

AERO

DE FLYGSINNADES TIDNING

Nr 1

1947

Pris 50 öre



Flygnytt från hela världen

Allt detta och mer därtill...



... ja, allt detta och mycket, mycket mer därtill finner Ni varje månad i AERO, de flygsinnades tidning. Tidningen som skrivs, redigeras och utges av aktivt flygfolk, folk som varit med "ända från början".

Prenumerera därför på AERO — och gör det nu, genast. Då får Ni varje månad på ett elegant och lättförståeligt sätt de senaste nyheterna på flygområdet plus många och underhållande, flygbetonade artiklar, trevliga kåserier och glada, friska skämt.

AERO

DE FLYGSINNADES TIDNING

Postbox 19

Stockholm 1

Undertecknad önskar mot postförskott:

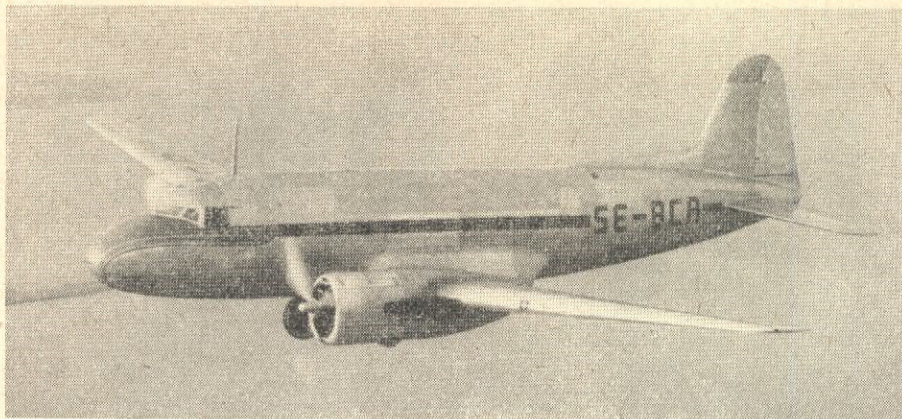
.... st. presentkort på "Aero" helår à kronor 5:—.

.... st. presentkort på "Aero" halvår à kronor 2:75.

Namn:

Bostad:

Adress:



Hypernya och effektiva trafikflygplanet SAAB 90 fick nyligen sitt luftdop över flygstaden Linköping.

Första svenska trafikplanet i luften

Svenska Aeroplanbolaget lancerar nytt passagerarplan

Stockholm—Attunda — nya storflygfältet.

Riksdagen har godkänt propositionen om storflygplatsen vid Halmsjön. Tre miljoner har beviljats för markinköp och sex miljoner för arbetets påbörjande. Flygfältet skall byggas med ledning av alla de erfarenheter som gjorts under kriget, och skall byggas så, att man er håller bästa marginal för framtiden både vad gäller banlängder och tyngden på de plan som kommer att trafikera fältet. Flygfältet kommer att få namnet "Stockholm—Attunda".

Först ämnar man bygga en instrumentlandningsbana om 2.150 m längd och tre bibanor i olika riktningar om 1.800 m. I andra etappen blir det fråga om banorna skall förlängas eller om en eller flera parallellbanor skall anläggas för att öka fältets kapacitet. Goda möjligheter finnes att göra det nya fältet till en flygplats i högsta internationella klass, d v s med huvudbana på 2.550 m och bibanor av 2.150 m längd.

De första nya Mustangerna har kommit.

De femton första av de av flygvapnet nyinköpta Mustangerna har nu anlänt. Planen är fabriksnya och inköptes efter långa förhandlingar med de amerikanska myndigheterna för mindre än 15.000 kronor styck, vilket är synnerligen billigt för ett plan, som torde ha dragit det tiodubbla i tillverkningskostnad. Planen flögs till Bulltofta av amerikanska piloter.

Flygtraktat med England.

En svensk-engelsk överenskommelse om reglering av flygförbindelserna mellan Sverige och Storbritannien har undertecknats i London. Överenskommelsen innebär, att svenska plan i Storbritannien och

brittiska plan i Sverige får sätta av och ta emot passagerare, post och gods, även då det gäller plan som bara mellanlandar.

Etiopisk visit på Bromma.

Det första etiopiska flygplan, som varit norr om Medelhavet, har gjort en visit på Bromma. Med planet följde greve von Rosen, chef för Etiopiens flygvapen, samt chefsinstruktören vid detta flygvapen kapten Grönberger. För det exotiska inslaget svarade tre etiopiska flygkadetter, som hade kommit till Sverige för att titta på SAAB Safir, av vilket plan det etiopiska flygvapnet inköpt fyra, vilka skall användas som skolflygplan.

Första helikoptern kommer i januari.

Ostermans Aero kommer i mitten av januari erhålla tre Bell-helikoptrar — de första som Bell Aircraft Corp. sålt till utlandet. Till en början skall planen endast användas att förbereda marknaden genom demonstrationer och utbildning av förare.

Helikopterköpet har ordnats av Osterman Aeros representant, kapten Nils Seefeldt, som i USA utbildat sig till helikopterpilot och därmed är den första svensk, som kan ståta med denna titel.

SAAB:s Scandia provflügen.

— Det är inget annat än gott att säga om Scandia, förklarar SAAB:s förste provflygare, kapten Claes Smith, efter senaste SAAB-skapelsens luftdop. Intresset bland de utländska spekulanterna lär ha visat sig mycket stort. Praktiskt taget alla stora flygbolag i Europa med undantag av engelsmännen har låtit höra av sig — man räknar med sammanlagt 100 beställningar i sinom tid. Serietillverkningen beräknas kunna börja först 1948.

10.000 timmar i luften.

När Scandinairs Passad landade efter den första reguljära turen på linjen Stockholm—Åsne (Forts. å sid. 34)



TIDNINGAR

för

FLYGSINNADEN

☐ American Aviation ..	2 nr i mån.	22:—	Helår
☐ Model Airplane News	1 nr i mån.	10:—	
☐ Model Craftsman ..	"	17: 50	
☐ Model Railroader ..	"	15:—	
☐ Popular Mechanics ..	"	14:—	
		2 år	
☐ Popular Science	"	30:—	Helår
☐ Radio News	"	30:—	
☐ Skyways	"	18:—	
☐ Flyv	"	6:—	
☐ Luftsport	"	5:—	
☐ Aeromodeller	"	13:—	
☐ Aeronautics	"	21:—	
☐ Aeroplane	1 nr i veck.	46: 50	
☐ Aircraft Production..	1 nr i mån.	27: 65	
☐ Flight	1 nr i veck.	48: 50	
☐ Aviation Francaise ..	"	17: 50	
☐ Espaces	1 nr i mån.	32:—	
☐ Flying	"	14:—	
☐ Teknik for Alle ...	2 nr i mån.	15:—	
☐ Interavia	6 nr per år	21:—	

Prislista över all världens flygtidskrifter erhålles gratis vid rekvisition från vår prenumerationsavdelning.

HALLVIGS FÖRLAG

Prenumerationsavdelningen

Postbox 19

Stockholm 1

Undertecknad prenumererar på med ☒ betecknade tidskrifter. Likviden insättes på giro 19 13 32, insändes i frimärken, uttages mot postförskott.

Namn:

Adress:

..... Aero 1.

Vi presentera:



FLEET
Canuck

— ett tvåsitsigt kanadensiskt lättflygplan i den prisbilliga klassen, byggt för ett klimat motsvarande det nordiska och därför det idealiska planet för svenska privatflygare, klubbar och flygbolag

FLEET AIRCRAFT LIMITED
FORT ERIE ONTARIO CANADA

Närmare upplysningar: tel. Stockholm 33 90 39

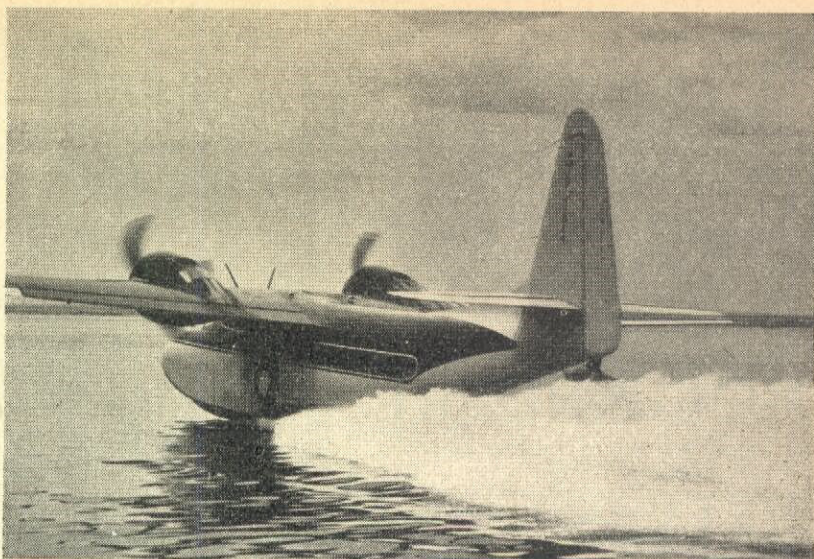
AERO

DE FLYGSINNADES TIDNING

Nr 1

Ärg. 3

1947



Grumman "Mallard", elegant och snabb amfibie av amerikansk konstruktion.

NYA FRISKA TAG!

Vi står inför ett nytt år — en viktig milstolpe i vår tidnings historia. Det första steget har tagits, när det gäller förverkligandet av vår tidnings mål — att göra hela det svenska folket flygsinnat.

Under det år som gått, har vi kunnat glädja oss åt en allt större läsekrets, allt fler prenumeranter och en ständigt växande upplaga — detta inte endast i Sverige, utan även i de nordiska grannländerna. Vi har aldrig slagit på stora trumman för oss själva — vi vet att det är tomma tunnor, som skramlar mest. AERO:s framgång har kommit helt spontant, vilket bevisar att vår tidning fyller ett verkligt behov.

Det gångna året har betytt mycket för flyget. Fredsflyget har kommit igång på allvar — både trafikflyget, sportflyget och segelflyget — men vi måste tyvärr konstatera, att det ännu på sina håll finns en brist på förståelse för flyget, som måste överbryggas. Ännu står vi endast på tröskeln till flygåldern.

Vi ser som en av AERO:s uppgifter att övervinna detta misstroende, och att genom sakliga, vederhäftiga artiklar ge upplysning om flyget.

Vår tidning vänder sig därför inte endast till de aktiva flygarna, utan även till den stora, flygintresserade allmänheten. Därför kommer AERO inte bara att innehålla artiklar, som kan ha uteslutande intresse för fackmannen, utan även intressant och underhållande lektyr, anpassad för den flygintresserade allmänheten.

AERO kommer att ge en populär och klar bild av flyget 1947. Reportage och aktuella nyheter, artiklar om all världens flyg, det bästa, utvalda bildmaterial, som överhuvudtaget kan anskaffas — allt detta kommer AERO att bjuda sin läsekrets under det kommande året. Ingen möda kommer att lämnas ospard, när det gäller att bjuda våra läsare det bästa på flygets område.

Därför har AERO under det gångna året ytterligare utvecklat sina förbindelser. Till tidningens förfogande står många av världens främsta flygexperter, vilka till-

sammans med de skickligaste flygskribenter kommer att bidra till att göra tidningen just sådan Ni vill ha den. Runt hela världen har AERO byggt upp en effektiv service, som garanterar att AERO alltid kan bjuda Er ett koncentrat av allt det som händer på flygområdet.

Många läsare har skrivit till oss, och framhållit som sin mening, att det enda felet med AERO är att den kommer så sällan. Tyvärr måste vi ärligt erkänna, att AERO under det gångna året ibland blivit försenad. Detta har haft sin orsak i rent tekniska omständigheter — svårigheter att finna ett tryckeri, som kan åta sig tryckningen av vår tidning med dess förhållandevis stora upplaga, svårigheten att få fram papper m m. Dessa svårigheter ligger nu emellertid bakom oss, och vi är övertygade om att AERO skall kunna nå läsekretsen regelbundet varje månad. Och för att tillfredsställa dem, som anser att en månadstidning inte kan tillfredsställa alla anspråk när det gäller en perfekt nyhetsförmedling på flygets område, för dem utger vårt förlag veckobulletinen FLYGNYTT FRÅN AERO, vilken tidning ger ett koncentrat av de senaste nyheterna inom flygområdet.

AERO och FLYGNYTT FRÅN AERO är inte de enda publikationer, som utges av Hallvigs Förlag. I våras startades HOBBYMAGASINET, den nya tidskriften för landets hobbyentusiaster, och i höstas MODELL-FLYGTIDNINGEN. — Det stora intresse, som mött dessa båda tidningar, kommer utan tvivel att betyda mycket för hobbyintresset i vårt land, och för modellflygets vidkommande en ytterligare uppräckning.

Till slut kan poängteras, att AERO är en fri tidning, som skrivs och redigeras av unga, aktiva flygjournalister, tecknare och fotografer, som alla önskar komma med något nytt. Och tidningens medarbetare gör det inte av förvärvsbegär, utan av entusiasm och intresse för flygets sak. AERO är alltså lika mycket Er som vår tidning!

Redaktionen.

Lockheed "Constellation" används flitigt av det holländska flygbolaget K. L. M.

HOLLÄNDSKT FLYG

ÄR STATT I RASANDE UTVECKLING

därom vittnar denna specialartikel för AERO av diplomingenjören W. A. Loewenthal



Det fanns en tid, då det sjöfarande Holland överglänste alla andra länder. Detta lilla lands stora söner hade som mål att låta Hollands flagga vaja över alla världshav — vilket även kom att betyda grundandet av ett stort kolonialvälde. Det var en tid, då handel, industri, vetenskap och konst blomstrade.

Ett århundrade senare sökte det flygsinnade Holland överträffa andra länder — inte genom stora upptäckter och uppfinningar på flygområdet, inte genom hastighets- eller distansrekord, och inte heller genom betydelsefulla industriella nyskapelser eller storstilade produktions-siffror — utan genom organisationstalang och genom en levande vilja att åstadkomma resultat.

Så kom KLM till, det äldsta flygbolaget i världen, och på så sätt kunde Holland

nå en förstarangsställning bland världens flygande nationer. Medan andra länder byggde upp sin inländska flygtrafik och sökte få denna att fungera med tillfredsställande regelbundenhet, startade Holland sin flyglinje Amsterdam—Batavia. Först flögs denna linje en gång var fjortonde dag, sedan en gång i veckan, och sedan med ett urverks precision tre gånger i veckan. Men denna lovande utveckling avbröts abrupt genom kriget.

Fem år efter krigsutbrottet — vi finner Holland efter ett fruktansvärt krig, efter en exempellös, organiserad utplundring, förstörda städer och samhällen, hela landsdelar satta under vatten, ett i grund förstört kommunikationsväsende och med befolkningen försvagad av hunger och umbäranden.

Men trots detta var holländarnas livs-

kraft obruten, kvar fanns den gamla betsviljan, den medfödda, traditionella jan till framåtskridande. Med all sam energi sattes återuppbyggnadsarbete gång, och i dag kan man överallt se krigets skador repareras, hur förlorad räng på alla områden med jättesteg å vinnes, och hur Holland åter står i sin sen bland de flygande nationerna.

Den flygande holländaren — en symbol för ett rolöst kringflackande haven — är i dag ett emblem på alla ländska trafikflygplan, och kan ses i alla världens hav och kontinenter.

Inte endast när det gäller flygtrafik har Holland utmärkt sig, utan även det gäller flygplanskonstruktion har landet ett gott rykte. Fokker och Koolhoven — två pionjärer i flygning och flygplansbygge — är namn, som nått seende långt utanför landets gränser. förstod att bygga upp en nederländsk flygindustri, vilken inte blott täckte det landets behov utan även stod utlandet i tjänst. Kriget träffade dessa unga ingenstrier mycket hårt: fabrikererna blev skadade genom bombardemang och en del av maskinutrustningen fördes till Tyskland. När sedan befrielsen kom, man därför inför ett mycket stort problem, när det — trots bristen på verktyg, maskiner, material, utrymmen och personal — gällde att återuppbygga holländska flygindustrien. Fem års insatser från de tekniska framstegen i flygproducerande länderna, ställde vid de holländska ingenjörerna och teknikererna inför ett icke lättlost problem och svårt hinder i den återupptagna verksamheten.

Den holländska flygplatsen Schiphol synnerligen internationellt betongad. intill en vy över flygplatsen med ett Aero transports flygplan.



Därtill hade flygplansproduktionen i de allierade länderna tagit en sådan omfattning, att man i Holland allvarligt övervägde, om en nationell flygindustri verkligen hade sitt berättigande, om en fabrikation i mindre skala kunde ha räntabilitet, och om inte en import av flygplan skulle vara mer fördelaktig än en tillverkning inom det egna landet.

Situationen övervägdes grundligt av en nederländsk regeringskommission. Undersökningen fick till resultat, att man ansåg en inhemsk flygindustri livsviktig, men att en återuppbyggnad måste ske med hjälp av regeringssubventioner. Från den holländska regeringens sida tillförsäkrades därför vittgående stöd, varvid man dock uttryckte en önskan om att de olika holländska flygindustrierna måtte koncentreras.

Bristen på flygplan och behovet av sådana i Holland är stort. Man behöver trafik- och fraktflygplan för de stora flygbolagen, flygplan för försvaret, flygplan för affärsmän, luftdroskor och sportflygplan. Behovet i det egna landet rättfärdigar sålunda en inhemsk, holländsk flygindustri — om det i framtiden även kan bli fråga om export, skall ej här talas. Dock förefaller det ganska sannolikt, att holländska flygplan också i utlandet kan räkna med en marknad och få god avsättning.

Den främsta flygindustrien i Holland är Fokkerverken i Amsterdam. Det är dock en öppen fråga, om fabriken inte kommer att flyttas från Amsterdam, då stadens myndigheter gjort vissa svårigheter. Frågan är om provflygningar kan tillåtas över stadsområdet, och om inte dessa flygningar försvårar den vanliga flygtrafiken på det närliggande flygfältet Schipol. Även i samband med den diskuterade koncentrereringen av de holländska flygindustrierna kan man tänka sig en förflyttning av Fokkerfabrikerna.

I avvaktan på denna frågas lösning har Fokkerfabrikerna börjat driften. På uppdrag av Kgl. Nederländska föreningen för Luftfart tillverkas 66 segelflygplan, av vilka många är leveransklara. Ett annat löfdesrikt uppdrag för Fokker är byggandet av 100 fyrsitsiga affärsflygplan för firma Fritz Diepen NV, ett uppdrag, som subventionerats av den holländska regeringen under förutsättning att 40 av dessa flygplan avses för export. Planen är av typ Fokker F-25 Promotor, ett monoplan utrustat med indragbart trehjuligt landställ, skjutande propeller och en 185 hkr Continental Boxer-motor. Med en aktionsradie på 650 km är marschhastigheten 215 km. Priset på detta plan kommer att ligga mellan 33.000—40.000 kr. Omkring 800 arbetare kommer att ha sysselsättning med detta uppdrag under åtta månader.

Från Fritz Diepen har Fokker vidare erhållit en order på 8 flygplan av en förbättrad version av Koolhoven FK-43, vilka plan skall insättas som luftdroskor, samt en order på 3 skolflygplan av typ Fokker S-9. Samarbetet mellan Fokkerfabrikerna och firma Fritz Diepen karakteriseras av det förhållandet, att det sistnämnda företaget har agenturen för alla länder på av Fokker byggda civilflygplan under 750 kg nyttovikt.

Fokkerfabrikerna har f n även hand om översyn och modernisering av 20 KLM-plan, 4 Skymasters för Portugal, 5 Dakota-plan för Finland, några maskiner för det

holländska flygvapnet (LSK), för riksflygskolan samt för några privatpersoners räkning.

Fokkerfabrikerna sysslar inte bara med flygplansbygge — 75 bussar för 52 passagerare bygges f n på uppdrag av den holländska järnvägsförvaltningen. Sammanlagt arbetar hos Fokker omkring 1000 man, vartill kommer ytterligare 100, vilka är sysselsatta med byggandet av nya fabriks-hallar. Dessa blir dock endast av provisorisk karaktär, då ännu intet är bestämt om Fokkerfabrikerna kommer att få stanna i Amsterdam eller ej.

Mellan Fokkerfabrikerna och Beech Aircraft Corporation, Wichita, Kansas, U.S.A., har överenskommelse träffats om ett vittgående samarbete. Beech Aircraft har förvärvat licens för samtliga Fokkertyper för Amerika, och Fokker har övertagit licensrätten på flera av Beech Aircrafts typer. Ett antal holländska flygtekniker och ingenjörer har rest över till Amerika för att deltaga vid konstruktion och bygge av ett ultramodernt flygplan med reaktionsdrift, och därmed samtidigt göra sig förtrogna med den moderna amerikanska flygindustrien. Samarbetet kommer emellertid inte att betyda, att Fokkerfabrikerna råkar i ekonomiskt beroende av utländska företag, utan det holländska företags självständighet kommer att fullständigt bibehållas.

Fokkerfabrikerna skall även erhålla maskinell utrustning och verktyg från Beech Aircrafts stora förråd, vilket behövs för att täcka de stora luckor, som föranletts av den tyska ockupationen.

Även den holländska flygfabriken Aviolanda i Papendrecht har knutit värdefulla förbindelser med utlandet. Så har Fairey i England träffat överenskommelse med Aviolanda om tillverkning av flygplan-delar till ett större antal Fairey Firefly, som beställts av det holländska marinflyget. Också här kan man lägga märke till den direkta eller indirekta subvention, som den holländska regeringen utlovat för att sätta flygindustrien i verksamhet igen.

Denna översikt skulle inte vara fullständig, om man inte nämnde skeppsvarvet N. V. Kon. Matschappij "De Schelde:s

flygindustriella avdelning i Dordrecht, samt företaget N. V. Van Kuyk, Leende. Vid den sistnämnda fabriken arbetas för närvarande på ett reseflygplan av typ "Havik 30000" för sex till tio passagerare. Detta plan har fyra motorer om vardera 350 hkr, vilka parvis verkar på en propeller. Dessutom arbetar man på ett tvåmotorigt godsflygplan av typ "Havik 6000" med ett 700 kubikmeters lastrum och en inbyggd tre tons kran. Båda planen är i det närmaste uteslutande byggda i trä.

Naturligtvis måste man beklaga, att den holländska flygindustrien inte kunnat dra nytta av de stora efterkrigsbeställningarna. KLM anskaffade amerikanska plan, och marinflyget beställde Fireflies i England. De delvis förstörda fabriken, de bortförda maskinerna, materialbristen och arbetskraftsproblemet tillät inte den inhemska industrien så stor produktionskraft, att den kunde ha tillfredsställt all efterfrågan och alla anspråk. Därmed tvingades man till inköp i utlandet. Otivelaktigt torde dock här finnas en stor framtid för den holländska flygindustrien, så fort den nått avsedd produktionskraft.

Ovan har nämnts firma Fritz Diepen Vliegtuigen NV:s framgångsrika verksamhet som generalagent för Fokker. Här är det fråga om ett nytt företag, ett bolag med nya och goda idéer, vars praktiska utförande synes tala för framgång. Fritz Diepen kommer från automobilbranschen. Såsom lideseffull amatörpilot byggde han i hemlighet under ockupationen — med mycket primitiva medel och med hjälp av delar från nedskjutna allierade och tyska plan — ett tvåsitsigt sportflygplan med skjutande propeller och en 100 hkr:s Ford V 8-motor. Med detta flygplan, vilket hade tillfredsställande flygegenskaper, började och slutade Fritz Diepens flygplansfabrikation. Bolaget ombildades till flygplansförsäljningsbolag, vilket förutom med handel av flygplan sysslar med luftdrosktrafik samt med service för privatflygare. De åtta hos Fokker beställda fyrsitsiga planen torde, när denna artikel läses, redan ha insatts i luftdrosktrafik. I början av detta år kommer de första av de hos

(Forts. å sid. 24)

Holländskt flyg

är den samlande rubriken för den artikelserie om det holländska flyget diplomingenjör W. A. Loewenthal utarbetat för AERO. Även i fortsättningen kommer AERO att ägna stor uppmärksamhet åt det holländska flyget, som för närvarande befinner sig i rasande utveckling.



W. A. Loewenthal

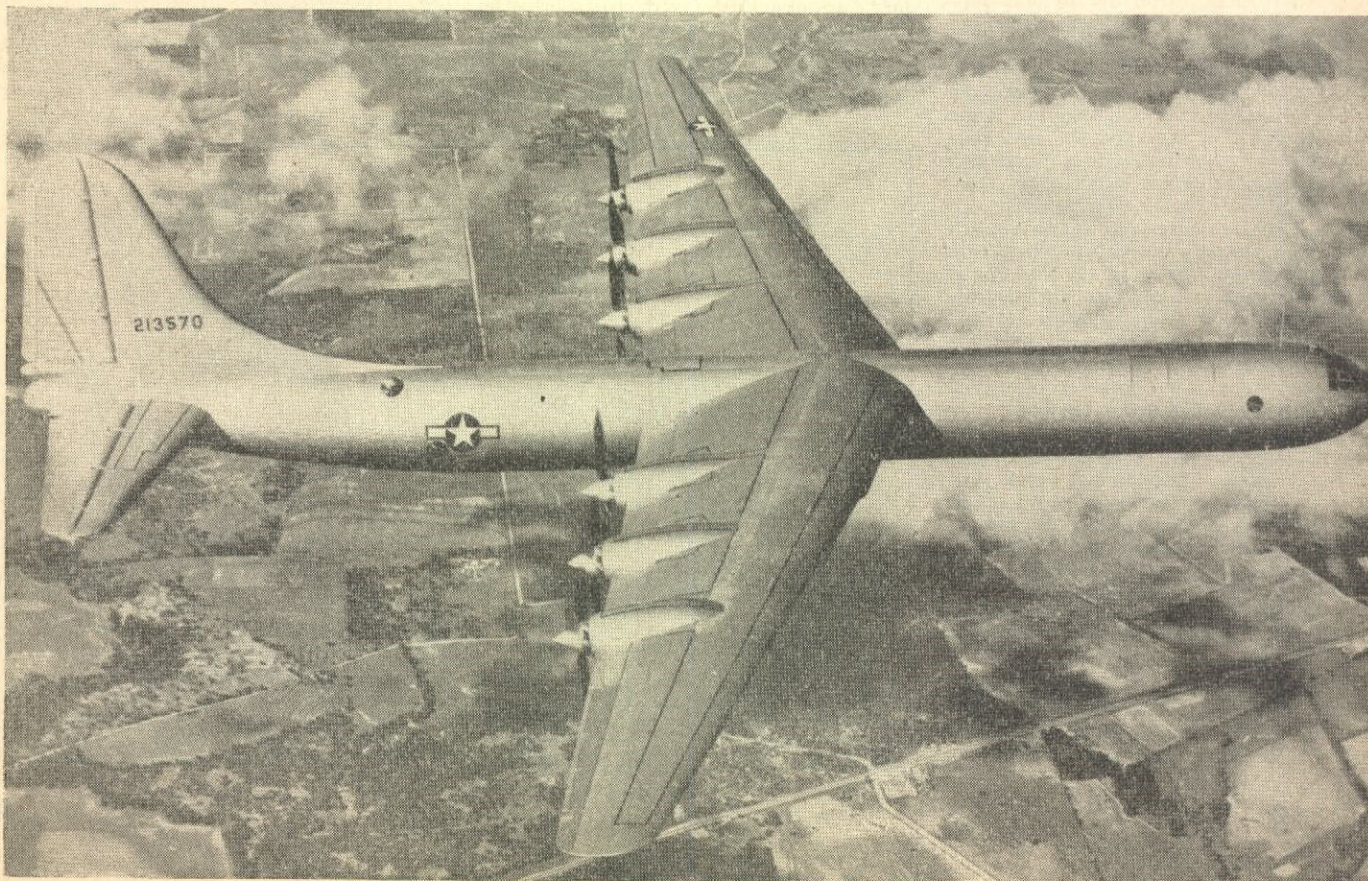
är diplomingenjör och flygskribent till yrket. I och med detta nummer inträder han som holländsk representant för AERO, som därigenom får en av Hollands främsta flygpennor till sitt förfogande.

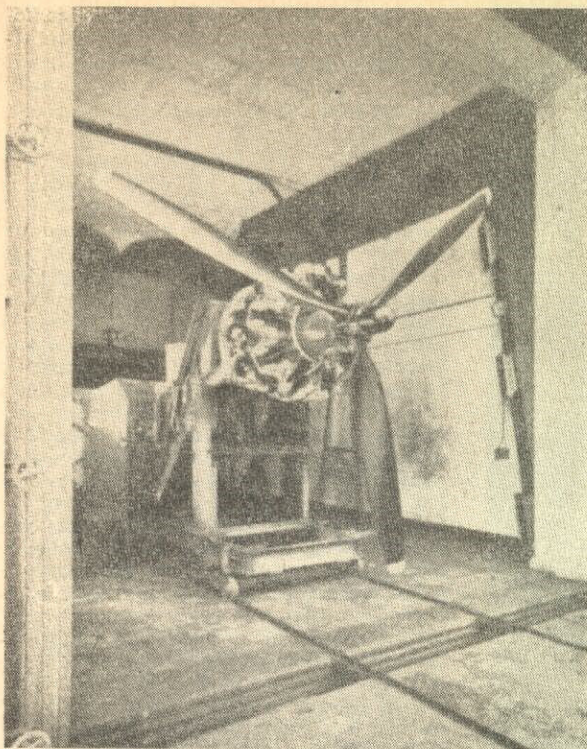


Världens för närvarande största landflygplan — sexmotoriga Consolidated B-36 — provflögs nyligen med gott resultat. På denna sida ett par vackra flygbilder från provflygningarna.

CONSOLIDATED

B36





Brittiska flygvapnets provningsanstalt

R.A.F:s provningsanstalt, The Royal Aircraft Establishment eller R.A.E., är Storbritanniens förnämsta institution för flygforskning och därmed närbesläktade vetenskaper. Det är vid det här laget en ganska gammal institution, vars historia går tillbaka till 1878, då krigsdepartementet började sina experiment med observationsballonger i Woolwich. Verksamheten flyttade 1892 till Aldershot och 1905 till Farnborough. Här konstruerades, byggdes och provades med växlande framgång styrbara ballonger och luftskepp, men så småningom inriktades största intresset på flygmaskiner och 1910 inköptes ett Farman biplan. Sex år senare beslöt regeringen att överlämna all flygplans- och motorkonstruktion till den privata industrien, men Farnborough bibehölls dock som en central forskningsanstalt med uppgift att verka som konsulterande organ för industrien och vapenslagen i alla aeronautiska frågor.

Under de senaste sex eller sju åren har R.A.F. tillförts många olika flygplans-typer, vars namn nu är allmän egendom — Hurricane, Spitfire, Wellington, Mosquito, Lancaster, Meteor och många andra — och som bär vittnesbörd om den brittiska flygindustriens stoartade insatser under kriget. En stor del av äran för tillkomsten av alla dessa olika flygplanstyper och motorer tillfaller dock R.A.E. På grund av institutionens intima kännedom om vapenslagens operativa behov har den också varit i stånd att förse dem med en mängd nya konstruktioner för alla slag av flygutrustning.

Provningsanstalten arbetar efter två linjer. För det första är den rådgivande för flygindustrien och flygvapnet i alla frågor rörande konstruktionen av flygplan och motorer. Den sysselsätter ett stort antal forskare för teoretiska och praktiska undersökningar, i laboratorierna såväl som i luften. Forskarestaben utgöres av specialister på olika områden, aeronautiska problem, motorer, flygplanskonstruktion, materialprovning osv. Denna fundamentala forskning kompletteras ständigt med fortlöpande undersökningar av fel, bristfälligheter, olyckor osv, varigenom erhålles en ständigt växande fond av erfarenhet med de mångskiftande praktiska förhållanden, vilket allt bidrar till en säkrare konstruktionsteknik. Denna rika fond av erfarenhet och kunskaper ställes beredvilligt till flygindustriens förfogande, och denna berikar i sin tur institutionen med sina erfarenheter. Detsamma är förhållandet med samtliga vapenslagen, som snabbt låter R.A.E. ta del av sina behov och erfarenheter.

Den andra huvuduppgiften är att genom fortlöpande studier av flygvapnets behov utveckla och konstruera all nödig flygutrustning, såsom autopiloter, navigationsinstrument, syrgasutrustning, flygkameror, bomb-, kanon- och kulsprutesikten,

bombfällningsanordningar, elektrisk utrustning, radio och ekoradio — för att här nämna endast några av de viktigaste. R.A.E. har vunnit industriens förtroende och ett intimt samarbete har uppstått när det gäller att massproducera detta slags utrustning. I många fall har industrien bidragit vid tillkomsten av de ursprungliga experimentmodellerna.

Aerodynamisk forskning: De höga flyghastigheternas problem.

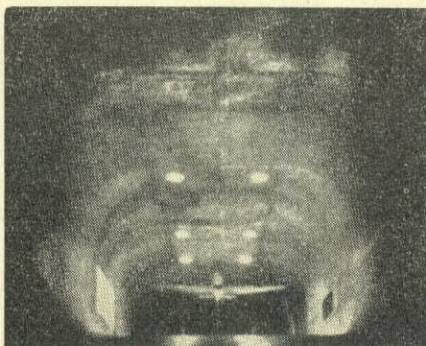
Aerodynamikens lagar reglerar all flygning, och framsteg i denna vetenskap vinnas endast genom en kombination av teoretiska undersökningar, laboratorieexperiment och praktiska iakttagelser i luften. R.A.E:s arbete omfattar alla tre. På det rent vetenskapliga området samarbetar institutionen med det Aeronautiska forskningsrådet (Aeronautical Research Council) och Statens fysiska laboratorium (National Physical Laboratory), och på det tekniska med flygindustrien. Området är så omfattande att det här endast är möjligt att i största korthet behandla ett enda

problem — de höga hastigheternas problemkomplex.

Med de framsteg som på senaste tid gjorts med reaktionsdrift är nu hastigheten hos ett modernt jaktplan så hög att luftens sammanpressning starkt inverkar på luftströmningen kring maskinen. Detta ger upphov till fenomen som man aldrig behöver räkna med vid vanliga flyghastigheter. Men då farten ökas så att luft-hastigheten lokalt vid flygplanet uppnår ljudhastigheten inträffar kompressionsstötter med en stark motståndsökning som följd. Med en vanlig vinge inträffar detta kompressibilitetsfenomen då planetas hastighet närmar sig 800 km/tim eller vid ungefär två tredjedelar av ljudets hastighet. Ökas farten ytterligare ökas kompressionsstöterna så att planetas stabilitet och styrförmåga går förlorade.

För att närmare undersöka dessa fenomen har en vindtunnel för höga hastigheter byggts vid Farnborough, som tillåter provning av modeller med en spännvidd på närmare 2 m med hastigheter överstigande 950 km/tim. Denna tunnel påbörjades redan 1937 och har varit i ständigt bruk ända sedan 1942. Den består av en stor järncylinder, vari lufttrycket för att spara kraft kan reduceras till en tiondel av det normala atmosfäriska trycket. Denna reduktion av trycket inverkar dock inte på de fenomen som här studeras på grund av att ljudets hastighet är oberoende av lufttrycket. Däremot sjunker den vid lägre temperaturer. Provmodellen är upphängd i en automatisk anordning som mäter de på vingen verkande krafterna samt krängningsmomenten. Alla moderna brittiska hastighetsplan ha provats i vindtunneln under konstruktionsstadiet och resultat av största värde har därigenom kunnat erhållas.

Det har alltid varit R.A.E:s arbetsprincip att i alla möjliga fall kontrollera de i laboratorierna erhållna resultaten med



Ovan interiör av provrummet i en vindtunnel för höga hastigheter.

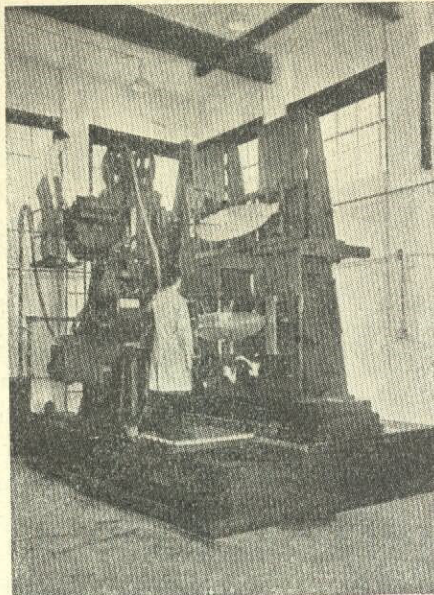
praktiska provflygningar. Dessa utföres vanligen av skickliga flygare från R.A.F. och flottans flygvapen, och institutionens vetenskapliga och tekniska personal medföljer som observatörer utom då det gäller enkelsitsiga jaktplan, då man måste sätta sin tillit dels till pilotens personliga observationer, dels till automatiskt registrerande instrument.

Resultaten av vindtunnelproven kontrolleras genom att stört dyka planet från en höjd av c:a 12.000 m, varunder planets uppförande registreras. Dessa dykprov har utförts med många olika typer, särskilt med Spitfire, Mustang och Meteor. Under en provdykning från 9.000 m med en Spitfire uppnåddes en hastighet av nära 90 % av ljudets. Då planet befinner sig i kompressibilitetsområdet förloras styrbarheten i viss utsträckning och full flygkontroll erhålles inte förrän planet kommit ner på lägre höjd, där dess hastighet sjunker i förhållande till ljudets. Dessa provdykningar göres därför ofta med livet som insats och många av R.A.E:s provflygare har också erhållit utmärkelser för sitt arbete.

Materialprovning: Styrka och styvhet.

Ett flygplan måste förena lätthet med styrka, och ett modernt plan utgör ett underverk av konstruktionsteknik. Varje detalj måste konstrueras med största omsorg och vara baserad på omfattande kalkyler. Provningar äro emellertid ofrånkomliga, då konstruktören enbart med beräkningar inte är i stånd att analysera hela det komplex av påfrestningar som konstruktionen utsättes för i luften. Alla konstruktörer provar därför sina detaljer, men få har tillgång till egna anläggningar stora nog för provning av hela flygkroppar. R.A.E. är emellertid utrustad för provning av fullständiga plan i en storlek t o m överstigande Lincolnbombarens, och provningar i full skala utföres därför ofta i samarbete med industriens konstruktörer och deras personal.

Dessa prov kompletterades med ingående undersökningar av brister och olyc-



Keller automatisk maskin för massreproduktionsarbete.

kor ger värdefulla kunskaper både om den provade flygplanstypen och om flygplanskonstruktioner i allmänhet. Svagheter upptäckas och elimineras och planets bärförmåga förbättras. Den senare egenskapen kan därefter komma till uttryck i ökad lastförmåga, ökad motorstyrka för bättre prestanda eller ökad bränslekapacitet resulterande i längre aktionsradie.

Sedan krigsutbrottet har c:a 30 vingar och 15 hela flygkroppar provats till sammanbrott. De största detaljer som hittills utsatts för förstörelseprov är en hel flygkropp till en York och ett par Lincolnvingar. Som ett exempel på de värdefulla resultat som erhållits genom dessa provningar kan nämnas ett R.A.F.-plan världsberömt för sin anpassningsduglighet och prestanda. Vingens lyftförmåga ökades med 40 % genom provningar och gav kon-

struktören möjlighet att upptäcka en lokal svaghet som därefter kunde elimineras genom några smärre ändringar.

Material: Korrosionsbekämpning.

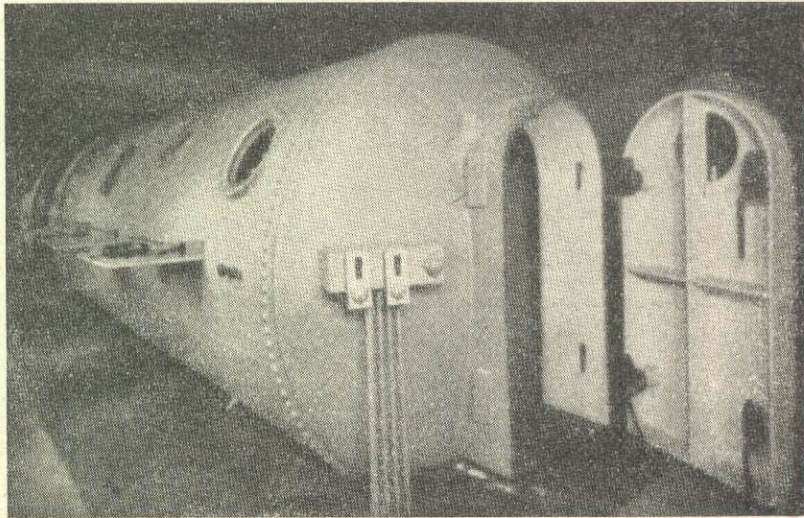
Förutom undersökningarna och provningarna av flygkonstruktionerna är det av största betydelse att de i flygplanen använda materialen skyddas mot korrosion. Sektionerna äro i allmänhet tunna och säkerhetsfaktorn har reducerats till den minsta möjliga som är förenlig med säkerheten. Men de aluminiumlegeringar varav ett modernt flygplan består äro utsatta för olika slags korrosion. Äro de angripna delarna synliga kan den bekämpas relativt lätt, men när korrosionen uppstår inuti materialet blir problemet allvarigare. R.A.E. har i samverkan med industrien i många år arbetat med korrosionens problemkomplex och detta arbete har lett till en betydande reduktion av korrosionsrisken. Men fortfarande är det mycket svårt att förebygga korrosion i sådana för rutininspektion otillgängliga delar av flygplanet som t ex inuti vingarna, där fuktighet gärna samlas — särskilt i tropikerna — med åtföljande allvarliga korrosionsrisker. Men även i dessa fall har det blivit möjligt att vidta vissa åtgärder, som ehuru de inte ge absolut garanti mot korrosion dock betydligt reducerat riskerna för att den skall uppstå.

Man bör lära sig av sina misstag — och på intet område är detta viktigare än med flygplan, där kraven på ständigt förbättrad prestationsförmåga lett till att varje gram av materialen måste utnyttjas till det yttersta. Det är därför som ingående undersökningar av felaktigheter och brister hos materialen i alla planets delar, motorer och utrustning utgör en så viktig del av institutionens verksamhet. Stora framsteg ha vunnits genom detta arbete och erfarenheterna ställs fullt till industriens och flygvapnets förfogande.

Kraftaggregat: Motorer, propellrar, turbiner.

Under senare år har R.A.E. inte vare sig konstruerat eller byggt några vevmotorer. Det huvudsakliga arbetet på motorområ-

Dekompressionskammare vid R. A. F:s fysiologiska laboratorium, visande t v personal under träning för utförande av arbete i förtunnad luft och t h kammaren sedd från utsidan.



det har varit inriktat på vissa viktiga delar, i all synnerhet kompressorer. Experiment har utförts med användning av flytande syre och kväveoxidul i avsikt att uppnå temporär stegring av motoreffekten på stor höjd. Det har t ex visat sig möjligt att med användning av kväveoxidul öka Mosquito-planets hastighet med 65 km/tim på 8.500 m.

Likaså har R.A.E. utarbetat en ny matningsmetod för en förgasartyp, som nu begagnas med den sk Hobson-R.A.E.-injektorn använd på Sabre- och Hercules-motorerna, och liknande anordningar har börjat användas i de senaste modellerna av Merlin- och Griffon-motorerna. Ett omfattande arbete har också nedlagts på vevmotorns tändning i avsikt att förbättra magnetens och tändstiftens funktioner på stor höjd. Samtidigt har även startproblemet vid låga temperaturer varit föremål för ingående undersökningar företagna i stora kylrum. Genom användningen av lättflyktigt startbränsle och ett rutinemässigt startförfarande kan starter vid -40°C eller -50°C nu garanteras.

Vevmotorn begagnar propellern för att förvandla den alstrade motorkraften till stötkraft. Vid institutionen har provats ett stort antal propellerkonstruktioner för att utröna att inga sprickor uppstår i bladen genom materialutmattning. Propelleravdelningen har framför allt gett stora bidrag till framställning av propellerblad av trä.

Arbetet på gasturbiner började redan för tio år sedan, och tempot har stadigt ökat efter 1940. Ansträngningarna ha i främsta rummet varit inriktade på grundläggande forskning i turbinbladens aerodynamik och förbränningsprocessens problem. I en gasturbin är det av allra största vikt att uppnå högsta möjliga kompressorverkan och institutionen har spelat en ledande roll vid utvecklingen av axialströmnings-turbo-kompressorn. Denna del av forskningspersonalen överflyttades år 1944 från R.A.E. till firman Power Jets Ltd., när denna ställdes under statlig kontroll.

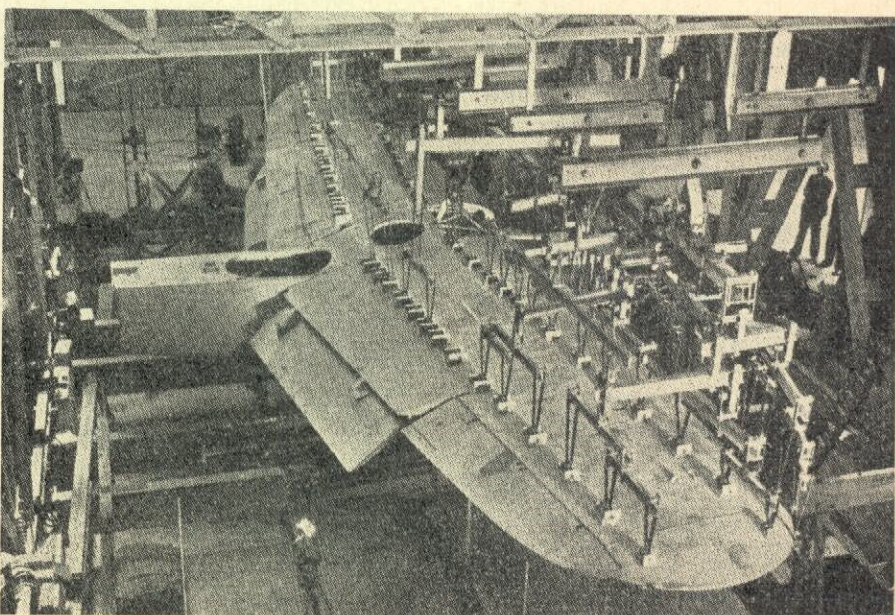
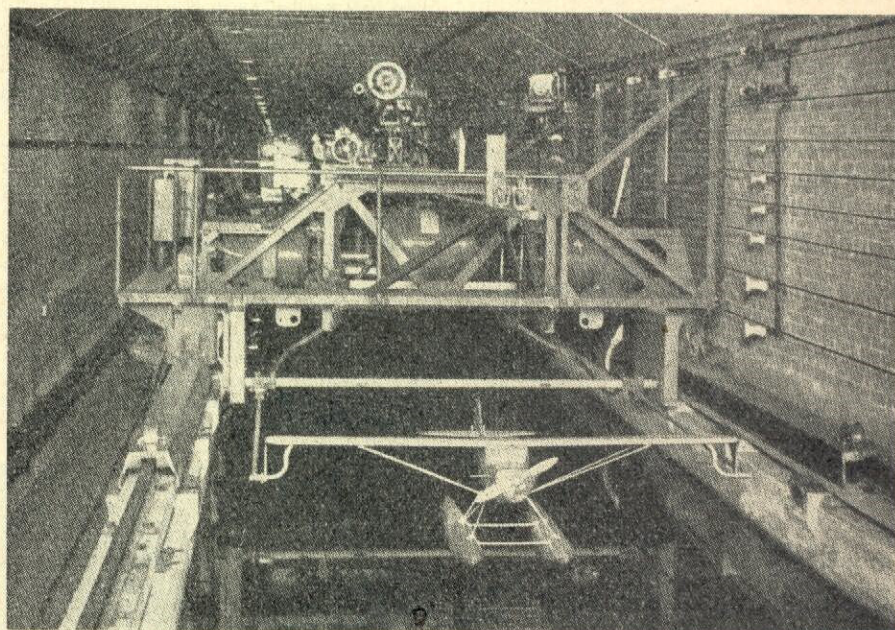
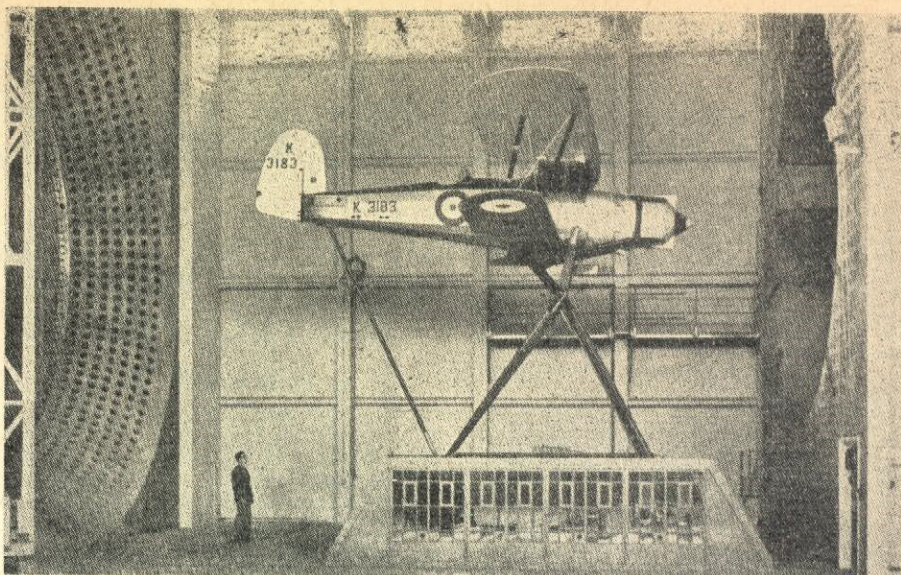
Allt arbete i provbänk och laboratorier åtföljdes alltid av flygprov. En metod för provflygning av reaktionsmotorer utvecklades i minsta detalj, varvid stötkraften uppmättes med hjälp av synnerligen enkla medel.

Eldfaran i luften: Eliminering av brandrisken.

En stor del av de plan som gå förlorade under flygoperationer fatta eld i luften. Eld kan uppstå på flera håll, t ex i motorerna, bränsletankarna eller i det hydrauliska systemet med dess lättantändliga vätska. Har man aldrig sett en motor brinna, är det nästan omöjligt att tillfyllest uppskatta svårigheterna att släcka elden.

(Forts. i nästa nr)

Överst t h: Flygplan monterat för prov i en 7,32 m lång vindtunnel. Därunder: Tank för prov av hydroplan. Nederst: Vinge, monterad för prov av styrkan.



RYSKT TRAFIKFLYG

I anslutning till det nyligen avslutade flygavtalet mellan Sovjetunionen och Sverige, enligt vilket svenska plan skall flyga mellan Stockholm och Helsingfors och ryska från Helsingfors till Moskva, kan det vara befogat att ge en bild av det ryska statliga flygbolaget "Aeroflots" verksamhet under de senaste åren.

Under de fyra krigsåren var det ryska civilflyget sysselsatt med allt annat än fredliga ting. De flygare, som förut överfört enbart passagerare och gods eller varit med om släckning av skogsbränder, överförde under krigsåren flygburna trupper och krigsmaterial från ena fronten till den andra eller kastade ned flygblad och livsmedel till de stora partisanstyrkor, som under hela kriget fanns bakom tyskarnas linjer. Många av "Aeroflots" erfarna flygare hade också befäl över bombflyg och större flygflottiljer.

Under kriget överförde "Aeroflots" personal 2044 ton konserverat blod och transporterade otaliga sårade från fronten till lasaretten i de större städerna. Under enbart 1944 utförde "Aeroflots" folk omkring en halv miljon flygningar, som alla kan hänföras till rena hjältebragder, omtalar chefen för det ryska civilflyget flygmarskalk Astachov i en intervju med tidskriften "Ogonjek". Alla vet vilken stor risk de ryska flygarna utsatte sig för då de lämnade hjälp till det inneslutna Leningrad. Varje dag sändes med flyg till det inneslutna Leningrad upp till 200 ton livsmedel och krigsmaterial. Under försvaret av denna stad överförde flyget inte mindre än 207.355 personer till andra ryska städer bakom frontlinjen.

Under 1942 — under 10 nätter från den 20 juni till den 1 juli — flög det ryska civilflyget 229 gånger till det inneslutna Sevastopol. Under de ärofyllda dagarna när striderna om Stalingrad pågick, företog det ryska flyget 46.041 flygningar och bortförde 3.500 sårade ryska soldater från staden.

Bland de ärofulla saker som det ryska civilflyget utförde under kriget intar flyglinjen mellan Moskva och Berings Sund en särskild plats. Denna flyglinje, som har en längd av mera än 8.000 kilometer, grundlades 1942. De ryska flygarna överförde på denna linje de flygplan som rysarna erhöll av U. S. A. Den största sträckan av denna flyglinje, från Krasnojarsk till Berings Sund, går över den folktomma sibiriska tundran. Den personal, som här uppe i dessa ogästvänliga trakter byggde flygplatser och hus, kastades ned med fallskärmar. Det första och svåraste arbetet utfördes vid 60 graders kyla.

Inte bara i Sovjet utförde det ryska civilflyget hjältebragder under kriget. I Bosnien hade tyskarna inringat ett bergsdistrikt, där marskalk Titos stab befann sig. Den ryske piloten Sjornikov företog under en natt två flygningar till denna plats och bortförde Tito med stab och alla utländska militärpersoner som fanns hos honom. Följande dag företog Sjornikov en spaningsflygning till den plats där han hämtat Tito och kunde iakttä tyska stridsvagnar på platsen.

Aktuella glimtar från det okända ryska trafikflyget

av INGVAR LARSSON

Hur arbetar "Aeroflot" i dag?

Varje dag lämnar 70 stora passagerarplan de två flygplatser som finns i Moskva. De transporterar bort från Moskva över 1000 passagerare. Ett betydligt större antal passagerare kommer varje dag flygande till den ryska huvudstaden. Under de första sex månaderna 1946 transporterade "Aeroflots" flygplan över 8000 ton post.

Till alla unionsrepubliker (med undantag av Kazakstan och Tadzjikistan) flyger plan dagligen från Moskva och ankommer till Moskva även samma dag.

Från Stalinabad i Tadzjikistan kan man flyga på två timmar till flygplatsen Choroga uppe i Pamirs höglandskap. Till samma plats, som man endast kan färdas till under en kort sommarperiod per landsväg, tar det inte mindre än tre veckor. Med flygplan transporterar man nu all den dyrbara persienan som kommer från

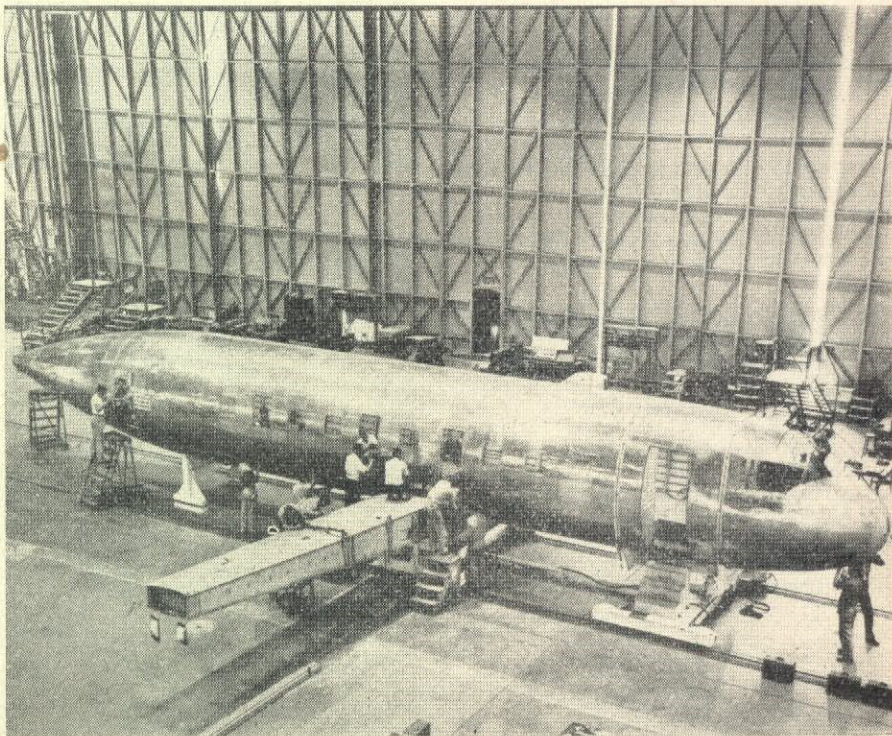
färfarmarna i Kara Kum. Flygplanet är i dessa trakter det enda möjliga beföringsmedlet.

I år har det ryska civilflyget för första gången efter kriget i full utsträckning återupptagit speciella flyguppgifter. Under första halvåret 1946 förintade det ryska civilflyget skadeinsekter på ett område av 309.000 hektar skogsmark, 49.600 hektar trädgårdar och vinodlingar och på 60.500 hektar sockerbetsfält.

244.000 hektar kärr, vikar och skogsfloder — tillhåll för den fruktade malaria-myggan — har besprutats med speciella vätskor av flygare från "Aeroflot". 62.800 timmar i luften har sanitetsflygets folk varit med om under årets första sex månader. De har transporterat 26.520 sjuka och läkare och över 400.000 ton medicamenter.

Under 1940 uppgick Rysslands alla flyglinjer till gemensamt 138.000 kilometer. 1950, femårsplanens sista år, kommer "Aeroflots" linjer att gå upp till 175.000 kilometer.

För närvarande håller det ryska trafikflyget på att utrustas med plan av allra modernaste konstruktion för de längre flyglinjerna. Ett nytt jättestort ryskt passagerarplan med en hastighet överstigande en och en halv gång vad som är vanligt på de DC-3:or, som nu användes, håller för närvarande att provflygas vid en rysk flygfabrik, meddelar chefen för "Aeroflot", Astachov.



Consolidated Vultee Aircraft Co. i U.S.A. är för närvarande sysselsatta med tillverkning av det nya Convair 240-planet, som kommer att användas av flera stora utländska flygbolag — bl a det holländska bolaget K. L. M.

Flyg för 30 år sedan

En intressant historisk återblick

av Redaktör Tore Attelid

Stjärnorna tändas och släckas hastigt på flygkonstens himmel. I dag ett namn — blott känt inom en trängre krets — i morgon en hjälte, vars dåd förtäljas runt hela världen. Och så inom kort åter blott ett namn, som drunknar ibland många andra, när en ny seger tänt en ny stjärna med en glans som överstrålar alla de andras.

Av detta öde ha många djärva flygare drabbats, vilka fått erfara att den entusiasm som tändes lätt, också släckes lätt. Två namn skola dock alltid fortfara att lysa och nämnas med synnerlig heder och dessa äro: Wright och Farman. De två männen voro banbrytarna. Det var de som första gången segrade över luften, och vid deras namn äro de första flygbragderna, de första rekerden knutna.

Bröderna Wilbur och Orville Wright hade sedan år 1903 hållit på med sina flygförsök på en öde plats vid sanddynerna i Kitty Hawk i Nord-Carolina, men som ingen fick närvara vid deras experiment och allt hölls mycket hemligt, var det ingen i Europa som trodde dem, när de påstodo sig ha flugit i 38 minuter och under flera flygningar återkommit till startplatsen.

I Frankrike hade man hösten 1906 lyckats med några "skutt" på ett 50-tal meter och den 23 oktober 1907 lyckades Hen-

ry Farman göra ett "längdhopp" på 285 meter och tre dagar senare flög han 771 meter. Den 13 januari 1908 utförde han den första färden i slutna krets i Europa — 1.000 meter på 1 minut och 28 sekunder. Detta var en bragd, som på telegrafens vingar sändes världen runt såsom en händelse av allra största betydelse. Han ökade på sitt flygrekord undan för undan i konkurrens med sin landsman Delagrangé, tills han den 18 september i Chalons lyckades hålla sig uppe under icke mindre än 42 minuter — ett rekord, som man då trodde skulle stå sig både länge och väl.

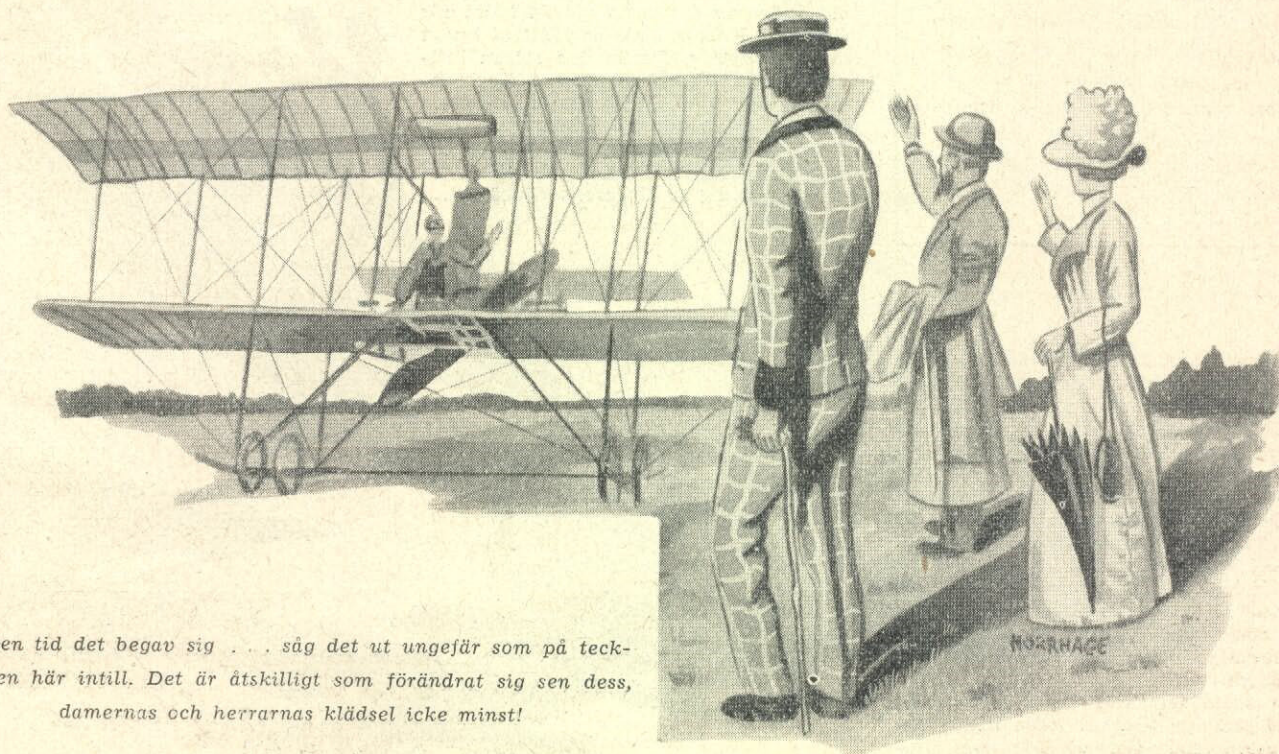
Då kom emellertid Wilbur Wright till Europa. När ingen ville tro på honom i Gamla Världen eller över huvud taget hade tid att sysselsätta sig med honom, var det ju bäst att han själv reste och visade vad hans flygplan dög, till. I slutet av augusti 1908 installerade han sig sålunda i närheten av staden Le Mans, 20 mil sydväst om Paris. Han gjorde sina experiment med yttersta försiktighet, gick ena dagen upp en minut och den andra två, utan att bry sig om vad man pratade om honom, tills han helt plötsligt den 21 september slog världen med häpnad genom att hålla sig uppe i luften 1 timma 31 minuter 25 sekunder, varvid han tillryggalade en sträcka av 70 kilometer.

Hastigt steg nu längden på de sträckor man tillryggalade genom luften och likaledes ökade den tid man kunde hålla sig uppe. Den 30 oktober gjordes också den första överlandsresan, i det Farman flög från Chalons till Reims och tillbaka, en sträcka på 17 kilometer, som tillryggalades på 20 minuter. Därjämte satte han även världsrekord i höjd genom en kontrollerad färd över en på 30 meters höjd förankrad miniatyrballong.

Emellertid återupprättade Wright sitt rykte genom att så gott som omedelbart grundligt slå det Farmanska världsrekordet och steg till en kontrollerad höjd av 110 meter, varjämte han på årets sista dag gjorde en häpnadsväckande färd på 2 timmar 22 minuter. Därmed kan man anse, att flygproblemet blev löst under år 1908 samt att Wilbur Wright var den, som började den moderna aviatikens triumftåg.

För en nutida flygare, som fått sin utbildning i ett skyddat sittrum på ett modernt skolplan, kunna ovanstående prestationer synas mindre märkvärdiga. Men att det ligger verkliga sportbragder bakom resultaten är ett faktum, så som det var att flyga på den tiden. Man riskerade livet nästan jämt på grund av planens

(Forts. å sid. 26)



På den tid det begav sig . . . såg det ut ungefär som på teckningen här intill. Det är åtskilligt som förändrat sig sen dess, damernas och herrarnas klädsel icke minst!



Valter Westermark

— ny flygmiljonär

Den 13 november fick ABA sin 24:e flygmiljonär, den finskfödde flygkaptenen Valter Westermark. Med anledning därav önskar segelflygarna i Finland genom AERO:s förmedling sända kapten Westermark sina varmaste lyckönskningar.

Kapten Westermark är 33 år gammal, avlade militärflygexamen i Finland 1934, flög för Aero OY sammanlagt 642.200 km på in- och utrikes flyglinjer. Mest känd är kapten Westermark som segelflygare — 1937 uppnådde han 2.850 m höjd och en flygtid om 7 timmar och 44 minuter med en Grunau Baby, vilket resultat länge var inofficiellt nordiskt rekord.

Sitt första fallskärms hopp företog kapten Westerberg vid en flyguppvisning, men det ändå blev en högst ofrivillig, dramatisk upplevelse under vinterkriget. Om detta spännande hopp berättar här chefredaktör Pärtyli Virkki.

Hoppa!

— var den korta order finske flygmiljonären Westermark fick när hans Blenheim-bombare träffats av fientlig luftvärnseld. Hur det gick vid hoppet — därom berättar vår finske korrespondent, chefredaktör Pärtyli Virkki.

den? I detsamma splittrades instrumentbrädan i förarhytten som om den krossats med en hammare... Nu var fara på färde!

Samtidigt fattade bensintankarna eld och bensin började rinna ut i förarhytten. Den på 6.500 meters höjd förhärskande stillheten var som bortblåst. En kamp på liv och död hade börjat — förarens nerver spändes till det yttersta, som så ofta vid tidigare tillfällen.

Ut ur fiendeplanets kulregn! Ännu en skur kulor, men sedan vände Blenheim-bombaren nosen nedåt i störtdykning, och beskjutningen upphörde.

Medan eldslågorna flammade kring förarhytten, ropade den kallblodige piloten till sina kamrater: "Hoppa!"

Spanaren följde uppmaningen och försökte öppna luckan. I den hårda kölden nade denna frusit fast, men under färden nedåt lyckades han dock krossa ett fönster. Ännu förflöt några sekunder — därefter var han försvunnen ut i rymden.

På grund av den höga hastigheten tilltog elden i snabbt tempo. Bort! Bort från planet! ringde det i pilotens hjärna, vilken fungerade intensivare än någonsin. Baklänges slingrade han sig med möda genom det av spanaren gjorda hålet för att hoppa. Knappt hade han fått ut benen från förarhytten, förrän den starka luftströmmen tryckte honom mot flygkroppen, medan fallskärmen fastnade inne i planet. Eldflammorna lågade runt omkring honom — nu måste någonting göras snabbt, om det ännu skulle bli tid till att använda sig av flygarens "livbälte"...

Medan höjden hastigt minskades, slet och drog Westermark, utan att därvid förlora besinningen. I sista sekunden fick han fallskärmen räddad ur lågorna. Men just då fastnade hans ena fot vid utgångsluckans kant. Efter ett kraftigt ryck kom han loss — om också stöveln och en bit av flygpälsen blev kvar.

(Forts. å sid. 28)



Det var under den smällkalla febr. månad 1940. Bristol Blenheim-planet flög som bäst hemåt mot flygbasen efter utfört fotospaningsuppdrag. Uppgiften var slutförd och hemfärden skedde på 6.500 meters höjd. Ksp-skytten hade en stund tidigare rapporterat tre annalkande fientliga jaktplan. Westermark ökade därför gasen, och det snabba Blenheim-planet lämnade snart bakom sig de ilska fridstörarna, vilkas hastighet inte kunde mäta sig med bombplanet. Under motorernas sakta spinnande fortsattes så hemfärden. Inga fiendeplan syntes, varken framför eller bakom.

Men snart försvann lugnet. Bakifrån hördes kraftiga smällar. Hade någon del av planet lossnat, eller varifrån kom olju-

SNIGLAR och ATLANTFLYGFÄLT

Ett oförskämt apropå till en sorglig historia

Har den ärade läsaren någon gång studerat en snigel? Detta lilla slemmiga djur är bekant för en viss flegma, parad med ett stoiskt förakt för världens ävlan och jäkt.

Men i jämförelse med utredningen om storflygfältet, är även en ålderdomssvag, slö och levnadstrött snigel snabb som en väloljad ål.

Vi tänker på hur de flitiga utredningsmännen satte igång med sin förutsättningslösa utredning. De grubblade, skrev och tänkte. De mätte upp Grillbyfältet, beaktade dess fördelar när det gällde trafik med luftfarkoster. De sjöng dess lov, men sakkunskapen morrade hest.

Sedan blev det Väsbyfältet. Skrivmaskiner slets ut, pappersåtgången hotade pappersransoneringen. Trötta gågossar dignade under luntorna, golven bågnade under pappersbalarnas tyngd. Och nere i en källare satt kanske en tjänsteman, ivrigt sisselsatt med att sortera luntorna i bokstavsordning, för att sedan bränna dem. Vi vet inte, men alldeles otroligt är det kanske inte...

Till sist blev det Halmsjön, eller som det en gång kommer att heta — Stockholm-Attunda. Men först skulle riksdagen fatta beslut, detta efter det att propositionen om storflygfältet lagts fram efter sju sorger och åtta bedrövelser.

I riksdagshuset sjönk man i djupa betraktelser. Några lokalpatriotiska skåningar kämpade heroiskt för att atlantflygplatsen skulle förläggas till Skåne. Det föreföll dem motbudande, att atlantflygfältet skulle gå till samojederna i norr, detta så mycket mer som konsten att tänka lär upphöra norr om Eslöv. Och de tyckte, att det skulle vara trevligt med

utarbetat av AEROs specielle giftblandare och sagittarius

SISU

Stratocruisers bland pileträd och stubbamöllor. Fast samojederna vägde över, så idisslande skånska biffkor slapp bli störda av flygets nymodigheter.

En annan riksdagsfarbror ruskade på huvudet. Han kunde inte förstå, varför vi skulle hålla oss med så dyrbara tingestär som atlantflygplan och atlantflygfält. Denna yverborenhet passar ingalunda oss, tänkte han. Varför skulle icke vi, såsom varande ett litet och folkfattigt land, kunna nöja oss med små — mycket små — flygplan och små — likaledes mycket små — flygfält?

Atlantflygplanen kan ju landa i Kongens By — och där kan de små svenska planen hämta de svenska passagerarna och flyga dem till Bromma, Kråkmåla eller Korpilombolo!

Tanken är fascinerande. Den öppnar verkligen strålande perspektiv. Men ett frågar man sig med stigande oro. Varför skall denna utomordentliga, strålande idé endast anpassas på flyget? Nej, det måste finnas konsekvens i allt — både vettigt och dumt.

Varför skall man bygga djuphamnar för atlantångare och havsgående lastfartyg? Vi som ett litet land, borde väl kunna klara oss med varholmsbåtar, vedskutor och en och annan bogserbåt?

Vi ser atlantångaren stäva in i någon norsk eller dansk storhamn. Bredvid atlantjätten ligger några små svenska skärgårdsbåtar. Passagerarna silas genom tullen, ordnas i köer och pressas ombord på skärgårdsbåten. Skrovet knakar och plåtarna hotar att remna — men vad gör det? Vi slipper djupmuddra hamnbassänger, slipper hålla dyra packhus och krångliga lyftkranar! Och sedan får passagerarna glädjas åt en långsam, snirklande färd mellan grynnor och grund — en nog så trevlig omväxling efter all komforten under atlantöverfärden!

Men apropå det där om de små, små flygplanen och hela diskussionen i övrigt om storflygfältet — så tycker vi att det tyder på en sak. Nämligen att det svenska flygsinnet i grund och botten inte är så mycket att hurra för.

Det behövs en pigg och verkligt populär flygtidning, som kan ge en ständigt lika klar, vederhäftig och intressant bild av flygets värld. AERO sätter som mål att göra det svenska folket flygsinnat — och Du kan dra Ditt strå till stacken genom att visa Dina vänner och bekanta AERO!

SISU.

Attack mot

HASTIGHETSREKORDET

Det tycks nu vara amerikanernas tur att göra en attack mot hastighetsrekordet för flygplan så att det flyttas bortom den hittills uppnådda gränsen: ljudets hastighet. Det skall göras med ett nybyggt experimentplan från Douglasfabrikerna.

Planet, som är reaktionsdrivet, har döpts till "Sky Streak". Dess konstruktörer tror att det kommer att bryta igenom den "motståndsvägg" som tros existera, då ett föremål närmar sig ljudets hastighet. Efter pressvisningen den 5 febr. skall planet undergå omfattande flygprov i Murdoc i Kalifornien.



I Camden, New Jersey, U. S. A., ligger världens första helikopterskola. Som skolplan användes helikoptrar av typen Sikorsky S 51S. Här ovan kommer några av planen in för landning på skolans eget flygfält.



Det stora amerikanska flygplanbolaget Bell Aircraft Corporation har överlämnat försäljningen i Sverige av sina olika helikoptertyper till Ostermans Aero AB i Stockholm. Det svenska bolaget har haft en av sina ingenjörer på försäljningsavdelningen, Nils Sefeldt, över vid den amerikanska flygfabrikens speciella helikopterskola för inflygning på den typ som för närvarande befinner sig i serieproduktion, nämligen typ 47-B.

◀ Ingenjör Nils Sefeldt.







Danskt plan
med framtiden för sig:

KZ-VII

Skandinavisk Aero Industri A/S i Danmark är känt för sitt folkflygplan "Lärkan". Här kommer bolaget igen med ett ännu effektivare och intressantare plan, KZ-VII.

KZ-VII från Skandinavisk Aero Industri A/S blir säkert en dansk exportartikel av värde.

KZ VII är egentligen en vidareutveckling ur den såväl i Danmark som i utlandet välkända KZ III "Lärkan". Det är ett högvingat monoplan med fasta slots och slottade flaps. Kroppen är tillverkad i helsvetsad stålrörskonstruktion med formgivande träspant. Stabilisatorn är typisk och fenan med sidoroder osedvanligt stor.

Motorn är en 6 cyl. Continental C-125 på 125 hkr, vilken ger planet en hastighet av 200 km/tim. Marschfarten ligger vid 175 km/tim. Aktionssträckan är 750 km.

Den rymliga kabinen har plats för fyra personer. Planet har DK och en praktiskt inredd instrumentbräda med variometer,

hastighetsmätare, girindikator, kompass m m. Fönstren är stora och gjorda i glas — varigenom sikten blir mycket bra åt alla håll.

Sporrhjulet kan vid taxning på marken kopplas till sidorodret, varigenom körningen blir mycket lätt och säker — till och med i stark motvind. Landstället i övrigt är mycket robust utformat.

Med en nyttig last om 400 kg kan KZ VII transportera fyra personer över en sträcka om 750 km. Minskas flygsträckan till 350 km, kan man medföra ytterligare 35 kg bagage.

Med en minsta flyghastighet på 50 km/tim, med en så pass kort startsträcka som 150 m, kan KZ VII fullt lastad ta sig upp från praktiskt taget hur små och otillgängliga platser som helst.

KZ VII:s viktigaste data: spännvidd 9,6 m, längd 6,6 m, höjd 2,1 m, maximal hastighet 200 km/tim, marschfart 175 km/tim, vingyta 13,0 kvm, vingbelastning 66 kg/kvm, glidtal med neutrala flaps 1 : 8, glidtal med flapsen ute 1 : 5, landningshastighet 55 km/tim, stighastighet 3 m/sek, största stighöjd 5.000 m, praktisk stighöjd 4.000 m.

J. Skovgård.

KZ-VII liknar i stort sett KZ-III "Lärkan". Det är dock något större och avsevärt mycket robustare än "Lärkan".



Amerikanskt all-roundplan:

L-13

Consolidated Vultee Aircraft Corporation i U. S. A. nöjer sig inte med att bygga jätteflygplan. För någon tid sedan slog bolaget fram detta intressanta all-roundplan.



Consolidated Vultee L-13 ovan är kanske inte något vackert flygplan, men i stället ett rasande praktiskt.

Consolidated Vultee Aircraft Corporation har nyligen frigivit data och prestanda på ett mycket intressant militärflygplan, ett förbindelse- och ambulansplan helt i metall. Planet är förresten det första amerikanska förbindelseflygplan som byggts i helmetallkonstruktion.

Prototypen konstruerades av ingenjörer vid Convairs Stinson-avdelning, som under kriget byggde över 4000 exemplar av det kända förbindelseflygplanet Stinson L-5 "Sentinel", högvingat även det. L-5 "Sentinel" hade en 190 hkr Lycoming-motor, medan L-13, som förresten ännu inte begåvats med något smeknamn, fått

en 245 hkr Franklin 0-425-5-motor. Trots att L-13 har en nästan dubbelt så stark motor som L-5, är planens topphastighet ungefär densamma.

Utan överdrift kan man påstå, att L-13 är ett av de mest "praktiskt" byggda plan som finns; som redan nämnts skall planet användas till förbindelse- och ambulansflygningar och dessutom till spanings- och fotograferingsuppdrag.

I kabinen finns plats för två bårar och en sjukvårdare samt (självfallet) piloten. Planet är alltså inte så litet, som man kanske skulle kunna tro vid en hastig titt på bilderna på denna sida.

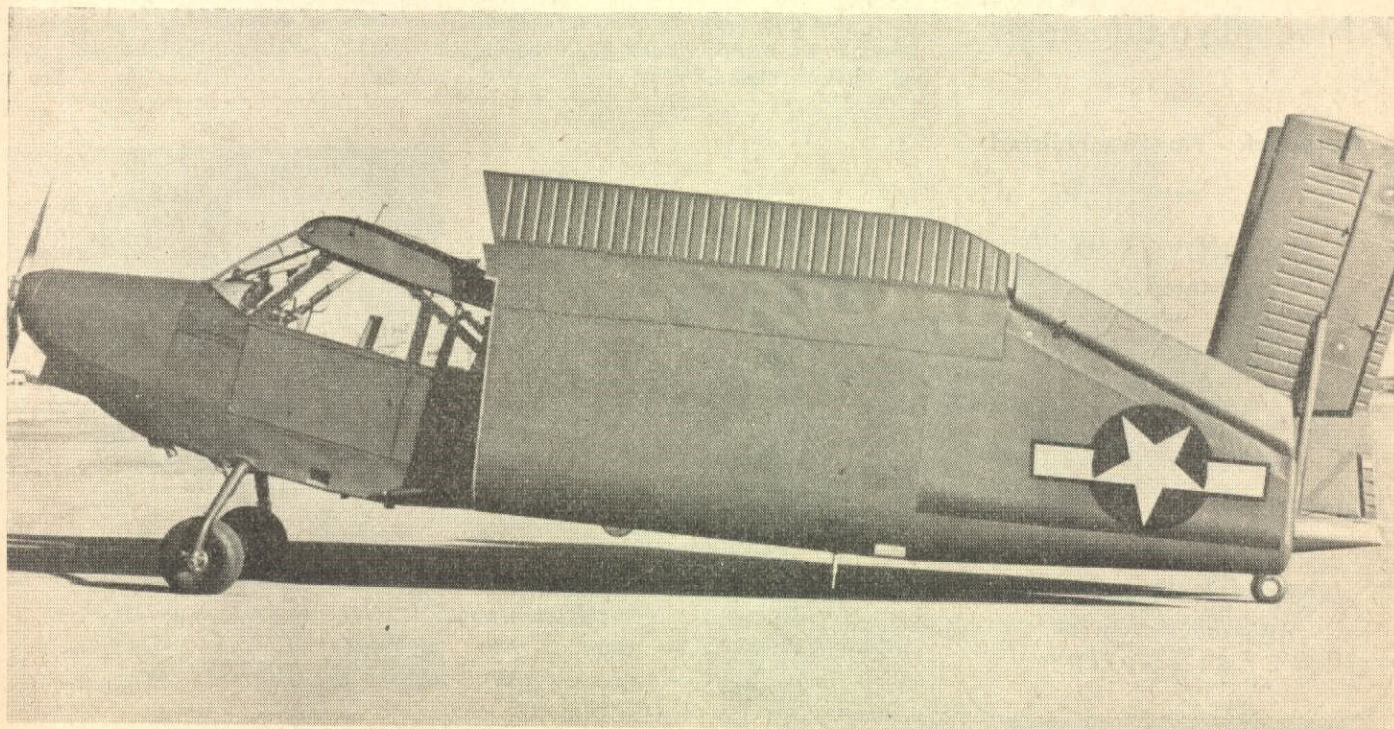
Förutom till ovannämnda uppgifter kan planet användas till wireutläggning i terräng, eldledning för artilleri, för s k pick-up, för livsmedelstransporter och för frakt av lättare gods.

Det ordinarie landstället kan utan större besvär bytas ut mot skidor eller flottörer, vilket även det bidrar till att planet blir ett riktigt all-round-plan.

Många betydelsefulla detaljer gör att L-13 skiljer sig från mängden av plan av denna typ. Av dessa detaljer bör särskilt en påpekas, en som knappast kan återfinnas på något annat plan. Man kan näm-

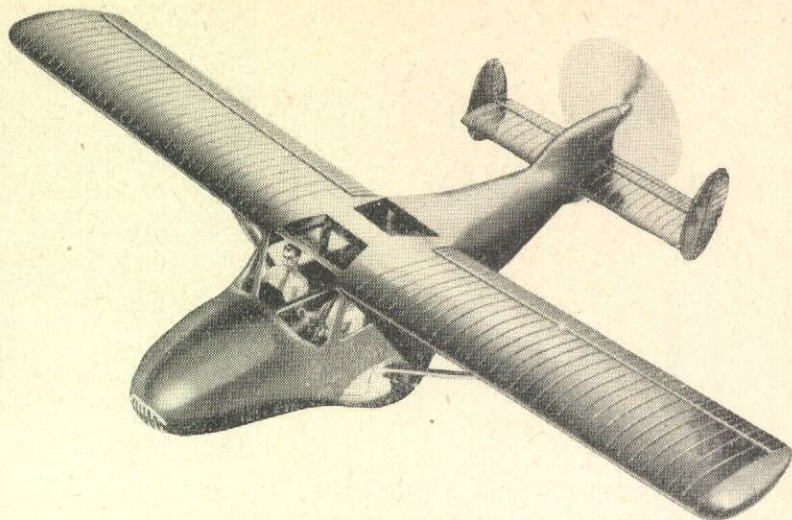
(Forts. å sid. 22)

Det blir knappast något kvar av L-13 när vingarna läggs utmed sidorna och stabilisatorn "viks ihop".



Vaco ARISTOCRAFT

Waco Aircraft Company 25 års-jubilerar
med originellt och intressant privatplan



Den stora amerikanska flygplansfabriken Waco Aircraft Company i Ohio firar nästa månad sitt 25-års jubileum. I samband med detta jubileum presenterar firman ett ur flera synpunkter sett originellt och trevligt sportflygplan.

Planet, som kallas "Aristocraft", är fyrsitsigt, högvingat och har delat stjärtparti samt — hör och häpna — propellern där bak, mellan fenorna. Motorn, en luftkyld, sexcylindrig Franklin på 215 hkr, är placerad längst fram i nosen på planet,

och genom ett relativt komplicerat system kuggghjul och drivaxlar överförs kraften till den skjutande propellern, en från förarkabinen ställbar propeller av typen Hartzell. Motorns placering möjliggör en effektiv kylning och gör den mycket lättåtkomlig. Motorhuven lyftes upp som på en bil och man kan nå alla delar av motorn stående på marken.

Till detta bidrar i hög grad det trebenta, synnerligen låga landstället, som byggts av Firestone. Det har konstruerats så robust som möjligt för alla eventualiteter. En detalj som i hög grad underlättar körning på marken är, att noshjulet styres med hjälp av ratten i kabinen. Huvudstället fälls in i ett utskjutande parti, som ger kroppen ett karaktéristiskt utseende.

Vingar och stjärtparti är, som på de flesta moderna plan, gjorda i helmetall. Däremot är kroppen dukklädd över en stålörskonstruktion.

Alla roder, som även de är metallklädda, regleras endast med ratten i kabinen efter ungefär samma principer som hos "Ercoupe". Enligt fabriken är det tack vare dessa roderkonstruktioner lika lätt att flyga "Aristocraft" som att köra bil.

Kabinen är mycket rymlig; de fyra stolarna är placerade ungefär som i en fyrsitsig, tvådörrars bil av större typ och sitter så långt från varandra, att byte av plats utan besvär kan ske till och med under flygning. Sikten är mycket god åt alla håll — till stor del tack vare att planet är högvingat. På ett lågvingat plan är ju sikten nedåt — åt sidorna i allmänhet dålig.

Waco "Aristocraft" har följande data: spännvidd 11,58 m, längd 7,85 m, höjd 2,34 m, vingbelastning 74,5 kg/kvm, vingyta 18 kvm, flygvikt 13,8 ton, tomvikt 0,94 ton, maxhastighet 248 km/tim, marschhastighet 215 km/tim och stighastighet 285 m/min.

Boa.

Prenumeration på

Aero Flygnytt Hobby-magasinet Modellflyg-tidningen

sker i

Danmark - Norge - Finland

genom

J. SKOVGÅRD
Postbox 708
KÖPENHAMN

H. STUB
Frognerveien 48
OSLO

KÖNNI OY
Aleksandersgatan 13
HELSINGFORS

Biggest in the world

Störst i världen är den här propellern av Curtiss-Wright kända tillverkning. Den hör hemma på världens största landflygplan, jätten Consolidated XB-36, som nyligen provflögs.

Nosen till vänster om propellern hör till ett jaktplan av typen Republic "Thunderbolt".





NORTH AMERICAN XFJ-1

Nytt amerikanskt reaktionsplan presenteras

Överflödet på flygplantyper inom det amerikanska militärflyget tycks bli allt större. Ett av de senaste bidragen kommer från North American Aviation, Inc. i Kalifornien. Denna firma har nyligen publicerat ett reaktionsdrivet jaktplan, byggt för U. S. Navy. Planet, som har beteckningen XFJ-1, skall vara hangarfartygsbaserat. XFJ-1, vars provflygningar slagit mycket väl ut, är för övrigt North Americans första reaktionsflygplan.

U. S. Navy, som, liksom de flesta länders flygvapen, för närvarande söker byta ut alla sina propellerdrivna flygplan mot reaktionsdrivna, uppger, att XFJ-1 är deras snabbaste jaktplan.

Det nya planet, som är ensitsigt, är utrustat med ett General Electric-aggregat av helt ny typ. Med detta aggregat lär planet få en topphastighet, som ligger mellan 850 och 900 km/tim.

XFJ-1 är, som förut nämnts, ensitsigt, lågvingat och enmotorigt. Kroppsformen påminner mycket om en bombs. På grund av att bränsletankarna ligger inuti kroppen, har man kunnat ge vingarna en extremt tunn profil, som speciellt är lämpad för höga hastigheter. Vingarna är dessutom mycket tvärt avhuggna, med tanke på att man skall kunna utrusta planet med s k wing-tip-tankar, d v s extra bränsletankar, som är placerade i vingpetsarna. Dessa tankar är byggda i metall och är fällbara samt har, som synes av bilderna, inbyggda navigeringsljus.

Man har naturligtvis gett XFJ-1 trebent landställ, som är anmärkningsvärt lågt och således synnerligen stabilt. Huvudstället fälles inåt kroppen alldeles vid vingroten, och noshjulet fälles bakåt—uppåt i kroppen.

Samtliga roder är, liksom planet i övrigt, gjorda i helmetall. Sidorodret är ut-

rustat med s k lättroder, d v s trim, som ej kan manövreras från kabinen utan måste ställas in medan planet står på marken. Höjd- och skevroddren har emellertid från kabinen justerbara trimroder.

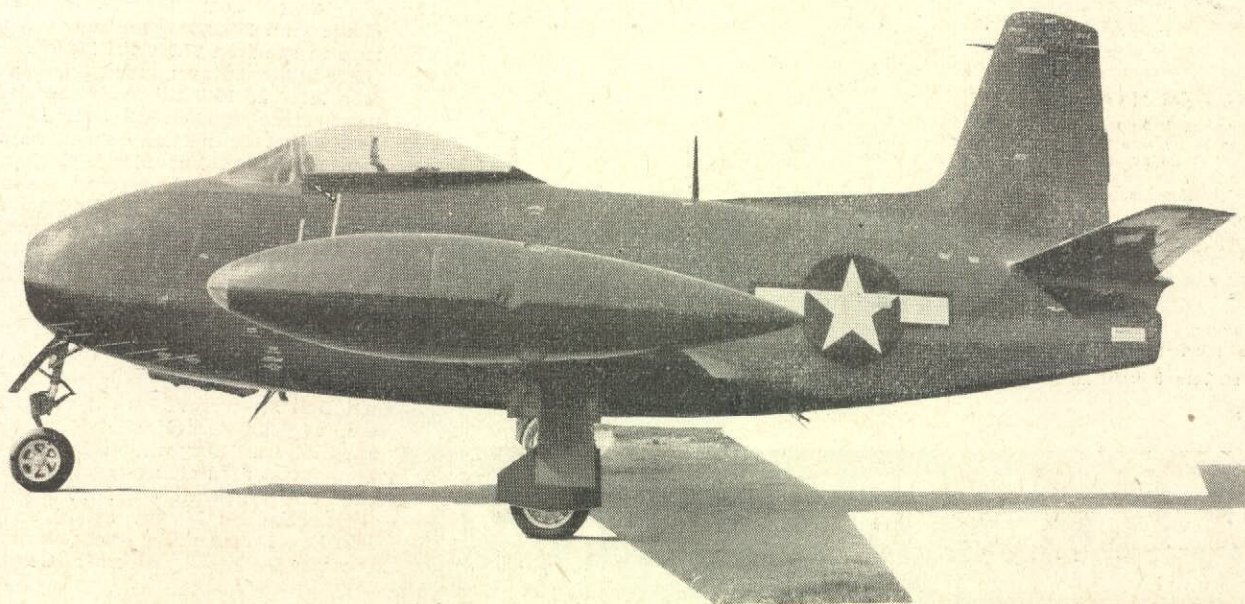
Fenan är en typisk North American-konstruktion med utpräglad "fortress-anlutning". Även stabilisatorns form uppvisar stora likheter med Mustangens, men har en mycket utpräglad V-form.

Denna V-form, som är 10 grader, ger planet god stabilitet och roderkontroll även vid förhållandevis låga hastigheter, vilket är absolut nödvändigt vid landningar på hangarfartyg.

Beväpningen på XFJ-1, som helt och hållet är placerad i kroppen, är okänd, men består troligen av en akan och två eller fyra ksp.

XFJ-1:s yttre mått är: spännvidd 11,60 m, längd 10,25 m och höjd 4,42 m.

Boa.



L 13...

(Forts. fr. sid. 19)

ligen, utan att ta bort propellern, bogsera planet precis som ett vanligt glidflygplan vid hastigheter upp till 240 km/tim, låta det koppla loss och fortsätta för egen "maskin". Utan tvivel är detta något fullständigt unikt.

Vingarna på L-13 är, som framgår av bilderna, påfallande stora. Som jämförelse kan nämnas, att Stinson "Sentinel" har en vingyta på 14 kvm, medan L-13:s vingyta är 25 kvm. Vingarna kan fällas intill kroppen, vilket i och för sig inte är något märkvärdigt. Ovanligt är emellertid det sätt på vilket de fälls. De flesta plan, på vilka vingarna kan fällas till kroppen,

har vingarna fällda med översidan mot kroppen. På L-13 däremot kommer vingarna, när de är fällda, att ligga med undersidan mot kroppen. Eftersom planet upptar mycket liten plats, när vingarna ligger intill kroppen, kan det med lätthet transporteras av en lastbil, eller bogseras efter något annat fordon.

Vingen är av tvåbalkstyp och klädd med plåtar av aluminiumlegering. Flapsen i bakkanten på vingarna är synnerligen stora; de börjar vid kroppen och slutar vid skevrodden. De har en yta av 2,3 kvm vardera och kan fällas ner 45 grader.

I framkanten på vingarna finns fasta slots, 2,44 meter långa vardera, som är gjorda av metall och fästade i vingarna med bultar.

Med flapsen utfällda och med motorn på toppvarv kan L-13 starta på en sträcka av ungefär 70 meter, en sträcka nästan lika lång som spännvidden på XB-36, och landa på en sträcka av 68 meter vid 72 km/tim.

Stabilisatorn, som har en yta av 4,6 kvm, kan även den fällas upp i vertikal-läge, varvid stjärtpartiet får en total bredd av omkring 2 meter. Höjdrodret kan höjas 30 grader och sänkas 15 grader.

Kroppen, som har ett mycket karaktéristiskt utseende på grund av det "bomliknande" bakre partiet, är byggd i två halvor, som nitats ihop. Sammanlagt finns på kroppen tre stycken dörrar; två på höger sida och en på vänster. Plåten mellan de båda dörrarna på höger sida går att lossa med några enkla handgrepp, för att ilastningen av bårar, då planet användes som ambulansplan, skall gå så smärtfritt som möjligt.

Kabinen är avsedd för tre personer, men den kan ta sex om det skulle behövas. De stora vindrutorna, gjorda av plexiglas, lämnar mycket god sikt åt såväl förare som spanare. För att sikten nedåt skall vara så förstklassig som möjligt, har man konstruerat fönstren så, att de uppträddes sett sluttar inåt. Som skydd mot solen finns en gardin över varje sittplats.

L-13 är som tidigare omtalats utrustad med en Franklin-motor på 245 hkr och en tvåbladig propeller, som är elektriskt manövrerbar.

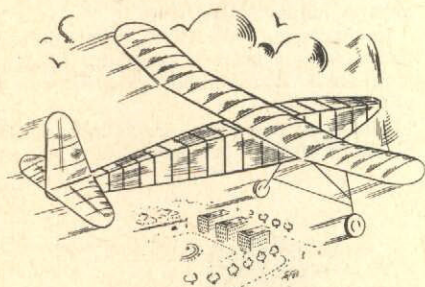
En fullständig instrumentuppsättning, monterad på instrumentpanel med stötdämpare, tillhör planets standardutrustning. Man har även beräknat att installera radiosändare och mottagare, vilket inte finns på prototypen. L-13:s data är som följer: spännvidd 12 m, längd 9,5 m, höjd 2,5 m, maxhastighet 185 km/tim, marschhastighet 145 km/tim, flygvikt 1370 kg, tomvikt 900 kg, flygsträcka 620 km, tjänstetopphöjd 5000 m. *Boa.*

Nyheter 1947



"TERN" spv. 700 mm.

Enkel och lättbyggd nybörjarmodell, konstr. Terje Larsson, Malmö. Speciellt avsedd för kursverksamheten i klubbar och skolor. Byggsatsen innehåller balsalister, tryckta flak, förarbetat propellerämne, prima tävlingsgummiband, beklädnad och ritning i full skala. **Pris pr byggsats Kr. 3: 50**



PÅ MÅNGAS BEGRÄN...

... presentera vi "LABAN", modellen som flugit två och en halv mil och under flera år särskilt före kriget alltid placerade sig främst vid tävlingarna där den deltog. — En förnämlig och lättbyggd tävlingsmodell som varje modellflygare bör skaffa sig om han vill nå toppresultat. Modellens spv. är 1000 mm.

Byggsatsen är av bästa förkrigs-kvalitet, lister och tryckta flak av finaste AA-BALSA, ritning i full skala med arbetsbeskrivning, liksom prima tävlingsgummiband medföljer. Obs. uppfyller de internationella måttbestämmelserna.

Pris pr byggsats endast Kr. 6: 50

BYGG DEN NYA "CLIPPER"

Den populära "Clipper" finnes nu i nytt utförande, ritningen är ny och många förbättringar har gjorts. "Clipper" är en av de tävlingsmodeller som finnes att få och är dessutom en välberäknad modell med utmärkt flygförmåga.

I byggsatsen ingår tryckta flak, lister och beklädnad, prima tävlingsgummiband, ritning i full skala och beskrivning medföljer. **Pris pr byggsats Kr. 5: 95**

HAR NI VÅR STORA MODELLKATALOG Nr. 7.

Om ej sänd in 30 öre i frimärken, för katalog och senaste supplement.

Härmed rekvideras följande att sändas mot postförskott + porto:

..... st. Tern à 3: 50 st. Clipper à 5: 95 st. Laban à 6: 50 st. Katalog frim. bif.

Namn:

Adress:

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ 9

1946 rekordår för USA:s civilflyg.

Före detta staternas civilflyg upplevde under 1946 ett rekordått utveckling, enligt vad amerikanska civilflygstyrelsen uppges. Sålunda ökade antalet inregistrerade flygplan från nära 38.000 till 85.000; antalet piloter med officiellt flygcertifikat ökade från 296.000 till 400.000 och flygförare in spe från 77.000 till 170.000.

Produktionen av mindre flygplan ökade från 2.047 år 1945 till 35.000; antalet flygpassagerare uppgick till över 13,8 miljoner, vilket är nästan dubbelt så många som året före. För första gången överskred antalet passagerare på de internationella amerikanska flyglinjerna siffran en miljon. Över 3.000 ansökningar inom om att erhålla tillstånd att bedriva fri flygfart med passagerare och gods, s k flyg-trampfart.

Bell Xs-1.

Det nya sensationella reaktionsflygplanet Bell Xs-1 provflögs för någon tid sedan av Chalmers H. Goodlin vid Lockheed Aircraft Corporation. Det nya planet är utrustat med ett aggregat, som levererar en dragkraft om 2.720 kg. Planets flygsträcka lär komma att ej understiga 1600 km. Konstruktör är chefskonstruktören vid Lockheed Aircraft Corporation Jack Woolams.



Shooting "Star".

BONANZA

Beech Aircraft Corporation har för närvarande inte mindre än 1.500 order inne för sitt nya fyrsitsiga privatflygplan Bonanza. Inom kort räknar bolaget med att kunna tillverka 12 plan per dag.

SVÄRIGHETER MED RESERVDELAR

Wright Aeronautical Corporation brottas för närvarande med stora svårigheter vad speciellt reservdelar till Wright-motorerna beträffar.

RAINBOW VÄRLDEN RUNT

Republic Aviation Corporation räknar med att låta ett plan av typen Rainbow nästa sommar företaga en jorden-runt-flygning. Man räknar med att kunna pressa den effektiva flygtiden till 46 timmar med mellanlandningar i Paris, Karachi, Tokio och Alaska.

LARSSON OCH RAINBOW

Republic Rainbow har fått ny nos. Enligt vad "American Aviation" meddelar är Karl Larsson i ABA/SILA upphovsman till den nya noskonstruktionen.

FRANSK FLYGKONFERENS

Den tredje franska nationella flygkonferensen kommer att hållas den 5 april i år i Sorbonne.

NYTT från HELA VÄRLDEN

LOVORD ÅT SAAB 90

Det av Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping konstruerade och tillverkade passagerarflygplanet SAAB 90 får i ett av de senaste numren av den franska flygtidskriften "Aviation Francaise" synnerligen vackra lovord.

FIAT OCH ROLLS-ROYCE

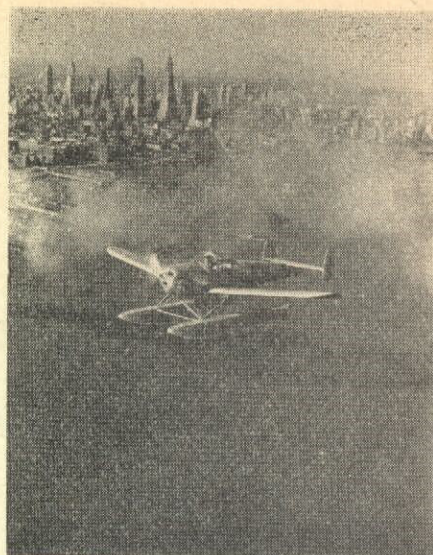
De italienska Fiat-fabrikerna förhandlar för närvarande med Rolls-Royce om licenstillverkning av Rolls-Royce Merlin-motorer.

AMERIKANSK FLYGUTSTÄLLNING

Under tiden 15-24 november 1946 hölls en stor amerikansk flygutställning i Cleveland, Ohio. Bl a utställdes flygplan av typerna Aeronca Chum, Lockheed Shooting Star, McDonnell XFD-1 Phantom, flygande pannkakan Vought XF5U-1 samt nya skolflygplanet Fairchild XNQ-1.

SHOOTING STAR

Sedan någon tid har amerikanska flottan experimenterat med hangarfartygsbaserade jaktplan av typen Lockheed Shooting Star. Planen har specialkonstruerats för start och landning på det amerikanska hangarfartyget Franklin D. Roosevelt.



Erco "Ercoupe".

FLYGANDE TANK

Den kände engelske flygkonstruktören L. E. Baynes experimenterar för närvarande med en större flygande modell till en "flygande tankvagn". Försöksplanet har tillverkats av Slingsby Sailplanes Ltd. Det är utformat som en flygande vinge och har provflugits av R. Kronfeld.

DOVE TILL ARGENTINA

Argentinska regeringen har inköpt inte mindre än 20 plan av typen de Havilland Dove. Allt som allt har de Havilland-fabrikerna därmed order inne för omkring 250 plan av denna typ.

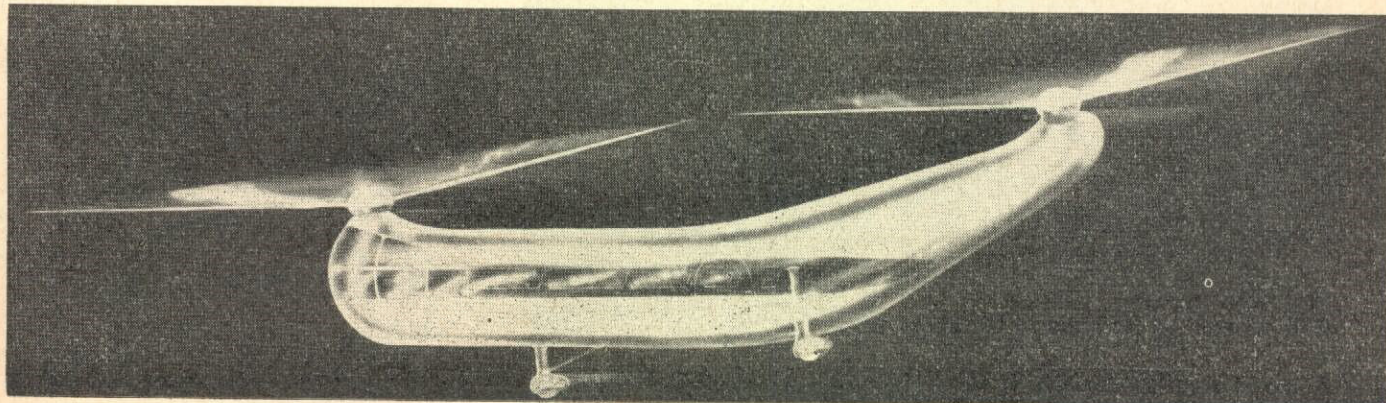
NYTT FRÅN NORTHROP

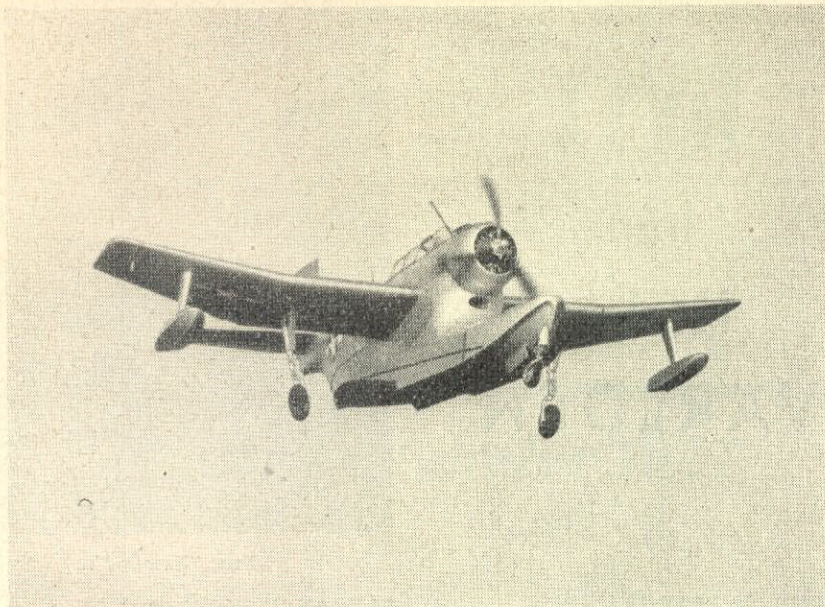
Amerikanska Northrop-fabrikerna har konstruerat och tillverkat ett kombinerat last- och passagerarflygplan, som liknar Bristol Wayfarer och Freighter. Det nya planet är tremotorigt och kallas Pioneer. Planet kan ta antingen 30 passagerare eller 3.855 kg betalande last.

FLYGPLAN BLIR U-BÅT

Enligt säkra amerikanska informationskällor håller amerikanska tekniker på att experimentera ut en flygplantyp, som efter landning på vatten skall kunna ändras om till en U-båt.

Amerikanerna har för närvarande ett stort antal helikoptertyper under konstruktion eller tillverkning. Här nedan en större helikopter, avsedd för passagerartrafik.





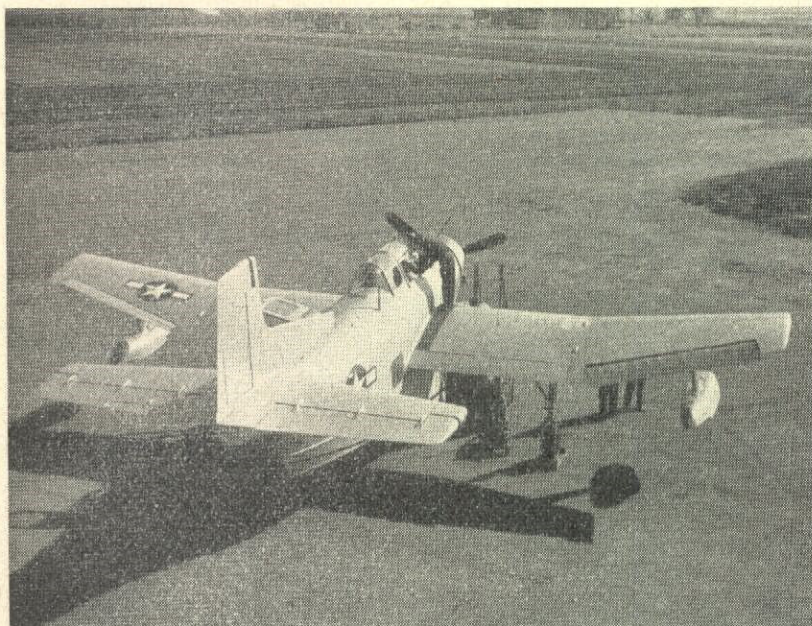
Nya Columbia XJL-1 har plats för 6 man.

Columbia XJL-1

Från den nybildade amerikanska flygplansfirman Columbia Aircraft Co. har inkommit upplysningar om ett nytt amfibieplan, kallat Columbia XJL-1. Planet, som har ett mycket originellt utseende, är avsett som sjöräddnings-ambulansflygplan.

Flottörstället består av två stödfloppor och en huvudflopp, som egentligen inte är någon flottör i vanlig mening, utan något mitt emellan en flottör och kroppen hos en flygbåt. Huvudlandstället fälls inåt vingarna, medan noshjulet fälls bakåt-uppåt i kroppen-flopporna. Huvudställen har inga luckor, emedan man ansett sådana onödiga.

Inte precis vacker, men effektiv och intressant...



HOLLÄNSKT FLYG . . .

(Forts. fr. sid. 7)

Fokker beställde 100 F-25 Promotor att kunna levereras, så att antalet luftdroskor ytterligare kommer att höjas.

Ännu några ord om bolagets organisation.

På 24 platser i Holland är agenter för Fritz Diepen NV anställda, vilka förfogar över en sk "airstrip", dvs en start- och landningsremsa om ungefär 700 meter $\times$ 150 meter, eller vilka i nära framtid kommer att förfoga över en sådan. Till varje airstrip hör en verkstad, i vilken mindre reparationer kan utföras. Bolagets huvudkontor ligger vid flygplatsen Ypenburg vid Haag. Inom kort kommer man alltså på 24 platser i Holland att kunna stiga in i en luftdroska, och inte blott kunna genomföra flygningar inom Hollands gränser utan också erhålla omedelbar anslutning till de stora flyglinjerna.

Hur stora ställer sig då kostnaderna för en flygpassagerare? Om man hyr flygplanet för en flygtur, är priset detsamma om det gäller en eller tre passagerare. Från Ypenburg till Schiphol, en sträcka på ungefär 50 km, är priset 40 kronor, för tur och retur 53 kronor. Medföljer tre passagerare, faller på vardera 18 kronor, en inte allt för hög kostnad.

Man kan naturligtvis även resa utomlands, t ex till Paris eller Brüssel. För detta ändamål har inrättats en tullstation vid Ypenburg. För väntan blir 7 kronor beräknat per halvtimme, 34 kronor per natt o s v. Vid en tur- och returflygning är 2 uppehållstimmar inbegripna i biljettpriset.

Efter 10 flygtimmar företas toppöversyn av motorn, efter 30 flygtimmar följer en grundlig översyn och efter 120 timmar blir motorn utbytt för totalöversyn.

Samma blandning

som tyskarna hade i V-2, har numera amerikanerna i raketplanet Bell Xs-1. Denna bränsleblandning, som skall vara högeffektiv, består av alkohol och syre i en proportion, som är av amerikanerna hemligstämplad.

Två Percival Proctor,

utrustade med radio och extra bränsletankar samt plats för post, har nyligen inköpts av den franska flygfirman Société Algérienne de Transports Aériens, som har kontrakt med den franska staten på att ensamma få handha luftposttrafiken i Nordafrika.

Bristol Brigand I

har nyligen utrustats med en ny kabin-huv, som ger föraren mycket bättre sikt än eljest.

Air France,

det stora franska flygbolaget, meddelar, att det ämnar insätta plan av typen Lockheed Constellation på rutten Paris—New York, och i stället använda de DC-4:or, som nu trafikerar sträckan, på Afrika-linjerna.

Polska flygvapnet

har nyligen utrustats med de ryska typerna PE-2, IL-2, JAK-3 och UT-2.

Flygavtal med 28 länder.

Förenta staterna har i dag bilaterala flygavtal med sammanlagt 28 länder, enligt vad amerikanska utrikesdepartementet meddelar. Det senaste avtalet träffades nyligen med Peru.

I enlighet med den gemensamma deklarationen som avgavs i september 1946 från Storbritanniens och Förenta staternas sida utgör den s k Bermudatypen den lämpligaste formen för att träffa bilaterala avtal till dess multilaterala överenskommelser kan antas.

Amerikanska utrikesdepartementet understryker att ett reviderat multilateralt flygtransportavtal är utsatt att behandlas vid den provisoriska internationella civilflygorganosationens (PICAO) nästa sammanträde i Montreal i maj 1947.

Sedan den internationella flygkonferensen i Chicago i december 1944 har amerikanska utrikesdepartementet på Förenta staternas vägnar undertecknat flygavtal med följande 27 länder jämte Peru:

Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Kina, Tjeckoslovakien, Danmark, Egypten, Frankrike, Grekland, Island, Indien, Iran, Irland, Italien, Libanon, Nya Zeeland, Norge, Filippinerna, Portugal, Saudi-Arabien, Spanien, Sverige, Schweiz, Turkiet, Storbritannien och Uruguay.

För närvarande pågår överläggningar om ytterligare bilaterala flygavtal med Bolivia, Chile, Cuba, Dominikanska republiken, Ecuador, Haiti, Irak, Paraguay, Siam, Syrien, Sydafrikanska unionen och Venezuela. Enligt vad som förljudes från amerikanska utrikesdepartementet är det troligt att USA redan inom den närmaste tiden kommer att ta upp frågan om ömsesidiga flygavtal med ytterligare ett antal länder.

Särskilda flygrättigheter har också utverkats för amerikansk lufttrafik på Tyskland och Österrike och liknande tillstånd väntas också komma att träda i kraft beträffande Japan den närmaste tiden.

Avtalen med Canada, Frankrike, Irland och Storbritannien ersätter tidigare ingångna mellanstatliga luftfartsöverenskommelser. Ett bilateralt flygavtal med Colombia har varit i kraft sedan 1929.

AOA:s stratosfärkrissare.

Radar håller nu på att installeras i åtta Boeing Stratocruisers, som f n är under byggnad för American Overseas Airways räkning. Dessa radar-utrustade plan, som flygbolaget avser att kunna upprätthålla reguljär trafik med i alla slags väder, kommer att sättas in på linjerna i slutet av året.

Douglasfabrikerna

har meddelat att de för närvarande håller på att konstruera ett femsitsigt sportflygplan med skjutande propeller. Planet, som är mycket originellt, har många vackra drag, men på grund av motorns placering har bakkroppen blivit ur skönhets-synpunkt för lång, vilket naturligtvis förklarar planets utseende.

Vid Macao,

som tillhör Portugal, bygges för närvarande start- och landningsbanor, som skall användas vid flygtrafik bl a på Hongkong.



Grumman "Mallard" heter en ny, elegant amfibie från U. S. A.

Grumman "Mallard"

Grumman Aircraft Engineering Corporation i U. S. A. hör till världens främsta tillverkare av amfibieflygplan. Ett av bolagets senaste amfibieplan visas på bilden ovan — det är tvåmotoriga, 8—10-sitsiga Grumman "Mallard". Motorerna är av typ Pratt & Whitney "H" Wasp och på vardera 600 hkr. De är utrustade med Hamilton automatiskt ställbara propellrar. "Mallards" maximala hastighet ligger vid 300 km/tim. Flygsträckan är 650 km. Spännvidden är 19,8 m, medan längden är 14,4 m och höjden 5,7 m.

"Mallard" är lika elegant inuti som utanpå. Här en titt in i kabinen.



FLYGET...

(Forts. fr. sid. 13)

bräckliga konstruktion — de måste nämligen vara så lätta som möjligt för att kunna lyftas av den svaga motorn. Hela fackverket av träribbor och stag faktiskt knakade när man äntrade den primitiva och obekväma förarplatsen.

Var det nu fråga om ett Voisinbiplan av den typ Henry Farman flög, så kändes det kusligt, trots den "framskjutna ställning" man intog. Man svävade faktiskt på ett par ribbor några meter framför flygplanet och hade den rogivande känslan av att få hela maskineriet i ryggen vid en för hård landning eller kulerbytta på marken. Flera av dödsorsakerna voro också den, att motorn krossat

ryggen på flygaren, då eljest haveriet borde ha avlöpt med mindre blesyrer.

Ställningen var också mycket obekväm, man satt inklämd i en sits med lågt ryggstöd av utstansad plåt eller en vanlig stolsits av rotting, placerad i jämnhöjd med ribborna. Benen voro till hälften utsträckta till en tvärribba eller fotpedal, som reglerade sidorodren. Styrspaken hade man mellan benen och dess rörelse fram eller tillbaka åstadkom höjning eller sänkning. Dess rörelse åt sidorna verkade på skevningsrodren eller lättvingarna, som de då kallades, och lade planet i lutning vid kurvorna. Någon fastsurrning vid flygplanet var det i regel ej fråga om, och man riskerade ofta att trilla ur vid ojämnheter både i luften och på marken.

Man flög på den tiden ej så högt, en 10 à 15 meter ungefär, men just däri låg faran, då det hastigt gällde att få planet i jämviktsläge efter någon malör. Sålunda hände det, att när Farman den 27 mars 1908 flög på en höjd av tre till fyra meter över marken — bemödande sig att göra en så stark kurva som möjligt — vickade planet åt sidan och med en av vingpetsarna berörde marken. Den härigenom framkallade långsammare farten hade till följd, att planet genast störtade och bröts sönder. Farman slungades mot marken, varvid han föll på ansiktet, men slapp ifrån det hela med ett brett sår i pannan och skråmor på näsan.

På ett Wright-plan var pilotens plats ungefär liknande. Man satt på en liten stolsits på undre vingens framkant med benen spjånande mot en fast träslå ett stycke framom. Föraren hade en spak på vardera sidan om benen. Med den högra skötte han sidorodren och skevningen av vingarna och med den vänstra höjdrodren, som voro placerade på långa medar ett gott stycke framför vingarna.

Sålunda hade man ju icke direkt den tomma luften framför sig. Motorn, som var placerad en bra bit till höger om föraren direkt på undre vingen, reglerades medelst ett snöre. Alltså inga instrumentbord som i ett nutida flygplan.

Det farligaste med Wright-planet var dess bägge kedjedrivna propellrar, som i händelse av skada på den ena kom flygplanet att stjälpas. Detta var också orsaken till flygets första dödsoffer, då löjtnant Selfridge dödades den 17 september 1908. Medan brodern Wilbur låg i Frank-

(Forts. sid. 32)



En strålande ungdomsbok...

Käcka svenska segelflyggrabbar är huvudpersonerna i denna spännande och roliga ungdomsbok, skriven av en journalist och segelflygare. Ett band smugglare har slagit upp sitt hökvarter utanför en norrländsk stad, segelflygpojkarna får nys om deras tillhåll och kan efter en mängd spännande förvecklingar hjälpa polisen att spränga smugglarligan.

Pris endast kronor **4: 25**



FÖRLAG - Postbox 19, Stockho'm 1

Blythe

heter

PENNAN

för

flygintresserade

Den skriver i över 2 år utan någon extra påfyllning och kostar

endast Kr. 29:50

Beställ Er Flygpenna i dag!



FLYG-BAZAREN

Box 21 032

Stockholm 21

Härmed rekvideras 1 st. Blythe reservoirpenna à kr 29:50, att sändas mot postförskott till:

Namn:

Adress:

..... Aero 1.



Robert Löwen-Åberg

redigerar den nya **MODELL-
FLYGTIDNINGEN** i samarbete
med Nordens ledande modellflyg-
experter. Löwen's popularitet
bland modellflygarna garanterar
god kontakt och aktuella, veder-
häftiga artiklar

MODELLFLYG -TIDNINGEN

**Många goda nyheter i januarinumret
av MODELLFLYGTIDNINGEN**

MODELLFLYGTIDNINGEN har utkommit med ett nytt 44-sidigt nummer, laddat med modellflygnytt från hela världen, högintressanta artiklar, ritningar till skalamodeller, bensenmotormodeller, gummimotormodeller, segelmodeller och med massor av tips för modellflygarna ...

AV MODELLFLYGARE — FÖR MODELLFLYGARE!

Sänd in kupongen genast
— stryk det ej önskade!

Helår kr 4:— Halvår kr 2:— Provnummer 35 öre

Namn

Adress

..... Aero 1

MODELLFLYGTIDNINGEN - Postbox 19 - STOCKHOLM 1

Box 12015

AeroModeller

Sthlm 12

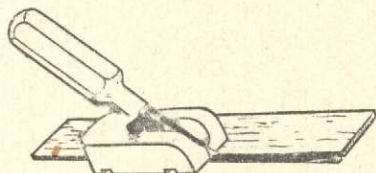
SNABBARE — BÄTTRE — SÄKRARE

bygger Ni Edra modeller, om Ni använder X-ACTO-verktygen



X-ACTO, JUNIOR-KNIV.
Paket med 5 st. extra blad

Kr. 1:75
Kr. 1:75



X-ACTO, BALSASTRIPPER. Skär listen
från 1 till 8 mm. Pris utan kniv Kr. 6:50

X-ACTO-kniven ökar Eder skicklighet. Den skär mjukt och är lätt som en penna i användning. X-ACTO-kniven är det outhärliga verktyget för modellbyggare, träsnidare och fotografer.

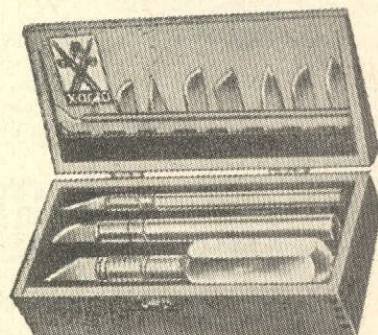
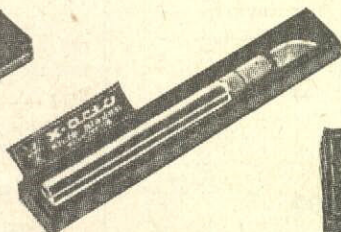
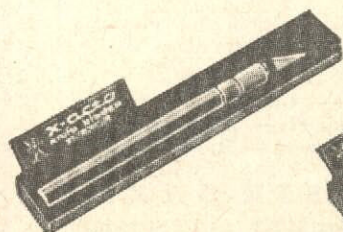
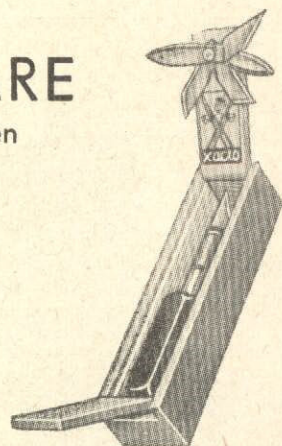
Kniv nr 1 för finare arbeten, skaft av massiv aluminium, med 6 blad. Kr. 9:—

Kniv nr 2 för lättare arbeten, skaft av massiv aluminium, med 6 blad. Kr. 10:—

X-ACTO, dubbel kniv nr 1 o. 2, m. 12 blad. Kr. 17:50

Kniv nr 6 för tyngre arbeten, skaft av massiv aluminium med 6 blad. I träförpackning. Kr. 12:—

X-ACTO, DE LUXE, kniv nr 1, 2 och 6, med 10 blad i praktisk förvaringslåda. Kr. 31:50



HOPPA!

(Forts. fr. sid. 14)

Faran var därmed inte över, ty fiendep Janet hade envist förföljt Blenheim-bombaren, och skulle när som helst slutgiltigt ha fullbordat sitt verk. Så var krigets lag.

Men instinkten sade Westermarck, att han borde vänta till fallhastigheten avtagit, och instinkten var denna gång en god vän. Ty vilken inverkan skulle inte ett öppnande av fallskärmen haft på kroppen, då fallhastigheten var omkring 600 km?

Under det att planet fortsatte sin dykning, strök Westermarck mot rodren, från vilka han lyckligtvis klarade sig med en-

dast några stötar. Först när bombaren dykt nära tre kilometer, var Westermarck fri från planet.

Ett sådant rakt fallande, som "genom ett rör", kunde inte räcka så länge. Vår pilot, som redan hade klarat sig ur farorna under en höjdminskning av 500—1000 mtr, sedan han lämnat den störtande planet, fattade beslutsamt tag i skärmens utlösningssring. Som genom ett trollslag öppnade sig den vita skärmen ur sin omsorgsfulla förpackning — ännu en knyck behövdes för att landskapet åter skulle ses ur den rätta synvinkeln.

Här gungade nu Westermarck — som en gång tidigare hoppat under flyguppvisningen i Suur-Merijoki. Nu mindes han

det frivilliga fallskärmshoppet och de erfarenheter han då fick. Han kom också ihåg Charles Lindbergs ord: "Om du inte har fallskärm med dig, då du behöver den, behöver du den aldrig mer"...

Under den långsamma färdan nedåt fick Westermarck även syn på Blenheim-planets rester. En tunn rökpelare steg uppåt, men av kamraterna kunde han inte se ett spår, varken på marken eller i luften. Var det trots allt deras sista flygning?

Han landade lyckligt på Ladogas is och började med att inspektera sina skador. Det var inte så enkelt, ty ansikte och händer hade först brännskadats och där- efter förfrusits. När han undersökte sin fallskärm, såg han att remmarna var nästan till hälften avbrända! De hade knappast hållit, om han utlöst skärmen vid den stora fallhastigheten genast efter uthoppet. Men därmed slutade inte Westermarcks äventyr. En finsk patrull var nära att skjuta ihjäl honom som fiende, och endast med knapp nöd lyckades han rädda sig genom att kasta sig omkull på isen.

Efter långa förklaringar och förhör transporterades han till en vaktstuga på en närbelägen holme, och togs där om hand av sjukvårdare. Där hörde han berättas, att det fientliga jaktplanet hade lyckats överrumpla genom att förfölja bombplanet under den strimma av avloppsgas, som bildades i den starka källden. Från detta skydd hade jaktplanet dykt fram i det kritiska ögonblicket. Några andra fallskärmar hade inte observerats, varför de två andra tappra flygarnas öde sålunda beseglats.

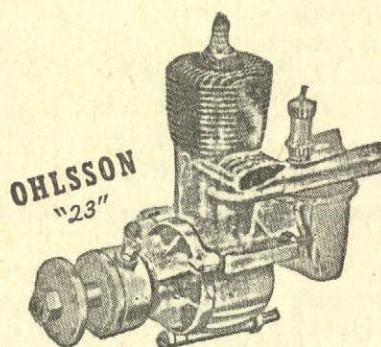
Då Westermarck sedan berättade om sitt dramatiska äventyr på sitt enkla och anspråkslösa sätt, konstaterade han som i förbigående: "Jos paha ek ole kuollakseen, niin kuole", vilket på svenska betyder: "Ont krut förgås ej så lätt".

2 "stora" bensenmotorer för modellflygaren

OHLSSON "23"

Cyl. vol. 3,8 cm³
Cyl. diam. 16 mm.
Slaglängd 17,5 mm.
7.500 varv per minut
Effekt 1/6 hkr.
Motorvikt 130 gr.

Komplett med tändspole, kondensator och tank
(inkl. oms.) Pris kr. **90:—**



OHLSSON "60"

Cyl. vol. 9,84 cm³
Cyl. diam. 24 mm.
Slaglängd 22 mm.
7.500 varv per minut
Effekt 1/4 hkr.
Motorvikt 225 gr.

Komplett med tändspole, kondensator och tank
(inkl. oms.) Pris kr. **100:—**

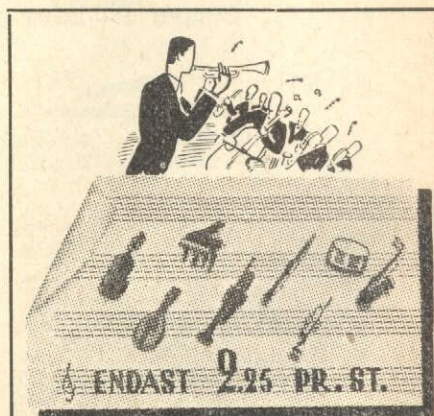


Ohlsson & Rice motorer äro byggda att kunna köras både medsols och motsols. Levereras från fabriken med motsolskörning. Önskar man köra motorn medsols lossas vevhusets främre del och vrides 120° motsols. Motorerna kunna köras antingen upprätt eller inverterade. För invertering erfordras endast utbyte av bränsletanklock.

GENERALAGENT

AeroModeller

Box 12015 - Stockholm 12 - Giro 52539



...kostar dessa små eleganta musikmärken, som bör bäras av alla musikintresserade.

Fiol — Gitarr — Banjo — Flygel
Trumpet — Trumma — Klarinett
Kornett — Munspeil — Saxofon

MUSIK-BAZAREN
Box 21032 Stockholm 21



KEM. TVÄTT
FÄRGNING
PRESSNING
KONSTSTOPP

Väl vårdade varar
kläderna längre

ABO A/B KEM. TVÄTT

Sibyllegatan 40
Tel. 614719 - 620835

Tegnérsgatan 41
Tel. 114078

Kungsholmsg. 65
Tel. 532586

Fabrik Linnég. 56
Tel. 673940

STOCKHOLM



Ritapparater

Ritbord

Ritinstrument

Ritbestick

Rit- & skisspapper

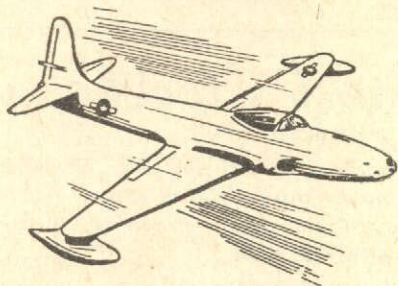
Ritskalor

Ritningar kopieras:
A-B Johnsonkopier

AKTIEBOLAGET

ADOLF JOHNSON & Co.

G:la Brogatan 21 - STOCKHOLM - Tel. 234750 växel



Amerikanska

REPLIKAMODELLER

Nedanstående byggsatser, innehållande konturfrästa kroppar och vingar i balsa, nationalitetsbeteckningar, färdiga hjul samt lim, är av Falcons världsberömda fabrikat. Med Liberator- och Mitchell-byggsatserna följer även plasticpellrar.

Aeronca	kr 3:75	Thunderbolt	kr 5:—
Black Widow ...	„ 3:75	Wildcat	„ 5:—
Piper Cub	„ 3:75	Mitchell	„ 7:50
Shooting Star ..	„ 3:75	Liberator	„ 7:50

Beställ Er byggsats redan i dag från generalagenten:

AEROMODELLER

Box 12 015

Stockholm 12

Giro 52 539

Nytt Nytt Nytt

Midgetracing - - -

HETER SENASTE MOTORFLUGAN

Midgetracersporten drar nu sitt segertåg genom Amerika och är redan på god väg att slå knock-out på den stora racersporten.

I Sverige har sporten tagits upp av Svenska Midget-Racer Klubben, som varje månad publicerar ritningar, tips och midgetnyheter i sitt officiella organ

HOBBYMAGASINET

Postbox 19

Stockholm 1



3 BRA TIDNINGAR

AERO

är visserligen ännu inte den största flygtidningen i Norden, men den är på god väg mot en ledande ställning. Och den är utan tvivel den bästa flygtidningen — tidningen med de välskrivna artiklarna, snabba flygnyheterna och trevliga underhållsartiklarna.

Helår kr 5:—; halvår 2:75; lösnr 0:50.

Hobby-Magasinet

heter tidningen för de som är populärtekniskt intresserade och som har någon hobby överhuvudtaget. Tidningen innehåller en oändlig mängd ritningar och bilder samt beskrivningar på populärtekniska saker, bilar, båtar, modelljärnvägar och modellflyg m m.

Helår kr 6:25; halvår 3:75; lösnr 0:75.

Modellflygtidningen

skrivs för modellflygare av modellflygare. Modellflygtidningen är den första i sitt slag i Norden — tillkommen på modellflygarnas eget initiativ, för deras egen skull. Modellflygtidningen har ett sensationellt lågt pris.

Helår kr 4:—; halvår 2:—; lösnr 0:50.

HALLVIGS FÖRLAG
Postbox 19, Stockholm 1.

Sänd provnummer på Aero, Hobby-magasinet och Modellflygtidningen mot 20 öre till porto och expedition.

Namn:
Adress:
..... Aero 1.

Bra handbok för modellflygare.

Bygg själv — och lär andra
av Knud Flensted-Jensen,
Mauritzons Bokförlag.

Den svenska modellflygsportens utövare har under de senaste åren mångdubbats och intresset växer alltjämt oavbrutet. Och visst är det roligt att ha ett modellplan att flyga men, men frågan är väl om inte det största nöjet ligger i själva byggandet. Jo, säkerligen.

Den f d danske modellflygchefen, slöjd-lärare Knud Flensted-Jensen, har tagit fasta på detta och skrivit en utmärkt handledning i byggandet av modellplan. "Bygg själv — och lär andra", som översatts och omredigerats för svenska förhållanden av KSAK-instruktören G. H. Dérantz, riktar sig främst till slöjdlärare och ungdomsledare eller andra som kunna tänkas intresserade av att leda en undervisning i tillverkning av modellplan. Men genom sin klara framställning och rika innehåll på förklarande illustrationer kan boken vara till nytta även för den modellbyggare som själv ger sig i kast med uppgiften.

Boken behandlar bl a i olika kapitel aerodynamik, stabilitet, flygning med segelmodeller, byggandet av modellplan och råd och anvisningar för undervisning i modellflygning. Sist men inte minst innehåller boken lektionsplaner och arbetsritningar till Vargen och Myggen. Av dessa är Vargen alldeles utmärkt för nybörjare att ta till.

Köp, läs och lär!

Klipp annonsen och skicka den i dag till PENNBAREN, Hälsingborg. Vi sänder Er omgående mot postförskott en Wearaver-penna med 14 karats guldstift och genomskinlig bläckledare av plastic till kr 14:20 + porto. Gratis medföljer en stor flaska bläck (Deep Blue)! Obs! Full returrätt inom 8 dagar.

PENNBAREN, Fack 137, Hälsingborg

Namn:
Adress:
Postadress:

Till våra prenumeranter!

På förekommen anledning ber red. få meddela, att alla som prenumererat på AERO för 1/1 eller 1/2 år givetvis kommer att erhålla 12 respektive 6 nummer.

Modellbyggare i Stockholm!

Nu kan Ni erhålla allt tänkbart modellmaterial från

Aeromodeller — A.-B. Avesta Modellflygindustri — Tore Haglund Modellflygindustri — Hobby-Sport — Model-Craft — Modell-Sport — Norrlands Modellflygindustri — Industrifirman Stag — Sven E. Truedsson Modellflygindustri
i den nyöppnade

HOBBY-AFFÄREN

St Eriksgatan 101

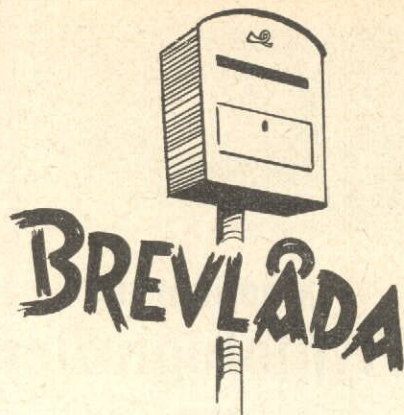
Stockholm

STHLM S TEKNISKA INSTITUT

T Dag- och Aftonskolor CENTRUM Kungsgatan 32
Sveriges största enskilda tekniska läroanstalt.
Inspektion: Professor Enil Alm.

Ingenjörso. verk.-utb. fr. folkskola. real- och studentexamen. Fackavd.: Verkstadsteknik, motorteknik, flygteknik, värme o. sanitet, elektrostarkström, radio o. svagström, hus- och vägbyggnad, kemi. Stipendier. Avgifts-lindring för obem. Prospekt sändes. Exp.-tid 10—19. Tel. 23 37 05 (växel).

E. WALTER HOLMSTEDT, Civ.-ing. Rektor.



FRÅGA: Jag undrar vilka data Hockaday Comet har?
H. N.

SVAR: Motor: En 4-cylindrig Menasco på 125 hkr. Max.-hastighet: 240 km/tim. Marschhastighet: 210 km/tim. Landn.-hastighet: 70 km/tim. Flygsträcka: 800 km. Topp höjd: 5.700 m. Tomvikt: 425 kg. Spännvidd: 10 m. Längd: 6,7 m.

FRÅGA: Har Douglas DC-2 använts som krigsflygplan, och i så fall, vad har den för beteckning?
Modellbyggare.

SVAR: Den har använts både i U. S. Army och U. S. Navy. Resp. beteckningarna är: C-32, C-33, C-34 och R2D-1.

FRÅGA: Vilken motor har Mustang P-51B?
Nacka.

SVAR: En Packard-byggd Rolls-Royce Merlin V-1650-3 på 1.520 hkr.

Nyhet!

Nyheter från

HALLVIGS

heter en tryckt bulletin, som regelbundet utsändes med nyheter från

Hallvigs Förlag, Aero, Flygnytt från Aero, Hobby-Magasinet, Modellflygtidningen, Flyg-Bilden, Flyg-Bazaren, Musik-Bazaren samt Hobby-Affären.

Sänder Ni in kupongen nedan med tydligt namn och adress erhåller Ni denna bulletin gratis!

HALLVIGS FÖRLAG

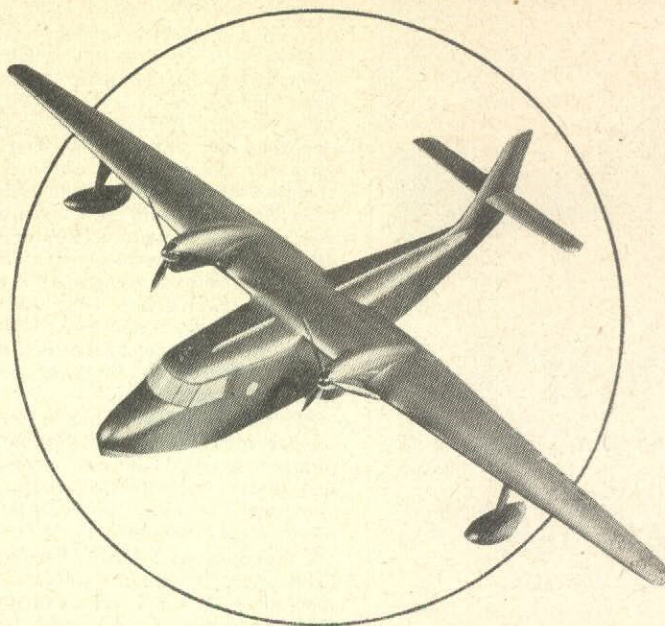
Postbox 19 Stockholm 1

Undertecknad önskar regelbundet och gratis erhålla bulletinen "Nyheter från Hallvigs".

Namn:

Adress:

..... A



FLYGBOKEN FÖR JUST ER!

Här nedan ett litet urval flygböcker av högsta kvalitet, böcker väl värda att köpas och läsas av flygintresserade. Utförligare prislister — upptagande ytterligare böcker av värde — erhålles på begäran gratis och portofritt från vår bokavdelning.

AIRCRAFT ENGINES OF THE WORLD
av Paul H. Wilkinson. Pris kr 39:—

FLYVE ORDBOGEN
av John Foltmann. Pris kr 15:50

MODELLFLYVESPORT
av Bang, Thinesen, Weishaupt.
Pris kr 7:50

MODEL GLIDER DESIGN
av Frank Zaic. Pris kr 6:—

FRA SLAGGEBANE TIL SPITFIRE
av C. Nash Hendriksen. Pris kr 10:—

AD LUFTENS SLAGNE LANDEVEJ
av Peter Trans. Pris kr 1:75

FLYVNINGENS BILLEDBOG
av Johs Thinesen. Pris kr 2:50

SCALE MODELS BY WYLAM I
av Bill Wylam. Pris kr 7:50

SCALE MODEL BY WYLAM II
av Bill Wylam. Pris kr 7:50

FLYGBOKEN
av Lundberg o. Molin. Pris kr 5:50

PÅ TYSTA VINGAR
av Yngve Norrvi. Pris kr 6:75

RÖDA VINGAR
av Stig Wennerström. Pris kr 6:75

MOT SVARTA HIMLAR
av Sixten Rönnow. Pris kr 6:75

MODELLFLYGHANDBOKEN
av Stark o. Sundström. Pris kr 3:75

MODEL DIESELS
av D. A. Russel. Pris kr 7:50

DIESEL MOTOR
av David Andersen. Pris kr 4:75

ATT TECKNA FLYGPLAN
av Erik Lagerqvist. Pris kr 3:50

BYGG SJÄLV
av Knud Flensted-Jensen. Pris kr 5:—

Sänd in Er rekvisition redan i dag!

HALLVIGS FÖRLAG

BOKAVDELNINGEN

Postbox 19

Stockholm 1

Undertecknad rekviderar med × betecknade böcker. Likviden insändes i frimärken — uttages mot postförskott.

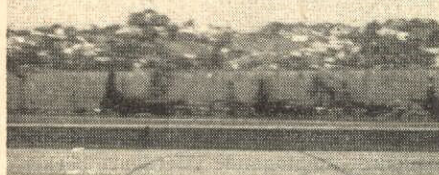
Namn:

Adress:

.....



NYTT
från
HELA
VÄRLDEN



Följ FLYGET

i dess rekordsnabba utveckling genom att regelbundet läsa Nordens enda veckobulletin för flyg

Flygnytt från AERO

Denna bulletin, som utkommer varje tisdag, innehåller de fräschaste och bästa flygnyheterna från hela världen.

PRENUMERATIONSPRISER:

Kvartal kr. 3:—
Halvår „ 5:50
Helår „ 10:—

FLYGNITT FRÅN AERO

Postbox 19 - Stockholm 1

Undertecknad prenumererar på Flygnytt från Aero kvartal — halvår — helår. — Sänd provnummer till undertecknad. (Stryk det som ej önskas.)

Namn:

Adress:

rike och förvånade européerna med att visa sig vara en verklig "l'homme oiseau", som fransmännen kallade honom icke endast för hans skarpa fågelprofil, hade Orville Wright fortsatt sina experiment i Amerika och skulle nu göra en provflygning för amerikanska statens inköp av flygplan tillsammans med nämnde löjtnant Selfridge som passagerare, då vänstra propellern sprang sönder under det att den högra fortsatte att arbeta. Detta hade till följd att flygplanet kantrade och störtade till marken från c:a 25 meters höjd och slogs i spillror. Löjtnant Selfridge fick huvudet kluvet och dog genast, medan Orville Wright bröt högra benet och åtskilliga revben.

Ett par år senare hände en liknande olycka med ett Wright-biplan i det att kedjan sprang till ena propellern och den andra fortsatte att arbeta. Maskinen välte och föraren, en amerikanare vid namn Huss, dödades.

I monoplen av Blériot-typen satt föraren mera inhägnad i själva flygkroppen, men hade att utstå det förfärliga luftdraget från propellern framför sig samt den heta smörjoljan som fritt stänktes i ansiktet och gjorde det svårt att se. Det dröjde rätt länge innan man kom sig för att sänka förarens sits i sittrummet och placera ett vindskydd framför öppningen. Man kände sig också tryggare att landa med ett flygplan, där man satt inom själva flygkroppen, ty denna och landstället verkade som en buffert vid ett för hårt nedslag, som under andra förhållanden skulle varit ödesdigert. Men flog man ett litet monoplen av Santos Dumonts "La Demoiselle"-typ, så fick man icke räkna med detta skydd, ty där satt man placerad under vingar och motor i jämnhöjd med hjulaxeln och svävade i fara att få alltsammans över sig vid en olycklig landning.

Det är nog riktigt, att flygningen i första hand alltid varit en motorfråga. De aerodynamiska problemen löste pionjärerna, trots bristande vetenskaplig utbildning, genom praktiska försök rätt så nödortfört, så att planen i alla fall kunde flyga.

Hurudan var då situationen med motorerna för 40 år sedan?

Motorerna, som man kunde likna vid flygplanets hjärta, voro bräckliga, osäkra tingestar, som lyfte människan i luften under ett par minuter. Sedan stannade de eller blevo överhettade och släppte ned en till jorden utan vidare ceremonier. Det vanliga var i regel att motorerna, såväl de vattenkylda som de luftkylda, blevo överhettade. Och tusen andra fel förekommo. Efter endast några minuters flykt började motorn gå varmt, missa tändningar eller krångla på något annat sätt. Man förstär, att detta var oerhört enerverande för flygaren.

Till sina första flygförsök 1903 hade bröderna Wright själva konstruerat och byggt sin motor. Denna var endast på 12—15 hkr, men vägde ändå 90 kg. Redan två år efteråt hade de emellertid fått fram en förbättrad typ, som var dubbelt så stark, men ändå lättare än den första. Denna motor var fyrcylindrig och vattenkyld och var densamma som Wilbur Wright använde vid Le Mans 1908.



Amerikanska Flygfotografier

nyligen inkomna i tusental!

För ett par tre veckor sen fick vi in tusentals originalfotografier på amerikanska militära flygplan. Bilderna, som är framställda av Amerikas två specialfirmor för flygbilder, levereras i det internationella samlarformatet 9×12 cm och för 40 öre per styck!

TECKNINGAR på FLYGPLAN

anlände samtidigt i inte mindre än 16 olika utföranden. Teckningarna är utförda i format 24×35 cm och kostar endast 1 krona per styck. De äro mycket lämpliga för inramning!

Specialerbjudande.

10 olika flygfotografier samt 2 olika flygteckningar erhålles omgående och portofritt för endast kr 5:—.

Prislista sändes mot 20 öre i frimärken!

FLYG-BILDEN

Tunnelgatan 15 Stockholm



för flygintresserade!

Sänd mot postförskott — frimärken.

Flygmärke	Kr. 2:15
Flygring	„ 4:25
Manschetknappar	„ 4:95
Flygbrosch	„ 3:45

Stryk under det som önskas!

Glöm inte namn och adress!

FLYG-BAZAREN

Box 21032 Stockholm 21

SVENSKA
HOBBYFÖRBUNDET
har startat

Ditt flygintresse är dyrbart, men som medlem i S. H. F. kan du göra det mycket billigare, ja t. o. m.

spara en slant!

Det visste du intel!

Läs därför närmare om detta och alla andra fördelar. Svenska Hobbyförbundet kan erbjuda Dig i

HOBBY-MAGASINET

vårt officiella organ, eller skicka in nedanstående kupong och Du erhåller gratis stadgar o. ytterligare upplysningar.

Svenska Hobbyförbundet,
S:t Eriksgatan 82, Stockholm.

Sänd mig gratis stadgar, broschyrer m. m.

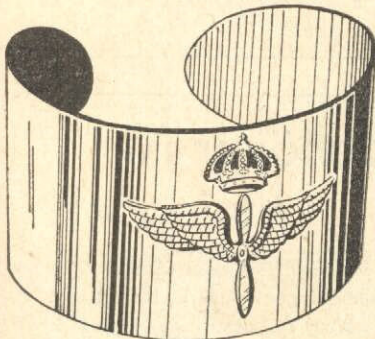
Namn:

Adress:

Hobby



*Stämpeln
från*
LINDARNAS
Stämpelfabrik
FALUN



Armband

för flygintresserade damer

Ovanstående vackra armband med elegant flygblem är utfört i gedigen gulddoublé. Det bör bäras av alla flygsinnade damer!

FLYG-BAZAREN

Box 21032

Stockholm 21

Från detta år påträffa vi de kända franska motorerna Antoinette, Renault och R. E. P. De voro alla luftkylda och av 35—60 hkr styrka. Driftsäkerheten var emellertid dålig. I och med Blériots berömda kanalflygning den 25 juli 1909 uppträdde Anzani-motorn på valplatsen. Den var luftkyld och 3-cylindrig, med cylindrarna i solfjäderform, samt utvecklade c:a 25 hkr. Motorns mest karakteristiska egenskap var, att den endast gick ungefär 25 minuter i sträck. Undantagsvis något längre tid, som t ex för att frakta Blériot över Kanalen, som tog 27 minuter 21 sekunder i anspråk. Så kom den roterande Gnôme-motorn, som flera år framåt behöll sin ledarställning som flygmotor av högsta klass.

På Wright-planet hade man en särskild passageraresits bredvid föraren, så att man fick sitta lika "bekvämt" som denne, men blev uppmanad att icke komma åt det snöre, som gick under benen på passageraren från föraren fram till motorn, ty då stannade densamma.

Det inträffade en gång vid Le Mans att Wright flög med en journalist som passagerare. Denne skulle under flykten draga ner sin mössa bättre på huvudet men råkade samtidigt draga i snöret och motorn stannade. Tack vare Wrights rådhets och skicklighet kunde han få planet i glidflykt och — landa oskadad.

Det dröjde ganska länge innan någon verklig passagerarplats blev inredd på ett flygplan, men så voro ju flygplanen ännu icke kapabla till trafikflygning, utan vad som förekom i passagerarflygning gällde endast att sätta rekord i ena eller andra avseendet med så och så många passagerare.



Detta är boken för alla som är intresserade av miniatyrmotorer. Den avhandlar på nära 200 sidor allt som har med tändstiftsmotorer att göra. Författare är den kände amerikanske modellmotorexperter **ROBERT WEINSTEIN**.

Pris endast kronor 7:50

HALLVIGS FÖRLAG
BOKAVDELNINGEN

Postbox 19 Stockholm 1

Undertecknad rekviderar boken "Model Airplane Engines" à kr 7:50. Likviden insändes i frimärken — uttages mot postförskott.

Namn:

Adress:

..... Aero 1.

Modellbyggare i Stockholm
BESÖK
HOBBYAFFÄREN
S:t ERIKSGATAN 101

JUST DU
bör läsa **APPELL**

* Den pigga, eleganta och moderna ungdomstidningen

Till Exp. av Ungdomstidningen Appell
Fack 137 Hälsingborg.

Undertecknad anholder om provnummer å APPELL. 20 öre i frim. bifogas.

Namn:

Adress:

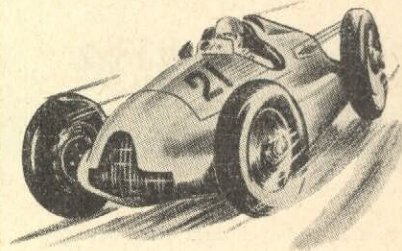
..... Aero 1.

Cykelbil-

intresserade begär vår illustrerade prislista, som erhålles gratis.

Skriv i dag!

EXON
SÄBY 5



Fart och flykt

är det över varje nummer av det nya **HOBBY-MAGASINET** — tidningen för Nordens alla hobbyintresserade.

HOBBY-MAGASINET utkommer med ett 52-sidigt, rikt illustrerat nummer varje månad.

Provnummer sändes mot 40 öre i frimärken!

HOBBY-MAGASINET

Postbox 19 - Stockholm 1

Behöver Ni pengar?

Sitt inte och grubbla över hur Ni lättast ska tjäna pengar — sänd i stället efter det roliga prospektet med ombudsvillkoren på

Aero Flygnytt från Aero Hobby-magasinet Modellflyg-tidningen

Det lönar sig att sända efter ombudsvillkoren!

HALLVIGS FÖRLAG

Postbox 19 STOCKHOLM 1
Sänd ombudsvillkor till:

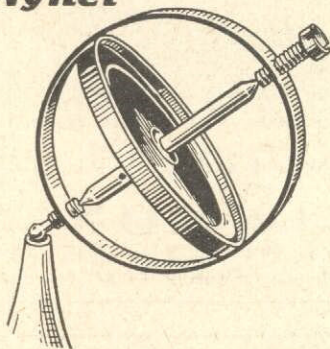
Namn:

Adress:

Aero 1.

BILAGA MEDFÖLJER DETTA NR.

Nyhet



Gyrosnurra

En enastående trevlig och rolig artikel som faktiskt upphäver tyngd-lagen. Snurrans gångtid 7—12 minuter och varvantalet c:a 10000 varv per min.
Beställ redan i dag! Roa och förbluffa Edra vänner.
Pris kr. 3:75 + porto. 2 st. porto fr.

GYROTEKNIK

Box 18 005 - Stockholm 18

Var god sänd mig st. gyrosnurra mot postförskott.

Namn:

Adress:

Postadress:

Skriv tydligt! Aero 1.

SVENSK KRÖNIKA . . .

(Forts. fr. sid. 3)

holm—Montevideo, hyllades koncernens chefspilot på sydatlantlinjen, flygkapten George Lindow, med en hedersgåva i form av en Orreforsvas. Kapten Lindow är dubbel flygmiljonär i ABA, och den nya värdigheten betyder omkring 250.000 km i luften. Trafikflygare blev han 1931 efter att dessförinnan ha skolats i flygvapnet, där han under beredskapen tjänstgjorde som divisionschef vid tunga bomben.

Svenskt flygkontor i London.

ABA och SILA:s nya beställnings- och förfrågningskontor i London har invigts. De stora lokalerna i två våningar har ett utomordentligt läge vid Regent Street, och inredningen torde tillhöra det förnämsta, som något kontor av motsvarande slag kan uppvisa i London just nu. Vid invigningen förklarade kapten Florman att lokalerna inte var avsedda för den nuvarande trafiken, utan för den som kan väntas om något eller några år, då man kan påräkna ett plan mellan London och Sverige varannan timme.

Luftfartsmöte i Stockholm.

I Stockholm har sammanträtt representeranter för luftfartsbolagen i Danmark, Norge och Sverige för att diskutera en ändring av International Air Traffic Associations uppdelning av världen i trafikzoner. Man strävar efter att få färre och större zoner än nu. Resultatet av överläggningarna skall tillställas IATA, som vid en konferens skall fatta definitiva beslut i zonfrågan.

Skärgårdspost med helikopter.

Det är möjligt att man för postflyget i Stockholms skärgård i vinter kommer att använda sig av en helikopter. Då det gäller inte bara att avlämna, utan även att avhämta post, anser generalpoststyrelsen att flygplan av helikoptertyp skulle vara de mest lämpliga.

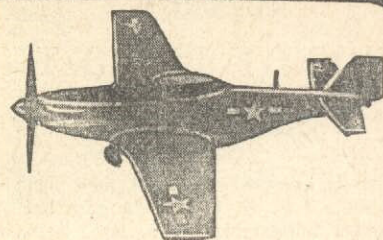
Överste Ramström chef för andra flygeskadern.

Chefen för andra flygeskadern, generalmajor Aage Lundström, har beviljats avsked från årsskiftet, och som hans efterträdare har förordnats överste Folke Ramström. Andra eskadern har sin stab förlagd i Göteborg, och omfattar som bekant Göta, Västgöta, Skaraborgs och Hallands flygflottiljer.

OMSLAGSBILDEN

föreställer denna månad en av pristagarna i de senaste stora amerikanska racerflygtävlingarna. Planet är en Lockheed Lightning.

MODELLFLYG — BÅTAR



MODELLBYGGARE!

Här är mina 35 öre i frimärken.

Sänd katalog och M-C-nytt Nr. 1 o. 2 till:

Namn:

Adress:

Postadress:

MODEL-CRAFT

Kungsgatan 7 B MALMÖ

Ni har väl inte glömt . . .

att prenumerera på AERO, de flygsinnades egen tidning, tidningen som skrivs, redigeras och utges av aktivt flygfolk. Använd det inbetalningskort som medföljer detta nummer — men gör det nu!

Prislista över

GJUTNA MODELLER i skalorna

1:50 1:100 1:150

erhålls gratis mot insändande av 20 öre till porto och expedition. De gjutna modellerna är av Ingenjör Enar Anderssons tillverkning och distribueras av

FLYG-BAZAREN

Box 21 032

Stockholm 21

Behöver Ni ritningar?

Önskar Ni någon ritning för Ert modellbygge — vänd Er till oss. Ni erhåller då utan någon som helst kostnad förteckn. och prislista över de ritningar på olika svenska och utländska modeller vi har i lager.

RITNINGS-SERVICE

Box 6105

Stockholm 6

AERO

Huvudredaktör och ansvarig utgivare: Ulf Hallvig.

Annonschef: Lennart Ekman.

Redaktion: Tunnelgatan 15, Stockholm, Sweden. — Tel. 20 70 55, 20 70 83, 21 08 11 växel. — Prenumerationspris helår kr. 5:—, halvår kr. 2: 75.

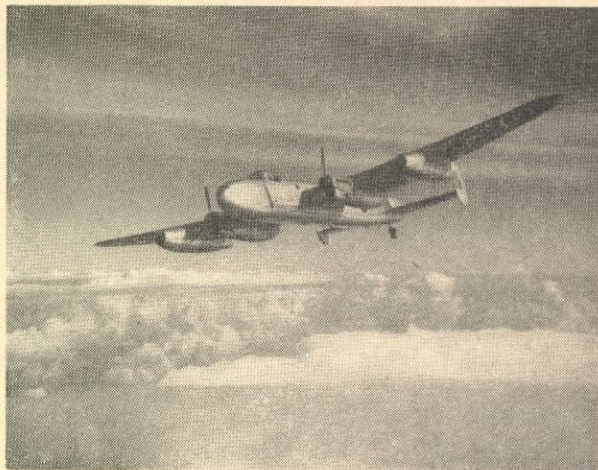
DE FLYGSINNADES TIDNING

Copyright: Hallvigs Förlag, Stockholm — Sweden.
Lindarnas Tryckeri — Falun 1947



Curtiss XBT2C.

Besättning: 1 man.
 Beväpning: 2 st. fasta 20 mm akan.
 Tomvikt: 4.900 kg.
 Max.-hastighet: mellan 750 och 800 km/tim.
 Motor: 1 st Wright R3350 på 2500 hk.
 Bomblast: 1 st torped eller ett okänt antal bomber eller raketer.



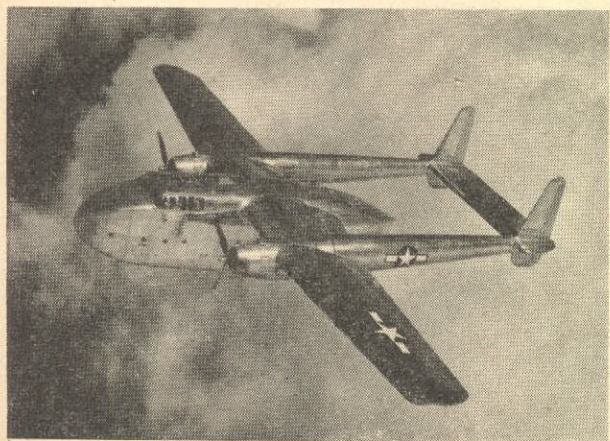
Avro Lancasterian.

Spännvidd: 31,09 m.
 Längd: 21,18 m.
 Höjd: 6,25 m.
 Vingyta: 120,77 m.
 Besättning: 3 man.
 Motorer: 2 st Rolls-Royce Nene reaktionsaggregat och 2 st Rolls-Royce Merlin.



Handley Page Halton.

Spännvidd: 31,60 m.
 Längd: 22,44 m.
 Höjd: 6,30 m.
 Vingyta: 118,4 kvm.
 Flygvikt: 30.850 kg.
 Max.-hastighet: 515 km/tim.
 Ekonomisk marschhastighet: 338 km/tim på 4.570 m.
 Tjänstetopphöjd: 6.500 m.
 Flygsträcka: 3.894 km (med extratankar 5.400 km).
 Max.-last: 6.395 kg.
 Motorer: 4 st Bristol Hercules 100 på vardera 1.675 hk.
 Propellrar: trebladiga de Havilland Hydromatic.



Fairchild UC-82 Packet.

Spännvidd: 39,2 m.
 Längd: 23,5 m.
 Höjd: 7,9 m.
 Vingyta: 130 kvm.
 Max.-flygvikt: 22.950 kg.
 Tomvikt: 12.700 kg.
 Max.-last vid flygningar upp till 800 km: 9 ton.
 Max.-last vid flygningar upp till 2400 km: 6,5 ton.
 Besättning: 5 man.
 Marschhastighet: 320 km/tim.
 Tjänstetopphöjd: 7.600 m.
 Max.-flygsträcka: 6.400 km.
 Motor: 2 st Pratt & Whitney R2800 C radmotorer på vardera 2.600 hk.



2 bra böcker

VI BYGGER EN MODELLJÄRNVÄG är nu under distribution.

Boken kommer givetvis att försälas i allmänna handeln men kan också med fördel rekvireras direkt från förlaget. "Vi bygger en modelljärnväg" är med sina hundra väl-illustrerade sidor den absolut bästa svenska handboken i sitt slag. Den är lätt att läsa och förstå, den vimlar av hundratals klara illustrationer — med många upp-
piggande skämtteckningar — och den är billig. Den kostar endast kronor **3: 75**

FICKRACERN är färdigtryckt och finns att köpa i allmänna handeln, men den kan också med fördel rekvireras direkt från förlaget. "Fickracern" är den första svenska handboken över hur man konstruerar, bygger och trimmar en flickracerbil. Den högaktuella boken har över hundra sidor laddade med intressanta kapitel, tabeller och ritningar, som då och då lättas upp med roliga teckningar. Även denna bok har det låga priset kronor **3: 75**



FÖRLAG

Postbox 19 Stockholm 1 - Sweden
Tel. 207055, 207083. Giro 191332