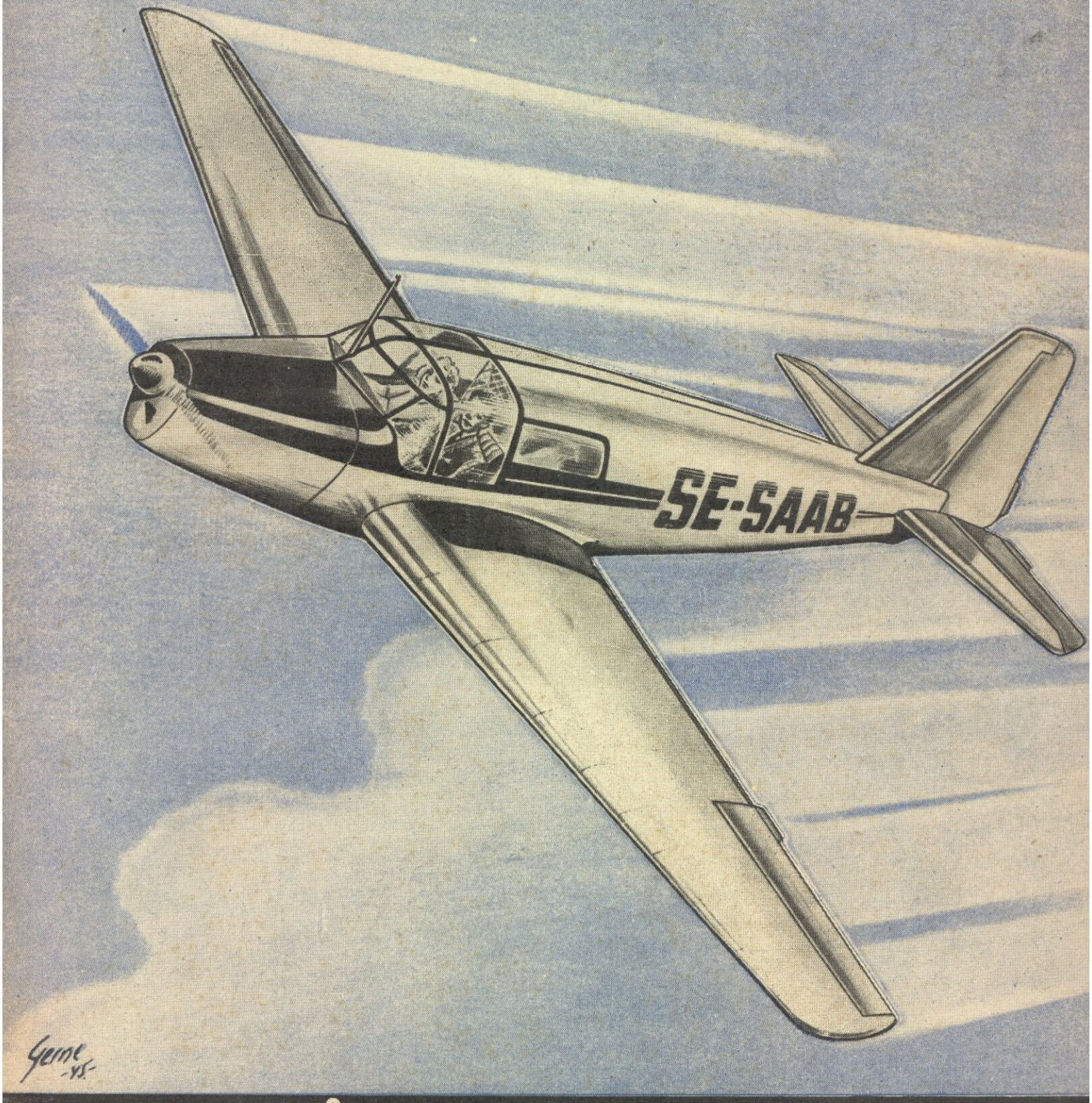
VINGAR

FÖR FLYGSINNAT FOLK

30:-



Nr 1 1945
Augusti

ÅLLEBERGSREPORTAGE

Med "Lärkan" i skyn. 110 dar i Grönlandsisen.

45 öre
I Danmark 75 Øre

VINGAR

För flygsinnat folk

Nr 1 AUGUSTI 1945 Årg. 1

Huvudredaktör:
ULF HALLVIG

Direktör och utgivare:
BENGT LINGMARK

Biträdande redaktör:
MAGNUS GERNE

Redaktionssekreterare:
HOLGER NORRHAGE
ÅKE TOLLIN

Danmark:
JOHS THINESEN
Finsens Allé 29
Odense

England:
PHILLIP ANDREWS
Publishing Company
143, Fleet Street
London E. C. 4

Finland:
PÄRTTYLI VIRKKI
Fänrik Stålsgatan 11 C 40
Helsingfors

Amerika:
PHILLIP ANDREWS
Publishing Company
545, Fifth Avenue
New York City

Annonschef:
TORBJÖRN JOHNSSON

Distributionschef:
RIGO LINDGREN

Redaktion:
S:T ERIKSGATAN 82
STOCKHOLM - SWEDEN
Telefoner: 31 49 00, 32 31 55

Expedition:
WENNERGREN-WILLIAMS A.B.
DROTTNINGGATAN 71 D
STOCKHOLM-SWEDEN
POSTGIRO: 97

Helår Kr. 5:– Halvår Kr. 2:75

FLYGET och FLOTTAN

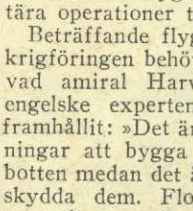
Vill man bilda sig en uppfattning om flygets roll i modern krigföring, bör man ta del av vad herrar Kesselring och von Rundstedt sade om Tysklands débacle. Båda dessa fältherrar var ense om att den primära och avgörande orsaken till tyskarnas nederlag var de allierades förkrossande luftmakt. Att den anglo-amerikanska luftstrategin här firat en stor triumf är otvivelaktigt. Och den sluge ökenräven Montgomery — en man som visserligen bär huvudet högt men som har fötterna på marken i sin egenskap av icke-flygare — sade sedan 1944 något som betecknar flygets definitiva genombrott. »Vi utkämpade aldrig några strider till lands förrän slaget i luften var vunnet. Detta är krigets första stora princip.» Så talade Montgomery, en av detta krigs mest lysande härförare.

Detta om flygets inflytande på militära operationer till lands.

Beträffande flygets betydelse för sjökrigföringen behöver man bara tänka på vad amiral Harwood och den kände engelske experten Norman MacMillan framhållit: »Det är bortkastade ansträngningar att bygga skepp att skickas till botten medan det är brist på flygplan att skydda dem. Flottan kan inte utföra normala operationer utan flygskydd.»

Ja, att denna tes håller streck har vid många tillfällen visat sig under det nu pågående kriget. Vi behöver bara se på Norges erövring av tyskarna. Britternas mäktiga Home Fleet förmådde platt intet mot tyskarnas då otvivelaktigt överlägsna flygvapen. Engelsmännen vågade helt enkelt inte låta flottan löpa ut enär farvattnen kring norska kusten behärskades av Luftwaffe. Ett annat skolexempel på flygets överlägsenhet gentemot flottan utgör Kretaoperationen, krigshistoriens första enbart vertikala omfattning. Kreta invaderades uteslutande av det tyska flygvapnet och lufttransporterade trupper. Även här båtade britternas stolta skepp föga mot tyskarnas luftmakt.

Det mest eklatanta beviset på flygets oerhörda styrka och omfattande användbarhet inom den s. k. sjökrigföringen framgår av händelserna i Stilla havet. Det torde vara allom bekant att flyget där utfört storverk utan motsvarighet i modern tid. Kampen i Stilla havet är kampen om flygbaser. Vid erövrandet av dylika har det stundom kommit till vad man fortfarande envisas kalla sjöslag, en mycket missvisande benämning eftersom det ofta inträffat att sjöstridskrafterna aldrig beskjutit varandra med ett skott under dessa drabbningar. Hangarfartygsbaserat flyg, ibland i samverkan med landbaserade bombförband, har avgjort striden.



Steg för steg har den amerikanska ledningen kunnat flytta sina flaggor närmare Japan. I skrivande stund har amerikanerna nått till den strategiskt mycket viktiga ön Okinawa, ungefär 500 kilometer från den japanska huvudön Kvushu i norr och lika långt från Formosa i söder. Märk väl: amerikanerna har tagit Okinawa enbart för att göra ön till en flygbas, ty de vet att det blir flyget, ej armén eller flottan, som kommer att avgöra kriget i fjärran Östern.

Det är av stort intresse att i detta sammanhang ta del av vad den kände amerikanske flygexperten Alexander Seversky sade när han för ett par veckor sedan intervjuades i Stockholm. På tal om flyget och flottan framhöll han inledningsvis att framtidens krig helt kommer att utkämpas i luften. Arméer kan man behöva för en ockupation och marinens huvudsakliga betydelse blir att tjäna som transportmedel.

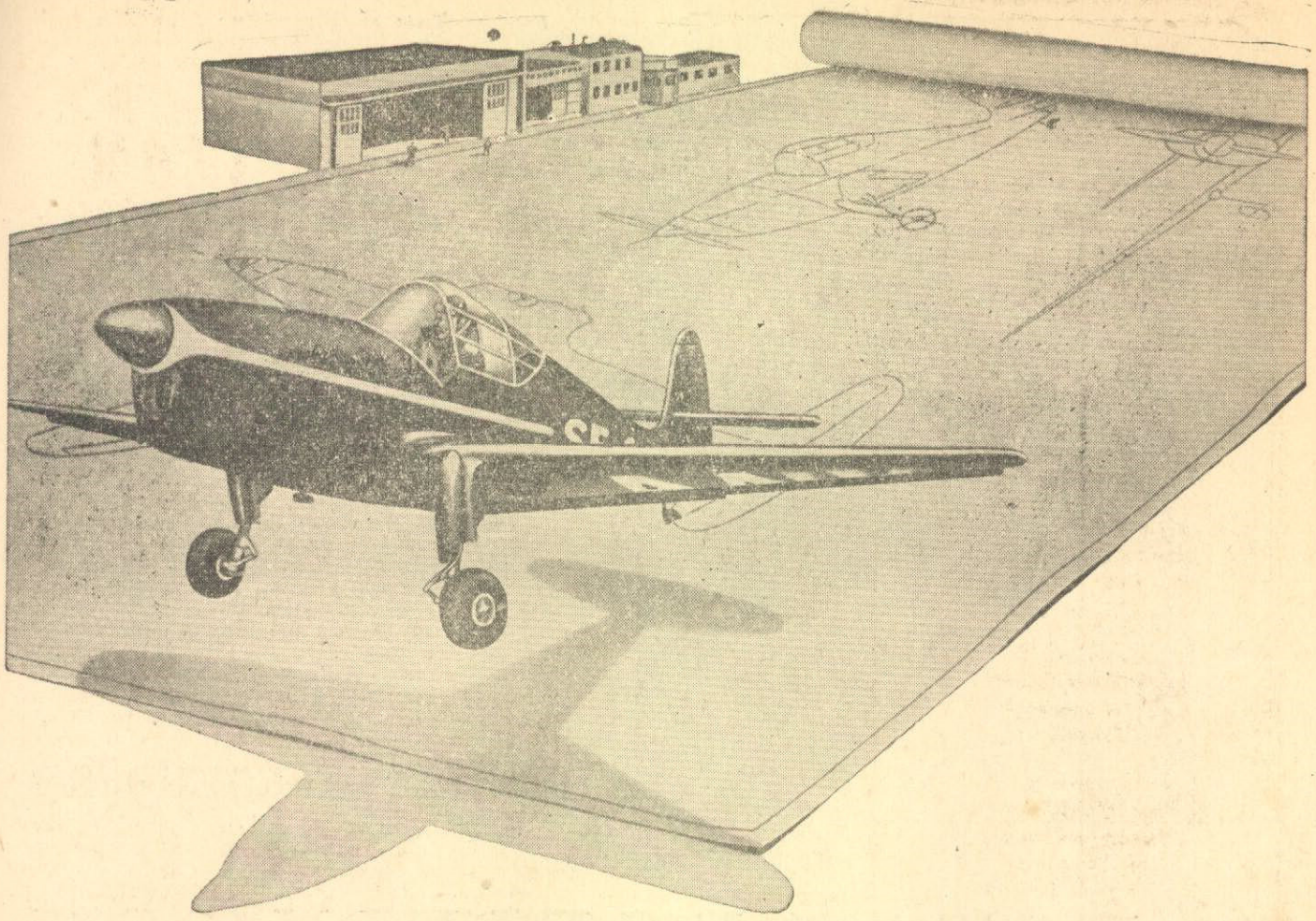
Luftherravälde betyder allt. Utgången av kriget i Stilla havet beror uteslutande på vem som har kontrollen av luftrummet. De stora slagflottorna sjunger nu sin svanesång. Det kommer inte att dröja länge förrän slagskepp *och krysare* visar sig värdelösa och inte kommer att byggas mer. De kommer helt att ersättas av hangarfartyg. Flygplanens otroliga räckvidd, fart och slagkraft kommer att helt göra andra tyngre enheter onödiga. Att behärska haven är ett livsvillkor men det kan endast garanteras från luften. Tidigare kunde man dominera världen med sjömakt — Rule, Britannia, rule the waves — nu är det enbart på luftmakt det hänger. Stars and Stripes?

Här bör kanske inskjutas att Seversky inte står för de insinuanta engelska citaten. Men vad han säger, väger tungt, ty han vet, vad han talar om. Och hans uttalanden aktualiserar för vår del förhållandet mellan flotta och flyg här i landet.

När man talar om detta med flottans

(Forts. på sid. 33.)

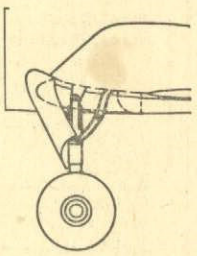
15 830819



Från ritning till luftdop

Tre herrar åto middag. Eftersom samtliga voro flygingenjörer till yrket kom samtalet att röra sig om flyg. Det visade sig att var och en av dem hade funderingar på hur det idealiska, ensitsiga sportflygplanet skulle se ut. Vid kaffet var diskussionen fördjupad. Idéerna sammanslogos och togo form på baksidan av en matsedel.

Så föddes idén till BHT-1 även om den legat och grott hos konstruktörerna var för sig. På grundval av riktlinjerna i detta första råutkast sattes konstruktionsarbetet i gång. 4.000 utkast och ritningar samt 2.500 sidor renskrivna beräkningsblad utfördes. Trots inkallelser och försenade materialleveranser kunde BHT-1 luftdöpas redan 15 månader efter det första utkastet. BHT-1 är en god exponent för framåtandan och resurserna hos Skandinaviska Aero.

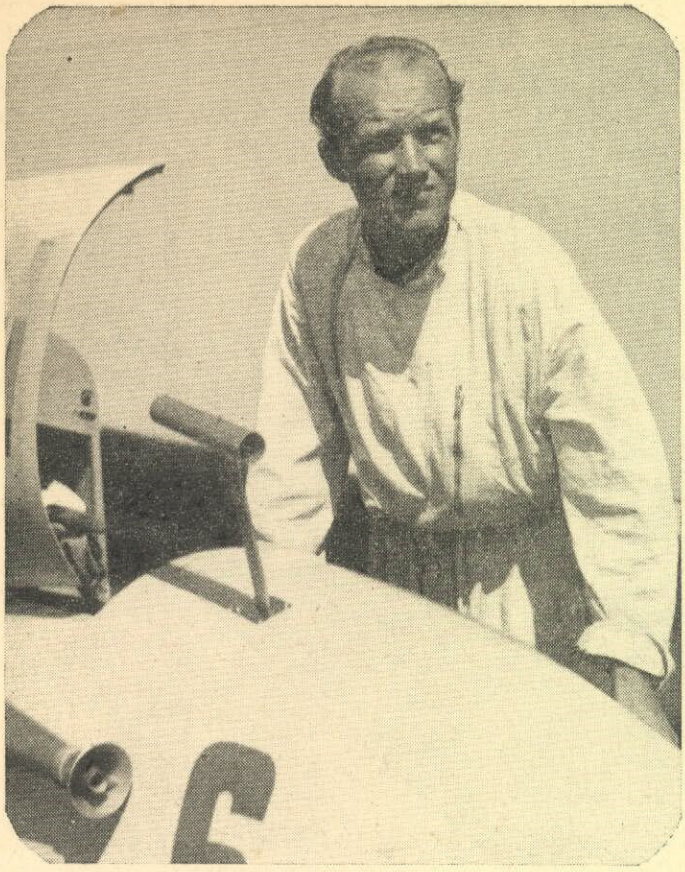


Landstället är en av finesserna i BHT-1, som i sin storleksordning är det första flygplanet i världen med i vingarna indragbart landställ. Vid infällning vrides hjulen 90° medelst konisk kuggstyrning, som manövreras manuellt med vev vid förarplatsen. Kraften överföres till stället via snäckväxel och torsionsrör. På instrumentbrädan finns indikeringslampa för ställets läge.

SAA

SKANDINAVISKA AERO AB

FLYGPLANVERKSTADEN, NORRTÄLJE



Sveriges första segelflygmästare Sven Alm med sitt plan, som verkligen förpliktigar; med det planet satte Arne Wennerström höjdrekordet 1944 (5,700 meter) och med samma plan gjorde Bengt Olow rekordflygningen Karlsborg—Smygehuk 1945.

HÅRDA POÄNGSTRIDER I

FÖRSTA SEGELFLYG-SM

ALM SLOG ELITEN KNOCK-OUT!

ÅLLEBERGSREPORTAGE FÖR VINGAR AV YNGVE NORRVI

Vårt första segelflyg-SM är nu lyckligen genomfört — som sig bör på Alleberg och under god tillslutning. Kanske intrycket av denna generalmönstring av svensk segelflygarelit försvagades något genom att lagtävlingarna i Grunau Baby-klassen samtidigt gick i Örebro. Av organisatoriska skäl hade det denna gång varit nödvändigt att genomföra dessa båda stortävlingar samtidigt. Synd — inte minst ur propagandasynpunkt.

SM på Alleberg blev en spännande uppgörelse mellan vårt lands främsta segelflygare, men det är ledsamt att behöva konstatera, att flygklubbarna inte ännu förmått samla sig till en kraftigare representation än två förare av anmälda sexton. Stig Fägerblad, Västerås Flygklubb, och Sigurd Larsson, Stockholms Segelflygklubb, fick nu ensamma representera klubbarna mot de tretton flygvapenförare som kunde ställa upp. Vad man önskar, är att klubbarna till nästa SM skall vara så pass rustade med högvärdiga flygplan — det är på den punkten det nu främst brister — att representationen från klubbhåll blir större. KSAK:s storbeställning av Olympior bör kunna bidra till detta.

Weihe blev den här gången den enda plantyp, som kom till användning, och dess goda flygegenskaper framförallt under mindre idealiska väderleksförhållanden kan naturligtvis inte ställas i tvivelsmål. Olympian har emellertid andra fördelar, som gör att man inte direkt behöver dra sig för att ställa upp med plan av denna typ även i SM. Olympian är bl. a. betydligt lättare att landa på små och trånga fält än Weihen, vilket gör att förarna mähända kan tillåta sig att ta större risker över svåra terrängområden.

Sven Alm, F6, blev vår första officiella svenska mästare, och han är titeln fullt värdig, trots att han inte tidigare lätit tala om sig i prislistorna. I fjol var han med som lagledare på Alleberg och lärde sig massor av saker, som han nu med berömvärd energi omsatte i praktiken. Han hade hårda duster att utstå, främst mot Gösta Brink, F11, som den här gången hade tagit fram allt vad han äger av förslagenhet, tävlingslust, flygskicklighet och gott humör, och det är inte tu tal om, att den församlade expertisen på Alleberg lika gärna ville hålla en slant på honom som på Alm. Bengt Flodén, F9, och Bengt Olow, Flygledningen, är ju gamla bekanta och har mängder av erfarenheter att bygga på. Flodén friskade på i gammal god stil och var även han bara några tuppfjät från segern. Nästa år startar han som kanske den främste bland favoriterna.

Hela tävlingen igenom var det en hård och jämn strid med endast några fattiga poängs skillnad mellan förarna. Fjärde dagens tävling blev på sätt och vis utslagsgivande. Målet var förlagt till Feringe, 134 km från Alleberg. Alm var den enda, som "rodde" fram i det svåra vädret, och därmed började man kunna skymta vart segern skulle gå. Alm och Brink hade börjat dra ifrån i den ganska kompakta tätklungan, men den inbördes skillnaden mellan de båda var liten. Sista tävlingsdagen under hastighetstävlingen till Karlsborg, satsade Alm för allt vad han var värd för att kunna hålla undan för fartspecialisten Brink. Resultatet blev att Alm räknade för kort och hamnade några kilometer hitom målet. Brink log när han, väl framme vid målet på god tid, fick det för honom hugnesamma meddelandet. Men Alm log inte. Han bet ihop tänderna, satte en fruktansvärd speed på sin marktjänst och kom tillbaka till berget endast minuterna innan sista "termikbussen" gick. Men han kom iväg. Vad han flög på vet man inte så noga, men säkert var det lika mycket på sisu som på uppvindar, och fram kom han, även om på da-

gens näst sämsta tid 90 minuter. Den kämpaleken räddade hans mästerskap. Man får kanske inte förundra sig över, om nerverna höll på att kallopsa efter den turen.

Gunnar Carlsson från Bråvalla flygflottilj är ett namn, som man bör hålla uppmärksamheten på i fortsättningen. Han blev nu trea med den kanske jämnaste serien flygningar av samtliga förare, och han fick också det speciellt uppsatta priset för längsta sammanlagda flugna distans.

Bengt Olow, segrare 1943 och 1944, kom den här gången på femte plats, trots en rad goda prestationer. En dags misslyckande var nog för att hans segerchanser skulle spolieras i den hårda konkurrensen.

Här vid SM fick man handgripligen belägg för hur oerhört snabbt svenskt segelflyg gått framåt och i vilken hög klass det står i dag. Det är inte bara reglerna som undergått en genomgripande förändring under de fyra år, som man nu tävlat och blivit så pass tillförlitliga, att de numera med endast smärre putsningar torde fylla de högsta anspråk på rättvisa. Även uppläggningen av tävlingarna visar hur olika man bedömer kvalifikationerna hos förarna, men vad som främst slår en, är förarnas nästan kusliga säkerhet och deras förmåga att ta sig fram i snart sagt vilket väder som helst.

Man kan inte säga att väderleksförhållandena vid 1945 års segelflyg-SM var idealiska. Visserligen bjöds på flygning under de mest skiftande aspekter, men man skulle onekligen ha önskat åtminstone en dags riktigt långdistansväder med goda höjdflygningsmöjligheter. Förarna var den här gången rustade för en ordentlig attack mot världsrekordet, men höjdvinstmaximum blev inte mer än något över 3,000 meter till följd av envist kvarliggande inversioner. Samtliga förare hade syrgasutrustning och flertalet även elektriska instrument för flygning på stora höjder. Tredje tävlingsdagen talade "vädret" om god molntermik till uppåt 8,000 meter, men inversionen på litet över 3,000 meter kunde inte genombrytas trots de mest frenetiska ansträngningar, och världsrekordfunderingarna fick därför den här gången skrinläggas. Vilket var trist. Vi börjar faktiskt vara mogna för en putsning av Zillers 6,838 meter.

De tre första dagarna var mest intressanta ur väderlekssynpunkt. Det började med typisk torrtermik, som till följd av den oerhörda kraften i inströlningen så småningom övergick i vackra Cumulustoppar. Andra dagen rullade åskfronterna in med snälltågsfart, dunder och brak över berget med starter i tropiska störtskurar och med spänningen hos tävlande och funktionärer på bristningsgränsen. Gösta Brink gick de 69 kilometerna till Karlsborg på 44 minuter, däri inräknat uppbogseringen, en prestation, som gör skäl för beteckningen fenomenal.

Tredje dagen, då funderingarna gick mot 8,000 meter, var det typisk molntermik, och därefter fick man prov på mer eller mindre sönderblåst inströlningstermik, sid- och motvindsflygningar etc. Sjätte tävlingsdagens höjdflygning till Skillingaryd blev det verkliga mandomsprovet. Distansen 84 km och bästa höjdvinst inte mer än 1,375 meter, sid- och motvind över de svåra områdena norr och söder om Jönköping med "graven" vid Mullsjö som centrum, det säger något. Hälften av förarna gick fram, men svårigheten förstås kanske bäst av att flygtiderna i allmänhet var över 3 timmar. Gösta Brink hade drygt fyra och en halv timmes flygtid, och sönderskuttna stjärtar och värkande ryggkotor kännetecknade termikrävarnas utseende de närmaste dygnen.

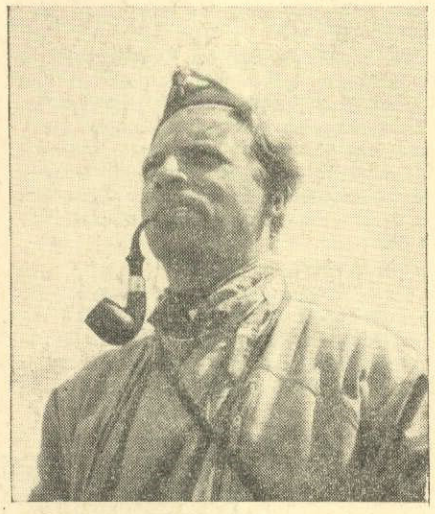
Sju tävlingsdagar blev det, och det är ju mer än man egentligen räknar med, men trist var det onekligen, att just de båda sista dagarna skulle gå bort. Därmed gick något av stämningen förlorad, och till kommande år får man kanske ändra reglerna därhän att tävlingen skall omfatta ett visst fixerat antal dagar, förslagsvis sex, utan att man behöver bry sig om de dagar som till följd av dåligt väder går bort. Därmed vinner man bl. a. den fördelen, att när sjätte tävlingsdagen är inne, då vet man att tävlingen avgörs. Nu avgjordes faktiskt tävlingen två dagar innan den avslutades officiellt, och det är ju inte så lyckat, framförallt inte ur publicitetssynpunkt. Organisationen var denna gång perfekt, eller så perfekt, som man med nuvarande resurser kan komma. Idel rutinerade folk som funktionärer och gamla garvade C. O. Hugosson som tävlingsledare. SM 1945 var den tredje Allebergstävling, som han ledde.

Haverierna var få den här gången, trots svåra distanser och mindre gott väder. Jufors, F17, och Stig Fägerblad misslyckades fjärde tävlingsdagen i sina landningar och fick skador på sina plan. Jufors lyckades tack vare ett enastående kraftuppbåd reparera på två dygn och kom med i leken igen sista dagen, men Fägerblad fick inte sitt plan klart förrän tävlingen var slut. Han hade annars säkert placerat sig väl uppe i prislistan. Fägerblad kommer säkert igen nästa år, och då är det tredje gången gillt.

Något utländskt deltagande blev det inte denna gång, inte i luften, men desto mer på marken. Danmark hade skickat inte mindre än fem representanter, bland dem Harriet Førslev, att studera svenskt segelflyg. Norrmännen kom också välrepresenterade. Från Finland kom en representant, och från Island två. Den internordiska stämningen var hög, och broderländernas segelflygare, av vilka förresten många stanna kvar på Alleberg för att flyga och utbilda sig vidare, hade inte annat än superlativer att uttala sin beundran över svenskt segelflyg med. Vid avslutningsfesten uttalade överste P. af Uhr, ord. i KSAK:s verkställande utskott, den förhoppningen, att nästa års tävlingar skall bli internordiska, men han ville inte lova att svenskarna skulle låta bli att lägga sig till med segern. Fru Førslev svarade, att segern nog skulle bli svensk, men hon hoppades att det skulle bli en dyrköpt seger för de svenska. Det hoppas vi alla.

SLUTRESULTATET BLEV:

1) Löjtn. Sven Alm, F 6, 836,3 p., 2) Fanj. Gösta Brink, F 11, 816,1 p., 3) Fänr. Gunnar Carlsson, F 13, 795,8 p., 4) Löjtn. Bengt Flodén, F 9, 794,1 p., 5) Löjtn. Bengt Olow, Flygledningen, 762,9 p., 6) Löjtn. Jan Andersson, F 12, 646,2 p., 7) Löjtn. Arne Magnusson, F 21, 527,8 p., 8) Fanj. Gösta Magnusson, F 1, 517,0 p., 9) Fänr. Tord Berlin, F 4, 467,3 p., 10) Sigurd Larsson, Stockholms Segelflygklubb, 459,4 p., 11) Löjtn. Arne Jufors, F 17, 457,5 p., 12) Löjtn. Olle Carlsson, F 8, 423,0 p., 13) Stig Fägerblad, Västerås Flygklubb, 327,9 p., 14) Löjtn. Folke Ringborg, F 5, 325,7 p., 15) Förv. Hugo Öhrstedt, F 14, 86,0 p.



Bengt Olow biter i pipskaftet och tittar bistert efter termiken, som den här gången inte bar högre upp än till femte plats...

VÄSTERÅS FLYGKLUBB SEGRADE I KLASS 2.

SM-tävlingarna i segelflygning klass 2 med plan av enhetstyp Grunau Baby pågick i Örebro 20—29 juli.

Som segrare utgick i år liksom förra året Västerås flygklubb med Fred Nordholm och A. Lind som förare. Nordholm lyckades redan första dagen genomföra en sträckflygning, som gav honom så många poäng att han kunde hålla undan framför allt för F 6, som de sista dagarna gjorde en kraftig upphämtning. Aeroklubben i Göteborg, lag I, lyckades genom jämna och väl genomförda flygningar belägga tredje plats och F 10 gick sista dagen upp från elfte till fjärde plats. Resultat:

1) Västerås flygklubb, förare Fred Nordholm och A. Lind, 497,46 poäng; 2) F 6, överfurir Ramström och furir Nilsson, 428,87; 3) Aeroklubben i Göteborg, lag I, A. Johansson och P. O. Norrby, 427,40; 4) F 10, 327,10; 5) F 13 290,21; 6) F 16 278,68; 7) F 4 268,49; 8) Stockholms segelflygklubb, lag II, 261,06; 9) F 5 255,24; 10) Halmstads flygklubb 243,71 p.

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI

bygger

ALLA TIDERS SPORTPLAN

Nordens privatflygare börjar så smått ställa in sig på att snart få utöva sin härliga sport, och följer därför med största intresse allt som händer på deras område. Det är exempelvis glädjande att notera tillkomsten av flera svenska sportplan, men än mer glädjande är det att lägga märke till att Danmark redan har ett idealiskt 2-sitsigt sportflygplan — det lilla läckra KZ III — i serieproduktion hos Skandinavisk Aero Industri.

Skandinavisk Aero Industri är en gammal välkänd dansk flygfabrik med lång och omfattande erfarenhet beträffande civila flygplan. Den tekniske ledaren av bolaget, civilingenjör K. G. Zeuthen, har nämligen konstruerat sportflygplan i mer än ett tiotal år.

KZ 1 — den förstfödde.

Början var den lilla ensitsiga och hemtrevliga KZ I. Med en motor på bara 38 hkr, öppen förarplats och fast landställ, hade den en så pass god maximihastighet som 180 km/tim.

Två måste man vara . . .

Men 1-sitsiga sportplan finns det ingen större avsättning för — man måste kunna få plats även för sin hjärtans kär! Och därför konstruerades och byggdes KZ II Kupé, ett lågvingat, täckt sportplan med platserna side-by-side. Prestationerna visade snart, att det var ett flygplan i bästa internationella klass.

En del personer föredrog emellertid på den tiden lite mer sportbetonade kärror, och därför kom också snart en öppen version med platserna i tandem och en något kraftigare motor. KZ II Sport hade också mycket goda konstflygningsegenskaper.

KZ I hade byggts av flygmekanikern V. Kramme, känd som deltagare i den danska marinens grönlandsflygningar. Tillsammans med ingenjör Zeuthen startade han Skandinavisk Aero Industri A/S. Att börja med höll man till i Kastrup, men blev snart tvungna flytta till Aalborg för att få bättre plats. Det var år 1939!

Och då kom kriget! Det danska privatflyget slogs ner! En mindre order för den danska marinens räkning höll dock fabrikationen igång. Men så kom invasionen! Trots den gav firman inte tappt utan ställde om sin produktion för tillverkning av elektriska bilar, aerodynamiskt utformade väderkvarnar och KZ smalfilmskameror.

Man glömde emellertid inte av flygningen. Första tecknet härpå blev skolglidplanet KZ G I, byggt 1943 för Dansk Svæveflyver Union. Det blev snart mycket populärt. Det var lika kraftigt som SG-38, men lite mer känsligt i rodren, vilket gjorde det speciellt lämpligt för B-flygning (ett "ägg" kommer säkert att förbättra dess egenskaper ytterligare), men under årens lopp har det även visat sig bra för nybörjarskolning.

Ar 1943 flyttade bolaget tillbaks till Köpenhamn, där det var lättare att få kvalificerad arbetskraft.

(Forts. på sid. 31)

Övre bilden: T. v. dir. V kramme och ing. K. G. Zeuthen.

Skön, elegant och distingerad är KZ IV.

Vilka krav ska man ställa på ett folkflygplan? Frågan har ofta diskuterats i flygarkretsar, och många svar har getts. Helst vill man ha ett plan, som flyger 1,000 kilometer på 3 timmar, landar på en tennisbana, tar 4—5 personer och kostar i stort sett lika mycket som en vanlig bil.

Men det är en önskedröm, som inte går i uppfyllelse — i varje fall inte under den närmaste framtiden!

Låt oss i stället se hur en nykter och realistisk privatflygare ser på saken.

Han vet, att man inte utan vidare kan jämföra olika sportflygplans data och prestanda. De har inte givits under samma förutsättningar. Skall man jämföra på ett sunt sätt, måste man pröva en del olika, seriebyggda sportplan vid sidan av varandra. Då först kan man döma — i annat fall måste man vara mycket försiktig.

Den erfarne privatflygaren vill att hans folkflygplan skall vara 1) så säkert som möjligt samt lättfluget, 2) praktiskt och bekvämt samt 3) uppvisa en någotsånär god ekonomi både i anskaffning och drift. Dessa krav kan alltid uppfyllas — bara man vill betala priset därför . . .

Vi ska se lite på hur det danska flygbolaget Skandinavisk Aero Industri i Köpenhamn ställde sig till privatflygarnas krav när dess konstruktörer drog upp linjerna till KZ III — det första nordiska efterkrigssportplanet i serieproduktion.

Mitt under tysk ockupation konstruerade och byggde danskarna det hittills bästa tvåsitsiga sportplanet i Norden — KZ III Lärkan. Redaktör'n provflög planet för någon tid sedan och ger det högsta betyg.

Säkerheten.

Medan många europeiska och speciellt tyska sportflygplan byggts lågvingade — eftersom de skulle användas till utbildning av militärflygare — är nästan alla amerikanska plan högvingade monoplan. De konstruerades och byggdes nämligen med tanke på privatflygarna och flygklubbarna. Och på dessa områden låg USA absolut i toppen.

Erfarenheten visar, att de flesta föredrar ett högvingat flygplan då det är lättare att flyga och landa med. Det är säkert och erbjuder bästa möjliga sikt.

De profiler som använts hittills är nästan uteslutande av den amerikanska NACA 230-typen. Bland sina många goda egenskaper har emellertid dessa profiler en dålig: de stallar mycket snabbt, utan varsel. Privatflygarna, som inte har samma rutin som trafikflygare och militärflygare, är därför med rätta ganska rädda för denna plötsliga stallning, som kan gå över i spinn och på låg höjd till — kvaddning.

Hur skall man då avhjälpa detta? Genom slots! Dessa kan utföras så att de automatiskt öppnar sig vid låg hastighet — medan de annars ligger slutna. På KZ III föredrog man emellertid fasta slots, enär man då är säker på att de inte sviker en i det avgörande ögonblicket. Dessutom blir de naturligtvis billigare i framställning!

Förutom slots har KZ III försetts med landningsklaffar längs *hela* bakkanten. Även skevningsrodren dras nämligen nerät samtidigt med de egentliga landningsklaffarna.

Resultatet har också blivit rätt fantastiskt — landningshastigheten, som hos KZ II låg vid 72 km/tim, rutschar ända ner till ungefär 55 km/tim. Planet startar i vindstilla fullt lastad på 70 meter och landar på 50 meter. Blåser det en aning, sticker kärran iväg precis som en Fieseler Storch — på nästan ingenting.

Försöker man stalla KZ III får man inget för besväret. Det är helt enkelt omöjligt att få KZ III i spin.

Detta är egenskaper, som varje privatflygare förstår att värdesätta!

Bekvämlighet.

I ett skol- eller sportflygplan skall man naturligtvis sitta sida vid sida. Och man bör ha så stort svängrum som möjligt . . . Därför har kabinen på KZ III fått hela 120 cm bredd. Man kunde kanske gjort den 10 eller 20 cm smalare och vunnit några futtiga kilometer i fart, men den kräsne privatflygaren vill hellre sitta bekvämt. Kabinen är för övrigt elegant och praktiskt inredd. Spaken sitter exempelvis inte mellan benen på en, utan mellan sitsarna — med en arm åt vardera sidan. Vad det betyder i komfort förstår nog var och en som varit ute på längre flygningar.

Ekonomi.

Ekonomin står naturligtvis i samklang med övriga krav. KZ III är konstruerad med vingen i trä och kroppen svetsad av stålrör. Denna konstruktion är billig och

(Forts. å sid. 33).

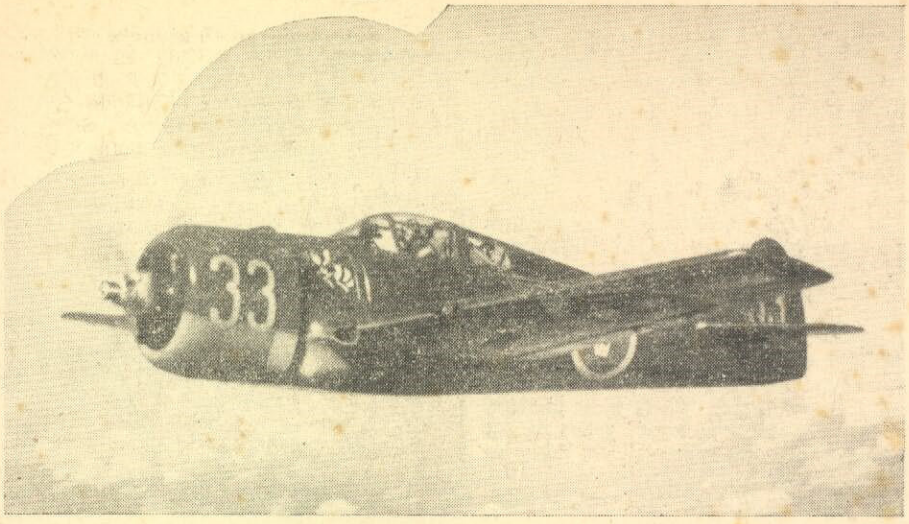
Lilla härliga och effektiva Lärkan i grodperspektiv.

OH BOY — *vilken kärra!*

JAKTFLYGARE OM FÖRSTA MÖTET MED J-22:an

Med ungefär 150 flygtimmar bakom mig, kom jag med några kamrater från Ljungbyhed hit till flottiljen för jaktutbildning under de korta, men som vi skulle få erfara, nog så hektiska sommarmånaderna. Och nu skulle vi flyga in oss på J 22:an, ett rätt spännande företag! Vi skulle ju ensamma upp i ett riktigt stridsflygplan, utan handledning från en erfaren lärare, som vi var vana vid från Ljungbyhed, när det gällde att pröva något nytt. Det kändes nog lite grann i maggropen, fastän ingen ville medge det.

Vi såg 22:orna starta och landa några dagar, medan vi fick hålla oss på marken och lära oss flygplanet utan och innan, hur alla reglage skulle manövreras och allt möjligt annat. Vi var mycket imponerade av alla de nya fina sakerna i planet, men mest av allt av den ilande fart, med vilken 22:orna kom susande ned mot fältet efter sina flygningar. Och landningen sedan! 22:an såg, för våra vid fart ovana ögon ut att falla ned på startbanorna likt en nedstörtande pilgrimsfalk. Skulle vi verkligen kunna klara av den där "dunderkärran?" Ja, det undrade vi och spänningen växte för var dag.



Så, fem dagar efter vår ankomst till flottiljen kom då turen till oss, att pröva våra vingar.

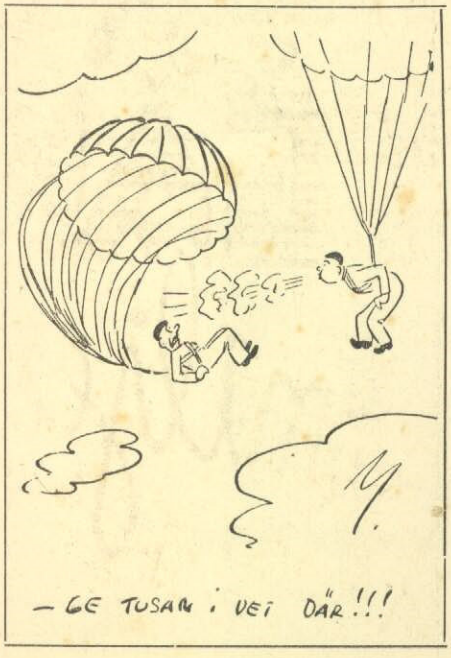
Det var äntligen min tur att gå till väders. Jag tog plats i planet, mekanikern hjälpte mig med remmarna och stängde huven. Genom den lilla sidorutan avlämnade han planet: "Gul Johan fulltankad, varmkörd och uppkörd utan anmärkning". Så hoppade han ner från vingen. I min tämligen upprörda hjärna svävade ett ögonblick en dunkel föreställning om att han borde sagt något mer.

Jag gjorde ett krampaktigt försök att svälja ner hjärtat som lömskt arbetat sig högt upp i halsgropen. Nu började de draga runt startveven! Hjälp! Vad var det nu igen jag skulle göra? Jo, bränslekranen, propellerreglaget, gasreglaget och ja, allt vad det nu var. Nu gjorde "meken" kontakttecken. Huvudströmbrytaren!! Drag i handtaget! Pfuii — nu kopplades svänghjulet in och propellern började långsamt dragas runt. Inget livstecken! Ja, men magnetnyckeln då! På med den! Nu stannade propellern. Ja visst, "snapsen"! Nästa startförsök gick lättare och med pulsarna dunkande som stångjärnshammare gjorde jag tecken åt mekarna att ta bort bromsklotsarna. Men radion då! I med kontakten till hörlurarna och strupmikrofonen. Och så kontakten till automatsäkringarna till instrument, belysning, landställ och radio. Öppna varmlufts- och oljekylarreglagen samt kylklaffarna.

Med en obestämd känsla av att ändå ha glömt det mesta "skaftade" jag på utåt märket till, medan jag förargade mig över dom där åtgärderna, som jag borde ha vidtagit f ö r e och inte e f t e r starten av motorn. Men för katten, mekanikern hängde ju som en vimpel från vingspetsen. Av med gasen, jag kör visst för fort tänkte jag och kom så småningom fram till startlinjen.

"Hallå Gul Johan! Gul Johan, se upp på trafikledaren!"

Rösten i radion kommer mig att spritta till. Jag tittar upp och ser en gestalt utförande en veritabel krigsdans med hjälp av armar och ben och en röd flagga. "Nu vill han att jag skall starta", far det genom mitt huvud. Försiktigt på med gasen. Jag tittar framåt på startbanan, rättar in planet och låser sporren, drar på fullgas och susar iväg. Planet accelererar oerhört kraftigt, jag för fram spaken, stjärten lyftes och farten rusar upp. Nu går hastighetsmätarens visare från rött upp över det gula och in på grönt. Spaken mjukt bakåt, jag lättar! Nu finns det ingen återvändo. Bergsknallarna vid fältgränsen rusar emot mig och försvinner under planet. Men nu skall landstället in. Ett kraftigt tag uppåt med utlösarspaken. Ingenting händer. Javisst, väljararmen. Över med den i läge "motor". Det hade jag glömt! Nu går stället in, indikatorlamporna på landställstablån slocknar, planet skjuter allt mer fart.



Plana ut för katten! Höjdmätaren visar ju redan 300 meter. En vänstersväng och jag är ur trafiken. Det var väldigt vad den är lätt i rodren. Inget som helst motstånd i skevningen. Vilken skillnad mot gamla hederliga Sk 14! I den fick man ju bryta arm när man skulle svänga! Jag sitter och arbetar med rodren en stund och planet kränger hit och dit. Så lugnar jag mig; planet lyder ju minsta vink. Jag tar spaken i ett fjäderlätt grepp och höjer nosen lite grann, drar tillbaka kompressorreglaget en bit och justerar varvet med propellerreglaget. Så ställer jag in övriga reglage för flygning på marschvarv och kontrollerar instrumenten. Allt är all right.

Nu tar jag det lugnare, sjunker tillbaka i stolen och ser på utsikten. Vad det är vackert! Långt, långt därnere ligger fältet. Så tittar jag på stig- och sjunkhastighetsmätaren. — 3 m/sek! Jag som trodde att jag låg i svag stigning! Men höjdmätaren då! Jo, den visar redan 3.000 m och stora visaren rör sig uppåt med god fart. Johan stiger ju så att variometern gått nästan varvet runt. En härlig känsla fyller mitt bröst. Det här är tydligen kärran med stort K!

3.500 m, högre får vi inte gå utan syrgas. Jag går ut i planflykt, farten

(Forts. å sid. 34)

Unga frun var emellertid inte värst entusiastisk — i svängarna vände hon sig om och rynkade förtvivlat på näsan, men efter landningen fick hon erkänna att det i alla fall var ganska trevligt.

Efter ytterligare några småtrippar över Stockholm var man så mogen för den första verkliga långfärden. Orienteringsflygning kallades den och gick till Norrköping. Den gången var det en Spartan Arrow, som fick den äran.

En vacker vårdag 1938 var en nybakad civilflygare på väg ut till Bromma med sin unga fru. Efter en provstart packade föraren in sin äkta hälft i främre sittbrunnen på Stockholms Flygklubbs Zlin XII, varpå kärran rullade ut till startplatsen och så småningom försvann upp i det vida blå.

Lyckligen anlända till Peking parkerades flygplanet vid fältgränsen och herrskapet på flygpaviljongens veranda, där förfriskningar intogs, medan det flygsinnade yngre Norrköping avundsjukt tittade på. Återfärden gick lyckligt — trots förfriskningarna — och från denna tidpunkt daterar sig trafikflygaren fru *Birgit Thürings* rent av enastående flygintresse.

— Jag fick mitt certifikat i början på 1939, berättar fru Thüring. Visserligen började jag ta lektioner redan på eftersommaren 1938, men av olika anledningar blev det långa uppehåll i övningarna. Jag var i alla fall fast besluten att bli flygare och hade B-certifikatet som närmaste mål. Dit var det dock långt — faktiskt hela 120 timmar.

— Vi kom förresten ganska snart underfund om att ett eget flygplan vore den rätta lösningen, inflikar herr *Nils Thüring*, för då kunde man ju få flyga så mycket man behagade! En Puss Moth — 8,000 kr. — var till salu, och efter diverse ekonomiska transaktioner var maskinen vår den 1 maj 1939. Då kunde flygandet börja!

— Ju mer vi sen flög, återknyter fru Thüring, ju fler flygdagar vi deltog i med "våran" Puss Moth, desto vildare planer började ansätta oss. Nu skulle flygningarnas flygning komma! Europa runt tyckte vi var en lämplig början och efter omfattande förberedelser gick starten midsommarafton 1939 från Bromma till Malmö. Därifrån skulle vi egentligen hoppat över till London, men vi fick dåligt väder över Holland och måste vänta 5 timmar i Hamburg. På eftermiddagen blev det emellertid bättre väder i Amsterdam och vi släpptes iväg dit sen resejournalen fått en stämpel och vi en väderleksrapport för sträckan. Efter en del sökande fann vi till sist Schiphol och blev väl mottagna av holländarna. Dagen därpå stack vi iväg via Belgien och Frankrike till London.

— Till Paris tog vi oss över nästa morgon, fortsätter fru Thüring, och efter ett litet lunchuppehåll där, flög vi vidare till Dijon och Lyon. Där övernattade vi och gav oss sen iväg i ett enda svep till Rom. Där fick kärran en grundlig översyn medan vi själva ägnade oss åt att bese staden. Venedig var nästa mål och en av resans toppunkter. Följande dag gästade vi Zagreb, Belgrad och Sofia. Då vi kom till Bukarest från Sofia, fick vi ställa om höjdmätaren inte mindre än 500 meter! Över den rumänska slätten, dubbelt så platt som Skåne, susade "Pussy" fram via Donaukröken till Belgrad och Budapest, som utan tvekan var en annan av resans höjdpunkter. Wien följde sen och därpå München.

— Tidigt nästa morgon startade vi för en verklig långflygning till Warszava med mellanlandningar i Dresden och Breslau, fortsätter fru Thüring. Från den polska huvudstaden ställde vi färden till Riga via Königsberg, och sista dagen av resan avverkade vi sträckan Riga—Helsingfors—Stockholm. Sammanlagda resultatet: i eller över 15 länder på 14 dagar, 9,000 kilometer och omkring 60 flygtimmar. "Pussy" uppförde sig storartat hela tiden — motorn gick som ett urverk och blev ett gott bevis för driftssäkerheten hos enmotoriga flygplan.

— Ja, så bröt kriget ut, tillfogar herr Thüring, och därmed var det slut med all nöjesflygning. "Pussy" engagerades ganska snart för försvarsändamål. Min fru låg några veckor i Örebro under den kallaste tiden den smällkalla vintern 1939—40 och flög för Bofors. Någon sådan lyx som oljeuppvärmning bestods inte i den kallhangar, som fanns på flygplatsen, utan oljan fick varje kväll tappas av och värmas på en köksspis för att motorn överhuvudtaget skulle få liv i sig på mornarna.

I maj 1940 försvann herr Thüring med "Pussy" österut till Gotland, och där blev han till krigets slut med uppdrag att flyga för luftvärnet. 1941 svällde behovet av flygning ut, och fru Thüring måste skynda till undsättning. Att börja med blev det i en förhyrd kärra — men så småningom i en egen Bücker Jungmann. Förutom den ordinarie flygningen hade herrskapet Thürings en del andra uppdrag — exempelvis spaning efter försvunna fiskare, undsättning av svältande öbor i närheten av Gotland, sjuktransporter m. m.

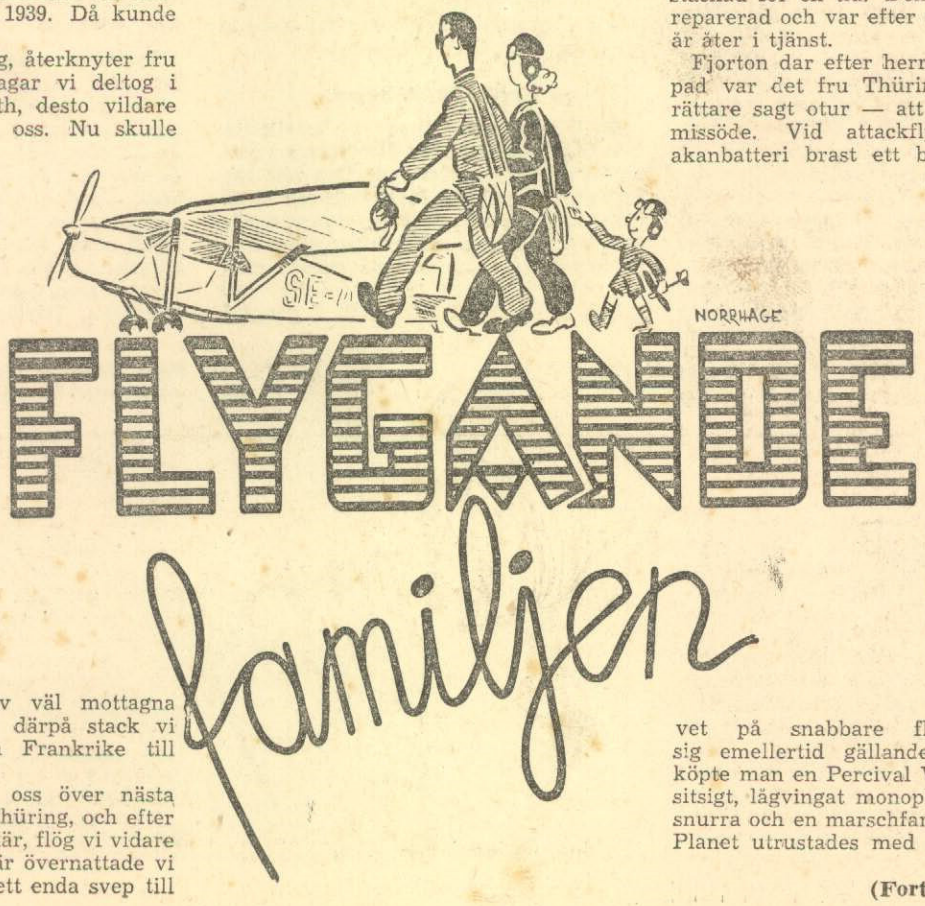
De hårda vintrarna 1940 och 1941 lade en ogenomtränglig barriär runt öarna i Ostersjön, och förråden började tryta. Tack vare "Pussys" stora lastkapacitet och låga landningshastighet var den idealisk som transportkärra, och herrskapet Thürings utförde med den sammanlagt ett 25-tal flygningar med mat och andra förnödenheter till Stora Karlsö, Gotska Sandön och Östergarns holme.

Det var förresten på en undsättningsexpedition till Gotska Sandön som familjens första haveri inträffade. En översnöad iskant bräckte ena sidan av landstället och så var "Pussys' framfart stäckad för en tid. Den blev emellertid reparerad och var efter ett knappt halvår åter i tjänst.

Fjorton dar efter herr Thürings eskapad var det fru Thürings tur — eller rättare sagt otur — att råka ut för ett missöde. Vid attackflygning för ett akanbatteri brast ett beslag på Jungmanns ena skida, och denna ställde sig med spetsen neråt. Trots detta lyckades fru Thüring göra en god landning — kärran slog ej ens runt och skadorna inskränkte sig till halva landstället, några kroppsrör och propellern.

Familjen var nu planlös och fick tillfälligt hyra en Stinson av A-B. Björkvallsflyg, som de då samarbetade med. Kravet på snabbare flygplan gjorde sig emellertid gällande, och 1942 inköpte man en Percival Vega Gull, ett 4-sitsigt, lågvingat monoplan med ställbar snurra och en marschfart på 250 km/tim. Planet utrustades med radiotelefoni för

(Forts. å sid. 31)



FRÅN VÄRLDSKRIG TILL VÄRLDSKRIG

INGENJÖR PER WEISHAUPT DISKUTERAR TRAFIKPLANETS UTVECKLING OCH FRAMTID.

Trafikplanet är ett barn av det första världskriget. Kort efter krigets slut började nämligen de första flyglinjerna att trafikeras med ombyggda krigsflygplan. Snart kom därpå de första typer, som byggt uteslutande för flygtrafik — veteranerna Junkers F 13 och Fokker F 1. Ur dessa 1-motoriga flygplan utvecklades de 3-motoriga, som så småningom kulminerade i Ju 52.

Amerika kommer.

Amerika hade länge legat på efterkälken. Man bedrev mest postflygning och först sakteliga kom trafikflyget igång. Den ekonomiska krisen förde med sig, att man länge flög med gammal materiel. Men år 1933 började en rivande utveckling — först kom den 2-motoriga Boeing 247 och efter den Douglas DC 2, som tog 14 passagerare. Med ställbara propellrar, indragbart landställ och kraftigare motorer samt genomförd strömlinjeform ökades marschhastigheten från 200 km/tim till 300 km/tim. Tack vare att planet saknade motor i nosen blev sikten bättre för såväl förare som passagerare.

År 1934 började Douglas-typerna sitt segertåg över världen. Med hjälp av de mindre Lockheed-planen erövrade de till slut marknaden från både Fokker och Junkers. Vid nyår 1936 hade man byggt 125 stycken DC 2:or, varpå produktionen ställdes om på den nya DC 3:an, som tog 21 passagerare. Den har gått ut i tusentals exemplar och ständigt förbättrats, så att planets vikt och nyttolast stigit, medan dess prestanda förblivit desamma (marschfart 315 km/tim på en sträcka över 3,400 km).

Englands ställning.

De 2-motoriga planen var emellertid inte tillräckliga! Även 4-motoriga typer började spela en viss roll. Och här var England pionjären. Man behövde stora plan, kapabla att ta 40 passagerare, för rutterna till Paris och hela engelska imperiet. Engelsmännen lade största vikten vid säkerhet (därför 4-motoriga plan), komfort och ekonomi. I gengäld blev flygplanen långsammare. Man använde enorma biplan, av vilka Handley Page Heracles är det mest kända (160 km/tim över 700 km). Det var inte för- Och de erfarenheter man fått, kommer med säkerhet den kommande fredstrafiken till godo. Man använde huvudsakligen de redan existerande flygplantyperna, men överbelastade planen och vann därigenom erfarenhet vid flygning med ännu större vingbelastning. Planen byggdes större, tyngre och snabbare. Motorerna blev kraftigare och drevs av nya, effektiva bränslen.

Tyskland, som väl knappast kommer att spela någon roll i utvecklingen, låg under krigets första år i spetsen. Tyskarna använda först och främst de gamla Ju 52:orna, delvis kompletterade med de 4-motoriga Junkers Ju 90 och Focke Wulf Condor. Dessutom infördes segelflygplan för militära ändamål. Senare insattes den intressanta 6-motoriga Messerschmitt Me 323 Gigant, vilken är mycket stor, men har relativt ringa motorstyrka. Därför är den också långsam utan att amerikanerna skämtade så smått med engelsmännens "inbyggda luftmotstånd" . . .

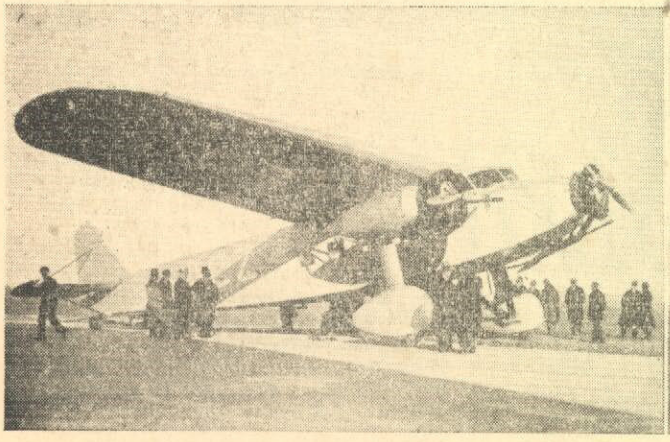
Den största nyttan fick Imperial Airways av sin Short Empire-flygbåt. Den byggdes för övrigt direkt — inte ens en prototyp hann man med (325 km/tim över 1,600 km).

Även amerikanerna hade för sina panamerikanska linjer utvecklat några flygbåtar, av vilka Sikorsky S 42 (265 km/tim över 1,900 km) och Boeing 314 (280 km/tim över 5,000 km) är mest kända. Genom flygbåtarna erövrade man de "vita fläckarna" i världsflygnätet — Stilla havet och Atlanten.

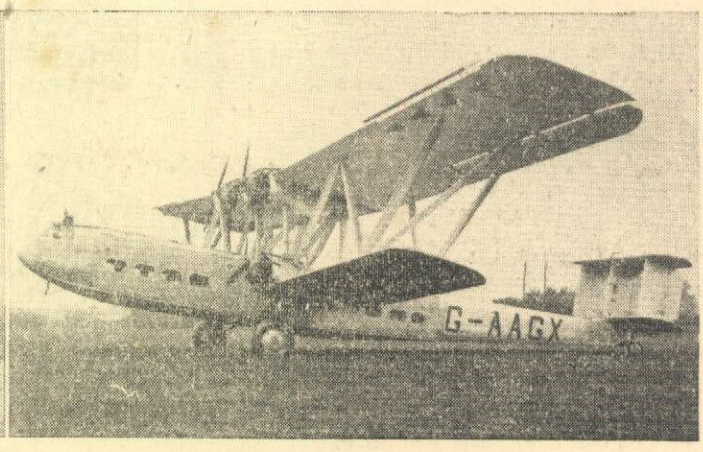
Andra världskriget.

Under kriget fick lufttransporten av många anledningar en oerhörd betydelse.

Gamla, hederliga Fokker F XII Värmland! Planet flög Malmö—Amsterdam med 14 passagerare.



Handley Page Heracles hade 4 motore av typ Bristol Jupiter, 4,500 hkr, 38 passagerare.



och sårbar. Omkostnaderna för bränsle per tonkilometer var bara 57 % av det normala.

I övrigt har USA satt sin prägel på krigets transportväsen — först och främst genom de militära versionerna av DC 3, av vilka Dakota är mest känd. Aven den 4-motoriga DC 4, som påbörjades 1935 och blev klar till krigsutbrottet, användes i sin militära version C 54 Skymaster (370 km/tim över 4,000 km).

Framtiden.

Utan vidare går man inte från krig till fred. Och kriget är ju för övrigt ännu inte slut överallt. Man antar, att det kommer 3 perioder:

1) En *övergångsperiod* under vilken flygbolagens militära mobilisering går över i fredlig, kommerciell verksamhet. Under denna tid kommer de ombyggda bombplanen, exempelvis Boeing B 17 och Avro Lancastrian, att snabbt försvinna, då de rymmer för lite och är för dyra i drift. Det blir i stället de militära transportplanen, som åter byggs om — denna gång för civilt bruk. DC 3, DC 4, Curtiss Commando, Lockheed Constellation och Avro York kommer att dominera!

2) En *mellanperiod* då en reorganisation och utveckling äger rum inför den kommande stora passagerar- och fraktrafiken.

3) Den fantastiska *utvecklingsperiod* — med beprövade plan av olika storlek — som med skäl skall kallas "flygåldern".

Den standardisering, som kom med Ju 52 och sedermera DC 3, kommer med säkerhet att ge plats för en hel rad standardstorlekar:

1) *Flygplan till lokal trafik* — helikoptertrafik inom storstäderna och dito mellan storstäderna och deras flyghamnar.

2) *Flygplan till inhemsk trafik.* Allt efter ländernas storlek kommer två typer till användning — dels 1- eller 2-motoriga flygplan för 10 passagerare, dels ett 2-motorigt plan för 25 passagerare. De skall ha möjlighet att flyga 500 resp. 1,000 km med en marschfart på 250 och 350 km/tim samt ha goda start- och landningsegenskaper. Två utmärkta exempel på dessa typer är De Havilland Dove respektive Douglas Skybus.

3) *Flygplan för inter-europeisk eller nordamerikansk trafik.* Dessa typer blir 2- eller 4-motoriga, tar ungefär 40 passagerare och väger från 20 till 30 ton. Marschfarten ligger vid 400 km/tim över 2,500 km. Exempel: Douglas Skymaster och Handley Page Hermes.

4) *Flygplan för international trafik.* Världsflyglinjerna kommer att trafikeras av 4-motoriga plan med 60 till 100 passagerare om dagen eller halva antalet om natten. Vikten blir 40 till 60 ton, farten 500 km/tim över 4,000 till 6,000 km. Planen kommer att vara utrustade med kabiner för flygning på stor höjd. De blir rymliga och bekväma!

Exempel på denna typ är Lockheed Constellation, Boeing Stratocruiser (civil broder till Superfortress), Douglas DC 7 samt den engelska Brabazon. Än större typer — exempelvis den projekterade 6-motoriga Consolidated Mammut med 150 passagerare — kommer givetvis också att dyka upp vad det lider, men man är nog mer intresserad av god trafik med mindre flygplan än omvänt. Det finns för övrigt en gräns för hur många som vill flyga över Atlanten varje dag . . .

5) *Flygplan för godsbefordran.* Förutom de omtalade speciella passagerartyperna kommer det naturligtvis särskilda fraktplan. Möjligtvis kommer glidplantåg — men förmodligen kommer man huvudsakligen att använda sig av robusta och enkla flygande koffertar med 300 km/tim och god flygekonomi.

Man bör lägga märke till att framtidens flygplan nästan uteslutande blir landplan eftersom dessa är snabbare och mer ekonomiska än flygbåtarna och bjuder samma säkerhet som dessa eftersom flygfälten under krigets lopp blivit otaliga och goda. Och med säkerhet får de flesta planen noshjul. De sensationella radiotekniska upptäckter som gjorts under kriget kommer säkert att öka säkerheten i dåligt väder och längs tätt beflugna rutter.

Motorerna kommer nog att bli av de vanliga besintyperna. Dessas styrka har ökats starkt under kriget. På de längre rutterna kanske de dock kan ersättas av dieselmotorer. Till sist får framtiden visa hur reaktionsaggregaten utvecklar sig.

15 passagerare tog flygbåten Short Kent med 4 Bristol Jupiter-motorer. 4,500 hkr.

På historiens blad:

DE GAV VÄRLDEN VINGAR

Den 17 december 1903 gjorde bröderna Wilbur och Orville Wrights flygplan i Kitty Hawk, North Carolina, USA, en flygning, som anses vara den första utan haveri med ett motordrivet flygplan.

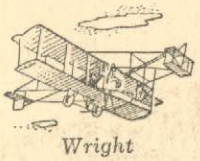
Det låg många års hårt arbete bakom denna prestation. De båda bröderna hade själva konstruerat inte bara flygplanet utan även till största delen den 16 hkr starka motorn, som med kedjor drev två skjutande, motroterande propellrar. De hade drivit sina förberedelser med stor grundlighet och med en hos pionjärstadiets män ganska sällsynt förståelse för betydelsen av laboratoriemässiga undersökningar efter vetenskapliga linjer. Som exempel må endast nämnas, att de byggde flera glidplan, med vilka de före den första motorflygningen tillsammans gjorde nära 1,000 flygningar.

Wilbur

Den 17 december bjöd på ett flygväder, som även åtskilliga år senare skulle ansetts som dåligt. Det var mulet, och det blåste en snål byig vintervind på upp till 12—13 sek/m. Men bröderna Wright litade på sin konstruktion. De singlade slant om vem som skulle få göra första försöket. Orville vann, och han intog sin plats liggande på magen i en särskilt konstruerad vagga på undervingen, till vänster om motorn.

Orville

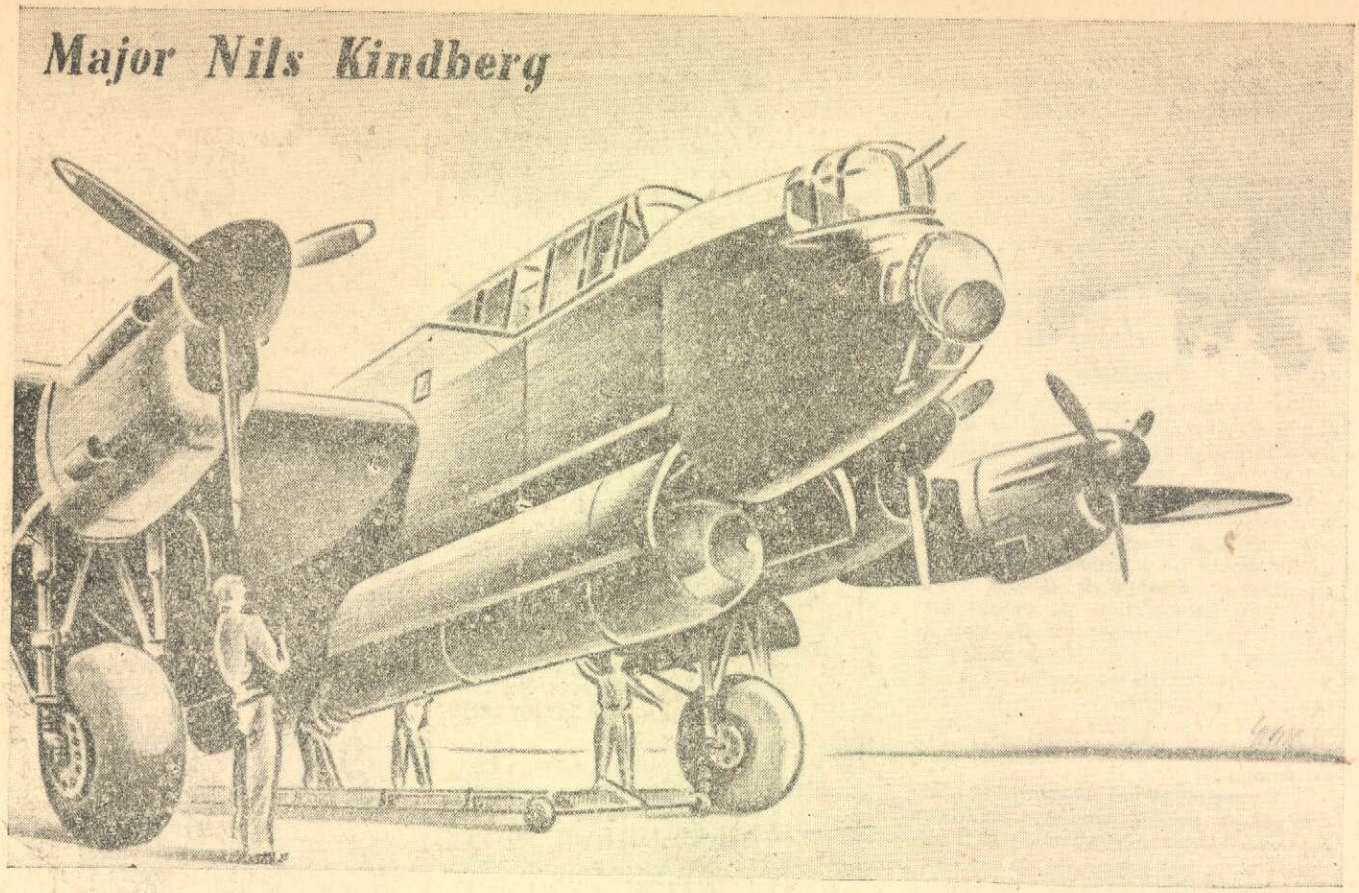
Orville gav motorn fullgas, och biplanet började sakta glida framåt på underredets medar. I den hårda vinden vaggade planet oroväckande, och den äldre brodern Wilbur sökte stadga det genom att springa vid sidan och hålla i vingen. När maskinen nått den ungefär 11 meter långa startbanans slut, hade Orville redan kommit upp på en höjd av nära tre meter. På denna höjd gjorde Orville en genom den starka vinden och ovanan vid planets manövrering ganska slängig flygning, men han hade hela tiden full kontroll över maskinen. Efter 12 sekunder landade biplanet oskadat nära 37 meter från startpunkten.



Wright

Tillsammans gjorde bröderna Wright denna dag fyra flygningar. Den sista av dem räckte i 59 sekunder, och den tillryggalagda sträckan var 259 meter. Vid landningen havererade dock planet. Men — vad gjorde det, det stora målet var ju nått.

A. T.



Fyrmotoriga bomplanet Avro Lancaster var ett av engelska flygets trumfäss i bomboffensiven mot Tyskland. Här ses ett sådant plan med en 10-tons bomb "i magen". Bombens exakta vikt 9,988 kg.

6 ÅRS LUFTKRIG — RÖN OCH LÖFTEN

EN MILITÄR FLYGEXPERT KOMMENTERAR ANDRA VÄRLDSKRIGET

Giganternas kamp om Europa är ändad för den här gången — efter nära 6 års hårda tag. Den har på det mest uttryckliga sätt fått sin prägel av luftkriget och dettas betydelse för det helas gång och utgång. I Asien pågår kampen än. Av allt att döma leder även där flyget och dess användning i den strategiska offensivens tjänst till seger.

"Victory through Air Power" — Seger genom flyg — är också just nu mycket mer än en boktitel och en film — det är en modern tillämpning av Douhets principer, en fast, av det senaste kriget bestyrkt verklighet, som måste ihågkommas, antingen man vill eller ej. Detta rön måste också främst ligga till grund för allt arbete på ett lands försvar. Och vad mer är, man måste gå in för principen seger genom flyg helhjärtat, utan varje spår av reservation eller baktanke på gångna tiders krigföringssätt och försvarsmedel. Gör man inte det, kommer den eventuelle fienden att göra det i stället och med sitt flygs hjälp skaffa sig en lättköpt seger över de senfärdiga.

"Det blir aldrig mera krig", invänder någon. Med det gångna Europakrigets avskräckande exempel på total förstörelse av såväl materiella som kulturella värden — i mycket verkställd med flyg — kan man måhända och bör förvisso också önska och verka för att det nu utspelade 6-åriga sorgedramat aldrig måtte upprepas. Förmågan att hastigt glömma är dock en gåva, given människosläktet, på gott och ont. Om en eller två generationer, kanske förr, kan det därför hända, att jordens för glömska benägna stammar åter gräver upp stridsyxan. Bäst alltså att även här i vår "lugna vrå" hålla krutet torrt, och framförallt — att hålla flyget flygande i tip-top skick. "Seger genom flyg"-principen har kommit för att bestå.

Hur kan då flyget så avgjort och utan varje skymt av tvivel vara segerns klav och insegel, frågar den i det förgångnas värld fjättrade medborgaren av igår. De 6 krigsåren visar härvidlag klart, att segern endast och allenast följer den sida i kriget, vars flyg skaffat sig luftherravälde, eller åtminstone en temporär överlägsenhet i luften, över det vid visst tillfälle viktigaste området. Tack vare luftherravälde kunde anfallsföretagen mot Polen 1939, Finland 1939—40, Danmark, Norge, Holland, Belgien och Frankrike 1940, Balkan 1941, Ryssland 1941—42 samt Tyskland 1944—45 genomföras, med ett minimum av förluster för anfallssidan.

Temporär överlägsenhet i luften möjliggjorde försvarets seger i "Slaget om England" 1940—1941. När denna temporära överlägsenhet i luften utvidgats till ett totalt, västallierat luftherravälde med den amerikanska stormaktens hjälp 1943—1944, vände krigsgudinnan de tidigare segerherrarna från 1939—1942 ryggen.

Segern följde sedan troget "de förenades" fanor, eller för att uttrycka det riktigare — det nu överlägset vordna allierade flyget möjliggjorde "de fyra storas" seger. Förenade gjorde de sina segermarscher från Nord-Afrika till Alperna 1943—1944, från Kanalen över Rhen till Elbe 1944—1945 och från Stalingrad till Berlin, Wismar och Bornholm 1943—1945.

I detta sammanhang kan några vid

detta laget världsbekanta uttalanden av ledande män om flygets stora och avgörande betydelse för utgången i olika krigsskeden förtjäna att bringas i erinran:

"Flygets insatser besparade armén oerhörda mängder blod". — Frankrike 1940.

"Endast i det område, som avskärmats genom flygets mäktiga skydd kunde arméns framåtanda och tapperhet göra sig gällande". — Frankrike 1940.

"Aldrig förr i mänsklighetens historia ha så många haft så få att tacka för så mycket". — Churchill om jaktflyget i "slaget om England" 1940.

"Det kan vara värt priset att försöka". — Churchill i Casablanca 1943 om det totala bombkrigets föreslagna användande som vägrödjare för de avsedda överskeppningsföretagen mot Frankrike 1944 och invasionen i Tyskland 1945.

"Hemligheten med mina segrar var att vi först vann slaget om luften". — Montgomery efter Afrika—Italienfälttågen 1942—1944.

"De allierades bombkrig knäckte Tyskland". — von Rundstedt m. fl. ledande tyskar 1945.

Det ovan anförda är tillräckligt för att i ett nötskal belysa flygets roll för Europa-krigets utgång. Samtliga bekräftar det riktiga i principen "Seger genom flyg", särskilt när det gäller strategien, de stora sammanhangen i krigsförloppet.

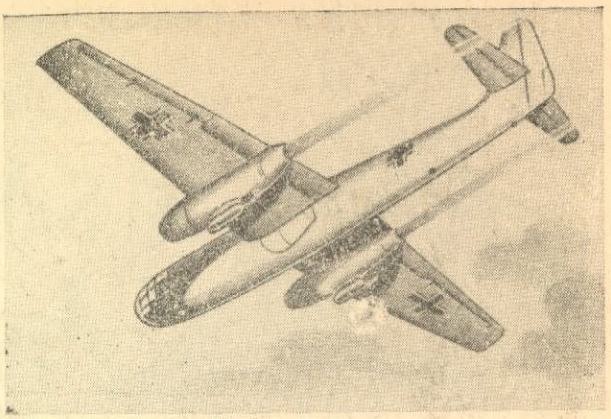
Ser man till krigshändelsernas enskildheter, till taktiken och till den tekniska utveckling, som enligt de miltära kravens bud legat bakom det taktiska skeendet på olika fronter, föreligger redan nu en sådan uppsjö av rön och erfarenheter, att det är ogörligt att tvinga in dem inom ramen för en pressartikel. Ett fåtal av de viktigare, anknutna till det nutida krigets 3 huvudområden — luftkrig, sjökrig och landkrig — till flygslagen och till flygteknikens huvudgrenar kan dock nämnas.

Luftkriget den primära sidan.

De gångna 6 världskrigsåren har i ännu högre grad än förra världskriget fastslagit, att samtliga "flygslags" betydelse för hela sammanhanget kvarstår.

Spaningsflyget är sålunda alltjämt det viktigaste medlet att inhämta underrättelser, nödvändiga för flyget, flottan, armén och ledningen. Mot en i luften stark fiende räcker det dock icke att sätta in föråldrade, långsamma flygplan för spaning. Nej, spaningen måste utföras av plan med överlägsen snabbhet, närmast av jaktflygliknande slag.

Bombflyget är numera den rikt rustades, den ekonomiskt och industriellt överlägsnas säkra medel till seger kostnaderna för bormbflottor av stormaktstyp är emellertid så enorma, att de måste sägas i stort sett utesluta ett effektivt bombflyg för småstaterna. Erfarenheten från krigsåren visar nämligen, att det i fråga om antalet bombton, bombplan och bombflygpersonal krävs fantatiska massor, för att insatsen skall leda till krigsavgörande verkan. Därtill kommer, att bombflyget numera mer än förr måste ledsagas och skyddas av jaktflyg, för att uppgifterna skola kunna genomföras. Även denna fordran ökar sålunda kostnaderna för ett bombkrig — men förhöjer dess verkan.

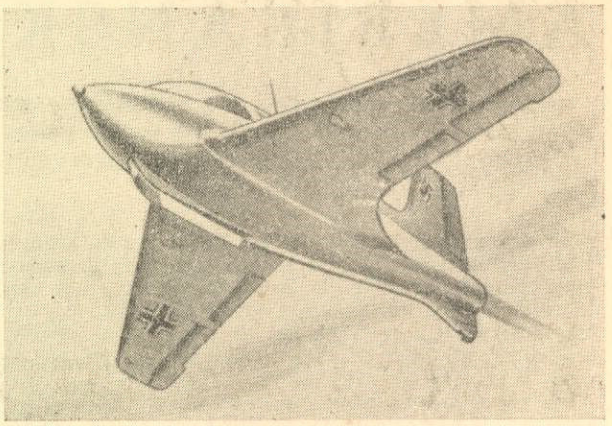


Reaktionsplanet Arado Ar 234, insatt för spaning och bomb, har 2 turbinaggregat. Till sitt utseende erinrar det något om Ju 88, men är avsevärt snabbare.

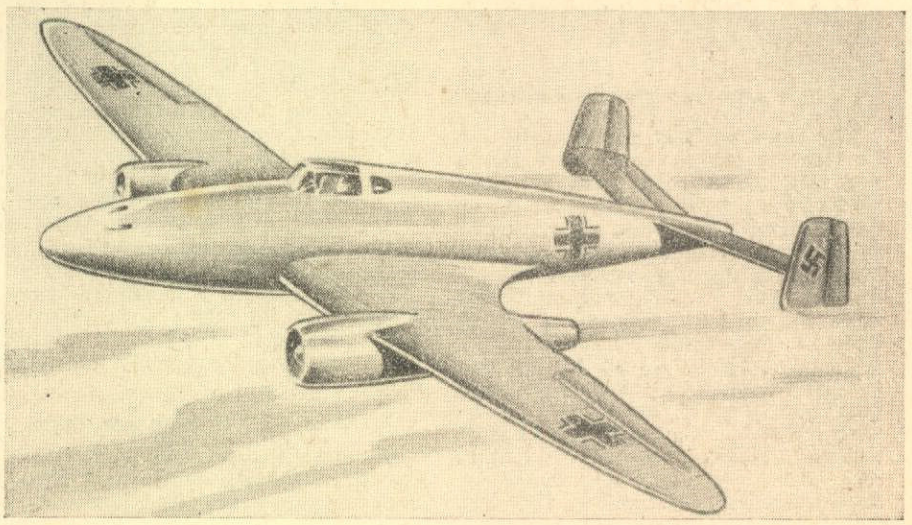
Jaktflyget har förutom den ovan nämna offensiva användningen främst befunnits vara den eljest underlägnes bästa försvarsmedel, ej minst att avvärja bombkrigets härjningar i hemortens industristäder m. m. Det är dessutom ett ofrånkomligt medel i ledningens hand, vare sig det gäller ett anfallsföretag eller försvar, för att överhuvudtaget genomföra militära operationer av vad slag det vara må. Utan ett starkt jaktflyg — centralt lett — vinnes aldrig slaget i luften. Utan ett sådant starkt jaktflyg är det en chimär, att tro sig i stånd till militära operationer av något som helst slag, det må vara flygoperationer, flottoperationer eller arméoperationer. Jaktflyget ger mig möjlighet att se klart och slå hårt. Utan jaktflyg är jag blind och får mottaga slagen där det passar fienden att utdela dem med hårdaste kraft. För en ekonomiskt underlägsen stat är tillgången till ett starkt jaktflyg helt enkelt livsvillkoret framför alla andra.

Sedan flygoffensivens bärare — bomb och jakt — röjt vägen, kommer attackflyget in. Redan under 1917—1918 års slutstrider gjorde det

(Forts. å sid. 32)

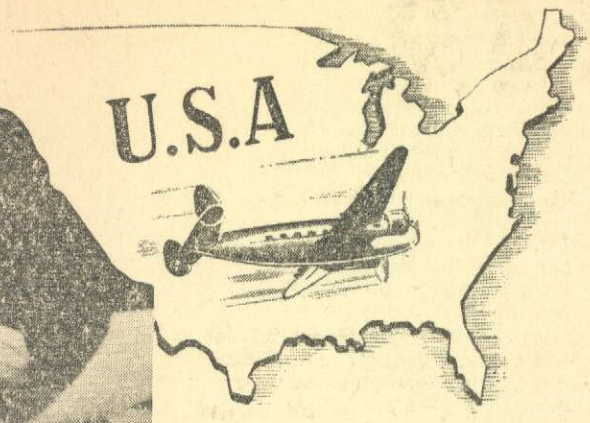


Raketjaktplanet Messerschmitt Me 163 B, en av de typer som troddes kunna vända krigslyckan. Farten var hög — över 800 km/tim — men flygtiden mycket begränsad — omkr. 20 min. Märk att planet saknar höjdstabilisator i vanlig mening.



Reaktionsplanet Heinkel He 280 dök upp mot slutet av år 1944, men kom aldrig till någon nämndvärd insats.

Torsten T:son Söderquist:



Synpunkter på

AMERIKANSKT FLYG

Nyss hemkommen från sin amerikanska studieresa lämnar här AB Aerotransports trafikchef en blixtrande aktuell redogörelse för amerikanskt flyg sådant det ter sig just nu.

För den som under hela kriget ägnat större delen av sin tid åt att uppgöra planer, utredningar och förslag till ett svenskt lufttrafiknät efter ett efterlängtat fredsslut, är det en upplevelse att nu komma i intim kontakt med amerikanskt trafikflyg. Vi i ABA och SILA ha på många håll ansetts ha alltför vittsvävande och mer eller mindre otroliga funderingar på hur trafikflyget efter kriget kan komma att gestalta sig. Jag önskade många gånger ute i USA, att jag hade haft någon av dessa tvivlare med mig. Man kan inte göra sig en föreställning om trafikflygets utveckling under åren från krigsutbrottet i Europa 1939 förrän man sett amerikanskt trafikflyg i funktion och hört amerikanska flygexperter från såväl trafik- som teknisk sida uttala sig om de ytterligare utvecklingsmöjligheterna.

Ett plan var tjugonde minut.

När man en tidig morgon står på La Guardia och ser en DC 3:a starta mot Boston, blir man stum, när man på förfrågan erfar, att detta är ett av de 70 plan, som under de närmaste 24 timmarna kommer att avgå dit. Man har med andra ord inte mindre än ett plan var tjugonde minut att välja på, om man vill resa från New York till New England's stolthet. Varje plan på routen är utsålt, det kan jag garantera, som under en hel dag förgäves sökt få en "no-priority"-plats. Linjen New York—Boston är emellertid endast ett exempel. Över hela Amerika skulle man dags dato kunna insätta minst dubbelt så många flygplan, och utan tvekan skulle man ha dem fullbokade på kortare tid än vad det tar att skriva detta.

Ökad resandefrekvens.

Givetvis har kriget icke bara framtvingat förbättrade flygplan och motorkonstruktioner, utan också avsevärt bidragit till att resandefrekvensen inom Förenta Staterna ökats. De flesta flygpassagerarna i USA för närvarande tillhöra den lyckligt lottade kategori, som är försedda med en 1:a, 2:a eller 3:e klass priority, vilket innebär att de ha företrädesrätt till flygbefordran före vanliga dödliga, som inte resa i krigsviktigt uppdrag. Av dessa prioritets-passagerare utgöra dock unga kaptener och löjtnanter en mycket stor procent. Under normala förhållanden hade de utom i undantagsfall icke haft råd eller tillfälle att använda flyget vid en resa, nu ha de beordrats att på snabbast möjliga sätt förflytta sig från en ort till en annan. Man kan vara ganska förvissad om att dessa unga herrar, när de efter kriget återgå till civila förhållanden, få egna firmor eller anställningar i större företag, komma att utgöra de bästa "sales-men", som civilflyget kan önska sig. De ha vant sig vid att använda det snabbaste kommunikationsmedel, som för närvarande existerar och komma med säkerhet att göra sitt bästa att även i det civila få nyttja detsamma.

I luften 13,5 timmar per dygn.

Det amerikanska trafikflyget arbetar för närvarande liksom vi i Europa under mycket svåra förhållanden. Trafikbehovet är enormt men flygmaterielen i hög grad ransonerad. Den behövs för militära ändamål i Stilla Oceanen och i Europa. Många av de bästa piloterna, ingenjörerna och trafikmännen äro i militärtjänst, visserligen i många fall sysselsatta inom "Air Transport Command", d. v. s. den militära flygtransportorganisationen, som för närvarande har flyglinjer omspännande hela jordklotet. Det är därför helt naturligt om det ibland klickar på en del punkter, men i det stora hela måste man beundra det sätt på vilket trafiken genomföres. Flygplanen utnyttjas till det yttersta. De fem stora flygbolagen låta sålunda sina plan vara i luften i genomsnitt 13,5 timmar per dygn, vilket sannolikt är ett rekord för en välorganiserad reguljär luftfart. Man erkände emellertid själva att denna utnyttjningsgrad var avsevärt för hög, då den icke medgav den punktlighet och regularitet, som passagerarna kunde fordra. Allmänheten ställde sig emellertid överallt synnerligen förstående till dessa svårigheter och några klagomål från passagerarnas sida över förseningar, ändrade flygvägar eller oförmodade uppehåll hörde åtminstone jag aldrig av. Under dessa svåra tider samla emellertid de amerikanska flygbolagen en stor erfarenhet betr. lufttrafik under ytterst krävande förhållanden, vilka komma dem tillgodo, när kriget mot Japan är över, och flygbolagen kunna insätta hur många flygplan de önska på sina resp. linjer.

Rutinflygning Stockholm—New York.

Många svenskar ha vid återkomsten från Amerika framhållit hur långt före Europa amerikanarna ligga, vad beträffar service och organisation inom civil flygtrafik. Min uppfattning är att vi ha mycket att lära varandra. Mina kolleger inom de amerikanska flygbolagen lyssnade gärna och med det största intresse till svenskens synpunkter på internationell lufttrafik. Det är helt naturligt; hittills har Europa haft sina problem att reda ut. Amerika har haft sina. Nu med en enda gång skola dessa två lufttrafiksfärer förenas genom direkta linjer över Atlanten, som inte längre utgör något hinder. ABA:s chefspilot, kapten Duvander, som förde SILA:s första flygplan fram och åter från Stockholm till New York via Island och Canada, svarade vid återkomsten på förfrågan helt lugnt, att denna flygning på intet sätt skilde sig från en vanlig rutinflygning mellan Stockholm och Malmö och åter.

Utbyte av erfarenheter.

Man får därför hoppas, att den nya internationella flygtrafikorganisationen "International Air Transport Association", som definitivt kostituerades i Havana i april i år, kommer att bliva det forum, där alla de problem, som nu komma att uppstå då de olika världsdelarnas flygtrafikbolag plötsligt flyttas intill varandra, komma att lösas på bästa möjliga sätt. Därvid böra

(Forts. å sid. 30).

Populärtekniskt:

RADAR

Här kan Ni läsa om Radar — som vann slaget om England. Det är den första tekniska beskrivning, som officiellt frigivits för publicering.

Principerna för radiolokalisering av föremål i rummet har varit kända ganska länge, men det är först genom det andra världskriget, som apparaturen nått en sådan grad av teknisk fulländning, att metoden fått praktisk betydelse.

Radiolokalisering — radar är den engelska benämningen — grundar sig på att radiovågorna, som är en elektromagnetisk vågrörelse (alltså av samma slag som ljuset, ehuru frekvensen är lägre) fortplanta sig med en konstant hastighet, som praktiskt taget är 300,000 km/s. Den våglängd man använder vid radiolokalisering, är mindre än vid vanlig radiosändning. Man är sålunda nere på det ultrakorta området.

De ultrakorta vågorna karakteriseras av att de i analogi med ljuset reflekteras av föremål av olika slag. En jämförelse med ljudet ligger även nära till hands. Står man nämligen i en dalgång och ropar återkommer ljudet som bekant efter en stund som ett eko. Benämningen ekoradio skulle alltså kunna tänkas.

Det är huvudsakligen två olika system som kommit till användning — dels separata, dels kombinerade.

I ena fallet tillämpas Dopplers princip. Härvid generas oavbrutet en "våg", som, då den träffar föremålet, delvis reflekteras, och vars frekvens skenbart ändrats. En mottagare uppfångar den reflekterade vågen och frekvensskillnaden mellan den utsända och den mottagna vågen bestäms och föremålets hastighet beräknas. På grund av den lilla skillnaden i frekvens mellan de båda vågorna, är denna metod effektivast i de fall, då föremålet rör sig med stor hastighet.

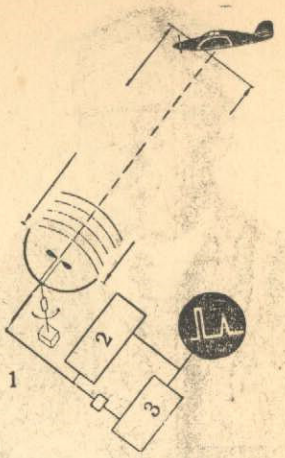
Enligt den andra metoden moduleras en ultrahögfrekvent bärvåg med impulser av kort varighet och tiden mellan sändningsögonblicket och mottagningsögonblicket bestäms. Bärvågen kan moduleras med impulser från 1 till 50 mikrosekunder μs. Impulsen är avslutad innan den reflekterade energin hinner komma fram till mottagaren och registreras. Impulserna kan uppfattas på skärmen till ett katodstrålerör i ett katodstråleosciloskop, som är anslutet till mottagaren. På katodstrålerörets skärm finns en horisontell tidaxel på vilken tiden mellan avsänd och mottagen impuls kan avläsas direkt.

Eftersom vågrörelsens hastighet är konstant, kan katodstrålerörets tidaxel även graderas direkt i ett lämpligt längdmått, så att avståndet till det reflekterande föremålet omedelbart kan avläsas. Vågrörelsens hastighet var 300,000 km/s, d. v. s. 300 m/μs (1 s = 10^{-6} μs Om ett flygplan enligt fig. 1 befunne sig på 30,000 m avstånd från sändaren, skulle det alltså ta 100 μs innan vågen träffade detsamma samt ytterligare 100 μs innan den reflekterade energin nådde fram till mottagaren, d. v. s. en totaltid av 200 μs Emedan indikatorn registrerar tiden mellan sändning och mottagning är det lämpligt att gradera tidaxeln så att 1 μs motsvarar 150 m.

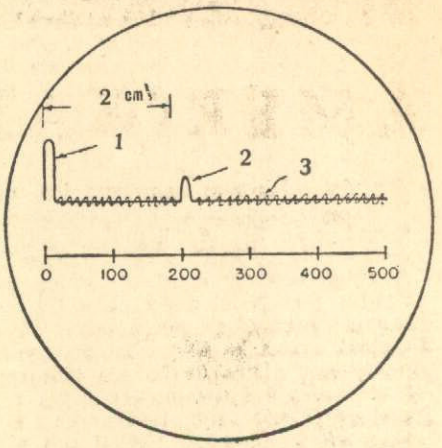
Fig. 2 föreställer katodstrålerörets skärm på vilken de olika impulserna kan uppfattas visuellt. Signalerna framträder som "toppar". Man kan förutsätta, att en impuls på 100 μs gör ett svep över skalan av 1 cm, varför en impuls på 1 μs varakighet skulle få en bredd av blott 0,01 cm och under denna tid skulle vågen tillryggalägga 300 m. Antar man, att det reflekterande föremålet befann sig på 30,000 m avstånd från sändaren skulle alltså den reflekterade vågen "synas" efter 200 μs på 2 cm avstånd från den föregående impulsen. Denna tid kalibrerad mot avståndsskalan skulle alltså ge avståndet 30,000 m mellan sändare och föremål, t. ex. flygplanet.

Bestämning av elevationsvinkel och bäring är sedan en enkel sak. Sändaren — eller rättare sagt antennen — riktas in mot exempelvis ett flygplan. Är denna inriktning korrekt, erhåller man maximal styrka på den reflekterade energin, varvid elevationsvinkel och bäring i förhållande till en bestämd nollriktning avläses. Om den avlästa elevationsvinkeln är δ erhålles nu planets höjd över observationsplatsen ur: höjden = avståndet · sin δ · Metoden

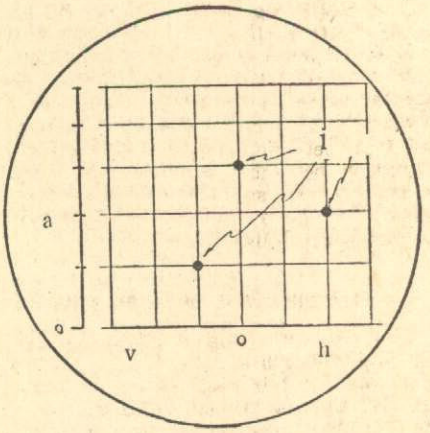
(Forts. å sid. 30).



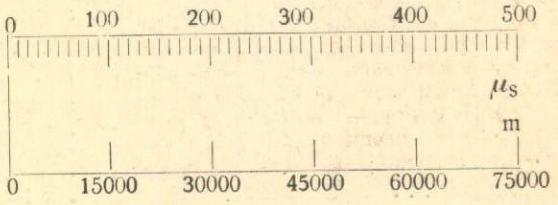
Så här går det till!
1) riktad antenn, 2) sändare, 3) mottagare.



Fluoresensskärm.
Tid i μs.
1) impuls, 2) eko, 3) störningar.



Indikator för avstånd och bäring.
a = avstånd, v = vänster, h = höger.



Kalibrering från tid till avstånd.

Lär Er flyga

GENOM

VINGARS FLYGKURS

Vill ni flyga? Säkert! Men att ge sig iväg i en egen kärra är just nu alldeles omöjligt. Det tycks emellertid ljusna så smått på flyghorisonten och snart har vi både nya, härliga sportplan och äkta flygbensin. Då skall det bli flygning ... Förbered Er redan nu genom att deltaga i Vingars flygkurs, som skrives av en erfaren flyglärare.

Ja, det låter som en uppmaning, och för dem som ännu ej ha intresse för flygning är det så. Jag skall genom denna serie försöka väcka entusiasm för flygning och för dem som redan äro flygbitna skall intresset ökas. De som redan kunna flyga skola också finna att artiklarna ha något att säga dem.

Jag har några år bakom mig som reservare vid flygvapnet, där jag flugit de flesta flygplantyperna och tjänstgjort både på flottilj och som flyglärare vid flygvapnets flygskolor, där aspiranter, furirer och vpl ff utbildats.

Jag har själv ett brinnande intresse för flygning och jag blir mer och mer flygbiten. Tänk Er flygning utefter en klippig kust i rykande storm när skummet fräser kring bränningarna — eller en regnväderdag ovan molnen där solen skiner och molngubbarna får en att tro att man drömmer — eller flygningen en månskensnatt i fjällen där snön skimrar i alla regnbågens färger. Flyga är underbart!

Att lära sig flyga enbart genom teoretisk undervisning är otänkbart, ty flygkänsla får man endast genom övningar i luften, men kan man inte flyga "teoretiskt" d. v. s. kan de olika roderkombinationerna och analysering av varje rörelse är det hopplöst att försöka lära sig flyga. Teoretisk undervisning är alltså nödvändig, och jag uppmanar alla att studera och inlära allt mycket noga, så går det sedan betydligt lättare i luften. Det är fullkomligt onödigt med bortkastad flygtid på förklaringar, som redan borde vara avklarade på marken.

Tag er själv i kragen ...

I luften ska man se sig omkring ...

På marken är allt så enkelt och ganska självklart men uppe i luften ganska invecklat många gånger, där hjärnan liksom arbetar långsammare. Ja, det finns elever, som i luften veta varken ut eller in och som knappt kan skilja på vad som är upp eller ned.

Flygning är inte så enkelt, som många tro, och därför vill jag redan från början trycka på detta: arbeta målmedvetet och tappa inte sugen.

Efter några timmar i luften brukar det lossna och så småningom flyger man bättre och bättre. Flygningen är till en början ganska kantig och mer eller mindre mekanisk, men efter någon tid flyger föraren med undermedveten känsla och instinkt och upphör att reflektera över de olika roderrörelsernas verkan. Han gör instinktivt de erforderliga korrektionerna för en korrekt flygning. Han blir van vid att hålla känning med planet genom spakarna och han flyger med känsel, d. v. s. syn-, hörsel-, balans- och övriga förnimmelser förmedla sina intryck direkt till musklerna och sätta dessa i funktion utan att hjärnan behöver vara med. Det är just detta som är målet för flygutbildningen.

Flygaren måste vara mjuk i rodren och får inte spänna sig, ty då förlorar han känseln i rodren. Det behövs ingen större muskelkraft för att kunna göra de erforderliga roderutslagen. Inga "stubbrytare" lär sig flyga med känsel.

Han måste lära sig att tänka på flera saker samtidigt och måste uppöva sin förmåga snabbt. Han måste lära sig att snabbt upptäcka allt som händer runt omkring och reagera på rätt sätt. Man måste tänka i luften. Det duger inte att bara vänta och se, man måste handla också. I luften skall man se sig omkring och liksom vara på upptäcktsfärd hela tiden. Försök redan på marken att gå på upptäcksfärd, och lär Er att snabbt uppfatta det som händer och sker omkring Er.

Erfarenheten visar att elever som äro slarviga aldrig bli goda flygare. Kan man inte hålla ordning och reda på saker och ting på marken, så blir det hopplöst i luften. Ni som vet med Er att Ni äro slarviga, tag Er själv i kragen och gå på allvar in för att bättra Er. Det blir inte bara flygningen som vinner på det. Pigga och vakna elever och de med utpräglat ordningssinne bruka bli de bästa flygarna.

En god kondition är av mycket stor betydelse, ty utan denna orkar man i regel inte mycket. Några timmars flygning kan ibland trötta mer än en hel dags grovarbete. Jag avser givetvis flygning som förare. Det låter kanske märkvärdigt men så är förhållandet. Idrotta därför gärna. All slags idrott är bra, men kom ihåg, sträva inte efter toppresultat utan efter kondition och smidighet. Glöm bara inte bort hjärngymnastiken, den är också viktig.

... är hårda i rodren.

Åldern spelar inte någon större roll. I 20-årsåldern är man ganska het och ivrig, men det går över. Äldre elever brukar i regel vara lugnare, kanske lite trögare, men visa i regel gott omdöme.

Kroppsstorleken är av mindre betydelse, förutsatt att man inte har så korta ben att man inte når pedalerna, eller har så stor mage att spakens rörelser förhindras.

Som tidigare påpekats måste man vara lätt på rodren och det visar sig ofta att exempelvis terränglöpare, brottare och fotbollsspelare i början äro mycket hårda i rodren. Värst brukar det vara med dem som ha starkt utvecklade benmuskler, som äro vana att arbeta hårt. De spänna sig lätt, eftersom endast ringa muskelkraft behövs för att sköta sidorodret.

Allt för intresserade och ivriga elever bruka klara sig mindre bra i början. De äro "heta på gröten" och tycker att utbildningen går för långsamt. Lära lätt i början men glömma sedan fort. Den som är lugn och tänker sig för klarar sig betydligt bättre i längden och glömmer i regel inte bort vad han lärt.

Segelflygare ha vissa förutsättningar att klara sig bra, men det händer också ofta att dessa, som alltid felaktigheter som äro mycket svåra gått Ek (enkelkommando), ha lärt in att arbeta bort. De ha lätt att lära i början men slarva ofta och då bli de alls inte så bra som dem som få arbeta hårt.

Motormänniskor bruka ha god känsla för flygning, och vissa beröringspunkter mellan flygning, bilkörning och cykelåkning finnes utan tvivel.

Man talar om naturlig förutsättning för flygning och därmed menas bland annat, att kunna känna ökning och minskning av hastigheten, reagera för centrifugalkrafter och förändringar i jämviktstillståndet och att anpassningsförmågan i dessa avseenden är god och lätt att bearbeta, att kunna behärska sin självbevarelseinstinkt så att den ej reagerar för kraftigt mot risker och inbillade faror, att med vaket sinne alltid bibehålla lugn och behärskning, att ej spänna sin kropp eller sina muskler, att vara mottaglig för intryck och bevara dessa, att ha god samverkan mellan muskler och mellan hjärna och muskler, att snabbt kunna modifiera sina medfödda eller

Äldre elever är lugnare . . .

förvärvade reaktioner och tillägna sig den reflexverksamhet, med vars hjälp man omedvetet kontrollerar sitt flygplan samt att äga ett känselsinne så utpräglat att man med handens fingrar genom spaken kan mäta trycket på roderytorna.

Flygsinnad?

När ni skall på semester- eller affärsresa — tar Ni då reda på när flyget går och vad det kostar, eller nöjer Ni Er med att ta reda på tåg- och båttider?

Tittar Ni uppåt så fort Ni hör ett flygplan?

Hur många kända flygare finner Ni bland: Winston Churchill, Ernst Udet, baron Carl Cederberg, greve Gilbert Hamilton, Albin Ahrenberg, Anthony Eden, Caracciola, Big Noon, Clark Gable och Marconi?

Vad hette det första svenska fyrmotoriga trafikplanet?

Anser Ni att flyget haft krigsavgörande betydelse?

När och var gjordes den första motorflygningen?

Kommer Ni att fortsätta och läsa Vingar?

(Se svaren på sid. 26).

Det finns knappast någon sport eller något yrke där man kan jämföra en känsla som motsvarar den, som flygaren får genom rodren. Vissa likheter finnes dock vid ridningen.

Den mekaniske flygaren har ej denna utpräglade känsel för ökning och minskning av hastigheten, inverkan av centrifugalkrafter och förändringar av jämviktstillståndet. Han reagerar inte på grund av en reflexrörelse utan av ren tankeverksamhet. För att kunna rätta ett fel måste han först resonera sig till hur han skall handla, och härigenom tar det relativt lång tid innan korrigeringen kommer, och det är inte alltid säkert att den utföres på rätt sätt.

Erfarenheten visar att flygkänslan är medfödd hos en del individer och för andra åter omöjlig att förvärva.

Man hör ofta frågan "vilka kan lära sig flyga?" Att direkt besvara den frågan är omöjligt, vilket läsaren torde förstå av vad jag redan sagt. Jag förutsätter att läkarundersökningen är avklarad. Sedan måste vi ändra på frågan så, att den kommer att lyda, "Kan jag lära mig flyga så att jag kan förvärva luftfartscertifikat för exempelvis privatflygare (A: 2)?".

Nu kan svaret lättare ges, men vissa klargöranden måste först göras. Till militärflygare lämpar sig endast ett fåtal, enär mycket stora krav ställas på aspiranten. Under c:a 10 månader med en sammanlagd flygtid av omkring 150 timmar skall aspiranten uppnå en viss flygskicklighet, (avancerad flygning, förbandsflygning, instrumentflygning, navigeringsflygning, flygning under mörker, lära sig flyga olika flygplantyper m. m.). Vore flygtiden 300 timmar skulle säkert fler kunna utbildas. Flygtiden är i början ungefär 30 minuter per flygdag.

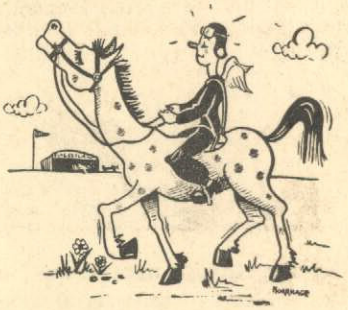
Vi tänka oss 100 aspiranter, som alla erhålla sammanlagt 150 flygtimmar på 10 månader. Av dessa bli, låt oss säga, 50 godkända som militärflygare. Av de återstående 50 skulle omkring hälften kunna godkännas om vi slopade exempelvis den avancerade flygningen, förbandsflygningen och nattflygningen. Inskränkte vi sedan utbildningen till endast ett lättfluget flygplan exempelvis Klemm 35 skulle av de återstående c:a 15 klara utbildningen. Återstår 10 som ej kunna godkännas. Om vi nu valde en flygplantyp som vore ännu mer lättflugen och utökade flygtiden till det dubbla skulle säkert ytterligare 5 godkännas. Jag påpekar att siffrorna äro mycket ungefärliga och ha valts uteslutande för att förtydliga mitt resonemang.

Vi bestämde oss för A:2-certifikatet. Endast normal flygning avses alltså, och vi välja en lättflugen flygplantyp. För A:2 certifikat av minimiflygtiden 15 timmar Dk (dubbelkommando) och 10 timmar Ek.

Vi skola först klargöra skillnaden mellan normal och avancerad flygning. Normal flygning omfattar alla manövrer, som erfordras för flygplans förande, varunder detsamma icke överstegras (utom vid landning), eller intager en längd- (sid-) lutningsvinkel av mera än 45° mot horisontalplanet. Avancerad flygning omfattar övriga manövrer, med vilka flygplanet föres. Med normal flygtid pr dag och c:a 30 Dk-timmar finnes stora utsikter för att

(Forts. å sid. 34).

Flygningen är till en början ganska konstig . . .



. . . en känsla som finns vid ridningen.

En av flygningens mest dramatiska episoder utspelades när en fästning störtade bland Grönlands glaciärer. Många tappra liv spilldes under de beslutsamma ansträngningar som gjordes för att rädda besättningen. Den norske flyghjälten Bernt Balchen deltog i ett par av undsättningsexpeditionerna.

Detta är historien om en amerikansk bombare, som störtade i "det vita helvetet", på den stora grönländska landisen.

Över de ogästvänliga isvidderna flög några amerikanska flygplan under de första dagarna av november 1942. Bland dem var en flygande fästning under befäl av kapten Armand Monteverde.

Från dimmans och snöstormarnas land hade det kommit ett SOS — ett transportplan, en C 53:a, hade störtat och med sista gnistan från de slocknande batterierna ropade fyra man genom etern på hjälp. Trots intensiv spaning hade man inte funnit det havererade planet och Monteverdes fästning, på väg till England, hade beordrats deltaga i spaningarna efter de olyckliga flygarna.

De patrullerade i tre dagar, men förgäves. Timme efter timme flög de genom "mjölken" — dimman, som gjorde det omöjligt att skilja is och himmel, dimman, som även blev deras öde.

Ty med ens rände planet in i en dimbank, vänstra vingspetsen skrapade mot ett isblock och jätteplanet kraschade ner på isen. Navigatören, löjtnant Bill O'Hara, kastades ur stolen. Sergeant Paul Spina for huvudstupa genom vindrutan och hittades avsvimmad på isen med båda benen brutna. Bredvid honom sprattlade sergeant A. C. Best, som hade åkt genom noskupolen. En annan av flygarna slungades ut genom den krossade radiohytten, men klättrade in med samma fart. Genom yrsnön såg han en vägg av is resa sig alldeles framför det kvaddade planet och under stjärtplanen öppnade sig en klyfta i isen. Flygkroppen hade bräckts i två delar, och nu såg det ut som om den hjälplösa fästningen skulle glida ner i avgrunden.

RÖNLANDSISEN

Av Mark Priestly

När besättningen hade hämtat sig efter den första chocken, bar de de två skadade tillbaka in i planet och en förtvivlad jakt på filtar och proviant vidtog. I hastigheten lade O'Hara inte märke till att han fått snö i flygstövlarna. Det var ett förbiseende som han skulle få betala dyrt för.

Så samlades besättningen till krigsråd. Radion var förstörd och man hade varken spis eller ljus. Vädret var det sämsta tänkbara och ingen hade någon erfarenhet av polarfärder.

— Situationen är lika ovan för mig som den är för er, började Monteverde. Jag har visserligen befälet här, men kom med förslag, så får vi försöka reda ut det tillsammans.

Att börja med täckte de över den skadade flygkroppen med pressenningar för att skydda sig mot den isande vinden och svepte dessutom in sig i fallskärmarna, men ändå virvlade det fina snön in genom alla springor. Siktten var så dålig att de inte kunde hoppas bli upptäcka förrän det klarnade upp. I tre dagar väntade de och försökte under tiden med froststyva fingrar laga radion.

Först när vädret klarnat upp och de fått tillfälle att rekognocera terrängen, gick deras fasansfulla belägenhet upp för dem i hela dess vidd. Fästningen hade bäddats ner i snön och någon fara för att vraket skulle glida ner i avgrunden bakom dem fanns inte för tillfället, men de var helt omgivna av breda, djupa klyftor och isblock tornade upp sig så långt ögat såg.

Inte skuggan av en chans att landa ett flygplan och otroligt att ens ett hundspann skulle kunna ta sig fram till dem!

O'Hara hade räknat med att de var endast fyra à fem mil från flygstationen och igenom skulle man. Man beslöt att O'Hara och löjtnant Harry Spencer skulle försöka att till fots nå flygstationen, men de hade knappt kommit iväg då det hände.

O'Hara gick först och hade hunnit knappa 75 meter från planet, när han hörde Spencer säga: "Jag tror inte snön är alltför — —" Meningen avslutades aldrig. O'Hara vände sig om, men Spencer hade försvunnit och där han skulle ha stått fanns bara ett gapande hål.

På alla fyra kröp O'Hara mot avgrunden, tittade ner och fick sitt livs överraskning. Där nere hade ett jättelikt isblock kilat fast i klyftan och gungade fram och tillbaka och där låg Spencer utsträckt, krampaktigt klamrande sig fast.

O'Hara gapade på hjälp och hela besättningen kom pulsande fram. Man snodde ett rep av fallskärmslinorna och sänkte ner en ände till Spencer. Isblocket gungade fortfarande, när Spencer gjorde fast repet om livet och meter för meter hissades han upp av villiga armar. Men repet skar ner i den packade snön och fastnade och man kom ingen vart. Efter en snabb överläggning insåg räddarna att de måste avbryta halandet och man beslöt fira ner ett annat rep med en kniv. Med kniven lyckades Spencer nedifrån skära repet fritt från isspringor och snö och hans kamrater kunde fira upp honom. Sällskapet återvände till planet mera döda än levande och då slog ödet till igen!

Kanske hade det kommit mera snö i O'Haras stövlar; men den natten förfrös han båda fötterna. Monteverde tinade upp dem genom att pressa dem mot sin egen kropp, men O'Hara skulle aldrig mera kunna gå. En tröst var dock att radiotelegrafisten efter att tålmodigt ha spelat skrapnos med den kvaddade radion, lyckats rigga till en sändare och få i väg ett SOS med angivande av position.

Natt efter natt låg de tio männen i det krossade planet och lyssnade till dånet från isen när nya sprickor bildades, till knäppningarna i plåtarna, och till varandras andedräkt. Dag för dag kröp planet närmare avgrunden. De försökte tjudra fast det med alla linor och stag som fanns, men förgäves. Det var isen själv som var levande. "Terrängen" kring det störtade planet förändrades litet för varje dag.

Det som räddade dem från vansinne och förtvivlan var radion. Den första apparaten förbättrades och man kunde uppfatta signaler — och det bästa av allt — man förstod att nödsignalen gått fram och att undsättning planerades.

Fjorton dagar efter störtningen hördes en flygmotor över dem. Två man rusade ut! Det blåste full storm, men man viftade och signalerade med allt som fanns till hands. Plötsligt såg de hur paket med fallskärmar kastades ut från det cirklande planet. Så kom besvikelsen. Stormen svepte fallskärmspaketen utom räckhåll för dem och endast några saker som kastades ned utan fallskärm kunde återfinnas.

Ett hundspann hade sänts ut från flygstationen, men hade tvingats vända då snön inte bar tyngden. Hundarna hade alltså svikit och två män sändes ut med motorsläde. De torde varit de första som sökt betvinga inlandsisen vintertid och det gick sakta framåt. Löjtnant Max Demarest, som var erfaren polarman, gick först på skidor och prövade snön och hans kamrat, stabssergeant Don Tetley, körde fram slädarna, en åt gången. De orienterade efter stjärnorna och nådde på detta sätt fram till endast 5 km. skilde dem från det störtade planet. De sista kilometerna gick de på skidor och blev översvallande hjärtligt mottagna av de förolyckade flygarna.

Då man i planet hade fått gäster till middagen, celebrerades denna med konserverad skinka och "glass" — bestående av kakaopulver och snö.

Nu trodde man allmänt att det värsta var över, men Döden skulle grymt korsa deras planer. På morgonen då de skulle hämta en av motorslädarna, tog Demarest tanklöst av sig skidorna, för att bättre kunna vända släden och omedelbart försvann man och släde genom det förrädiska snötäcket! Tetley skidade till platsen, men kunde bara se en skymt av släden bland snömassorna på bottnen av en djup och vid klyfta. Stackars Demarest syntes inte till.

Samma dag lyckades ett amfibieplan landa i närheten av vraket och — mot förmodan — lyfta med två "kolly" från fästningen. Den landade igen och plockade med sig ytterligare två av pojkarna från isen, men — olyckligtvis — hörde man aldrig av varken plan eller besättning och det antogs att planet störtat mot något berg i grönlandsisen.

Efter Demarests död, bröt ett artiskt oväder löst, och begravde den återstående motorsläden i snödrivorna. Som den ena dagen avlöste den andra

Med Kenneth Turner och ATC kom förråd till "Slädpartiet".

utan att stormen bedarrade, började det gå upp för de sju kvarvarande — de sex från fästningen och nykomlingen Tetley att de säkerligen måste se sig tvungna att övervintra på isen.

Tetley visade dem hur man bygger en igloo, och en sådan uppfördes inuti planet; sergeant Best utnämnde sig själv till kock och var framgångsrik i sin nya bransch. Monteverde och 2:e pilot Spencer gick dagligen på jakt efter förråd, som kastades utom räckhåll. O'Hara, som var krympling, var sysselsatt med att sortera en sändning te och socker som blandats vid dunsen mot isen.

Under tiden började Spinas brutna ben att läkas. 2:e mekanikern Wedel fortsatte att pyssla med radion och kom efter hand i förbindelse med kuststationer och bevakningsfartyg och fick veta vad de redan konstaterat, nämligen att alla räddningsförsök hittills strandat.

Fjorton dagar gick, O'Haras fötter förvärrades — och alla visste vad det skulle betyda, om han inte kom under vård. Då kom det en decemberdag, så vacker och lugn, att Tetley beslöt ta chansen att ge sig iväg med den sjuke. Man hade grävt fram släden och O'Hara bäddades ner i en sovsäck. Spencer gick före på snöskor för att pröva isen och skaren, och Wedel kom efter till fots och var noga med att trampa rätt mellan slädspåren. Så hade de inte fortsatt många kilometer innan släden körde fast i ett motlut. Wedel kom fram för att hugga i och sågs plötsligt falla, hans händer griper efter fäste, men slinter på O'Haras nerisade sovsäck, O'Hara sätter sig upp och försöker få tag i honom men når inte och med ett skri försvinner Wedel i avgrunden.

Släden står som en bro över en klyfta och snön rasar på båda sidor när Tetley ger full gas så att släden, som skjuten ur en kanon rusar över klyftan och stannar på avstånd från klyftan medan snön med slädspåret störtar i djupet. De två kamraterna klättrar neråt klyftan och ropar den försvunnes namn, men ropen förklinga ohörda.

Det var ingenting annat att göra än att fortsätta med tungt hjärta. Efter några kilometer strejkar motorn. Smörjoljan hade frusit och sprängt ett rör. Det tvingar dem att göra halt och under ett häftigt snöfall slår de läger. Allt vad de kunde göra var att söka det skydd som fanns att få. Det skulle dröja sextio dagar innan undsättning hann komma!

Under tiden hade man på flygstationen dragit nytta av det vackra vädret och kapten Kenneth Turner i Air Transport Command flög över den kvaddade fästningen och släppte ned förnödenheter. På hemvägen nsåg han släden och släppte ner sina reservportioner till männen kring den.

Den vintern blev en av de hårdaste i mannaminne, men så snart vädret tillät kom Turners plan och släppte ned färsk proviant, medicin och meddelanden till männen vid bombaren och slädgruppen. Flygplanet blev för dem en hoppets symbol — ett bevis för att kamraterna på flygstationen gjorde vad de kunde och förr eller senare skulle rädda dem. Och på åtskilliga platser satt experter och polarmän och funderade på hur man skulle bringa männen på isen i säkerhet.

Det var den berömde flygaren och nuvarande stationschefen i Luleå, Bernt Balchen — han som flög Byrds plan över polen — som slutligen en februaridag lyckades landa en Catalina på en liten fläck i isöknen.

När det väl landat frös planet fast och besättningen fick bryta loss det och sedan hålla på och vagga det från ena sidan till den andra medan slädgruppen togs ombord. När de anlänt till stationen, fick den olycklige O'Hara bägge fötterna amputerade, medan Spencer och Tetley, tvärt emot allt förnuft, hade gått upp i vikt under vistelsen på isen.

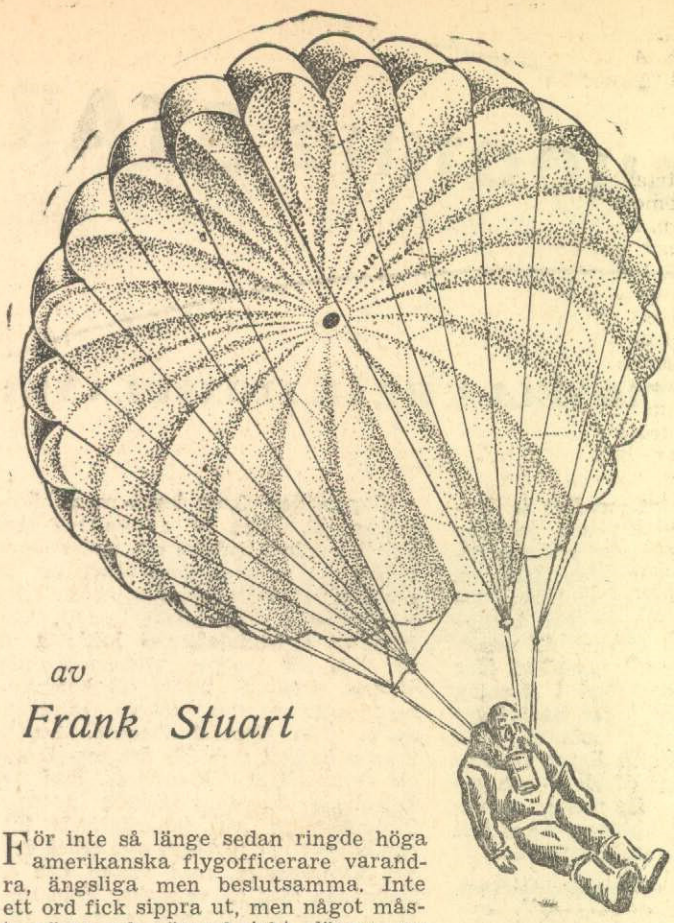
Under tiden var Monteverde, som hade förfrusit händerna, Spina och Best fortfarande fångar i fästningen. Ibland märkte de hur isen rörde sig under dem och grannskapet till isklyftan jagade fram skräcken, trots att möjligheten aldrig berördes med ett ord. De bittra månaderna december, januari och februari var en oavbruten kamp för livet. Även om den djärve kapten Turner tog var chans, så var det en period på 22 dagar i februari, då det var omöjligt att komma i kontakt med fästningen och snöstormarna voro ensamma härskare över isvidderna.

Då tog bränslet slut för de arma männen och de måste tina upp konservburkarna genom att hålla dem under armarna i timtal. Best blev nästan vansinnig och de båda andra hade fullt upp att göra för att hindra honom att ge sig ut på vidderna. Så kom då äntligen planet med förråd och posten och breven hemifrån gjorde mer än allt annat för att återställa Best.

Ett hundspann hade gjort ett förtvivlat försök att undsätta dem, men tvingats vända bara en mil från det havererade planet. Men motigheterna endast sporrade männen på flygstationen och ett annat hundspann landsattes från luften i närheten av slädgruppens lägerplats. Efter två dagars kamp och flera olyckstillbud, lyckades man nå männen i fästningen och även rädda dem.

De förolyckade hade då varit fångade av isen i exakt 110 dagar!

Kamraterna lyckades med förenade krafter fira upp Spencer ur den vita avgrunden.



Flygare, som hoppat från stora höjder, nådde marken döda. En vetenskapsman riskerade livet för att ta reda på varför.

13.500 meter i fallskärm

av

Frank Stuart

För inte så länge sedan ringde höga amerikanska flygofficerare varandra, ängsliga men beslutsamma. Inte ett ord fick sippra ut, men något måste göras och göras kvickt, därom var alla ense.

Varför då denna upprördhet?

Det hade hänt något fruktansvärt! All flygning i stratosfären var livsfarlig. Under luftstrider på högsta höjder hände det ibland att män måste hoppa från brinnande maskiner, sönderskjutna av luftvärn eller kulspruteeld. Och alla som hoppat hade kommit ner döda.

När folk dör på detta sätt, finns det bara en väg att ta reda på varför. En frivillig får gå upp och så långt det är möjligt göra som de andra gjort, men söka överleva för att tala om hur det var.

I detta fallet var den frivillige en överste W. R. Lovelace.

Överste W. R. Lovelace hade aldrig haft en fallskärm på sig förut men han lade sig i intensiv träning, för han skulle göra något som ingen frivilligt gjort före honom. Han skulle hoppa på högsta höjd och omedelbart dra i utlösningsringen för att ta reda på om den nuvarande syrgasutrustningen kunde hålla en människa levande under 12 min., tills hon nådde, inte marken, utan sådan luft som går att andas.

Överste Lovelace är ingen ungdom, men han är en framstående auktoriteet då det gäller medicinska frågor som hänger samman med stora höjder och särskilt är han specialist på sådana sjukdomar som följer på för mycket stratosfärflygning.

Dag efter dag gick han in i en lufttät kammare där temperaturen sänktes till 50—60 grader under noll och trycket ändrades till motsvarande det som råder i stratosfären. Utanför kammaren arbetade flera läkare — inne försökte Lovelace notera sina reaktioner på ett notisblock.

Genom lämplig diet, särskilt utexperimenterade kläder, med elektrisk uppvärmning, syrgasmak och mycket annat, lyckades Lovelace hålla formen uppe i behållaren.

Under tiden ringde, telegraferade och skrev alla som hade erfarenhet av stora höjder för att vara honom till hjälp. Till största nytta var de råd som lämnades av den ryske majoren Boris Kharakhonoff, en veteran med 599 fallskärmshopp bekom sig, och den enda man, som tagit sig ner levande från stratosfären med fallskärm. Majoren hade emellertid låtit sig ramla ner till 1.500 meter där han drog i utlösningen, och fallet dit, hade endast tagit 1½ minut. Lovelace tänkte göra något vida mer.

Så ansåg han sig färdigtränad och det stora experimentet kunde ske. En dag stod han på en liten plattform över de öppna bombluckorna i det plan som hade fört honom upp på mer än trettontusen meters höjd över marken. Han öppnade kranen till syrgasbehållaren, som var fäst i flygdräkten och tittade på syrgasmätaren. Tiotusen meter under honom låg molnen som ett golv. Ingen sade ett ord. Han väntade en hel minut och sedan hoppade han med fötterna först.

Då skärmen vecklade ut sig, slog en av linorna till ena handsken som dinglade ner mot jorden. Planet sänkte sig i cirklar runt den vita fläcken och när det kom nära kunde besättningen se Lovelace's kropp hänga slak i selen, pendlande i 45° vinklar.

Fungerade hans syrgas? Hade han slagit i huvudet när han hoppade? Hade han skadat sig i linan?

Lovelace hade nu kommit ner till sextusen meter. Nedifrån kom ett annat flygplan, som skulle hålla utkik efter den hoppande pionjären. Det var ett mindre plan, som bättre lämpade sig för att följa den pendlande figuren under den välvda sidenskärmen. Inte ett tecken på att Lovelace var vid liv. Men strax över tusen meter såg man honom vinka med handen.

Den lilla följemaskinen hotade att sprängas då flygarna gav luft åt sin entusiasm. Spanaren märkte först då att han hela tiden suttit och pratat högt, bett böner för mannen i fallskärmen. Lovelace var inte mer än hundra meter över marken när piloten sade: "Han har inte rört sig sedan han vinkade — det var kanske hans adjö vi såg... Om han inte rör sig nu, slår han sönder sig mot marken!"

Endast några meter över marken rördes de stela benen och sekunden efteråt rullade han runt i ett vetefält. Där blev han liggande, men när det lilla tvåsitsiga planet flög tätt över honom lyfte han handen igen. Planet landade och rullade bort till fältet och flygarna rusade ut mot den vita fallskärmen, som visade var hopparen tagit mark.

Han blödde från munnen och var kritvit i ansiktet, nästan medvetslös, men när flygarna böjde sig över honom rördes läpparna: "Välkomna, roligt att se er..."

Lovelace's oskyddade hand var svårt frostskadad och han var täckt av jord och damm, sedan han släpats efter skärmen. Han var fortfarande nästan medvetslös och det verkade som om ett revben brutits.

Men det intresserade honom inte. Han ville ha en penna och sitt block. Han hade viktiga saker att rapportera, en rapport, som endast han kunde ge. Hans hand skakade när han skrev, och så föll han tillbaka, medvetslös.

"Det var tvunget", sade Lovelace efteråt, "ni förstår, jag kände mej så konstig och det var nödvändigt att skriva ned det viktigaste, det kunde ju hända att jag inte överlevat."

Så mycket som möjligt om

LOCKHEED SHOOTING STAR

SENASTE NYTT OM DET SENSATIONELLA REAKTIONSPLANET

Ett nytt fräsigt reaktionsjaktplan, som kallas Lockheed P-80 Schooting Star, bär nu de amerikanska beteckningarna i Pacifik. Experimentflygningarna har pågått mer än ett år, men först i april i är tillkännagavs dess existens av general H. H. Arnold. Efter massproduktion i Lockheeds Kaliforniafabrik och North Americans' i Kansas City, strömmar de nya planen ut till fronten.

Farten får inte avslöjas, men planet är snabbare än varje tyskt eller japanskt plan, inbegripet det stjärtlösa raketdrivna lokaljaktplanet Me 163, men trots den farten är planet synnerligen manövrerbart och har lägre vingbelastning än vanliga jaktplan. Aktionsradien är jämförbar med övriga allierade jaktplan även om den inte uppnår maximesiffrorna för vissa propellerdrivna jaktplan.

Den har motorn placerad bakom förarplatsen och därigenom har beväpningen kunnat koncentreras till nosen. Kroppen är lackerad i obestämd färg och högglanspolerad, vilket i förening med rena, svepande linjer nedbringar luftmotståndet till ett minimum. Den kupoltäckta förarplatsen ligger framför vingens framkant och därför — och genom nosens form — får piloten en utmärkt sikt i alla stridslägen. Dess fart försvårar motståndarens iakttagelser.

Vingprofilen liknar ingen nu publicerad profil. Den är av en typ med knivliknande framkant och andra aerodynamiska nyheter, som bemästrar de problem som möter när hastigheten närmar sig eller överskrider ljudets. Genom ett strömlinjeformat luftintag på var sida om kroppen, alldeles framför vingen, strömmar luften till kompressorn (eller mataren) till en reaktionsmotor från General Electric. Luften pressas in i ett rum där den uppvärmes och expanderar tillsammans med ett brinnande kerosenelikknande bränsle. Strömmen av het, expanderande luft och bränsle når turbinen som också driver kompressorn, med vilken den är förbunden med en vevstake. Från turbinen rusar blandningen genom en stor pip längst bak i flygkroppen.

Stigförmåga och stigvinkel anses vara något enastående. Topphöjden överträffar vida varje propellerdrivet plan.

Stora ansträngningar har gjorts för att piloten skall ha det så bekvämt som möjligt. Högtryckskabinen liknar ingenting som hittills visats, och en särskild störtflygdräkt hjälper piloten att övervinna en del av de obehag och blackouts som är ofrånkomliga vid skarpa vändningar och upptagningar vid den fruktansvärda fart det är frågan om. Eftersom vindtrycket mot roderytorna på P-80 måste vara enormt, opereras sido- och höjdroder hydrauliskt och skevroder och flaps elektriskt.

I jämförelse med moderna propellerdrivna jaktplan är Schooting Star liten och lätt, men kan inte desto mindre bära tung last av ammunition, fotografisk utrustning, bomber och bränsle.

Piloterna säger att planet flyger sällsynt väl, utan vibrationer och man märker inte motorkraften. Ljudet från G. E.-aggregatet låter som dånet från en jättelik blåslampa, då planet sveper genom rymden.

Lättheten, den smäckra konstruktionen och vibrationsfriheten vinnes till stor del på grund av frånvaron av propeller, förgasare, kylare, oljekylsystem, kompressorer och alla dessa kontrollorgan, som måste finnas i ett konventionellt jaktplan. Därför är P-80 anmärkningsvärt enkel att bygga, reparera och — flyga. Typiskt är att motorn kan bytas ut på exakt 15 min. medan det tar åtta eller nio timmar då det gäller ett standardjaktplan.

Flög från sitt eget ljud...

Gloster Meteor på tapeten.

Den världsbekante flygkonstruktören Alexander Seversky, som gång på gång framkommit med sensationella spådomar om flyget i framtidens värld, har i en intressant intervju uttalat sin fasta tro på att morgondagens folkflygplan skall bli reaktionsdrivet. Seversky tror att reaktionsplanet inom kort skall ha nått en sådan fulländning, att hastigheter på 1400 km/tim skall vara rena vardagsmaten!

Vid en officiell uppvisning för någon tid sen på Kastrup i Danmark gav också de engelska reaktionsdrivna jaktplanen en vision om vad som komma skall. Vingars danska medarbetare var i kontakt med en ingenjör i RAF, som hade en hel del intressanta saker att förtälja om den engelska Gloster Meteor.

Planet hade en starttid på knappa 17—20 sekunder. Starthastigheten låg vid 150—200 km/tim. Farten ligger enligt RAF-ingenjören vid 1,000 km/tim, men förmodligen måste man räkna med en hastighet på "bara" 800 km/tim.

Ett av planen gjorde en fantastisk uppvisning. Det kom svepande fram med vanvettig fart på 30—40 meters höjd och steg sen plötsligt spikrakt mot skyn samtidigt som det gjorde den ena vackra rollen efter den andra. Förresten hör man inte planet förrän det redan är långt borta. Det flyger helt enkelt från sitt eget ljud...

Vingars utsände fick som första dansk tillstånd att fotografera planet. Samtidigt blev han i tillfälle att närmare studera planet, som är försett med aggregat av typ Whittle, byggda hos Rolls-Royce-fabrikerna. Landstället åker in i de tjocka reaktionsaggregaten medan noshjulet fälls in i kroppen.

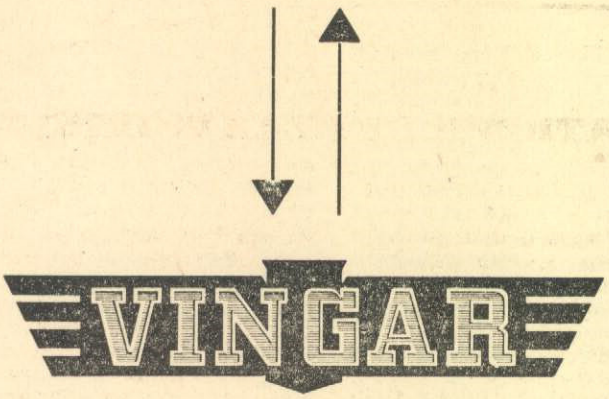
Beväpningen består av 5 akan — två i var sida om nosen och en mitt i nosen.

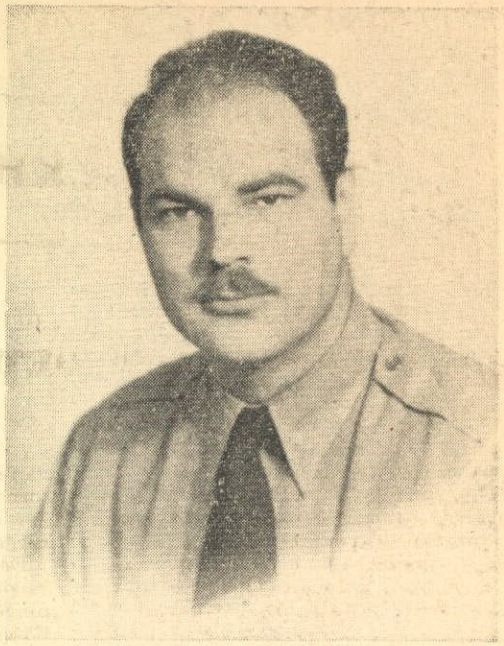
Planet är försett med en droppformig kabin, i vilken piloten sitter upphängd i speciella anordningar för att kunna motstå alla fysiska påkänningar.

Allt som allt är Gloster Meteor inte särdeles vacker, men i gengäld är den desto effektivare. De upplysningar Vingars medarbetare fått, kan tyvärr ej publiceras än på en tid. Allt det intressanta är givetvis hemligstämplat — man önskar nämligen inte slänga ett gott vapen i händerna på japanerna.

J. T.

AIR NEWS





Phillip Andrews.

— Step right in! What about a cup of coffee?

Så började kontakten mellan den amerikanska Air News och den just påtänkta Vingar. Vi fick ett tips om att mr Phillip Andrews, utgivaren av Air News och Air Tech, två av Amerikas mest ansedda flygtidskrifter, just besökte Stockholm på sin trip världen runt som krigskorrespondent och ögonblickligen sökte vi kontakt för att om möjligt bjuda våra läsare senaste nytt utifrån.

Och det blev kontakt! Sensationella händelser och bilder från det krigshärjade Europa rullades upp, reportage och artiklar som gick direkt till hjärtat på en journalist och flygentusiast. Detta material måste vi ge våra läsare! Saken var klar. Redan efter ett par timmar — korta som minuter — hade konturerna till en överenskommelse skisserats upp. Och nu har vi möjlighet att bjuda Eder det bästa som världens främsta flygskribenter har åstadkommit och kommer att åstadkomma!

Per flyg har vi direkt kontakt med allt som händer inom flyget över hela världen. Vi har fått medel att göra Vingar till vad Vingar skall bli — en av Europas bäst underrättade flygtidningar! Och detta utan att på minsta sätt binda oss åt något håll annat än med de vänskapsband som vi knutit med Phillip Andrews, en typisk representant för flyget idag och en av de bästa vänner vi vunnit.

Vad är då Air News? En rätt löjlig fråga för dem som redan känner till tidningen, men för de andra kan vi tala om att det är den till upplagan största flygtidskriften i USA och avgjort den mest eleganta.

Air Tech — Andrews andra tidskrift — är inte så känd här i Skandinavien och det är synd för vi har aldrig sett en bättre populärteknisk flygtidskrift.

Nu närmast har Phillip Andrews tittat på flyg i Afrika, Italien, England, Jugoslavien och Tyskland med särskild vikt lagd på de okonventionella, reaktionsdrivna typernas chanser mot de bästa amerikanska och engelska flygplanen. Underlaget till en artikel härom ligger framför oss och kommer ev. in i Vingar nästa nummer. Redan nu kan vi säga att Phillip anser att de allierade låg en bra bit framför Tyskland även beträffande reaktionsdrivna plan, då tyskarna var handicapade av brist på de lämpligaste konstruktionsmaterielen.

Det kan vara en tröst för dem som oroat sig för hur våra nya jaktplan skulle stå sig i konkurrensen, att höra att Mustangerna och Thunderboltplanen klarade sig rätt bra i strid med Me 262, som lämnade mycket övrigt att önska beträffande vändbarheten. Ett par Mustanger lekte med de nya fartvidundren tills soppan tog slut för dem och de tvingades gå ner och utan bränsle är till och med ett reaktionsplan rätt hjälplöst... Så länge de endast kunde hålla sig i luften mellan 20 och 30 minuter torde de inte haft någon krigsavgörande betydelse, även om nazisterna kunnat sätta in dem i större förband än som blev fallet.

Ja, det är en sak som vi kunnat säga, men inte bevisa, om vi inte hade träffat Phillip Andrews en grann sommardag i Stockholm. Nu kommer vi att bevisa detta och mera till i kommande artiklar i Vingar.

SKYMASTER *ingen* SKYMASTER

På senaste tiden har de svenska dagstidningarna haft en del vilseledande uppgifter om Douglas DC-4, vilken förväxlats med andra flygplan. Vi skall därför med några ord beröra DC-4:ans historia.

Prototypen till Douglas DC-4 flög första gången i juni 1938. Den skilde sig rätt avsevärt från serietypen, av vilken SILA som bekant har beställt tio stycken. I yttre avseende bestod skillnaden främst i att den var större — spännvidd 42,2 m. mot serietypens 35.81 m. — och i att den hade tredelat sidoroder. Sedan Douglas Aircraft Company efter grundliga prov tillgodogjort sig alla de lärdomar det nya planet kunde ge, såldes det till — Japan!

Den serietillverkade versionen byggdes, som redan nämnts, mindre, men tar ändå 44 passagerare i dagtrafik — vilket är 2 mer än prototypen — eller 28 sovplatser i nattrafik. Hundratals plan av denna typ har av amerikanarna använts för transportändamål under kriget.

Inom amerikanska arméflyget har DC-4 A, vilket är Douglasfabrikens benämning på planet, grundbeteckningen C-54, och inom U. S. Navy Air Force bär den grundbeteckningen R5D; båda vapengrenarna kallar den dessutom Skymaster. Det kan vara skäl att särskilt framhålla dessa beteckningar, eftersom man inte sällan hör den civila versionen kallas C-54 eller Skymaster, vilket alltså är fel.

DC-4 A, som SILAS nya atlantplan således bör kallas, har fyra 14-cylindriga Pratt & Whitney Twin Wasp luftkylda stjärnmotorer på vardera 1350 hkr. Besättningen fem man. Övriga data äro:

Spännvidd: 35,81 m, längd: 28,60 m, höjd: 8,38 m, vingyta: 135,97 kvm, flygvikt: 29835 kg, bet. last: 9 ton, marschhastighet: 378 km/t, viknings-hastighet: 129 km/t, vingbelastning: 219,42 kg/kvm, flygsträcka: 4150 km, topphöjd: 8100 m, stigförmåga vid starten: 411 m/min, max. hastighet: 460 km/t.

Å. T.

Rekordsommar för

FLYG-NORRLAND

Vår specielle norrlandskorrespondent, redaktör Lars Braw, lämnar här en första rapport från sommarens flyghändelser i Norrland.

Vilken sommar i Norrland. Den kommer att gå till flyghistorien som början på en ny epok — det låter högtidligt, men vad skall det annars bli av den väldiga våg av optimism, som vällde fram bland beredskapströtta flygklubbsfunktionärer när freden kom? Tja, det kan ju bli pannkaka en gång till — sånt har nämligen hänt på mer än en plats fastän man den gången kunde skylla på kriget. Nu förefaller det emellertid ligga betydligt mycket mer allvar bakom handlingarna. Man lär så länge man lever heter det. För flygklubbarna är det ett visdomsord med mycket stor aktualitet: man har lärt sig, att det inte går att leva bara på tron, det måste finnas pengar också. Och pengar har man tjänat på målflygningar under beredskapsåren (det blev inga småsummor...) och nu finns det åtminstone ett påtagligt bevis för värnskatten: härliga glid- och segelflygplan, hangarer, bilar och ändå kanske en liten slant över.

Det är nog intet tvivel om att den här sommaren är rekord för unga flyg-Norrland. Ända nedifrån Gävlebygdens flygklubb med Gösta Forslund som primus motor upp till Luleå är glid -och segelflygplan i luften varje dag. Det har hänt stora saker på sträckan mellan dessa båda relativt gamla och stabila klubbar!

Två flygskolor kom i samma län!

Till de mest intressanta händelserna denna sommar hör att Västernorrland fått i gång sin första flygskola efter lång och tålmodig kamp från Sundsvall. Härnösand somnade till redan 1942 för att vakna upp ingen först i vintras och ungefär likadant gick det i Örnsköldsvik, medan Sollefteå tydligen fortfarande går och väntar på det stora underverket. Och samtidigt — läs och häpna! — som Sundsvalls flygsällskap fick i gång sin skola kom rapport från Örnsköldsvik att man riggat upp sitt glidplan, som legat i ide länge och hotades med förstörelse, och satt i gång med rutschning på den bana hos Hägglund & Söner i Gullänget där en del av svenska flygvapnets 25:or går upp. Mer kan det visserligen inte bli på detta lilla utrymme — Örnsköldsvik får söka samband med Umeå för att ordna flygningar, men norra Ångermanland har gott hopp för framtiden, ty "Norrlands smålänningar" är inte de som ger sig när det gäller flygfält även om Vår Herre tydligen inte räknade med något flyg när han skrynklade till den norrländska terrängen.

"8 man" gav chansen åt Västernorrland.

Den verkliga flygskolan har däremot Sundsvalls flygsällskap fått i gång på Midlanda flygfält, som närmare presenteras i annan artikel i detta nummer. Nu kan det kanske tyckas, att det inte är så underligt med en segelflygskola på ett utomordentligt fält, men, se, den är förknippad med så många problem att en med naturlig lathet utrustad människa för länge sedan skulle gett upp allt hopp om att få segla på egna vingar där. Ja, det är egentligen en lång historia bakom de tre glidflygplan, som nu omväxlande är i luften varje dag, det fjärde som håller på att byggas och den Grunau Baby som är inköpt och kanske kommer redan i höst.

Vi skall emellertid fatta oss kort och bara tala om, att Västernorrlands första flygskola är några få mäns verk — några få män med försäkringsinspektör Ivar Wallerstedt och sekreterare Folke Florén i spetsen. Redan tidigt började de tro på flyget och vad mer är: de tröttnade inte trots motgångarna.

De här sundsvallsborna började utan pengar förstås, men med en glödande entusiasm att bygga den tidens trumfess på glidflygfronten, en Anfänger. Lång tid höll de på, och många var med och många föll ifrån, men det fanns en elitgrupp på åtta man med Ivar Wallerstedt som medelpunkten, och när Anfängern döptes till "8 man" var den avsedd att bli den grund på vilken Sundsvalls flygsällskap skulle byggas. Det blev den — två SG 38 har den redan i sällskap, en till byggs och en Baby är i faggorna. Det var endast tack vare dessa åtta mäns aldrig sviktande tro som klubben kunde sätta igång med "affärerna" när kriget kom, målflygningarna gav en hel del goda slantar över, och nu är utrustningen komplett för A- och B-skolning.

100-lappar till modellflygarpojkar.

Den nyligen ombildade Härnösands flygklubb tvekade naturligtvis inte att ta emot erbjudandet om platser vid flygskolan, och från Sundsvall, Ådalen, ja, ända från Skellefteå kom deltagare till de första tvåveckorskurserna.

Härnösand passade på att i det sammanhanget göra en insats som borde vika en plats i flygarhimlen åt den stan! När budet om flygskolan gick, satte klubben i gång en insamling bland Härnösands flygsinnade "farbröder" till stipendier åt modellflygarpojkarna, som arbetat i åratal utan att själva komma upp i luften. Stadshotellets direktör Hjalmar Olsson satsade utan vidare 500 kr. Sedan följde några andra efter i nästan lika god stil, och på det viset fick Härnösand en handfull "A-diplomater" redan första sommaren.

Den här sommaren kommer att sätta spår efter sig i Norrland, det är en sak som är säker. Genom pressen — främst Västernorrlands Allehanda, som hade reportage från segelflygskolan varje dag under två veckor — har praktiskt taget ingen kunnat undgå att åtminstone få en aning om vad flyg är, och det är minsann inte dåligt för den tungviktade Moder Svea.

Stora saker kommer att hända i "framtidslandet" — VINGAR skall följa dem!

FLYG *och* FISKA

Hur var Er semester? Jaså, ingen flygning — bara fiske. Snart kommer det tider då Ni kan kombinera Era favoritsysselsättningar. Ni hyr ett plan, i bästa fall flyger Ni det själv och när Ni hittar en sjö som ser fiskrik ut går Ni ner, plockar fram spinnspöna och sätter igång, badar och har det skönt. Skulle Ni trivas! I USA är det redan verklighet! Man hyr ett plan och flyger omkring litet som man vill. Önskar man stanna så anmäler man planet på närmaste flygstation och någon annan hyr det och flyger det tillbaka — eller dit han skulle vilja resa och så kommer nästa... Det finns ingen orsak varför det inte skulle kunna bli så här också, när det kommer bensin.

MIDLANDA

— storflygplatsen mitt i landet

2.000 DÖPTE NORRLÄNDSKT FLYGFÄLT

Nästan exakt mitt i Sverige ligger sedan några år tillbaka ett flygfält — stort redan nu med startsträckor på betydligt över 1,000 m — som fortfarande håller på att byggas ut så att det inom en nära framtid kommer att bli ett av Sveriges största. Förutom riksflyglinjen Stockholm—Luleå, som varje dag gör mellanlandning där, kommer sannolikt detta fält ganska snart att få ta emot även internationell trafik från en linje mellan Vasa och Trondheim.

Men vad heter fältet?

Aerotransport och Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen kallar det Sundsvall-Härnösands flygplats, men det är de ensamma om. De som orkar krysta fram detta namn är lätt räknade, och därför har namnet aldrig kunnat slå igenom mer än på turlistorna. Nej, Skeppsholmen, det är vad fältet kallas i dagligt tal och så var dess namn långt innan flygplanen började sänka sina vingar över detta Indalsälvens delta. Så har det kommit sig, att riksvensken nu har två Skeppsholmen att hålla reda på, ty Stockholms Skeppsholmen är dock det som en icke västernorrlänning först tänker på när han hör namnet.

För att få ett slut på de ständiga förväxlingarna utlyste för en tid sedan Västernorrlands Allehanda och Sundsvalls Tidning en omröstningstävling med flygbiljett till Stockholm tur och retur — skänkt av ABA — som första pris. Det gällde att få fram ett namn som var lätt att uttala inte bara på svenska utan också på de vanligaste utländska språken.

Över 2,000 förslag kom in — jojo, det är flygintresse häruppe — och när juryn, bestående av kommunala representanter från Sundsvall, Härnösand och Timrå (alla tre har satsat på fältet), ABA:s trafikledare Olle Järvheden och cheferna för de båda tävlingsarrangerande tidningarna, samlades för att utse det nya namnet blev det ett jättearbete bara med att läsa igenom de digra namnlistorna. Efter mycket diskuterande hit och dit — varje förslag faktiskt vägdes på guldvåg — utkristalliserades följande tre namn: Midlanda, Indala och Norrlanda.

Alla tre hade sina fördelar! Midlande ger en vision av att det är någonting att landa på mitt i landet, Indala — också lätt att uttala på de flesta språk — för tanken till Indalsälven, i vars delta fältet ligger, och Norrlanda kan ju bara ha en betydelse: storflygfältet i Stor-Norrlands hjärta. Med stor majoritet segrade i alla fall till slut M i d l a n d a, främst kanske därför att damer och herrar sörlänningar och utlänningar inte skall inbilla sig att de har kommit någonstans långt uppåt nordpolen när de går ned mellan Sundsvall och Härnösand, tvärtom, då först är de mitt i Sverige!

Och nu rustar sig Midlanda för att kunna ta emot hela den stora trafiken på Norrland, som började på allvar 1 maj i år, utökades med ett plan 1 juli och kanske nästa år med en morgontur också från Norrland till Stockholm. "Fullsatt, vi beklagar" är det vanligaste svaret flygresenärer fått i sommar om de inte i god tid beställt biljett på linjen Stockholm—Luleå.

Men ännu återstår mycket för att trafikflyget i Norrland skall kunna helt fylla sin uppgift. Det planeras och diskuteras, och resultaten börjar redan skönjas på en del håll. För det svenska flyget är devisen "Norrland — framtidslandet" en högst påtaglig realitet. Vi får tillfälle att återkomma!

Orwar.

— VAR INTE SÅ JORDBUNDEN, UNGE MAN. VAD HAR NI FÖR YRKE?
— FLYGARE.

MARTIN MERCURY

är en utveckling ur den amerikanska medeltunga attack-bombaren Martin Marauder — flygande cigarren kallad. Mercury har två motorer på vardera 2,100 hkr. Den tar 36 passagerare, har en topphastighet på 500 km/tim och en vikningshastighet av 130 km/tim. Flygsträckan är omkring 1,000 km.

Historisk var onsdagen den 27 juni, då SILA:s "Jim" med kapten Duvander vid spakarna startade sin första försöksflygning till USA via Island. Den 30 juni landade "Jim" på La Guardiafältet i New York.

Sabotörer på Bromma! Lördagen den 30 juni anlände ett danskt fotbollslag med en F. W. Condor. Laget bestod av f. d. sabotörer. Någon seger kunde de trots detta ej bärga hem till sitt yndige land.

ATC:s Skymaster "Snowball" från USA medförde denna dag omkring tiotalet passagerare, bland dem två islänningar.

Skymastern återvände nästa dag, medförande 12 passagerare.

Bombchef på visit. Rikligt dekorerade militärer har varit en vanlig syn på Bromma de senaste veckorna. Tisdagen den 3 juli anlände ännu en, Air Chief Marshal sir Arthur T. Harris, det engelska bombvapnets chef och skapare. En hel matta av ordensband prydde hans bröst. Sir Harris anlände i ett Dakotaplan.

Ryssen kommer! Chefen för de röda flygstyrkorna, flygmarskalk Fjodor Falalev och generalerna Tjerbakov och Ratov kom onsdagen den 4:e juli till Stockholm från Oslo. Marskalken avslöjade vid besöket, att man i Ryssland arbetar hårt för att förbättra flygvapnet.

Seversky i stan! Han som skrev "Victory through Air Power" flygplanskonstruktören Alexander P. de Seversky samt den amerikanske fallskärmsgeneralen Paul Williams landade torsdagen den 5:e med en Dakota på Bromma. De gästade Stockholm i dagarna tre och återvände mycket diskret till Paris.

"Jim" åter från USA. En deputation på minst femtio personer med dir. Norlin i spetsen hälsade samma dag "Jims" besättning åter till Sverige efter den lyckade Amerikatrippen.

Texas—Bromma, var den flygväg kapten Mc Kenzie's gossar tillryggalagt, då de den 9:e juli levererade det första Douglas Dakotaplanet i en beställning på fem plan för ABA.

Punktlig Skymaster. Som vanligt varje lördag anlände Air Transport Command's Skymaster "Snowboll" den 14:e klockan 17. ATC driver en inten-

Forts. på sid. 27).

Här kommer vi — med Vingar! Till Er och till alla andra som tillsammans skall bilda det flygsinnade Norden!

Hela världen ligger i smältdegeln — men håller på att kallna. Här och var kan man urskilja enstaka kristaller och gissa sig till vilken struktur det gamla klotet kommer att antaga. På en punkt behöver man i alla fall inte gissa — världens framtid skall gå i flygets tecken.

Flygutvecklingen går i rasande tempo och sensationerna kommer att dugga tätt. Och mitt i utvecklingen står Vingar, aktuell, initierad, vederhäftig och — underhållande. Vi som gör Vingar är alla unga flygidealister, obundna åt alla håll och vi känner inga gränser än dem som hut och heder sätter.

Vingar är riktad främst till alla dem som ännu inte börjat räkna med avstånd som en fråga om timmar i stället för mil. Med andra ord till alla dem som ännu inte vuxit i kapp flygåldern. Men även Ni aktiva flygare, segelflygare och modellflygare, som redan känner oss, kommer att finna flygtidningen med stort F i "Vingar".

Målet är Ett Flygsinnat Folk och medlet är Vingar. Men ännu har ingen startat vid målet. Vi ha emellertid fått för oss att vi vet hur en flygtidning skall se ut och följaktligen har vi satt igång att förverkliga våra idéer inom ramen för våra tekniska möjligheter. Hoppas Ni kommer att trivas med Vingar.

Ja, detta om detta. Vi kopplar av brösttonerna och konstaterar att denna spalt är kåsörens egen. För det är den. Och kåsören är den mest avundade personen på redaktionen. Han får skriva vad han vill om vem som helst. Han får skaffa sig en käpphäst om han vill — men den ska ha vingar. Alla änglar skall förresten ha Vingar — helst per helår.

I första numret får kåsören knappast vara med. Alla slåss om utrymmet och tidningen vinner på det. Säger redaktionen...

Apropå vinna så hörde vi från Alleberg, att en av "vinnarna" in spe låg på sträckflygning en vacker sommardag. Skulle till Såtenäs. Men halvvägs trillade han ner och landade elegant på en klövervall där en "bonne" gick och byggde små dekorativa stackar. Hr flygaren äntrade ur Weihen och gick fram till infödingen för att inleda ett samtal — men möttes av ett från det västgötska hjärtat kommande: Dj-a klåpare! Ramla ner i dag med så'n braktermik! Och, mycket riktigt, över de båda herrarnas huvuden bildades de näpnaste små cumulusmoln.

Historien är osann — det har jag kontrollerat. Men den är rolig och så handlar den om "flygsinnat folk".

V för Vingar
Beli.

WICANDER & ÅHLÉN DONERAR PÅ NYTT.

I dagarna har det svenska privatflygets stora gynnare, direktörerna Carl August Wicander och Gösta Åhlén, övertagit aktiestocken i fastighets AB Uppvaktaren i Malmskillnadsgatan 25 i Stockholm, och överlämnat aktierna till KSAK som gåva. Huset ligger bredvid KSAK:s nuvarande fastighet, Malmskillnadsgatan 27.

En planerad utvidgning av KSAK:s verksamhet med de lokaler, som härvid måste stå till förfogande, har därigenom möjliggjorts. Malmskillnadsgatan 25 synes även genom sitt byggnadssätt väl lämpat som ett blivande flygarhotell. Det handtag, som genom gåvan givits KSAK, är av synnerligen stort värde. Det vittnar om framsynthet och förståelse från donatorernas sida att sålunda ge KSAK den hjälp som behövs under den svåra övergången mellan krigstid och fredstid, förklarar klubbens ledning. Aeroklubbens tacksamhet är för den skull stor.

FLYGANDE MISSIONÄRER.

Evangeliska Fosterlandstiftelsen välver planer på att skaffa sig ett flygplan. Det skall användas av de svenska missionssällskapen för transporter av missionärer till och från missionsfälten.

AMERIKANSK FLYGBÅTSLINJE PÅ SVERIGE.

American Export Air Lines kommer, enligt vad Vingar erfar, att rekognoscera en flyglinje på Stockholm med utgångspunkt från New York och mellanlandning i Foynes på Irland.

Bolagen har hos flygvapnet begärt tillstånd att få använda flygvapnets anläggningar vid Hägernäs — Roslagens flygflottilj — som bas för linjen.

Avsikten är att den t. v. skall trafikeras med 25 tons flygbåtar av typ Sikorsky. Den första flygningen beräknas komma att äga rum i mitten av augusti.

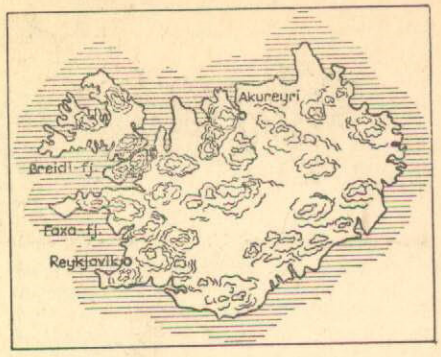
SOUMALAISET LUKIJAMME.

Teillä on kädessänne ensimmäinen VINGAR-numero. Me toivomme, että lehti miellyttää teitä ja että olette siihen tyytyväisiä. Älkää pelätkö kielen vaikeutta, vaan tilatkaa lehti, sillä vähitellen te opitte ymmärtämään ruotsia ja siten avarratte ilmailututtemustanne. Lehtemme tarkoituksena on kiinnittää huomio yleensä ilmailuun ja erikoisesti pohjoismaiden ilmailusaavatuksiin. Varsinkin lennokit ovat sydäntämme lähellä, juuire siis se ala, jota te erikoisesti harrastatte.

Tilauksia vastaanotttaa Reutatiekirjakauppa. *Toimitus.*

TILL FINSKA LÄSARE.

Vår finlandsredaktör, chef.-red. Pärttyti Virkki, sänder här ovan en uppmaning till våra finska vänner och läsare att medverka i och prenumerera på Vingar.

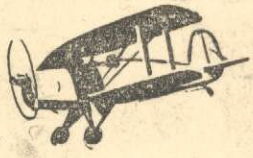


ISLAND KÖPER SVENSKA SEGELFLYGPLAN.

När DC-4:an landade på Bromma den 21 juli spottade den ut två gemytliga islänningar, som kommit hit för att köpa segelflygplan och ta sig en titt på segelflygtävlingarna vid Alleberg.

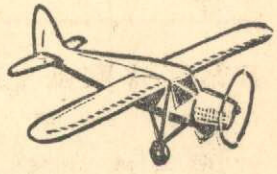
Peter Fillipus hette den ene och Helge Filippusson den andre. Bägge hade tagit C-diplomet och berättade att segelflygarna var mycket aktiva på Island. Under kriget har man haft svårt att skaffa plan, men i dagarna har man beställt 14 segelflygplan från Amerika — 8 med dubbel- och 6 med enkelkommando.

För att visa vilka goda möjligheter islänningarna har att segelflyga, har Vingar utarbetat ovanstående karta över Island. Med sina många berg, åsar och sjöar är Island väl lämpat för segelflygning. Mitt på Island finner man flera höjdpartier på 1.500 till 1.600 m — ja, i västra delen, vid Reykjavik, till och med 1.900 m.



Bücker Jungmann SE - AHZ

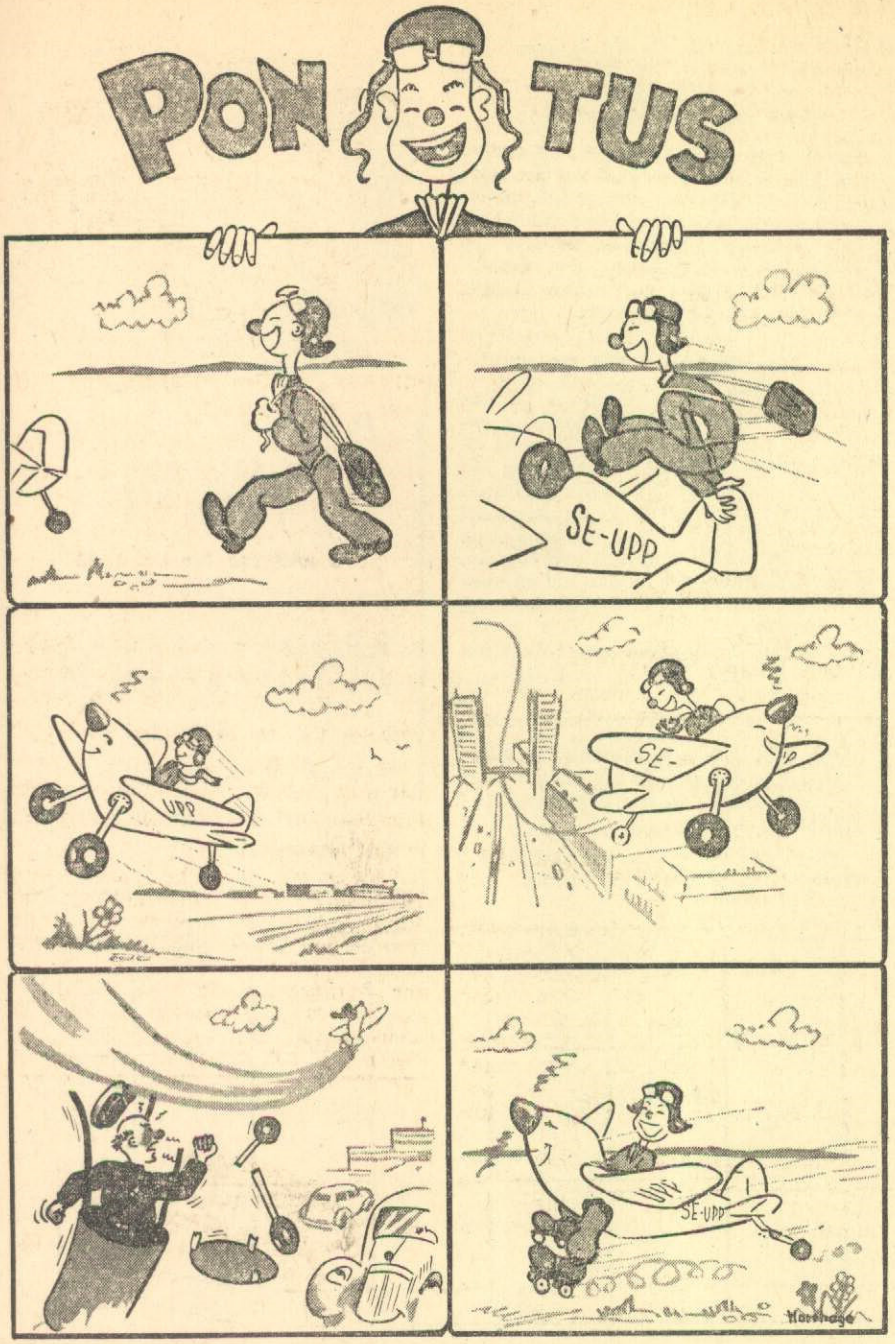
Puss Moth SE - AFH



Flygmotor Gipsy Major

Närmare upplysningar direkt från

NILS THÜRING
FÅRÖSUND



BROMMA-glimtar...

(Forts. fr. sid. 25).

siv trafik på Sverige. Under tiden mars 1944—maj 1945 har exempelvis på linjen England—Sverige gjorts över 550 turer och över 4500 passagerare befordrats. Trafiken har huvudsakligen bedrivits med Mosquito-, Lodestar- och Liberatorplan.

Ett Douglasplan avgick till Frankrike med franska f. d. krigsfångar. Marseljäsen sjöngs unisont av resenärerna före avresan.

Samma förmiddag återkom general B. G. Nordenskiöld från ett besök i Tyskland.

Penicillin och diamanter medföljde 'Jim" från USA då SILA:s andra Atlantflygning eftermiddagen den 17:e avslutades. Pilot: Marchall Lindholm.

Direkt från Moskva anlände den 15:e en norsk Lockheed Lodestar. Innehåll diplomater.

Stockholm — Warszawa —Stockholm flög ett av Aerotransports plan den 18/7. Urpremiär för svensk flygtrafik på Polen.

Eisenhowers högra hand. Med en Avro Anson från Köpenhamn kom lördagen den 21:a brittiske flygmarskalken A. Tedder. Han besökte Stockholm senast i början av juni.

Solskensflygning till Oslo. Linjen Stockholm—Oslo öppnades den 25:e med en strålande flygtur. Pilot: kapten Boltenstern. Flygplan: Typ Ju 52, SE-AFD, "Vikingaland".

Pilotus.

NÄR DET GÄLLER
SPRYGLAR till MODELLPLAN
anlita oss och Ni kan vara säker på ett fullgott arbete av fackkunnig personal. Sänd mall och uppgiv önskat antal och material (furu, asp eller plywood).
Vi exp. i regel dagen efter ingången order.
Låga priser! — Reelt bemötande!
Vår katalog å modellflygmaterial sändes gratis.
Stag Modellindustri
Box 76, BOLLNÄS.

En guldgruva
finner den flygbitne i följande facktidskrifter:

Amerikanska:	Antal nr årligen
Aero Digest	6
Aeronautical Engineering Review	12
Aeronautics	52
Aircraft Age	10
Air Facts	12
Air News	12
Air Tech	12
Air World	6
American Aviat'on	6
Automotive and Aviation Industries	6
Aviation	12
Aviation Equipment	12
Aviation Review	12
Canadian Aviation	12
Civil Aeronautics Journal	12
Flying	12
Journal of Aeronautical Sciences	12
National Aeronautics	12
Engelska:	
Aeroplane	52
Aeronautics	12
Flight	52

PRENUMERERA på dem genom
Wennergren-Williams AB
Prenumerationsförmedlingen
Drottning. 71 D Tel. Namnanrop
STOCKHOLM.

LÄRKAN...

(Forts. fr. sid. 7).

lätt att tillverka. Reparation låter sig också lätt utföras.

Motorn är på prototypen en 90 hkr Cirrus Minor, men vid serietillverkningen får kärran en 100 hkr Cirrus Major. De stronga engelska flygmotorerna har alltid varit dyra och under kriget stört omöjliga att få tag i — nu får man vänta på de amerikanska motorerna i stället.

Hastighet.

Hur står det då till med hastigheten? Lusig? Nej, man baxnar när man hör att KZ III endast är 10 km/tim söligare än KZ II Coupé. 165 km/tim är också tillräckligt för ett skolflygplan och lika så för ett klubbflygplan. Det gäller ju inte bara att komma fort fram — man ska ju också se lite av landskapet . . .

Räckvidd.

KZ II Coupé flyger 1,100 km — och det är alldeles tillräckligt för dagligbruk. I de nordiska länderna är till och med 500 km nog. Flyger man sen till Europa, räcker ändå dessa kilometer väl till, eftersom man då och då måste landa för tull, översyn m. m.

Allt som allt är KZ III — här i landet döpt till Lärkan — en alla tiders liten fågel. Det är ljuvligt att höra att den danska fabriken håller på med en första serie på 150 plan — säkert kommer många av dem att leta sig in över våra gränser!

Lärkan som ambulansflygplan.

KZ III är även användbart som ambulansplan! Som sådant har det en dörr i vänster kroppssida. Här skjuts båren in och glider på skenor över till höger sida, så att patientens huvud kommer upp i jämnhöjd med föraren. Det danska Zoneredningskorpset har redan beställt 5 exemplar av denna version.

Flygstart med KZ III.

Även segelflygarna bör se på Lärkan med nyfikna ögon. Den är nämligen suverän vid flygstart! Den startar med en Baby på 125 meter och sticker upp till 500 m på mindre än 5 minuter. Föraren känner inte alls att han flyger långsamt — det har nämligen visat sig att Babyn inte kan flyga lika långsamt som Lärkan. Babyn stallar och går i spinn vid en hastighet då man ännu har full kontroll över Lärkan!

Vilket torde säga allt om fullträffen KZ III! *U. H—g.*

Den lilla läckra segelmodellen här nedan har utarbetats för Vingar av en av de bästa finska segelmodellflygarna, J. Pajanen.

Ritning i full skala kan erhållas direkt från red. mot kr. 1: 50.

Provprenumerera på

VINGAR

5 nummer för kr. 1: 50

samt

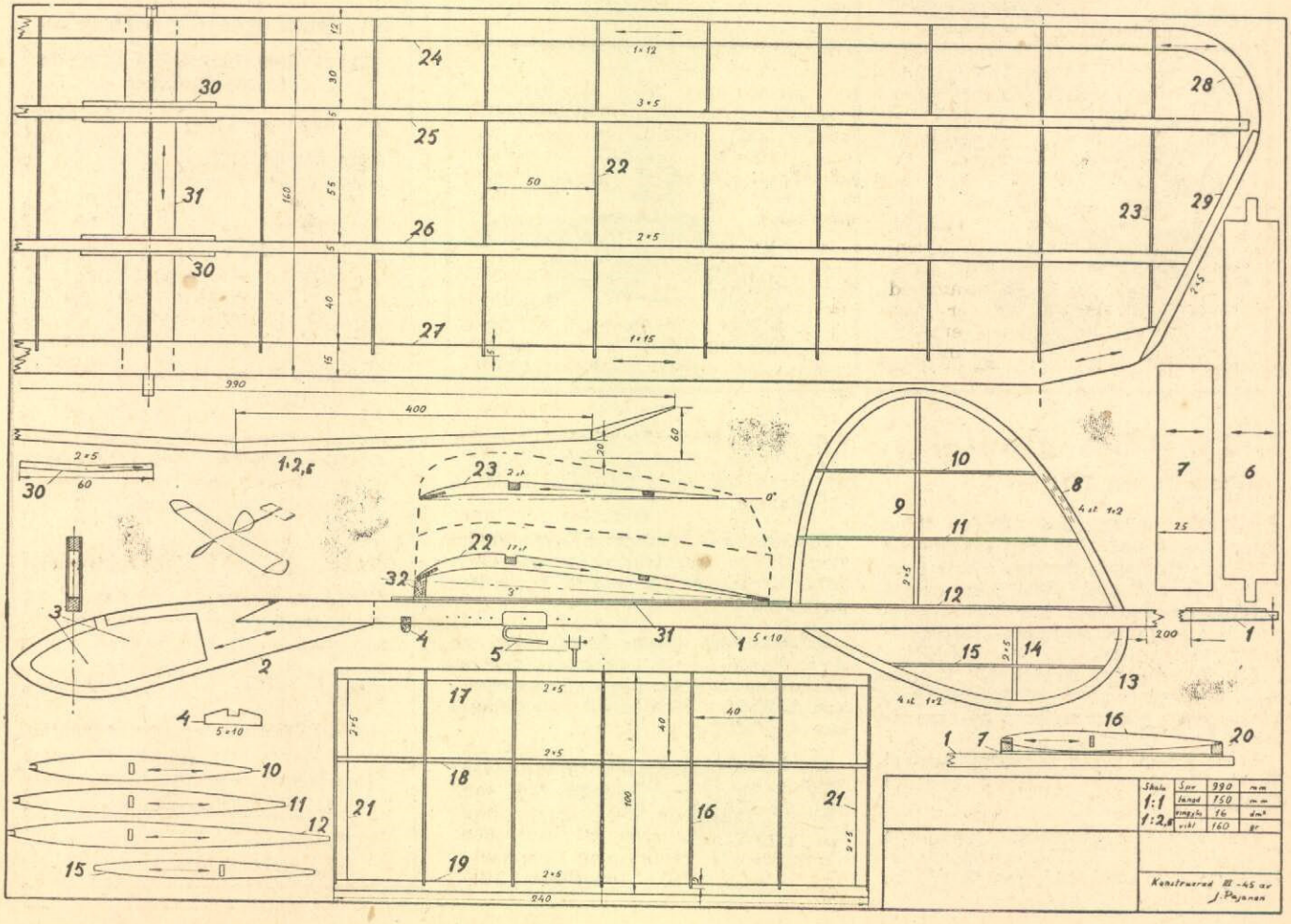
MODELLTEKNIK

Helår kr. 10: —, halvår kr. 5: —

Sänd Er prenumeration till

VINGAR/MODELLTEKNIK

S:t Eriksgatan 82, Stockholm



NÄR REGNET KOM

Vår flygande reporter tittar på fräsigt flyg bland fem tusen flygintresserade i Örebro.

Det var med spända förväntningar jag på Bromma klättrade i en KZ II den 22 juli för att flyga till Örebro. Skulle vädret bli gott och skulle flygdagen bli en upplevelse? Den starka motvinden på 50 km/tim bådade precis ej något idealväder. Lågt i tak var det också — 400 m.

Det stod inga flerdubbla rader med flygplan runt fältet då vi anlände, men de lovade gott de plan som funnos där. En autogiro, en Beauty och mycket annat smått och gott. Flygvapnet var blygsamt representerat.

Redan en timme före uppvisningen började fältets västra sida att fyllas med intresserade åskådare. Himlen började också fyllas, men ej av åskådare och deltagare utan av hotande regnmoln. Och innan preludierna var klara, hade redan flera millimeters regn fallit och med säkerhet fått tusentals åskådare att vända om. Ty nog var det väl fler än de 4,500 betalande som tänkt besöka fältet?

Så kunde spelet börja. Överste af Sillén hälsade publiken välkommen. En tvåsitsig Kranich svävade fram över publiken och då den kommit ned på 300 m. höjd blåstes fanfarer från planet. I sanning en modern seraf.

Bilstart med Schulgleiter inledde den instruktiva delen av programmet. Så följde en vinschstart med en Grunau Baby. Tre segelflygplan drogs sedan upp av lika många Tiger Mothar. Det var en Baby, en Olympia och en Kranich. Tyvärr var vädrets makter dem ej gunstiga, varför flygtiden blev mycket kort.

Gunnar af Ekenstam gjorde därefter en demonstration av "folkflygplanet" KZ III Lärkan. Den visade många goda egenskaper och använde sig av ovanligt kort landningssträcka. Dess marschfart är ju relativt låg men af Ekenstam visade att dess hastighetsmariginal gick att höja avsevärt. Genom dykningar förstås!

Den röda lilla BHT-1 Beauty, som sedan imiterade jaktplan, visade sig vara en ettrig liten tingest. Det var verkligen en fröjd för ögat, att se den tumla om i lufthavet.

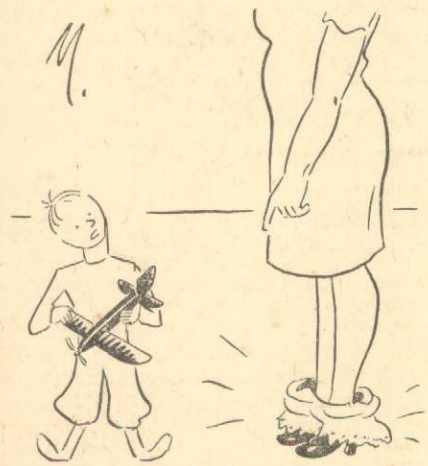
Ännu ett effektfullt nummer följde — von Bahr framfördes i full frihet med sin autogiro. Han flög synbarligen mycket ogenerat med den, trots vädret. Den ena minuten svepte han fram över fältet i eleganta svängar och hög hastighet, ibland var farten så låg, att man kunde springa jämsides med planet. Succé!

Vid det laget var det nära, att speakern, redaktör Yngve Norrvi, helt förlorat sitt goda humör. Tänk Er själv, att stå under ett vattenfall i ett par timmar och försöka vara både vederhäftig och rolig. Norrvi klarade av saken — heder åt denna prestation!

Landningstävlingen vanns av överfurir Arne Gundersen från F 8, som landade med rekordprecision vid märket. Exakt tid och endast 60 cm från flaggan.

Under minst tio minuters tid hade man hört motorbuller genom molntäcket och att det inte var någon hallucination förstod man när en Mustang vrålade fram i rasande fart över fältet. Så fort hade man aldrig tidigare sett något flyga fram över Örebro. Att Mustangen är populär märktes sannerligen! Löjtnant Steninger tackade för uppmärksamheten med några vingtippningar.

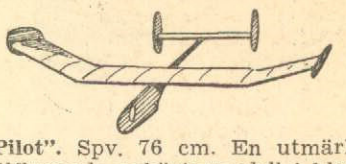
Nära hälften av publiken hade på grund av regnet lämnat flygplatsen då de sista numren gjordes. När jag en timme senare startade för flygning till Bromma sken solen åter över den vackra staden. Sannerligen — är inte vädrets makter lite underliga i alla fall.



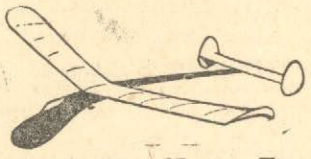
MODELLBYGGARE

Se hit!

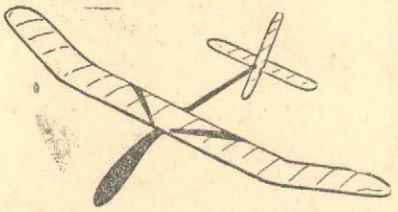
BYGG SOMMARENS SUCCÉMODELLER!



"Pilot". Spv. 76 cm. En utmärkt välflygande nybörjarmodell i klass S:1 som är lätt att bygga och trimma. — Byggsats med färdiga spryglar och kropp, lister, plywood, lim och ritning etc.
Pr Byggsats ..... Kr. 2:85



"Örnungen". Spv. 87 cm. En ny succémodell i förstklassig byggsats med kontursågade spryglar och kropp, ritn., lim etc.
Pr Byggsats ..... Kr. 4:50



"Bantam". Spv. 100 cm. Tävlingsmodell med utomordentlig flygförmåga. Ett av Sveriges populäraste och mest byggda modellplan. Med byggsatsen följer a l l a delar kontursågade, lim, ritn. i full skala etc. medföljer.
Pr Byggsats ..... Kr. 4:75

Glöm ej rekvirera vår katalog: den innehåller allt vad modellflygaren behöver. Sändes mot 20 öre i frim.

Sven E. Truedsson

Modellflygindustri Malmö 9

Sänd omg. mot postförskott:

....st. Pilot ....st. Bantam

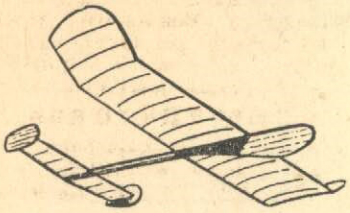
....st. Örnungen ....st. katalog

Namn: .....

Adress: .....

.....

Segelplan

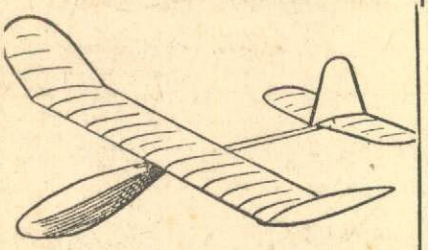


JÄMI 3

Konstr.: "Bananen" Andersson.

Mycket lättbyggd modell med god flygförmåga. Byggsatsen inneh. utsågade spryglar och nos, lister, ritn. m. arbetsbeskrivn. m. m. Spv. 93 cm.

Pris endast Kr. **4: 95.**



NORDANVIND.

Konstr.: Sigurd Isacson.

En förnämlig tävlingsmodell. Byggsatsen inneh. utsågade spryglar, lister, ritn. m. arbetsbeskrivn. m. m. Spv. 98 cm.

Pris Kr. **6: 50.**

MODELL-SPORT

Falkenberg.

Var god sänd omg. mot postförskott:

..... st. Jämi 3 à 4: 95

..... st. Nordanvind à 6: 50

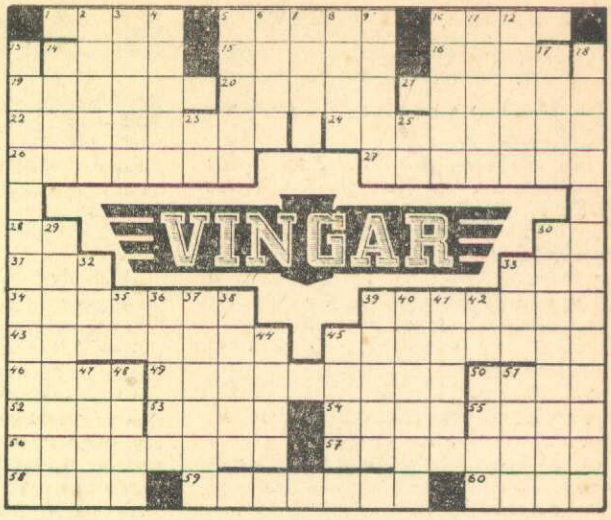
..... st. Balsalim à 0: 65

Namn: .....

Adress: .....

..... V

KORS-ORD



Lösningar till detta korsord skall vara red. tillhanda senast den 25 aug. Första pris: 15: — kr., andra: 10: — kr., tredje: 5: — kr. Fjärde—sjätte: helårsprenumeration på Vingar.

Vågrätt

1. Helgdagsmat, 5. Ökenskepp, 10. På våren särskilt upptagen Gud, 14. Socken i Jämtland och kylig, 15. Flod i Franska Ekvatorialafrika, 16. Enfärgat kattdjur, 19. Tvåmastat segelfartyg, 20. Slöat, 21. Byggnad med sovplatser, 22. Flygstyrkor, 24. Behövs nog göras då och då, 26. Heros älskare, 27. Blommor, 28. Bärhjälp, 29. Halv makt, 31. Var Hitlers specialitet, 33. Är även små smulor, 34. Stad i New Jersey, 39. Sädanas lock får man inte använda på valdagen, 43. Folkslag, 45. Utför jaktflygaren en sorts, 46. Bekämpas ibland med flyg, 49. Är flygning för många, 50. Olämplig landningsplats, 52. Kejsare, 53. Hänförelse, 54. Flyger en "salting" med, 55. På gevär, 56. Hellas kungarike, 57. De höra hemma i 56 vågrätt, 58. Sädana hem finnas, 59. Röda ädelstenar, 60. Brukar grabbar kasta.

Lodrätt

2. Är bra att göra mot svett, 3. Grek i södra Italien, 4. Målar-, 5. Gör man kärra med gengas, 6. Spöar, 7. Tiger-, 8. Var äpplet, 9. Har mången blind, 10. Djursår, 11. Kisse katt, 12. Har man vristskydd, 13. Taggigt barn, 14. Tänds på Valborgsmässoafton, 17. Herre med penningar, 18. Gav Rommel vid El Alamein, 23. Ton, 25. Dansk beteckning, 29. Krigsskola, 30. Utan dem vore navigation omöjlig, 32. Tretton påvar, 33. Martinson, 35. Väderstreck, 36. Hästsvans, 37. Del av kikare, 38. Är månen ibland i, 39. Är ibland smör i sommarvärmen, 40. Utsvävning, 41. Bilder, 42. F. v. b. utan vidare, 44. Del av match, 45. Vit mässskjorta och spansk frihetshjälte, 47. Kan man vara kommen till, 48. Dum jänta, 50. — bord, användes vid vaskning av malm, 51. Sädesslag.

Flygsinnad är den . . .

som alltid räknar med möjligheten att flyga,

som oftast tittar uppåt när han hör ett flygplan.

som finner 3 flygare; WC, Ernst Udet och Albin Ahrenberg. Flygbaronen hette Cederström och Gilbert Hamilton är mest känd för sin blandning. Caracciola körde bil och Clark Gable är flygskytt,

som kommer ihåg gamla "Lappland".

som anser flyget som krigsavgörande faktor,

som gissar på 17 sept. 1903 i USA.

som slukar varje nummer av Vingar.

Amerikanskt flyg . . .

(Forts. från sid. 14).

vi européer, som nämnts, hålla i minne, att vi visserligen ha oändligt mycket att lära av våra kolleger på andra sidan Atlanten, men att vi å vår sida också ha en hel del att lära dem. Ett sådant utbyte av erfarenheter torde vara av största betydelse och också komma att utgöra grundvalen för ett gott samarbete de olika världsdelarna emellan på världsflyglinjerna.

RADAR

(Forts. fr. sid. 15).

har utvecklats ytterligare, så att man på osciloskopet direkt kan avläsa avstånd och riktning samtidigt. När den reflekterade energin kommit fram till mottagaren markeras detta med en punkt på skärmen (fig. 3).

Radar har under kriget kommit till användning vid bekämpning av flyg och u-bätar. Det var tack vare denna metod som engelsmännen lyckades bryta udden av "blitzen" samt avgöra slaget om Atlanten till sin fördel. Vidare användes det av båda parter vid flygslaget om Tyskland, vid positionsbestämningar av flygplan och vid bombfällning och navigation i dimma och mörker.

Tor Wiedling.

SKANDINAVISK ... FLYGANDE ...

(Forts. från sid. 6)

KZ IV — fredsduva och ambulansplan.

Det var bara ett civilt flygplan förutom Det Danske Luftfartselskabs trafikmaskiner, som flög i Danmark under den tyska ockupationen — Zoneredningskorpsets ambulansplan av typ Monospar. På grund av svårigheterna att få in reservdelar till dess Pobjoy-motorer, måste Zoneredningskorpset snart beställa ett tvåmotorigt flygplan hos Skandinavisk Aero Industri.

Ambulansplanet KZ IV är utrustat med Gipsy Major-motorer och tar förutom förare och radiotelegrafist en eller två patienter samt läkare och sjuksköterska. Som taxiflygplan kan det ta 4 passagerare.

Största vikt lades givetvis vid flygplanets start- och landningsegenskaper när planet konstruerades. Det borde ju kunna ta sig ner på vilken liten plätt som helst . . . Tack var en lämplig kombination av flaps och slots startar planet fullt lastat på 140 meter och landar på 80 meter.

Många människoliv har KZ IV redan räddat. Till än större insats kom planet då greve Folke Bernadotte företog några av sina resor för Röda Korset med detta flygplan. Ja, KZ IV blev till och med något av en fredsduva genom att flyga Himmlers kapitulationsanbud — början till freden.

Ytterligare en KZ IV är för närvarande under tillverkning för det danska Zoneredningskorpset.

KZ III — alla tiders sportplan.

Eftersom några danska sportplan använts vid flyktförsök till England, beslagtog tyskarna samtliga danska civila flygplan, ja, de tog till och med med sig KZ I, som utan motor hade hängts upp som ett museiföremål. Redan då stod det klart för Skandinavisk Aero Industri att det efter kriget skulle bli ett stort behov av sportflygplan. Därför projekterade man KZ III, som emellertid fick vänta ett tag eftersom det var bråttom med KZ IV. Men i september 1944 blev den första KZ III:an influgen.

Hur var det möjligt att flyga in ett sportflygplan mitt under den tyska ockupationen? Jo, Zoneredningskorpsets flygambulansavdelning övertog helt enkelt KZ III. Med rödakorsmärken på sidorna fick planet tillstånd att flyga. Visserligen kikade tyskarna lite på kärran och förundrade sig över att den inte var försedd med någon sjukbår, men mer blev det icke.

(Forts. från sid. 9)

förbindelse med skjutplatsen vid målbogsering.

Frågan om eget trafikflyg ligger familjen Thürings varmt om hjärtat — speciellt med tanke på den goda maskinpark de har.

— Ja, man skulle tycka att vi har det förspänt nu, säger herr Thüring, men paradoxalt nog är motsatsen fallet. Den enda kärra som kan komma ifråga när det gäller kommersiell flygning är Gullen — och den får inte användas. Luftfartsmyndigheten är inte alls övertygad om driftsäkerheten hos enmotoriga flygplan — trots motorteknikens utveckling. De föreskriver i stället tvåmotoriga kärror även för trafikflygning. Dessutom har rätten att driva yrkesmässig luftfart monopoliserats därhän, att utöver de tre bolag, som redan finns, överhuvudtaget ingen får sådant tillstånd. Lägger man därtill att de plan, som utgör vårt kapital, fallit i värde rent katastrofalt, förstår man att de planer vi hyste på flygverksamheten fördunklats högst betydligt. Men skam den som ger sig! Får vi ingenting annat, så ska vi åtminstone ut och titta på världen. Därför planerar vi så smått några långfärder, som vi hoppas kunna realiseras så småningom.

Detta började visst som en intervju, men har mer eller mindre tagit formen av en apoteos över civilflygarnas insatser under kriget. Att deras verksamhet varit av stor betydelse för Sveriges försvarsberedskap är känt och omvittnat, men det skadar inte att än en gång poängtera det. Dessa flygare har, ofta under de svåraste förhållanden och alltid med ambition och villighet, utfört ett arbete, som varit ytterst värdefullt.

Även i de krigförande länderna — i synnerhet i USA — har det visat sig att en stor civil flygplanpark är en utmärkt tillgång. Det är därför att hoppas, att den nybildade Luftfartsstyrelsen genom kloka åtgärder främjar flygsinnet och icke genom alltför restriktiva åtgärder hejdar sport- och privatflygets utveckling.

KZ-typernas data.

	KZ 1	KZ II-K	KZ II-S	KZ G1	KZ IV	KX III
Ar	1937	1938	1939	1943	1944	1944
Spännvidd (m)	7.2	10,5	10,3	10,5	16	9,6
Vingyta (m²)	8.4	15	15	16,5	30	13
Total vikt (kg)	325	750	800		1900	650
Motor	ABC Scorpion	Cirrus Minor	Hirth 504 A II	Ingen	Gipsy Major	Cirrus Minor
Hkr	38	85/90	105	0	2x130	90
Max.-hast. (km/t)	180	200	220		220	185
Marsch-h. (km/t)	160	175	193		200	165
Landningshast.	60	72	73		68	55
*)Startsträcka (m)		95	80		140	65
*)Landningssträcka (m)		85	90		80	45
Flygsträcka (km)		1100	850		900	500—800

*) Vind 0—2,5 m/s.

20 HANDELSFARTYG
modeller 1/500 från jättepassagerarångare till skärgårdsbåt. Ritningens **Reklampris 4: 90.** Materialsats pr fartyg 2: 80. Katalog å ritningar, handledn. och byggsatser medföljer.
KONSTRUKTÖREN,
Specialité: **Modellarbeten och Hobbykonstruktioner.**
Box 60 67 MV **Stockholm 6.**

Model BYGGE
ERIK DAHLBERGSGATAN 16
GÖTEBORG

HIGH SPEED har kommit!
Den 1-sitsiga, 2-hjuliga cykelbilen med upp- och nedfällbara stödhjul. Tack vare de två hjulen är friktionen minimal. Toppfarten ligger vid 50 km/tim.
Ritning (3 blad) + arbetsbeskr. s. omg. m. kr. **4: —.**
SWEN-I. WINGREN
Långgatan 43 **Råå 5**

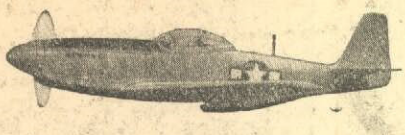
I SLOTT OCH KOJA
är våra GJUTNA MODELLER.

J - 21	Spv. 116 mm.	. . .	Kr. 2: 90
J - 21	„ 150 „	. . .	„ 4: 75
J - 22	„ 100 „	. . .	„ 2: 90
J - 22	„ 180 „	. . .	„ 6: 25
J - 26	„ 116 „	. . .	„ 2: 90
B - 29	„ 320 „	. . .	„ 8: —
Stång och askfat		. . .	„ 2: 25
Stång och platta		. . .	„ 2: 50

MODELLTJÄNST, Värnamo.

'MUSTANG"

J—26



Flygvapnets senaste jaktplan, som av flygexperter betecknas som det "verkliga fartvidundret", finnes nu som skalamodell. Byggsatsen innehåller ritning i full skala med utförlig svensk text, färdigsvarvad spinner och hjul, tryckta flak samt för byggandet erforderlig materiel.

N:r 3 - A. Spännvidd 56,3. Pris kr. **6: 25.**

REPLIKAMODELL med kontursågade delar, ritning, hjul m. m.

N:r 3 - B. Skala 1/50 Pris kr. **2: 50**

N:r 3 - C. Skala 1/100 Pris kr. **0: 85**

Allt för "Modellbygge", Kungsg. 84, Stockholm.

Exp. mot postförskott à Kr. ..... + porto ..... st. nr ..... och ..... st. nr ..... samt ..... st. lim à Kr. 0: 95.

Namn: .....

Adress: .....

..... V

LYCKA TILL

Vingar fyller ett stort behov — därom råder inget tvivel. Därför önskar vi Vingar det hjärtligaste lycka till.

Vi gör det också därför att vi själva en gång startat under liknande förhållanden — även vi fyllde ett behov.

Liksom det är Vingars strävan att stå de flygintresserade till tjänst, är det vår högsta önskan att förse de nordiska modellflygarna med de senaste nyheterna och den bästa materielen.

Vänd Eder med förtroende till

AB Avesta Modellflygindustri

Fack 39 AVESTA Tel. 5086

6 ÅRS LUFTKRIG...

(Forts. fr. sid 13)

uppmärksammade och betydande insatser. Under krigsåren 1942—1945 har dess betydelse varit i ständigt stigande. Motståndscentra på slagfälten, komunikationer till lands och sjöss samt flygplan på margen är attackflygets främsta mål. För att avvärja invasion är attackflygning mot sjöns och luftens trupplastade farkoster, truppsamlingar och förråd nödvändig. De allierades invasioner 1944—1945 lyckades bl. a. på den grund, att dylik attackflygning från motsidan uteblev. Man får dock vakta sig för att sätta attackflygets betydelse alltför hög. Det primära är jakten, som skapar betingelsen för att attackflyget skall kunna verka. Jakten ger den lokala överlägsenheten i luften, som pro primo, först och sist erfordras — även för attackflygets insättande.

Torpedflyget har på sjökrigsfronterna noterat vackra framgångar. Namnen Taranto, Pearl Harbour och "Bismarck" står inskrivna på dess segertavlor. Ett annat namn — "Tirpitz" — liksom en del andra, vittnar emellertid om, att även bombflyget förmår att sänka havens kanonspäckade jättar — de tunga slagskeppen.

Fallskärmsvapen, glidflyg och transportflyg har alla präntat sirliga och bestående runor på de blad, som tillsammans bildar den 6-åriga fejdens historiebok. Det skulle emellertid föra för långt att här nämna alla dessa insatser. Vare det därför nog sagt, att nämnda tre grenar av flyg på ett långt mer djupgående sätt än vad man i allmänhet vet bidragit till krigsslutet i Europa — framförallt till att detta kom så snabbt, som verkligen skedde. Stora och vittgående uppgifter väntar ej minst transportflyget i fortsättningen.

Epokgörande tekniskt nytt.

Det tekniska framåtskridandet under Europakrigets 6 år har varit enormt. Flyghastigheterna — för att blott ta ett exempel — har uppdrivis från förkrigstidens världsrekordsiffra 775 km/tim till trakten av 1400 km/tim. Att en sådan siffra kunnat nås — den ligger ju över ljudets "blygsamma" omkring 1250 km/tim — beror främst på den nyinförda, radikalt förändrade framdrivningsmetod, som kallas reaktionsdrivning. På detta område står man likväl blott på tröskeln till en ny tid, vars samtliga möjligheter ännu döljas av framtidsridån.

Ekoradion — med dess möjligheter att på långt håll upptäcka annalkande fiendeflyg och att "se" genom moln och dimma är en annan under kriget utvecklad uppfinning, som skall revolutionera åtskilligt, såväl på det krigiska som det fredliga området. Bättre försvarsmöjligheter, ökade anfallsmöjligheter, förbättrad navigering och ökad flygsäkerhet är några av frågans mera framträdande sidor.

Vapentekniken har under Europakriget skapat 10-tons bomber, raketbeväpning och grovkalibriga kanoner för flygplan, som medel att genomslå pansar och annat skydd. Var denna utveckling skall stanna vet ingen. Som flygplanen alltjämt tenderar att öka i storlek och bärförmåga har vi antagligen en bra bit kvar till den övre gränsen för vapnens art och verkan.

På personalområdet har ofantligt mycket lärts under krigsåren. Stora ansträngningar har gjorts såväl för att öka flygutbildningens effektivitet som för att sätta den mänskliga organisationen i stånd att uthärda och övervinna luftkrigets — bl. a. höjdflygningens — stora fysiska och psykiska påfrestningar. Man har vidare nedlagt ett omfattande arbete och skapat särskilda organ för att bereda räddningsmöjligheter åt havererad och nedskjuten flygpersonal.

Löften för framtiden.

Vilka löften inrymmas då i de ovan skisserade krigsrönen? En till övermått plågad, krigstrött mänsklighet begär väl främst "evig" fred, ro till arbete, studier och forskning samt ostörda möjligheter till konst och kommers, till materiellt och andligt framåtskridande. Skall den få det? Måhända, och till en tid, men knappast för evigt. Den har ju blott alltför lätt att glömma.

De under krigsåren gjorda, militära flygtekniska framstegen komma däremot med säkerhet att omsättas till gagn för civil forskning och industri, allmän, snabb och effektiv samfärdsel med hög kapacitet — allt ledande till ekonomiskt givande varuutbyte m. m. Vad krigsflygindustrien och flygvapnen lärt och uträttat under kriget skall på sådant sätt komma civilflyget och större delar av mänskligheten till godo. Nya och snabbare flyglinjer kommer att öppnas, sport- och privatflygning skall äntligen få luft under vingarna och flygningen blir en hela folkets angelägenhet som aldrig förr. Även tesen "flygsinnat folk" skall bli mer än tes. Tack vare flygets genombrott i folkmedvetandet skall den i vår tid, i flygåldern — bli en fast påtaglig verklighet, även i Sverige. När så skett, har flyget vunnit en ny "seger genom flyg". Ty ingen lär väl i längden kunna blunda för vad flyget betytt under de 6 åren 1939—1945. Ej heller går det i längden att streta emot utvecklingen och dess lag.

FLYGET . . .

(Forts. fr. sid. 2).

målsmän, är de inte sena att ge svar på tal. Se på engelska flottan, säger de, vad har inte den uträttat under detta krig? Kan det över huvud tänkas att exempelvis landstigningen i Nordafrika någonsin skulle ha lyckats utan flottans hjälp? Nej, förvisso icke. Men Luftwaffe var vid den tidpunkten redan satt ur spel! Och vår svenska flotta kan tyvärr inte jämföras med Storbritanniens. Den kan på sin höjd jämföras med den tyska. Och vad har den uträttat med undantag av de förluster som tillfogats motståndaren genom det hänsynslöst och överlägset skickligt förda u-båtskriget? Praktiskt taget ingenting. Så gott som alla tyngre enheter ha oavlåtligt uppspårats av spaningsflyg för att sedan sänkas av allierat bomb- och torpedflyg. Inga berg har varit för höga, inga norska fjordar för smala för att hindra britternas oavlåtliga attacker mot tysk sjömakt. Flyget ser allt och flyget kan sänka allt, även de tyngsta slagskepp, varom Prince of Wales och Repulse bär otvetydiga vittnesbörd.

Det råder inte det minsta tvivel om att vår flotta under krig kommer att behandlas precis på samma sätt. Den kan aldrig undgå sitt öde, den är dömd till undergång under ett mycket tidigt skede. Att vi nu håller på med kryssarbyggen måste under sådana omständigheter betraktas som i hög grad patetiskt. Dessa kryssare må vara aldrig så bra men någon nytta av dem får vi inte. Den enda fördelen med dessa fartyg är att de utgör mycket god propaganda utåt. Icke så att de på något sätt skulle avskräcka en angripare in spe, det vore förmätet att tro. Men under fredliga expeditioner till främmande hamnar kan de göra mycket för att skapa och öka Sveriges good-will ute i världen. Det är allt.

Och förresten — vad gör vår flotta under vintern, när alla omgivande vatten är tillfrusna? Vilken roll kan flottan tänkas komma att spela under ett nordiskt vinterkrig. Ingen roll alls, förefaller det.

Ett flygvapen kan däremot användas både vinter och sommar. Och vi behöver visst inte röra oss med astronomiska siffror beträffande storleksordningen. Låt oss bara se tillbaka på slaget om Storbritannien, då världens öde för sekler framåt avgjordes. Av vad? Jo, av det lilla men naggande goda engelska jaktflyget, inför vilket Görings stolta bombarmador måste bita i gräset. Hur stort var då detta jaktvapen? Ungefär sex hundra flygplan, har det uppgivits. Den siffran är inte så förfärligt hög. Det torde inte ligga utanför möjligheternas gränser för vårt land att skaffa sig så många jaktplan.

Det är verkligen på tiden att vi här i landet får ögonen upp för det faktum att vår flotta aldrig kan bli stark nog för att kunna effektivt skydda landet under krig. Men att ett starkt flygvapen kan göra det. Må flottans män inse detta och inte gå på i de slitna ullstrumporna.

Följ flyget i VINGAR!

Ur innehållet märkes bl. a.: replikamodeller, spantmodeller, modellsegelflygplan, modellbåtar, modelljärnvägar, modellspårvagnar, gjutna modeller, tillbehör till ovanstående och till tändstickstavlor, verktyg m. m.

EN KATALOG just FÖR DIG! Rekv. den genast från oss.

MODEL-CRAFT KUNGSGATAN 7 MALMÖ

Var god sänd mig Eder kat. mot medsända 35 öre till porto och exp.-kostn.

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: V

Medaljer · Plaketter
Föreningsmärken

Kostnadsförslag fritt på begäran.

Sporrong & Co

Kungsgat. 17 STOCKHOLM Tel. Namnanrop

OH BOY...

(Forts. fr. sid 8)

går upp, motorljudet pressas ner i bakgrunden av det tilltagande suset av luftdraget. Nu går det fortare än jag någonsin störtdykt med Sk 14! Enstaka vita slöjor swischar förbi när jag kör genom topparna på ett jättelikt cumulusmoln. Det ligger där, bländande vitt och majestätiskt i solskenet. En underbar syn!

Jag för spaken åt vänster och stöttar litet med sidorodret, suger spaken bakåt... Gul Johan går in i en vertikalsväng så det svartnar för ögonen. Jag pressar upp blodet i huvudet igen med bukmusklerna. Det är som att dra upp en gardin! Så skevar jag mjukt över åt höger. Planet följer villigt med och rullar in i en brant sväng åt höger så lekande lätt att jag riktigt förundrar mig? Kärran väger ju i alla fall närmare tre ton.

Det var så sant, vi skulle ansätta en "Landning" mot ett moln för att känna oss för lite. Av med gasen, farten vill inte gå ned. En brant sväng utan motor. Nu gick farten ned till 300 km/tim. Ut med ställ och klaffar! Där är ett plant och fint moln. Jag planerar ner mot det. Motorn protesterar mot tomgången med ett hotfullt Drum... Drum... Drum... från avgasröret. Så mäktigt låter inte ens en motortorpedbåt, tänker jag. Molnet närmar sig, jag tar spaken bakåt mer och mer och "sätter" Johan. Nu är hastigheten ända nere på det röda. Först nu börjar planet darra och skaka. Stallgränsen är nådd. Jag sitter med berått mod kvar med spaken i magen för att se hur kärran beter sig i en vikning. Sakta och försiktigt, liksom med en ursäktande suck, viker sig Johan rakt fram, tar ny fart och planerar vidare en bit. Oh boy! Vilken kärra! In med ställ och klaffar, nu skall här flygas! Fram med gasen. De automatiska propeller- och kompressorreglagen sköter om att jag inte behöver justera motorn, om jag inte vill öka eller minska effekten förståss.

Jag låter Johan stiga och kommer på ett ögonblick upp på 2.000 m. Johan får svänga fram och tillbaka, jag dyker och stiger. Höjdmätaren vandrar upp och ned som en kompass i ett stormcentrum. Jag blir allt mer hänförd. Med det här planet måtte man kunna göra vad som helst! Jag lyssnar till motorns jämna kraftiga sång. Jag känner dess vibrationer i spaken och de fortplanta sig genom armen raka vägen till hjärtat! Jag njuter som aldrig förr. Det här är livet självt och döden... Medvetandet härom försätter mig i en sagostämning av brusande lycka. Nu ligger jag ovanför molnen. Över mig välver sig den klarblå himlakupan och i öster, högt på himlen lyser solens väldiga eldklot. Stora knippen av gyllengula strålar lyser upp molnen till ett ofantligt, fantastiskt fjällandskap i skimrande vit vinterskrud. Jag sitter andlöst andäktig. Det är ju nästan så man hör änglarna viska.

Men... Klockan visar alltför snart att jag redan varit uppe nära en timme och det är tid att gå hemåt. Jag ökar motorvarvet och kompressortrycket något. Farten går upp ytterligare och motorns röst blir kraftfullare. Plötsligt ser jag konturerna av ett flygplan framför mig. Det är ett fyrmotorigt plan. Johan närmar sig snabbt bakifrån. Det är ju SE-BAM, en av ABA:s ombyggda fästningar. Nu är jag i jämnbredd med den och i nästa ögonblick har jag blåst förbi och trafikmaskinen försvinner "akteröver".

Fältet närmar sig, jag går in tvärs vinden, gör en 90° sväng över märket, tar ut stället, ser att kontrollamporna visar grönt, ställer propellerreglaget för högt varv och kompressorreglaget för max tryck. Skulle landningen misslyckas, kan man ju rädda sig och planet genom att dra på och gå om på nytt. Därefter kontrollerar jag att alla reglage är inställda rätt, svänger 180°, tar ut klaffarna, drar av gasen och går så i glidflykt mot fältgränsen. Nu

Ett, två, tre, fyra, fem, sex, sju, åtta — ja, de' va' alla de'...

närmar sig marken, spaken bakåt, mer och mer, och nu i magen! Så där ja, nu är jag nere. Planet rusar över fältet som ett skenande snälltågslokomotiv och mätaren visar ännu en bra bit över hundra. Sväng inte åt höger, Johan! Fram med vänster fot, fort stötta med litet vänster broms! Ja, det är bra! Nej, inte åt vänster ännu, din lilla rackare.

Så småningom har Johan rullat ut, jag frigör sporrlåsningen, kopplar ifrån strömmen till landställsmotorn, öppnar kylklaffarna och får hålla på en liten stund innan jag är klar med allt. Sedan låter jag Johan rulla in till uppställningsplatsen, skriver i loggboken, spänner mig loss och hoppar ner på marken. Där står kamraterna och mekarna.

Och d e n tanken fyller nog oss alla kamrater: ett härligare plan och ett bättre vapen finns det inte. Låt oss därför göra det bästa möjliga av vår utbildning, så att vi kan gagna vårt land, om bistra tider åter stunda.

A-Ber.

LÄR ER FLYGA...

(Forts. fr. sid. 17).

A:2 certifikatet skall kunna erhållas. Resultatet blir givetvis bättre med 10 Dk timmar under 20 dagar jämfört med 10 Dk under 200 dagar. Flygintensiteten är alltså av stor betydelse och med en normal sådan gäller i regel att, en normal individ kan ensam flyga (normal flygning) en lättflugen flygplantyp efter ett tillräckligt antal Dk timmar.

Här nedan följer några paragrafer ur Meddelanden från Luftfartsmyndigheten nr 9 1944, som kan vara av intresse.

§ 8.

De praktiska proven för ensam-, privat- och trafikflygare äro närmast avpassade för flygning med flygplan, d. v. s ,sådana aerodyner (luftfartyg, som äro att hänföra till systemet tyngre än luften), vars lyftkraft uppkommer genom luftens återverkan på fasta vingytor. För flygning med speciella typer av aerodyner, exempelvis autogiro, meddelar luftfartsmyndigheten särskilda föreskrifter angående prov.

§ 9.

Certifikat för flygare utställes antingen för vissa typer av flygplan eller andra aerodyner (land- och vattenflygplan, en -eller flermotoriga flygplan o. s. v.) eller för vissa slag av dylika luftfartyg flygplan av olika storleksordning, angiven genom motorns högsta effektbelopp, t. ex. högst 150 hkr, högst 300 hkr o. s. v.

§ 11.

Åldersgränserna för första förvärvandet av luftfartscertifikat samt tiderna för olika certifikants giltighet äro följande:

	Minimiålder	Maximiålder	Längsta giltighetstiden för manliga certifikatinnehavare	Längsta giltighetstiden för kvinnliga certifikatinnehavare
	År	År	Mån.	Mån.
Ensamflygare (A:1)	18		12	12
Privatflygare (A:2)	18		12	12
Trafikflygare i förvärvsmässig lufttrafik (B)	19	45	6	4
Trafikflygare i i offentlig lufttrafik (C:1)	21	45	6	4
Trafikflygare i linjefart (C:2)	22	45	6	4

§ 12.

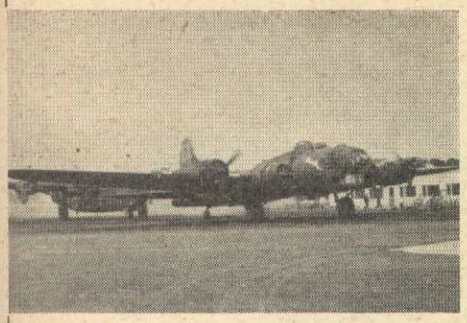
Före avläggandet av praktiska prov för erhållande av certifikat skall aspiranten hava undergått läkarundersökning enligt av medicinalstyrelsen meddelar föreskrifter och därvid blivit godkänd.

Allmänna fordringar för luftfartscertifikat.

(Forts i nästa nr)

Skara 1945. Västergötlands Tryckeri Aktiebolag.

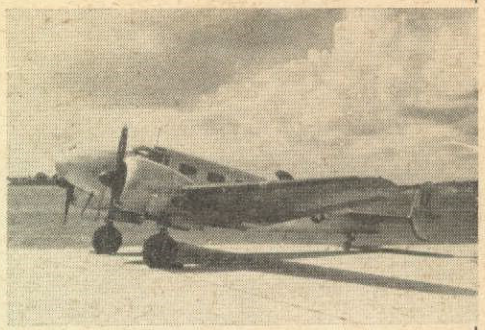
FRÅN VÅR HORISONT



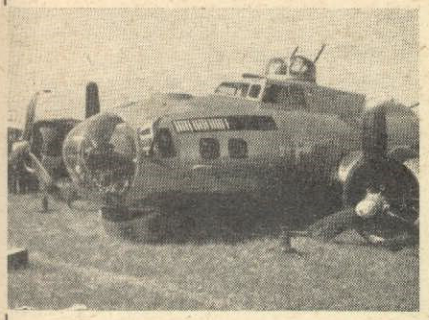
Den sista fästningen lämnar Bromma med kurs på England. ABA och SILA har ju skaffat sig några stycken till minne men vad fick flickorna i Rättvik och Falun? (Foto Vingar.)

Kopior på Vingars foton kan erhållas direkt från redaktionen i följande format och prislägen.
12×18 cm 1 50
18×24 „ 2: 50

Nedan är den första bild av mekanikerns plats i B-29, som frigivits för publicering. Piloten och reservpiloten har befriats från alla motorinstrumenten, som övertagits av en mekaniker, eller »flygingenjör». Det ger piloten möjlighet att koncentrera sig på flygningen och luftstridstaktik. När som helst kan föraren överta samtliga motorreglage och därigenom ensam få full kontroll över planet. Vår »flygmaskinist» åker baklänges i planet och har sin plats bakom reservpiloten.



En Beechcraft har landat på Bromma. Vi betittade den noggrant, då ryktet förtäljer att SAA funderar på att sätta in plan av denna typ för taxi- och ambulansflygningar. Helmetall och vacker som ett smycke, kommer den säkert att klä även i tofflor. (Foto Vingar.)

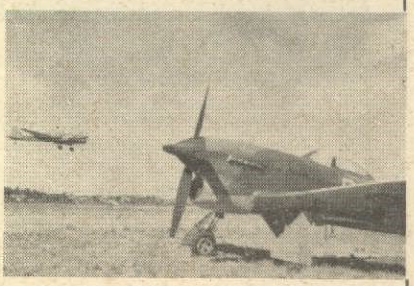


Så kom de hit, skadade och trötta efter åtskilliga raider över Tyskland, flugna av unga grabbar, som snabbt gjorde sig uppskattade och — saknade när de for. Bulltofta som omväxling. (Foto Vingar.)

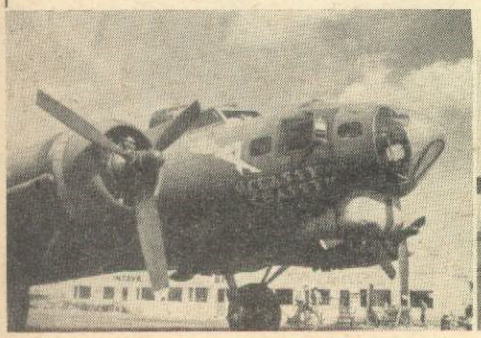
Nedan fr. v. »Classy Chassy» hette fästningen från ovan. Lägg märke till främre kulsprutetornet som manövreras från förarplatsen. Visste ni det? Liten, läcker, hypersnabb och farlig, byggd helt i trä. — Det måste vara Mosquito! Men så värst farlig är åtminstone inte den här — den är obeväpnad — det är generalens egen och flyger ifrån de mesta som finns i luften. T. h. Rekordhållande Mitchellbombaren med 100 bombraider bakom sig besöker Bromma i fredligare ärenden. Flygvapnet lär vara intresserat. (Foto Vingar.)

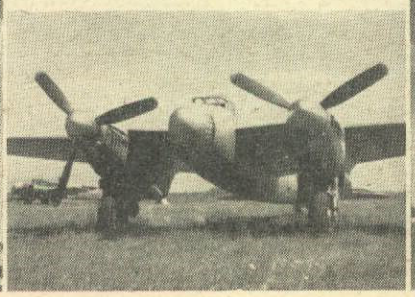
Åter norskt på Bromma. En Lockheed Hudson med de norska färgerna — ett militärt transportplan — är en rätt ovanlig gäst på den svenska flygplatsen. (Foto Vingar.)

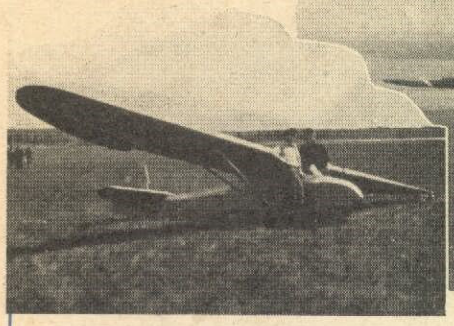
Får ni se den här — så gnugga ögonen — men gör det kvickt! Det är Meteor, det engelska reaktionsplanet som marscherar över 1 000 km/tim! Och stiger lodrätt! (Foto Vingar.)



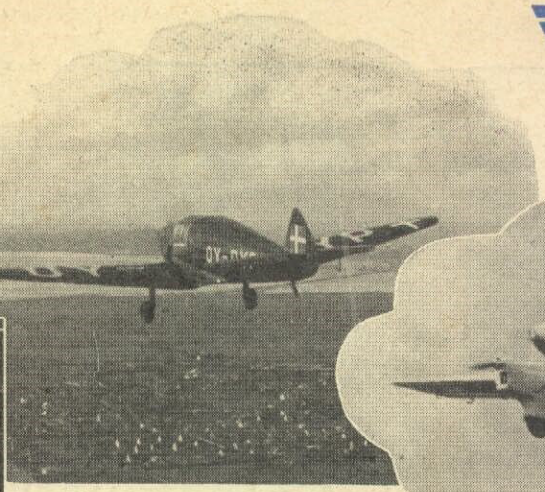
Krig och Fred mötas. Typhoon (engelskt jaktplan) — 92 % motor och vapen, 8 % flygplan — betraktar den danske Focke-Wulf Condor som kommer in för landning. (Foto Vingar.)





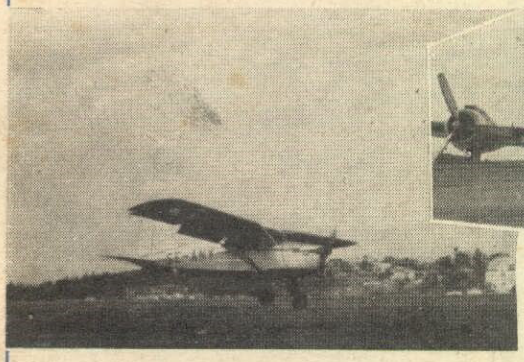


Ålands första segelflygplan, konstruerat och byggt av Hans Stenius, Rafael Bergström och Håkan Österberg. Efter ett halvt års lyckade flygningar är planet förvisat från luften i väntan på typgranskning och besiktning. (Foto Vingar.)



KZ kupé flyger åter fritt över Danmark — och över Bromma, där red. bjudits på provtur. Bra plan för affärsresor och nära idealet för turistflygning.

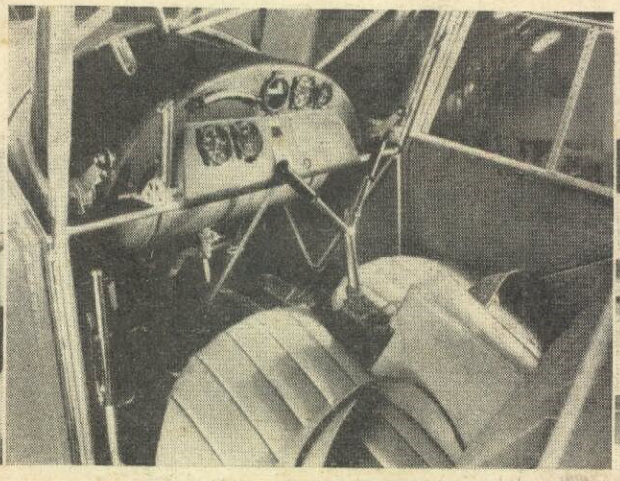
Den vita fredsduvan, KZ IV, som greve Folke Bernadotte använde vid sina ryktbara resor i sammanbrottets Tyskland. Världens bästa ambulansplan? Ja, säger Zoneredningskorpset, och säkert världens vackraste. (Foto Vingar.)



Mera danskt. KZ III:an landar på Bromma med Vingars utflugne red. Med goda landningsegenskaper — genom flaps och slots — kommer KZ III närmast idealet för turist- och nöjesflygning. Nedan i mitten interiör från kabinen. DK side by side — skulle ni trivas? (Foto Vingar.)

Snowball, ATC:s Skymaster står sig gott i sommarsolen på Bromma. Månne det dröjer länge än innan vi får se dessa granna bjässar med svensk beteckning? Nedan t. v.: Tre »generationer» norrländska segelflygare; Sundsvalls Flygsällskaps Ivar Wallerstedt med son samt klubbens nestor Elis Blomkvist. Norrland för flyget var det ja... (Foto Vingar.)

SILAS ombyggda fästningar har blivit populära i Sverige och USA bland personal och passagerare — utom dom som sitter längst fram och inte kan se ut. Betydligt mindre populär är Flygtjänsts hederliga Fokker åtminstone bland mekanikerna som skall starta den gamla damen, — dom når inte upp se... (Foto Vingar.)



Tr. A.-B. Grafiska Konstanstalten Stockholm 1945.
4856.