

NR 5 - 30 maj — 12 juni 1951

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG

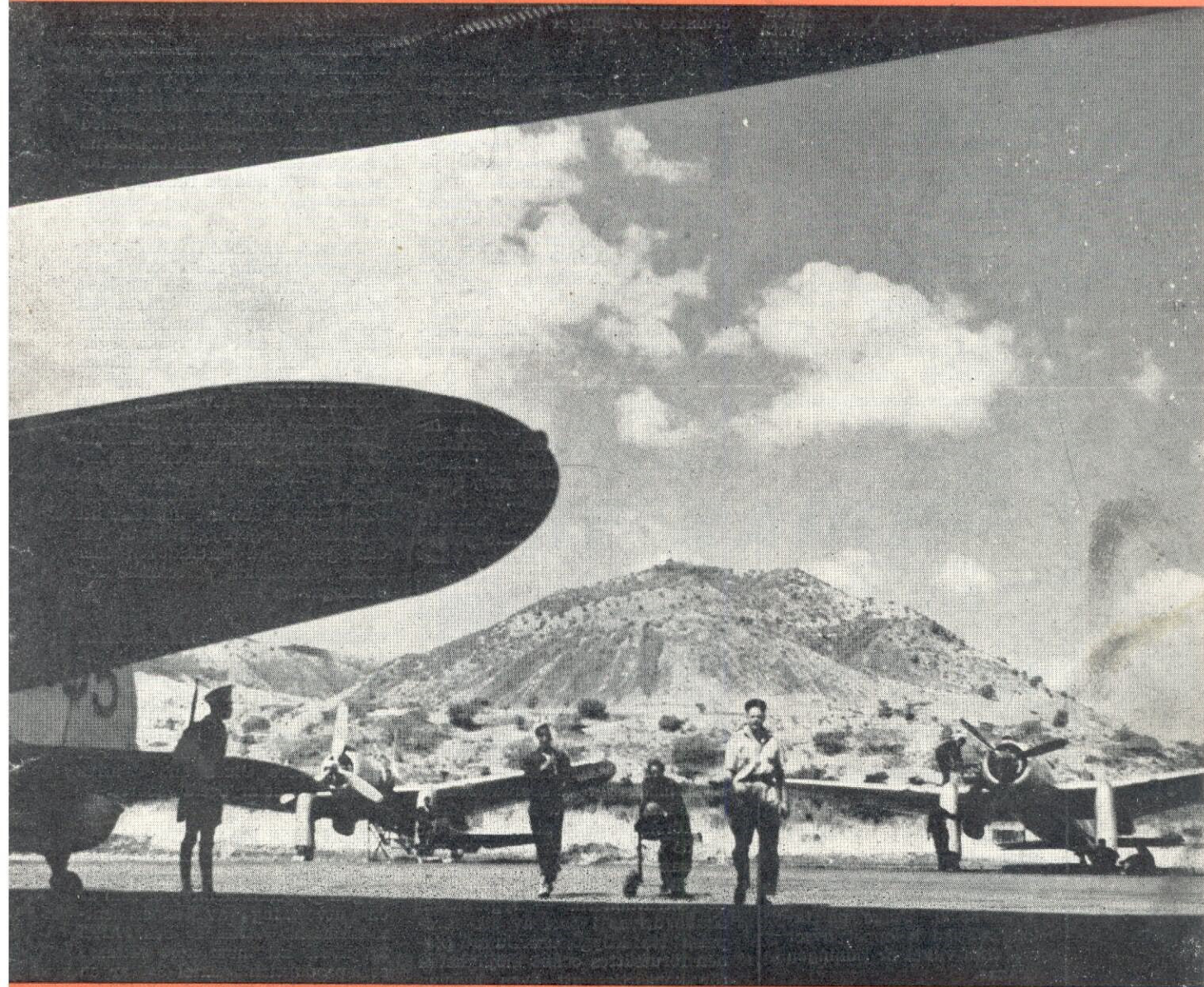


Bild från Bishoftu-flygfältet i Etiopien. Se art. i tidningen.

**HOS SVENSKA FLYGARE I ETIOPIEN
LOOPING ORDNAR SEGELFLYG-SM**

**65
öre**

Kort om flyg jorden runt

VICKERS-ARMSTRONGS (England) meddelar att bolaget från RAF mottagit en order på ett icke angivet antal pilvingade jaktflygplan. Planet som kommer att kallas Swift blir nära nog identiskt med det »Supermarine 535» som visades på Farnborough i september förra året. Swift skall förses med ett Rolls-Royce rea-aggregat. Swift blir RAF:s första pilformade jaktplan och det första Supermarine-plan, som beordrats sedan Spitfire, vilken i samtliga versioner byggts i inte mindre än 19.000 exemplar.

*

ÖVER 100 TEKNIKER från franska flygvapnet reser i maj till USA för att genomgå speciella utbildningskurser där.

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer varannan onsdag

NR 5 — ARG. 1

30/5—12/6 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 FÖREJUDES

AB Falköpings Tidnings
Tryckeri 1951

UNDER 1950 FLÖG de i IATA organiserade trafikflygbolagen tillsammans över 1.400 miljoner km och transporterade mer än 30 miljoner passagerare.

*

DET ENGELSKA FLYGBOLAGET BOAC beräknar att flyga 250 passagerare till London i medeltal per dag från alla delar av världen under den tid festivalen pågår, d. v. s. till fram i september. Direktlinjen med Stratocruisers London—New York och åter har gjorts daglig. Dessutom har en särskild linje Boston—London öppnats, som trafikerar med Stratocruisers två gånger i veckan.

*

FÖR ATT MÖTA den alltmer ökade efterfrågan på flygfraktonnage har det engelska flygbolaget BEA nu ökat sitt reguljära fraktflyg till 22 turer i veckan från Northolt med trafik på 10 större europeiska städer. Bolaget trafikerar dessutom i reguljär frakttrafik linjen Berlin—Hamburg med 12 turer i veckan och mellan Rom—Milano och London med 2 turer i veckan.

*

SAS SOMMARTRAFIK är större än någonsin. Så här ter den sig i korta drag:

Var fjortonde dag flyger SAS från Bromma till Kenya, Sudan. En gång i veckan: Egypten, Indien, Japan, Libanon, Pakistan, Spanien, Syrien, Siam, Tjeckoslovakien. En och en halv gång i veckan: Grekland. Två gånger i veckan: Argentina, Israel, Turkiet, Uruguay. Två och en halv gång i veckan: Brasilien, Franska Västafrika, Portugal. Tre gånger i veckan: Österrike. Sex gånger i veckan: Italien, varav fem gånger till Rom. Dagligen — till flera länder flera gånger per dag: Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrike, Holland, Norge, USA m. fl.

*

EN EUROPEISK TRAFIK-FLYGUNION har italienske utrikesministern greve Sforza föreslagit i Europa-rådet. I stora drag går förslaget ut på att etablera ett för de västeuropeiska staterna gemensamt »luftrum» inom vilket — utan hinder av de många nuvarande restriktionerna — flygtrafiken skulle drivas i pool av ett europeiskt trafikflygkonsortium. I planen förutsättes också möjligheten för konsortiet att även bedriva flygtrafik till och från andra världsdelar. Man kan vänta att planen kommer att möta starkt motstånd, inte minst från USA och de stora amerikanska flygbolagen, som naturligtvis inte gär-

na vill vara med om en konkurrens om marknaden från ett enda jättestort europeiskt konsortium.

*

PAN AMERICAN AIRWAYS hyser allvarliga planer på att införa transatlantisk passagerartrafik i »andra klass». Planerna avser flygning året runt med DC-4 till priser som ligger avsevärt under de nu gällande. Man anser inom bolaget att det föreligger ett stort behov av en sådan service och man anser att trafiken kommer att löna sig med 60 % beläggning av platserna. Det stora bolaget Trans World Airlines (TWA) är mycket emot förslaget med motiveringen att införandet av denna billigare klass skulle underminera det nuvarande långdistansflygets ekonomi. TWA anser att man i stället bör fortsätta på den redan inslagna vägen med stora rabatter på biljettpriiserna under mellansäsongerna samt andra mer eller mindre tillfälliga rabatteringar.

*

TYSKA SEGELFLYGET kommer kanske igång inom kort. I slutet av april lovade den allierade kontrollkommissionen chef i ett brev till tyske förbundsskatsnären att förbudet mot det tyska segelflyget skulle komma att hävas. En förutsättning skulle vara att konstruktion, tillverkning och flygning av mootrlösa flygplan begränsades till plan med maximalt 20 meters spännvidd och en totalvikt av högst 500 kg, att segelflygning skedde i enlighet med FAI:s regler och att tillåtelse att organisera segelflygtävlingar endast ges tyska aeroklubben eller under densamma sorterande avdelningar.

*

MEDLEMMAR I UTLÄNDSKA aeroklubbar och motsvarande organisationer som besöker England under Festival of Britain (maj—september) blir på begäran »honorary members» i klubb eller klubb tillhörande Association of British Aero Clubs and Centres med de fördelar detta medför.

*

DEN NYA FRANSKA readrivna helikoptern SO 1120 »Ariel 3» har nyligen gjort sin första provflygning. Denna helikopter som är en utveckling av experimentmaskinerna »Ariel 1» och »Ariel 2», avses att inom kort sättas i serieproduktion. »Ariel 3» tar en betalande last av maximalt 450 kg på distanser under 100 km.

*

AUSTRALISKA sportflyget får troligen subsidier efter delvis nya linjer i fortsättningen. Förut var

det endast vissa klubbar som fick vara med och dela statsbidraget. Hädanefter kommer alla organisationer som sysslar med flygutbildning och träning att få del av statsstödet.

*
DE KANADENSISKA kommersiella flygskolorna klagar över otillbörlig konkurrens från de flygklubbar som får direkt eller indirekt statsstöd från kanadensiska flygvapnet. Man ogillar att bara klubbarna får statsbidrag trots att de kommersiella skolorna utför 60 % av alla civil skolflygning i Kanada.

*
SCHWEIZISKA AEROKLUBBEN fyller som bekant 50 år i år. Bland jubileumsevenemangen kan bl. a. nämnas att »Air Tour of Switzerland» för andra gången anordnas i augusti, den 12 till 16, vid Gstaad, där också en segelflygtävling arrangeras. Ett stort antal lokala flygdagar och flygträffar kommer att hållas över hela landet för att fira jubiléet.

*
PLANER PÅ ATT BYGGA ett helikoptercentrum över Charing Cross Station i London har framlagts av en arkitektfirma. Den s. k. »Helidromen» skall utgöras av en cirkelrund plattform av betong, 100 m i diameter och 25 m

över gatans nivå. Hissar skall ombesörja kommunikationerna. Kostnaderna beräknas till inemot en halv miljon pund. Förhandlingar har redan inletts med flygministeriet.

*
ETT LASTGLIDPLAN av typ CG-20A (tillverkat hos Chase, USA) har försetts med fyra reaaggregat General Electric J-47. Experimentet har utförts av amerikanska flygvapnet för att få en uppfattning om möjligheten att förse en konventionell konstruktion med reaaggregat. Hur experimenten utfallit är inte känt.

*
»BILFÄRJAN» med flyg över Engelska Kanalen som drivs med flygplan av typ Bristol Freighter har blivit en jättesuccés. Under vårsäsongens första fem veckor färjades inte mindre än 2.000 bilar över kanalen plus 1.700 motorcyklar och andra fordon. Man spår fenomenrekord för sommaren. Bolaget, Silver City Airways, började trafiken 1948 och färjade då sammanlagt 200 bilar. Redan året därpå steg siffran till 2.700 för att 1950 nå nära 4.000. För alla eventualiteter har firman beställt ytterligare två flygplan av samma typ, varefter flottan kommer upp i fem flygplan.

DEN FRANSKA flygplansfabriken SNCASO håller i samarbete med Turbomeca- och Fouga-fabrikerna på med experiment med ett hjälpaggregat för transportflygplan. Det är Turbomecas lilla reaaggregat PALAS med 150 kp dragkraft, och SNCASO avser i första hand att inom ICAOs bestämmelser kunna höja startvikten på DC-3 genom att installera dylika aggregat för momentan drift vid starten. DC-3 anses mest lämplig för dessa prov.

*
BRITTISKA REATEKNIKER befinner sig nu i USA för att hjälpa amerikanerna att sätta igång serietillverkning på licens i stor skala av det brittiska reaaggregatet Sapphire, vilket med den amerikanska beteckningen J-65 redan använts i F-84-F Thunderjet. Man avser också att förse Boeing B-47 och Martin XB-51 med Sapphire.

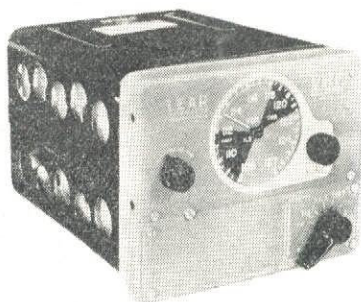
*
KSAKS SEGELFLYGHANDBOK beräknas bli färdig för distribution inom kort. Den skall ersätta gamla SM-pärmen och har helt omredigerats och nyskrivits. Redaktionen har omhändertagits av Yngve Norrvi och trycket har gjorts på KSAKs eget rotaprinttryckeri med ingenjör Georg Dé-

Forts. på sid. 23.

Ökad flygsäkerhet med

LEAR VHF RADIO

Högekänslig VHF mottagare och effektiv 2 watts sändare med 6 kanaler



DIMENSIONER: Djup 230 mm
Bredd 165 mm
Höjd 130 mm

Vikt 2,5 kg. (Totalvikt inkl. omformare 5,9 kg.)

LEAR VHF anläggningar och radiokompasser levererade till bl. a. SAAB, Stockholmstidningen, Dagens Nyheter

Införda närmare tekniska uppgifter och anbud från

JOHAN LAGERCRANTZ

Värtavägen 57, Stockholm, tel. 613308, 617128

KSAK och sportflygets kris

I de båda senaste numren (3 och 4) av Svensk Motor Tidning har FAI:s (Internationella Flygförbundets) verkställande direktör och informationschef, H. R. Gillman, skrivit om »FAI och sportflygets kris». Hans grundsyn på problemet framgår av följande citat:

»... att de nuvarande nationella och internationella restriktionerna på den privata flygverksamheten snabbt håller på att ta död på den källa till sund utveckling av flygningen och flygintresset som ligger i den enskilda individens entusiasm.»

»... analysera privatflygets nuvarande ställning och utröna vilka åtgärder som effektivast skall kunna återställa det intresse, den entusiasm och den frihet som privatflygningen åtnjöt före kriget och som nu hotas av kvävningsskörden till följd av regeringars och statliga organs missriktat restriktiva politik.»

(Kursiveringarna gjorda av undertecknad).

Det är möjligt, att Gillmans uppfattning är riktig, ur hans globala synvinkel sett, men för den enkle klubbmannen i det lilla landet Sverige ter sig det hela nog ganska så annorlunda. Har någon svensk sportflygare hittills genom nationella eller internationella restriktioner hindrats att utöva sin verksamhet? Finns det några sådana restriktioner, så är de i varje fall inte den väsentliga orsaken till sportflygets kris. Och det svenska sportflygets aktuella problem kommer inte heller att lösas genom KSAK:s deltagande i den »världsomspännande och effektiva aktion» för att spränga »de legislativa bojar som nu hotar att förkväva privatflyget», som Gillman aviserar.

Det finns ingen anledning betvivla Gillmans egen entusiasm eller hans frihetspatos och ärliga vilja att göra någonting. Men nog förefaller det som om litet mindre entusiasm och ett något mera realistiskt betraktelsesätt skulle kunna anvisa en lösning av åtminstone det svenska sportflygets krisproblem.

Är det inte så, att denna kris karakteriseras av att praktiskt taget alla flygklubbar dras med

dålig ekonomi som följd av att flygavgifterna är för låga eller att det flygs för litet eller hur man nu vill uttrycka sig?

En sak är emellertid klar; efterfrågan på flygning är för liten. En större efterfrågan skulle förbättra ekonomin genom de fasta kostnadernas fördelning på ett större antal flygtimmar, och den skulle också skapa förutsättningar för eventuellt erforderliga prishöjningar. En genom prissänkningar ökad efterfrågan kan inte leda till ett bättre ekonomiskt resultat. Vi måste gå andra vägar för att öka efterfrågan. Vi måste övertyga tillräckligt många om att det är roligare att flyga än att åka motorcykel, segla, dansa, gå på bio o. s. v., och att det är värt sitt pris.

Här måste alla den moderna reklamens hjälpmedel tas i anspråk i största möjliga utsträckning. En vederhäftig och slagkraftig propaganda är den enda lösningen på det svenska sportflygets krisproblem. Och just här har KSAK sin stora uppgift! Flygklubbarna kan inte klara saken själva. Det skulle för övrigt bli mycket dyrare med många småaktioner än med en stor gemensam aktion.

De här framförda synpunkterna är ingalunda nya och det har också då och då höjts röster för en intensifiering av KSAK:s propagandaverksamhet. Närmast då genom en höjning av det synnerligen blygsamma belopp på ca 3.000 kr/år, som under senare år disponerats för ifrågavarande ändamål. Men vad har KSAK gjort? Jo, i stället för att genom högre anslag ge informationsavdelningen bättre möjligheter — eller snarare någon verklig möjlighet — att fylla sin uppgift, har man genom att göra om informationschefens befattning till en halvtidstjänst praktiskt taget lagt ned denna för KSAK som svenskt sportflygs centralorganisation primära verksamhetsgren. Åtgärden motiverades med att omkostnaderna för KSAK:s verksamhet måste reduceras. Hade det inte varit möjligt att på annat sätt uppnå ännu större besparingar, så att även de ökade kostnaderna för en utvidgad propaganda hade blivit täckta? Eller vad säger direktör Wärn, som är en klok och skarpsynt besparingsman? Det är inte för sent ännu, att rätta till misstaget.

Karl Svänsson.

Bliv ombud för

Looping

Skriv efter anvisningar och villkor från
YNGVE NORRVIS FÖRLAG, BOX 3063,
STOCKHOLM 3

Det är modernt med karuseller litet varstans. Nu senast har ett par amerikaner prövat på hur det känns att starta flygplan i cirkelbana med planet fäst i en cirka 85 meter lång lina i centrum av startfältet. Försöken, som har gått lyckligt hittills, har utförts med en Ercoupe (dock utan skev- och sidrodren sammankopplade) och de har visat att det inte bara går utan till och med går mycket bra att starta på detta sätt — under förutsättning att det sitter pålitligt folk på förarplatsen och planet inte har för hög vikningshastighet.

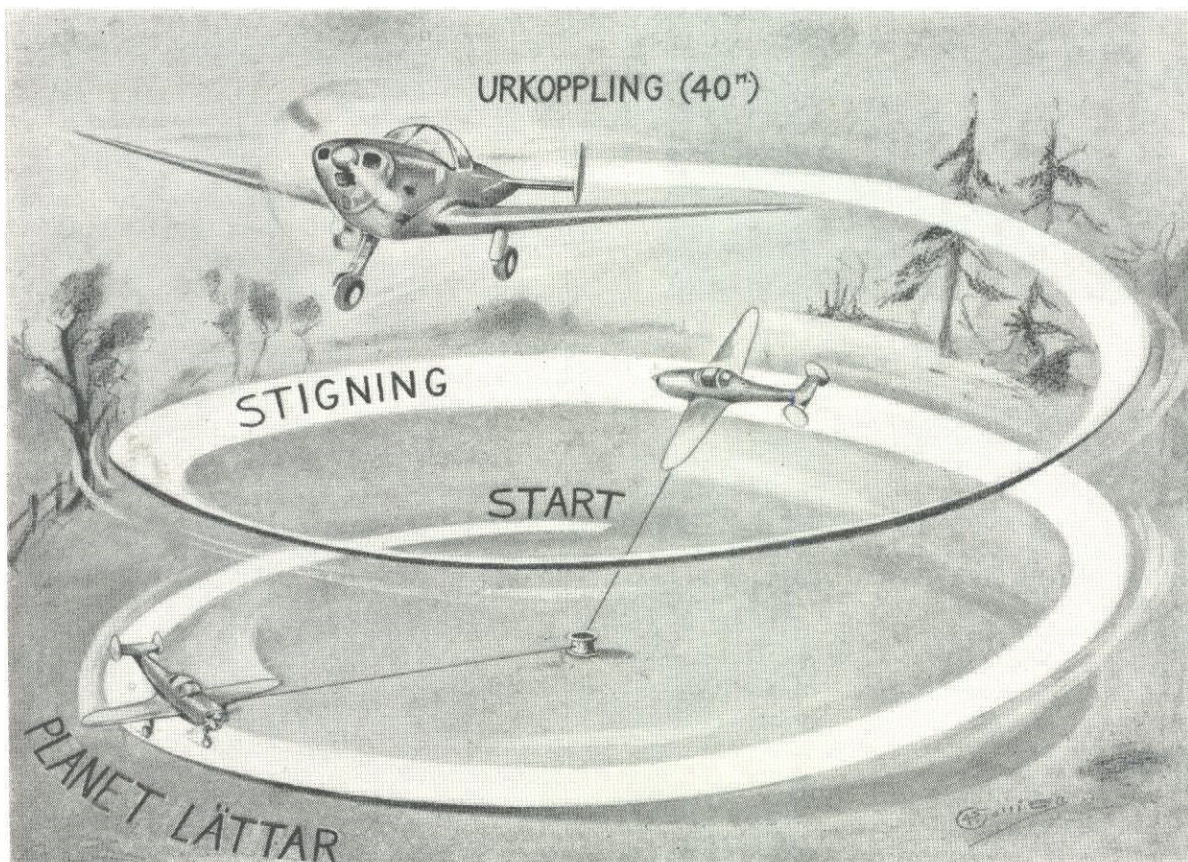
Centrifugalkraften gör sig givetvis påmind under starten men det påstås inte vara särskilt obehagligt. Vid en vinkel av cirka 30 grader visade planet påtagliga skakningstendenser, vilka så småningom uppdagades bero på att yttervingen ställade men hindrades att doppa av linan. Innervingens ställtendenser (vilka bör ha varit kraftigare) motverkades helt av linan.

Urkopplingen var ordnad ungefär på samma sätt som ett segelflygplan. Vid losskopplingen av linan fortsätter planet rakt fram i tangentens riktning och föraren märker inga nämnvärda

obehag. Försök har gjorts upprepade gånger att landa planet med linan fortfarande fast, vilket har lyckats bra såväl med motor som med helt fränslagen motor.

Vid försöken kom man också underfund med att det gick lätt att få planet att stiga kraftigt omedelbart efter losskopplingen. Man mätte detta på så sätt att man dels »karusellstartade» planet och tog höjden vid passagen över en trädmask i närheten. Därefter mätte man ut samma startsträcka i rak linje som planet haft under karusellstarten och startade mot samma mask. Det visade sig då att höjden över masken var cirka 40 meter medan den vid karusellstarten var cirka 100!

Det är givet att denna startmetod kan ha en viss betydelse om det gäller att få upp ett plan i luften från ett fält som icke medger start rakt fram, men metoden tordé knappast vara att rekommendera för allmänare bruk, vilket även de amerikanska provflygarna framhåller. Hur starten går till framgår av teckningen här nedan som gjorts efter amerikansk förebild av André Sollier.

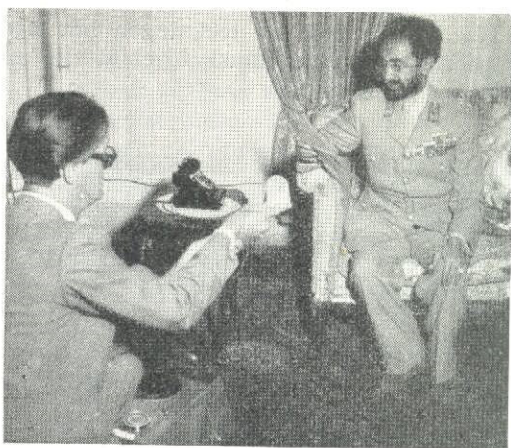


Sid Roland Rommerud:

BISHOFTU-svenskbyn i Etiopien

Red. Sid Roland Rommerud och fotograf Bo Dahlin har i dagarna återkommit efter en omfattande reportageresa genom Afrika. Bl. a. har de besökt Ethiopian Air Forces flygskola i Bishoftu utanför Addis Abeba och red. Rommerud kommer att i två specialartiklar berätta om svenskarna därnere och hur de har det.

Alla intervjuer som gjorts under denna omfattande reportageresa har spelats in på magnetofontråd. Det är första gången i pressens historia som detta tekniska hjälpmedel utnyttjats under en reportagefärd av detta slag och resultatet har blivit över förväntan. Trådspelningsapparaten har följt med överallt, över savanner och öknar, i infödingshyddor och stadsvåningar. Även kejsar Haile Selassie blev intervjuad på »talande tråd».



Sid Roland Rommerud intervjuar kejsar Haile Selassie på »den talande tråden».

Bishoftu — »svenskbyn» där Etiopiens flygare utbildas, är kejsar Haile Selassies ögonsten. Det kom vi ganska snart underfund med när vi efter många om och men till slut fick audiens i det kejsarliga palatset i Addis Abeba.

— Svenskarna har gjort ett utmärkt arbete, sade kejsaren bl. a. Det är inte stort mer än tre år sedan skolan började på allvar, men en lång rad skickliga flygare har redan utbildats. Sex av våra nya piloter skall förresten nu resa till England för fortsatt skolning till trafikflygare. Även Etiopiens trafikflyg utvecklas i snabb takt, och det behövs många nya förare.

»Svenskbyn» har ett underbart läge där den ligger vid en himmelsblå kratersjö. Närmaste

granne är självaste kejsaren. Hans sommarpalats reser sig på en brant intill sjön och på den skogklädda sluttningen nedanför ligger de svenska familjernas moderna villor. Ungkarlarna har sina bostäder i ett antal »radhus», som ligger uppklätrade på en bergssluttning, vars topp krönes av vitkalkade infödingshyddor, påminnande om bikupor.

Ärter och fläsk trots värmen

Svenskarna i Bishoftu har fria bostäder, och både familjevillorna och ungarbostäderna är rymliga och trivsamma. Praktiska svenska möbler gör också sitt till för att skapa hemkänsla. De som saknar eget hushåll har tillgång till en mäss som förestås av en svensk husmor och här serveras rejäl svensk husmanskost. Ärter o. fläsk (med varm punsch, om så önskas!) samt bruna bönor med fläsk är stående rätter varje vecka. Trots den ständiga sommarvärmen — Bishoftu håller sig praktiskt taget året om med ett klimat som kan jämföras med den svenska sommaren — smakar sådana mastiga rätter utmärkt, det försäkras.

Lava fint för flygfält

— När vi kom till Etiopien fanns det bara en liten skolorganisation i Addis, säger greve Carl Gustaf von Rosen, som varit med från början att bygga upp det etiopiska flygvapnet. Skolan hade hundra elever, men bara en lärare, en egypter, och vi insåg snart att organisationen var under all kritik. När amerikanerna i samma veva tog hand om Addis flygfält så hade vi bara att välja ett nytt flygfält någonstans i Etiopien.

Det fanns visserligen en hel del f. d. italienska flygfält, men de hade blivit mycket illa åtgångna under krigets slutskede och alla hade den nackdelen att de låg för långt från Addis. Med tanke på transporten av bensin, reservdelar etc. var det nödvändigt att finna ett flygfält så nära huvudstaden som möjligt.

Till slut valde vi Bishoftu, det var den närmast Addis som hade lämplig mark. Det var för fem år sedan och detta var då en öde lavaslätt, men det visade sig snart att valet var gott. Lavamark har den fördelen med sig att banorna stoppar även under regnperioderna. Dessutom ligger Bishoftu bara fem mil från Addis och förbindelserna är tämligen goda. Både järnväg och

landsväg finns. Man kommer till staden på en timme med bil, och flyger man så tar det 10—15 minuter. Dessutom har vi tillgång till sjöar, något som är ganska sällsynt i Etiopien. Sjöarna är inte endast till glädje för personalen, de ger oss också möjlighet att lära de etiopiska eleverna att simma.

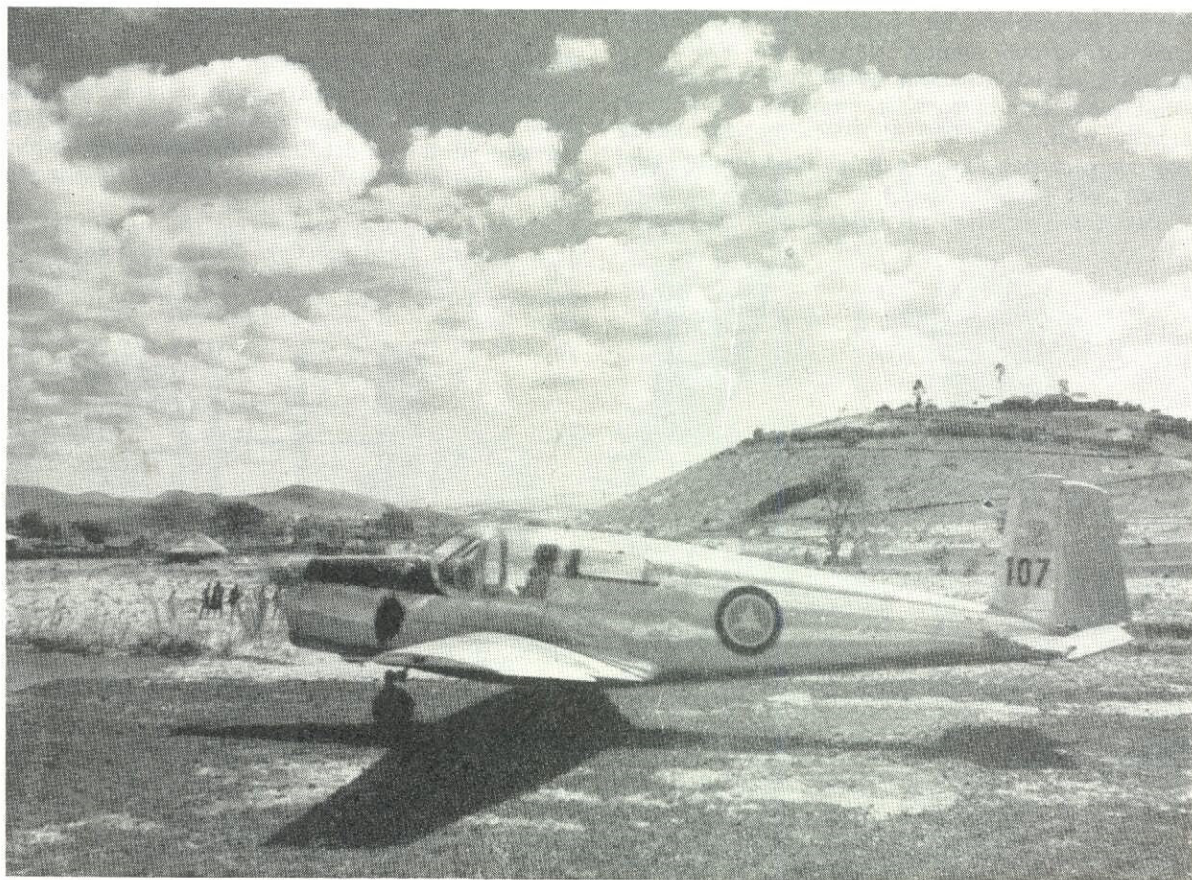
200 m över malarian

En annan fördel med Bishoftu är att det inte ligger för högt. Höjden är 1.900 meter medan Addis ligger på 2.400 meter. Högt belägna fält är alltid besvärliga och inte minst vid skolflygning till följd av den förtunnade luften. Motorerna på skolflygplanen blir svagare på höjd och flygegenskaperna ändras väsentligt. I Addis tar det mycket lång tid att komma upp på en höjd där man kan göra avancerad flygning med ett litet skolflygplan. Bishoftu ligger faktiskt så lågt som möjligt — kommer man ett par hundra meter lägre så är man nere i malariaområdet.

— Det är klart att värmen och dammet kan vara litet påfrestande under värsta torkperioden, fortsätter greve von Rosen. Höjden är också ganska tröttande, åtminstone första tiden här



Nedan: En svenskbyggd Safir på fältet i Bishoftu med infödingshyddor i grannskapet. Ovan: En Safir över det kejserliga emblemet.





Flygskolans telefonväxel sköts av mörkhyade och glada etiopier. Lägg märke till de kejserliga emblemen på »symaskinsbordet».

hoftu. Det betyder att svenskarna i Air Force är lika många som alla svenska grupperna i Addis tillsammans. Från att ha varit den minsta svenska gruppen i Etiopien har vi vuxit om alla de andra och blivit störst.

Hurdana är de etiopiska eleverna? Går det att göra goda flygare av dem? frågar vi chefen för flygskolan, major Martin Bunke.

— Jag tvekar inte att säga att genomsnittet av de pojkar som utexaminerats från vår skola de sista två åren är lika goda flygare som europeiska elever med samma utbildningstid bakom sig. Sex av de tidigaste eleverna är förresten nu verksamma här som flyglärare.

— Men det rent tekniska? Har de etiopiska pojkarna större svårighet med detta än med själva flygningen?

— Det är riktigt att de inte har samma vana vid tekniska saker som europeisk ungdom. Tekniken är ju mycket ung här. Men det spelar i alla fall inte så stor roll. I början är eleverna förstås litet främmande för verktyg och tekniska apparater, men det klarar de snart av och intresset är inte att klaga på. Pojkarna går helhjärtat in för sin uppgift. Utbildningsprogrammet är för övrigt exakt detsamma som hemma.

Högre landningshastighet

Däremot är det inte riktigt samma sak att flyga här i Afrika som i Europa. Den tunna luften gör ju t. ex. att landningshastigheten blir mycket större här. Men annars är inte flygningen

ner. Men i gengäld har vi längre semestrar och kortare arbetsvecka än i Sverige. Det är helledigt både lördag och söndag. Men då det ställer sig för dyrt att hålla samma antal anställda i varje gebit inom skolan som hemma, får var och en arbeta mycket hårdare än i Sverige. Så det är nog snarare det hårda arbetet än klimatet som frestar på.

Med familjer är vi nu 85 svenskar här i Bis-

T. v.: De båda svenska cheferna, förre flottiljchefen på F 6 Gösta Hård och Carl Gustaf von Rosen. På den högre bilden verkstadschefen Hugo Sandberg, som inte är nöjd med svenska firmors sätt att sköta affärerna.



här i Afrika svårare än någon annanstans. För skolutbildningen har vi den svenska Safiren samt en tvåmotorig övergångstyp, Zessna, som också är ett alldeles utmärkt flygplan. Safirerna är av mycket god kvalitet, det har bevisats här nere.

Kapten Håkan Svedberg är instruktör vid attackskolan där pojkarna som kommer från flygskolan tages om hand för utbildning i den mera militära delen av flygningen.

Stenkastning bra bombträning

— Vi flyger den svenska B 17 och om man jämför med de resultat jag kommer ihåg hemifrån så är våra elever förvånansvärt bra, framför allt i de två grenarna bombfällning och skjutning. Det förefaller som om pojkarna hade en naturlig fallenhet att träffa ett mål och bombresultaten blir verkligen utmärkta. Kanske beror träffsäkerheten på att pojkarna från barnsben varit vana vid att kasta sten på harar som springer förbi och att handskas med olika vapen?

Dålig svensk firmaservice

— Vår motorverkstad har just kommit igång nu och vi börjar få en riktigt god produktion, säger chefen för den mekaniska verkstaden, ingenjör Hugo Sandberg. Men förarbetet har varit besvärligt. I synnerhet korrespondensen för att skaffa hit maskiner och reservdelar från olika länder ha skaffat mej gråa hår. Amerika sköter sin export utmärkt, men Europa och speciellt då England och Sverige arbetar minst sagt långsamt och slentrianmässigt. Som regel har leveranstiderna alltid blivit de dubbla mot vad som utlovats i kontrakten. Jag har en känsla av att en hel del av de större firmorna hemma i Sverige tar på sig större uppdrag än vad de kan gå i land med. Man tycker att de åtminstone kunde svara på brev — man får faktiskt vänta många månader på svar. Och många gånger svarar de inte alls. När man är svensk och befinner sig ute i en annan världsdel så tänker man sig nog att svenskarna skulle vara de första att ge litet hjälp.

Hjulet ännu ej uppfunnet...

Men trots svårigheterna så är som sagt verkstaden nu igång. Det är enda verkstaden av detta slag i Etiopien. Fyra svenska specialister, som tidigare gjort ett gott arbete inom svenska flyget, har varit det bästa stödet. Etiopierna som arbetar här har också visat sig vara ämnet till riktigt goda mekaniker. Men tekniken är ju mycket ung här — hjulet är ju faktiskt inte »uppfunnet» ännu i Etiopien.

Ute i bygderna ser man fortfarande att plöjningen sker med krokiga trädgrenar som släpas

I NÄSTA NUMMER: »Safari» och krokodiljakt — svenskt fritidsnöje.



En svenskbyggd B-17 plåstras om på Bishoftu av svensk och infödd personal.

efter en oxe och en sådan uppfinning som skottkärran har inte alls slagit igeom. Vid husbyggen mitt inne i Addis kan man t. ex. se arbetarna bära byggnadsmaterialet mellan sig på en bår, i stället för att använda sig av skottkärra.

Segelflygvärldsmästaren Per Axel Persson har nyss kommit till Etiopien och tar här emot en av sina första elever vid etiopiska flygskolan.





Helikoptern ger USA ny storindustri

Det amerikanska helikopterflygets stora insatser under Koreakriget, där enbart under 1950 tusentals sårade soldater och bakom stridslinjerna nödladdade flygare forslades till sjukhus eller flygfält bakom fronten med helikoptrar för vidare transport till USA, har på ett helt nytt sätt riktat uppmärksamheten på skruvflyget. Helikopterns insatser har emellertid inte begränsat sig till de rent humanitära uppgifterna, även om dessa naturligt nog varit de mest uppmärksammade. Minspaning, eldledning och sambandstjänst till lands och till sjöss är endast ett fåtal av de många uppgifter där helikoptern är helt utan konkurrens.

Det är mot denna bakgrund som helikopterindustrin, framför allt givetvis i USA, nu genomgår en utveckling som bara för något år sedan skulle ha ansetts utopisk.

I februari 1951 sysselsatte den amerikanska helikopterindustrins fem största fabriker (Sikorsky, Piasecki, Bell, Hiller och Kaman) något mer än 5.000 personer, men att denna siffra är i kraftigt stigande framgår inte minst av en uppgift från Piasecki, som redan 1952 väntar sig ha omkring 4.000 anställda, eller ungefär lika mycket som en ordinär amerikansk flygplanfabrik före Koreakrigets utbrott.

Piasecki växer ifrån Sikorsky

Äldst och onekligen en av de mest betydelsefulla helikoptertillverkarna är Sikorsky-fabrikerna i Connecticut, vars helikoptrar var de enda som hann komma i bruk under det andra världskriget (sam-

Världens utan jämförelse mest använda helikopter är Sikorsky-fabrikernas fyrsitsiga typ H-5 eller S-51, som den civila versionen heter. Typen har gjort utomordentliga insatser framför allt i Korea och är för närvarande i bruk i omkring 250 exemplar. Dessutom licensbyggs H-5 i England.

manlagt byggdes under kriget mer än 400 exemplar av de tre typer, som Sikorsky då hann utveckla), och vars helikoptrar än i dag är de enda som användes av samtliga amerikanska vapengrenar. För att inte nämna det engelska flygvapnet och flottan.

Störst bland de fem »toppfirmorna» är emellertid inte längre Sikorsky utan den betydligt yngre Piasecki-fabriken, vars tillkomst inte ligger mer än sex år tillbaka i tiden. Vad som kanske främst dikterat fabriken snabba framgångar är kanske inte så mycket den skickliga ledningen, utan sannolikt det tidiga inriktandet på tandemrotorsystemet, vilket senare visat sig överlägset enrotorsystemet, i varje fall på större helikoptertyper. De största framgång-

arna har Piasecki vunnit inom flottan och marin-kåren, men på sista tiden har också flygvapnet anmält sig bland köparna.

Hur många helikoptrar som de amerikanska helikopterfabrikerna nu har beställning på är mycket svårt att uttala sig om. Redan i februari var dock siffran uppe i 600 stycken, men att detta endast är en etapp visar uppgifterna om att enbart flottan för budgetåret planerar anskaffning av 500 helikoptrar.

En av de typer som hittills beställts i största antalet är Piasecki HUP-1, varav inte mindre än 200 exemplar lär vara under byggnad. Även flygvapnets beställningar har som en följd av erfarenheterna från Korea ytterligare ökat, men vad helikopterproducenterna för närvarande kanske mest väntar på är att arméns helikopteranskaffning, som för ögonblicket begränsas av en bestämmelse från 1947 där det sägs att helikoptrar med en vikt överstigande 1.800 kg inte får anskaffas av armén (utan av flygvapnet), skall helt frisläppas. Armén förfogar visserligen redan nu över ett icke obetydligt antal mindre helikoptrar, bl. a. av Sikorsky- och Bell-typ, men vad man för närvarande mest anser sig behöva är större helikoptrar direkt avsedda för trupptransport.

Armén beställer 400 helikoptrar?

Den amerikanska arméledningens planer går ut på att förse varje stridsdivision med vardera ett helikopterkompani om 23 maskiner. Fullt utbyggt till avsedda 20 divisioner, skulle alltså armén anskaffa mer än 400 helikoptrar. Striden om denna miljonorder tros främst komma att stå mellan Piasecki och Sikorsky, vilka firmor redan nu (för flygvapnets räkning) tillverkar lämpliga typer, nämligen respektive Sikorsky H-19 med plats för 10 soldater samt Piasecki YH-21 för 16—20 soldater. YH-21 torde ur arméns synpunkt vara den vad storleken angår mest lämpade, men å den andra sidan är denna typ — i motsats till H-19 — ännu inte i serietillverkning.

Sikorsky-fabrikens serietillverkning är, för att börja med pionjärfirman, för närvarande inriktad framför allt på två typer, nämligen den nya och

En sammanfattande artikel om helikopterindustrin i USA, som nu genomgår en nära nog fantastisk utveckling.

större typen H-19 (den civila beteckningen är S-55), samt den från krigstidens R-5 vidareutvecklade typ H-5 (S-51). Båda dessa typer licensbyggs för övrigt även i England, närmare bestämt av Westland-fabrikerna. Vid sidan av H-5 och H-19, vilka typer anskaffats såväl av armén som av flottan och flygvapnet (flottan använder för övrigt H-19 för försöksmässig ubåtsjakt), har Sikorsky även en del andra projekt och försökstyper under arbete. Längst kommen bland dessa är en fyrsitsig militär version — H-18 av den ursprungliga tvåsitsiga civila typen S-52, vilken innehar världsrekordet i hastighetsflygning för helikopter. Ytterligare en ny Sikorsky-typ med beteckningen S-65 och med plats för flera soldater än H-19 är också under utveckling.

Helikopter för 50 soldater

Piasecki-fabrikerna i Morton, Pennsylvania, vilka som nämnts specialiserat sig på helikoptrar med tandemrotorer, har för närvarande en orderstock värderad till inte mindre än 100 miljoner dollar, vilket utan tvekan är rekord för denna del av flygindustrin. Liksom hos Sikorsky är fabrikens serieproduktion just nu koncentrerad till två huvudtyper — de marina HUP-1 och HPR-2 — men detta är som sagt endast dagsläget. Ytterligare två typer är under utveckling, och av dessa är den ena redan nu betäld i serieutförande, nämligen den ur HPR-2 utvecklade räddningshelikoptern YH-21, som är utrustad med en 1.425 hk Wright Cyclone-motor. Den andra nya typen är ännu större och är utan jämförelse den största nu kända helikoptern i världen. H-16 heter detta vidunder, som emellertid ännu är långt ifrån flygklart. Typen är försedd med två motorer av samma typ som på YH-21 och kan i storlek närmast jämföras med DC-4:an. Enligt uppgift rymmer H-16 ända upp till 50 soldater eller motsvarande vikt i gods.

Piaseckis stora »schlager» är dock den sjusitsiga HUP-1 (525 hk Continental-motor), varav som nämnts flera hundra exemplar lär ha beställts av USA-flottan, framför allt med tanke på sambandsuppgifter till sjöss. Leveranserna är redan i full gång. En mycket intressant detalj hos denna helikop-

ter är att den som nummer 1 i världen utrustats med en av Sperry och Piasecki i samarbete utvecklad autopilot.

Bell bygger helikopter för ubåtsjakt

De kända Bell-fabrikerna, som under kriget inte endast massproducerade jaktplan av egen konstruktion (P-39 och P-63) utan även byggde så stora flygplan som B-29 Superfortress, har sedan 1946 praktiskt taget helt lag om till helikoptertillverkning. Undantaget utgörs av ett fåtal experimentplan för prov vid överljudsfarter. Mest känd bland firmans helikoptertyper är den s. k. Model 47 (som även finns i Sverige), vilken byggts och fortfarande byggs i betydande antal för såväl civilt som militärt bruk. Största köparen av den militära versionen är utan jämförelse armén, som hösten 1950 på »ett bräde» beställde 80 dylika helikoptrar (H-15) speciellt avsedda för ambulansändamål. Ursprungligen var Model 47 (i flygvapnet H-13, i flottan HTL) tvåsitsig, men numera »rymmes» inte mindre än fem personer ombord, varav två i utvändiga överklädda bärar.

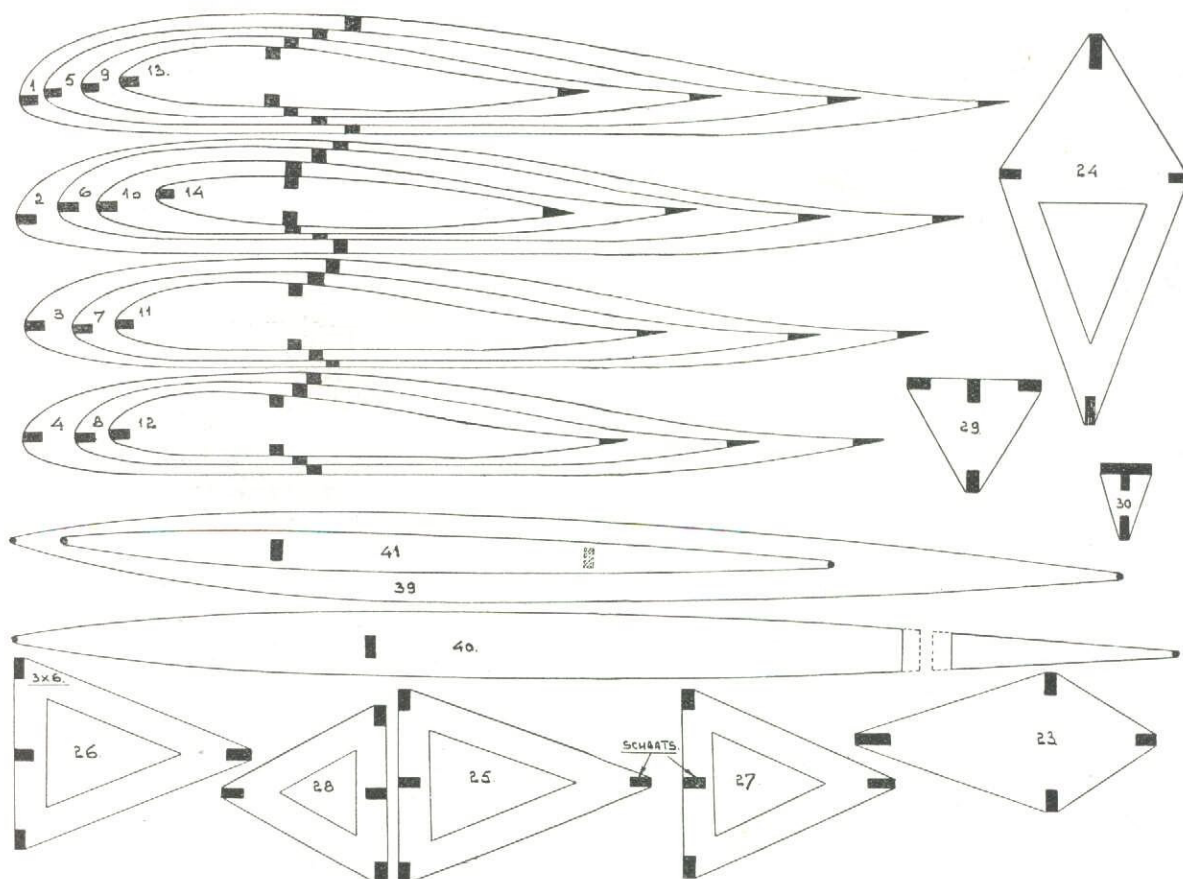
Samtidigt som Model 47 debuterade 1946, avslöjade Bell att man också skulle släppa ut en större femsitsig typ — Model 42 — i marknaden. Någon femsitsig Bell-helikopter har fortfarande inte syns till ens på den amerikanska marknaden, men vad som i stället nyligen dykt upp är en åtskilligt förstorad militär version av Model 42. YH-12 kallas denna nya version, som rymmer 8—10 personer. Någon egentlig serietillverkning av YH-12 är det dock ännu inte fråga om.

Ännu en ny Bell-helikopter, för övrigt den första med tandemrotor à la Piasecki, håller också på att byggas för flottans räkning. XHSL-1, som den nya typen kallas, är utrustad med den starkaste motor som någonsin inmonterats i en helikopter, nämligen en 2.400 hk Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp stjärnmotor. HSL-1, som den redan »på skrivbordet» besädda serieversionen heter, är vidare den första helikoptern i världen som speciellt konstruerats för

Forts. på sid. 22

Närmare 200 sådana här helikoptrar lär den amerikanska flottan ha beställt hos den framgångsrika Piasecki-fabriken. HUP-1, som typen kallas, rymmer sju personer och är den första helikoptern i världen utrustad med autopilot. Byggnaderna i bakgrunden är de berömda luftskeppshangarerna i Lakehurst, New Jersey.





“Flierefluiter”

»FLIEREFLUITER», vad det nu betyder, heter denna flygande vinge som vi fått från holländska aeroklubben. Holländarna har hållit på med flygande vingar betydligt längre än svenskarna och det kan tänkas att ritningen kan ge en del uppslag. Styckelistan har vi uteslutit eftersom våra modellflygare säkerligen har tillräcklig ritningsvana för att själva lista ut, vad de numrerade detaljerna på ritningarna föreställer.

DATA:

Spännvidd: 1820
Total längd: 665
Vingens V-form: 1:22,5
Vingyta: 12,8 dm²
Största kroppstvärssnitt: 4016 mm²
Vingens pilform: 1:3

Wakefield

Tävlingen om Wakefield Cup blir som tidigare nämnts i Jämijärvi, Finland, 7—8 juli. För att i någon mån finansiera tävlingen (och det sedvanligt ytterst gästfria finska mottagandet av de tävlande) säljer Finska flygförbundet vidstående vackra brevmärke över hela Finland.





DÄRAV LÄRDE JAG...

Gösta Andrée, berömd bl. a. för sin Kapflygning 1929, en av våra flitigaste sportflygare och numera flygplatschef i Visby, berättar här både en smula flyghistoria och en lika puttring som spännande upplevelse från sin och flygets ungdom. En halsduk spelar en viktig roll i sammanhanget.

Så sägenomspunnet som sjömannens yrke blir aldrig flygarens. Upplevelserna har heller inte varit fullt så romantiska. När flygplanet föddes fanns både telegrafan och fotoapparaten och man hade även ganska väl reda på jordklotets geografi.

Däremot när Columbus upptäckte Amerika eller Magellane gav namnet åt sitt berömda sund, trodde man alltså på sina håll att jorden var platt som en pannkaka. Vad som hände och skedde ombord på en långfärdsseglare, kunde landklubben endast gissningsvis tänka sig, och beskrivningarna över de nyupptäckta länderna kom via sjömannens munnar, illustrerade med en och annan souvenir från de hamnar man besökt eller kuster, där besättningarna gjort strandhugg.

Tre, fyra månaders isolerad tillvaro på ett litet skepp i en stor ocean, utan ett Meteorologiskt Hydrografiskt Instituts stormvarningar eller väderleks-

prognoser, blev en utomordentlig jordmän för övertro och skrock.

I skansarna sparades heller inte på poängen när man berättade om gjorda upplevelser. Där serverades historier med en must, som kunde få till och med en neger att blekna.

En liten smula vantro har nog försökt smyga sig över till flygningens handhavare, men ingen tror väl numera på »onda andar». De goda spökena har försvunnit tillsammans med jultomten och storken som nativitetssörmlare.

*

Jag lärde mig flyga vid Nordiska Aviatiks flygskola, då den var förlagd till Furusund. Det var i januari 1919. Vi bodde på hotell Romanov på öns västra sida och hangaren med flygplanen och verkstaden låg på den östra. Vägen mellan dessa platser gick genom en skog. Som ung hade jag en ömtålig

Sverige runt med Looping

Lars Madsén och Yngve Norrvi gör unik
reportageresa med flyg

Looping har i dagarna i samarbete med Folket i Bild startat en reportageresa som torde vara unik i sitt slag.

Det är Loopings redaktör Yngve Norrvi som i en av Ostermans amfibieflygplan Seabee kommer att flyga Sverige runt och besöka stora och små platser från söder till norr.

Som resällskap får han ingen mindre än radions välkände Lars Madsén, som redan på förhand känner vårt land bättre än de flesta och som nu — såsom en modern Nils Holgersson — efter »strandhugg» längs de lagerlöfska vildgässens välkända färdevägar skall göra en stor serie artiklar för Folket i Bild om det moderna Sverige.

Loopings utsände kommer å sin sida att skildra resan närmast ur flygsynpunkt och hoppas och tror att därvid

kunna förmedla något av den tjusning som ligger i att med en modern fågel — vilken i likhet med sagans gås Karl kan ta sig ned både på vatten och land — stryka fram över alla Sveriges landskap, uppleva hela vårt land från luften, inte enbart i syfte att komma fort framåt utan ännu mera att fånga något av den flyttandets glädje som den flygbitne bör ha gemensamt med både Nils Holgersson och flyttfåglar av alla raser.

Framförallt kommer artikelserien i Looping att innehålla tips och synpunkter av värde för de sportflygare som planera att göra längre eller kortare upptäcksfärder i vårt vackra land utan att följa utstakade router.

Artikelserien börjar inom kort i Looping.

hals, varför mina föräldrar försett mig med en extra lång och bred halsduk av kamelhår. Den var ganska ovanlig i sitt slag och kändes som en verklig välgörare när jag hade den lindad om min hals. Kanske också att den var ett pikant inslag i min klädsel, som bidrog till att jag tyckte särskilt mycket om den. Vi blev oskiljaktiga. Den var med mig på min allra första flygtur och jag flög sedan aldrig utan den. Som elev lär jag inte ha vållat mina lärare (Olle Schölin och Bengt Scarin) några nämnvärda bekymmer, och så småningom avlade jag mina prov och fick mitt certifikat. Att det hela avlöpt så fint blev till sist helt och hållet halsdukens förtjänst...

Galoscher och Albatrossar

Tiden kom då jag skulle fullgöra min värnplikt. Eftersom jag var flygare blev jag uttagen till Flottans Flygväsende med första utbildning vid vinterflygskolan i den idylliska Hägernäsviken. På den tiden fanns det inga byggnader för förläggningen, utan vi gick ut med gamla korvetten »Freja» som då derangerats till logementsfartyg, och sedan låg vi i viken och väntade till dess vattnet ikring oss frös till. Hangarer av tältduk uppfördes i land, och när isen blev tillräckligt bärkraftig, flögs planen ut. Jag tyckte att utbildningen jag fick var ett steg bakåt i utvecklingen, emedan Flottans Flygväsende då endast förfogade över gamla Farman »galoschhyllor», som var av betydligt äldre årgång än de »Albatrossar» vi året innan hade på den civila flygskolan i Furusund. Även motorerna hade stora betänkligheter. Jag minns vi bl. a. hade av Thulinverken tillverkade Le Rhonemotorer med serienummer 3, 5 och 7. Det var heller inte långt mellan motorstoppen men efter hand som maskinisterna blev mekaniker, blev också flygtiderna längre.

Någon risk med de tätt återkommande motorstörningarna var det aldrig för min del; jag hade min halsduk, som skyddade mig från all fara. Vinterflygskolan tog slut och vi förflyttades till Karlskrona för utbildning på sjöflygplan, som var av betydligt modernare slag.

Halsduken borta!

Men även en mercedesmotor kan krångla. Så hände det på ett flygplan, nr 15, som hamnade i Karlshamn. Då det inte fanns någon mekaniker med ombord, skulle sådan flygas över från Karlskrona. Det var en lördag eftermiddag och de flesta hade för dagen lämnat flygstationen på Stumholmen, när meddelandet kom om flygningen till Karlshamn. Som jag emellertid fanns kvar, fick jag uppdraget. Ett plan togs ut ur hangaren och sattes i vattnet, samt klargjordes för flygning, under det jag sprang upp till mitt klädskap i hangaren för att hämta min halsduk, huva och mina glasögon.

Huvan med glasögonen påsatta låg på sin plats men halsduken, halsduken var var den????? Jag letade igenom hela skåpet samt alla andra skåp, som inte var låsta, tittade på spikar och klädhängare, på och under bänkar och hyllor, men överallt förgäves.

Detta var nu ett omen likvärdigt med när rättorna lämnar ett fartyg. Fick jag inte halsduken med mig så blev detta den sista flygningen, som med största sannolikhet skulle ända med en katastrof!

Som till stupstocken

Från slipen började man hojta och ropa på mig. »Stor-Olle» som skulle följa med som mekaniker satt redan på sin plats i planet, vilket jag nu såg som i en dimma, långt borta. Om jag skulle ta och ramla ikull och slå mig, så att jag inte kunde flyga eller få ett hastigt illamående. Det senare låg närmast till hands, ty kväljande känslor hade börjat åka upp och ned i mitt inre och på ryggen löpte kalla kårar.

Där stod jag med min bara hals och där nere vid slipen låg planet med motorn igång och väntade på sin förare. Åter kom ett rop, som denna gång ekade mellan hangarens väggar, att jag skulle komma ned genast!

Som i en dröm gick jag till stupstocken där bödeln stod med sitt skarpslipade svärd. Utan den vanliga »Loss»-signalen hade man släppt planet, som sakta gled ut på fjärden. Stackars »Stor-Olle», varför skulle jag ha honom med mig! Vinden blåste svagt sydostlig, solen strålade och för bara 15 minuter sedan hade livet varit underbart och ljuvligt. Jag gav full gas och planet rusade fram över det glittrande vattenkruset, kom upp på »hacket» och snart svävade vi i det blå, hän mot den väntade katastrofen. Alltefter minuterna skred framåt desto torrare blev jag i munnen, men kallsvetten blev ymnigare under huden och på ryggen.

Nu måste det snart hända. Karlshamn hade kommit i sikte och väl framme märkte jag — men tyvärr försent — att jag höll på att planera för landning inne i den inre hamnen bland båtar och bojar, där utrymmet inte var mycket större än vad som behövdes för landningen, om jag snikade in över hamnarmen så att jag nästan snuddade vid stenläggningen med tofflorna. »15» hade jag sett en skymt av där den låg förtöjd vid sockerbrukets brygga i Mieån. Varför i herrans namn skulle jag ge mig till att landa här, när jag hade hela fjärden ute vid Kastellholmen öppen och fri. Men det var naturligtvis slutet; ingen tvekan längre; bara det ville gå fort!

»En jädrans fin lanning...»

När planet glidit en till kajen och blivit förtöjt invid Tullhuset, hörde jag »Stor-Olle» säga på sin klingande och skorrande björkholmsdialekt:

»De vau en jädrans fin lanning Du gjorrrde Andrrrée, jau marrkte inte näärr Du tog vattnet.»

Säkert mitt livs finaste landning — utförd i trance. När jag stod på kajen med fast mark under fötterna och knäna började återfå sin normala styrka, märkte jag plötsligt att solen sken, att jag var i Karlshamn och att trots frånvaron av halsduken, maskoten, ingen olycka var skedd. Jag kom i skratt och skrattade ohejdat åt min dumhet, åt min genomlidna kvalfulla halvtimme. Hamnvakten som stod bredvid frågade vad det var som var så roligt.

— Gubbe lilla, om Du det visste!

Men för ingen talade jag om att jag just då för all framtid blev botad för allt vad skrock heter.



Junior — SM i segelflyg

arrangeras i Skövde 5 – 14 juli av Looping, Skövde Flygklubb och Stockholms Segelflygklubb

Looping, Skövde Flygklubb och Stockholms Segelflygklubb har härmed nöjet inbjuda Sveriges segelflygare att delta i det första Junior-SM i segelflyg som någonsin arrangerats i Sverige.

Denna inbjudan grundar sig på ett av KSAK utfärdat *preliminärt* organisations-tillstånd och förutsätter att slutgiltigt organisations-tillstånd erhålles samt att den ansökan om tillstånd som ingives till luftfartsstyrelsen och polismyndigheten bifalles. Arrangörerna förbehåller sig rätt att inställa tävlingen om icke minst 8 deltagare definitivt anmälts före anmälningstidens utgång den 15 juni.

Preliminär anmälan skall vara Looping tillhanda senast den 2 juni. *Definitiv anmälan*, åtföljd av startavgiften 225:— kr, skall vara arrangörerna tillhanda senast den 15 juni klockan 12 på dagen.

Tävlingen som är individuell gäller svenskt junior-SM i segelflyg 1951 och skall genomföras med segelflygplan av typ Grunau Baby eller Baby-Falken.

Berättigade att delta är alla svenska segelflygare med gällande segelflygcertifikat som tillhör KSAK eller KSAK-ansluten flygklubb samt innehar för år 1951 gällande sportlicens utställd av KSAK, dock med undantag för sådana segelflygare som tidigare deltagit i något av de »stora segelflyg-SM» som anordnats 1945 eller senare.

Tävlingsperioden omfattar 10 dagar.

Tävlingen anses avgjord efter att sex tävlingsdagar genomförts men anses gälla svenskt junior-SM även om endast fyra tävlingsdagar kan genomföras.

Tävlingsplats blir Skövde Flygklubbs fält vid K 3, Skövde.

Alla starter skall ske med vinsk. Varje tävlande erhåller obegränsat antal starter.

Tävlingsmomenten blir 3:

- 1) Hastighetstävling på triangelbana (ca 50 km);
- 2) Hastighetstävling på rakbana tur och retur (ca 50 km);
- 3) Distansflygning på triangelbana («varvlopp»).

Tävlingen arrangeras i enlighet med FAI:s allmänna sportflygregler. Organisationskommittén består av: ordf.: F. Germandt, Skövde Flygklubb. Övriga ledamöter: Karl Svänsson, Stockholms Segelflygklubb (tävlingsledare), N. E. Blom, Skövde Flygklubb, samt Yngve Norrvi, tidningen Looping (tävlingssekreterare).

Detaljerad inbjudan utsändes per post till samtliga flygklubbar samt till Flygvapnet.

Tävlingsadress är intill den 2 juli: Tidningen Looping, Box 3063, Stockholm 3. Tel. 35 39 57 (i tävlingsfrågor begär redaktör Yngve Norrvi personligen).

På organisationskommitténs vägnar:

TÄVLINGSSEKRETERAREN

FRISKT INITIATIV - ROLIGT EXPERIMENT

Junior-SM blir någonting fullkomligt nytt i fråga om segelflygtävlingar. Initiativtagarna är väl medvetna om att det är ett experiment men är samtidigt övertygade om att experimentet har alla utsikter att lyckas.

Alla tidigare segelflygtävlingar har byggt på i första hand distans- och höjdflygningsmomenten, i någon mån även på hastighet. Genomgående för dem alla har varit långflygningarna — och därmed även de fruktansvärt långa

och dyrbara återtransporterna av flygplan och förare till startplatsen. Under SM 1949 kördes således enbart under tävlingen (alltså bortsett från transporterna till och från tävlingsplatsen före och efter tävlingen) i runda siffror 40 000 km och vid VM 1950 var motsvarande transport med bil inte mindre än 80 000 km!

Det är framförallt dessa transporter som gjort segelflygtävlingarna så dyrbara för deltagarna. Arrangörerna av det första junior-SM har beslutat att försöka få slut på detta och har därför lagt upptävlingen så att den skall

genomföras inom ett mycket begränsat område. Tävlingsmomenten är tre och samtliga med återkomst till startplatsen.

Korta banor

Triangelbanorna för hastighets- och distansflygningarna kommer att bli endast cirka 50 km, d. v. s. med endast 17 kilometers »ben», vilket med andra ord betyder att man bör kunna följa de tävlande under hela flygningen. Flera triangelbanor kommer att läggas upp för att man skall kunna lägga tävlingarna dag för dag i de gynnsammaste riktningarna.

Distan-flygningen på triangelbana kommer att tillgå så att flygning sker med rundning av två utekontroller plus startplatsen. Den som går runt banan de flesta gångerna (plus eventuell del av banan som avslutning) d. v. s. tillryggalägger längsta distansen, vinner detta moment.

Hastighetsflygningen på rakbana tur och retur innebär rundning av en förutbestämd vändpunkt, till vilken distansen icke kommer att överstiga 25 km.

Ingen höjdtävling

Samtliga tävlingsformer är nya för Sverige. Den som läst inbjudan har säkerligen märkt att höjdmomentet har slopats.

Arrangörerna motiverar sitt beslut bl. a. med att höjdflygning innebär avsevärda risker eftersom den nödvändigtvis måste ske i moln om några nämnvärda resultat skall kunna nås. Risken elimineras delvis om höjdflygningen kombineras med distansflygning, eftersom man därvid sprider de tävlande inom ett större område. Arrangörerna anser emellertid att distansflygning »rakt ut» bör undvikas på tävlingar, därför att sådan flygning medför dyrbara och tröttnande landsvägstransporter som inte uteslutande bör anses utgöra prestationer med utslagsgivande betydelse i en flygtävling.

Molnflygning förbjuden

Till yttermera visso har arrangörerna, dels för att eliminera riskerna, dels för att göra tävlingen intressantare för åskådarna (och kanske svårare för deltagarna) förbjudit all molnflygning.

Kontrollen vid vändpunkterna kommer att ske enligt ett nytt system med duktecken på marken, synliga endast sedan distansen »flugits ut». Dessa duktecken kommer att växlas enligt ett system som endast tävlingsledningen känner till.

Start med vinsch

Startplatsen är fältet vid K 3 omedelbart invid Skövde stad. Fältet som tidvis användes av Skövde Flygklubb för segelflygutbildning är stort och bra men något kuperat, varför flygstart icke kan genomföras i den omfattning som är nödvändigt vid en tävling. Eftersom flygstart dessutom är en dyrbar startmetod har arrangörerna beslutat att endast tillåta vinschstart men i gengäld tillåta obegränsat antal starter. Urkopplingshöjderna behöver aldrig befaras bli lägre än 300 m, och eftersom termikförhållandena inom tävlingsområdet är kända för att vara mycket goda, torde det knappast föreligga någon risk för rutinerade segelflygare att inte få termikanslutning.

Billigt att vara med

Den startavgift som uttages kan möjligen synas hög, men den motiveras av att arrangörerna icke har ekonomiskt stöd från något håll och med att man vill söka bevisa att det är möjligt att arrangera segelflygtävlingar enbart på den ekonomiska basis som startavgifterna utgör. Det hör vidare till historien, och det är kanske det viktigaste, att tävlingsdel-

tagandet genom tävlingens uppläggning beräknas kosta endast en bråkdel av vad som tidigare varit fallet eftersom i stort sett alla transporter under själva tävlingen bortfaller. Det bör påpekas att transportkostnaderna under tidigare tävlingar uppgått till minst tusenlappen för varje deltagare. Junior-SM blir en tävling som vilken klubb som helst har råd att skicka en representant (eller flera) till.

Slutligen bör nämnas att varje tävlande får medföra högst två medhjälpare (tidigare fyra). Av dessa skall han ställa en till tävlingsledningens förfogande att användas såsom funktionär. I händelse av att snabb hemtransport från utelandning blir nödvändig kommer genom tävlingsledningens förmedling personal att ställas till förfogande för hämtning.

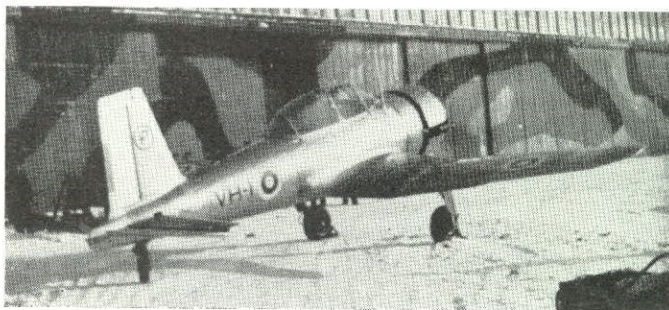
Vi återkommer i nästa nummer med ytterligare detaljer om denna unika tävling, om vilken generalsekreteraren i KSAK, överste Harald Enell, yttrade när det preliminära organisationstillståndet söktes: »Det var verkligen roligt med ett sådant initiativ, vilket visar en utveckling i rätt riktning för svenskt segelflyg. Looping och de medarrangerande klubbarna önskas hjärtligt lycka till!»

Chefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Bergman, gläds också över det friska initiativet. »Det är ett riktigt roligt experiment, som har all möjlighet att lyckas med två av vårt lands när det gäller segelflyg mest drivna tävlingsspecialister i ledningen.»

"VIHURI"

— det nya finska övningsplanet som i ord presenterades i Looping nr 2/1951, ses nu här i ett par bilder. Till planets mest karakteristiska drag hör den lätt »knäckta» vingen, den stora »bubbelkabinen» samt de ovanligt kantiga stjärtsidplanen. Bortsett från tandemarrangemanget är planet överhuvud taget ganska likt Royal Air Force's nyaste standardplan för avancerad utbild-

ning, Boulton-Paul »Balliol» i dess ursprungliga version med stjärnmotor. »Vihuris» chefskonstruktör är dr M. T. Vainio, vilken även svarat för VL-fabrikens jaktplan »Myrsky» (toppfart 520 km/t) från år 1942. Dr Vainio hade även ett finger med vid tillblivelsen av VL »Pyry», det Sk 14-liknande plan som provflögs 1939, och vilken typ »Vihuri» nu är avsedd att ersätta. Observera f. ö. att det finska flygvapnets tidigare stående hakkors nu utbytt mot en »tidsenligare» nationalitetsmärkning.



Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr.

För Byrd innebar haveriet, att han kunde skrinlägga eventuella förhoppningar att komma först över Atlanten. Expeditionens finansär, varuhusdirektören Wanamaker, hade bestämt, att Fokkern skulle få sitt officiella namn »America» vid en festlighet den tjugoförsta maj, men det var tveklaktigt om planet ens skulle kunna visas upp i någorlunda hyggligt skick så snart efter olyckshändelsen. Och för Byrd och besättningen blev atmosfären obehaglig. Ingen hade trott på Byrds försäkringar, att »America» först och främst var ute i det trafiktek-niska ärendet att undersöka, om det gick att öppna en säker rutt över Atlanten och först i andra hand eller tredje siktade efter något rekord. Vadhållarna pratade, hela Amerika pratade, pressen började vackla i sin beskyddande hållning.

Sådant var läget, när Balchen anlände till Fokkerfabriken från Canada. Den unge mekanikern och provflygaren hade aldrig varit av den talföra sortens folk. Inte heller nu sade han mycket. Han knep ihop munnen tills den blev som ett hotfullt streck, gick från kamraternas sjukläger över till fabriken och besiktigade det havererade planet. Sedan satte han i gång.

Natt och dag arbetade Bernt Balchen och hans medhjälpare på att sätta »America» i stånd och göra henne flygsäker. Om och omigen ändrade han detalj efter detalj. Ingenting överlämnades åt slumpen.

Balchens sega energi och medfödda motorsinne lyckades till sist besegra även den motsträviga Fokkern. Efter tre veckors hårt arbete tog Balchen ut henne på den första provturen efter olyckan.

— Det var en storartad spänning att känna planet på pulsen, berättade Balchen efteråt. Jag trodde hon skulle gå fint, men en provflygare vet ingenting med säkerhet. Det är det som är hemligheten och tjueningen i jobbet. Jag tog ett extra djupt andetag, när jag lät de tre motorerna öka varvantalet och kände, hur hon rullade iväg. Första gången fanns det fortfarande en del att anmärka på, men hon landade fint och var absolut säker att flyga. Jag provflog henne i fyra-fem dar, och sedan tog vi henne på nytt till Roosevelt Field, där vi hade byggt vår egen startbana ungefär likadan som den Byrd byggde för polflygningen.

Samma dag som vi kom till fältet landade också Charles Lindbergh med sin »Spirit of St Louis». Chamberlin med sitt enmotoriga Bellancaplan var där, även han, för att prova sin lycka.

Slim, som Lindbergh kallades, gick mest för sig själv. Det var sällan någon av byrdexpeditionens män kom i kontakt med honom, trots att Byrd erbjudit både Lindbergh och Chamberlin att begagna den specialbyggda startbanan. Balchen mötte honom en dag, just som han tänkte ta sig en matpaus och föreslog Slim att de skulle gå på en restaurang i närheten, där man kunde få en utmärkt stekt sandwich och öl. Men Slim tackade nej till förslaget och gick på ett annat ställe för att dricka mjölk.

På morgonen den 20 maj gav sig Lindbergh i väg, och just som Wanamaker hade sin mottagning med anledning av »Americas» dop kom underrättelsen om den lyckade utgången. Från yttlig synpunkt hade därmed både Chamberlins och Byrds försök mist det mesta av glansen, men Byrd hade ju till varje pris

sökt undvika att bli haussad som rekordjägare. Nu skulle han i alla fall utan press kunna fullborda förberedelserna.

I juni stack Chamberlin och Levine i väg och landade i Kottbus i Brandenburg. Distanzen var nytt världsrekord. Det gällde sannerligen för Byrd och hans expedition att spänna sig till det yttersta för att kunna hävda sig i sällskapet.

Den tjugonionde juni klöckan tre på morgonen avslutade Byrd, radiotelegrafisten George O. Noville, piloten Bert Acosta och reservpiloten och mekanikern Bernt Balchen förberedelserna till denna flygning, som räknas till de hårdaste pionjärföretag, som någonsin genomförts. Lindbergh och Chamberlin flög enmotoriga plan, Lindbergh ensam och Chamberlin tillsammans med Levine. Byrd skulle som den förste prova ett tremotorigt plan med fyra mans besättning och en vikt av sju och ett halvt ton.

När äntligen allt var klappat och klart, och de fyra hade intagit sina platser, rusades motorerna och »America» kapade själv med ett ryck förtöjningen. Bernt Balchen satt hopkrupen akterut och höll andan. Så tog startbanan slut, »America» steg och den unge norrmannen kunde inte undertrycka ett vilt glädjetjut. Han visste inte då, att slutet skulle bli den lyckosamma början mycket olik.

Den äventyrliga färden, som Byrd beskriver som den mest fruktansvärda erfarenheten i sitt liv, hade startat. Väderleksförhållandena var inte direkt de allra bästa. Det regnade ganska tjockt på sträckan Roosevelt Field till Boston, och över New Foundland råkade man in i ett dimbälte. Acosta gick upp till toppen av molnen på ungefär 2.000 meters höjd. Trots alla Byrds omsorgsfulla väderleksberäkningar visade sig att man redan här rörde sig med praktiskt taget obekanta storheter. Noville och Byrd konfere-rade med hjälp av skrivna lappar om eventualiteten att vända om, men risken ansågs lika stor, som om man fortsatte. Balchen och Acosta ville man inte irritera. De två piloterna hade nog av jobbet att klara den drypande våta maskinen, som slukade mer bensin än vad man räknat med. Noville hade jämnt göra med att fylla tankarna ur tjugofemlitersdunkarna.

Fram på eftermiddagen ökade busvädret. Från detta ögonblick och under resten av de trehundra-tjugo milen fram till landningen såg man praktiskt taget ingenting under planet. Man visste inte, om det var land eller vatten, och man kunde knappast se vingspetsarna, när mörkret föll på eller dimman och regndiset tätnade. Allihop var rutinerade nattflygare, men detta var i alla bemärkelser en blindflygning. På natten avlöstes Balchen, som suttit en lång tid vid spakarna, och fick sig en stunds orolig sömn. Byrd höll ett öga på honom. Han var nämligen på vippen att i sömnen sparka upp tömningsventilen. Byrd tog risken att inte väcka honom och tvingade i stället sig själv att fixera Balchens sko, som nästan snuddade vid ventilen, så snart Balchen rörde på sig. Draget var typiskt för Byrd, som var en beundransvärd ledare och alltid satte sina mäns bekvämlighet före sin egen.

Det var som Byrd skriver i sin loggbok praktiskt taget omöjligt att navigera. Radar var inte uppfunnet 1927. På natten gick man försöksvis upp till

5.000 meter omväxlande med 3.000 meter. Vid några tillfällen gick man ned ända till 300 meter för att försöka få en chans att se land eller vatten. Men alltihop var förgäves. Noville var hela tiden strängt upptagen av sin radio och kom verkligen i kontakt med ett fartyg, som han ansåg måste gå rakt under planet. Fartyget meddelade också att de tydligt uppfattade »Americas» signaler. Ungefärligt gick det att bestämma positionen med hjälp av uppgifter, som Noville fick av ångaren »Paris». Byrd övergav då planen att söka nå Irland och lade i stället om kursen till Kap Finisterre. Noville och Balchen försökte övertala Byrd att flyga till Rom för att slå Chamberlins och Levines långdistansrekord. Noville och Byrd hade nämligen räknat fel på bensinåtgången, mätaren hade inte fungerat riktigt, och det fanns nog bränsle för att man skulle kunna sträcka ut turen. Byrd svarade, att han fick veta det aderton timmar för sent. När Kap Finisterre passerats, bestämdes kursen till Paris över Brest. Han satt själv vid spakarna, när »America» dånade in över det franska kustbandet efter att ha varit i luften över ett dygn. Noville arbetade febrilt vid radioapparaten. Han grnade belåtet åt alla hälsningar han kunde ta emot från europeiska sändare.

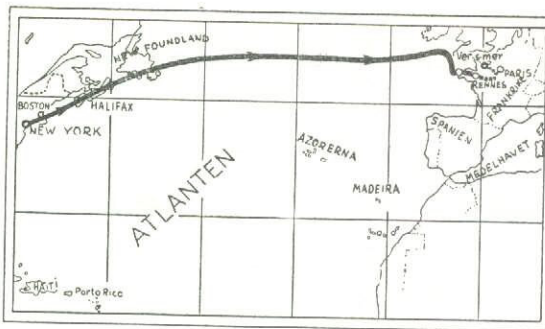
Men det skulle dröja en god stund ännu, innan besättningen skulle kunna dra en sista suck av lättnad. Väderleksrapporterna talade om molnbälten och dimma närmare Paris. »America» hade inte klarat av sitt prov ännu.

Efter en stunds flygning i hyggligt väder upprepades alltså samma historia som tidigare under färden. Dimman uppslök planet, det drop av vata från vingarna, som man endast skymtade spetsarna på, och till sist var det absolut nermörkt. När Byrd äntligen upptäckte ljus från ett par strålkastare, beslöt han sig för att telegrafera lyckönskan till finansären Wanemaker, men plötsligt konstaterade han, att ljuset kom från en fyr. Under dem var vatten, icke Le Bourget, där den franska mottagningskommittén förväntades stå och väntade.

»America» befann sig åter vid det franska kustbandet. Det tremotoriga landplanet kretsade mitt i natten över vattnet, där man skymade strålkäpparna från en fyr men icke såg någonting av strandremsan och alltså icke kunde välja någon nödlandningsplats.

Flygande nyheter

till Trollhättan), varifrån tidningarna vidarebefordras med bilar. Redan klockan ett är Stockholms kvällstidningar i Lidköping, d. v. s. innan förorterna i Stockholm hunnit få dem. Här lossas en Lodestar på Vinningafältet.



»Americas» färd över Atlanten 1927.

Bernt Balchen satt vid spakarna. Det var ett oerhört ansvar, som vilade på den unge piloten. Om han inte lyckades nödlanda och klara besättning, lasten och den post som »America» tagit med sig, hade hela färden varit förgäves, och flygningen skulle betraktas som ett bevis för omöjligheten att upprätta en stabil och pålitlig rutt över Atlanten.

Balchen kände en stickande smärta, när han tänkte på hur meningslöst allt deras arbete föreföll. Men det var bara en kort sekund. Känslan av vanmakt avlöstes av någonting som bra nära liknade helig ilska. Han tvingade ned maskinen mot fyren, gick under dimman och — äntligen, där skymtade ottydligt en strandkontur. Han gick en lov runt fyren, steg igen för att inte kollidera med något osynligt föremål och upprepade manövern. Han höll »America» ungefär hundra meter från stranden, medan Byrd kastade ut lysbomber, som exploderade vid beröringen med vattnet. Så kom ordern klart till landning. Det skulle bli en ditching, det vill säga landplanet skulle sättas i sjön, en manöver som aldrig tidigare utförts under så svåra omständigheter som dessa.

Med en hastighet av nittio km rusade »America» mot vattenytan eller rättare emot blossen från lysbomberna. Balchen visste, att det fanns en chans på tusen, och han bad en stilla bön, att han skulle kunna ta just den.

När planet fick kontakt med den cementhårda vattenytan frästes landningsstället bort som om det bestått av tändstickor. Så kom stöten, som slungade

Huvudstadstidningarna har med flygets hjälp byggt upp en distributionsapparat som är nära nog fantastisk när det gäller snabbhet och precision. Kvällstidningarna, som är mest beroende av snabb spridning, ligger främst. Nyligen utökades »tidningsflyglinjerna» med en till västra Sverige för Aftonbladet och Expressen. Aeroskandia flyger tidningarna till Vinninga utanför Lidköping (sedermera även till Trollhättan), varifrån tidningarna vidarebefordras med bilar. Redan klockan ett är Stockholms kvällstidningar i Lidköping, d. v. s. innan förorterna i Stockholm hunnit få dem. Här lossas en Lodestar på Vinningafältet.



dem halvt medvetlös om varandra. När Balchen kom till medvetande, låg han under vatten och arbetade instinktivt för att komma loss. Acosta simmade redan omkring, Noville hade krupit ut genom ett fönster och Byrd fann sig själv simmande omkring i mörkret efter att ha fått en förlamande stöt i hjärttrakten. När Balchen kom upp till ytan, såg han Byrd otydligt i närheten och frågade automatiskt hur det var med honom. Alla var ordentligt omskakade, men det verkade inte som om någon fått allvarligare skador. Och planet hade inte gått runt. Balchen hade klarat sitt unga livs första ditching med överlägsen skicklighet.

Man simmade fram till vingen och kravlade sig upp för att vänta, tills Noville blev klar med gummibåten och andra räddningsredskap. Sedan den väl pumpats upp, och man tagit en sista överblick över flygkroppen och lasten, rodde de fyra in mot stranden, där invånarna i husen under hela detta drama sov i godan ro. Det var hopplöst att få liv i någon av dessa, och därför drog sig de skeppsbrutna upp mot fyren, där Noville och Byrd lyckades göra klart för fyrmästaren och hans hustru, att det inte var en samling skumma vagabonder utan amerikanska atlantflygare, som bad om mat och logi.

Den ende, som kunde konversera normalt, var Byrd, som haft larmskydd för öronen, medan såväl Noville som Acosta och Balchen skrek som lomhörda till varandra. Stämmorna gick till sist upp i en förfärlig falsett, som höll i sig flera timmar.

Fyrmästaren och hans hustru bjöd på mörkt bröd och muggar av lantvin, som spred en ljuvlig värme i hjältarnas domnade lemmar.

Medan Acosta och Noville vilade ut hos fyrmästaren, återvände Byrd och Balchen till »America» för att hämta post och anteckningar. När de kom fram till den plats, där planet nödlandat, låg det nästan helt på land. Det var ebb, och med hjälp av ortsbefolkningen, som nu vaknat och hunnit gnugga förväningen ur ögonen, fick de två flygarna en hel del av lasten i land.

På Le Bourget och i hela Paris rädde en våldsam upphetsning. Ingen hade fått någon rapport om »America» de senaste timmarna, och man antog allmänt, att de förlorat orienteringen i mörkret och dimman och störtat i Kanalen.

Så kom meddelandet från Ver-sur-Mer, och den tragiska atmosfären slog om till den vildaste glädjeyra. När Byrd och hans tre kamrater körde in i Paris på sin triumffärd, krossades fönstren i bilen, som höll på att vältras av människomassorna. En tid av permanenta festligheter följde, man kallades till audiens hos Frankrikes president, utsågs till hedersborgare i tre städer, och dagar och nätter gick i en oavbruten yra. Marskalk Foch inbjöd flygarna till sig, och den norske ministern greve Wedel-Jarlsberg gav en stor mottagning för Balchen, som var dagens hjälte genom sin fantastiska landning.

Balchen hade smittats av äventyrlivet. Han var ung, världsberömd, och hans vänner växte som svampar ur jorden. Gladast blev han i alla fall, när han mötte någon från den gamla tiden i Norge, som då han exempelvis en dag kände en jättenäve, som dunkade honom i ryggen och hörde en röst säga:

— Hej, Balchen! Vad gör du i Paris?

Det var boxaren Carpentier, som Balchen en gång som nämnts gett en hård fyra ronders match i Oslo på Kristelig Turnforening. Den hade slutat oavgjord, och både Carpentier och Brustad, som arrangerat matchen, var fulla av beundran inför den muskulösa flygarens snabbhet, kondition och styrka.

— Åh, jag kom över nyss med Byrd...

— Det kunde jag tro att det var du som var norrmanen!

Och så blev det naturligtvis en glad afton. Tillsammans med filmstjärnorna Norma och Constance Talmadge hamnade de båda kumpanerna på en restaurang i Montmartre. Det blev både skymning och gryning, innan de fyra skildes, och epilogen på det dygnet minns Balchen ännu med ett roat småleende. För den svarade hans kamrat Noville, som bodde på Hotel Continental. Balchen var på hemväg och tänkte ta en sväng om till Noville för att se, hur han hade det. Just som han passerar in i vestibulen till Continental, kommer Noville rusande som en blixst förbi Balchen ut på gatan, hugger hotellvaktmästaren i armen och skriker:

— Skaffa mig en bil, människa, och kör mig till Continental!

Det dröjde en stund, innan vaktmästaren lyckades göra klart för Noville, att just det hotell, som han var på väg att lämna, var Continental.

Han hade vaknat på sitt rum några minuter innan och inte kunnat orientera sig. Så diskret som möjligt hade han fått på sig kläderna och rusat iväg för att som han trodde komma ifrån den främmande väningen hem till sitt hotell, innan någon upptäckte honom.

Det är få historier Balchen har så roligt åt som denna episod med Noville.

För Balchen blev denna Atlantflygning en avgörande händelse. Inte bara därför att han plötsligt fann sig firad tillsammans med sina kamrater så som kanske endast spontana fransmän kan fira en framgång. Hans självförtroende hade vuxit. Han hade haft fyra djärva pionjärflygares liv i sina händer natten vid Ver-sur-Mer och han hade lugnt och kallblodigt klarat det uppdrag, som hans chef anförtrott honom. Och han hade framför allt lärt sig av Byrd, att ingenting när det kommer till kritan betyder så mycket som en minutiös planläggning. Han hade sett den oändliga möda, som Byrd lagt ned på förberedelserna till färden, han hade sett honom hålla fast vid sina planer trots all misstro och allt klander från personer, som ansåg att de förstod allting bättre än Byrd och hans män. Och han hade själv fått visa vad han dög till, när det gällde att praktiskt experimentera ut detalj efter detalj i plankonstruktion, utrustning och vetenskapliga beräkningar av de faktorer, som man skulle komma att brottas med. Det var en lärdom, som Balchen aldrig glömde och som är en av förklaringarna till hans bragder i det kommande. Den unge piloten hade redan nu en erfarenhet och en dokumenterad skicklighet, som ställde honom i det allra främsta ledet av världens flygare.

BALCHEN UNDSÄTTER »BREMEN».

Balchen hade varit med om att krossa Atlanten luftvägen, men färden hem ägde rum på båt. Det dröjde till den tolfte april nästa år, innan det första allvarliga försöket gjordes att flyga från Europa till Amerika.

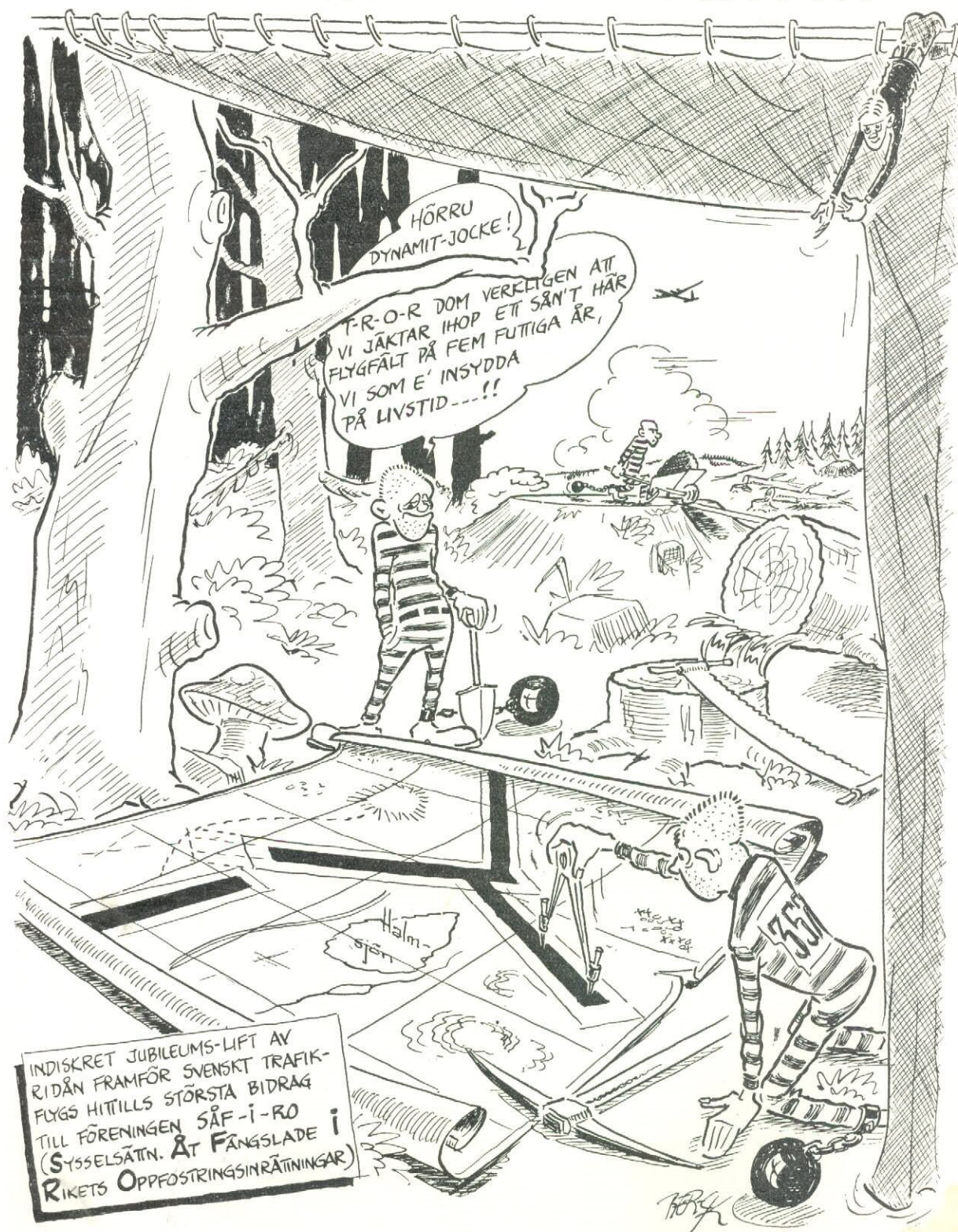
Det var tre män, H. Köhl, G. von Hünefeld och J. Fitzmaurice, som försökte upprepa de framgångsrika flygningarna men i omvänd riktning. De tre nådde visserligen amerikanskt territorium, men genom en kraschlandning på Greenly Island i S:t Lawrencebukten hade besättningen kommit i ett farligt läge.

Balchen och hans gode vän Floyd Bennett satte genast i gång med utrustandet av en hjälpeexpedition.

Forts. i nästa nr

"Halmstjörn" på 5:e året:

99 ..OCH ALLT VAR ÖDE OCH TOMT... 99



FLYG - PÄLSAR

Pälsuppfödare och flygare kommer inte särskilt bra överens. Det är ett känt faktum att vissa pälsdjurshonor är mycket känsliga speciellt vid födseln av ungar, och om de då störs av lågflygande plan kan resultatet bli att honorna i nervositeten biter ihjäl ungarna. Av denna anledning föreskriver luftfartsbestämmelserna att pälsdjursfarmer inte får överflygas på sådant sätt att djuren störs.

Så långt är allt gott och väl. Men nu förhåller det sig så att det för det första finns ett otal farmer, som det är mycket svårt för flygarna att hålla reda på. För det andra förekommer det fall då mindre nogräknade pälsdjursuppfödare skyller flygarna för skador som de inte är upphov till men som de ändå många gånger får ta på sig av den anledningen att det är lätt för en djuruppfödare att bevisa skador men svårt för en flygare att bevisa att det inte är han som har orsakat dem.

Problemet är detsamma överallt och inte bara i Sverige. I Danmark har myndigheterna nu beslutat pröva ett nytt sätt för att få ordning på förhållandena. Danska Luftfartsdirektoratet skickade för någon tid sedan ut följande meddelande, som vi här återger i översättning:

»Det finns i Danmark ca 1.500 pälsdjursfarmer. Överflygning av sådana farmer på lägre höjd än 300 m kan — speciellt under månaderna februari—juni — medföra risk för att de på grund av motorbullret skrämda hondjuren antingen kastar eller biter ihjäl sina ungar, vilket givetvis kan försäkra ägaren stora ekonomiska förluster. För att såvitt möjligt förebygga detta skall följande iakttagas.

1. Samtliga pälsdjursfarmer, över vilka flygning

Den farligaste tiden för bullerskador bland pälsdjuren är snart över för den här gången. För nästa »säsong» bör kanske nedanstående beaktas och förberedelserna göras nu.

på lägre höjd än 300 m. icke är önskvärd, utmärkas sålunda:

a) En vitmålad pyramid, sammansatt av fyra liksidiga trianglar i vilka sidornas längd är minst 1 m och på vilka är påmålade ett P i röd färg, skall anbringas på en mast eller liknande på sådan höjd och på sådant sätt att den når upp över kringliggande byggnader och träd och är synlig från alla håll.

b) Taken på farmens byggnader skall så långt det är möjligt likaledes märkas med ett rött P med vita kanter.

2. Civila flygplan som under flygning befinner sig på lägre höjd än 300 m bör i så god tid som möjligt, när en P-märkt farm observeras, antingen stiga till minst 300 m över terrängen eller flyga vid sidan av farmen på sådant avstånd att skadeverkande motorbuller undviks.

3. Vid rundflygning eller liknande flygning som förutsätter många starter och landningar på samma plats eller vid fotograferingsflygning på höjder under 300 m och med långvarigt kretsande över ett mindre område, skall före flygningen så vitt möjligt undersökas om pälsdjursfarmer finns i startplatsens närhet. Föraren skall därefter lägga upp sin flygning så att inga P-märkta farmer överflyges på lägre höjd än 300 m.»

Det förefaller som om detta system borde kunna tillfredsställa såväl flygare som djuruppfödare och borde införas även i vårt land. Ingen flygare vill åstadkomma skador, men det må förlätas honom om han inte förmår hålla reda på alla de farmer där ömtåliga djur kan ta skada av att han flyger — kanske på en höjd som han av olika skäl kan vara tvungen att hålla. Det är absolut inte för mycket begärt att djuruppfödarna genom en sådan märkning som danskarna infört, direkt talar om för flygaren att här är ett område som skall undvikas. Märkningen kan inte bli dyr att göra och i varje fall säkerligen mycket billigare än vad det kostar att förlora dyrbara pälsdjur. Hur skulle det vara om uppfödarna ålades att genomföra märkning? Med en sådan skulle de vara betydligt bättre skyddade än nu. Om de inte vill märka sin farmer bör de själva få ta konsekvenserna — inte flygarna.

HELIKOPTERN . . .

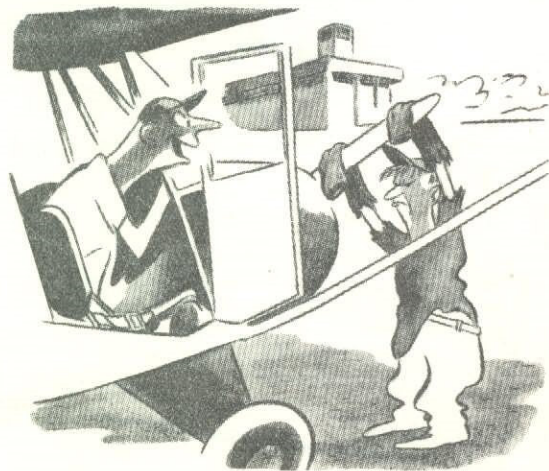
Forts. fr. sid. 11.

ubåtsjakt. Avsikten är att denna helikopter, liksom de nu specialbyggda ubåtsjaktplanen, såväl skall kunna spåra upp som oskadliggöra en ubåt. Anledningen till motorvalet är inte någon extrem strävan efter hög fart, utan fastmer en önskan om största möjliga flygsträcka och dito lastförmåga. Några prestandaberäkningar har dock inte offentliggjorts för denna intressanta konstruktion.

Vad slutligen övriga amerikanska helikopterfirmor beträffar — antalet är i ständigt stigande — är Hiller- och Kaman-fabrikerna de ur militär synpunkt mest betydande, även om både flygvapnet och flottan hos en rad andra firmor placerat beställningar för experimenthelikoptrar, bl. a. readrivna. Dylka helikoptrar har bl. a. också utvecklats såväl av Hiller (Hiller Hornet) som av flygplanfabriken McDonnell. De helikoptertyper som Hiller nu serietillverkar för arméns räkning, H-23A och H-23B, är emellertid inte readrivna, utan direkta motsvarigheter till den civila tresitsiga typen Hiller 360. Sist i raden bland fabriker med »seriebeställningar» är Kaman, vars konstruktioner äro tvårotoriga med i-varandra-gående synkroniserade rotor. Den av flottan beställda Kaman-typen HOK är den första helikoptern speciellt avsedd för övningsändamål.

Vad som nu håller på att födas i USA är tydligen ett komplett helikopterflygvapen med speciella enheter för såväl stridsuppsdrag, transporter som övning.

Hans Andersson.



— En gång till, så går han säkert . . .

Flygstatistik för 1950

Luftfartsstyrelsens statistik för den civila luftfarten i Sverige under 1950 är nu klar och visar en betydande ökning av verksamheten såsom framgår av följande sammandrag.

Svensk civil luftfart med motor-drivna luftfartyg har under år 1950 omfattat en sammanlagd flygtid av 68.515 timmar, motsvarande omkring 18,6 miljoner flygkilometer, vilket med avseende på flygtimmar och flygkilometer innebär en ökning av 9 % respektive 14 % jämfört med föregående år.

Av den totala flygtiden hänförs sig:

- 49 % till den regelbundna lufttrafiken (linjetrafiken)
- 26 % till övrigt yrkesmässig luftfart
- 5 % till skol- och instruktionsflygning
- 20 % till privatflygning

Till det totala antalet flygkilometer har den regelbundna lufttrafiken (linjefarten) bidragit med 12,1 miljoner km vilket motsvarar 65 % av totala antalet. Antalet

passagerarkilometer för den regelbundna lufttrafiken utgör 245,5 miljoner för år 1950 mot 215,8 miljoner år 1949, vilket innebär en ökning med 14 %.

Segel- och glidflygning har under året omfattat en sammanlagd flygtid av 3.869 timmar, vilket innebär en ökning med 18 % jämfört med föregående år.

Den primära orsaken till inträffade haverier, med motordrivna luftfartyg, har till 68 % varit personfel, varav enbart förarfelen utgör 64 %. 13 % har förorsakats av motor- och materialfel och 19 % hänförs sig till väderleksförhållanden, landningsplatsens tillstånd och andra orsaker.

Under året har inom svensk regelbunden lufttrafik och skolflygning icke någon olycka med dödlig utgång inträffat. Den övriga yrkesmässiga lufttrafiken har drabbats av tre olyckor, med dödlig utgång. Under privatflygning har fyra olyckor med dödlig utgång inträffat.

Samtliga olyckor med dödlig utgång som inträffat med motordrivna luftfartyg har berott på personfel. Inom glid- och segelflygverksamheten har med segelflygplan inträffat två olyckor med dödlig utgång, varvid förarna omkommit.

Civil flygskoleverksamhet har bedrivits för motorflygning av 11 flygklubbar och 4 yrkesmässiga företag, varvid sammanlagt 57 privatflygare utbildats. 39 flygklubbar hade skolverksamhet för utbildning i glid- och segelflygning.

Antalet registrerade motordrivna luftfartyg var den 31 december 1950 362, vilket innebär en minskning med 2 jämfört med motsvarande tidpunkt år 1949. Antalet registrerade segelflygplan har



STOCKHOLMS FLYGKLUBB har nyligen haft sitt traditionella vårsammanträde, den här gången på Stallmästargården, där luftkrafterna nådde sitt maximum en god stund efter solnedgången sedan de viktigare frågorna avverkats och underhållningen tog vid.

Som nya medlemmar — och flygande sadana med tiden — har klubben bl. a. fått prins Carl J:r och källarmästare Tore Wretman, välkänd bl. a. som god lärare i matlagning åt radions Novisen vid spisen.

Vintern har som vanligt varit dålig ur flygsynpunkt för klubben, men i vår har det ljusnat igen. De första tio dagarna i maj flög klubben hela 40 timmar, vilket tyder på en ganska god frekvens. Vårsolen betyder faktiskt ganska mycket.

Man är för övrigt rätt förhoppningsfull inför framtiden i Stockholms Flygklubb. I år tänker klubben gå in betydligt hårdare för en placering i Riksmotorflygtävlingen och har bl. a. för detta ändamål avtalat med ABA flygklubb om lån av Cubar.

För telegrafverket har klubben fått en del flygjobb under den närmaste tiden för rekognoscering av lämpliga platser för UK-stationer.

Vidare kan nämnas att klubben för vissa underhandlingar med civilförvaret om flygjobb för dess räkning, en sak som kanske växer sig stor så småningom.

Vid vårsammanträdet, som leddes av Bertil Florman, valdes klubbens förre och mångårige ordförande generalmajor Nils Söderberg, numera hos Flygmotor i Trollhättan, med acklamation till hedersledamot, den högsta utmärkelse som kunde ges eftersom generalmajoren tidigare fått klubbens guldplakett för sina stora insatser i klubben.

Ökat från 122 till 124 under det att antalet registrerade glidflygplan minskat från 115 till 105.

Totala antalet gällande certifikat var den 31 december 1950 2.016, vilket innebär en minskning med 22 % jämfört med år 1949. Denna minskning beror till viss del på ändrade certifikatbestämmelser. Av det totala antalet gällande certifikat var 211 trafikflygcertifikat, 655 privatflygarecertifikat och 391 segelflygarecertifikat.

Kort om flyg . . .

Fortf. fr. sid 3.

rantz som ansvarig. Boken blir betydligt mindre till formatet än SM-pärmen men innehåller mera än denna. Artikelmaterialiet är upplagt så att kompendier för olika utbildningsändamål lätt kan sammansättas. De som har gamla SM-pärmen får den nya boken gratis. Bytet skall vara gjort senast den 30 juni.

*

EN AV SAS FÖRRÄDSLOKALER på Bromma har den sista tiden med jämna mellanrum fått ett celebritet besök. En huskatt, kristnad till »Cabina», har nämligen då och då tittat in och fått en skvätt mjölk samt blivit kliad bakom örat. Hon hade tydligen sett sig noga om i lokalen vid besöken ifråga, för när tiden var inne, kom »Cabina» helt sonika inspatserande med en unge i gapet, så en till och en till, tills hela skaran var nedbäddad i en låda, där filtarna som dagen före bytts på ankommande Sydamerikaplanet och nu skulle till tvätt, lagrats. Allmäntillståndet är gott och varken mor eller barn behöver svälta — avdelningen i fråga — »Cabin Service» — sorterar nämligen under AB Flygrestauranger. Och det finns som bekant något som heter SAS-service!

Dop förrättades redan första dagen och de fem små heter nu: Tusse Viking, Misse Viking, Måns, Kurre och Murre Viking.

Skrotad Le Blond motor

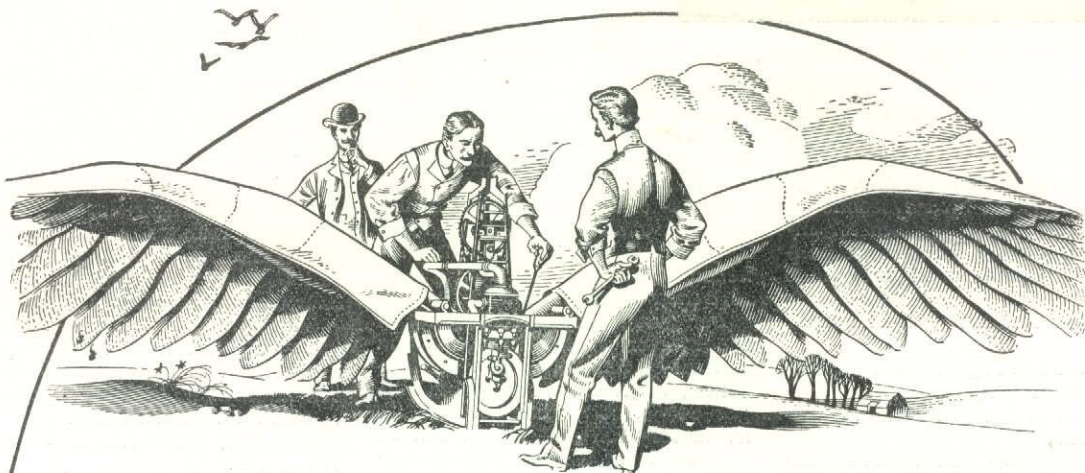
90 hk önskas köpa.

O. Persson, Hoting.

Tel. 55.

Flygplan

Piper Cub, i mycket gott skick jämte monteringsbar hangar till salu. 425 timmar kvar till stor översyn. Svar till Hjo Flygklubb, Hjo. Tel. 205.



FROST'S ORNITHOPTER 1902. *Typ:* Luftfarkost med maskindrivna, fågelliknande vingar. *Vingar:* Limmade träribbor överklädda med stora, konstgjorda fågelfjädrar, uppbyggda av ett otal naturliga fjädrar. *Motor:* Encylindrig fotogenmotor, 3 hkr, direktkopplad till en enkel vingslagsmekanism. *Prestanda:* Beräknat antal vingslag max. 100 per minut. Beräknad hastighet med fullt "pådrag" 37 km/tim.

De behövde ingen kvalificerad markservice

dess "fågelmäniskor". Om ornithoptern någonsin kunnat lämna marken, skulle en pojke ha kunnat tanka den med en fotogendunk.

Hur annorlunda är det inte nu för tiden! Nu är de stora luftflottorna beroende av en perfekt organiserad, snabb och ansvarsmedveten markservice för att kunna hålla tidtabellerna i sin världsomspännande trafik. BP Aviation Service känner det som en sporre i arbetet att så många av världens flygbolag anlitar dess tjänster. På flygplatser jorden runt finner man BP-männen med de gul-gröna vingsköldarna — representanter för effektiv service och kvalitetsprodukter från

Anglo-Iranian Oil Company, Ltd.



REPRESENTANT I SVERIGE: SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG