

NR 6 - 13 - 26 juni 1951

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG



**TURISTKLASS I LUFTEN
NYA COMPOUNDMOTORER**

**65
öre**

Kort om flyg jorden runt

DET AUSTRALISKA flygbolaget Australian National Airways har sedan 1936 befordrat 4.150.000 passagerare och avverkat nära tre och en halv miljarder passagerarkilometer. Samma bolag har nu genomfört den första fraktflygningen från Australien till Nya Zeeland, en flygning av sju ton ull som det var bråttom med och som inte kunde gå per båt till följd av en lokal sjömannsstrejk.

*

WIDERÖES FLYSELSKAP i Norge har startat en flyglinje Narvik—Svolvær—Bodø—Narvik med anknytning till DNL:s »hurtigrute». Linjen flygs med en dubbeltur varje vardag. Plan av typ Norseman användes.

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer varannan onsdag

NR 6 — ARG. 1

13—26 juni 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

Annonsavdelning 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

DEN STÖRSTA LAST som någonsin flugits i ett seriebyggt flygplan lyfte helt nyligen vid Long Beach i Kalifornien där en Douglas C-124 Globemaster 2 startade med en totalvikt av 210.000 pounds (över 95 ton). Av vikten var cirka 32 ton simulerad betalande last, som flögs 1600 km, varefter urlastning skedde och planet återvände till utgångspunkten utan att bränslepåfyllning behövde ske. Provet som utfördes av amerikanska flygvapnet var avsett att utröna möjligheterna till överbelastning av denna flygplanstyp, vars högsta tillåtna flygvikt är 80 ton med 22 tons betalande last.

*

NYA TYPER AV FLYGBÅTAR är aktuella för brittiska flygvapnet, som anser att det behövs fler flygbåtar för Coastal Command, som nu använder landbaserade flygplan. I Korea-kriget används flygbåtar av i främsta hand typ Short Sunderland för konvojskydd etc. Det sägs bl. a. att den nya jätteflygbåten »Princess» (140 tons flygvikt) skall användas av RAF för trupptransporter.

*

DEN FÖRSTA READRIVNA trafikflygplanet Comet har nu satts in i provtrafik på Rom och Kairo av det engelska flygbolaget BOAC. Senare skall experimentflygningar göras till Kalkutta. Man räknar med att plantypen skall kunna sättas i reguljär trafik redan nästa år på i första hand linjerna London—Sidney, London—Sydafrika.

*

DEN AMERIKANSKA nya flygplanet Aero »Commander 520» avsett för 5—7 personer, gjorde nyligen en unik provflygning från Oklahoma till Washington. Planet som är tvåmotorigt (två Lycoming på vardera 260 hk) flögs nämligen enbart på en motor från start till landning med samma högsta tillåtna flygvikt som för två motorer (2.180 kg). Plantypen är redan i serieproduktion och första serieexemplaret beräknas kunna levereras redan i september. Commander 520 uppges ha en marschfart på cirka 290 km/t.

*

FOKKER S. 14, det första holländska replanet, har gjort sin första provflygning. Kort efter den första flygningen startade provflygaren Sonderman för andra gången men kunde vid landningen inte få ut stället utan måste buklanda. Skadorna på planet blev dock ringa.

*

FAIs 44:e VÄRLDSKONGRESS kommer att hållas i Bryssel 4—11 juli.



Omslagsbilden

visar Lars Madsén i Radiotjänst, som vid en visit i Malmö under sin Nils Holgersson-flygning med Loopings Yngve Norrvi, fick en härlig segelflygtur (Madséns första) med Karl-Erik Rosenqvist, den glada nunan i baksitsen.

ETT SEGELFLYGINSTITUT har etablerats i Cordoba, Argentina. I styrelsen finner man bl. a. den världsberömda segelflygmeteorologen Walter Georgi (ordförande) och Reimar Horten.

*

TRANS CANADA AIRLINES skall förse sina flygplan med en ny ljuddämpare som man hoppas mycket av. Utrustning för fyra plan har beställts från Canadair och proven blir klara någon gång under sommaren.

*

VICKERS-ARMSTRONGS i England har nyligen provflygitt sitt nya fyrmotoriga reabombplan Vickers 660. Vickers 660 är Englands första fyrmotoriga reabombare och är utrustat med fyra Rolls Royce Avon reamotorer. Några övriga detaljer är icke kända. RAF lär redan ha givit fabriken order på typen.

*

INTERNATIONELLA LINJEFlyget har genom sin organisation IATA inlett samarbete med internationella poliskommissionen (International Criminal Police Commission, ICPC) i syfte att öka säkerheten, förbättra möjligheterna att förhindra smuggling och förenkla pass- och övriga formaliteter.

*

DEN SVENSKA FLYGVÄRDINNAN fyllde fem år den 3 juni, d. v. s. som yrke betraktat! Den dagen 1946 embarkerade nämligen den första svenska flygvärdinnan en DC-3:a. Sedan dröjde det inte så länge förrän de var oersättliga medlemmar av flygplanbesättningarna! Premiären gjordes på de två svenska inrikeslinjerna från Stockholm till Göteborg resp. Luleå. Av de två premiärflygvärdinnorna är

den ena — fröken Viveca Themner — fortfarande i tjänst hos SAS. Till den första svenska flygvärddinnekursen var det formlig rusning. 1.000 aspiranter på 21 platser! Av de 21 första flygvärddinnorna återstår i dag i SAS 9 st. Det vill inte säga lite, då man räknar med att tiden, som en flygvärdinna skall orka med att flyga är 2—2 1/2 år. Resten har slutat av olika anledningar — de flesta för att gifta sig. Dock ingen med en passagerare! I regel har det varit kamrater inom SAS som blivit de lyckliga.

*

AIR FRANCE' linje PARIS—LONDON och retur flyger för närvarande 58 turer i veckan i vardera riktningen, vilket utgör c:a 15.000 platser pr månad. Från 15 juni har AIR FRANCE sammanlagt 67 turer i veckan och 19.000 platser i månaden.

*

FLYGNINGENS ANDEL i den sammanlagda passagerartrafiken över Nordatlanten är i stadigt stegande. Under 1950 befordrades sammanlagt 316.827 flygpasagerare på denna träckan medan per båt befordrades 691.195 passagerare. Flygtrafiken var med andra ord 45,8 % av skeppstrafiken. År 1949 var motsvarande siffra 41,8 %. I likhet med tidigare år har de

tre stora amerikanska bolagen Pan American, AOA och TWA stått för större delen av trafiken men deras andel i den totala trafiken har gått något tillbaka till fördel för de europeiska flygbolagen. År 1950 flög 56,2 % av passagerarna över Nordatlanten med de tre nämnda amerikanska bolagen. År 1949 var amerikanernas andel 60,1 %. Resten av passagerarna fördelar sig på sex europeiska och ett kanadensiskt bolag som upprätthåller reguljär trafik på denna sträcka. SAS flög 1950 22.104 passagerare över Nordatlanten och står därmed som nr 7 med 7,1 % av trafiken. Bland de europeiska bolagen ligger SAS som nummer fyra. När det gäller fraktflyg hade SAS i fjol 9,6 % av den totala trafiken och stod som nr fyra av samtliga bolag. Bland de europeiska bolagen var SAS här nummer två. SAS hade vidare under förra året 5,9 % av den samlade postmängden och var nr sex av samtliga bolag och nr tre bland de europeiska.

En siffra som tydligt visar vilken enorm omfattning flygtrafiken över Nordatlanten har fått är att det under 1950 genomfördes 10.563 reguljära trafikflygningar på denna sträcka. SAS flög 787 av dessa turer. Den genomsnittliga passagerarbeläggningen för samt-

liga turer var 29,4. SAS hade genomsnittligt 28 passagerare per tur.

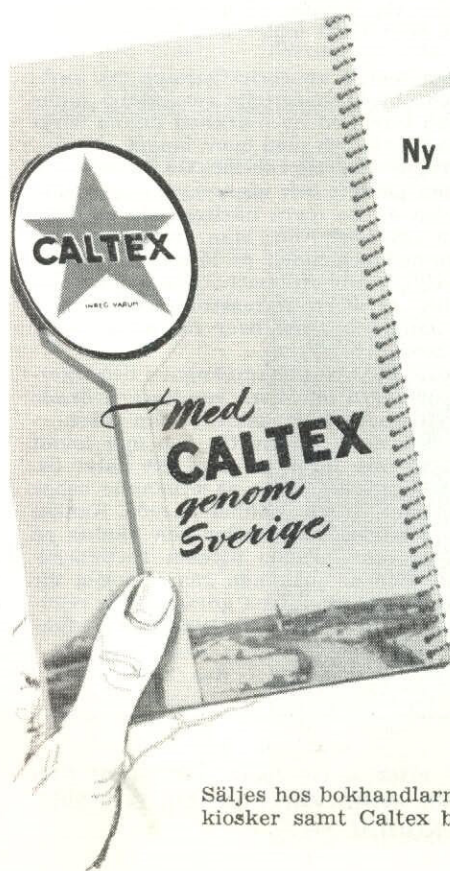
*

BEA:s STOCKHOLMSKONTOR får ny chef. Efter sex år som chef för British European Airways stockholmskontor flyttar nu mr Geoffrey Shannon till Istanbul vid det soliga Bosporen medan mr Ansley Caro kommit från Bordeaux för att föra arbetet vidare vid Norrmalmstorg.

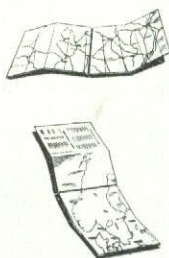
Sedan mr Shannon en vintrig morgon i mars 1945 kom hit för att medverka till uppbyggnaden av fredstrafiken har det hänt en del. Själv påpekar han gärna med ett leende kring mustaschen att BEA då var som ett nyfött barn och SAS existerade överhuvud taget inte. Efterhand som BEA växte till sig och trafiken ökade — med 524 procent sedan 1947 och 100 procent sedan 1949 — måste de nordiska länderna bilda SAS för att kunna konkurrera! Ser man BEA och BOAC som ett enda företag — i varje fall är det ju samma företagare — är de brittiska flygbolagen världens största för närvarande.

Häromdagen flög en DH Comet sträckan London—Cairo på 6 timmar och mr Shannon upplyste att i slutet av 1951 den reguljära tra-

Forts. på sid. 23.



Ny upplaga **CALTEX** populära bilkarta för endast 5:-



Sveriges hela bredd på varje uppslag. Enkelt tumgreppssystem förenklar val av kartuppslag.

På särskilda uppslag tydliga och upplysande stadsplaner med kort beskrivning av sevärdheter.

Vägöversiktsskarta över hela Skandinavien på ett helt uppslag. Överskådlig avståndstabell.

Spiralhäftad och dubbelvikt till fickformat.

Varje Caltex bensinstation är utmärkt med en Caltex stjärna i kartan. Ni kan därför i förväg planera bensinpåfyllningen.

Bättre och billigare bilkarta får man leta efter.

CALTEX OIL AB

Säljes hos bokhandlarna, pressbyråns kiosker samt Caltex bensinstationer.

TURISTKLASS I LUFTEN

Vid internationella lufttrafikförbundets (IATA) konferens nyligen på Bermuda beslöt man på förslag av Pan American Airways att införa turistklass på atlantflyglinjerna från oktober 1952.

Beslutet är på sätt och vis överraskande, eftersom PAA:s förslag under förhandsdiskussionen rönt kraftigt motstånd från de flesta övriga bolag inom IATA, vilka menat att det ännu är för tidigt att införa en ren turistklass på dessa linjer och att man tills vidare borde fortsätta på den inslagna linjen med kraftiga mellansäsongsrabatter. Beslutet att införa turistklassen först från oktober nästa år får alltså på sätt och vis betraktas som en kompromiss, som ger bolagen en smula andrum att vidtaga de åtgärder som är nödvändiga för att möta den inbördes ännu hårdare konkurrensens som otvivelaktigt blir följden.

Detaljerna är ännu inte slutgiltigt utformade men man räknar med att bolagen inte kommer att tillåtas göra mer än 4 turer i veckan. Man har heller inte hunnit definiera begreppet turistklass, och juristerna får kanske en hård nöt att knäcka i detta avseende. Vad menas egentligen med turistklass på sådana sträckor som det här är fråga om? Så mycket är emellertid klart att servicen ombord — flygbolagens för närvarande främsta konkurrensvapen — måste inskränkas till den påverast möjliga. Vidare räknar man med att det blir — eller bör bli — en avsevärd trängsel i planen med ett minimiantal passagerare på 55 i DC-4 och 60 i DC-6. Något som man emellertid mycket väl kan stå ut med under resa på mindre än ett dygn, allrahelst som denna trängsel och brist på komfort resulterar i ett biljettpris som ligger minst 30 % under det ordinarie.

Turistklassen är otvivelaktigt ett steg i rätt riktning för trafikflyget. SAS har visserligen varit mycket kritiskt inställt till turistklassen på atlantlinjerna, inte av principiella utan av ekonomiska och praktiska skäl, men anser sig ändå ha vissa skäl att vara optimistiskt inför möjligheterna att hävda sig mot de stora amerikanska bolagen även efter oktober 1952.

Det skandinaviska flygbolaget har faktiskt redan en turistlinje av verkligt stora mått, »Nattparisaren», som går för pukor och trumpeter och som, trots den kraftiga prissänkningen, inte visat sig ta ifrån de »ordinarie» turerna någon nämnvärd om ens någon trafik alls. Man har helt enkelt lyckats erövra ett helt nytt klieenel, och det tror man skall vara möjligt även med turistklassen över Atlanten.

SAS service är världsberömd och har i hög grad bidragit till att göra bolaget konkurrenskraftigt på världsmarknaden. När nu servicevapnet slås bort, vilket i och för sig är en egendomlighet med tanke på att förslagsställaren PAA är ett av de bolag som hårdast gått in för servicekonkurrensen, kunde man tro att det relativt lilla SAS skulle råka i verkliga konkurrenssvårigheter — vilket väl för övrigt i någon mån varit PAA:s avsikt. Man är emellertid inom SAS ganska optimistisk och hoppas på god utdel-

ning av det mycket stora förtroende som bolaget kunnat arbeta fram, ett förtroende som också är mycket stort i USA. SAS möter den hårdare konkurrensen med sin utomordentliga tekniska service, när den nystekta kycklingen, de djupfrysta jordgubbarna och de bekväma fätöljerna inte får användas längre.

Ett aber är onekligen SAS:s uppenbara brist på både flygplan och besättningar. Det är utomordentligt viktigt att flygplanparken hinner ökas ut före oktober 1952 och man får hoppas att den stora beställningen av flygplan av typ DC-6B, som skall börja levereras i januari 1952, verkligen hinner effektueras från den amerikanska fabriken innan »turistkriget» över Atlanten bryter ut på allvar.

Beträffande besättningarna, så har SAS nu ett 60-tal skandinaver under utbildning, och det är tänkbart att man får ta in ännu flera. Sextio man är mycket folk, men man skakar inte fram flygplanbesättningar i en handvändning för så ansvarsfullt och krävande jobb som långdistanstrafik utgör. Det är emellertid möjligt att de 60 som nu skolas hinner bli så pass rutinerade att de kan ersätta åtminstone en del besättningar på de kortare linjerna, vilka i sin tur efterhand kan placeras på långlinjerna.

Karakteristiskt för åtminstone det skandinaviska trafikflygets situation i dag är att det finns mer arbete än vad som kan uträttas med de resurser i personal och materiel som just nu står till förfogande. Den situationen är onekligen bättre än den motsatta som rädde för bara några år sedan och kan säkert anses vara ett resultat av den stramare ekonomiska politik som förts under den senaste tiden.

Det finns även behov av turistflygning på kortlinjerna, och om de materiella resurserna fanns i dag skulle utan tvivel en ny marknad kunna börja upparbetas, kanske till och med inom landet.

I det fallet frågar man sig om inte SAS i och med omorganisationen på sätt och vis tvingats att ställa sig litet vid sidan av de mera närliggande aktuella trafikproblemen och -behoven. Man tvingas nu inrikta sig nästan helt och hållet på långlinjetrafiken, och kortdistansflyget blir eftersatt. Detta har sin naturliga förklaring; ju större intresseområde ett företag får, desto mindre blir det över för mera lokalt inriktade aktioner.

Man får hoppas att SAS:s framgångar i den internationella konkurrensen inte bara resulterar i ökade inkomster och större konkurrenskraft utan också — så småningom — i nya initiativ för den mer lokalt betonade trafiken. Den lever nu bara ett halvt liv. Vilket inte alldeles säkert beror på bristande behov eller brist på intresse från allmänhetens sida. Kanske ligger det nya och rika marknader och väntar på upptäckt inom det fortfarande mycket trafikbehövande Sverige. Tiden är måhända snart mogen för nya experiment, som borde kunna göras nu när regulariteten — den mycket länge eftersträfvade — faktiskt åstadkommits.

Bliv ombud för

Looping

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

Flodhästar och krokodiler

Bischoffusvenskarnas fritidsnöje

Sid Roland Rommerud och Bo Dahlin fortsätter här sitt reportage om de svenska flygarna i Etiopien och berättar den här gången i ord och bild om äventyr på afrikanska jaktmarker.

Text: Sid Roland Rommerud.

Foto: Bo Dahlin.

Svenskbyn i Bischoftu ligger på 1.900 meters höjd, men ligger ändå så lågt som möjligt med tanke på malariamyggor, tsetseflugor och andra av denna världsdels farligaste »vilddjur». Kommer man bara tvåhundra meter lägre så är man genast nere i malariaområdet.

Men det är svårt att motstå frestelsen att pröva sin jaktlycka i Dankaliöknen, vid Awash-floden eller omkring Flodhästsjöarna, där det vimlar av villebråd. Och har man bara fått injektioner mot de vanligaste afrikasjukdomarna så klarar man sig som regel. Mot malaria använder man numera inte china utan paludrin som visat sig vara effektivt.

Större delen av svenskolonins manliga medlemmar — ja, en hel del av de kvinnliga också, för den delen — försummar inte chansen att gå på *safari*, det bevisar de många jakttroféerna som pryder svenskvillornas väggar.

Det är förresten i just dessa delar av Etiopien som den planerade stora skandinaviska jaktexpe-

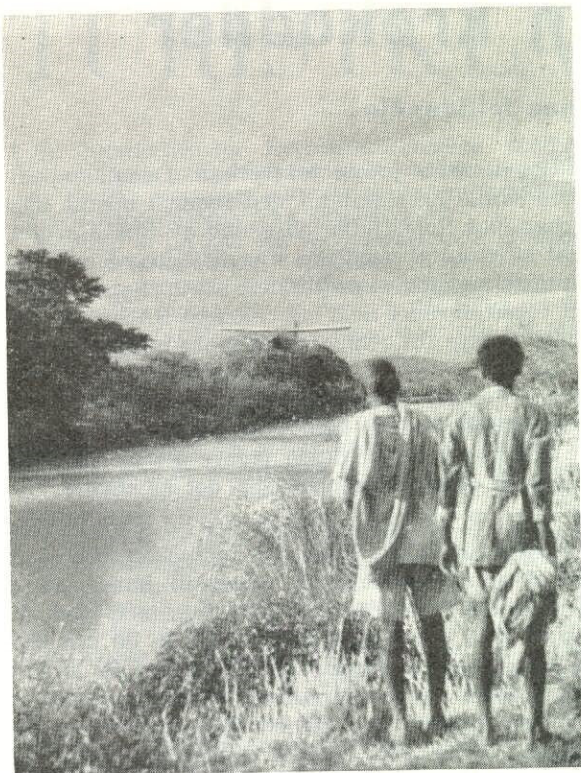
ditionen skall pröva jaktlyckan. Denna expedition skulle ha flugit hit ned redan i höstas men resan blev uppskjuten på grund av Korea-kriget. Ett stort antal nordiska storviltjägare har också anmält sig och expeditionen skall flygas direkt ut i jaktområdet med ett chartrat SAS-plan. Initiativtagare till denna första stora nordiska jaktexpedition i Afrika är meteorologen Tage Sivall (nu i Beirut) samt flygkapten Henry Engström i Stockholm, vilken skall föra planet.

Och nog kommer dessa jägare att få sitt lystmäte på djur och upplevelser, det är säkert.

VI HAR KUSKAT OMKRING i dessa djurrika trakter en del dygn och intrycken har varit så färgstarka som man någonsin kan begära. Avstånden är stora här i Etiopien, men med ett av de små privatplan som några av de svenska mekanikerna i Bischoftu skaffat sig går det kvickt att komma till de djurrikaste trakterna. Just nu är emellertid bara Daniel Rundströms kärra igång. Under den senaste semestertrippen till Nairobi i Kenya kraschades ett av planen på flygfältet i Nairobi och ett annat nödländade i en otillgänglig trakt på gränsen mellan Etiopien och Kenya. Ingen skadades men Daniel, »Rundis» vanligtvis kallad, och Lasse Larsson fick göra en liten natt promenad på några dygn innan de kom till civiliserade trakter. Till historien hör att Lasses och Rundis' enda packning vid det tillfället utgjordes av var sin — smokingkostym. Men naturligtvis klarade de sig helskinnade från det äventyret också, även om hemfärden i stor ut-

Daniel Rundström (»Rundis») t. v. och Ingvar Aspliden (»Aspis») har landat med sitt plan vid Awash-floden och går på krokodiljakt.





Ingen ovanlig syn för infödingarna vid Awash-floden. Ett av svenskarnas små privatplan kommer på lördagseftermiddagen. Det skall jagas krokodiler...

sträckning fick ske per åsna. Och planet är de just nu i färd med att transportera hem, bit för bit. Platsen där de nödländade är en svåråtkomlig bergssluttning och för att få ned planet till trakter där bilar kommer fram har de energiska mekarna varit tvungna att hugga upp en gata genom skogen och buskaget. Det är friskt folk i Bishoftu!

ATT FLYGA PÅ LÅG HÖJD över Etiopiens stäpper och öknar är något av en sensation. Stora hjordar av zebror och bufflar flyr i vild panik och när man brummar fram över Awash-floden, ser man otaliga krokodiler som ligger och solar sig på stränderna. När motorbullret väcker dem glider de blixtnabbt ned i vattnet. Krokodilerna kan förflytta sig förvånansvärt snabbt även på land, det får man klart för sig när man i den brännande solen ålar sig fram invid flodbädden och försöker få dem inom skotthåll.

Det är ingen lätt sak att jaga krokodil, det kommer man snart underfund med. Skottet måste träffa ett nervcentra strax ovanför krokodilens framben. En träff i någon annan del av kroppen förlamar ej krokodilen, utan den kan kasta sig i vattnet och försvinna, även om den är dödligt sårad, det har vi haft tillfälle att konstatera. Dessutom har vi betydligt större respekt för Awashflodens vasstandade invånare än vad t. ex.



»Rundis» — Daniel Rundström från Ljusterö och »Aspis» — Ingvar Aspliden från Kalmar tankar för en utflykt till Awash-flodens krokodiler.

Rundis har. Under en av våra utflykter sköt han en krokodil på flodens motsatta strand — och medan meteorolog Ingvar Aspliden sköt i det gyttjiga vattnet för att hålla andra krokodiler på avstånd, simmade Rundis lugnt över och hämtade bytet.

ETIOPISNS VULKANLANDSKAP bjuder fantastiska synintryck från luften. Man flyger över vulkanberg, vars kratrar blivit ärggröna, över sjöar, öknar och stäpper med ett vimmel av villebråd. Man brummar fram över infödingsbya. och kamelkaravaner. De långflygningar som svenskarna emellanåt får göra är också populära, intygar kapten Håkan Svedberg, som bl. a. brukar utföra guldtransporter för etiopiska staten.

— Var fjortonde dag flyger vi med guldsand från den sydöstra delen av landet till Addis, berättar han. Guldets har vaskats fram vid flodbäddarna och är ett välkommet tillskott till statskassan. Men etiopierna litat inte riktigt på moderna vikter utan använder sig av ålderdomliga gamla silvermynt, Maria Theresethaler, som lägges i den ena vågskålen medan den andra fylls med guldsand. Själva invägningen sker också under betryggande säkerhetsåtgärder, med beväpnade vakter utanför dörren. Och kontrollanten från banken som följer med i planet är också

beväpnad. Skulle man bli nödsakad att gå ned någonstans i vildmarken så är det nog motiverat att ha vapen med sig. Jag har ofta haft omkring 200 kg rent guld i planet.

JAG SITTER UNDER ETT GAMMALT TRÄD längst ut på en udde i Flodhästsjöarna. De torkade lianerna hänger ned från trädkronan som ett draperi och det är relativt svalt här i skuggan. Men det är ju tidigt på morgonen och solens hetta är ännu inte så intensiv.

Jaktkamraterna Sievert Kallberg, Ingvar Asp-liden, Sten-Erik Gemming och Bosse Dahlin är på väg runt sjön för att få sjöns flodhästar inom skotthåll — inte för gevären, men för kamerorna. De flytande köttbergen är nämligen fridlysta. Vilket däremot inte krokodilerna är. Det är därför som jag sitter här och lurpassar med geväret osäkrat. Enligt vår svarte bössbärare brukar krokodilerna krypa upp på den här udden för att sola sig. Men det är tydligen för tidigt på dagen. Krokodilerna kommer upp först när det blir riktigt hett i luften. Förresten så har jag ingen brådska och det är riktigt skönt här i skuggan.

OCH LÅNGTRÅKIGT ÄR DET INTE. Flodhästsjöarna gör skäl för namnet. Dygnet runt

ekar flodhästarnas böl mellan bergväggarna. Just nu ser jag ett tiotal djur ute på det solglitterande vattnet. De ligger nästan orörliga i vattenbrynet och smälter första morgonmålet. Då och då ger de ifrån sig ljud som påminner om ångbåtar i dimma.

Vi kom hit till Flodhästsjöarna sent i går kväll och slog läger borta i en vik. Vi färdades med bilar den här gången och de dåliga vägarna tar på krafterna. Likaså värmen och dammet ute i öknarna och savannerna. Men trots detta hade jag svårt att sova. Man har inte fått rätta vanan ännu att ligga under bar himmel och lyssna på vildmarkens alla ljud. Flodhästarnas konsert pågick natten igenom och de flytande köttbergen fäste inte något som helst avseende vid vår flammande brasa. Flodhästarna var ibland bara ett litet stycke från stranden.

Lugnare blev det inte heller när plötsligt ett gäng infödingar kom tassande i mörkret och slog läger några meter därifrån. De pratade och väsnades natten igenom och vetskapen om att våra mörka grannar tillhörde gallastammen gjorde inte det hela bättre. Gallafolket i de här trakterna har inte särskilt gott rykte och de har ett lidelsefullt intresse för skjutvapen.

Forts. på nästa sida

»Svenskbyn» ligger underbart vid en himmelsblå kratersjö med kejsaren som närmaste granne — det vita palatset vid stranden. Ungkarlarna bor i radhusen t. v. medan de gifta svenskarna bor i villor.





Ett gäng unga etiopiska flygare som utbildas av svenska lärare.

ETT GÄNG SVENSKAR FRÅN BISHOFTU befann sig här vid Flodhästsjöarna för en vecka sedan. Deras utflykt slutade litet snopet. Innan de över huvud taget hunnit pröva jaktlyckan på krokodilerna och vildsvinen var de berövade sina gevär och sin ammunition. Infödingarna uppträdde mycket hotfullt och då det var damer med, ansåg svenskarna det för riskabelt att göra motstånd. Galla pysslar gärna med rövarens uråldriga hantverk och distriktets guvernör har svårt att få någon riktig ordning här.

Nåja, vi blev ju inte överfallna, men sömnen blev i alla fall litet orolig. Varje gång man väcktes av flodhästarnas bölande eller infödingarnas snatter så kontrollerade man att geväret låg kvar intill sovsäcken.

*

ETT SKOTT HÖRS PLÖTSLIGT alldeles i närheten och när jag yrvaken tittar upp, ser jag en stor krokodil kasta sig i vattnet och försvinna. Den har krupit upp på stranden utan att jag märkt någonting. Nej, mina talanger som jägare är inte mycket att hurra för.

Bosse Dahlin kommer utklivande från ett snår med sin Husqvarna i högsta hugg. Jaktkamraterna intygar att Bosse inte skjutit bom — men skottet träffade i krokodilens huvud och det räcker inte för att bytet skall vara säkrat. Och det är ingen mening att söka efter krokodilen i gytjan.



Svenska B-17 på patrullflygning över Etiopien.

— Den flyter inte upp förrän om ett par dygn. Om den inte dessförinnan ätits upp av sina kamrater, förstås, säger vår svarte bössbärare.

Och så är det bara att knalla vidare i den tilltagande hettan. Nu är krokodilerna i den här viken varnade, så vi får pröva jaktlyckan någon annan stans.

Nästa nr av Looping

ägnas till största delen vårt flygvapen med anledning av dess 25-årsjubileum. Den 1 juli är det exakt 25 år sedan flygvapnet officiellt blev ett självständigt vapenslag.

Nya Compoundmotorer

av Ch. Birch-lensen

Varje kolvmotor arbetar ju genom att kolven trycker samman kall gas till en mindre volym och sedan pressas tillbaka till samma utgångsläge av långt hetare förbränningsgas, vars tryck vid utblåsningen avsevärt överstiger ingastrycket. Efter detta konstaterande delar sig historien om compoundmotorn historiskt och tekniskt i tre akter.

En flygmotor bör helst inte ge stor effekt bara vid marken. Med en given cylindervolym beror effekten på hur stor luftmängd som per tidsenhet kan fås att arbeta i den. Luftmängden kan ökas med högre varvtal och genom att tillföra ingasen under högre tryck.

Förkompressorn har till uppgift att öka mängden arbetsgas i motorn och redan på tjugotalet började man förse flygkolvmotorn med förkompressor som upp till en viss höjd höll trycket vid ett konstant, önskat värde. Centrifugalkompressorn, som alltså är den vanligaste typen, drevs via en växel av motorns vevaxel och skickade ingasen till cylindrarna förbi en stryp-anordning, som med manuell eller automatisk inställning tillsåg att trycket blev det önskade eller i varje fall inte överskred vad cylindrarna kunde tåla.

På låg höjd och vid vid fullvarv krävde på så sätt kompressorn en avsevärd del av motorns axeleffekt som gick förlorad vid bortstrypningen av trycket. På större höjd återfördes allt större del av kompressoreffekten till motorn genom ingasen vilket samtidigt med att mottrycket för avgasen sjönk gjorde att axeleffekten steg. Först då strypspjället på stor höjd ställdes vidöppet utnyttjades kompressorn fullt och då blev också axeleffekten maximum. Över denna liktryckshöjd sjönk effekten åter. (Om än skrivet som imperfektum gäller det sagda självfallet än i dag).

Precis samma system användes också på landbacken och sjön för att få större motoreffekt. Det större trycket och den ökade luftmängden betyder att motoraxeln får ett effekttillskott som är avsevärt större än vad kompressorn kräver.

Emellertid var det redan tidigt självklart att vinsten skulle bli ändå mycket större om man kunde driva förkompressorn utan vevaxelns hjälp genom att utnyttja övertrycket hos avgaserna. Början gjordes i Schweiz, där ingenjören Büchi lät avgaserna från en dieselmotor passera genom en turbin, som drev en förkompressor, som motade in luften i cylindrarna under övertryck.

Från Storbritannien annonseras i dagarna i största korthet tillkomsten av två nya »composite» motorer nämligen Napier Nomad och Bristol Olympus, som avförts från hemliga listan. De är de första brittiska i sitt slag och finnes omnämnda i Looping nr 4.

Det finns överhuvudtaget inte många sådana flygmotorer i världen och därför kan det måhända vara av intresse att här beröra motortypens tillkomsthistoria.

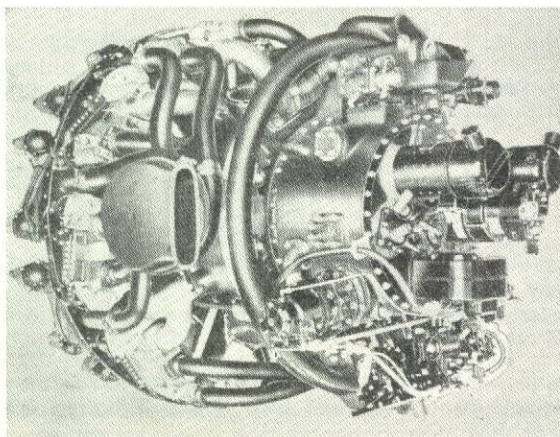
Redan 1923 försökte man hos Bristol i England tillämpa Büchis system på flygmotorer. Vinsten är ännu mer påtaglig i luften än på markbundna motorer för om ingastrycket hålles vid en konstant nivå, t. ex. en atmosfär, så förblir också avgastrycket konstant med ökande flyghöjd varvid tryckskillnaden genom turbinen ökar och kompressorn alltså får större effekt ju högre upp man kommer. Ett bättre samarbete kan knappast tänkas och höjd-effektkurvan för en motor med avgasdriven förkompressor blir en vackert krökt linje, långt fördelaktigare än den för motorn med vevaxeldriven kompressor.

Bristol var emellertid för tidigt ute. Hur riktig tanken än var hade man inte de varmstarka material som fordrades för att Büchisystemet framgångsrikt skulle kunna tillämpas på flygmotorer.

Inte förrän vid början av andra världskriget nådde motorer enligt detta system serietillverkning. Minnesgoda läsare erinrar sig utskärningen på ryggsidan av Lockheed Lightnings bommar, där avgaserna strömmade ut genom turbinen. Samma installation fanns också på Boeing B 17 och Thunderboltjaktplanen.

Självfallet (kan man säga) behövdes också vid

Wright Turbo-Cyclone 18.



avgasdriven kompressor ett strypspjäll för reglering av ingastrycket. Låt säga att kompressorn vid fullvarv levererade gas (eller luft) med tre gånger ytterluftens tryck och högsta tillåtna ingastrycket var 1 ata. Då måste trycket i ingaledningarna strypas med ett spjäll som öppnas helt först då flygplanet är så högt att ytterlufttrycket är $1/3$ ata.

Av ovanstående följer att flygkolvmotorn med avgasdriven förkompressor visserligen lämnar högre axeleffekt än den med vevaxeldriven kompressor därför att kompressorn drivs med energi som annars försvinner till ingen nytta alls — men också på detta sätt slösas en del av avgasenergin bort därför att den inte kan utnyttjas på låg höjd.

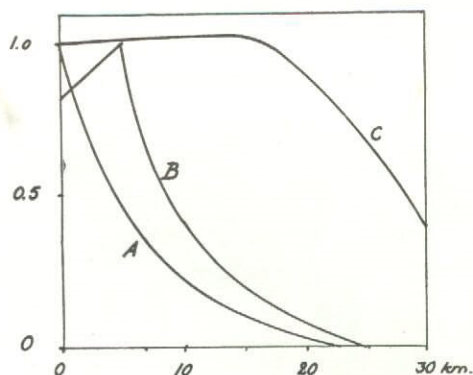
Ytterligare ett tankesteg ligger bakom fullbordandet av den klassiska flygmotorn i compoundmotorn.

Allt tyngre flygplan byggs för allt längre flygsträckor. För att inte startsträckorna skall bli orimliga är det nödvändigt (även efter start-raketernas tillkomst) att piska fram största möjliga starteffekt ur motorerna. Direkt insprutning av bränslet, ev. också kylvätska i form av vatten och metylalkohol, i cylindrarna höjer starteffekten avsevärt och har också praktiserats.

Det yttersta medlet är att också vid marknivå utnyttja avgasenergin tillfullo genom att via en reduceringsväxel låta avgasturbinen driva på motorns vevaxel. Förkompressorn drivs i sin tur åter av vevaxeln så att ett slutet kraftsystem åstadkommes.

Såvitt förf. är bekant var Wright Turbo-Cyclone 18 den första motorn enligt det nya systemet. Den utvecklades ur en standard R-3350 motor, som försågs med tre stycken avgasturbiner (vardera matad genom 6 ledningar från närliggande cylindrar) vilka över en växel drev på motoraxeln.

Verkningsgraden för avgasturbiner av förelig-



Relativa motoreffekten som funktion av flyghöjden vid ett givet varvtal. A = motor utan förkompressor. B = motor med vevaxeldriven förkompressor. C = motor med avgasdriven förkompressor. Kurva över compoundmotor ej känd men ligger antagligen ca 20 % över »C».

gande typ och storlek torde inte överstiga 70 % och det säger en del om tidigare bortkastad avgasenergi att Turbo-Cyclone ger 20 procent högre effekt än sin föregångare.

Genom arrangemanget vinner man alltså antingen 20 procent högre effekt eller sparar 20 procent i bränslekostnad eller vinner 20 procent i flygsträcka, hur man vill se saken.

Att Bristol och Napier nu annonserar tillkomsten av var sin motor enligt »det fulländade systemet» betyder mera än blott och bart två nya motorer.

Sedan några år tillbaka har icke minst britterna själva stormat fram med utvecklingen av propellerdrivande gasturbiner för speciellt det kommersiella flygets räkning. Gasturbinerna har mycket på creditsidan som fullt berättigar och förklarar evolutionen: låg effektivitet, vibrationsfrihet, kort varmkörningstid, låga underhållskostnader etc. etc. De körs också med betydligt billigare bränsle än kolvmotorerna — men tyvärr konsumerar de avsevärt mycket mera av detta bränsle räknat i gram per hk-timme.

Åtskilliga gasturbindrivna och t. o. m. några reaktionsdrivna trafikplan är nu i luften och vederbörliga kalkyler belyser samtligas fördelar framför flydda dagars kolvmotordrivna plan.

Ändå är deras tid ännu allt för kort för att lönsamhetskalkylen skall kunna tecknas med guldskrift. Det är t. ex. tänkbart att de gasturbindrivna planen verkligen är fördelaktiga blott på kortare flygsträckor där den låga motorvikten inte överväges av den större bränsleförbrukningen. För en lekman är jämförelsekalkylen omöjlig att utföra med sin svåröverskådliga och stora mängd inverkan faktorer.

Compoundmotorn har i konkurrensen ett säkert kort — en bränsleekonomi, som gasturbinerna inte kan och säkerligen aldrig kommer att kunna uppnå. Det betyder inte att ett compounddrivet trafikplan blir billigare än turbinplanet att flyga en viss sträcka men däremot att förhållandet mellan start- och landningsvikt efter flygningen kan bli närmare 1, d. v. s. att det compounddrivna åtminstone på längre sträckor sannolikt kan ta större last och alltså ge högre inkomst.

Nästan samtliga gamla tillverkare av flygmotorer har under senaste decenniet tagit upp utvecklingen av reaktionsmotorer och gasturbiner på sitt program. Representanter för flera av dem har sedan länge förklarat att om ännu något år tionde kan man vänta att de flesta flygplan kommer att vara drivna av gasturbiner med eller utan propeller. Men det ligger ett ofattbart kapital nedlagt under femtio års arbete med kolflygmotorn, som man inte utan vidare kan slänga på sopbacken.

Min tro är att compoundmotorn ännu i lång tid kommer att ge en hygglig ränta på kapitalet.

Världsrekord med Klemm

Jan Christi, norsk flygkapten i SAS och bosatt i Sundbyberg, har återigen framträtt som sportflygare av högsta världsklass i detta ords verkliga betydelse. För någon tid sedan satte han världsrekord på 1000 km bana för kolvmotordrivna landflygplan i viktsklass 500—1000 kg flygvikt. Den 24 maj i år gjorde han om bravaden tredubbelt och satte nya rekord både på 2000 km, 1000 km och 100 km.



Rekordflygningen gjordes med en Klemm 35 D, modifierad högst avsevärt av Christi själv. De väsentligaste modifikationerna består i att framsitsen »fyllts» med en kraftig bensintank och övertäckts. Tanken kan lätt lyftas bort om man vill ha sitsen ledig för passagerare. Föraren sitter under en droppformad plexiglashuv, landstället är av s. k. enbenstyp med hjulkåpor. Propellern är specialgjord av Rudolf Andersson i Västerås på Christis egna beräkningar, kallas kort och gott för »Rulles special» och har extra stor stigning för att ge högre marschfart.

Bränslet är alltid ett krus när det gäller långflygningar. Christi har lyckats få in tankar för en maximal bränslelast av 328 liter, vilket med en bränsleåtgång av 20 liter i timmen (den topptrimmade motorn drar inte mera) ger nära 16 1/2 timmes aktionstid. Under »träning» har Christi över Oslo gjort en flygning på 14 timmar men hade den här gången inte fyllt på bensin »för mer än» 13 1/2 timme. Startvikten var ändå 817 kg, vilket var så mycket att specialtillstånd för starten måste inhämtas.

Triangelbanan på 1000 km går Bromma—Förnebu (flygplatsen vid Oslo)—Svenshögen—Bromma. Den är uppmätt på Christis egen bekostnad, godkänd som världsrekordbana av FAI och är så exakt att felet begränsas till plus minus 30 m. En 100-km-bana har på samma sätt lagts upp på triangeln Skå Edeby—Erlinghundra kyrka—Kulla kyrka—Skå Edeby. Felet på den är högst 6 meter!

Genomsnittshastigheten på 2000 km blev 178 km/t och hela den flygningen tog 11 tim. 14 min. 58 sek. Sista varvet flögs på 5 tim. 28 min. 57 sek. och gav en genomsnittshastighet av 183 km/t. Därmed satte Christi inte bara nytt

världsrekord på 2000 km, utan förbättrade också sitt eget världsrekord på 1000 km med 39 min.

Omedelbart efter att de 2000 km var flugna fortsatte Christi till Skå Edeby där han startade en flygning på 100-kilometersbanan. Resultatet blev även där världsrekord i klassen med en genomsnittshastighet på 206 km/t och tiden 29 min. 03 sek.

Hela flygningen den 24 maj tog 12 timmar och 15 minuter, vilket man får säga är ett mer än gott dagsverke, men så blev också resultatet tre nya världsrekord, vilket är mer än de flesta kan skylta

med. Vi gratulerar Jan Christi och undrar om inte någon svensk också kunde tänkas vilja pröva på att rekordflyga. Det går an att försöka med Jan Christis Klemm som uppges vara till salu. Den är visserligen topptrimmad, men det kan ju tänkas att det går att ta ut ännu litet mer av den...!

Christi ämnar i fortsättningen ägna sig åt rekordflygningar i den lättare klassen, flygvikt under 500 kg och håller för den skull på med att utrusta gamla fina BHT »Beauty», som han tror kommer att ge ännu flera rekord. Vi får kanske anledning återkomma.

TRESITSIG HELIKOPTER

finns det nu i Sverige sedan Ostermans Aero fått en av sina Bell-47 modifierad efter amerikanska ritningar. Modifieringsarbetena har gjorts på Bromma av Ostermans egen personal, och helikoptern är redan i tjänst i sin nya version. Ändringarna består huvudsakligen i att förarkontrollerna helt flyttats över på vänster sida. All DK-utrustning har tagits bort och de tre platserna är arrangerade i en rad sida vid sida. Helikoptern får i stort sett samma prestanda med tre som med två personer ombord.

DK-INSTRUKTÖRSKURSEN på Vinninga vid Lidköping har som resultat medfört att vi fått ytterligare åtta DK-instruktörer inom vårt segelflyg. Kursen har letts av

Herje Westrin och Lennart Ståhlfors. De nyutexaminerade DK-instruktörerna är: Åke Andersson, Eskilstuna, Olof Berrek, Stockholm, Kurth Eklund, Alleberg, Olov Henell, Linköping, Härje Kjellberg, Östersund, Carl-Olov Roslin, Malmö, Erik Vestling, Västerås, Rune Willén, Linköping.

Av dessa åtta är Vestling den enda som enligt de nya bestämmelserna fått genomgå denna kurs utan föregående motorflygutbildning. Han har klarat sig lika bra som de övriga. Kursen har givit mycket flygning och betecknas som den kanske mest givande sedan KSAK började utbildningen av DK-instruktörer. Inte mindre än 600 segelflygstarter har hunnits med på de fyra veckorna plus den mycket omfattande teoretiska utbildningen.

3-sits Piper Super Cruiser

med org. Edoflottörer samt hjulställ. 100 hkr motor m. självstart. Total gångtid 277 t. Flygplanet är f. n. i behov av mindre översynsarb. för erhållande av luftvärdighetsbevis. Visas på Lindarängen.

OSTERMANS AERO AB

Tel.: lokal 67 69 70 - riks 60 05 15

Söndagsvisit hos klubbarna

I vårens granna flygväder har det varit svårt att motstå flyglustan, och som en stilla förberedelse till den långa »Nils Holgerssonresan» med Lars Madsén, som omnämndes i förra numret slog sig red. samman med gamle klubbmannen, förre Allebergschefen och numera Cub-försäljaren i Nyköping Walle Forsslund och gjorde härom söndagen en rundtur till några av våra klubbar i mellan-sverige.

Det var full fart på verksamheten överallt. Inte bara i Stockholm, där Stockholms Flygklubb i den tidiga morgonen höll på att organisera för deltagande i civilförsvarsovningar senare på dagen och hos Stockholms Segelflygklubb på Skarpnäck, där Otto von Köhler höll på med slutspurt i den första kombinerade C- och S-kursen för året, utan även i Eskilstuna, Västerås och Vängsö, där Forsslunds »Super Cub» (som vi återkommer till i ett senare sammanhang) smög sig ner mellan vinsch- och flygstarterna.

Segelflygintresset ser ut att bli bra även i sommar och överallt rapporterades det bra elevtillströmning. Några märkvärdigare prestationssegelflygningar har ännu när detta skrives inte gjorts, men säsongen är bara i början, och inte minst Rikssegelflygtävlingen sätter sina tydliga spår i klubbarnas förberedelser.

USA-MÄSTERSKAP i segelflygning anordnas på Harris Hill vid Elmira, New York 4—12 juli. Det är 18:e gången dessa mästerskap anordnas vid Harris Hill.

*

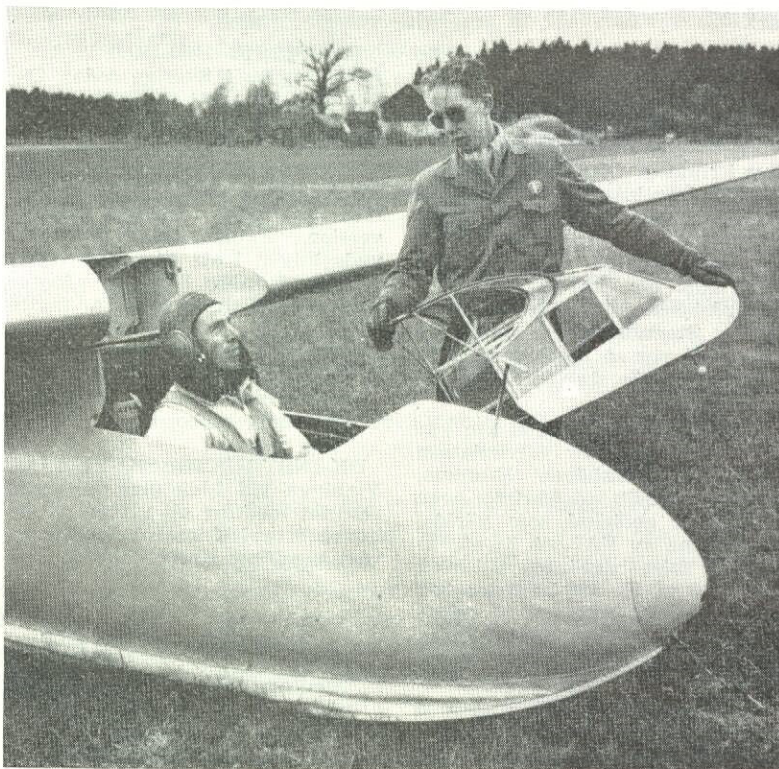
Nytt världsrekord i hastighetsflygning på triangelbana 100 km med flersitsiga segelflygplan har satts av fransmannen R. Fonteilles (deltog i VM i Örebro i fjol) och R. Lamblin. Rekordet lyder på 65,981 km/t och sattes den 5 maj.

*

VÄDERLEKSRAPPORTEN i radio för segelflygare uteblir i år. Radiotjänst anser sig inte kunna avstå de futtiga sekunderna efter nyheterna klockan åtta på morgnarna på grund av för stor belastning av programmet.



På Vängsö driver Östra Sörmlands Flygklubb större delen av sin segelflygverksamhet. Primus motor är sedan gammalt Karl-Göran Klevstigh, som här provflyger en SG-38 innan han släpper upp eleverna över den granna Sörmlandsterrängen — och innan han som vanligt far till sin Allebergs-tjänst och överläter Vängsöjobbet åt andra instruktörer.



Lennart Berner i Västerås Flygklubb sätter sig till rätta i klubbens Olympia för premiärstarten som gav drygt 2.000 m. Sin havererade Weihe får inte klubben klar förrän nästa vår.

Eskilstuna Flygklubb ligger väl framme i verksamhetsstatistiken varje år. Nu håller man på att rätta till det med åren ganska tuviga fältet och får om ett par år ett verkligt förnämligt tillhåll. Materiel har klubben gott om och den är också i sällsynt prima skick. Ett lotteri med 15.000 lotter har klubben igång, och det lär ge god vinst, för på tre månader har medlemmarna sålt inte mindre än 13.000 lotter. Vi tror inte det kommer att bli någon lottsedel över i det lotteriet, därtill arbetar försäljningsavdelningen med kassören och urmakarmästaren Carl Molin i spetsen alltför effektivt. På bilden till höger har han just satt sig i en av klubbens Grunau Baby för en start, påtittad av gruppchefen-instruktören Erik Arnstahl (t. h.) och sekreteraren Bertil Wikman. Nedan: E-tunas nya, egenhändigt konstruerade och byggda vinsch med 140 hk motor. Den SG-som »hänger i tampen» på bilden är rena lättgodset för den apparaten.





Kände modellflygstjärnan Bertil Börjesson (t. h.) var bas och hjälpreda för göteborgarna och hjälper här välbyggande Roald Olsson med startförberedelserna.



Tekniska Muéets intendent Torsten Althin ordnade sin vana trogen en fin utställning av deltagarnas vackra modeller och visar här en detalj för fru Dagny Enell i Aeroklubben.



Tempotävlingen

lyckat experiment

Som man räknat med blev Tempotävlingen en succès av stora mått. Den gick 26—27 maj i Stockholm med 28 modellflygare från så gott som hela landet, av vilka bara en uteblev — och han hade laga förfall eftersom han inte fick permission från sin militärtjänstgöring. De 28 hade tagits ut genom klubbarna och bjöds på både resan och uppehållet i Stockholm under finaldagarna. Att detta var populärt är givet, och den kverulant som gnällde över att arrangörerna inte bestod även buss- och spårvägsbiljetter behöver man väl inte fästa så stort avseende vid...

Det var Tempo AB som betalade fiolerna för denna originella tävling genom sin mycket flygintresserade och generöse chef Gösta Ahlén.

Första finaldagen samlades man till byggtävling i Tekniska Muséet, där intendent Torsten Althin på känt manér ordnat det så trivsamt som man någonsin kan begära. Någon reklam för evenemanget hade man inte vågat sig på eftersom det hela var ett experiment, men det var faktiskt synd, ty det var både roligt och lärorikt att gå omkring vid långborden där de tävlande satt trä-

get jobbande med sina modeller och att det var eliten som byggtävlande behövde man inte tvivla på när man såg de färdiga modellerna. Juryn som bestod av den synnerligen välmäntade trion Arne Blomgren, Rune Andersson och Ragnar Odenmann, representerande den absoluta eliten inom svenskt modellflyg, hade det ganska benigt att sära de tävlande åt men klarade det hela till allmän belåtenhet mycket tack vare de ytterst detaljerade tävlingsbestämmelserna.

Byggtävlingen gav följande resultat för de främsta:

Välbyggnadsmomentet: 1) Roland Olsson, Göteborg; 2) Erik Ekberg, Stockholm; 3) Bengt Trygg, Orsa.

Snabbyggnadsmomentet: 1) Göran Karlsson, Kumla; 2) Kjell Sjöström, Umeå; 3) Charles Moberg, Göteborg.

Flygtävlingen gick på Gärdet på söndagen i ett nästan alltför bra termikväder och med delvis rekordbra resultat. De flesta av Stockholms tävlingslediga modellflygare hade tagit sig ut till Gärdet och fick sällskap med de vanliga söndagsflanörerna, men annars var det inte heller här någon

Forts. på sid. 22.

Nedan t. v.: Tage Andersson i Vederslöv hade litet otur då hans modell i första starten kolliderade med en motorcykel. Allt vad som blev kvar av kroppen håller Tage i handen. Han monterade emellertid på den kropp som han byggt i tävlingen dagen innan, reparerade upp vingen så gott det gick och startade igen, med gott resultat. I sista starten flög modellen bort för alltid, så det blev inte mycket kvar att ta med hem till Vederslöv den gången, utom en fin Tempopokal och diverse nyttigheter som prissamlingen bestod av. Nedan: Tyko Stark delar ut pris till Jan Nilborn, som vann den sammanlagda tävlingen.



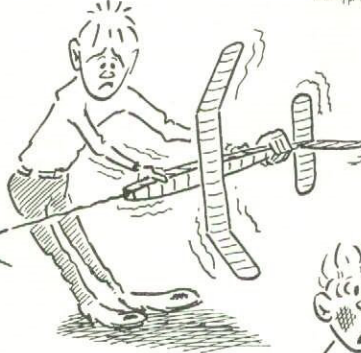
GLIMTAR FRÅN Tempo-TÄVLINGEN

FÖRSTA DÅN "KAPPBYGGDES"
VID LÅGBORD
MED
NAMN-
SKYLtar
& ALLT...



VI
GER'N VÄL
1000 VÄRV
JÄMNT...

TYPISK TRAGEDI:
AKT 1



J-J-JÄMNT
FEMHUNNRA
FÖ' MYCKE'

DITO:
AKT 2



MERA
TRAGEDI:



POPULÄR "KÄLLE":
16-ÅRIGE OCH
VÄLBYGGANDE
ROALD OLSSON, GÖTET.

NEJ!

NEJ! NEJ!



LYFT NU
PÄUGA, SÅ
BÄR VI HIM
HAN TI'
SKÅLNE...



Tempo-BUCKLAN
RÄDDADES AV JAN NILBORN
TILL MALMÖ, OCH VÅRT
SKÅNSKA TUSCHSTIFT
GRATULERAR EXTRA HJÄRTLIGT!

Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr.

Efter atlantflygningen hade nämligen Balchen återvänt till sitt gamla jobb som provflygare hos Fokkers, och samtidigt planerade han tillsammans med Byrd och Bennett en färd till Antarktis. För ändamålet hade man bland annat inköpt en ny Fokker-maskin från Holland, och förberedelserna hade framskridit så långt att Balchen varit över Norge och skaffat en lämplig båt, salfångaren »Samson» från Tromsö. Efter hand kom Henry Ford att intressera sig för Byrds planer på sydpolexpedition, och Fokkern byttes ut mot en specialbyggd Ford. Fokkern såldes för resten till Amelia Earhart, som döpte den till »Friendship».

När »Bremen» nödlandade på Greenly Island befann sig Balchen och Bennet i norra Canada för att pröva motorer och skidor på sydpolsplanet i en temperatur av femtio till sextio graders kyla. Under arbetet insjuknade båda flygarna, Balchen i influensa och Bennett i lunginflammation. De var emellertid fast beslutna att hjälpa »Bremen»-männen, och sedan de transporterats i flyg till New York och undergått en hästkur förklarade de båda, att ingenting längre hindrade dem. Fastän konditionen var så dålig att de vacklade mer än gick från sjukbädden till det väntande Bellancaplanet på flygfältet, funderade ingen av dem på att ge upp undsättningsförsöket.

Det såg emellertid illa ut. När de flugit till Detroit för att byta Bellancan mot en Ford, måste båda två läggas in på sjukhus, Balchen i två dygn och Bennett i tre. Tillsammans utgjorde de inte precis något ef-

fektivt team, men ingen av dem hade en tanke på att ge upp. Det räckte för dem att tre man väntade på undsättning. De hade beslutat sig för att inte svika dem.

Med en Junkersmekaniker vid namn Coppen och två journalistvänner startade Balchen och Bennett i sitt Fordplan från Detroit med kurs på Murray Bay. Bennett blev allt sjukare. Hans kondition, som fått en allvarlig knäck av katastrofen under provflygningen året innan med atlantplanet hade inte förbättrats av den akuta sjukdomen, som drabbade honom på Labrador. Han gjorde till en början hjältemodiga försök att byta av Balchen vid spakarna, men till slut halvlåg han i sätet nästan utan krafter, och Balchen fick flyga ensam elva timmar i sträck. Det tog hårt även på en man med Balchens fysik, och när han landat på Lake St Agnes för att byta om från hjul till skidor, ramlade han omkull på isen. Också Bennett insåg, att det endast var möjligt för Balchen att fortsätta. Man telegraferade efter ambulansflyg, Bennett transporterades till sjukhus i Quebec, och Balchen fortsatte till Seven Islands, där han tankade och tog ombord ytterligare utrustning.

När Balchen äntligen kretsade över platsen för »Bremens» nödlandning, kunde han konstatera, att planet mycket väl hade kunnat riskera en landning på isen. Men piloten kände inte till isförhållandena, och i stället hade man hasarderat ett otäckt landningsförsök på fast mark. »Bremen» hade lagt sig med buken mot en mur med hjulen framför och stjärten stickande ut på andra sidan. När man undersökte isen, visade det sig, att den var två meter tjock och alltså hade kunat erbjuda en god chans.

Balchen lyckades landa på isen, men han var då så absolut slut att han endas orkade hälsa på »Bremens» nödlandade besättning, innan han sökte upp en klyfta i isen, svepte över sig en motorpresenning och somnade. Han sov i solskenet i fem timmar och steg därefter upp frisk och kapabel att flyga de nödlandade tillbaka till civilisationen.

Först senare fick han meddelande om ett Bennett samma dag avlidit på sjukhuset i Quebec. Flygar-kamraten hade offrat sitt liv under ett av de tappaste försök att bistå nödställda, som någonsin gjorts. Bennett själv skulle alltså gå miste inte bara om atlantflygningen utan också den stora sydpolexpeditionen.

Hans minne hedrades ärofyllt av Byrd och Balchen, när den sistnämnda expeditionen i sinom tid var ett faktum. När stjärnbaneret kastades ned över sydpolen från det plan, som Balchen förde och som döpts med vännens namn, hade man fäst en sten från Floyd Bennetts grav som tyngd vid flaggan. Det var en hedersbetygelse åt minnet av en flygare och en man, vilkens namn är bevarat åt eftervärlden som en av pionjärerna och en sann mänsklighetens hero.

PILOT I PINGVINERNAS LAND

När Byrd i slutet av 1928 startade sin expedition till Sydpolen, var det en given sak, att hans vän Bernt Balchen skulle följa med. Han var ju som klippt och skuren till att ta nappatag med Antarktiss' ogästvänliga land och att sitta vid spakarna i maskinen den dag, man skulle våga försöket att för



År 1929 publicerades denna bild av Balchen då denne tillsammans med Larry Gould och June rapporterats som saknade under Sydpolexpeditionen.

första gången genom luften nå den punkt, som Amundsen år 1911 och strax därefter Scott under oerhörda mödor hade lyckats kämpa sig fram till.

Byrd hade förberett sig under mer än ett helt år, och när »City of New York» den 30 december ankrade i den nästan helt tillfrusna Valbukten, hade hans geologer, fysiker, ingenjörer, lantmätare, fotografer, flygare, hantverkare etc. nått Antarktis nordligaste landamären.

En liten bit härifrån växte sedan världens sydligaste samhälle upp, Little America. Det tog sin rundliga tid, innan alla byggnader blivit uppförda. Men då vintern, som på det här väderstrecket behågar infalla under norra halvklotets vår-, sommar- och höstmånader, på allvar satte in, var allting i det närmaste färdigt. Här lyste då fram i rödgul färg — till större delen dock dolda av snön — massen, administrationsbyggnaden, förrådshuset, radio-, biolog- och fotolaboratorierna. Här fanns vidare gymnastiksal, hangarer, ett icke-magnetiskt hus och överbyn reste sig tre stycken tjugo meter höga radiomaster. Mellan de olika byggnaderna gick tunnlar genom snön. I massen, administrationsbyggnaden och det s. k. norska huset hade man även sina köjplatser och klädsåp, som var placerade ungefär på samma hopträngda sätt som på ett logement i en kasern. Här kröp man i säng, när aftontimmen kom, ordentligt omstoppad, ty när ljuset släcktes, öppnade vaken dörrer och ventilerade med den kyliga polarluften.

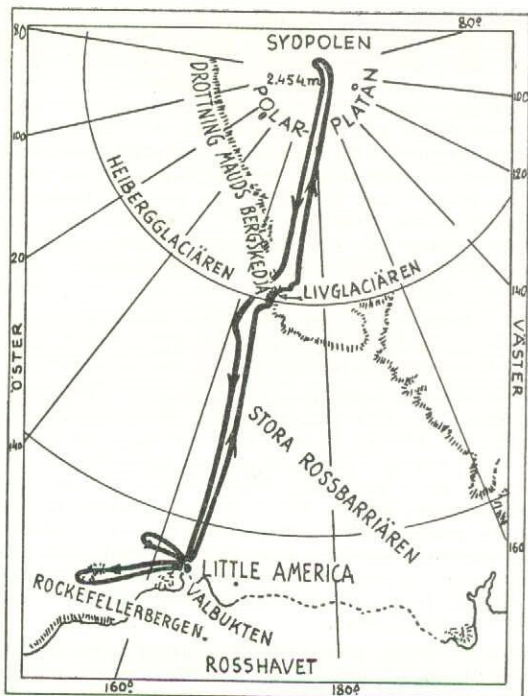
Omväxlande med sina tre flygkamrater Smith, June och Parker gjorde Balchen tillsammans med Byrd till att börja med rekognosceringsturer inom de närbelägna områdena med planet Fairchild. När sedan i slutet av februari månad båten »Eleanor Bollin» kom lastad med två nya maskiner, en Fokker och en 3-motorig Ford, fick man större möjlighet att kartlägga Antarktis från luften. Forden lät man dock i stort sett stå obegagnad till dess den stora sydpolsflygningen skulle äga rum. Många uppstigningar gjorde Bernt, och många blev äventyren. Men en av de farligaste var kanske turen till Rockefellerbergen i mars månad.

Vintern hade då närmast sig, och snöstormarna hade blivit vardagsmat för pojkar. Det var alltså alldeles i sin ordning att geologen, dr Laurence Gould, med June och Balchen satte sig i Fokkern för att närmare studera och uppmäta denna bergskedja. Turen dit gick bra, om man bortser från en litet väl hård landning, som Balchen gjorde sig skyldig till, när han tack vare den dåliga sikten räknade fel på isytan och halvvägs kraschlandade med planet. Resultatet blev en ordentlig omskakning, men maskinen tog ingen skada.

Man slog läger, en skida fick tjänstgöra som radiomast och så gnistade man till Little America att allt var väl och att man befann sig i trakten av Rockefellerbergen efter ungefär 60 kilometers flygning.

Dagen därpå, den 8 mars, tog kölden i så kraftigt att man fick vänta till påföljande dag med att företaga mätningar och uppritningar. Den 10 mars kom snöstormen. Tältet höll på att blåsa sönder, och för att hålla kvar Fokkern på isen blev man tvungen att från en inilliggande driva skära ut stora snöblock, som man travade över maskinens skidor. Strax därefter slog vinden om, och solen sken så starkt att tält, sovsäckar och kläder blev genomvåta. Men blott för någonimme. Sedan kom snöstormen tillbaka med dubbel styrka. När de tre männen sökte ankra vänstra vingen, hade Rockefellerbergen nöjet att se tre individer krampaktigt hålla fast i stagen men hela tiden parallellt med marken.

Under de två närmaste dagarna kunde man åter ägna sig åt det vetenskapliga arbetet, men sedan kom stormen på nytt, och den femtonde nådde den sin kulmen. Denna gång hängde man inte enbart



Sydpolsflygningen följde den på kartan inritade leden.

parallellt med marken, nej, dr Gould, som höll fast i ett av planets ankringsrep, flög plötsligt ut i luften och fladdrade som en flagga utan möjlighet att på en lång stund nå marken. De tre kunde inte hålla Fokkern kvar mycket längre, och nästa stormil tog hand om maskinen och lät den virvla 800 meter genom luften till dess att den slutligen föll ned på isen. Balchen hade hela tiden kämpat som ett lejon, men även hans krafter kunde tryta. När han någorlunda hade vilat ut, gav han sig i väg till Fokkern, men då han återvände kunde han bara meddela de två andra att planet var ett enda vrak och aldrig mer kunde användas.

Nu gällde det! Var radioapparaten hel? Tills vidare fick man vänta, men nästa dag, då vädret blivit lugnare, gick June till vraket och plockade loss radion. Den var delvis oskadad. Man kunde lyssna men inte sända. Och så fick man uppleva det bisarra att höra Little America meddela New York, att dr Gould, Balchen och June var spårlöst försvunna. Och detta skulle man stillatigande behöva åhöra 60 kilometer från hemmet i Antarktis!

Så gick dagarna, och då inget plan kom, gjorde de tre sig beredda på att i storm vandra hem över isen till Little America. Men då nöden är som störst är hjälpen närmast, och den kom ett par dagar senare, då Smith i Fairchild med Byrd ombord efter ett långt sökande och efter att nästan ha givit upp hoppet såg de spridda resterna av Rockefeller-expeditionen nere på isen...

Vintern kom och kölden gjorde allt arbete ute i det fria till stor del omöjligt. Man satt hemma i sina hus och sysslade med litet av varje. Balchen för sin privata del snickrade ihop slädar. Men hela vintern igenom planlade man den stora sydpolsflygningen, som skulle ske någon gång till sommaren i november eller december. Om kvällarna kunde flygarna samlas och med Byrd som ordförande hölls mångt »sammanskrädd»...

Den 25 november var en strålande antarktisk som-

mardag. Temperaturen var minus femton grader, och knappast ett moln syntes på den kornblå himlen. Väderleksrapporterna ville tydligen bara berätta om att vädret skulle bli lika vackert under de närmaste timmarna. Några spådomar för en längre tid vågade sig profeterna självfallet inte på. I dessa sydliga trakter kunde det mest oväntade inträffa. Vem kunde garantera, att vinden inte plötsligt skulle ändra sig, att himlen inte åter skulle bli grå och dyster och snöstormar dra fram över den vita öknen? Men Geologiska Sällskapet, som hade sitt läger ungefär 80 mil söderut, rapporterade även det utmärkt väder med klar sikt.

Hur länge kunde det inte dröja innan ett sådant tillfälle till sydpolsflygning skulle yppa sig på nytt? Här gällde det att bestämma sig. Nu eller aldrig.

Tekniker och reparatörer var redan i fullt arbete med den sista justeringen av det stora tremotoriga Fordplanet, »Floyd Bennett». Varje kabel undersöktes, varje mutter kände de på och radioapparaturen provades ännu en gång. Under tiden fylldes vintankarna med bensin. En lång rad av män langade den ena dunken efter den andra fram till maskinen, samtidigt som ilastningen av förråd skedde borta vid själva flygkroppen. In i kabinen stuvades hoprullade sovsäckar, tunga säckar fyllda med proviant, tält, släde och rökbomber.

Så kom då till slut avskedets stund med kraftiga handskakningar, och de fyra männen steg ombord. Det var Byrd, McKinley, June och Balchen. Den senare satte sig till rätta framme i förarhytten, Byrd ordnade med sina kronometrar och sextant, McKinley placerade sig vid sin stora kartkamera, och June slutligen tog på hörlurarna till radioapparaten.

Byrd gav tecken till start och Balchen viftade »uppfattat» till svar. Motorerna brummade ilsket och rörde upp den lösa ytsnöen runt omkring. Sedan gick bullret ner en smula i styrka, maskinen tycktes liksom samla sig till denna väldiga färd, men så höjdes tonen ånyo, ett lätt ryck och snabbare och snabbare gled »Floyd Bennett» utefter startbanan för att efter en halv minut släppa konaken med marken: fyra djärva män på väg söderut mot polen.

Balchen njöt där han satt vid sin ratt. Hans ljusblå ögon följde än visarna på instrumentbrädan, än spejade de ned över de vita snöfälten under honom. Han kände, att han hade maskinen i sin hand. De tre motorerna arbetade säkert och sjöng sin sång för honom och de tre kamraterna. Med en marschfart av etthundrafemtio kilometer i timmen bar det i väg mot det fastställda målet.

Akterut satt June och upprätthöll förbindelsen med radiostationen i Little America. Han hade långa sladdar till sina hörlurar, som gjorde det möjligt för honom att röra sig ganska obehindrat, om man nu kan använda detta ord, då kabinen var fylld av tusen och ett ting. Chefen själv satt vid sitt navigeringsbord med kartor och passare. Då det inte fanns någon möjlighet att föraren skulle kunna höra honom i oväsendet, hade han låtit göra en liten tralla, med vilken han sände meddelanden till Bernt.

Balchen flög på 500 meters höjd. En östlig vind tvingade honom att hålla något åt vänster, så att han på det sättet fick den rätta sydliga kursen. Efter fem timmars färd hade han nått fram till det Geologiska Sällskapets läger och sänkte sig till tvåhundra meter. Härifrån släppte McKinley med fallskärm ned en del tidigare utlovat material, man vinkade farväl och så började kampen om sydpolen på allvar.

Bernt kröp ordentligt upp i sätet, tryckte sig mot ryggstödet och gav motorerna full gas. Hittills hade han låtit sidomotorerna göra 1.600 varv och den stora i mitten 1.580. Nu ökade han de förra till 1.700 och den senare till 1.750. Maskinen började åter att stiga.

Mellan det område, där de nu befann sig och själva polarplatån går en väldig bergskedja, som på sina ställen är över 4.000 meter hög. Bland männen i Little America gick den populärt under benämningen »Puckeln». Den hade under de långa vinterkvällarna varit det stora diskussionämnet. Skulle det verkligen vara möjligt att en tungt lastad maskin skulle kunna pressa sig genom ett av de över 3.000 meter höga passen? Alla flygare i lägret hade vägt chanserna för och emot. Visst kunde man med ett plan komma upp till den erforderliga höjden, men då fick lasten inte vara mer än högst så och så. Men om man minskade den absolut nödvändiga lasten, ja, vad skulle då hända, om man blev tvungen att nödlända i dessa trakter? — Skulle man använda det enmotoriga eller det tremotoriga planet? Tog man det sistnämnda och en av motorerna av någon anledning skulle krångla, så kunde den lastade maskinen inte hålla sig kvar i luften, och det fanns tre gånger så stora möjligheter att detta skulle hända ett tremotorigt plan som ett enmotorigt. Tog man däremot det lilla måste man utesluta någon av de absolut nödvändiga besättningsmännen.

Höjdmätaren steg oavbrutet. Balchen var nu på 1.400 meters höjd men ytterligare 2.000 meter uppåt måste han pressa »Floyd Bennett». Maskinen hade nu närmat sig »Puckeln» så mycket att man kunde urskilja de två passen: till vänster Axel Heiberg-glaciären, till höger Livglaciären. Vilket skulle Byrd nu besluta sig för att ta? Det gällde att välja — men välja fort.

Varje minut kostade bensin, och slösade man för mycket av den varan, kunde hela den noggrant utarbetade kalkyleringsplanen spricka. Av de två genomgångarna hade Amundsen på sin tid valt Axel Heiberg-glaciären och enligt hans beskrivning låg högsta punkten på ungefär 3.200 meter. Men hur bred den var, om det fanns någon chans att vända därinne eller hur luftströmmarna denna dag skulle te sig, därom visste Byrd ingenting.

Under tiden tömde June de sista reservkannornas innehåll i den stora huvudtanken och slängde ut de tomma faten genom golvluckan. Alltid några kilo mindre last. Sedan tog han gradstickan, mätte beshöjden, klottrade på en papperslapp några siffror och fick till slut klart hur mycket bensin, som fanns kvar. Den räckte, rent av med en liten marginal. Och McKinley fotograferade, till synes fullständigt ovetande om Byrds och Balchens bekymmer.

De två befann sig fortfarande i valet och kvalet. Livglaciären var ett oskrivet kapitel. Ännu hade ingen beträtt den. Var det kanhända det okända som lockade eller var det för att Axel Heiberg-glaciären just i ögonblicket syntes molnig? Hur som helst. Byrd bestämde sig för Livglaciären. Kanske skulle det visa sig, att den var mindre hög och i stället bredare. Men allt det där var bara önsketankar. — Full fart mot det pass, som var uppkallat efter Nansens dotter!

Så öppnade bergskedjorna på ömse sidor om Livglaciären lockande sin famn mot »Floyd Bennett» och dess beättning. Terrassformigt höjde den sig uppåt och försvann sedan i fjärran. Balchen såg på höjdmätaren. Den visade 2.900 meter. Än så länge gick det, men hur länge? Han måste stiga högre upp, annars skulle glaciärgolvet snart nå fatt honom. Till höger och vänster om maskinen bildade bergväggarna ett ogenomträngligt och högt hinder. Balchen pressade motorerna. De dånade mellan klippmassiven. Framför sig såg han, hur glaciären steg. Han måste högre, mycket högre. Här gällde det livet för fyra män. Visst spann de tre motorerna av hjärtans lust, men det båtade föga. Luftström-

marna började pressa maskinen ner. Hela skrovet darrade och vingarna skälvde. Och trots detta satt McKinley och tog den ena bilden efter den andra! Vinden friskade i, och Balchen blev tvungen att stryka efter passet vänstra kant. Så kom en ny luftström och denna gång tvingade den maskinen uppåt. Han ökade stigningsvinkeln, men fortfarande låg planet ungefär i jämnhöjd med den del av passets golvyta, som låg några tiotals kilometer framför honom. Och vad värre var, hastigheten började märkbart avtaga. Det tunga planet hade svårt att göra sig gällande i den tunna luften.

Balchen knep ihop sina ögon, tills de var smala som små streck. Hur länge skulle det här kunna hålla på? Än pekade flygplanets nos nedåt, än uppåt. Och så trångt var passet att någon chans att vända var otänkbar. Det fanns bara en enda möjlighet att klara sig helskinnad undan, och den var att flyga rakt framåt. Med andra ord: direkt mot sydpolen!

June stod redan i begrepp att öppna huvudkranen till bensintanken för att på det sättet lätta vikten, men Byrd hejdade honom. Balchen ansträngde planet

till det yttersta, men fåfängt, fåfängt. Då vände han sig om och röt något obegripligt till de andra tre. Men så mycket förstod man, att han ville, att en del av lasten skulle vräkas ut.

Bränsle eller mat? Här var goda råd dyra. Hällde man ut för mycket bensen var det fara värt, att man inte skulle kunna flyga tillbaka. Kastade man ut provianten, stod man där vackert, om man blev tvungen att nödlanda.

Byrd gav ett tecken till McKinley och ögonblicket efter åkte sjuttio kilo proviant ned genom luckan i golvet och slogs i spillror mot glaciärytan. Balchen märkte, hur maskinen rätade upp sig. Han hade den åter i sin hand. Men blott för ett par korta ögonblick. Strax började den åter kasta hit och dit. Det var nya luftströmmar, den kämpade emot. Allt vad han ägde av flygteknik, använde han i detta avgörande ögonblick. Han försökte tvinga »Floyd Bennett» till det omöjliga. Men det var ogörligt. Det gick helt enkelt inte längre.

— Kasta ännu en säck, vrålade han.

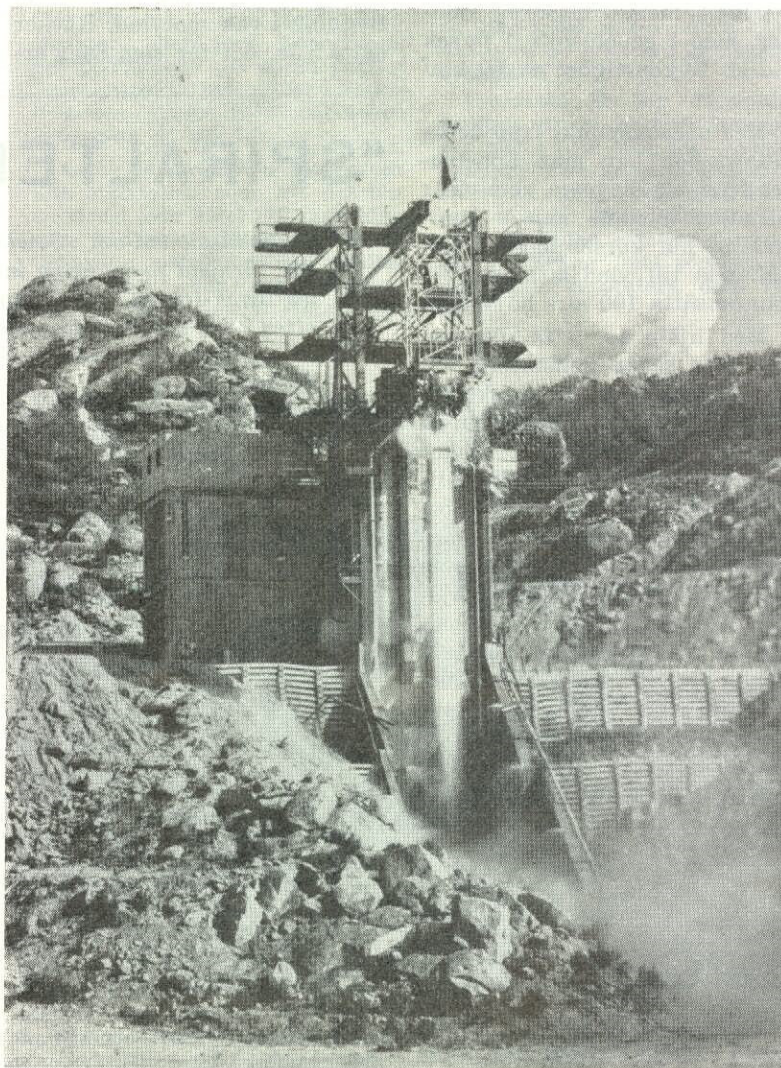
Forts. i nästa nr.

10-TALS TON DRAGKRAFT

Bilden visar den amerikanska flygplanfabriken North Americans stora fältlaboratorium för raketmotorer, som är beläget uppe i Santa Susana-bergen någon mil norr om Los Angeles där nuvudfabriken ligger. På bilden provas som bäst en raketmotor av i princip samma slag som den tyska använde på sin bekanta V-2. Den nya North Americanmotorn är emellertid trots lägre vikt avsevärt starkare än sin tyska förebild. Dessa och andra nu pågående prov är resultatet av långvariga experiment — enbart North Americans försök har krävt mer än 4½ miljoner arbetstimmar — vars ändamål är att frambringa driftsäkra raketmotorer, inte endast avsedda för långdistansraketer, utan i lika hög grad även för att accelerera upp morgondagens överljudsflygplan till lämpliga marschhöjder och -farter där andra kraftkällor (reaktionsrör?) kan överta framdrivningen av flygplanet. Trots att vid flera tillfällen livsfarliga bränslen använts, har försöken hittills kunnat genomföras utan förluster i människoliv.

North American nöjer sig emellertid inte med att utexperimentera motorerna, utan har även konstruerat och byggt ett ansevärt antal försöksraketer, av vilka den s. k. NATIV är den mest kända.

Fabriken förfogar numera även över ett stort laboratorium för forskning vad beträffar atomdrift av flygplan.



GRUNAU BABY I MOTVIND

Går det att flyga med Grunau Baby i motvind? Ja, allting är naturligtvis relativt. Men kan man verkligen komma någon vart, utan att hela tiden flyga i medvind? Det är väl endast erfarenheten, som kan ge ett definitivt svar på den frågan, men man kan även på teoretisk väg bilda sig en viss uppfattning om förutsättningarna

Låt oss ta ett exempel. Antag att vindstyrkan är i genomsnitt 6 m/sek från 300 m och upp till molnbasen. Antag vidare att effektiva stighastigheten i blåsorna samtidigt är 3 m/sek och att man mellan blåsorna sjunker med i genomsnitt 1 m/sek vid en flyghastighet av 60 km/tim.

Med utgångspunkt från dessa antaganden kan man konstruera fram ett diagram, som visar till vilken distans man — beroende på hur kursen ligger i förhållande till vindriktningen — kan omsätta 100 m:s höjdvinst.

Med hjälp av detta diagram kan man sedan konstatera, att det teoretiskt är praktiskt taget likgiltigt, om man under de antagna förhållandena flyger tur och retur bana eller triangel bana eller hur dessa banor ligger i förhållande till vindriktningen. Den distans, som man kan få ut av 100 m:s höjdvinst, rör sig under alla förhållanden i genomsnitt för hela banan om 1.500 m. »Följer man med vinden» — vilket hittills varit det vanliga vid distansflygning med Grunau Baby — kan man få ut 2.400 m:s distans för varje 100 m:s höjdvinst. »Verkningsgraden» vid triangel eller tur- och returflygning blir alltså 62,5 %. Detta innebär, att man måste jobba inte fullt dubbelt så mycket för att komma runt exempelvis en triangel bana på 50 km som för att flyga samma sträcka rakt fram i vindriktningen.

Som ett apropå till junior-SM i segelflyg nu i juli har Karl Svänsson funderat en smula över möjligheterna att distansflyga i motvind med mindre högvärdiga segelflygplan. Resultatet av funderingarna pekar mot att man inte behöver vara så ängslig för de nya SM-reglernas triangel- och returflygningar.

Sedan är det naturligtvis en mycket viktig fråga, om man överhuvudtaget kan »hoppa» mellan blåsorna i motvinden. Av diagrammet framgår, att exempelvis 700 m:s höjd under de antagna förhållandena kan omsättas till 5.600 m:s distans vid flygning i rak motvind. Räcker detta? Ja, det får som sagt er-

farenheten visa. Men omöjligt bör det väl inte vara.

På tal om erfarenhet, så kan man ju i detta sammanhang erinra om Laroy Månssons svenska tur- och retur rekord den 1 juni förra året. Han flög då en Grunau Baby sträckan Ljung-

Forts. på sid. 23.

“SPIRALTERMIKEN”

Diskussionen om »Cowboy» Jensens roterande termik får här förnyad fart genom inlägg från Björn Flodén och Charles Birch-Iensen, som bägge är ute efter Bengt Olow's skalp efter hans kategoriska uttalande i Looping nr 2. Först gamle segelflygveteranen i Stockholms Segelflygklubb Björn Flodén:

»Cowboys» högersvängidé är riktig ur teoretisk synvinkel, ty dynamikens lagar har en annan uppfattning än vännen Bengt Olow med flugan i kexburken. Olow menar enligt sitt uttalande i Looping nr 2 att centrifugalkraften i en sväng, förutom flygplanets massa, bestäms av kurvradien och farten relativt luften, oavsett om flygningen försiggick i en roterande luftpelare.

I verkligheten är det, utom flygplanets massa och kurvradie, vinkelhastigheten varmed flygplanet svänger, som ingår i ekvationen. Farten relativt luften är således ovidkommande. Därav följer, att om flygplanets vinkelhastighet i svängen minskas av någon anledning, minskar också centrifugalkraften.

Jämför vi nu flygning i en roterande termikblåsa med flygning i en icke roterande och förutsätter samma flygfart och samma svängradie i båda fallen finner vi att:

I den roterande blåsan blir det flygning i motvind, som resulterar i längre varvtid än i den icke roterande blåsan. Längre varvtid är detsamma som lägre vinkelhastighet och detta medför mindre centrifugalkraft. Fpl får således lutas mindre i rotationsblåsan. Önskar man emellertid flyga med samma lutning (dvs samma centrifugalkraft) som i den icke roterande blåsan, måste kurvradien minskas så att vinkelhastigheten ökar (och blir tillräcklig också för att kompensera radieminskningen).

Detta var den teoretiska sidan av problemet. På den praktiska återstår att utreda om nämnvärt roterande termik förekommer, samt om stighastigheten ökar i sådan grad in mot termikblåsans mitt, att de eventuella möjligheterna till radieminskning verkligen lönar sig att utnyttja.

Sondering av luftens rörelse i en termikblåsa borde kunna utföras med hjälp av leksaksballong-

Rikssegel- flygtävlingen

har ännu inte fått någon fart fastän flygvädet varit ganska bra. Det beror väl på den vanliga vårtrögheten hos segelflygarna som tycks vara mycket svår att övervinna. Hittills har bara fem man rapporterat några resultat och samtliga dessa i höjdmomentet klass 1:

Ingvar Mathiasson,
Malmö 2865 m
Karl-Erik Rosenqvist,
Malmö 2025 m
Göte Carlsson,
Eskilstuna .. 1865 m
Rolf Algotson,
Malmö 1690 m
Olov Henell,
Linköping ... 1650 m

Malmö tänker tydligen gå in lika hårt för tävlingen som i fjol.

er, som avväges så att de varken stiger eller sjunker i stillastående luft. Sönderingen skulle kunna tillgå så att ett segelflygplan lägger sig rätt i en termikblåsa för att markera dess läge. Därefter flyger ett motorflygplan rakt igenom blåsan mitt under segelflygplanets cirkelbana och släpper ut en rad ballonger i blåsan. Från marken kan därefter observeras hur ballonglinjen rör sig i horisontalplanet. Från motorflygplanet kan samtidigt observeras i vad mån ballonglinjen kröker sig i sitt vertikallplan.

Vilka resultat kan man vänta sig av en sådan undersökning?

Ja, en viss rotation kan nog väntas och troligen finner man den vara starkast på ett par hundra meters höjd, för att sedan avtaga med ökad höjd, ty på låg höjd har luftmassan nyligen strömmat till tangentiellt, på samma sätt som vindarna kring ett lågtryck, och därigenom fått en initialrotation. Med ökad höjd bör rotationen avtaga, dels på grund av friktion mot omgivande luft och dels av den med tryckminskningen sammanhängande volymökningen, vilken minskar

vinkelhastigheten på samma sätt som isprinsessan, när hon stoppar piruetten genom att sträcka ut armarna.

Luftens vertikalförändring ger ingen tendens till rotation. Det är endast utifrån tillströmmande luft, som genom sin tendens att ansluta tangentiellt, kan bidra till rotation.

Vänstervarv i badkaret

Ch. Birch-Jensen: Rotationen har ingen praktisk betydelse, men Jensens hypotes är i princip riktig.

Min halvnamne och kvartslandsman H. W. Jensen har tveksutan rätt i sina antaganden om att termikblåsorna roterar. Fenomenet borde dessutom inte vara helt obekant för vare sig Stig Fägerblad, som läste manuskriptet, eller Red. Norrvi som har polemiserat om andra partier i min gamla bok Högre Segelflygning (Forum 1945) där saken behandlas på sid 10.

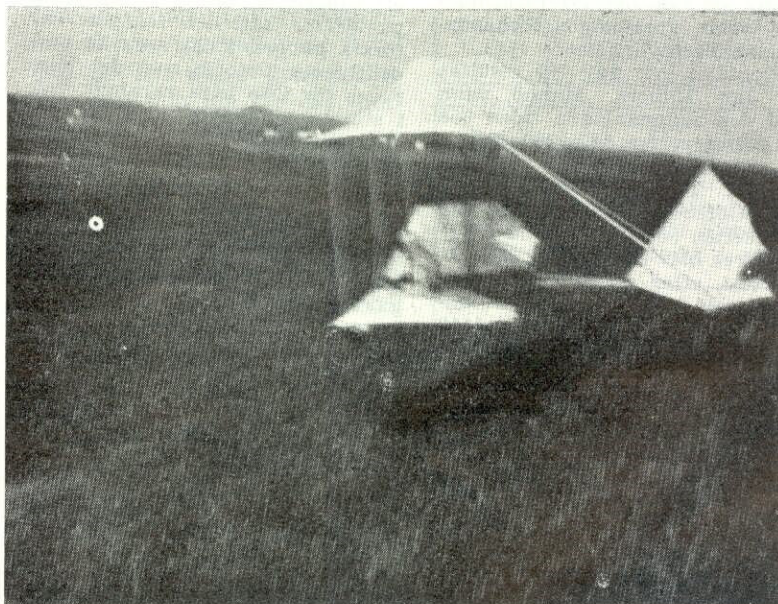
Att uppströmmen roterar är lika självfallet som att det blir en virvel över hålet när man tömmer badkaret. Säkerligen är en termisk uppström sällan resultatet av en enda varmluftblåsa. Om två sådana börjar stiga i när-

heten av varandra kommer de att strömma samman, och det är mycket mera sannolikt att de träffar varandra excentriskt än centriskt, varför en rotation uppkommer.

Däremot kan rotationen lika gärna ske åt ena hållet som åt andra, liksom badkarsvirveln snurrar åt vilket håll som helst, beroende på åt vilket håll den får första störningen. Möjligen är vänstervarv en aning vanligare då ju upp vinden är ett litet miniatyrlågtryck och utsatt för corioliskrafterna liksom de stora vindkarusellerna.

Hur Bengt R. Olow kan avfärda Jensens hypotes som grundlös förstår jag inte. Antag att, inom ett radieintervall i blåsan, rotationens vinkelhastighet multiplicerad med radien är lika med segelplanets glidhastighet vid minsta sjunkhastighet. Då kan föra ren flyga »rakt fram» och med lastfaktorn 1 under idealiska stighöjdhållanden medan han i en blåsa utan rotation får högre sjunkhastighet ju brantare han tvingas svänga.

Praktiskt är jag däremot av åsikten att rotationen knappast gör något från eller till — vinkelhastigheterna är sannolikt aldrig större än storleksordningen 1 varv per minut. Men självfallet bör även en sådan rotation utnyttjas genom sväng mot rörelsen, om man kan konstatera dess riktning.



En både unik och rolig bild av Bengt Olow (ja, det är han som »flyger» fast det inte syns) landande med sin »staketkrossare» vid en backe i Arrie nådens år 1935. Hängglidaren är av W. Pelzners konstruktion.

Det långsamma flygvapnet

Kort efter D-dagen, under invasionen i Frankrike, svängde en ensam Piper Cub fram och åter i en anvisad sektor på 500 meters höjd. Piloten, löjtnant Pumphrey från fältartilleriet, var ensam och han sände periodiskt klarsignaler per radio till den långa stridsvagnskolonnen under sig.

Plötsligt varnades han av luftbevakningen, femton fientliga plan var i närheten. Någon sekund senare anfördes han av tre Messerschmitt. Han dök i en brant sväng ner mot trädtopparna, men i ena vingspetsen satt redan en 20-millimeters brandprojektil och vibrationen hotade att förstöra planet.

När han planade ut några meter över trädtopparna och flög fram mot en glänta, återvände två av Messerschmittarna för att göra slut på honom. Det var inte mycket med Cuben nu och det var svårt att avgöra vem som skakade mest, Cuben eller Pumphrey. Han lyckades emellertid landa på ett kort fält och hoppade ur just som planet tog mark. Så sprang han fram mot det största trädet i närheten. Tyskarna sköt mot honom men han lyckades hinna bakom trädet innan kulorna var där. Cuben var nu helt övertänd.

Detta var en vanlig händelse i en förbindelseflygares liv. I Afrika, Italien, Frankrike, Tyskland och Stilla Havets ögrupper byggde dessa förbindelseflygare på sitt sätt upp den slutliga segern. Vilka var då dessa sportplanskämpar? Hur togs de ut bland 20 millioner andra amerikanska ungdomar? Och vad gör de i dag?

Låt oss gå 10 år tillbaka i tiden. Medan en pojke vid namn Pumphrey var en helt vanlig trädgårdsarbetare i Texas funderade en artilleriofficer vid namn Ford

ut att sportflygplanen borde vara oerhört värdefulla för krigsbruk. Han var så övertygad om detta att han skrev en artikel i »Field Artillery Journal» om sina funderingar. Artikeln intresserade en generalmajor så mycket att han till en stor manöver samlade ihop en del civila flygplan med förare.

Deras insats blev så lyckad att man strax därpå öppnade en särskild skola för förare till förbindelseplanen eller gräshopporna som de allmänt började kallas.

VAR HÖR PLANET HEMMA?

I enlighet med annex 7 till konventionen för den internationella civila luftfarten har hittills följande nationalitets- och registreringsmärken för civila luftfartyg formellt inregistrerats hos IACO:

Argentina	LV
Australien	VH
Belgien	OO
Brasilien	PP, PT
Burma	XZ, XY
Ceylon	CY
Chile	CC
Colombia	HK

Danmark	OY
Dominikanska republiken	HI
Ecuador	HC
Egypten	SU
Etiopien	ET
Filippinska republ.	PI
Finland	OH
Frankrike	F
Förenta staterna	N
Grekland	SX
Guatemala	TG
Haiti	HH
Indien	VT
Indonesien	PK
Irak	YI
Irland	EI, EJ
Island	TF
Italien	I
Kanada	CF
Kina	B
Libanon	LR
Luxemburg	LX
Mexiko	XA, XB, XC
Nederländerna	PH
Nederländska Antillerna	PJ
Surinam	PZ
Nicaragua	AN
Norge	LN
Nya Zeeland	ZK, ZL, ZM
Pakistan	AP
Paraguay	ZP
Peru	OB
Polen	SP
Portugal	CS, CR
San Salvador	YS
Saudiarabien	SA
Schweiz	HB
Storbritannien	B
Britiska kolonier och protektorat	VP, VQ, VR
Sverige	SE
Sydafrikanska unionen	ZS, ZT, ZU
Syrien	SR
Thailand	HS
Tjeckoslovakien	OK
Turkiet	TC
Uruguay	CX
Österrike	OE

Tempotävlingen . . .

Forts. fr. sid. 14.

publik att tala om, eftersom man inte velat göra någon förhandsreklam för tävlingen.

Flygtävlingen gav till resultat att Jan Nilborn, Malmö, vann med den sammanlagda tiden 658 sek. efter serien 147, 360 (totaltid av andra flygningen 584) och 151 sek. Tvåa blev Charles Moberg, Göteborg, med 555 sek. och med serien 95, 100 och 360 (532) sek. Trea blev Rolf Hagel, Malmö, 488 sek., efter serien 360 (1112), 0, 128 sek. Modellen flög bort under den första flygningen på 1112 sek, varför Hagel inte kunde starta i andra perioden.

Sammanlagt fick resultatlistan för de främsta följande utseende, siffrorna inom parentes anger platssiffrorna i de tre momenten.

- 1) Jan Nilborn, Malmö, 861 poäng (7, 8, 1)
- 2) Charles Moberg, Göteborg, 787 (11, 3, 2)
- 3) Roald Olsson, Göteborg, 729 (1, 6, 4)
- 4) Rolf Hagel, Malmö, 691 (8, 8, 3)
- 5) Tage Andersson, Vederslöv, 635 (17, 4, 5).

Prisutdelningen förrättades i Tekniska Muséet som sig bör av »modellflygpappa» Tyko Stark. Tävlingens popularitet var enorm, ett superlativ som man vågar sig på därför att det faktiskt var första gången i det svenska modellflygets historia som det hurrades för inte bara arrangörerna i största allmänhet utan till och med för KSAK. Den organisationen har tidigare inte blivit bortskämd med någon tacksamhet i dylika sammanhang. Det var alltså en ur många synpunkter bra tävling, som man hoppas att KSAK för modellflygets skull vågar sig på att göra om. Och så hoppas man givetvis att Gösta Ahlén skall vara lika generös åtminstone en gång till. Tempotävlingen har utsikter att bli den verkligt prima propagandatävlingen, som svenskt modellflyg innerligt väl behöver.

Y n.

*

ETT HÖGVÄRDIGT segelflygplan i helmetall skall börja tillverkas hos Focke-Wulf i Bremen meddelas officiellt därifrån. Några närmare detaljer om planet är icke kända.

Här utbildades civila förare inom allt som var förbjudet av luftfartsmyndigheterna under fredstid: lågflygning, undanmanövrar, enhjulslandningar, kavaljersstarter och dessutom signaltjänst och artilleriledning.

Under tiden hade Pumphrey tagit värvning för att bli stridsflygare, men på flygskolan blev han utgallrad såsom varande olämplig. Han skulle just skickas över till ett bilkompani som chaufför då han fick se att man sökte piloter för förbindelseplan. Han sökte dit och blev genast antagen och våren 1943 var han kvalificerad för ett kommersiellt certifikat. Och som extra påbröd fick han metodiskt lära sig hur man blir av med ett sådant. Det är faktum att detta lärde honom konsten att överleva en stridsinsats som gräshoppspilot. Han transporterades sedan till England där han tilldelades en Cub med vilken han flög över till Frankrike. Där tjänstgjorde han 300 timmar i strid. Ofta i vild kurra-gömma lek med Messerschmittar och andra tyska jaktplan.

Efter kriget utbildades han till helikopterförare och tjänstgjorde i Tyskland som sådan. Nu är han instruktör vid Fort Knox, där alla förbindelsepiloter utbildas. Deras officiella titel är nu arméipilot. Alla amerikanska försvarsgrenar utbildar nu arméipiloter av samma slag och kurserna, som är mycket grundliga tar en tid av åtta månader.

Gräshopporna har kommit för att stanna och medan Pumphrey lär upp nya arméipiloter kanske han någon gång tänker på en god gräshopps historia: En Cub-förare fick en general med som passage-rare. Han flög på 500 meters höjd över de fientliga linjerna då generalen beordrade honom att gå lägre. Piloten protesterade, därför att om han flög lägre kunde fienden nå honom med handvapen. Han fick då till sin förvåning svaret: Pojkarna därnere skjuter inte på mig för att jag är general. Piloten svarade då, medan han låg kvar på samma höjd: Ja, sir men de skjuter på mig och kanske av våda träffar er.

Flagship.

Kort om flyg . . .

Forts. fr. sid 3.

fiken skall börja med en flygtid av 4 timmar. På ytterligare 7 tim skall Comet sedan flyga ner till Johannesburg i Sydafrikanska Unionen.

Bland de för oss mer aktuella planerna kommer insättandet av Vickers Viscount, vars propeller-

turbiner kommer att reducera flygtiden mellan London och Stockholm från uvarande 6,5 tim till omkring 4,5 tim.

Men det blir mr Caro som får nöjet att fylla Viscounts alla fåtöljer och vi önskar honom välkommen också med en kommande turistflygklass.

*

AMERIKANERNA uppges ha satt in ett mindre antal av den nya nya lätta reabombaren B-45 Tornado och Lockheed F-94 A i Korea för »tjänsteprov».

*

JUNIOR-SM I SEGELFLYG 5-14 juli i Skövde med Looping, Skövde Flygklubb och Stockholms Segelflygklubb som arrangerar blir förmodligen en av de

Grunau Baby . . .

Forts. fr. sid. 20.

byhed—Sölvesborg fram och tillbaka, sammanlagt 126 km, på 3 tim 55 min.

Om vi antar, att förut angivna förutsättningar gällde för Månssons flygning, skulle »bruttodistansen» bli ca 170 km. Månsson skulle alltså för att finna termik ha gjort »extra» avvikelser från kursen på ca 45 km eller ca 30 % av nettodistansen, vilket väl inte verkar orimligt. Eller också har han tidvis haft sämre stig eller fått »ligga och vänta på nollan». Kanske vännen Laroy kommer ihåg så pass mycket av sin flygning, att han någon gång framöver kan tala om för oss, hur det verkligen förhöll sig.

I årets Junior-SM skall man flyga tringel- och tur och retur-banor med totallängden 50 km, d. v. s. banor som är mindre än hälften så långa som den Laroy Månsson flög i somras. Flygningarna blir givetvis arbetsammare och kommer att kräva betydligt större uppmärksamhet av de tävlande än den hittillsvarande »medvindsflygningen». Men får inte tävlingen därigenom också ett högre sportsligt värde? Och om de svenska segelflygarna inte vansläktats på allra sista tiden, kommer de att som goda sportsmän med friskt mod kasta sig in i kampen.

Karl Svänsson.

intressantaste tävlingsexperiment som någonsin gjorts inom segelflygsporten. Även i utlandet har den nya tävlingsidén med de smått sensationella reglerna rönt uppmärksamhet.

Tävlingsjuryn (överledarna som FAI:s terminologi säger) kommer att bestå av Björn Flodén, Stockholms Segelflygklubb, och chefsinstruktören för segelflyget Bengt C:son Bergman, den sistnämnde som representant för Aeroklubben.

Flottörer

av typ Short, Tiger Moth samt grundöversedd Gipsy Major motor m. m. till salu.

Hans Peterson, Orsa. Tel. 242.

Fallskärmar

2 st. begagnade sittfallskärmar önskas köpa. Svar till Ingenjörfirman Follin & Granar, Borås. Tel. 116 41, 109 53.

TIGER MOTH

med 130 hk Gipsy Major motor säljes till förmånligt pris. Idealiskt som bogserflygplan. Sv. t. »S k y w a y s», d. tidn.

PIPER CUB

land- el. sjöversion, i mycket gott skick, till salu.

AB Arosflyg, Västerås.

Passagerareflygplan

för 8 passag., besikt. o. godk. lämpl. f. rundflyg, tidn.-flygn. el. bepudring, till salu. Svar till »8.000:— kr.», Looping f. v. b.

Sportflygplan

Luscombe Silhouette 8 E, 2-sitsigt helmetallplan med 85 hk Continental motor, ställbar propeller samt radio. Total flygtid under 150 tim.

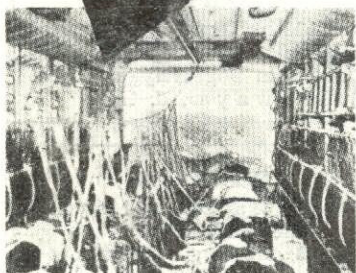
PROPELLRAR

Cub-ägare låt utrusta Edert flygplan med ställbara propeller. För omg. leverans finnes: Hartzell (på marken ställbar), Flottorp (under flygning omställbar). Figge Bergman, Kärralundsg. 63 a, Göteborg. Tel. 25 61 10.

Hr Gunnar Bahr
Nordenvindsg. 5 c, III
GÖTEBORG

ÖÖN FAIRCHILD'S TRANSPORTFLYGPLAN

NON-STOP CARGO AIR EXPRESS



1 klart för urlastning



2 ut i luften



U. S. Air Force Photos

3 säkert på marken

Repr. A. FORSMARK
Bromma Flygplats
STOCKHOLM 40
Tel. 28 46 86



PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

CABLE ADDRESS: PIPAR, Manchester, Conn., U. S. A.

Från Japan till Korea susa de stora transportplanen fram och tillbaka. Lasta in i Japan och utan att landa för urlastning lämna de sitt värdefulla innehåll säkert och mjukt. FÖRENTA STATERNAS FLYG-VAPEN gör det möjligt för markstridskrafterna att få mer kanoner, mer jeeps, mer mat, mer plasma, mer av allt genom att använda lastfallskärmar.

Pioneer Parachute Co., världens ledande fallskärmstillverkare, äro stolta över att ha kunnat bidra i så hög grad till framställningen av tusentals fallskärmar av alla storlekar, som utgöra den vitala länken i en SNABB, FORTLÖPANDE FÖRBINDELSE-TJÄNST PER FLYG.