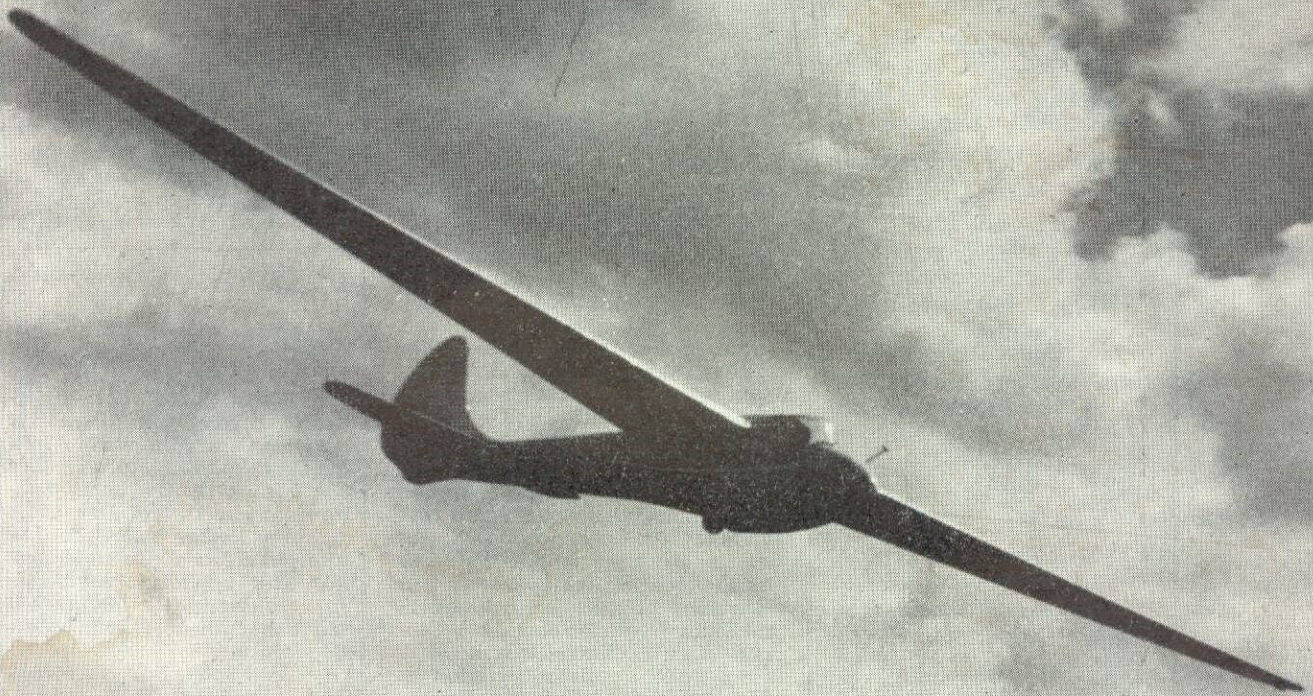


Nr 11 • 22/8 - 4/9 1951

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG



Aug

Många nya segelflygrekord
Flytande flygfält

65
öre

Kort om flyg jorden runt

ETT MYCKET REALISTISKT prov har nyligen gjorts med en Rolls-Royce gasturbin Dart vid Derby i England. Avsikten var att utröna motorns pålitlighet under de förhållanden som råder under tjänst i det nya trafikplanet Vickers Viscount som inom kort beräknas kunna sättas in i trafik i första hand av det engelska flygbolaget BEA. Det var ett s. k. 500-timmarsprov, som utfördes under exakt samma förhållanden som om motorn suttit i ett plan på flygningar från England till skilda flygplatser på europeiska kontinenten trots att motorn hela tiden befann sig i provbock på marken. Man har producerat artificiella sand- och regnstormar för att pröva motorn under extrema förhål-

landen. Under simulerade körningar på marken samt under starter från främmande flygplatser blåstes sand mot motorn som under de 500 timmarna »konsumerade» cirka 100 kg sand. På samma sätt har vatten (föreställande regn) sprutats mot motorn. Även avisningsapparaturen var i funktion under minst en halv timme under varje flygning.

*

BILTRANSPORTERNA över Engelska Kanalen sker alltmer per flyg. Enligt en statistik som nyligen publicerades av de engelska motororganisationerna fraktas inte mindre än 12 % av alla bilar över kanalen med »kanalbolagets» Silver City Airways fraktflygplan. Bolaget har nu fem fraktplan (Bristol Freighters) i ständig trafik och räknar med att få sätta in flera av samma typ.

*

INTE MINDRE ÄN 250 hk räknar man med går åt för rent »tjänstebbruk» i ett trafikflygplan av ordinär storlek, och för ett flygplan av exempelvis Brabazons omfång beräknar man att det går åt lika mycket kraft som att hålla en Spitfire i luften. Med »tjänstebbruk» menas i detta fall kraft till tryckkabin, uppvärmning resp av kylning, ljus, drift av kontrollinstrument, radio, klaffar och landställ, avisning etc. Varje passagerare tar inemot en hästkraft i anspråk för egen del för konstant tryck i kabinen och ytterligare en halv hästkraft för värme. Belysningen tar också en del kraft. Omkring 50 hästkrafter går åt för att hålla instrument och dylikt igång, mata hydraulsystem etc. All denna kraft skall tagas från motorerna vars egentliga uppgift ju är att driva propellarna.

*

FEM BRITTISKA flygfirmer bygger nu eller planlägger tillverkning av helikopters. Nu senast är det Percival som planerar helikoptertillverkning. Bristol och Westland är »gamla» helikopterfabrikanter och nu har även Fairey och Saunders-Roe kommit fram till prototyp tillverkning. Saunders-Roe har nyligen övertagit Ciervas tillverkning medan Cierva fortfarande utför konstruktionsarbeten o. dyl. Förutom de projekt som nu är igång siktar engelsmännen på en mycket stor readriven helikopter med 15 tons lastförmåga eller plats för 100 passagerare. Det påstås att två engelska reamotorer Rolls-Royce Dart på 1400 hk och Armstrongs Siddeley Mamba på 1475 hk är på förslag som kraftkällor i den nya helikoptern, på vilken flera fir-

OMBUD

FÖR

Looping

sökes för försäljning av lösnnummer och förmedling av prenumerationer i klubbar, verkstäder, flotttiljer etc.

God förtjänst

Skriv efter anvisningar och villkor från

**Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3**

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer varannan onsdag

NR 11 — ARG. 1

22/8—4/9 1951

Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

**Redaktör och ansvarig
utgivare:**

Yngve Norrvi

Bitr. red. och annonschef:
Erik Jägerblom

Telefon:

Redaktion och exp. 35 39 57
Annonssavdelning 52 87 52

Postgirokonto 45 35 30

Prenumerationspris:

Helår kr. 15:50
Halvår » 8:00
Kvartal » 4:25

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på postgirokonto nr 45 35 30. Ange på talongen vad beloppet avser och från vilket nr tidningen önskas.

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

**AB Falköpings Tidnings
Tryckeri 1951**

mor arbetar konstruktionsmässigt. Westlands projekt går ut på en maskin med tre stora eller sex mindre reamotorer och kapabel att bära 100 fullt utrustade soldater. Denna helikopter som nu går under beteckningen W-85 kommer att väga inemot 40 ton och med en rotorbladslängd av över 33 meter. En mindre Westland-helikopter projekteras också med två reamotorer, W-81, avsedd för max 32 passagerare. Faireys har påbörjat ett projekt med en helikopter utrustad med två reamotorer och

Provflykt...

Några sportflygare från Stockholm har »stannat till» på Skå Edeby för litet start- och landningsövningar. Plötsligt kommer ytterligare ett sportplan neddimpande från Bromma-hället. Motorn smäller och bär sig åt som en flygmotor inte skall göra. Den bälde flygaren landar helbrädda, kör upp vid sidan av de andra och har litet uppkörningsövningar för sig med den fortfarande allt annat än korrekt arbetande motorn.

— Vad gör du? tillfrågas han.

— Ah, jag skulle bara hit och prova magneterna...

Sade och startade för att återvända till Bromma dit den »provade» motorn faktiskt gick. Det hade måhända varit förståndigare att prova magneterna före starten från Bromma. Historien är sann och inte från seklets början utan från slutet av juli anno 1951.

med plats för 23 passagerare. Den-
na helikopter beräknas få en
marschhastighet av 215 km/t me-
dan W-81 beräknas göra 240
km/t.

70 års flygerfarenhet

Generalmajor Emmet O'Don-
nel, f. d. chef för den ameri-
kanska bombeskadern i Korea,
har sagt om Boeing B-29:s sä-
kerhetsrekord under strid: »80
% av de flygande besättning-
arna består av veteraner från
andra världskriget. Uppdragen
genomförs säkert och fram-
gångsrikt därför att varje B-29
i sin 10- eller 11-mannabesätt-
ning medför mer än 70 års
flygerfarenhet.»

HUR MÅNGA FLYGPLAN är
det i en »U.S. Airforce group»?
Antalet varierar beroende på flyg-
slag enligt följande: attackflottilj
75 st; dagjaktflottilj 75; nattjakt-
bombflottilj 35 (dessutom i vissa
54; strategisk spaningsflottilj 30;
trupptransportflottilj 36 eller 48;
tung bombflottilj 30; medeltung
bombflottilj 35 (dessutom i vissa
fall 20 tankningsflygplan för
tankning i luften); lätt bombflot-
tilj 48 st.

*

BULLTOFTA kommer att bli
ännu besvärligare än tidigare att
använda för flygtrafiken. Detta
beror emellertid på att man nu
äntligen börjat arbeta på flyg-
platsens förbättring. Förberedan-
de arbeten för anläggning av en
permanent rullbana har satts
igång — bl. a. skall en 900 m lång
avloppsledning läggas ner i NO-
SV. Trafikledningen har dock vid-
tagit sina mått och steg, och i
väntan på en bättre tingens ord-
ning på Bulltofta kommer säkert
den svåra tiden att genomlidas
utan större kvirr.

*

PÅ BROMMA har röda signal-
ljus (stoppljus) satts upp i början
av banorna 05, 16, 23 och 34. Tämt
stoppljus betyder att landning på
denna bana icke är tillåten. Stoppl-
ljusen har tillkommit för att före-
bygga att landning sker på bana
som korsar annan bana där start
eller landning samtidigt sker.
Stoppljusens tillkomst befriar inte
förare från skyldigheten att alltid
inhämta landningstillstånd i tor-
net.

*

500 KRONOR I BÖTER har en
sportflygare ådömts för att han
vid två tillfällen flugit i mörker
med passagerare trots att varken
planet eller han själv var godkän-
da för mörkerflygning. Till ytter-

Bogserflygplan TIGER MOTH

önskas köpa. Stockholms Se-
gelflygklubb, Norrbackagat. 2,
Stockholm.

mera visso landade han vid båg-
ge tillfällena utan positionsljusen
tända och för att göra det hela
riktigt bra hade han inte förnyat
sitt certifikat. Spakdrulle!

*

JAPANSKT TRAFIKFLYG exi-
sterar nu återigen för första
gången efter kriget. Ett japanskt
flygbolag — Japanese Airline Co
— har fått tillstånd att driva flyg-
trafik inom Japan och startar i
dagarna sin verksamhet med två
DC-4 och fyra DC-3. Den nödvän-
diga tekniska servicen räknar
man med att kunna köpa från ut-
ländska företag i Japan, i första
rummet amerikanska.

Högtintressant!

Läs

Interavia Review:s

Skandinaviennummer

Initierade artiklar från Bofors,
Saab, Flygmotor, SAS och öv-
rigt skandinaviskt flyg.

Prenumerera

på denna världens förnämsta,
internationella månatliga flyg-
tidskrift, som utges på fyra
språk.

Till Interavia, Box 29,
Linköping.

Jag beställer INTERAVIA
REVIEW för ett år till ett pris
av 30:— kr.¹⁾ med början
med nr (skandinavien-
numret är nr 7). Jag önskar
den på engelska, tyska, fran-
ska, spanska (stryk under det
som önskas).

Namn:

Adress:

¹⁾ beloppet kan insättas på
postgiro 29 05 07.

INTER  AVIA

Fallskärmssport i Sverige?

I förra numret av Looping
framställdes en parentetisk frå-
ga i samband med rapporten
från FAI-konferensen om vem
som kunde tänkas ta initiativet
till att införa fallskärmshopp
som sport i Sverige. Vi kan nu
glädja eventuella hoppaspiran-
ter med att KSAK redan 1 april
i år tagit upp saken och till och
med skrivit till Luftfartsstyrel-
sen om den. I detta brev sägs
det att en del länder tillhörande
FAI redan har fallskärmssport
och att aeroklubbarnas engage-
ment för frivillig utbildning i
fallskärmshopp kan anses mili-
tärt värdefullt. KSAK vill gär-
na bidra till höjandet av lan-
dets militära beredskap och
framhåller att en kader av un-
der sportsliga former utbildade
civila fallskärmshoppare otvi-
velaktigt utgör en reserv för
krigsmakten.

KSAK vill därför ha två frå-
gor diskuterade: Finns det inom
vårt land något intresse för att
KSAK upptar fallskärmsut-
bildning på sitt program? Om
så är fallet, under vilka former
skulle myndigheterna kunna
tillåta fallskärmsutbildning? I
Sverige är som bekant fall-
skärmshoppning förbjuden ut-
om i fall av nöd. Den militära
utbildning som ägt rum i vår
och i sommar är en speciell his-
toria som inte påverkar det ge-
nerella förbudet.

Luftfartsstyrelsen funderar
väl som bäst på detta. Om sva-
ret därifrån blir positivt kan
man anta att KSAK tar upp frå-
gan i hela dess vidd, och sedan
gäller det om det finns folk som
för sitt höga nöjes skull vill
göra luftavstigningar som
sport... Vi skulle tro att det
finns gott om sådana och vän-
tar med intresse på vidare med-
delanden i saken.

Flygvapnet realiserar

Nu finns det billiga sport- och privatflygplan att köpa igen. Helt nyligen meddelade flygförvaltningen att de flygplan av typ Sk 25, d. v. s. Bücker Bestmann, som sedan ganska länge gjort tjänst som skolflygplan för den grundläggande utbildningen vid FV, skall realiseras efterhand som vapnet får nya skolflygplan av typ Sk 50, d. v. s. den i Holland licensbyggda modifierade SAAB Safir.

Samtidigt som man bör vara glad åt att FV på detta sätt ger privatpersoner och flygklubbar en chans att till ett billigt pris skaffa sig flygplan, får man inte blunda för att köp av gammal materiel kan ha sina sidor.

Sk 25 är ett träflygplan med ett sådant för- och nackdelar. Fördelarna ligger i detta fall i att Sk 25 är relativt lätt att utföra

mindre reparationer på av händigt och erfaret folk medan nackdelarna främst består i ömtålighet för väder och vind.

Flygvapnet har haft en del besvär med typen. Snart sagt varje flygplan i serien har uppvisat högt individuella egenskaper, vilket man naturligtvis bör tänka på vid ett eventuellt köp.

Flygvapnet har mycket stora resurser när det gäller värden av sin materiel. Man kan alltså förutsätta att de flygplan som nu skall säljas befinner sig i den bästa tänkbara kondition, men — och det är ett betydelsefullt men — varken en privatman eller en flygklubb har tillnärmelsevis samma möjligheter att i fortsättningen sköta flygplanet på det noggranna sätt som flygvapnet gjort det. Med tanke på den relativt höga åldern på de exemplar som nu

skall säljas, är det alltså nödvändigt att hugade köpare inte bara tar ordentligt reda på vilken kondition planen befinner sig i utan också tänker på sina egna möjligheter att sköta det han inköpt för att inte livslängden (i första hand planets) skall bli för kort.

Det är bra att det nu återigen finns en möjlighet att öka ut den allt mindre parken av sport- och privatflygplan, men det är tråkigt att denna utökning varje gång skall behöva göras med gammal och i många fall alltför gammal materiel. Även sportflyget skulle behöva modern, ekonomisk och ändamålsenlig materiel. Sk 15 (Klemm 35) som FV sålde för några år sedan och Sk 25 är bägge gamla både som typer och som materiel. Realisationspriserna bör alltså vara låga.

Är det andra flygvapnet på väg?

Att de svenska sport- och privatplanen av lämpliga typer i fortsättningen kommer att få krigsplacering inom försvaret är nog ganska klart även om intet är satt på papperet ännu. Nödvändigheten av ett sådant arrangemang är väl höjd över allt tvivel. Man frågar sig nog snarare varför detta inte blivit aktuellt förrän nu.

Det kommer kanske att bli dragkamp om sportflygaren och hans flygplan vilka bägge hittills troligen haft den militära stämpeln »onyttig» på sig. Att armén nu både behöver och vill ha småflyghjälp torde vara klart efter arméchefens begäran att få göra vissa försök med Cubar från AB Jordbruksflyg. Även Civilförsvarsstyrelsen är ute efter samma mannar och flygplan och flygplanparken räcker tyvärr inte till för bruk på båda håll. Att placera samma plan och förare i båda organisationerna är väl ogörligt och att dela upp dem är kanske inte lätt det heller. Om armén först plockar till sig för sitt behov och om behovet är lika stort som inom amerikanska krigsmakten skulle vi i förhållande därtill behöva minst 700 flygplan av lämpliga typer. Vad som då blir över åt Civilförsvaret är en jättestor minuskvot av både flygplan och personal.

Läget är tyvärr ganska dystert och en kraftanstängning bör göras snart om vår försvarsmakt skall kunna få den småplanshjälp den oundgängligen behöver. Ett långt gående samarbete mellan alla intressenter, representanter för försvarsmakten, civilförsvaret, privatflygarna och kanske luftfartsstyrelsen borde träffas och bilda någon slags »småflygskommitté». Denna måste vara ett arbetande organ som snabbt kan få igång utbildning av de lämpliga privatflygarna så att dessa får en idé om vad en »gräshoppspilot» måste kunna. Dessutom måste mycket arbete läggas ned för att vår nedslina flygplanpark skall kunna utökas med lämpliga plan.

Detta blir väl knappast möjligt på annat sätt än att lämpliga plan inköps för statsmedel och

sedan delas ut till de flygklubbar, som har lämpligt förarmaterial bland sina medlemmar.

De privatflygare som i värnplikts hänseende tillhör armén borde omedelbart överföras till något slags specialkommando och absolut befrias från de vanliga inkallelserna för att i stället inkallas till utbildningsläger för armépiloter så att även de får känna hur det känns att komma på rätt plats. Ett sådant läger bör ledas av en officer som först fått tillfälle att studera den amerikanska armépilotsutbildningen på ort och ställe.

Naturligtvis kommer det att kosta mycket pengar att få fram detta andra flygvapen, hur det än organiseras, men att det är värt pengarna behöver man inte betvivla. I varje fall inte om man följt med vad som hänt i Korea. Inget amerikanskt förband har gått i strid utan dessa »gräshoppor» och knappast någon framryckning har skett utan att man först skickat upp en armépilots som kunnat rapportera var den lede fienden finns. Detta måste spara åtskilligt med liv och material.

Om man hade försökt organisera detta tidigare hade det blivit oerhört mycket billigare. Amerikanska krigsmakten hade vid krigsslutet massor av överblivna Cubar att sälja till rena realisationspriserna och det fanns gott om intresserade privatflygare om t o m på egen bekostnad gjorde ganska många försöksflygningar. Emellertid motogs dessa försök mycket kallt t o m av privatflygets topporganisation som nu lyckligtvis ändrat uppfattning om det hela.

Sveriges privatflygare hoppas att något görs för att blåsa liv i det tynande intresse som nu finnes för att stödja svenskt privatflyg så att landet kan ha en reserv av tränade och duktiga privatflygare. Är kanske en svensk motsvarighet till den amerikanska Civil Air Patrol den lämpligaste organisationsformen?

Flagship.

VÄRNPLIKT FÖR SMÅFLYGET?

EN FÖRÄLDRALÖS, SVÄLTFÖDD OCH HUNSAF FÖRETEELSE I DET HÄR LANDET ~
SMÅFLYGET ~ LYFTES TILLFÄLLIGT TILL MAMMA SVEAS BARM.

DEN MILITÄRA DUGLIGHETEN

SKA P-R-Ö-V-A-S (!) SEDAN

ETT HELT VÄRLDSKRIG PLUS

DIV. SMÅ-DITON KLART OCH

TYDLIGT VISAT VÄRDET

AV BABYFLYG I VAPENROCK.

VÄ BEKLAGA ATT

AMMAN SJÄLV VERKAR

EN ANING SVÄLTFÖDD

JUST NU... DET FINNS

ANLEDNING MISSTÄNKTA

ATT KOSTEN ÅT "SKYDDSLINGEN"

BLIR I TUNNASTE LAGET...

T-Y-V-Ä-R-R !!!





Flytande flygfält

Hangarfartyget är ett relativt nytt vapen. Visserligen utexperimenterades det i princip redan under det första världskriget, men någon nämnvärd betydelse kom det inte att få förrän under det sista stora kriget. Pionjärer var här liksom i så många andra marina (och även flygtekniska) avseenden engelsmännen, även om amerikanerna på ett relativt tidigt stadium också började exploatera idén. Nämnas bör kanske att även Frankrike och Japan, men däremot varken Tyskland eller Sovjet, tidigt intresserade sig för denna form av flygkrigföring.

I Loopings serie av översiktsartiklar i aktuella flygfrågor kommer här en intressant sak om hangarfartyg i allmänhet och brittiska sådana i synnerhet samt i viss mån även om det brittiska marinflyget. Den brittiska Home Fleets flaggskepp *Indomitable*, som besökte Stockholm för en tid sedan, sätts också in på sin rätta plats i sammanhanget.

Av

Hans Andersson

Som ett exempel på storleken av hangarfartygsflyget under det andra världskriget kan nämnas att USA mot hösten 1945 förfogade över inte mindre än 98 hangarfartyg av olika storlek, under det att England gick ur kriget med en hangarfartygsflotta om 17 enheter. Många av de amerikanska fartygen utgjordes emellertid av i hast ombyggda handelsfartyg, vilkas stridsvärde på lång sikt givetvis inte kunde jämföras med de specialbyggda fartygens. I nuvarande läge torde därför engelsmännens hangarfartygsflyg — vad själva fartygen beträffar — inte vara det amerikanska så underlägset i numerär som vid krigsslutet. Sålunda räknar idag den engelska flottan (inklusive samväldesflottorna, d. v. s. Australien och Kanada) 18 hangarfartyg, vartill kommer ytterligare 6 under byggnad. Av de 18 tillhör 6 kategorin »fleet carriers», vilket innebär att de har ett displacement på omkring 30.000 ton eller mera. Som jämförelse kan nämnas att USA för närvarande förfogar över sammanlagt ett 20-tal hangarfartyg av större och mindre typ. I motsats till engelsmännen har emellertid amerikanerna ett stort antal fartyg upplagda i konserverat skick, vilka sedan koreakri-

Indomitable (»Den okuvlige»), brittiska flottans flaggskepp, är det första hangarfartyg som besökt Stockholm och Sverige, vilket skedde för ett par månader sedan. *Indomitable* är till storleken det mellersta av Royal Navys sex s. k. fleet carriers i aktiv tjänst. *Indomitable* ses på bilden ovan.

gets början åter iordningställs i rask takt. Enligt nuvarande planer räknar sålunda US Navy med att inom kort ha nått upp i en styrka på 12 större och 15 mindre hangarfartyg. Härtill kommer dessutom den skillnaden att av de större amerikanska fartygen, tre har ett displacement på mer än 45,000 ton, under det att engelsmännens hittills största hangarfartyg, den under utprovning varande *Eagle*, deplaceras »endast» 36,800 ton. Av intresse i sammanhanget är också att president Truman nyligen godkände igångsättandet av byggandet på världens genom tiderna största hangarfartyg, *James Forrestal*, som skall få ett displacement på 57,000 ton. Fartyget, som kostnadsberäknats till omkring 211 miljoner dollar, kommer dock inte att kunna levereras förrän om ca 3½ år.

100 plan i hangar ombord

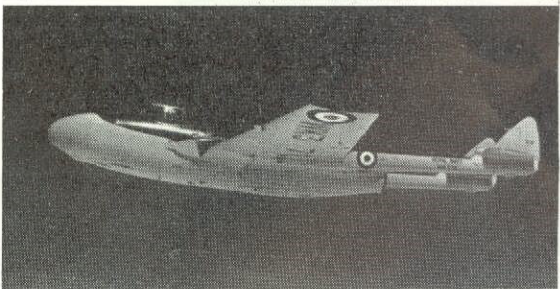
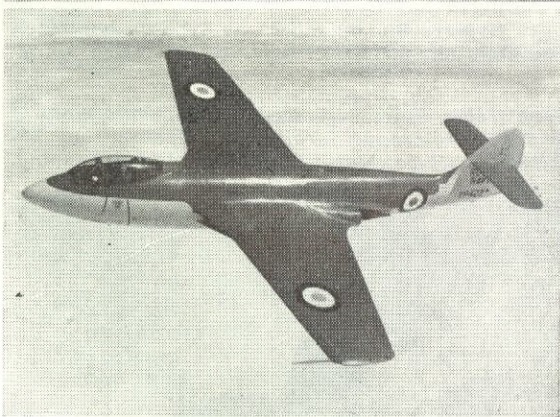
För att återgå till de engelska hangarfartygen, är dessa som redan nämnts indelade i olika kategorier allt efter storleken. Av s. k. »fleet carriers» har Royal Navy 6 enheter i aktiv tjänst (däri ej inräknat *Eagle*), nämligen *Implacable* och *Indefatigable* på 32,110 ton, *Indomitable* (som gästade Stockholm i juni) på 29,730 ton samt *Formidable*, *Illustrious* och *Victorious* på respektive 29,240, 31,790 och 29,110 ton. Härtill kommer 6 »light fleet carriers» av den s. k. *Glory*-klassen, vilka samtliga deplaceras 18,000 ton. Av dessa har ett — *Triumph* — nyligen återvänt från Korea, där f. n. även systerfartyget *Thebes* befinner sig. Övriga medlemmar av *Glory*-familjen är *Glory*, *Ocean*, *Vengeance* och *Warrior*. Sist i raden kommer tre specialfartyg, varav två — *Perseus* och *Unicorn* — byggts om för underhålls-, reparations- och transportuppgifter. Det tredje fartyget, *Campania*, användes också det för flygplantransporter, men tjänar för närvarande det fredliga syftet av flytande utställningslokal i samband med Festival of Britain.

Till dessa nu i tjänst varande enheter kommer så nybyggnaderna, vilka omfattar två s. k. »large fleet carriers» på 36,800 ton, nämligen den redan nämnda *Eagle* samt systerfartyget *Ark Royal*, jämte slutligen fyra förbättrade »light fleet carriers» av den nya *Hermes*-klassen på 23,000 ton. Dessa senare gör liksom *Glory*-skeppen en fart av 30 knop, och rymmer ungefär 50-talet plan, beroende på flygplantypens, eller rättare -typernas storlek. Varje hangarfartyg för nämligen i allmänhet minst två olika typer av flygplan. I fallet *Indomitable* utgjordes dessa dels av *Blackburn Firebrand* attack- och torpedplan, dels av *Hawker Sea Fury* dagjaktplan.

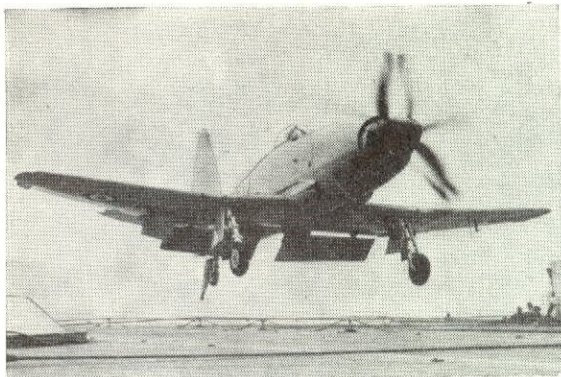
Betydligt flera flygplan än tidigare engelska hangarfartyg kommer de nya *Eagle* och *Ark Royal* att kunna medföra. Liksom de största amerikanska enheterna skall varje fartyg få fyra divisioner, d. v. s. ca 100 flygplan. Observeras bör dock att denna siffra endast anger hangarkapaciteten, och alltså ingen »däcklast», vilket ibland förekommer.

Även reoplan till sjöss

Det engelska marinflyget, sådant det ser ut idag, arbetar i motsats till det amerikanska — vilket på sistone börjat tillföras flermotoriga atombombbärande typer — så gott som helt med enmotorig materiel. Större delen av flygplanen är fortfarande kolvmotordrivna, men övergången till readrift — såväl med som utan propellrar — sker i snabb takt. Allmänt torde man dock kunna säga att engelsmännen framför allt i fråga om marina jaktplan sackat en smula efter amerikanerna då det gäller övergången till readrift. Detta trots att ett flertal engelska reatyper nu är i full serietillverkning.



Brittiska sjöbaserade stridsplan: Överst: Dagjaktplanet Hawker Sea Fury. Därunder: Vickers Supermarine Attacker, ett reajaktplan som tillsammans med Hawker Sea Hawk (bild 3 uppfifrån), ett reajaktplan av ungefär samma klass som Attacker, efterhand skall ersätta Sea Fury. Nedersta bilden visar De Havillands Sea Venom, ett modernt dag- och nattjaktplan som utvecklats ur Vampire och vars landbaserade version kanske kommer att tillföras det svenska flygvapnet...?



Westland Wyvern, ett modernt turbindrivet attackflygplan vars prestanda briterna mot vanligheten håller strängt hemliga.

Det brittiska marina dagjaktflyget är för närvarande utrustat med kolvmotorplan av den fortfarande mycket användbara typen *Hawker Sea Fury*, vars toppfart överstiger 725 km/t. Typen ersätts emellertid efter hand av reoplan, dels av typ *Vickers-Supermarine Attacker* (vars pilvingade avläggare typ 535 nyligen seriebeställdes av det »markbundna» Royal Air Force), dels av *Hawker Sea Hawk*, vilka typer torde vara ungefär jämbördiga i fråga om prestanda. Möjligen har *Sea Hawk* något högre fart och längre flygsträcka. Ingendera av typerna har emellertid ännu när detta skrives hunnit levereras i näm-

Gannet (eller *Fairey 17*) med två kopplade motorer och två motorerande fyrbladiga propellrar har beställts av brittiska marinflyget för ubåtsbekämpning.



vårt antal, och någon riktig storserietillverkning lär det inte heller vara fråga om. Attackerordern lär exempelvis ursprungligen inte ha omfattat mer än ett 70-tal plan.

Ett lika bra nattjakt- som dagjaktplan är, om man får tro fabrikanten, de Havillands nya Vampire-utveckling *Venom*, vars tvåsitsiga version *Sea Venom* nu seriebeställts i specialupplaga för hangarfartygsbaserad. Typen är i första hand avsedd att ersätta samma fabriks *Sea Hornet 21* — Royal Navy's för närvarande enda tvåmotoriga typ.

Ett nytt attackplan i stället för *Blackburn Firebrand* och delvis även *Firefly* har marinflyget i den nya turbinmotor drivna *Westland Wyvern*, vilket plan torde vara betydligt modernare än något av dem amerikanerna f. n. förfogar över. *Wyvern* är betecknande nog också en av de få engelska typer, vars prestanda fortfarande är strängt hemliga. Turbinmotor drivet, men inte lika långt framskridet i produktionshänseende som *Wyvern*, är *Fairey-fabrikernas* nya tvåmotoriga (två kopplade motorer som driver två motroterande fyrbladiga propellrar) ubåtsjaktplan *Gannet*, eller *Fairey 17*, som typen tidigare kallats innan den seriebeställdes av marinflyget. Tills dess *Gannet* hinner komma i tjänst upprätthållas dess numera oerhört viktiga funktion av en ny version av den även här i landet välkända föregångaren *Firefly*.

*

Icke initierade hyser ofta den uppfattningen att fartygsbaserat flyg med nödvändighet måste vara starkt underlägset det landbaserade ifråga om effektivitet, och att det uteslutande är dess möjlighet att komma »fienden inpå livet», som rättfärdigar dess fortlevnad. Ingenting kan dock vara felaktigare. Koreakriget är bevis nog. Under det år som kriget nu pågått har sålunda FN-sidans marinflyg, som opererat under delvis vidriga väderleksförhållanden, genomfört hela 67.000 uppdrag. Sett mot antalet insatta hangarfartyg, vilket inte vid något tillfälle torde ha överstigit 10 (varav två engelska), är detta en synnerligen imponerande siffra, allra helst som det vida större, och ur bassynpunkt relativt väl försedda landbaserade FN-flygets totala antal uppdrag under samma tid anges till 223.000. Ett annat och kanske ännu mera slående exempel finner man i en officiell brittisk rapport, vari framgår att under de senaste månaderna, de sammanlagt 35 flygplanen (*Sea Fury* och *Firefly*) ombord på hangarfartyget *Theseus* dagligen utfört mellan 60 och 70 två-och-en-halv-timmars-uppdrag över Korea!

För typsamlarna

Varje nummer av *Looping* innehåller både små och stora korn för den speciella del av läsekretsen som är särskilt intresserad av flygplanstyper. För att emellertid rationalisera detta typsamlande kommer *Looping* frampå höstkanten att börja införa en stor serie moderna flygplantyper, speciellt aktuella i den nu pågående flygupp rustningen världen över. Det blir både bilder och text och noggranna redogörelser för varje typ. Det blir en verklig godsak för samlarna. Tala om för *Edra* typintresserade vänner att denna serie kommer i *Looping*.



Beteckningen AM 84 som återfinns i Los Angeles Airways firmamärke kan sägas vara en symbol för postflygets utveckling. AM 84 betyder helt enkelt Air Mail Route No 84 (postflyglinje nr 84) och var den första reguljära helikopterpostlinjen i världen.

Los Angeles, som är en mycket vidsträckt stad i förhållande till sin folkmängd, utgör ett mycket viktigt transport- och kommunikationscentrum för hela västra Amerika, och Los Angeles Airways chef mr Clarence Belinn kom snart underfund med att helikoptern borde vara ett lämpligt medel för postdistributionen inom detta område. År 1944 fick bolaget tillstånd till post- och passagerarbefordran inom Los Angeles stadsområde med småflygplan och bilar, och i oktober samma år utökades tillståndet att omfatta även helikoptrar.

Den 1 oktober 1947 öppnade bolaget mycket riktigt sin första helikopterflyglinje inom en mindre sektion av området, och två veckor senare var man klar att utöka den även till »sektion B». Den 8 januari 1948 kom turen till sektion C och strax efteråt öppnades en linje mellan huvudpostkontorets tak till Los Angeles internationella flygplats, på vilken under de tre följande åren gjordes cirka 20 dagliga turer i vardera riktningen med cirka 20.000 starter från postkontorets tak. Sektion A och C flygs på 1 1/2 timme medan

sektion B är större och kräver 2 1/2 timmars flygning. Sektion S

Vinjettbilden visar en S-51 på postkontorets tak i Los Angeles. Nedan en av Los Angeles Airways helikoptrar mellan Federal Building och City Hall i Los Angeles centrum.

tar endast 12 minuters flygning i vardera riktningen.

Sammanlagda längden av bolagets helikopterpostlinjer inom området är cirka 500 km. Postmängden är mycket stor och ökar ständigt. Under oktober 1947 fraktade bolaget omkring 30 ton post under cirka 16.000 km flygning. Under januari 1949 hade postmängden ökat till cirka 150 ton under 45.000 km flygning. För januari 1950 redovisades 175 ton och 43.000 km och för januari 1951 cirka 220 ton och 49.000 km.

Utrustningen består uteslutande

Forts. på sid. 22.





Piper Super Cub 105 är vid ett flyktigt påseende ganska lik »gamla Cuban» men har dock vissa olikheter. T. v.: Valle Forslund i 105:ans rymliga framsits.

Alla har vi våra önskedrömmar och våra önskeföremål. Seglaren har sin önskebåt, skinnknuten sin drömknarr — och sportflygaren naturligtvis sitt önskeplan.

Detta önskeplans utseende, prestanda och övriga egenskaper växlar med individen, och den konstruktör är väl ännu inte född som i ett enda flygplan kan föräna de mångahanda önskemål ett större antal sportflygare går omkring med i sin fantasi.

Det svenska sportflygets flygplansbestånd i dag är mer rikhaltigt med avseende på typer än vad som egentligen är ändamålsenligt, men på några få undantag när finns det bara ett fåtal exemplar av varje typ. Eftersom dessa typer dessutom till större delen har uppnått en mycket respektabel ålder så utgör de knappast några föremål för »drömmier». En förnyelse är mer än väl motiverad, men den förbäckade ekonomin är tyvärr sådan att varje tanke åt det hållet faller fortare än kronvärdet...

Dessutom är den världspolitiska

"Mitt önskeplan"

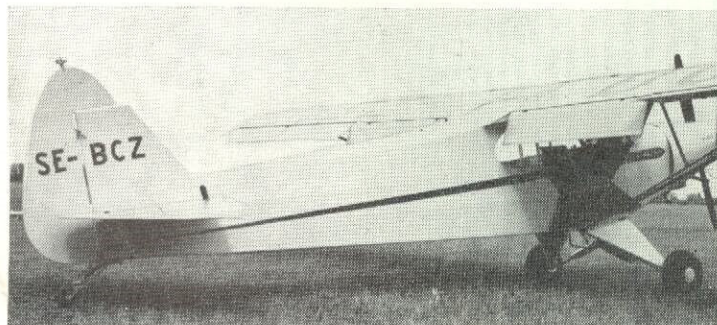
Piper Super Cub

	105	125	
Motor	108 hk	125 hk	
Flygvikt	680 kg	680 kg	908 kg ¹⁾
Tomvikt	375 kg	384 kg	
Tillsatsvikt	297 kg	297 kg	524 kg ¹⁾
Spännvidd	10,76 m	10,76 m	
Vingyta	16,6 m ²	16,6 m ²	
Maxfart	185 km/t	200 km/t	197 km/t ²⁾
Marschfart	169 km/t	177 km/t	174 km/t ²⁾
Vikningsfart	61 km/t	61 km/t	73 km/t ²⁾
Startsträcka över 15 m. hinder	175 m	155 m	200 m ²⁾
Bästa stigning	238 m/min	305 m/min	207 m/min ²⁾
Flygsträcka	435 km	400 km	
Flygsträcka med extratank		1120 km	
Praktisk topphöjd	5000 m	5900 m	

1) I USA är typ 125 godkänd för 908 kg flygvikt för vissa flygningar.
2) Siffrorna avser högsta tillåtna flygvikt 908 kg. Övriga siffror avser »normalt tillåtna» flygvikter på 680 kg.

Flaps och ställbar stabilisator gör flygningen lättare och ökar planets användbarhet.

Frontbild av 105:an. Motorn kan lätt svängas ut åt sidan, vilket i hög grad underlättar översynerna.



situationen sådan att det är närmast omöjligt att få tag i några flygplan utifrån. Annars finns det sportflygplan som faktiskt kan göras till föremål för egoistiska spekulationer.

Den gamla hederliga Piper Cub, som tack vare Albin Ahrenbergs behjärtansvärda ingripande för några år sedan fortfarande skuttar omkring i terrängen i ganska stort antal, har en mångfald önskeegenskaper. Den är oöm, lättflugen och lätt att få upp och ner litet var som helst. Vad man egentligen har emot den är den alltför låga marschhastigheten.

Många tänker inte på att denna Piper Cub, som dock fortfarande spelar en dominerande och viktig roll både som nytto- och sportplan även i vårt land, har utvecklats till det bättre i mycket hög grad och att det i dess utvecklingsformer finns skapelser som mycket väl skulle kunna bli många svenska sportflygares önskedröm.

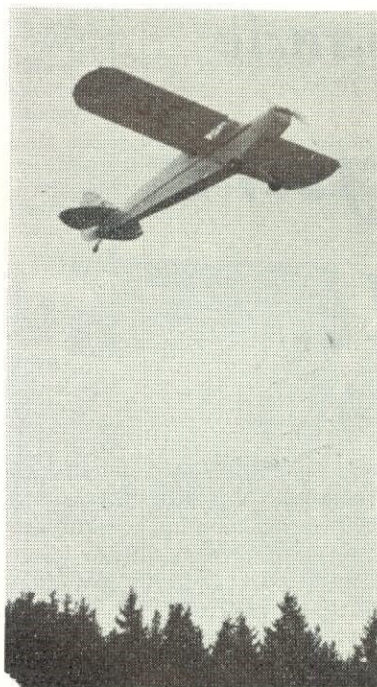
Om man under sina önskedrömmier enbart och okritiskt hänger sig åt studier av fabrikanternas försäljningsargument hamnar man mycket snart i ett hopplöst virrvarr av superlativer. De reklamerade flygplanen är så till den grad bra att de överträffas av ingenting. Man får sannerligen vara kritisk och målmedvetet söka efter svagheter. Fördelarna behöver man aldrig vara ängslig för att försäljaren glömmer bort vare sig i broschyrer eller i sina muntliga utläggningar.

I Sverige finns det inte mycket i flygplansväg att studera mera ingående när det gäller nya saker. Cessna 140 finns i några exemplar och har visat sig vara ett bra plan. Vi har Auster, som visserligen börjar bli litet gammal men som fortfarande håller vad den lovar tack vare gedigenhet och traditionsbunden och säker konstruktion. Det finns naturligtvis även andra plan som kan anses vara i god klass för svenskt bruk, trots att de har några år på nacken både som typer och individer.

Den amerikanska Piper Cub har inte stannat vid gamla J3 eller L-4 som den heter militärt. Här om året kom Super Cruiser, ett experiment lika mycket på ont som gott. Nu reklamerar fabriken med tre utvecklingstyper av J3, Super Cub 95, 105 och 125. 95:an har en 90 hk Continental motor (J3 har en 65 hk Continental), 105:an en 108 hk Lycoming och 125:an en 125 hk Lycoming.

Alla tre planen är sig tämligen lika och den väsentliga skillnaden ligger i motorn. »Cub-typen» har behållits men avsevärda förbätt-

Forts. på sid. 22.

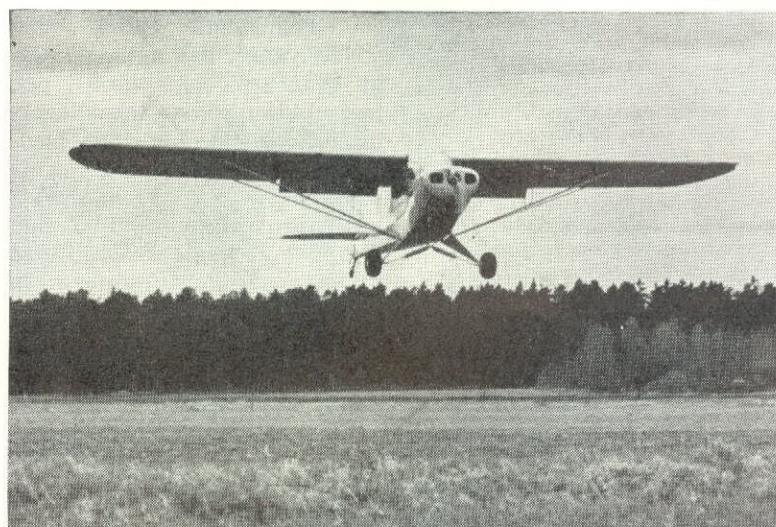


Med en man, drygt halv bensintank och inget bagage lättade 105 på 30 m i signaturens närvaro. Vindstilla rädde. Planet stod stilla framför mannen till höger på bilden. Med tillslagna bromsar drogs motorn upp på fullvarv, bromsarna lossades och efter knappt 30 meter var planet i luften och började omedelbart stigningen (utan fartökande planflykt). Avståndet mellan de två männen på bilden är 35 steg.

105:ans stigförmåga är mycket imponerande, vilket i någon mån framgår av bilden till vänster.

*

Landningen underlättas av flapsen med vars hjälp hastigheten kan tagas ned avsevärt utan att genomsjunkning behöver befaras. En praktisk vinkningsindikator (stall warning indicator) talar om när farten är för låg.





Med blivande fältflygare i fält

Simbyxor i stället för uniform, gräddtårter till kvällskaffet, lägerbål med allsång, kabaré med trollkonster och uppslup-

pen skändning av chefen och likställda! Ja, inte låter detta som en beskrivning av hur det går till när svensk militär idkar fältliv, men ändå är det just detta det gäller.

Förberedande fältflygarskolan vid F 2 Hägernäs, där halvannat hundratal svenska grabbar med enbart folkskola som utbildningsgrund prepareras för sin kommande tjänst som stridsflygare, har nyligen tagit ut grabbarna plus lärare och instruktörer på en veckas lägerliv i Roslagen. Loopings medarbetare passade på att göra ett besök på lägret, där han mycket snart kom underfund med dels hur radikalt den miiltära utbildningen i åtminstone vissa fall har ändrat karaktär, dels vilket gott material flygvapnet förstår att plocka åt sig av de svenska ungdomarna.

Den riktiga sommaren kom första lägerdagen och höll sig veckan ut. Det badades, rod-

des, orienteradesä, fältsköts och skojsades för hela slanten och skolchefen kapten Gunnar Jacobsson — i vardagslag kallad Jac — sken i kapp med solen av belåtenhet.

Lägret var ett experiment som slog mycket väl ut och som säkerligen upprepas. Pojkarna fick lära sig slå läger, äta fältkost och hålla reda på sina grejor under ovana förhållanden och samtidigt blev det en smula avkoppling från det plugg som

des, orienteradesä, fältsköts och skojsades för hela slanten och skolchefen kapten Gunnar Jacobsson — i vardagslag kallad Jac — sken i kapp med solen av belåtenhet.

Radioskäll

En flygelev och hans lärare höll på med träningsflygning i närheten av Pensacola i Florida. De hade glömt att slå över radion till inombordstelefoni, varför deras konversation sändes ut i etern och kunde avlyssnas av alla i närheten. Konversationen var utpräglad ensidig eftersom läraren gav eleven en skoningslös utskällning. Hans sarkasm täckte allt som rörde flygplanets flygläge, flyghöjd och hastighet. Han fortsatte att göra beska kommentarer om elevens låga intelligenskvot, allmänna oskicklighet, brist på koordinationsförmåga och uppföstran.

Efter omkring fem minuters utskällning blev det ett kort uppehåll. Därefter hördes i radion rösten av en annan elev som flög i EK i närheten: »Va i helsicke väntar du dig egentligen för 115 spänn i må'nan?

Som sagt . . .

— Han övade nödlandningar — och gjorde en. Vi räknar med att ha kärran i luften igen om sex månader . . .

Sagt av amerikansk flygskolechef.

*
— På en motor visar hon relativt goda prestanda i fråga om negativ stigning . . .

Sagt av amerikansk flygplansförsäljare.

*
Jag gjorde en så brant sväng så G-na inte räckte till utan vi fick börja med H — kärran och jag . . .

Sagt av amerikansk provflygare.

*
— Varje gång polisen stoppar mig när jag kör bil, frågar jag efter vägen till Festival of Britain — på spanska.

Sagt av bilande engelsk landsortsturist i London.

en fältflygare måste underkasta sig.

För att göra det hela litet mera realistiskt och omväxlande »anfölls» lägret en vacker förmiddag av tre divisioner J 26 sedan Spitfires spanat ut lägret och fotograferat det på ett högst krigsmässigt sätt. Livräddning med Catalina ingick också, inte minst för att de blivande flygarna skulle få ett konkret begrepp om hur räddningsdetaljen sköts och lära sig få förtroende för den. En hel dag fick grabbarna också leva på sådan nödproviant som varje flygare medför och det gick

också bra, även om många hade svårt att välja mellan pannbiften, blåbärssoppan och vällingen. En fälttävlan var också anordnad med pistolskytte, orientering och frågesport som huvudingredienser.

Och på kvällarna — varje fall den kvällen vi var där — blev det kabaré, i vilken hela styrkan av musik- och sångbegåvade volontärer var i elden, klämmigt och skojigt ledda av den naturbegåvade konferensieren stockholmsgrabben Göran Sundblad. Traktens sommargäster och fasta befolkning hade

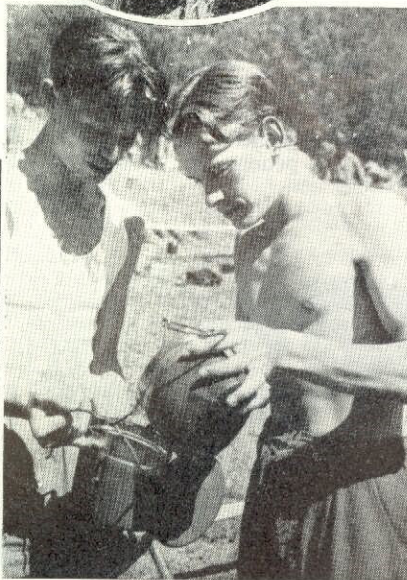
bjudits in och hörsammat kallelsen i stort antal, och den förbrödringsfest med kaffe, tårta och goda kakor som ägde rum i den sluttning mot Askrikefjärden, där tidigare på dagen kokeldarna flammade i sina gropar, blev en sådan där tillställning som man minns framför alla andra därför att här var det människor som träffades, riktiga människor, för vilka nummer och namn, guldsnoddar och drill bara är praktiska ting, nödvändiga i en bister tid för effektivitetens skull men ändå ovidkommande i umgänget mellan människor sedan månen gått upp och »tystnaden» flyttats på andra sidan midnatt...

Yn

Fältskjutning med pistol ingick som ett spännande moment i fälttävlingen. I cirkelbilden tränar lägrets musikkapell bakom buskarna inför kvällens stora kabaréframträdande, som blev succes pyramidale för både sångare, spelemän och trollkonstnärer.



Tillagning av nödproviant. Lage Karlsson från Eskilstuna och Sten Alfvén från Uppsala ser fundersamma ut över anrättningen.



Med nattposten till Amsterdam

Klockan 2350 skall nattpostplanet enligt tidtabellen starta från Köpenhamn, men det är sällan det kommer iväg i rätt tid. Det blir gärna försenat en tio, femton minuter därför att någon senkommen postsäck eller något i sista stund inskrivet fraktgods skall kunna komma med. Ännu sedan piloterna intagit sina platser slängs de sista postsäckarna och paketen in i maskinen och i mörkret ute på hangarplattan rullar truckarna fram och tillbaka.

Det är liv och arbete på Kast-rup också vid denna tid på dygnet. Tusentals flitiga lampor brinner — på expeditioner hos tull och passkontroll, på flygkontrollen, radiostationen, väderstationen, trafikledartornet, och överallt arbetas det, telefoner ringer, teleprinterapparater smattrar, stämplat slår i papper och formulär. Flygfältet är upplyst som till ett jättestort kräftkalas och på plattan framför stationsbyggnaden står flygplanen redo med tända lanternor och det klampar mot betongen av snabba steg.

Nattposten till Amsterdam flygs med en DC-3 — trafikflygets gamla trotjänare. Framme i förarkabinen har vi som flyger nattposten denna vecka tagit plats och väntar på att det sista av lasten skall komma ombord. Checklistans del »Före start» går igenom punkt för punkt. »Make your check or brake your neck» är en god regel bland amerikanska flygare som även vi håller oss till.

Telegrafisten har tänd sin lampor vid radiobordet, ordnar sina papper och journaler och kontrollerar att pennan är välvässad.

Flygvärdinnan håller på längst akterut och ordnar med förrådet av smörgåsar och kaffe.

Så får vi klartecken. Allt är ombord och motorerna startas. Kastruptornet anropas på telefoni och vi önskar god afton och begär taxiinstruktioner.

— Klart till bana 04!

Några minuter senare är vi i luften och ser Köpenhamns praktfullt upplysta nattliv försvinna bakom oss. Men ingen tid till betraktelser. Avgångstid och beräknad ankomsttid till första rapportpunkt skall noteras, reglagen omställas för normal stigning och instrumenten kontrolleras. Checklistans del »Efter start» går igenom.

De grönljysande visarna på höjdmätarna går runt, runt medan flygplanet stiger allt högre och högre. Instrumentbelysningens avskärmade lampor skänker ett hemtrevligt gemyt i kabinen, motorerna brummar sömnlockande... Men man sover inte under en nattflygning — det gör bara passagerarna.

Radiokompassens nål går ett varv runt sin urtavla och visar att vi passerar över den radiofyren som är inställd på. Rapport till Kastrup:

— Passerat AO kl. 46, flyghöjd 1800 meter, i moln.

Flygvärdinnan kommer in till oss med kaffe och smörgåsar. Smakar utmärkt så här på nattkröken. Efter kaffet räknar vi på en vindbestämning och röker en cigarett. Man skall undvika att röka när man flyger på natten — det nedsätter mörkerseendet. Vindbestämningar däremot skall man

Signaturen Alli

som då och då medarbetar i Looping tjänstgör f. n. som nattpostflygare hos SAS, stationerad på Kast-rup. Han skriver lika bra som han spakar och berättar här på sitt enkla eleganta sätt om en nattpostflygning till Amsterdam.

göra så ofta man hinner så att man får en ständig kontroll över sin avdrift och färdhastighet.

Det kommer ett ljusare skimmer in genom vindrutorna. Vi skymtar stjärnhimlen genom hål i molnen och rätt som det är har vi det böljande molntäcket under oss. Detta molntäcke tunnas ut allt mer och mer och nu ser vi inte bara stjärnorna ovanför oss, vi ser också stjärnor nedanför oss och man skulle ett ögonblick kunna börja tvivla om vad som är upp och vad som är ner.

För oss i förarkabinen är det inte något avnjutande av naturscenerier detta med molnen och stjärnorna — det är nyktra konstateranden som ritas ner på ett formulär — ett väderlekstvärnsnitt som skall lämnas till meteorologen på Schiphol. Stjärnorna nedanför oss är fartygslanteror i Helgo-

Enstaka gång till gagn...

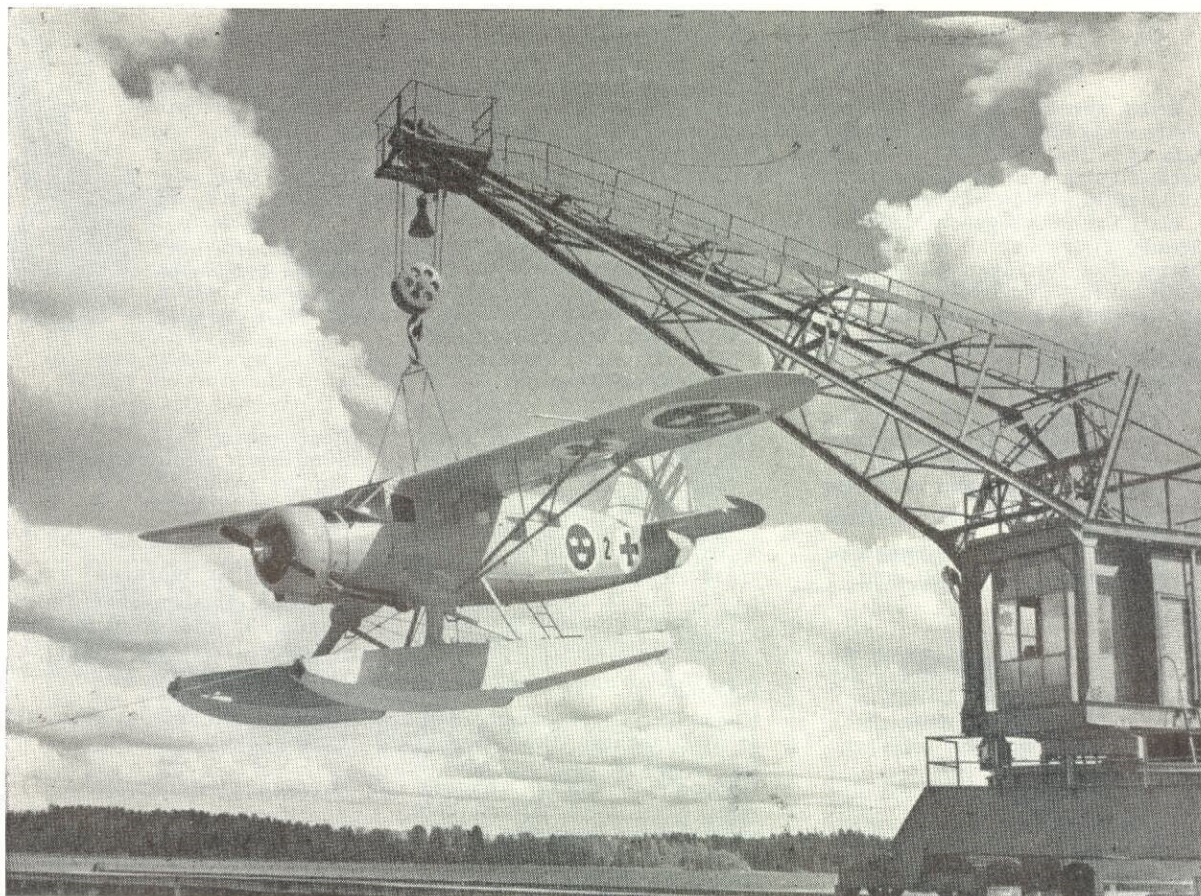
En mycket vidsynt och framstegsvänlig poet i en stor Stockholmstidning har skrivit följande tankvärda ord:

Enstaka gång är flyget till
gagn,
ehuru icke ofta.
På Gotland, dit ingen kan
komma i vagn,
känns orkidéerna dofta.
Dit kan man flyga och sitta
på huk
och titta på blommor och bin.
Det är ett oförargligt bruk
av en flygmaskin.

Det märkliga med detta poem är inte den lätta rytmen eller det behändiga ordvalet, det hör hantverket till, utan att personen i fråga i bunden form givit flyget sitt erkännande även om icke storhjärtat. Det är roligt med folk som följer utvecklingen och i den mån det bedömes opportunt ger den en liten klapp på skuldran. Även tidningspoeter är någon gång till gagn...



Flygvärdinnan:
— Lite för sent
här och lite för ti-
digt där — det
jämnar ut sig...



Upp genom luften! skulle man kunna säga om denna bild som visar ett av F 2:s ambulansplan av typ Norseman, som just kört in till släpen och behändigt lyfts upp med en kran f. v. b. till hangar.

landsbukten. Vi är inte ensamma om att göra tjänst på natten.

Det är inte nu som under tidigare år då postflygaren kämpade mot väder och vind i små bräckliga maskiner med bristfälliga instrument. Då fick de leta sig fram till små, gropiga flygfält, upplysta av en eld eller några flämtande stallykter. Nu har vi autopilot, gyrohorisont, radar, och flygfält som är som bonade dansgolv. Men med den tekniska utvecklingen har flygningens romantik försvunnit, liksom den försvann från havet då seglarna fick lämna plats för de snabba maskinfartygen. Piloten har mer och mer blivit en torr tekniker omgiven av volymer av instruktioner, tabeller och diagram. Hans kunnighet i reglementen är nära nog viktigare än hans flygkunnighet.

Nu är det dags att skriva instrumentrapporten. Kontroll och åter kontroll — säkerheten främst är vår paroll.

Wangerooge passeras kl. 0034 och vi skimtar landkonturerna från den frisiska kusten. Till vänster ljusen från Wilhelmshaven och snett till höger ligger Emden. Vi

har drivit något och ändrar kursen några grader till höger.

Amsterdam Center anropas på telefoni och vi meddelar vår position, flyghöjd och beräknad ankomsttid till Schiphol. Vi hör också hur andra flygplan anropar och lämnar lägesrapporter. Det är de andra postflygarna från London, vi mötas och utväxla våra postsäckar.

Varje natt landar postmaskinerna på Amsterdams dygnet runt verksamma flygfält och sida vid sida parkerar här Swissair som kommer från Zürich och Basel, Sabena från Bryssel, KLM från London och Paris. Vår egen »Trym Viking» kör upp vid sidan av dem och så snart vi stoppat stormas vårt plan av väntande funktionärer som tar hand om post och frakt. Truckar med släpvagnar efter sig kör fram och lastas i flygande fläng. Posten från Skandinavien fördelas och lastas i de andra flygplanen och vårt eget fylls med postsäckarna från London, Paris, Bryssel och många andra platser. Det är ca 2 1/2—3

ton post som på detta sätt varje natt utväxlas mellan flygplanen på Schiphol.

Under tiden som lastningen pågår sköter besättningen sina ärenden på väderstation och trafikkontroll. Vi får väder och vind för återresan — dåligt väder i Köpenhamn väntas mot morgonsidan. En »flight plan» fylls ut och vi sätter Hamburg som alternativ landningsplats om vi inte skulle kunna komma ner i Köpenhamn.

Därefter slår vi oss ner vid ett dukat middagsbord i den eleganta flygrestaurangen. Det kan verka snurrigt att sätta i sig en middag med soppa, stek, dessert och kaffe klockan tre på natten, men nattflygaren måste göra natten till dag och det är en arbetsam hemflygning som väntar oss.

Runt omkring oss sitter väntande och sömniga passagerare. Några skall med ett tidigt morgonplan och möta soluppgången i norr, andra i söder. I dag här, i morgon där. Om än flygandet förlorat sin romantik, så har yrket ändå sin speciella tjusning kvar.

Alli.

Årtalsmärken i segelflyget

Sedan ganska länge har det varit på tal att försöka införa ett kompletterande märkessystem inom svenskt segelflyg. Saken har diskuterats både länge och väl inom KSAK:s segelflygkommitté efter konkreta förslag som framförts bl. a. av Karl Svänsson, segelflygets som alltid pålitliga »idéspruta».

Karl Svänssons genom diskussionerna något (fast obetydligt) reviderade förslag har nu remitterats till segelflygkommittén sedan klubbarna efter förfrågan till större delen ställt sig positiva till idén. Nu skall saken så småningom tas upp på nytt i kommittén, som troligen enas om att lägga fram förslaget för VU redan på höstkanten. Troligt är att vi får årtalsmärkena, om inte förr så till nästa år, och efter vad vi kan se, så bör det bli en bra sporre för ökad aktivitet i klubbarna.

Så här ser förslaget till bestämmelser för årtalsmärkena ut:

1. Årtalsmärkena är avsedda som ett komplement till serien av lägre segelflygdiplom, med huvudvikten lagd på en viss årlig segelflygtid.

2. Årtalsmärkena finns i tre valörer, brons, silver och guld.

3. Fordringar

a. För vart och ett av de tre märkena fordras, att aspiranten

dels årligen under 2 år utför en viss segelflygprestation, dels innehar närmast lägmärkesvalör.

b. Den årliga prestationen skall vara

dels sammanlagt minst 7 timmars segelflygtid, dels sammanlagt minst 10 »prestationspoäng».

Härvid räknas

300 m höjdvinst = 1 prestationspoäng och 10 km distans = 1 prestationspoäng.

Höjdvinster mindre än 300 m och distanser kortare än 10 km räknas inte. Flygningar, som resulterat i mindre än 300 m höjdvinst eller mindre än 10 km distans, får dock tillgodoräknas i den årliga totala flygtiden. Antalet flygningar får vara hur stort som helst. Distansflygning får utföras på rakbana, triangelbana eller som tur och returflygning.

c. Den årliga prestationen skall avse tiden 1 oktober ett år till och med 30 september närmast följande år.

d. De årliga prestationerna behöver i intet fall utföras i följd. Varje årlig prestation måste emellertid avse en sammanhängande period om 12 månader (1 okt—30 sept). Flygningar utförda under längre tid får inte

»sammanräknas» och ingen aspirant får tillgodoräknas mer än en årsprestation under ett och samma år, även om hans sammanlagda flygtid skulle uppgå till 14 timmar eller mera.

e. För att få lägsta märkesvalören, bronsmärket, skall aspiranten inneha C-diplom.

4. Kontroll

Kontrollen överlämnas helt åt flygklubbarna. Prestationer, som görs på Alleberg eller i främmande klubbs (motsv) regi, skall vara införda och vederbörligen bestyrkta i aspirantens flygdagbok och måste godtas av dennes egen klubb.

5. Rapportering

Klubbarna skall senast den 15 oktober varje år tillställa KSAK en av ordföranden och gruppchefen, när gruppchef saknas, av ordföranden och sekreteraren undertecknad förteckning, upptagande namn och C-diplomnummer för de medlemmar, som under det gångna året (1 okt—30 sept) fullgjort årlig prestation enligt punkt 3. b. ovan.

Så här kommer det föreslagna årtalsmärket att se ut — ett C-märke kompletterat med en örn.



6. Registrering

Samtliga segelflygare, som jämlikt punkt 5 ovan rapporterats ha fullgjort årlig prestation, registreras hos KSAK.

7. Utdelning av märkena

Erövrade årtalsmärken (numrerade i löpande följd för varje valör) tillställs utan rekvisition respektive flygklubb mot postförskott, så snart KSAK:s aneckningar visar, att fordringarna uppfyllts.

8. Övergångsbestämmelser

Segelflygare, som före dessa bestämmelser i kraftträdande utfört i desamma stipulerad(e) årsprestation(er) och som kan bevisa detta för sin klubbledning på sätt som denna anser sig kunna godtaga, får tillgodoräkna sig detta för erhållande av årtalsmärkena.

Sådana prestationer skall dock rapporteras till KSAK senast den 15 oktober 1951 med angivande av vilket eller vilka år som avses.

Första »ordinarie» rapport enligt punkt 5. ovan skall avse tiden i oktober 1950—30 september 1951.

DEN AMERIKANSKE SEGELFLYGAREN Dick Johnson satte den 6 juli nytt amerikanskt distansrekord med 596 km. Flygningen som tog cirka åtta timmar utfördes med samma segelflygplan med vilket han förra året vann amerikanska mästerskapen och som han konstruerat själv i samarbete med Halfdan Ross. Det tidigare amerikanska distansrekordet innehades av John Robinson och lydde på 522 km. Det sattes 1947.

*

ERNST JACHTMANN, den berömde tyske segelflygaren som under kriget gjorde en uthållig-

hetsflygning på över 56 timmar, vilken dock inte godkändes av FAI som världsrekord, tänker att tillsammans med nuvarande världsrekordhållaren i uthållighetsflygning med ensitsiga segelplan, fransmannen Guy Marchand (som för övrigt gästade Sverige under segelflyg-VM 1950), försöka slå världsrekordet i uthållighetsflygning med tvåsitsiga plan. Denna flygning skall göras i en ny Kranich som byggs i Bregenz. Flygningen planerar man göra i trakterna norr om Marsailles. Världsrekordet för flersitsiga segelflygplan lyder på 50 tim 26 min och innehas sedan 1938 av tyskarna Bödecker-Zander.

I nr 6 av Looping skrev jag om »Grunau Baby i motvind». Även om artikeln nu — bara några veckor senare — syns mig något diletantmässig, så hade den i alla fall det goda med sig, att jag kom i diskussion med andra segelflygare om hithörande problem. Det är under dessa diskussioner, om jag bl. a. blivit övertygad om, att ett nytt världsrekord i distansflygning med segelflygplan inte kan vara långt borta. Och det kan mycket väl sättas här i Sverige, när väderleksläget är gynnsamt och någon har tillfälle och kan utnyttja det.

Som bekant har vi termik endast under en del av dygnet. Ibland längre, ibland kortare tid. När det är gynnsamt kan räknas med uppvind 8 timmar i följd. *Principen* för att komma långt måste då vara att under denna tid flyga så fort som möjligt. Eftersom tiden är given, så är det endast en ökning av hastigheten, som kan medföra en ökning av distansen.

Enligt en »tumregel», som Mc Cready lär ha talat om under VM förra året och som tillämpats av Laroy Månsson (och kanske även av andra), bör man mellan blåsorna flyga med en hastighet, som ger samma sjunk som medelstiget i blåsorna. Om man flyger Weihe och har 3 m stig, får man alltså mellan blåsorna en hastighet på 140 km/tim. Genomsnittshastigheten blir då 70 km/tim, eftersom det tar lika lång tid att omsätta 100 m höjd i distans, som det tar att stiga 100 m. Har man sedan medvind på 30 km/tim blir färdhastigheten 100 km/tim, vilket på 8 tim ger en distans på 800 km.

Man kan dessutom välja stor urkopplingshöjd och på så sätt avverka ca 1/10 av distansen, innan termiken sätter in. Är medvinden redan från början 30 km/tim och man kan bogsera till 3.000 m, så kan man genom att flyga på bästa sjunk komma nära 100 km, innan man är nere på 600 m.

Ett svensk världsrekord i distansflygning är alltså möjligt.

Skulle någon annan nation hinna före och pressa upp rekordet till 800 å 900 km, får vi förverkliga Tage Löfs plan. Man flyger ena dagen upp till Jämtland, som ju ligger ungefär mitt i Sverige. Där flyger man hang på något av fjällen under natten och sedan fortsätter man nästa dag, när termiken sätter in igen. Det är en bra bit, innan det tar emot vid Treriksröset.

Man ska alltså i princip inte flyga på bästa glidtal, om man vill komma långt. Men man får inte heller okritiskt flyga på maxhastighet. Om medelstiget är 3 m/sek och man från 1.500 m höjd ska flyga till en blåsa som ligger 1 mil bort, så kommer man in i den på ca 700 m höjd efter 4,3 min, om man flyger med 3 m sjunk eller 140 km/tim. Det går alltså bra. Flyger man i stället på bästa glidtal, som erhålles vid 75 km/tim, kommer man fram till blåsan på ca 1.100 m höjd efter 8 min. Vid samma tidpunkt har emellertid den som flög fort redan hunnit stiga till ca 1.400 m och ligger alltså bäst till. Men skulle »nästa blåsa» istället ligga 2 mil bort, går det inte att »flyga fort». Då skulle man komma ner i backen innan man nådde fram. Men man klarar sig, om man flyger på bästa glidtal. Då har man ännu ca 700 m, när man kommer till blåsan.

Med Grunau Baby blir hastigheten mellan blåsorna under tidigare angivna förutsättningar 100 km/tim, vilket vid en vindstyrka på 6 m/sek ger en färdhastighet på ca 70 km/tim i medvind och ca 30 km/tim i motvind. Härvid måste man emellertid, som framgått av det föregående, ha relativt god höjd till förfogande, varför det är bäst med Babytävlingar utan molnflygning på våren, när molnbasen är högre än frampå sommaren.

För att komma långt måste man som sagt flyga fort — fast med urskiljning. Den egenskap hos ett segelflygplan, som är avgörande för om det är bra att flyga distans med, är alltså sjunkhastigheten vid högre hastigheter, som ju bestämmer färdhastigheten. Vid vindstilla och 3 m stig kan man få en färdhastighet på 70 km/tim med Weihe och 50 km/tim med Grunau Baby. Dessa hastigheter förhåller sig som 1,4 : 1, medan bästa glidtal förhåller sig som 1,7 : 1. Ur distanssynpunkt är alltså Weihe inte så mycket bättre än Babyn, som man tror, eller Babyn inte så dålig, som många håller före att den är. Det är klart, att även andra egenskaper inverkar på ett segelflygplans användbarhet för distansflygning (och hastighetsflygning), men det får jag kanske tillfälle att återkomma till en annan gång.

Vem flyger 800 km med segelflygplan?

Olga Klepikovas 12 år gamla världsrekord i distansflygning med segelflygplan, 749 km, behöver inte vara omöjligt att slå, inte ens i Sverige, anser Karl Swäns-son, som i denna intressanta artikel spekulerar över våra rekordmöjligheter.

Segelflygnytt

Fransmannen René Fonteilles, som var med i VM i Örebro 1950, har satt nytt världsrekord i hastighetsflygning på 100 km triangelbana med flersitsiga segelflygplan tillsammans med René Lambelin. Det nya rekordet lyder på 65,981 km/t, medan det tidigare världsrekordet, som innehades sedan augusti 1949 av amerikannarna William Briegleb och Jack Lamare, lydde på 44,857 km/t. Fonteilles gjorde flygningen med en Kranich.

*

Fransyskan Yvonne Gaudry har slagit sin landsmaninnas J. Mathés tre år gamla världsrekord i höjdvinst för ensitsiga segelflygplan för damer genom att nå en höjdvinst av 7.746 m och en absolut höjd av 8.334 m. Mathés höjdvinst var 6.730 m. Gaudrys absoluta höjd innebär att nytt världsrekord noterats även i denna gren i damklassen.

*

Den flitiga fransyskan Marcelle Choynet-Gohard har tillsammans med Melle J. Queyrel satt nytt världsrekord i höjdvinst för damer i kategori flersitsiga segelflygplan och samtidigt i absolut höjd. Höjdvinsten blev 6.072 m, och den absoluta höjden 7.042 m. Det tidigare höjdvinstrekordet innehades sedan i april 1950 av amerikanskorna Betsy Woodward och Vera Gere och lydde på blygsamma 3.291 m. Något rekord i absolut höjd har inte tidigare noterats i denna klass.

Forts. på sid. 21.

Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr

Den åttonde november fick man en ny rapport från det saknade C-53, som uppgav samma position men nu 600 meters höjd. — Tydligt hade deras mätinstrument skadats vid nödlandningen, ty något plan på den uppgivna positionen kunde man inte finna. Samma dag meddelade även en av väderleksstationerna, WYUV, som låg ungefär 100 kilometer sydväst om Angmagsalik, att man sett ett starkt eldsken norr över. Kanske härrörde sig detta från C-53:an.

Man fortsatte sökandet men utan resultat. Och så kom följande dag, den nionde november, meddelandet från B. W. 1: »Ett av våra plan, en B-17 kallat P. N. 9 E., har inte återvänt från spaningsarbetet efter C-53 i dag.

Två plan var borta. Det nu försvunna var en flygande fästning med en besättning på nio man, och från detta hade det inte ens kommit några nödsignaler. Hade det störtat med man och allt? Balchen gav sig ingen ro. Här gällde det tappra mäns liv. Var de fortfarande i livet och fanns det en möjlighet, om än aldrig så liten, att rädda dem, nog skulle han pröva den. Här ett par rader från hans rapporter:

10 nov. Försökte flyga från B. W. 8 över inlandsisen. Måste återvända på grund av vädret. Flygtid 1 tim. 50 min.

11 nov. Spanade med C-54 i trakten norr om WYUV efter C-53 och B-17. Inget resultat. God sikt. Sökte till mörkrets inbrott. Flygtid 4 tim. 15 min.

12 nov. Dåligt väder. Mottagit rapport från B. W. 1 att B-17—P. N. 9 E. antagligen gått ner på västra sidan av Angmagsalik i närheten av kusten.

13 nov. Spanade efter C-53 och P. N. 9 E. över området på ostkusten latitud 66° N., till latitud 63° N. Sikten i allmänhet god. Spanade utan uppehåll till mörkrets inbrott. Inget resultat. Flygtid 6 tim.

Att det dåliga vädret kunde inverka ganska avsevärt på flygresultaten, visar anteckningarna från den adertonde november:

»Spanade med C-54 efter båda planen över området på västra sidan av Angmagsalik. Flygningen måste avbrytas på grund av svår storm över det inringade området. Väderleksförhållande: Fönvind från inlandsisen. Sjönk från 3.600 m. till 2.400 meter med planet i stigande ställning, motsvarande 450 meter per minut. Steg till 4.700 meter från 2.400 meter med planet i nedåtgående ställning, motsvarande 300 meter per minut. Uppskattade vindstyrkan till omkring 280 kilometer i timmen. Flög 80 kilometer på 1 tim. 20 min., vilket skulle bli en medelhastighet av 60 kilometer i timmen. Maskinens normala marschhastighet är 350 kilometer i timmen.»

Men vi lämnar för en stund Bernt Balchen och hans tills vidare resultatlösa forskningar efter de båda planen och följer i stället P. N. 9 E. på dess ödesdigra färd.

Den stora maskinen hade redan från början deltagit i spaningarna efter C-53:an. Två gånger hade chefen för planet, kapten Armand Monteverde, med sin besättning stigit upp från B. W. 1 och flugit över trakterna kring den punkt, som den nödlandade C-53:an hade uppgivit sig vara på. Två gånger hade han återvänt till sin bas med oförrättat ärende. Det tredje försöket att finna den, slutade med att

P. N. 9 E-maskinen för alltid stannade kvar på inlandsisen.

De hade flugit timme efter timme. Vädret hade blivit dåligt. Någon sikt fanns inte. De hade gått under molnen. Vilket var dimma, vilket var snö, vilket var is? Man flög i blindo och kunde ej bedöma höjden. Och så hände det. Genom maskinen gick plötsligt en kraftig stöt. Det var vänstra vingspetsen som slagit mot mot utskjutande isparti. P. N. 9 E. hade alltså flugit för lågt eller rättare sagt, ismanteln här låg högre än vad man anat. Planet föll tungt och kraschade, men av farten tog det sig ändå världslost fram en del meter över istäcket.

Vid den våldsamma stöten slungades ett par av besättningsmännen genom vindrutan ut ur maskinen och hamnade på isen. Här låg sergeanterna A. C. Best och Paul Spina. Inne i den demolerade flygkroppen hade de övriga sju kastats omkring huller om buller. En hade skurit upp ansiktet rätt otäckt, andra hade fått en del mindre blessyrer, men ingen av dem hade dödats. Man skyndade sig att föra in Best och Spina i kabinen. Hur hade det gått med dem? Oron var stor, men till all lycka visade det sig, att de kommit ganska helskinnade undan. Spina hade fått handleden bruten och Best en regelrätt knock-out.

Så långt var allt gott och väl. Men situationen i övrigt? Kapten Monteverde, löjtnant Bill O'Hara och ett par till klev ut ur planet. Det var just inte så mycket, de kunde se, ty snön piskade dem i ansiktet. De höll sig intill flygkroppen och började undersöka den. Föröver, strax framför de fyra motorerna, reste sig en väldig isvägg. Tack och lov att maskinen hade behagat stanna i rätt tid! Men akterut var det värre. Flygkroppen var så gott som knäckt i två delar och stjärten hängde delvis ner i en spricka i isen! Det var ingenting att göra åt det. Antingen skulle planet glida ner i avgrunden eller också skulle det bli kvar där uppe. Men alltid finns det något ont som har något gott med sig. I detta fall blev det den våldsamma yrsnön. Den packade sig kring maskinen och formigen kedjade fast vraket.

Att just nu undersöka platsen, där de befann sig, närmare, vore rena vansinnet. Man kröp in i maskinen igen, plockade fram filter och fallskärmar och lindade in sig i dessa. Det hjälpte åtminstone någorlunda mot den iskalla vinden, som trängde igenom alla springor och hål i planet.

Nio män, en spolierad maskin, polarköld och någonstans på inlandsisen med en avgrund som närmaste granne! En långt ifrån avundsvärd situation. Ja, var ungefär hade de hamnat? Navigatören O'Hara försökte räkna ut det och gissade på en fem till sex mil från närmaste station. Tanken på att någon skulle söka efter dem i ovädret var utesluten, och även om man så skulle göra, fanns det ingen möjlighet, att de skulle kunna upptäckas i denna snöyra.

Meddela sig med yttervärlden kunde de inte. Radio hade blivit skadad och var för ögonblicket oduglig till att avsända eller ta emot några rapporter. Det var bara att vänta.

I tre dagar varade snöstormen. Tre dagar fyllda av väntan, ångest och hopp. Men under tiden arbetade radiotelegrafisten med stela fingrar att få apparaten i brukbart skick.

Så klarnade vädret upp. Man kröp ut ur maskinen, sträckte på sina styva kroppar och tog omgivningen i närmare betraktande. Nu om någonsin blev det klart för dem alla, i vilken hopplös situation de befann sig. För all del, maskinen skulle nog stå kvar en tid framåt, ty den var helt insnöad. Men själva platsen! Här gavs ingen möjlighet för ett räddningsplan att landa. Fråga var om man över huvud kunde ta sig fram hit med hundspann. Så långt ögat nådde tornade ismassor upp sig, och mellan dessa sträckte sig de förrädiska sprickorna.

Ställda inför denna fruktansvärda belägenhet, höll man krigsråd och kom överens om att enda lösningen att skaffa hjälp låg i att ett par av dem till fots sökte komma fram till närmaste station och där lämna upplysningar om var planet hade hamnat. Lotten föll på löjtnanterna O'Hara och Harry Spencer.

De två begav sig i väg. O'Hara gick först, och några meter bakom honom följde Spencer. Det gällde att gå försiktigt. Där man minst anade, kunde en spricka finnas. De hade väl gått ungefär hundra meter på sin långa vandring, då O'Hara hörde Spencer säga: »Hör du, jag tror att den här snön...» O'Hara fortsatte framåt några meter, men då han inte hörde något mer från Spencer, vände han sig om. Någon löjtnant Harry Spencer stod inte att upptäcka. Han var fullständigt försvunnen. Däremot såg O'Hara i stället ett hål i snön. Det hela hade uppenbarligen utspelats så snabbt, att Spencer inte ens hade hunnit skrika till. O'Hara lade sig ner, ålade sig försiktigt fram till öppningen och tittade ner. Vad han där såg, kom strupen att snöra ihop sig för några sekunder. Det var en fasansfull syn, men samtidigt den gladaste och mest häpnadsväckande i hans liv. En ödets nyck hade ordnat det så, att ett 10-tal meter ner ett stort isblock hade fastnat mellan sprickans väggar. Det satt inte fastkilat, utan dess kanter vilade så där halvt om halvt mot sprickan. Och ovanpå låg Spencer utsträckt och höll sig fast med händer och fötter så gott han kunde. Isblocket vippade betänkligt fram och tillbaka.

O'Hara ropade på hjälp. Han skrek av alla krafter. När de sju på planet kom i närheten, kunde han skicka i väg ett par tröstens ord till den stackars Spencer nere i djupet. Man skar av linorna till fallskärmarna, flätade dem samman och fick på det sättet ett kraftigt rep, som man sänkte ner till Spencer. De som låg på magen och tittade ner kunde se, hur denne med yttersta försiktighet och med iakttagande av balansens alla lagar så småningom lyckades få repet ordentligt bundet kring sin kropp. Han ropade klart, och man började hissa upp honom. Nu fick gärna isblocket guppa så mycket det ville för honom. Han hade emellertid endast hissats någon meter upp, då det tog emot. De utstående iskanterna i sprickans ena vägg bromsade halandet, och under tiden frös repet fast! En av männen fick springa tillbaka till planet och hämta fler linor. Med dessa firade man nu ner en kniv till den fritt hängande Spencer, om sedan fick hugga bort från väggen hindrande snö- och isstycken, medan de övriga drog honom upp. Långsamt gick det och arbetsamt var det, men till slut kunde en lycklig löjtnant Spencer skaka hand med sina räddare. Expeditioner till fots beslöt man att inställa tills vidare.

Om det berodde på att snö hade kommit innanför O'Haras stövlar, när han deltog i det mödosamma arbetet med att dra upp Spencer eller om hans fotbeklädnad över huvud inte var av det fullgoda slaget, är svårt att avgöra. I vilket fall som helst förfrös han under den kommande natten sina fötter. Man snörde upp hans stövlar, masserade hans fötter och låg sedan dem under sina armhålor för att

PERCIVAL PROCTOR

4-sitsigt snabbt reseflygplan
i mycket gott skick

2 ERCOUPE

(som nya)

TIGER MOTH

med flottörer och hjul, samt
KOMPLETT FLOTTÖRSTÄLL.
till Auster (fabriksnytt) till salu
för leverans omgående.

OSTERMANS AERO AB

Lindarängen, Stockholm 5

Tel. lokal: 67 69 70. Riks: 60 05 15

på detta sätt söka tina upp dem. Men förgäves. Det återstod ingenting annat än att rulla in O'Hara ordentligt i filter och lägga honom i sovsäcken.

Radiotelegrafisten däremot hade haft en smula framgång med sitt tålmodiga pysslande. Han hade nämligen till slut fått så mycket ordning på den illa tilltygade apparaten, att han kunde skicka i väg nödsignaler och uppgifter om deras ungefärliga position. Men huruvida någon av de olika stationerna uppfattade dessa meddelanden, svävade man i fullständig okunnighet om, ty deras mottagare var fortfarande ur funktion.

Det var bara att vänta. Dag efter dag, natt efter natt. Under dygnets få ljusa timmar sökte man föra maskinen längre bort från sprickan och surra fast den ordentligt. Detta inte för att planet gled mot avgrunden utan för att denna närmade sig planet! Inlandsisen är ständigt levande. Trakten kring dem hade redan ändrat utseende. Annars höll man sig så gott som hela tiden »inomhus». Sov, samtalade med varandra eller endast stirrade intresselöst rakt fram. Alla var medvetna om, att denna situation skulle bli ohållbar i längden. Nerverna måste reagera på något sätt.

Radion blev deras tillfällige räddare. Den utomordentlige telegrafisten hade äntligen lyckats laga även mottagaren. Till sin glädje kunde de konstatera, att deras S. O.-S.-signaler hade gått fram och vad bättre var: hjälp var på väg. Hoppet växte sig starkare hos de ensamma männen på isen.

Den tjugofjärde november, alltså något mer än två veckor efter kraschen, kunde de höra bullret från en maskin, som närmade sig. Ett par man rusade ut ur vraket. På alla möjliga vis sökte de draga till sig uppmärksamheten. Man svängde som galningar armarna i luften. Lät stycken av de sönderrivna fallskärmarna fladdra i den orkanartade blåsten. Man skrek av sina lungors fulla kraft, trots att man förstod, att inte ett ljud skulle kunna uppfattas av dem däruppe i luften. Men man skrek, därför att man ville, måste skrika! — Ett par fallskärmar singlar ner från planet. De var upptäckta!

Låt oss läsa Bernt Balchens rapport den tjugofjärde:

»Spanade med C-54 över västra sidan av Angmag-salikområdet. Lokaliserade P. N. 9 E. till omkring latitud 65° 15' nord, longitud 41° 18' väst på ungefär

1.200 meters höjd. Planet låg på norra sidan av en öst till väst gående spricka i isen. Nosen mot norr. Kroppen var bruten bakom vingarna. Stjärten hängde ner i sprickan enligt vad det tycktes i 30° vinkel. Trakten kring planet var full av sprickor. Det finns en möjlighet att nå vraket från norr. Fick kontakt med besättningen per radio. Instruerade den att inte lämna maskinen utan att först vara bundna med varandra medelst rep. Informerade den att markund-sättning var på väg från Ice Cap stationen för att ta hand om den. Släppte ner mat, bränsle, två ugnar, sovsäckar, kläder och medicin. Några av paketen kunde inte räddas därför att de föll i sprickor. De tre första släpptes ner med fallskärmar. De kunde inte nås. Släppte ner ytterligare 10 utan fallskärmar med bättre resultat. Storm, kastvindar och virvelvindar bidrog till att ertsändningen av hjälpmedel ej blev tillfredsställande. Flygtid 4 tim. 55 min.»

I fortsättningen hölls den havererade besättningen vid liv genom upprepade proviantnedsläppningar från luften. Var det bara någorlunda skapligt väder, kunde de alltid vara förvissade om att under dagens lopp få se en maskin närma sig. Men det som mest intresserade de tio männen var naturligtvis, om någon skulle lyckas ta sig fram dit med släde och befria dem ur detta sannskyldiga vita helvete. Genom sin nu helt användbara radio stod de allt som oftast i kontakt med flygstationerna och visste, att ett hundspann arbetade sig fram någonstans över snötäcket. Bara tanken på att få se ett nytt ansikte verkade uppgivande. Men så kom underrättelsen, att hundspannet blivit tvunget att vända hem igen, och missmodet började åter gripa kring sig bland dem.

Så pendlade sinnesstämningarna fram och tillbaka under de kommande dagarna, passerande alla nyanserna från ljusaste blått till mörkaste grått. I ena ögonblicket tycktes dem räddningen nära, i nästa verkade situationen fullständigt hopplös.

När deras radio tillkännagav, att två man med två motorslädar var på väg, steg hoppet automatiskt. Det var en djärv uppgift som dessa båda, löjtnant Max Demarest och stabssergeant Don Tetley, hade gett sig i kast med. Den förre gick i spetsen för den lilla expeditionen. Han tog sig fram på skidor och undersökte snötäcket. Efter honom kom Tetley körande motorslädarna. Kompassen och stjärnorna fick visa dem vägen så gott det sig göra lät. Kilometer efter kilometer lämnade de bakom sig, och till slut hade de verkligen vraket inom synhåll.

De hade lyckats! Att glädjen blev stor i lägret, säger sig självt. Man omfamnade de två, och dagen till ära kostade man på sig en så lukullisk måltid, som det var möjligt att tillreda. Den bestod av konserverad skinka och coupe africaine, vilken senare åstadkoms på det viset, att man blandade cacaopulver med snö.

Nästa morgon började man ordna för hemresan. Men ödet hade bestämt annorlunda. Löjtnant Demarest hade skidat i väg till slädarna, som hade placerats c:a 100 meter från lägret. När han skulle vända på en av dem, tog han för att lättare kunna göra detta oförsiktigt nog av sig skidorna. Det blev hans olycka. Med släden över sig störtade han ned i en klyfta. Sergeant Tetley kom genast till platsen. Han blickade ner i avgrunden och tyckte sig se släden djupt där nere. Han ropade Demarests namn om och om igen, men fick inte något svar. Löjtnanten var uppslukad av ismassorna för alltid.

Något senare samma dag, som denna tragiska händelse utspelades och spred förstämning i lägret, lyckades tvärt emot alla beräkningar en flygmaskin nytt! Balchen skriver i sin rapport av den tjugolanda i närheten av P. N. 9 E. Så steg humöret på åttonde november:

»Nersläppte med C-54 en förnyad sändning förnödenheter och mediciner och instruktioner för behandling av löjtnant O'Haras frostska. Under dessa mina operationer landade i dalen omkring 1 1/2 kilometer norr om P. N. 9 E. ett Grumman amfibieplan »Northland» med löjtnant Pritchard från Coast Guard som pilot. Släppte ner ett hundra meter långt rep och ett par snöskor till löjtnant Pritchard. Han använde inte dessa utan gick tvärs över området med de farliga sprickorna och kunde upprätta kontakt med besättningen på P. N. 9 E. Flygtid 5 tim.»

Bakom denna Balchens något summariska rapport döljer sig berättelsen om två duktiga flygares våghalsiga försök att landa på istäcket och bringa en del av besättningsmännen på P. N. 9 E. i säkerhet.

De två männen, löjtnant John A. Pritchard Jr. och radiotelegrafisten Benjamin A. Bottoms, tillhörde Coast Guard och hade kommit med en av patrullbåtarna, som kommenderats till dessa nordliga trakter. I dess utrustning ingick även ett amfibieplan och när nu avståndet från båtens ankringsplats i Kjögebukten till P. N. 9 E. inte var stort mer än tio kilometer, ansågs ingen risk föreligga att vid tjänlig väderlek flyga upp till vraket och släppa ner proviant.

Pritchard startade och kretsade efter en kort flygning över lägret, och här nere mottog Monteverde följande för alla på P. N. 9 E. häpnadsväckande radiomeddelande från amfibieplanet: »Vi har tänkt att landa. Var anser ni det passar bäst?»

Karlarna på marken såg upp mot maskinen, men hur gärna de än skulle ha önskat, att planet kom ner, insåg de den alltför stora risken. Dessutom flög det med nedfällida hjul. Monteverde radierade tillbaka: »Låt blir att försöka. Omöjligt att landa på hjul».

Nytt svar kom omedelbart från de två uppe i luften: »Vi kommer i alla fall».

Man skakade betänksamt på huvudet. Om de gick ner och kom där det var djup snö, skulle hjulen hugga fast och maskinen slå runt. Visserligen var löjtnant Pritchard en van polarflygare, men skulle han komma helskinnad undan, var enda möjligheten att till hälften buklanda till hälften glida på pontonerna.

Maskinen sänkte sig och hjulen högg mycket riktigt in i snön. Det såg hopplöst ut, men Pritchard fick in balansen igen. Tack vare pontonerna, som hade tagit första stöten och fördelat maskinens tryck i den lösa snön, undgick Pritchard att kapsejsa.

Sedan började Pritchard, medan Bottoms blev kvar vid planet, den vandring över isen till P. N. 9 E., som Balchen omnämmer i sin rapport. Den tog honom över fem kvart och vid mer än ett tillfälle var det på håret, att han försvunnit i någon av de många avgrunderna.

Monteverde lyckönskade honom vid framkomsten men kunde inte underlåta att säga: »Du skulle inte ha landat. Nu ska' du se, att du inte kan starta utan måste stanna här».

Men Pritchard svarade med ett skratt: »Å, det gör ingenting. Jag har tandborsten med mej».

Nu blev frågan den, vem som skulle följa med honom tillbaka. Spina och O'Hara var de, som borde komma först i tur, men ingen av dem ansåg sig tillräckligt kraftig att våga marchera bort till planet. Efter många om och men bestämde man sig för två andra av besättningen, som båda behövde läkarvård och som båda borde kunna orka att följa med Pritchard till maskinen.

Några timmar senare lättade amfibieplanet och två man av de nio hade befriats ur fångenskapen.

Forts. i nästa nr.

Västerås leder i Guldvingen

Det börjar spetsa till sig i Rikssegelflygtävlingen, även om resultaten på några få undantag när inte är av särskilt hög klass. De stora höjdvinsterna lyser helt med sin frånvaro, vilket emellertid helt beror på att det varit mycket dåligt höjdväder hittills i år. I distanstävlingen är det däremot betydligt prydligare. Där leder individuellt Värmlands Sven Jonsson "Fakiren" med över 19 poäng efter en Baby-flygning från Karlstad ut till Tjockö i Stockholms skärgård.

Distansmomentets lagtävling oavsett klass leds också av Värmlands flygklubb med sammanlagt 33,65 poäng före Eskilstuna 26,80, Linköping 25,42, Malmö 22,45, Halle-Hunneberg 20,40 och Stockholms Segelflygklubb 16,90.

I höjdmomentet individuellt oavsett klass leder Henry Norrbom, Linköping, med 9375 före Ivan Persson, Malmö, 8650, Åke Andersson, Eskilstuna, 8580 och Lars Johan Söderström, Västerås, 6305.

I höjdmomentets lagtävling oavsett klass leder Linköpings flygklubb med 21180 före Eskilstuna 19285, Malmö 19180 och Västerås 17950.

I tävlingen om Guldvingen har Västerås tack vare en rad mycket jämna mellanresultat tagit upp i ledningen med platssiffror 65. Som god tvåa kommer Linköping med 82, trea Malmö 95 följt av Eskilstuna 96. Som nummer 5 av de klubbar som hittills nått guldvingeplaceringar ligger Stockholms Segelflygklubb m. platssiffror 157. Dessa siffror gäller för den 10 augusti, och mycket kan ännu hända.

*

Så här ser den individuella resultatlistan ut för de bästa den 10 augusti.

Distansmomentet klass 1: 1) S. Jonsson, Värmland, 19,29; 2) H. Rudberg, Eskilstuna, 19,96; 3) B. Pedersen, Halle-Hunneberg, 12,68; 4) H. Westrin, Linköping, 11,03; 5) K. G. Klevstigh, Östra Sörmland, 10,96; 6) H. Hassel, Värmland, 10,56; 7) C. Eklind, Eskilstuna, 10,28; 8) H. Norrbom, Linköping, 9,0; 9) R. Algotson, Malmö, 8,89; 10) V. Larsson, Halle-Hunneberg, 7,72.

Distansmomentet klass 2: 1) O. Berg, Stockholm, 13,0; 2) B. Larsson, Malmö, 6,11; 3) S. Norlin, Linköping, 5,39; 4) T. Wuolo, Västerås, 4,53; 5) L. Berner, Västerås, 4,35; 6) C. Jansson, Uppsala, 4,24; 7) K. Börjesson, Västerås, 4,12; 8) O. Berndtsson, Värmland, 3,89; 9) S. Silesmo,

Örebro, 3,65; 10) L. Goffe, Eskilstuna, 3,56.

Höjdmomentet klass 1: 1) H. Norrbom, Linköping, 9275; 2) I. Persson, Malmö, 8650; 3) Å. Andersson, Eskilstuna, 8580; 4) L. J. Söderström, Västerås, 6305; 5) L. Fredriksson, Västerås, 5785; 6) B. Flodén, Stockholm, 5690; 7) T. Löf, Stockholm, 5560; 8) H. Rudberg, Eskilstuna, 5280; 9) C. Rosin, Malmö, 5100; 10) R. Algotson, Malmö, 5065.

Höjdmomentet klass 2: 1) S. E. Lundin, Linköping, 6280; 2) T. Wuolo, Västerås, 5860; 3) B. Johansson, Linköping, 5525; 4) K. Sjöberg, Malmö, 5450; 5) S. Larsson, Eskilstuna, 5425; 6) S. Silesmo, Örebro, 5375; 7) J. E. Hedman, Västerås, 5165; 8) S. Norlin, Linköping, 4700; 9) U. Davidsson, Västerås, 4690; 10) L. Berner, Västerås, 4335.

Det bör kanske tilläggas att det hos KSAK ligger en hel rad resultat som inte kunnat godkännas till följd av att startavgiften inte betalats eller att sportlicens inte lösts. En del resultat har också kommit in för sent, kalibreringsprotokoll saknas för en rad barogram etc.

Danskt inrikesflyg läggs ned

Från 1 okt. skall det danska inrikesflyget på linjerna Köpenhamn, Aalborg, Aarhus och Rønne läggas ner. Förhandlingarna mellan staten och de intresserade kommunerna bröt samman, sedan man ej kunnat komma överens i frågan om kostnaderna för trafiken. Inrikeslinjerna i Danmark visar ett årligt underskott av 1,6 milj. d. kr. De fyra städerna hävdade att det var statens uppgift och inte kommunernas att stå för det ekonomiska stöd som är nödvändigt för att upprätthålla trafiken. De statliga myndigheterna däremot hävdade motsatsen. Resultatet blev

ett beslut om nedläggande av trafiken.

Tanken på att all flygning inom de danska gränserna därmed skulle upphöra, vill danskarna emellertid inte acceptera och sedan en tid har det pågått förhandlingar mellan ett av fartygsrederierna som trafikerar Bornholm och Zonens räddningskår om ett eventuellt bildande av ett flygbolag som skulle ta hand om trafiken till Bornholm. Bolaget skulle trafikera Rönne linjen med Zonens tre mindre passagerarplan. Man har också diskuterat planer om anskaffande av en helt ny maskintyp, något mindre än DC-3.

För Aarhus del har det visat sig att KLM är intresserat av att övertaga linjen. Holländarna har tidigare varit inne på tanken att sammankoppla Aarhus med deras linje Amsterdam—Oslo.

Bornholm befinner sig ju i kommunikationshänseende i en särställning och dir. Kalm i DDL har för Berlingske Tidende uttalat att SAS är villigt att lämna särskilda villkor för flygning på Bornholm om trafikministern önskar det. Trafikministern Viktor Larsen säger å sin sida att den tid som ännu återstår innan trafiken skall nedläggas mycket väl kan användas till att finna en lösning.

Vad slutligen Aalborg beträffar, ser det ut som om det danska flygvapnet kommer att lägga beslag på det förnämliga flygfältet där för sina Meteor-jaktplans räkning. Det är dock knappast troligt att det därför helt kommer att fridlysas för civil flygning. En GCA-anläggning skall även installeras i samband med militärens inflyttande dit.

AIII.

Segelflygnytt . . .

Forst. fr. sid. 17.

Från Moskva meddelas att ryskan Pylajeva satt nytt världsrekord i målflygning tur och retur för damer i kategori ensitsiga segelflygplan genom att nå en distans av 240 km. Det nu gällande världsrekordet för damer i denna klass lyder på 203,150 km och innehåller av fransyskan Choynet-Gohard.

Från det stora österlandet meddelas vidare att den ryske segelflygaren Mednikow satt nytt världsrekord i hastighetsflygning på 100 km triangelbana genom att nå en hastighet av 75 km/t. Det nu gällande världsrekordet i kategori ensitsiga segelflygplan för herrar lyder på 69,6 km/t och innehåller sedan 1948 av schweizaren

Maurer. Inget av dessa nya ryska rekord har ännu godkänts av FAI som världsrekord.

Ett nytt franskt distansrekord för damer har Marcelle Choisset-Gohard satt helt nyligen genom att flyga 380 km. Slutligen kan meddelas att den engelske segelflygaren A. W. Bedford satt nytt engelskt distans- och målflygningssrekord med 411 km.

*

Brittiska mästerskapen i segelflygning har nyligen hållits vid Great Mucklow i Derbyshire. Vädret var mycket dåligt under tävlingarna och resultaten likaså. G. H. Stephenson blev bäst med ett nytt plan från Slingsby med typnamnet »Sky».

*

SEGELFLYGREKORDEN duggar tätt denna eftersommar. Nu har Allebergsschefen Herje Westrin och Torsten Håkansson från Jönköping gått en 100-km triangelbana runt med Kranich och således noterat svenskt rekord i hastighet även för kategori två, d. v. s. flersitsiga segelflygplan. Genomsnittshastigheten blev drygt 40 km/t.

*

SM I MODELLFLYG är det ingen flygklubb i landet som vågat sig på att ta ansvaret för i år.

Mitt önskeplan . . .

Forts. fr. sid. 11.

ringar har gjorts. Cabinen är rymligare, självstart har installerats, det finns flaps och en del andra finesser.

Av typ 105 finns det ett exemplar i Sverige, ett demonstrations-exemplar som Valle Forslund hos generalagnten AB Nyköpings Automobilfabrik (ANA) icke utan stolthet kuskar omkring med. Signaturen har varit i tillfälle att flyga detta plan och anser det vara ett önskeplan för en sportflygare i detta land där det är ont om flygfält men gott om ångar och åkerlappar vars ägare inte alltid (utan tvärtom sällan) blir

Till slut har gamla pålitliga Vingarna i Stockholm (som inte alls står i tur) förbarmat sig över mästerskapen, som kommer att gå på Skarpnäck den 23 september samtidigt med klubbens sedvanliga Olle Lindh-tävling. Hur är det egentligen med arrangörs-energin ute i landet? SM i linstyrning är avsedd att gå i Göteborg med klubben där som arrangör, men några uppgifter om tidpunkt etc har inte stått att få.

ilskna om man ber att få dimpaner med en aerodyn.

Data och prestandatabellen är hämtad ur fabriken broschyrer och får stå för dess räkning. Mina egna erfarenheter av planet kan sammanfattas sålunda:

a) Planet är mycket trivsamt och rymligt med gott om plats för både en själv, passageraren och måttligt tilltaget bagage.

b) Liksom gamla Cuben är 105:an ytterst lättflygen, är i det närmaste omöjlig att vika och har goda stigeegenskaper även vid »onormalt» låg fart.

c) Start- och landningssträckorna är mycket korta. Trots detta är marschhastigheten bevisligen närmare 170 än 160 km/t.

d) Bränsleåtgången höll sig vid flygningen under 20 l/tim.

e) Tack vare flygplanets allmänna egenskaper torde man utan risk kunna använda även mycket små åkrar och ångar med avsevärda maskhinder för start och landning.

f) Liksom alla högvingade flygplan kräver 105 försiktighet vid körning på marken i hård vind. Den kraftiga motorn utgör dock en extra säkerhetsmarginal i detta avseende.

g) I händerna på en erfaren och rutinerad förare kan 105 anses vara ett idealiskt flygplan för Sverige, såväl för sport som för nyttoändamål (militärt bruk, fotografering), bepodring, reportage). Tack vare sin robusta konstruktion och lättflygenhet kan 105 även anses vara ett bra flygplan för den mindre rutinerade sportflygaren, som emellertid bör avrådas från att söka utnyttja planets (och även andra plans) möjligheter på dåliga fält. 105:an frestar en kanske till överdrift.

Yngve Norrvi.

Mossbelupen flygnyhet

Den i förra numret av Looping publicerade notisen om wire-recorders i provflygplan (sid. 25) har vid närmare undersökning visat sig vara en mycket mossbelupen nyhet. Red. är skamsen men faktum är att vårt svenska Saab ända sedan 1948 använt liknande apparater i prototyperna till J 29 och amerikanerna ungefär lika länge. J 29:ans flygprovchef, den inte alldeles obekante Bengt Olow skrev i maj 1950 i en artikel i Saabs nu tyvärr nedlagda tidskrift Vingpennor bl. a. följande, som red. först nu fått ögonen på.

»För att i största möjliga utsträckning kunna utnyttja tiden i luften för prov bedömdes det föga rationellt att tillgripa den gamla metoden, där föraren tillbringade en avsevärd del av sin tid med att göra anteckningar på knäblocket. I stället försågs de båda första provflygplanen med trådspelningsapparater, i vilka föraren under provets gång kan direkt tala in alla iakttagelser. Efter flygningen lämnar han bara in sin lilla trådrulle till expeditionen, som spelar upp densamma och stenograferar ned innehållet, varefter inom någon timme de preliminära resultaten levereras, prydligt maskinskrivna.»

Medan vi nu är i farten kan det måhända i detta sammanhang vara på sin plats att avliva en annan engelsk »uppfin» nämligen den bekanta katapultstolen, vars tillkomst och utveckling firman Martin-Baker länge tillskrivit sig äran av. Även här har Saab varit pionjären. Under det att M-B började sina experiment någon gång 1944, hade Saab redan i början av 1943 hunnit utveckla en fullt tillförlitlig katapultstol, vilken installerades i den i juni samma år provflygna prototypen till J 21. De första proven med Saabs första katapultstol utfördes hösten 1942 från baksitsen av en B 17. I februari 1946 räddade sig för första gången en svensk jaktflygare från en kollision med hjälp av »krutstolen» i en J 21.

Los Angeles . . .

Forts. fr. sid. 9.

av Sikorsky S-51 helikopters, men bolaget avser att inom kort sätta in den större typen S-55 på åtminstone vissa linjer.

De redovisade fraktsiffrorna visar vilken stor betydelse helikoptern kan få för postbefordran inom vissa områden. Bolagets tekniska erfarenheter från snart fyra års trafik visar också att en mycket god regularitet kan hållas samt att helikoptern, trots att den fortfarande bör anses vara i utvecklingsstadiet, redan nu kan anses vara ett både säkert och under vissa förhållanden ganska ekonomiskt transportmedel.

(Uppgifterna till denna artikel är hämtade ur Esso Air World.)

SLIPSTRÖMMEN

Hjältar finns det som bekant inga numera. I varje fall inte i ordets ursprungliga betydelse. Förr i världen fanns det gott om dem, och vi som läst Texas Jack, Buffalo Bill, De tre musketörerna och Robinson Crusoe och en del annat — fast det är länge sedan — vet nog på ett ungefär hur hjältepersoner bör ta sig ut. Eller vet vi inte det?

Nu finns det som sagt inga hjältar kvar, men det finns hela rader av berömda personer som gjort ett och annat varav berömmelse följt.

Om ni träffat en berömd person någon gång, så har ni också erfarenhet den omskakning av edert självsliv som första konfrontationen med den berömda ästadkommit. Ni har föreställt er honom på något sätt. På ett sätt som absolut inte stämmer med verkligheten. Karlén ser ju ut precis som en vanlig människa!

För vår del var det nu senast den amerikanske flygaren Charles Blair, som i slutet av maj flög ensam över Nordpolen från Bardufoss i Norge till Fairbanks i Alaska i en Mustang. Han gästade Stockholm helt nyligen och vi fick tillfälle att träffa honom.

Det är kanske för mycket sagt att vi föreställt oss honom som en övermänniska, men något av den gamla barnsliga längtan efter att stå öga mot öga med en hjälte kunde väl inte helt undertryckas trots tilltagande ålder, visdom och midsjömatt. Det Blair gjorde i maj 1951 var förvisso ingenting mer och ingenting mindre än en bragd. Av samma mått som Charles Lindbergs. Så vår lilla beundran var nog motiverad.

Naturligtvis var Charles Blair en helt vanlig människa. Han var en 40-års man, mörk och hade svart ganska kortklippt hår. Lång var han, gick slängigt som amerikaner ofta har för sed, visste inte riktigt var han skulle göra av händerna och de långa armarna när han pratade och stoppade dem därför mycket ofta i kavajfickorna som därför putade betänkligt fast de var tomma.

Han var inte ett dugg märkvärdig, och varför skulle han vara det? Visserligen hade han gjort det ingen annan före honom kunat göra — flugit över Nordpolen ensam. Men det var just ingenting, upplyste han om. Det kan

vem som helst göra. Tror vi det!

Det är naturligtvis bara att sätta sig i och åka. I varje fall försökte Blair hela tiden övertyga oss journalister om att det var på det viset. Är hjältar sådana?

Han var närmast besvårad när vi kom med frågor om hur han kände det. Om han var hungrig. Vad han gjorde när han kom över Nordpolen.

Samtal med polarhjärte

Han kände ingenting särskilt. Det var bara att flyga. Hålla kursen med hjälp av solen. Magnetkompassen kunde förstås inte användas. Hungrig? Tja, inte särskilt. Dessutom var det så trångt i kabinen att det inte gick att plocka fram någon mat och så var det syrgasmasken. Törstig var han förstås men det fick vara med drickat också tills han kom till Fairbanks. Det var ju inte så långt dit...!

Vad han gjorde över polen? Kastade ner ett brev från yngste pojken till jultomten. Hoppas det kom fram! Det bör ha hamnat i fint sällskap bland alla de flaggor och andra nobla symboler som slängts ner över polen under tidernas lopp.

Hur kom det sig att nordpolsflygningen gjordes? Jo, från början var det meningen att flyga jorden runt på rekordtid. Så kom Korea-kriget emellan. Krig är ett otyg! Planet, en Mustang av precis samma sort som finns i svenska flygvapnet fast med bensintankar snart sagt överallt, fanns i England efter ett skutt över Atlanten som ingen människa brydde sig om. Tänka sig detta! Något måste göras, och då flög idén med Nordpolen i skallen på Charlie. Han måste ju hem med karran och närmaste vägen är onekligen över Nordpolen.

Dessutom hade ingen åkt den vägen tidigare... Nej, det var just det.

Bardufoss i Nordnorge borde vara en fin startplats. Banan som tyskarna byggde under kriget var exakt så lång den behövde för att Mustangen skulle lättas med den överlast på drygt ett ton (!) som var nödvändig för bränslets skull. Kanske var det närmare 1½ ton förresten...

Joodå, banan räckte. Precis! Två norska jaktplan eskorterade en stund och vinkade ajöss. En norsk Catalina låg över Spetsbergen och patrullerade och höll radiokontakt ett par timmar. Men sedan var det bara att flyga. Tiden hade inte medgett byte av kristallerna i sändaren för de bästa långdistansfrekvenserna och därför var det tyst i lurarna sedan Catalinan önskat lycka på färden.

Det var molnigt nästan hela tiden så Blair fick flyga ganska högt för att kunna navigera. Polen såg han ingenting av — det var väl förresten inte mycket att se — och så där tio timmar efter starten landade han i Fairbanks enligt ritningarna. Stel i kroppen förstas efter sejouren i den trånga kabinen, som två stadiga normmän tio timmar innan med förenade krafter haft ett väldigt sjå att få ner honom i. Man behöver ju litet extra prylar för en nordpolsflygning. Bland annat en extra bensintank bakom nacken... Blair påstod att normmännen använde skohorn för att få ner honom i planet, men det tror vi inte. En polarhjärte kan förresten få lov att skarva litet.

Det var för övrigt bränsle kvar för över två timmars flygning när han landade i Fairbanks, så den ekonomiska färdplanen hade klaffat bra.

Kan man flyga högt och fort är det ingen konst att klara trip- pen över Nordpolen. Pionjärerna, Amundsen, Riiser-Larsen och de andra hade det jäkligare, sade den blygsamme Blair.

Har mr Blair några funderingar på att göra om färden?

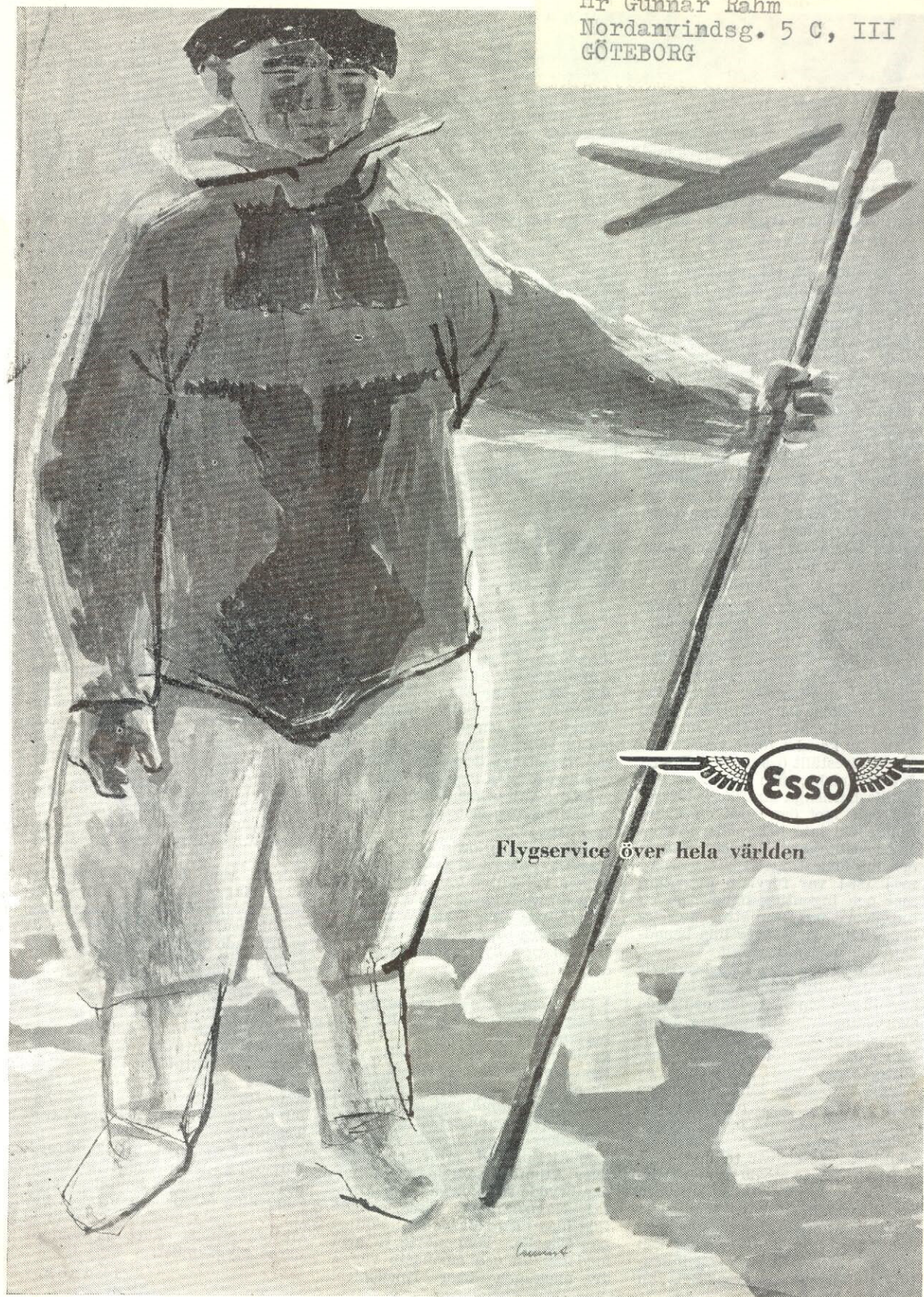
Nej tack. Det räcker med en gång. Dessutom är det litet dyrt för en privatman att hålla sig med eget jaktplan...

Hade Blair gjort denna flygning för tjugo år sedan hade han blivit riggad karl för hela livet. Troligen.

Vi har så förfärligt höga fordringar på hjältar numera. Men vi har så småningom kommit underfund med att de bra mycket liknar vanliga människor. Det enda riktiga kännetecknet på dem är deras blygsamhet.

Ikaros.

Hr Gunnar Rahm
Nordanvindsg. 5 C, III
GÖTEBORG



Flygservice över hela världen