtidigt med huvudlandstället.

Flygkroppen är av vanlig tvåstegstyp, byggd i helmetallkonstruktion, delad av fem vattentäta skott. Man klättrar in genom en lucka framför vindrutan. Längst fram i piken finns plats för ankaret. En dörr till kabinen finns bakom vingen på höger sida av flygkroppen.

Sittplatserna är placerade "side-by-side" med en udda plats vid vänstra hjulfickan. Kabinen har fyra fasta och två skjutbara fönster.

Data och prestanda: Spännvidd 12,2 m. Längd 9,5. Höjd 2,75 m. Vingyta 22,76 m². Marschfart 240 km/tim. Stighastighet 260 m/min. Topphöjd 5 000 m. Aktionssträcka 1 085 km.

PRESS STOPP

Det blev Aeroservice som fick lokalpostflyget

Det har rört sig i luften den senaste månaden. Och i 1945 års skärgårdsutredning. Alla har vi vetat att Skärgårdspostflyget var på väg och nu är det framme — vid Aeroservice.

Postförbindelserna i skärgården vintertid har alltid varit ett dystert kapitel. När isen varken bär eller brister är öarna därute i havsbandet totalt isolerade och nu har Kungl. Postverket slagit näven i bordet liksom en gång Vattenfallsstyrelsen när Porjus-Suorvalinjen hölls igång. Skärgårdsutredningen kom med förslaget och posten fann det gott. Fram för lokalpostflyg.

Svensk flygtjänst startade med provflygningar och senare pick-up-försök som slog väl ut. När anbuden på postflygningarna lämnades in, återfanns både Skandinaviska Aero (Björkvallsflyg) och nya Aeroservice på anbudsgivarlistan.

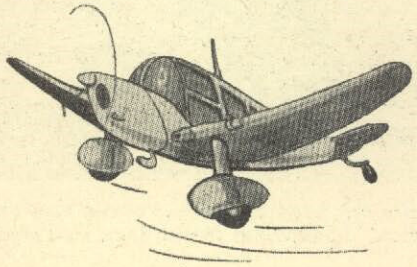
Det gällde en 250 km-tur varje vardag under tre månaders tid för att skaffa erfarenheter av lokal postbefordran per flyg efter rutten Bromma — Linanäs — Ljusterö — Västra Lagnö — Blidö — Söderöra — Svartlöga — Husarö — Ingmarsö — Skälvik — Västertranvik — Gällnöby — Stavsudda — Möja — Harö — Sandhamn — Runmarö — Nämdö — Ornö — Utö — Bromma.

Posten — det rör sig om brev och korsband men inte paket eller brev med ömtåligt innehåll — lägges i en förseglad linnepåse som inslutes i en pappersäck som är värd ett särskilt omnämnande. Det är en 5-lagrad specialtillverkning från Strömsnäsbruk, med ett impregnerat lager, så att kollit tål stötar och väta (under c:a två timmar).

Till en början avses endast enkelspårig trafik d. v. s. ankommande post nedkastas på avtalad plats och mottages av poststationsföreståndaren på orten. Avgående posten gör man tillsvidare ingenting åt.

I konselj beslöts att Aeroservice's anbud skulle antagas. Bolaget skall flyga sin Proctor, som förses med bottenlucka och en ränna över vilken säckarna droppas på 25—30 m. höjd. Man har gjort kastförsök från en KZ III och levererat säckarna på avsedd förstukvist.

Nu är flygfrakt på korta sträckor en rätt dyr historia, och här gäller det endast ett par hundra kilo per dag. Det finns anledning anta att framåtgående Aeroservice här lämnat ett anbud som — det är hemligt — vida understiger konkurrenternas dock lågt räknade siffror. Ekis — alias bolagets energiske chef, af Ekenstam — satte sig genast vid spaken i sin Taylor för att bekanta sig med jobbet. Skärgården känner han redan.



Skandinaviska Aero hade med tanke på luftfartsmyndighetens erfordrade godkännande räknat med sin Waco — som kan monteras på skidor såväl som på tofflor men det gack som sagt inte. Flygtjänst lider som bekant ingen brist på lämpliga småkärror men det gack heller inte.

Ännu i skrivande stund väntar man på Tord Ångströms godkännande av vidtagna anordningar och ingen känner ännu dagen eller stunden. Vi gissa att starten bör gå från Bromma vid 10—11 tiden på förmiddagen och landningen sker knappa två timmar härefter.

Det återstår att önska Aeroservice och dess kände trafikflygare Lindström, lycka på färden samt hålla tummen för att försöket skall slå väl ut. Posten skall bli nöjd och prick-up flygningarna sättas igång i höst.

Flyget köper Vampire

Det rör sig om dagar innan det första reaktionsjaktplanet ritar sin svans över den svenska vårhimlen. En delegation svenskar befinner sig i England och köper Vampire. Allt annat är höljt i dunkel. Enligt Morgontidningen skulle det röra sig om ett 75-tal som kommer att levereras redan i vår och tilldelas en nyuppsatt flottilj. Både flyget och försvarsministern förvånar sig över den snabba leveranstakten. Vampire presenteras på annan plats i detta nr.

Flygingenjör bygger reaktionsmotor

Kring en kompressor från USA-bombare, som nödlandat här under kriget, har en flygingenjör Östen Svantesson byggt ett reaktionsaggregat, som provkörts med gott resultat. Flygvapnet känner till saken, men maskinen har inget militärt intresse. Fortsätt framåt ingenjör Svantesson.

Flygfreden klar

När Pan American Airways för en tid sedan öppnade krig mot världsflyget genom att sänka biljettpriset över Atlanten från 575 till 275 dollar skakade flygbolagen över hela världen. 275 dollar är mindre än självkostnadspris och PAA är det enda bolag, som kan förlora på Atlanttrafiken (och ta igen förlusten på sina sydamerikanska linjer). Övriga bolag hotades med katastrof i priskriget och England svarade med att inskränka amerikanarnas flygtillstånd till en dubbeltur i veckan. Eftersom amerikanarna hade sina sex turer i veckan fullteckna de för månader framåt såg det dystert ut för Pan Am.

En konferens kallades och resultatet blev att England gick med på luftens "Fem Friheter" vilket innebär en amerikansk seger. Förmodligen ordnades då även taxefrågan, eller har den uppskjutits sedan principfrågan om luftens frihet lösts.

Köpenhamn—Gbg—Oslo

Den danska flyglinjen Köpenhamn — Aalborg — Göteborg skall utsträckas till Oslo, så snart svenskt tillstånd beviljats.

Fjärrflyget får fält

Flygplatsutredningen besväras inte av några hämningar. Hösten 44 var det Grillby, i mars 45 Väsby och nu står kommittén enhällig bakom ett nytt förslag, Halmsjön (Märsta).

I Grillby kunde man lägga hur långa banor som helst för 82 miljoner, men avståndet från Stockholm var hela sju mil. I Väsby blev banorna kortare (men tillräckliga) men den sanka lermarken var ett svårt problem att lösa — och dyrbart. 31 miljoner mer än Grillby, men det ansågs skäligt då fågelvägen till Stockholm var endast 3 mil. Jaktförsvaret kunde alltså baseras där och vad kommunikationsdepartementet gav ut sparade försvaret.

Det nya idealfältet skall byggas i skogen på moras och rullstensåsar och ligger invid nya Uppsalavägen, 4 1/2 mil från Stockholm. Visserligen kostar det futtiga 10 miljoner mer än Grillby, men saken är klar vad beträffar markens goda egenskaper. Säkert kan även jaktflyget baseras fyra och en halv mil från Stockholm. Med 700 km/tim. krymper avståndet till 3 min. flygvägen.

Nu har fjorton månader förlorats utan att ens principbeslutet fattats. Under tiden har de dryga Atlantbanorna i Norrköping och Uppsala byggts. Det föreslagna fältet ligger visserligen så högländ att markdimman bortfaller, men reservlandplatser behövs säkerligen ändå. Frågan är bara: "Varför ventilerades inte Halmsjön för fjorton månader sedan? Har man nu garanti för att de närmare 20 kvadratmilen kring Stockholm genomletats och inte ett nytt sensationellt förslag dyker upp om ett halvår?

Nu är det så att om vi vill vara med i framtiden och flyget, slipper vi inte undan de ansträngningar det kostar. I grannländerna lämnade inkräktarna åtminstone högklassiga flygfält i arv, och dessa kommer att inpassas i framtidens flygnät. Ett eller flera svenska storflyg-

fält konkurrerar inte med grannarnas, utan kompletterar deras möjligheter till alla parters fördel. Saken är brådskande. Inga finansiella hinder får läggas i vägen och arbetspolitiska skäl för uppskov kan inte beaktas. Knappheten på cement kan inte inverka på förarbetena och när väl terrängen är färdigställd för gjutning av startbanor finns det efter allt att döma åter tillgång till cement.

Till Halmsjön kan dirigeras all tung trafik, som finner Bromma för litet, och all fjärrtrafik som har så lång flygtid att 45 minuters färd till Stockholm inte spelar någon roll. Bromma kommer att på grund av sitt centrala läge behålla sitt värde i högre grad än om utredningen fastnat för Väsby. Flygpassagerarna kunna byta plan i Halmsjön och på några minuter flyga till Bromma Halmsjön blir — fjärrflygfältet.

Skandinaviska Aero

Två Noorduyn Norsemanplan med endast hundratalet flygtimmar i loggboken har införlivats med Skandinaviskas flygplanpark. Det är ingenjör Törnblom som har varit i amerikanarnas supply-OFLC och botaniserat bland 300 amerikanska plan som plockats ihop på den europeiska krigsskådeplatsen.

Det är samma Norseman som gjort sig berömd hemma i Kanada, i Norge och — i kriget. Det är en enmotorig, högvingad kärra som med 8 personer marscherar i 230 km/tim på hjul (200 på flottörer). De nya planen levererades av amerikanarna på Bromma och sätter in på taxi- och rundflyg, sommartid på tofflor och vintertid på skidor.

Denna första sändning åtföljes av vad dir. Forsmark kallar "något större tvåmotoriga helmetallplan". Vi vågar — helt inofficiellt gissa på Beechcraft. Dessa skall få särskilt användningsområde och man är mycket förtegen kring de framtida planerna.

Den har något att berätta på ålderdomen, som shoppat nyciviliserade flygplan i Hanna (Tyskland). Resan går via Paris (!), som ännu inte är vad det har varit, per yankeflyg — med länstolar, spelbord och aj ni skulle inte tro det — snabbt och bekvämt till målet.

300 plan av inte alltför många typer står uppställda i hangarerna, tillsammans med åtskillig tysk skrot, Norseman, Cessna. Harward, C 53, C 47 för att inte tala om en massa militära plan, bombare av alla typer, som endast säljs till skrot. Här är ett brokigt internationellt sällskap sysselsatt med att syna de uppställda planen. Här trängs irländare, spanjorer, danskar och holländare med greker, norrmän och svenskar.

Priserna är hyggliga 25—50 proc. av inköpspriset och flygplan från de nya över hela skalan till medfarna veteraner i sista stadiet av partiell upplösning. Inte ett plan skall föras tillbaka till USA igen. De äro avskrivna och hemmaproduktionen skall hållas igång, kosta vad det kosta vill.

SAA:s representant gick noggrant igenom planens antecedentia och stannade för verkliga praktexemplar. Så nog kunde han äta middag i mässen i bästa humör. Där saknade ingenting av livets goda och ur konservburkarnas djup fiskade de tyska uppassarna upp de läckraste Californska frukter till efterrätten som ledsagades av cigarretter av främsta märke. Någon flygning tillbaka blev det inte, ty när de bästa besättningarna är hemma är man nogräknad med flygvädret. Har man klarat sig igenom kriget, vill man återse Staterna igen och tar inga risker.

Den allierade sakkunskapen får med egna ord presentera Noorduyn Norseman:

"Norsemanplanet har skapats efter ett noggrant studium av flygerfarenhet och fordringar, efter många års erfarenhet av konstruktion och produktion. Under alla de år som gått sedan den första Norseman byggdes 1935. har den fortsatta utvecklingen baserats på de nya erfarenheter som gjorts; förbättringar ha ständigt genomförts, i konstruktionsdetaljer, i utrustning och produktion.

Den konstruerades ursprungligen för det karga Nordkanadas transportbehov — på flottörer sommartid och på skidor om vintern. Vad den har utfört har blivit till sagor, som berättas inom hela det stora territoriet. Alltsedan det första planet levererades 1936 ha rapporter influtit från de stora skogarna om ovanliga laster, undsättningsexpeditioner, eller om starter eller landningar, som förundrat både förare och åskådare.

Förutom transport av personal och laster av de mest skilda slag, i tropikerna lika väl som i polarländerna, har detta plan nu även funnit användning för skolning av radiotelegrafister och navigatörer; räddningsexpeditioner och evakuering av sårade; transport av fallskärmshoppare och förråd, ja, t. o. m. hela hundspann med slädar, fotografering och spaning, 'pick up' av post och paketgods. När vägen till Alaska byggdes, vid invasionen i Frankrike, på Söderhavsöarna och på Grönland, i Burmas djunglar, i Alaska, Mexico och Brasilien, Italien och Afrika, överallt har man räknat med Norseman som en pålitlig tjänare."

Den framstående engelske flygkännaren Peter G. Masefield räknade 1943 Norseman-planet bland de tjugo förnämsta konstruktionerna i världen. I en noggrann analys skriver han:

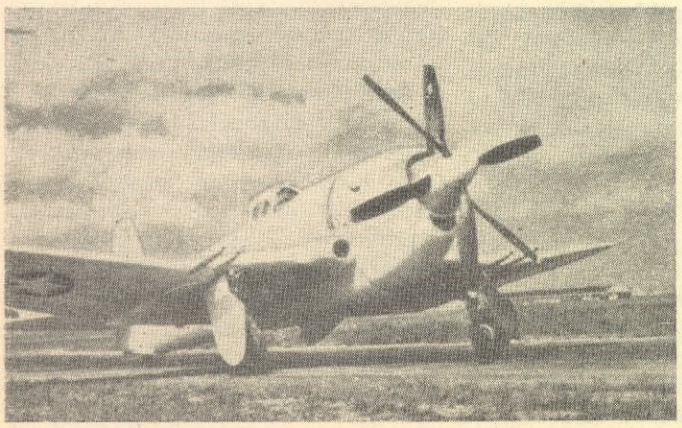
"Norseman, som för närvarande produceras i mängd i Canada för den nordamerikanska armén som UC-64A, står i en klass för sig själv. Ursprungligen avsedd för flygningar i Kanadas skogsregioner, är det enkelt och starkt konstruerat, lätt att reparera och lätt att flyga från små landningsfält även med en ansenlig last. För att föra fram förråd till framskjutna arméer, där flygfälten äro få, för diverse andra transporter, med ända upp till åtta man eller reservmotorer eller annat — ja, det finns faktiskt inget flygbart som kan jämföras med Norseman."

Så har SAA fått fredsplan för sina fredsplaner, så det är rätt naturligt att Vingar nyfiknade till ett tag men det

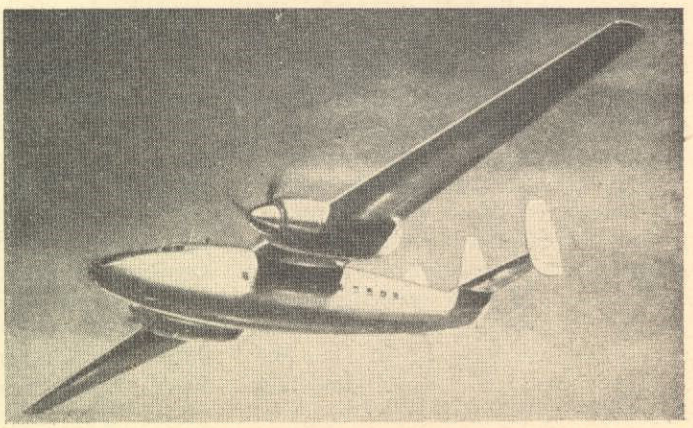
(forts. på sid. 3)

NYTT

MED MOTROTERANDE propellrar och fyra 20 mm kanoner i de fällbara vingarna flyger nya amerikanska experimentjaktplanet CURTISS × F 14 C—1 som visas här nedan. Även USAAF æP-60 C och XP 62 hade con-axiala propellrar.



AIRSPED LTD har tillkännagivit sina planer på ett nytt trafikplan för transkontinentala linjer. "Ambassadör" har lyxbetonad inredning för 28—36 passagerare och drives av två Centaurus om 2.500 hk.



Dubbelmillionär i ABA

10.000 timmar i luften.

ABA fick i höstas, närmare bestämt den 8 sept. sin andra dubbelmiljonär. Det var trygga, skånska Georg Lindow, som då tog emot den av alla flygare eftersträvade hederstiteln. Att vara dubbelmiljonär är att ha flugit 2 miljoner flygkilometer. Som trafikflygare i ABA:s tjänst har kapten Lindow nu tillryggalagt en sträcka som motsvarar en flygtur femtio gånger jordens omkrets. Kapten Lindow har inom det militära och som ambulansflygare i Norrland dessutom avverkat åtskilliga tusen flygkilometer. Allt som allt har han tillbringat mer än 10.000 timmar i luften.

Kapten Lindows bana som flygare började 1923 — han var då 22 år gammal. Som värnpliktig student blev han inkallad till Malmslätt, där armén på den tiden hade sitt flyg förlagt. Flottan och armén hade då var sitt flygvapen, och det, som nu kallas Flygvapnet, är av yngre datum. Som militärflygare kommenderades han 1923 till Boden och avlöste då flygsergeanten C. F. Cornelius, som 1923 började som ambulansförare där uppe. Lindow fortsatte vakthållningen ända till 1930 med avbrott för specialutbildning och officersskola under 1927. Under dessa år lärde Lindow väl känna Norrland — och Norrland lärde känna honom. Han gjorde sig riksbekant genom sina flygbragder i barmhärtighetens tjänst och tilldelades guldmedalj för berömliga gärningar samt ett Carnegiepris, bestående av ett guldur med inskription och 1.500 kr. för specialutbildning inom flyget.

I mars 1931 kom Lindow i Aerotransports tjänst som trafikflygare. Hos Aerotransport har Lindow under årens lopp flugit på alla bolagets linjer, såväl på daglinjerna för passagerare som på nattflyglinjerna för post, i fred såväl som i krigstid. Ingen av bolagets maskintyper är Lindow främmande för och där Aerotransport bedrivit trafikflyg, där har också Lindow varit med. Även i Aerotransports tjänst har Lindow utfört en hel del ambulanstjänst, och åtskilliga sjuka ha under årens lopp kunnat räddas till livet tack vare denna verksamhet, inte endast inom Sverige utan också i utlandet. En av hans kanske mera bekanta svenska ambulansflygningar är den, då han i Grudzladz i Polen hämtade löjtnant Nils-Fredrik von Essen, som svårt insjuknat under sin vistelse vid den polska ridskolan.

Det är inte lätt att få Lindow att berätta spännande flygarhistorier. Trafikflygarens liv tycks inte rymma särskilt mycket av sensationer. Därtill är det reguljära trafikflyget numera alltför säkert. Vill man därför veta litet om Lindows sensationella upplevelser i luften, får man söka sig tillbaka till Lindows flygarbana i Boden och till hans blockad flygningar under kriget, där ju inte ens den mest vältrimmade säkerhetsorganisation kan garantera riskfri flygning.

Naturligtvis voro sensationerna inte tunnsådda under ambulansflygningarna över Norrlands väldiga vidder. En bravad, som lät mycket tala om sig på sin tid, ägde rum den 2 februari 1927 under en sjukflygning från Porjus till Boden, c:a 140 km. Det var framför allt denna flygning, som renderade honom Carnegiepriset. Han hade erhållit order att gå upp till Porjus för att hämta en barnsängskvinna, som måste ha kirurgisk hjälp. Sedan patienten tagits ombord och surrats fast så gott sig göra lät på botten av spanarplatsen i det tvåsitsiga, öppna arméspaningsplanet av typ S 21, som provisoriskt användes som ambulans, och detta skulle återvända till Boden, visade det sig emellertid att stöpet på isen i Porjus gjorde det omöjligt för planet att lyfta. Följden blev, att mekanikern, korpral M. Lundh, numera förvaltare vid flygvapnet, måste lämnas kvar. Åtgärden var nödvändig, men inte desto mindre riskabel, vilket också visade sig i fortsättningen .När en god del av vägen var tillryggalagd och allt såg ut att gå bra, märkte Lindow att något var på tok i baksitsen. Han vände sig därför om och såg till sin förskräckelse, att patienten, en stor och stark 20-årig kvinna, på något sätt tagit sig ur sin surrning och nu stod på knä på spanarplatsen, färdig att kasta sig ur maskinen. Att med ord och teckenförklaringar få den sinnesförvirrade kvinnan att krypa ner på sin plats igen var ogörligt. Lindow måste lämna spakarna åt sitet öde och efter en kort men hård brottning tvinga ner henne i baksitesen igen. Ännu ett par gånger under resan måste han ta sig en dust med kvinnan. Lindow fick slutligen sätta sig på förarsitsens kant och hålla fast henne med ena handen och sköta höjdspaken och skevningsrodren med den andra. Fotspaken och sidorodret fick han helt och hållet släppa. Det blev en vinglig färd och otroligt kallt för Lindow att sitta där uppe, och till råga på allt råkade han även två gånger in i snöbyar, som ännu mera försvårade manövreringen. Till följd av snötjockan måste han hålla sig blott en aning ovan trädtopparna och var ofta i fara att kollidera med dessa. I nära en timmes tid måste han flyga på detta sätt, men sedan tröttnade kvinnan och höll sig lugn. Landningen kunde genomföras utan missöden. Kvinnan och hennes barn blev räddade till livet och då var också allt väl. Förutom redan nämnda förtjänsttecken har Lindow också fått Röda Korsets förtjänstmedalj.

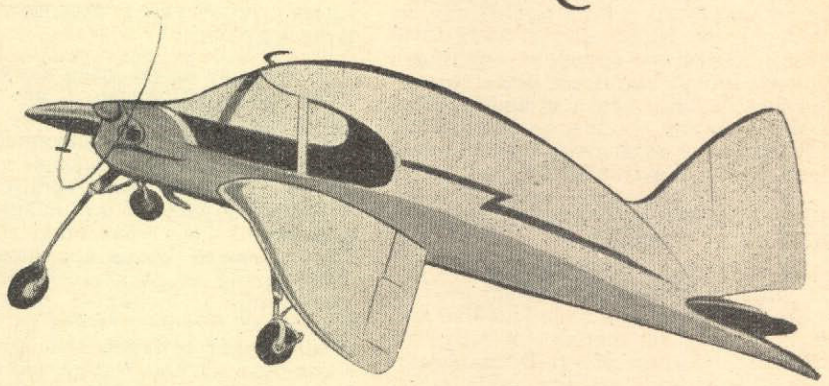
1934 i juli månad kunde svenska pressen meddela, att löjtnanterna Lindow och M. Lindholm skulle representera de svenska färgerna i en internationell rekordflygning på sträckan London—Melbourne i Australien. Man talade om den största rekordhets i luften, som mänskligheten upplevat. Men därav blev intet för Sveriges del. De båda svenska piloterna skulle ha deltagit i tävlingen med Aerotransports "Halland", men i sista ögonblicket lät det sig inte göra att få loss planet ur den reguljära posttrafiken. Det var nog en av de största besvikelser Lindow varit utsatt för. Och det är ju klart, att två karlar av deras virke skulle ha kunnat göra en insats i denna tävling.

Om fredens trafikflyg inte ger utrymme för överraskningar och sensationer, så har emellertid inte sådana saknats under krigsårens blockadflygningar. Aerotransport har ju under krigsåren gjort sitt yttersta för att hålla kontakten levande både öster och väster ut.

Med Lindow och Lindholm vid spakarna var ett av ABA:s plan på hemväg till Sverige från England. En stund innan man nalkades svenska gränsen uppenbarade sig ett tyskt jaktplan, som sannerligen inte sparade på krutet. Kulsprutorna smattrade, projektilerna genomsållade planet, som fick kanten på ena vingen uppriven. Det ena landningshjulet blev också förstört. Som tur var, hade man endast tre passagerare ombord. Alla stolar utom just dem, som passagerarna sutto i, blevo genomborrade. Fru Prytz, svenska londonministerns fru, som var med den gången, fick en obetydlig rispa i ena kinden. Det var allt. Framför allt var det postsäckarna, som blevo pepprade. Postverket skicka-

(Forts. på sid. 46).

Den nya CULVER



Under nära fyra år har det varit tyst kring Culver Aircraft Corporation, om både plan och planer. Nu börjar det sippra ut ett och annat från f. d. bilfabriken vid Wichita. Tills förra vintern var tystnaden dikterad av militära skäl — man byggde den radiostyrda Culver för armén och flottan. Därefter var man övertygade om att ingenting kunde vinnas med en diskussion av freds-Culvern, förrän planet var byggt och prövat. Nu har det kommit så långt och fabriken kan på goda grunder säga att den nya Culvern är värd att vänta på. Kort och gott, utan data eller prestanda, pris eller leveransdag, den är värd att vänta på. Nu har täckelset fallit och de piloter som har sett och flugit det nya planet anser att tillverkarna haft fullt fog för sitt löfte.

Den nya Culvern ligger långt framför förkrigstyperna och är en värdig efterföljare till sina radiostyrda förfäder, det bevisas bäst av motoreffekt och prestanda. På modell 1940 sitter en 75 hästars Continental och den var rätt svår att landa på grund av dess relativt höga fart. När den tredje militära modellen sattes i tjänst, bar den en 90 hästkrafters motor och satte sitt stadiga noslandställ på alla sorters flygfält. Kurvan under kriget nådde toppen av effekt i och med en 150 hästars maskin, med elektriskt manövrerat landställ, och det är den typen som ligger till grund för det nya plan, som nu bjudes civilisterna.

Det kan ännu inte sägas mycket mer om den nya Culvern, än att den kommer att massproduceras i plastic-limmad plywood, kommer att förses med noshjul och 150 hkr motor och för sin motoreffekt bli det snabaste privatplan, som nu flyger. Det kan tyckas nog sagt men de nu avslutade provflygningarna visa att det är inte för mycket.

Samtidigt kan det räknas bland de säkraste privatplanen i världen. Flapsen är förenade under kroppen och vingen har en markerad knäck, som helt och hållet eliminerar alla spintendenser. Även stabilisatorn är anmärkningsvärd, liksom dess placering. För flygegenskaperna betyder dessa nyheter en väsentlig minskning av riskerna i samband med landning i sidvind, så väl som vid stallning. En förenklad "autopilot" gör flygningen mindre tröttande, särskilt på långturer, då föraren kan ta sig lite "Hands off"-flygning emellanåt.

Med en 85 hkr Continentalmotor med bränsleinsprutning är Culvern kapabel till en god 110-mila-flygning med två personer, fallskärmar och 35 kg bagage. Nylongummitankarna "Goodyear" i framkant av vingarna ger ett maximum av stabilitet och ett minimum av trimning, då bränslet samtidigt tas från båda tankarna. Modell V, som det nya begreppet lyder, är större och rymligare än förkrigsculvern, och består sig med en väl tilltagen, ljudisolerad kabin med Goodyears Airfoam sitsar och radioutrustning med såväl sändare som mottagare.

I mitten av januari kom den nya femman i händerna på försäljare och demonstratörer, så redan har väl åtskilliga privatflygare haft tillfälle att pröva det plan som så många väntat på. Om och när det kommer till Sverige återstår att se.

NORRA POLAROMRÅDET BETYDELSEFULLT I NÄSTA KRIG.

Vid en pressmottagning förklarade general Arnold, chefen för USA arméflyg, att alla länder, som äro i stånd att föra ett större krig, ligga norr Lat 30°. De kortaste flygvägarna mellan dessa länder komma att passera det norra polarområdet. Om än dessa vägar leda över ödsliga och isolerade områden äro dock väderleksförhållandena bättre där än över Atlanten och Stilla havet. Generalen framhöll, att det just av dessa skäl var av stor vikt för USA att behålla sina baser inom de nordliga områdena, särskilt på Island.

New York Times.

USA ARRENDERAR FLYGBAS I EGYPTEN.

En av de största flygbaser, som under kriget upprättats i Främre Orienten, är anläggningen Kairo—Payne Field invid Kairo. Ehuru den egyptiska regeringen tidigare i år förklarat, att den efter kriget icke önskade några utländska flygbaser inom sitt område, har det nu bekräftats, att Egypten till USA utarrenderat Payne-Field under 99 år.

USA ARMÉFLYG FÄLLDE ÖVER 2 MILJ. TON BOMBER.

Då ett förband B-29 Superfortess den 29 juli i år fällde sin bomblast över de japanska huvudöarna hade i striden mot axelmakterna sammanlagt 2 milj. ton fällts av USA arméflyg. Denna bombmängd motsvarar ett ton varje minut efter det japanska bombanfallet mot Pearl Harbour den 7/12 —41.

De använda bombtyperna växlade, från små brandbomber till tunga kvartersbomber. Hela bombantalet uppgick till nära 10 milj. Om man antager, att de 2 milj. tonnen utgjorts av enbart 250 kg bomber, och att dessa lastats på 2 tons lastbilar med 12 bomber på varje skulle, om lastbilarna ställts i rad bakom varandra, denna rad räckte från Boston till San Francisco, dvs tvärs över nordamerikanska kontinenten.

För fällningen av 2 milj. ton bomber voro i medeltal 1.800 plan per dag i luften sedan Pearl Harbour. Den totala bensinförbrukningen utgjorde 11 1/2 miljarder liter (11,500,000 m³). Ammunitionsförbrukningen i strid motsvarande för arméflyget 4 skott i sekunden från krigets början.



DEMOBLISERINGEN AV JAPANS FLYG.

Ockupationsledningen i Japan har vidtagit följande åtgärder i syfte att upplösa japanska flyget:

1) All utbildning av flygförare, markpersonal, ingenjörer och specialister skall upphöra.
2) Alla organisationer för civil flygning, även privata, skall upplösas.
3) Alla flygplatser, flygfyrar och liknande anläggningar skola avrustas.

Detta innebär, att omkring 100.000 utbildade flygförare och markpersonal, vilka ännu beräknas tillgängliga inom Japans försvarsväsende, berövas all möjlighet att underhålla sina färdigheter. Förteckning över denna personal skall utlämnas till de allierade.

SKENFLYGFÄLT I ENGLAND UNDER KRIGET.

I början av kriget insåg den engelska ledningen omöjligheten i att medelst maskering skydda de ordinarie flygfältens startbanor, talrika byggnader och så gott som ständigt pågående verksamhet. De utspridda krigsflygfälten erbjödo större möjligheter och anläggning av skenflygfält kom redan tidigt till stånd. Dessa senare kunna anordnas genom nedhuggning av häckar och vegetation, utplacering av attrapper motsvarande byggnader, flygplan, fordon m. m. Även eldställningar byggdes, både som skenställningar och som riktiga anordningar. Under år 1940 och tidigt år 1941 blevo dessa skenflygfält utsatta för 36 anfall.

För att skydda flygproduktionen byggdes under år 1940 4 skenfabriker med flygfält. De voro välbyggda med rykande skorstenar, värdelösa bilar stodo parkerade på vägarna och flygattrapper funnos på flygfälten. Dessa skenmål drogo på sig 9 anfall under dag och 14 under mörker.

Skenanläggningar under mörker voro lättare att anordna. Ljus föreställande flygfältsbelysning och andra på flygfält förekommande signalanordningar m. m. kunde utan större svårigheter utplaceras även i relativt kuperad terräng.

Redan i juni 1940 voro 40 av dessa skenflygfält igång och under månaden utfördes 36 anfall mot dem. Maximalt uppgingo antalet skenflygfält till 200. Flera kunde ej anordnas på grund av bristande utrymme. Fram till slutet av juni 1941 hade dessa skenflygfält utsatts för 322 nattanfall, mot 304 anfall mot de verkliga flygfälten. Mot slutet av kriget voro motsvarande siffror 477 anfall mot skenflygfälten och 474 mot de verkliga.

Vid anfall mot bebyggda orter, arméns och flottans anläggningar, hamnar m.m. uppstodo i regel stora eldsvådor. Detta förhållande beaktades på så sätt, att skeneldsvådor anlades på lämpligt avstånd från de verkliga målen, rök osv., och placeras i terrängen på sådant sätt att de icke åstadkommo skada. Tändningen skedde på elektrisk väg. Dessa skeneldsvådor åstadkommo stora svårigheter för fienden att lokalisera målet.

Det beräknas, att skenanordningarna inalles dragit till sig ca 5 proc. av alla bomber, som fällts under mörker under kriget.

ENGELSKA FLYGVAPNETS FREDSSTYRKA.

I pressen har framkommit att förre premiärminister Churchill anser det nödvändigt att Royal Air Force under fred uppgår till 150 à 200 flygdivisioner, med ca 4.000 flygplan i första linjen och en personal på ca 400.000 man. Det har nu blivit bekant, att flygministeriet har samma uppfattning och räknar med ett flygvapen på en halv miljon man. Det har meddelats, att c:a 22.000 av flygvapnets officerare anhållit att få kvarstå i aktiv tjänst därstädes.

Inom flottflygvapnet har man på allt sätt försökt uppmuntra under kriget anställda officerare att kvarstanna, vilket bl. a. bevisas av meddelandet, att en anställningspremie på 500 pund (omkr. 10.000 kr.) tilldelas dem, som förbinda sig att ytterligare kvarstanna i 4 år. För närvarande har engelska flottan c:a 50 hangarfartyg av alla kategorier. C:a 6.000 hangarfartygsbaserade plan finnas.

TYSK FLYGMATERIEL TILL FRANKRIKE.

Viss tysk flygmateriel, tidigare avsedd för nedskrotning, kommer att överlämnas till franska flygvapnet. Materielen omfattar bl. a. 50 st. reaktionsdrivna attackplan, avsedda för försök, 350 passagerare- och lastplan, 2.800 skolplan, därav 400 för förbindelsetjänst, 2.000 segel- och glidflygplan, 5.000—6.000 flygmotorer, 3.000 däck m. m. Enligt uppgift har förstörandet av den tyska materielen redan börjat, så att risk föreligger, att de franska önskemålen icke kunna uppfyllas.

FOKKERVERKEN ÅTERUPPTAGA ARBETET.

Enligt uppgifter från Holland har arbetet ånyo upptagits vid Fokkerfabrikerna. Närmast avses att bygga civilflygplan, bland vilka en 4-motorig flygande vinge är av intresse.

DEN FRAMTIDA FLYGPRODUKTIONEN I USA.

En kommitté, som för två år sedan tillsattes för att förbereda flygindustriens demobilisering, har nu inlämnat sitt förslag.

Planen innebär en bibehållen produktion av 3.000 militära flygplan per år, för att ingenjörernas och arbetarnas yrkesskicklighet skall kunna underhållas, och om så bleve nödvändigt möjliggöra en snabb ökning av tillverkningen. Tio fabriker föreslås vara igång. De ligga utspridda över landet för att minska faran för anfall av atombomber och styrbara projektiler med lång aktionsradie.

NYA AMERIKANSKA REAKTIONSDRIVNA FPL.

General Arnold har meddelat, att två nya reaktionsdrivna jaktplan byggts för USA arméflyg.

Den ena, menämnd P-84, uppgives ha en hastighet av 900 km/tim, en aktionsradie av 1.300 km och en topphöjd av 13,8 km.

Den andra typen, benämnd P-86, uppgives ha en max.-hastighet av 960 km/

tim., en aktionsradie av 1.200 km. och en topphöjd av 14 km.

Ytterligare detaljer äro icke kända.

NYA FÖRSÖKSPLAN I USA.

Arméflyget har prövat följande **jaktplantyper**: Tucker XP-57, Grumman XP-65, Vultee XP-68, Republic XP-69, Curtiss XP-71, Bell XP-76, NA XP-78.

Även nya **attackplan** har prövats: MAA XA-27 (försedd med 2.000 hkr. Wright Cyclone motorer), Douglas XA-33, Howard Hughes XA-37, Beech XA-38, Fleetwing XA-39 och Curtiss XA-40.

Ingenting nämnes om resultatet.

Aviation.

P-82 TWIN MUSTANG.

De amerikanska myndigheterna ha nu offentliggjort en del uppgifter om P-82 Twin Mustang och fotografier visas av typen ifråga. Följande data angivas: **Spännvidd**: 15,5 m. **Hastighet max**: 765 km/tim. **Tomvikt**: 6,5 ton. **Topphöjd**: 13.700 m. **Normal flygvikt**: 9 ton. **Aktionsradie** (som eskorttjfpl): över 4.000 km. **Beväpning**: 6 st. 12,7 mm. akan, 25 raketprojektiler och 4 bomber. De 6 akan äro placerade i mittelvingen med **100 skott per pjäs.**

4 bombställ, 1 under vardera yttervingen och 2 under mittelvingen, kunna vardera taga en 450 kg. bomb. Alternativt kunna 2 st. 900 kg. bomber tagas å mittelstället.

5 raketställ taga vardera 5 raketer. Raketerna kunna avfyras från båda förarplatserna.

Å mittelvingens undersida kan alternativt fästas en vapengondol innehållande 8 st. 12,7 mm. akan.

VAMPIRE LANDAR PÅ HANGARFARTYG.

Från England meddelas, att ett flygplan av typen Vampire startat och landet på ett hangarfartyg. Detta var på 14.000 ton och hade ett flygdäck av c:a 210 m. längd.

Fyra starter och landningar gjordes utan svårigheter. Landningshastigheten var 145 km/tim., och planet fångades upp av den första stoppwiren inom 30 m. Vid starterna var planet i luften efter c:a 100 m. rullning.

VICKERS SUPERMARINE "SEAFANG".

Vickers Supermarine Spiteful förekommer nu i något ändrad form, avsedd för basering på hangarfartyg. Den benämnes Seafang och skiljer sig från Seafire genom uppfällbara vingar och specialutrustning för start och landning. Den är försedd med en Rolls-Royce Griffon 89 eller 90.

Max. hastighet: 750 km/tim 6.300 m. **Stigtid**: 5.200 m/6 min. **Aktionsradie**: 1.200 km.

ROLLS-ROYCE "NENE" — EN NY REAKTIONSMOTOR.

På utställningen vid Farnborough visade Rolls-Roycefirman en ny reaktionsmotor, benämnd Rolls-Royce "Nene". Typen är en förstorad upplaga av "Derwent V". Motorn har ett 2-delat luftintag, centrifugalkomjressor, enstegsturbin och 9 förbränningsgamrar. Det statiska reaktionstrycket upgives till 1.820 kg. vid 12.300 varv.

NY CHRYSLERFLYGMOTOR.

Enligt ett meddelande från USA har det under kriget framställts en ny vätskekyld flygmotor av ovanlig konstruktion. Den upgives vara kraftigare än någon annan motor av samma dimensioner och är desutom enklare att tillverka och avsevärt billigare i drift.

Motorn är en 16-cylindrig inverterad V-typ på 2.500 hk. Diametern i den frontala luftmotståndsytan är 0,92 m. Den väger 1.100 kg. Med ett specialbyggt flygplan uppnåddes en hastighet av över 800 km/tim. Det har tagit tillverkaren 56 månader (4 år och 8 månader) att konstruera och utprova denna motor.

OMSTÄLLBAR PROPELLER.

En för hand omställbar propeller har under krigets senaste del använts på lätta sambandsflygplan för att förbättra startegenskaper och stigförmåga. Propellern tillverkas hos Beechfirman i USA. Den är användbar för flygplan med motorer av upp till 225 hk.

"ISO-REV"-PROPELLERN.

Denna propeller är avsedd för små och billiga flygplan. Bladomställningen sker genom propellerns egen rotation.

NY AMERIKANSK SYNKRONISERING FÖR KULSPRUTOR.

Fairchildfirman har konstruerat en elektrisk synkronisering, inom USA marinflyg benämnd "Mark 3", som tillåter placering av vapnen var som helst inom propellerfältet. Den har med framgång använts för att synkronisera elden från 4 ksp och 1 kanon inom samma propellerfält. Vikt och utrymme äro minimala och justeringen tar mycket kort tid.

NY FALLSKÄRMSTYP.

General Textilo Mills i USA har utexperimenterat en ny fallskärmstyp för gods. Dess fördelar äro: mindre pendling, förmåga att tåla högra fällningshastighet, mindre ryck vid öppnandet samt större allmän användbarhet. Arméflyget har prövat fallskärmen vid fällning av minor, ömtålig ekoradiapparatur och brevduvekollin.

DIMUPPLÖSNINGSAGGREGAT.

En ny metod att upplösa dimma över flygfält har demonstrerats i San Francisco. Fyra behållare innehållande en till sin sammansättning okänd vätska uppställdes längs en startbana. Vätskan, som utsprutades under tryck, förbrann under hög värmeutveckling. De heta gaserna stego uppåt och skingrade dimman. Kostnaderna för att upplösa dimman en gång är 15 dollar.

REGLER FÖR ELDSLÄCKNING.

Tidskriften innehåller en koncentrerad artikel om eldsläckning sådan denna kan förekomma i samband med flygstationstjänst. Artikeln illustreras med synnerligen goda bilder.

Air News.

OLYCKSFALLEN ÖKA I USA ARMÉFLYG.

Under den snabba demobiliseringen har arméflyget mistat ett stort antal av sina bästa mekaniker och sin flygande personal. Detta fortgår alltjämt. Avmobiliseringen har nämligen i första hand gällt den äldre och erfarna personalen. Detta har återverkat på flygsäkerheten. Under det fjärde kvartalet 1944, då flygaktiviteten var som störst, inträffade 39 olycksfall på 100.000 flygtimmar. Under augusti, september och oktober i år ökade olycksfallsantalet till 47 för 100.000 flygtimmar. På grund av ökningen komma omkr. 20.500 flygplan i USA att omedelbart besiktigas och provflygas, innan de ånyo släppas ut. Om markpersonalen ej räcker till vid något flygförband, skall endast ett begränsat antal flygplan användas och de övriga insättas i förråd. "Det får icke bli någon kompromiss beträffande flygsäkerheten"!

SUPERFORTRESS-PLAN PÅ LÅNGFLYGNING.

I september 1945 försökte 3 st. B-39 att flyga från Japan till Washington utan mellanlandning. De blevo dock tvingade att gå ned i Chicago på grund av bränslebrist. Den 31 oktober flögo emellertid 4 st. flygplan av samma typ från Japan direkt till Washington på 27 1/2 timme. Avståndet är c:a 10.485 km. Medelhastigheten var c:a 300 km/tim.

6 "BLIMPS" I FÖRBAND ÖVER ATLANTEN.

I juni 1944 flög en division om 6 små luftskepp (motorballonger typ Blimp) över Atlanten. Under kriget användes de bl. a. i Medelhavsområdet för ubåtsjakt. Längdflygningar upp till 3.000 km. ha utförts med dessa "luftfarkoster".

(forts. på sid. 4).

Peter Trench...

(Forts. fr. sid. 27.)

skulle söka nå 16 000 meter. Vid 15 000 skulle temperaturen ha varit minus 70, en metallegering skulle ha krympt samman och maskin och flygare sprängts i atomer. En halv timme efter denna upptäckt häktades en kvinnlig arbetare som var anställd på avdelningen för fallskärmarnas iordningställande. Detta var första steget för upprullandet av den varulvsorganisation som tyskarna djärvt nog organiserat mitt i hjärtat av England för att stoppa brittiska flygvapnets utveckling. Det var denna organisation som agent 314 varit på spåren när han sökte varna Leith och föll för en pistolkula från en av agenterna.

Ett par timmar senare, när Trench sett Arthur landa efter det lyckade experimentet, gick han och ringde upp fru Leith.

— Hej, Jane, sade han glatt. Din man har just nu återkommit efter en liten artighetsvisit i sjätte himlen. Han far med mig hem och innan kvällen är han tillbaka hos dig i den sjunde. So long!

Så lade han på luren. Det enda hon hann säga var:

— Du är i alla fall *underbar*, Peter!



Flygare

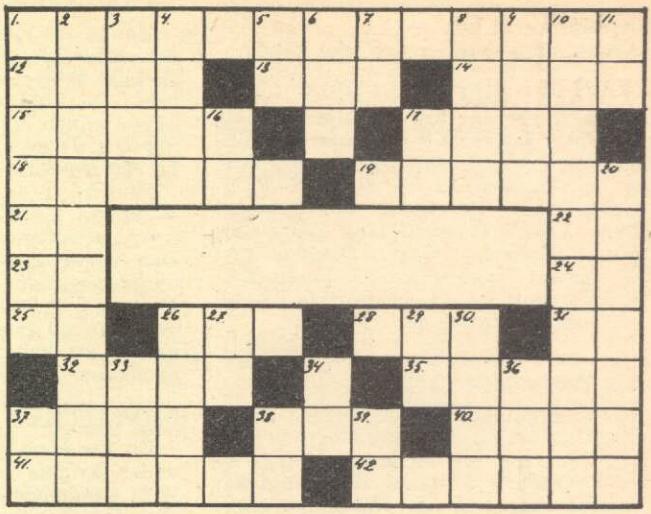
försäkra i

FÖRSÄKRINGS A.-B.

FYLGIA

X ORDET

1:a pris kr. .. 30:—
2:a „ „ .. 15:—
3:e „ „ .. 10:—
samt 3 helårsprenumeranter som 4:e, 5:e och 6:e pris.



VÅGRÄTT.

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.
42. Är trafikflygaren i blindflygning.

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 inge propeller.
16. I gammal ost.
17. Avtal.
20. Militär.
26. Namnsdag i augusti.
27. Preposition.
29. På diplomatbil.
30. Håller huvudet högt.
33. Göra ofta sjuka.
34. Fisk.
36. Den förste haveristen.
37. Nordiska Kompaniet.
38. Anders Henriksson.
39. Pronomen.

Vi är hur ledsna som helst för att korsordet förra gången blev ofullständigt. Här kommer det igen fullständigt och priserna äro de dubbla.

Vinnare i X-ordet nr 5

1:a pris 15 kr. K. Halmsten, Stocksund.

2:a pris 10 kr. B. Johansson, Nässjö.

3:dje pris 5 kr. Ing. Blomberg, Göteborg.

Helårsprenumerationer vunnos av T. Williamsson, Perstorp, L. Eklund, Linköping, L. Eriksson, Trosa.

VÄLJ ER FLYGKURS



Genom kupongen här nedan får Ni utan kostnad den intressanta handboken »Flyget efter freden», som redigerats av Hans Ostelius, dagens succéförfattare på flygets område.

Flygteknisk ingenjörskurs
Flygteknisk gymnasiekurs
Flygingenjörskurser
Verkmästarekurser för flygtekniker
Flygmaskinistkurs
Flygteknisk förmanskurs
Flygmekanikerkurs
Flygplansmontörskurs
Instrumentmontörskurs
Motormontörskurs
Luftnavigatörskurs
Radiotelegrafistkurs för flyg
Trafikflygarkurs
Privatflygarkurs
Kurs i flygplanstjänst (för markpersonal)
Stewardkurs för flyget
Glid- och segelflygplansbygge
Segelflygkurs
Modellplansbygge och modellflygning

Till NKI-skolan, Sthlm 12. V.g. sänd mig gratis Eder handbok »Flyget efter freden»

NKI skolan

Namn .....

Adress .....

S:t Eriksgatan 33, STOCKHOLM

Experternas utsago om våra gjutna modeller

Ja, det här är ingen exposé över modellindustrien, men efter som jag är i färd med att dela ut rosor, så låt mig räcka en till Modelltjänst i Värnamo med tack för skalenliga gjutna modeller med graverade linjer för roder, fönster etc. De gjutna modellerna har slagit igenom på rekordtid.

Rekvirera vår katalog över gjutna segel-, replika- och spantbyggda modeller. Sänd omg. eder katalog. 35 öre blf. i frim.

Namn .....

Bost. .....

Adr. .....

MODELLTJÄNST

VÄRNAMO



Bromma förra månaden var ny toppnotering beträffande resandeströmmen och notabla händelser. Alltså tar vi skeden i vacker hand och skummar.

I april debuterar inte bara aprilskämtet utan även ABA:s första utbildning av flygvärdinnor. Man söker bildade unga språkkunniga damer, gärna sjuksköterskor i åldern 21—28 år, helst med fördelaktigt utseende. Och man finner dem. Hela flygsinnade Sverige följer evenemanget med största intresse. Livslängden för de bevingade damerna brukar nämligen bli skäligen kort. Inte för att de avgår med döden — utan som regel gifter de sig med flygkaptenerna. Därför måste adepterna kontraktera sig för viss tid.

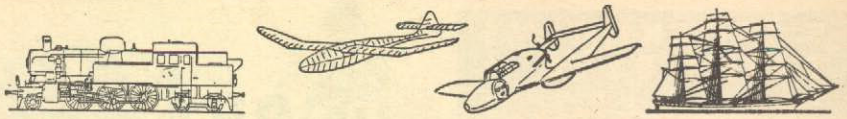
Så var det Parisplanet som tappade ena motorn den 23:e och nödlandade med passagerarna i en torvmosse utanför Hamburg. En annan DC:3 hämtade dem. Bulltofta tog nödsignalerna.

Hassoplanet kom in något försenat, men medförde, utom gudmodern Signe Hasso ett 20-tal VIP:a (very important persons) som gäster och passagerare, med svenske Washingtonministern Herman Eriksson i spetsen. I lasten medfördes en specialtillverkad tennisracket som present till Kung Gustaf från amerikanska lawntennisförbundet samt några album med grammofonskivor till kung Christian i Danmark från Lauritz Melchior.

ABA växer stadigt. Nu har hittillsvarande chefspiloten Åke Dufvander blivit flygchef, d. v. s. överbefälhavare för alla fygare. Chefpilotskapet har delats upp på tre man, som fått var sin del av klotet.

Flygkapten Marshall Lindholm är sålunda chefspilot för den nordamerikanska linjen medan flygkapten Georg Lindow svarar för den sydamerikanska, som inom en inte långt avlägsen framtid skall börja trafikeras med provflygningar. Båda är gamla och garvade i tjänsten. Slutligen har en av bolagets yngre förste flygkaptener, Gösta Carls, utsetts till chefspilot för de europeiska flyglinjerna.

Chefspiloten Gösta Carls anställdes i ABA den 1 januari 1939 som flygstyrman och blev flygkapten den 1 mars 1945.



GRATIS erhåller Ni vårt stora katalog-supplement över nyheter

WENTZELS
APELBERGSG 48 · STHLM

STOPP! Alla modellbyggare måste se vår nya, utförliga katalog å segelmodeller, replikmodeller i trä och aluminium, massor av förstklassigt material och ändamålsenliga verktyg. ETT FYND FÖR DEN SOM SÖKER KVALITETSARTIKLAR FÖR MODELLBYGGE.

Katalogen utkommer den 1 jan. Rekv. den redan i dag så erhåller Ni den genast vid utgivandet. Den erhålles mot insändande av namn och adress jämte 30 öre i frimärken.

Från *STAG MODELLINDUSTRI, Box 76, Bollnäs*, rekv. att omg. sända vår katalog. 30 öre i frimärken bifogas.

Namn .....

Adress .....

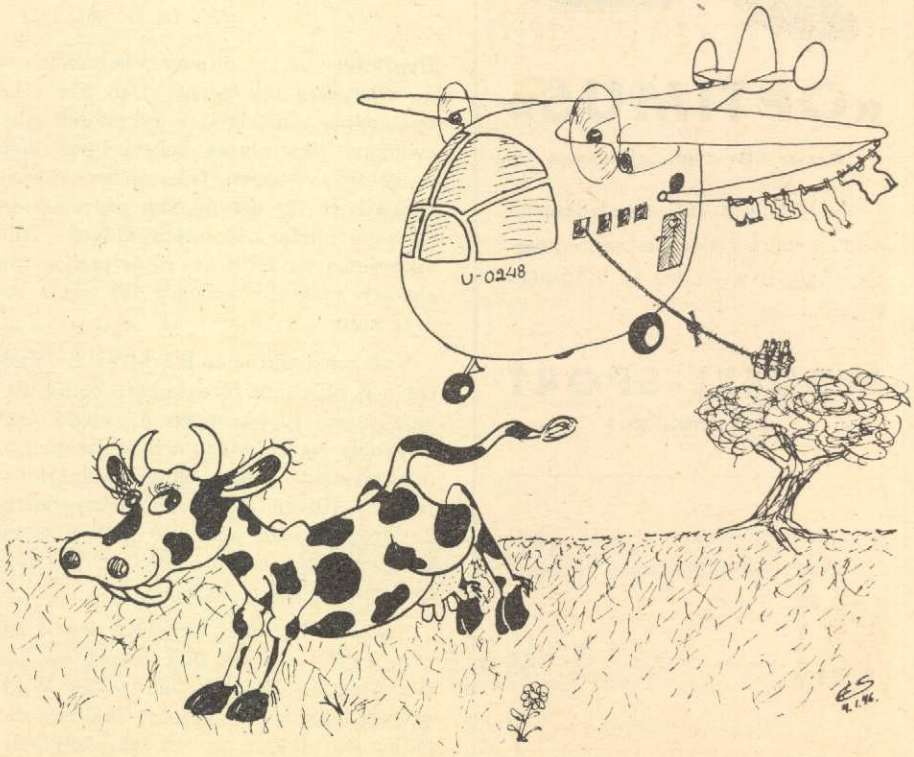
Gynna Vingars Annonsörer!

Hr Red!

Undertecknad önskar härmed lämna bifogade ringa bidrag till Eder tidning. Bilden föreställer undertecknads framtidsvision av hur hr Medelsvensson någon gång i framtiden kommer för att landa på en äng någonstans ute i geografien i sin ägandes Miles Aircraft's M 57 "Aerovan". Detta idealiska familjeplan har som synes ytterligare förbättrats av hr Medelsvensson. Sålunda har han, för att döva eventuell hemlängtan, monterat en viss dörr hemifrån på planen...

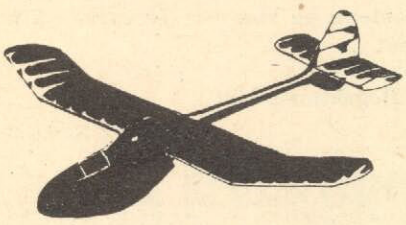
Högaktningsfullt

Esbjörn Stridell.

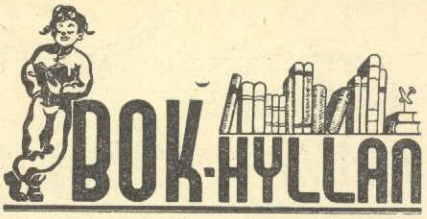


A-B STOCKHOLMS PATENTBYRÅ
K. Y. Zacco & E. H. Bruhn.
Verkst. direktör: bergsing., jur. kand.
Axel Hasselrot,
f. d. byrådir. i Kungl. Patent och Registr.-verket
docent vid Kungl. Tekn. Högskolan
Centrum (Kungsgatan 36) Stockholm
Grundad 1878 Tel.: Växel 23 09 70
Vår broschyr med råd och upplysningar rörande patent sändes gratis på begäran.
PATENT VARUMÄRKEN

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!


«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.



Två Kid-böcker

Ungdomsböcker — särskilt flygbetonade, är numera inte så sällsynta blommor i den rätt vildvuxna litterära djungeln.

Rabén och Sjögren har släppt ut en bestseller bland ungdomsböcker — *Flyg söderut*, 4:75, och den är bra. Torsten Schantz har skrivit den och han har rika egna erfarenheter att ösa ur när talet faller på Sydamerika och flygning.

Fin landning Kid, 4:75, är en fristående fortsättning på föregående bok. Nu flyger Kid och hans kompis på en sydamerikansk linje och svårigheterna hopar sig med äventyr. Man skulle visserligen önska lite avspänning i pionjärromantiken kring trafikflyget, men inte på bekostnad av Fin landning, Kid.

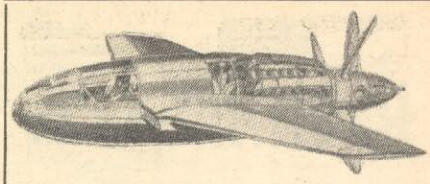
Grumman Bearcat

(Forts. fr. sid. 15.)

flygfältet på tio minuter, beroende på de utbytbara lavetterna. Och när piloten kastas i blackout i dykningar eller svängar, viks planet bokstavligen ihop — 12 dm av vingen, från spetsen räknat ryker bort för att minska påfrestningarna på planet vid upptagningen. När vingspetsarna fallit av, rätar planet upp sig och reagerar normalt för varje roderutslag.

Vad konstruktionen beträffar är Bearcat helt olik sina föregångare bland marina plan. Flygkroppen är klädd med Reynolds legering 301 och genomgående punktsvetsat, vilket ökar produktionsfarten. Huven av du Pont konstharts är droppformad och ger god sikt, en konstruktion, som prövats på de flesta moderna, snabba jaktplan.

Detta är i korthet historien om Grumman F8F — det lilla planet som är snabbare än Hellcat, mindre än Wildcat och säkrare än Piper Cub när det gäller störtdykningar och tvära svängar.


"ÖRNUNGEN"
nu i byggsats!
Racerplanet i Flygs populära serie finns nu bland våra omtyckta byggsatser av gjutna aluminiummodeller i skala 1/50. Modellsatsen innehåller en gjuten modell, propellrarna, propellernav, stålull, smärgelduk och nationalitetsbeteckningar. *Pris 6:75.* Rekvirera byggsatsen från
HOBBY-LAGRET
HAMNGATAN 20 LINKÖPING
Firman med de aktuella modellerna.

En verklig skattkammare för händigt folk är vår nya 100-sidiga katalog. Den upptar ett rikt urval handböcker i alla yrken, ritningar till möbler, båtar m. m., flyg- och båtmotorer, radio- o. grammofondelar, verktyg, konstnärsmaterial, experimentartiklar, modellsvarvar, fotoartiklar m. m. Katalogen sändes gratis.
CLAS OLSON & CO. A.-B., INSJÖN

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

Luftens vinthund
J-21
får inte saknas hos någon flygentusiast
Gjutna modeller i aluminium.

J-21	skala	1/100	Kr 3:—
J-26	„	„	Kr 3:—
J-21	„	1/50	Kr 6:50
J-26	„	„	Kr 6:—
Platta	till	1/100	Kr 2:50
„	„	1/50	Kr 3:50

Katalog mot insändande av 25 öre
Ing. ENAR ANDERSSON
Fålhagsgatan 2 D
UPPSALA

Sänd mot postförskott
1 st. typ ..... à kr .....
Namn .....
Bostad .....
Postadress .....



Endast för Kleen och Kleentrogna!

1+1=1. Så sant så, hur underligt det än låter. Om det gäller "Flyg med Svensk Flygtidning". Nu får flyget klara sig utan Svensk Flygtidning och det torde gå utan större olägenheter så länge flyget har bärande "Vingar". Vår officiella kollega "Flyg" har inhandlat "Svensk Flygtidning" och resultatet utannonseras som 1+1=1. Stämmer. Vinsten av affären torde vara ± 0 om man bortser ifrån att vår kollega förstört sitt omslag (med den kuriösa uppmaningen Flyg med Svensk Flygtidning) eller låt bli. Omdebatterade översten Kleen konstaterar förnöjt att han härmed undanröjt sin enda, största och värsta konkurrent! Vad vet översten om "Vingar"? Med dess officiellt styrkta effektiva genomsnittsupplaga på 23 500 ex? Marknaden är inte stor nog för två stora flygtidningar. (Vad säger Ni, ärade läsare?) Och vad skall Flyg göra då? Med Svensk Flygtidning? Utan "Vingar" intet "Flyg", överstens aritmetiska utsvävningar till trots. Skall vi enas om att återvända till småskolans vedertagna 1+1=2 (goda flygtidningar).

Detta om Flyg som köper flygtidningar. Eftersom det är högmodernt att köpa flygtidningar har vi försökt köpa lilla rara "Vi Flygare". För en krona. Det gick inte. Hr Ostelius har kommit hem. Välkommen! Han är redaktör för sagda tidskrift. Så vi vända oss till honom. Trevligt så. Men det där med köpa tidning gick som sagt inte. Hr Ost. skulle först ta reda på om tidskriften skulle komma ut mera. Det skulle den visst inte. Tråkigt. Vi har fortfarande kronan kvar. Den skall vi sätta på verket. Skatteverket.

1+1=2. Tänk så enkelt och trivsamt vi hade det i småskolan. Kommer översten ihåg! Ett plus ett var två. Inga imaginära, irrationella eller negativa termer. H H ja ja. En imaginär term är något man vanligen bortser ifrån. Den kan ävenledes vara negativ.

Vi vet det. Vi har sett en sådan imaginär och negativ historia. Det stod "Vera" på omslaget och Äro inuti. Det kostade 1: — och var daterat 1 dec. 45.Enligt uppgift aktuell 15/12—15/1. Dök upp da'n före da'n före doppardagen och kostade ävenledes en krona vid en tidpunkt på året då varje hederlig människa är luspank. Nåja vi håller med Kleen i det fallet. Och trots allt viskande måste vi konstatera att den nya telningen har ingenting med "Flyg" eller "Vingar" att göra. Summan av kardemumman var och Är 0 för flygsinnat folk. Front mot förtalet.

Tydligen har de "Kleenmodiga" gymnasistsjälarna insett detta faktum ty i skrivande stund den 31 januari har de inte gjort allvar av sitt gentemot den ev. läsekresten riktade hot att ge ut ytterligare ett nummer trots att papperet är gott och mångsidigt användbart, även om det nedsmetats med tryckssvärta. Som hyllpapper t. ex. Om någon nu köper sådant för 1 kr hektot. Småskolans barnablå kurs i addition håller. Och imaginära termer *får* man bortse ifrån.

Så var det med den saken. Och faktiskt har vi inte ägnat hela den här spalten åt att hjälpa Kleen med den svåra additionen — något vi hoppas att han som artillerist uppskattar. Vi kunde haft trevligare, men vad gör man inte för en värderad kollega? Vi tycker nämligen Flyg är bra — i sitt slag, men Vingar är bättre. Har Flyg behövt 20 år för att bli så bra, måste man konstatera att "Vingar" utnyttjat sitt korta liv på ett enastående sätt! Så nog kan vi väl kosta på oss att inte blunda med båda ögonen, eller hur översten? Det är skönt när bröder kunna sämjas och

Vi vet vad vi vill
VINGAR.

BERGSHUD



sätter
STOPP
för skoslitning!
BERGSHUD

är vår nyaste produkt och ett succéläder. Det garvas av utvalt kraftiga och kärnfulla hudar från höglandsboskap och ger ett *slitstarkt* men dock *smidigt* läder.

Eder skomakare vet, att det är *idealiskt* för halvsulningsändamål.

Halvsula med BERGSHUD om Ni sliter skor och vill vara ekonomisk.

Efterfråga **BERGSHUD**

Tillverkas av:

AB. Wilh Grönvalls Läderfabrik
ÄNGELHOLM

"SMALL PARTS"

för alla industriella ändamål:

Beslag och metalldelar för elektrisk apparatur. Kontakter och anslutningar av alla slag. Skruvar, bultar, nipplar etc. för alla ändamål. Smådelar för flygplan, bilar, cyklar och motorcyklar. Snäckskruvar och kugghjul av alla typer. Småbeslag och delar i metall och konsthartz. Gångjärn, möbelbeslag och pressdetaljer m. m.

Vi tillverka vad Ni behöver i valfritt material efter Edra ritningar. Kort leveranstid.

Begär offert!

DAVIS & TIMMINS – LONDON

Generalagent:

FIRMA **LANGRAM** STOCKHOLM

Tel. 52 59 42, 52 59 43. Hantverkaregatan 26.

Dubbelmillionär...

(Forts fr. sid. 38).

de dagen efter till Aerotransport en cigarråda med kulor, som man hittat i säckarna. När det svenska planet nådde tremilsgränsen, försvann tysken. Sannolikt hade man gjort slut på ammunitionen.

— När vi upplevde kulregnet, var vi mest arga, berättar Lindow. Reaktionen kom först efteråt. En sådan där sak upplever man bara en gång. Efter den resan fick Lindow och Lindholm Vasaorden.

Detta var en av Lindows mest spännande flygturer. En av de roligaste, berättar han själv, var när han flög en delegation för Stockholm stadsfullmäktigeledamöter på en studieresa ut i Europa. Det var när utvidgningen av Bromma flygfält var aktuell. Från Bromma flög man till Köpenhamn, Amsterdam, London, Paris, Hannover och till Berlin med två dagars uppehåll på varje plats, där flygplatserna studerades. Det är helt naturligt, att en pilot av sådan kaliber som Lindow har vänner och bekanta överallt på europeiska flygplatser. Angenäma reseminnen kan han också berätta så många som helst. Han flög exempelvis tillsammans med K. G. Lindner kung Leopold och drottning Astrid till Brüssel och fick som tack för god flygning av konungen en kråsnål av guld med dennes krönta namnchiffer — en av de segertroféer, som kapten Lindow skattar högst.

Kapten Lindow är inte endast en mycket skicklig flygare, han är också otroligt populär i kamratkretsen och många äro de råd, som de yngre flygarna i Aerotransport ber att få av den erfarne, äldre kollegan. Han är ordförande i Aerotransports flygbefälsförening och liksom alla populära figurer har han ett smeknamn. Han lystrar gärna till namnet "Goie". Och vid sidan om flygningen har han armbrytning och amatörtrolleri som specialitet.

Tjäna pengar

och hjälp till att slå fram en bra flygtidning. Rekvirera ombudsvillkor från

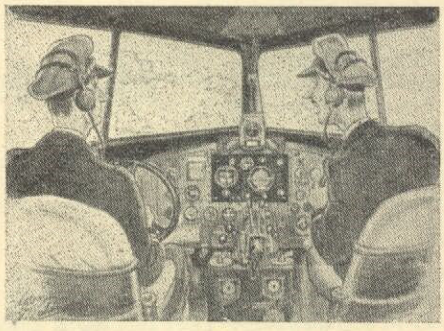
VINGAR

Finlands vingade...

(Forts. fr. sid. 35.)

Han var redan då illa flygbiten, och snart återfinner vi Nissinen vid militärflygskolan i Kauhava, där han går i en förarkurs för underofficerare i reserven. I början gick allting bra, men sedan hade hans lovande flygarbana så när blivit avbruten. Han kunde nämligen absolut inte lära sig landa, det var fullkomligt omöjligt. Planet hoppade och dansade varje gång det tog mark. Undersergeant Nissinen svor och hans lärare svor. Hans kurskamrater flög redan solo, men Nissinen fick fortsätta med d k och försökte fortfarande med svetten lackande i pannan under flygarhuvan att sätta kärran vackert på fältet.

"Till sist bet jag ihop tänderna och svor på att det skulle gå", berättade Nissinen senare en gång om sin utbildningstid, "och gick gjorde det. Och så



Knappt har dom börjat med reaktionsdrift förrän dom börjar snacka om atomer. Det kan inte sjutton hinna med!

behövde jag inte längre vara rädd att få sparken."

Sedan hände det ingenting märkvärdigare än att lärarna med tillfredsställelse konstaterade att pojken flög riktigt bra. Och deras dåvarande utlåtande har inte heller senare kommit på skam.

År 1938 anmälde han sig till aktiv tjänst, genomgick förarkursen för stamanställda underofficerare och erhöll flygmärket den 28 februari 1939. Han befordrades till sergeant och kommenderades som förare till en jaktflottilj. I denna samma flottilj tjänstgjorde han sedermera under hela sin fronttid och fick uppleva samma sorger och fröjder som de kända finska jaktflygarna och Mannerheimriddarna flygmästare Juutilainen, kapten H. Wind och major J. Karhunen. Efter vinterkriget befordrades Nissinen till fältväbel. Han hade då fällt fyra bombplan.

I det andra kriget visade sig Nissinen vara en ettrig jaktflygare. Ofta råkade han i knipa, men med skicklighet och mod klarade han sig alltid. Han utmärkte sig i synnerhet som formationsledare och var aldrig rådlös. I luftstrid var han oerhört framfusig och hänsynslöst djärv.

Löjtnant Nissinen berättade att luftstriderna vid Kexholm och Rautajärvi hörde till de mest spännande han varit med om. I den förstnämnda blev han beskjuten framifrån av en I-153 eller "Tschaikka". Nissinens plan träffades av 15 kulor, som bland annat slet bort ena skevrodret. Motorn fick fem träffar och hostade otäckt. Men han kom ändå lyckligt hem fastän början varit mindre lovande.

I den stora luftstriden vid Rautajärvi besköt han en I-16 "Rata" från så nära håll att den exploderade i luften och kringflygande bitar skadade hans ena vinge. Dessutom fick han olja i ögonen. Nissinen försökte styra sin vingbrutna maskin hemåt, men i detsamma upptäckte han tre fientliga jaktplan bakom sig. Endast med största möda lyckades han hålla sitt plan i luften. Fienderna huserade bakom honom bäst de ville. Träff efter träff smällde in i hans maskin, men de värsta serierna gick ändå förbi tack vare hans skickliga undanmanövrar. När han en stund varit utsatt för dessa otrevligheter fick han se röken från en stor skogsbrand under sig, och då gick ett ljus upp för honom. In i rökmolnet och det kvickt! Det var hans räddning. Beskjutningen upphörde och förföljarna vände hemåt. Men nu uppstod en annan svårighet: blindflygning i röken och det till på köpet på lägsta höjd. Det ställde den unga jaktflygarens förmåga på ett hårt prov, men han bestod det med glans. Han landade en stund senare på sitt eget fält.

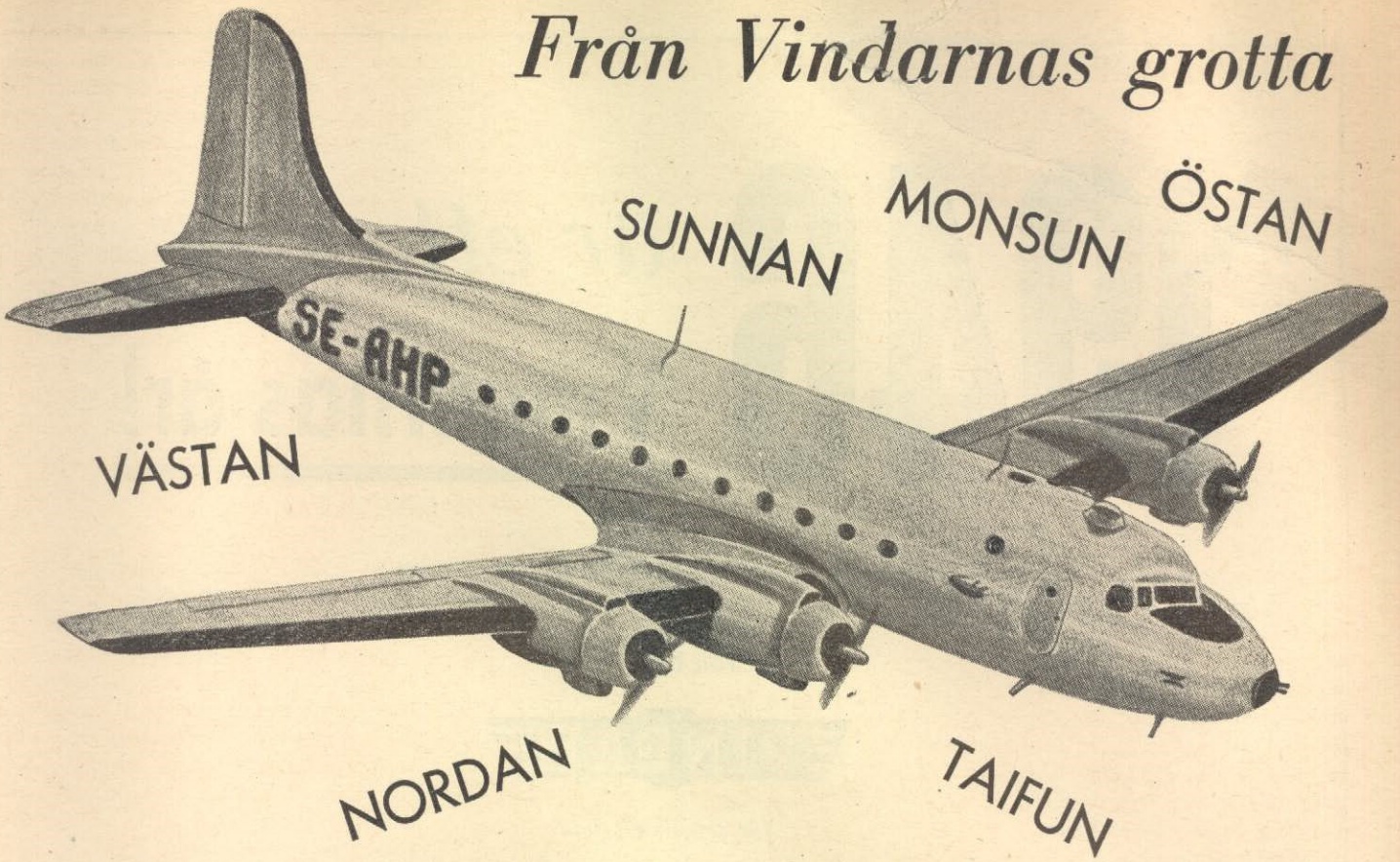
Utom luftstriderna råkade löjtnant Nissinen ut för andra spännande äventyr. En gång nödlandade han med sitt jaktplan på en liten åkerlapp — genom ett stengärde! Men om turen är med på färden lyckas också det omöjliga.

Löjtnant Nissinen hade kämpat på alla Finlands fronter, och i slutskedet deltog han i striderna under reträtten på Karelska näset. Där stupade han, obesegrad, då ett annat av våra jaktplan oväntat störtade ut ur ett moln och rammade Nissinens maskin.

Under vinterkriget flög löjtnant Nissinen Fokker D 21 och i det andra kriget Brewster F 2A-1 och Me 109 G2.

Den skickliga, rådiga och djärva unga jaktflygaren hade vid sin död tillkämpat sig 32 segrar i luftstrid.

Från Vindarnas grotta



Signe Hasso var ensam om att döpa Flagship Scandinavia, men tjugotusen hjälptes åt att kristna SILA:s och ABA:s nya DC-4:or. Tävlingsjuryn enades om att kora Ivar Andersson i Ängby som segrare och han kan alltså packa en väska för USA-trippen och öppna plånboken för en vikt tusenlapp. Meddelandet om segern överrumplade vinnaren på hans födelsedag. Vi gratulera oreserverat.

Tävlingsjuryn bestod av förre svenske ministern i Washington Wollmar Broström, dr Anders Österling och Calle Flor och övriga pristagare blevo:

2:a pris. Fribiljett med ABA till London eller Paris och åter samt 300: — kr. kontant, hr Carl-David Petré, Fredsgatan 15, Sundbyberg. (Svenska industriorter). 3:e pris. Fribiljett tur och retur på valfri sträcka av ABA:s skandinaviska linjer samt 100: — kr. kontant, hr Sven Östberg, Mora. (Märkliga svenskar.) 4:e pris. Fribiljett med ABA Stockholm—Visby och åter samt 50: — kr. kontant, hr Einar Ulvmar, Ekeby bruk. (Planenterna.) 5:e pris. Fribiljett med ABA Stockholm—Visby och åter samt 50: — kr. kontant, hr Bengt Lundgren, c/o Klemming, S:t Eriksplan 19, 3 tr., Stockholm. (Ädelstenar.) 6:e—25:e pris (utan ordningsföljd) en flygtur i Stockholmstrakten med det första av de nya Atlantflygplanen. Lektor Alarik Häggblom, Mariegatan 23, Mariehamn, Åland. (Vindarna.) Hr Erik Uddenfeldt, Albavägen 25, Stockholm. (Vindarna.) Hed. lic. Tore Svanberg, Runebergsgatan 3, Stockholm. (Industriorter.) Stationsmästare Lennart Lundberg, Norrahammar. (Märkliga svenskar.) Hr B. Johnsson, c/o Eriksson, Övre Majorsgatan 3, Göteborg. (Svenska folktyper.) Fru Ethel Olsson, Bergmästarvägen 30, Hällefors. (Svenska son-namn.) Lars Gabrielsson, Kungsgatan 4 B, Stockholm. (Svenska dubbelnamn.) Fröken Margareta Engquist, Kungsgatan 45 A, 2 tr., Uppsala. (Gamla skepp.) Hr J. Dacke, Dalagatan 86, 3 tr., Stockholm. (Fyrar — väderstationer.) Hr Nils Nilsson, Hånick. (Svenska vilda djur.) Fil. kand. Göte Aourell, Skogsvägen 9, Storängen. (Svenska sagofigurer.) Fru Inga Gewalt, Rudvägen 5 D, Karlstad. (Asagudar.) Thora Sundin, Norrtullsgatan 37, 3 tr. Stockholm. (Facklan etc.) Dir. Åke Johannesson, Katarinavägen 20, Stockholm. (Upptäcktsresande.) Barbro Landberg, Dammtorp, Rönninge. (Svenska slott.) Nils Ederman, L:a Glasbruksgatan 16 A, Stockholm. (Svenska turistorter.) Allan Göransson, Vindelgatan 9, Ludvika. (Svenska förnamn.) Carna Molke, Himmeta. (Svenska floder.) Gunnar Pettersson, Drabbningsvägen 16, Älvsjö. (Svenska sjöar.) Kjell Nordström, Klostergatan 60, Linköping. (Medeltidssvenskar.)

Segrarens namnförslag

NORDAN	TORNADO
ÖSTAN	SOLANO
SUNNAN	PASSADEN
VÄSTAN	MISTRAL
BRIS	SAMUM
KULING	TROMBEN
STORMEN	TAIFUN
ORKANEN	MONSUNEN
CYKLONEN	

MOTIVERING: Vindarna sveper över all världens hav och når varje land. Må atlantflygplanen färdas lika lätt och vida som de.

Vackrare och mer betecknande namn än Vindarnas kunde de svenska planen aldrig få, må de bära dem på säkra vingar över en fredlig värld.

1946 *är ett* Vingarnas år!

Aldrig har utvecklingen störtat framåt som nu.

Följ flyget i

VINGAR

för flygsinnat folk

Prenumerationspriset är endast:

Helår kr. 5:— Halvår kr. 2:75

Ni kan börja när som helst! För en femma får ni under ett år — hela 12 nr! ETT STILFULLT PRESENTKORT — gällande helårsprenumeration på VINGAR — är en BILLIG men VÄLKOMMEN PRESENT som gör sig påmind hela året.

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

Till VINGAR, Tjärhovsgatan 22

Undertecknad prenumererar härmed på VINGAR under 1 år fr. o. m. nr ..... 194... Samtidigt rekvireras .... st presentkort gällande hela året fr. o. m. nr ..... Avgiften torde uttagas mot postförskott.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

Undertecknad prenumererar härmed på VINGAR under ½ år fr. o. m. nr .... 194... Samtidigt rekvireras .... st presentkort gällande halva året fr. o. m. nr ..... Avgiften torde uttagas mot postförskott.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

Skriv tydligt!

TRYCKERIAKTIEBOLAGET FYLGIA, STOCKHOLM 1946