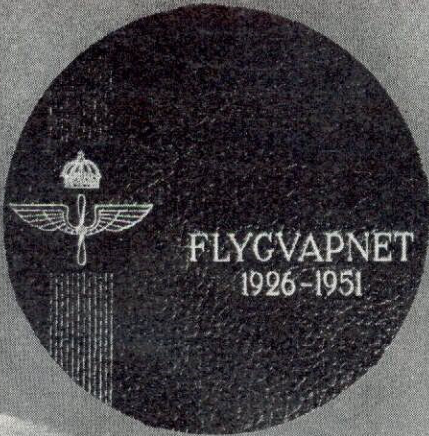


NR 7 - 27 6 - 10/7 1951

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG



Jul

**SPECIALNUMMER
OM FLYGVAPNET**

65
öre

Kort om flyg jorden runt

Sedan den uppmärksammade helikopterartikeln i Looping Nr 5/51 skrevs, har ytterligare en hel del intressanta nyheter inrapporterats från »det stora landet i väster». Sålunda har den amerikanska armén i dagarna bekräftat tidigare rykten om stora beställningar såväl av den ursprungliga marina sambandshelikoptern Piasecki HUP-2 (i arméupplaga H-21, som rymmer upp till 20 passagerare. Meddelandet härom kom ungefär samtidigt som det avslöjades att det amerikanska stabsschefsrådet gått med på att

slopa den tidigare bestämmelsen från 1947, vilken hindrat armén att i egen regi anskaffa större helikoptrar (med över 1,8 tons vikt). Av allt att döma har USA-armén därmed börjat sätta i verket den på senhösten 1950 avslöjade planen att tillföra varje armédivision ett helikopterkompani bestående av 21 större helikoptrar (H-21?) för transporter etc., samt två mindre för stabsbruk, spaning m. m.

*

FLYGET I JORDBRUKETS TJÄNST var mottot för den lantbruksutställning som har anordnats vid Sundbro flygfält norr om Uppsala av Uppsala distrikt av SLU och Uppsala Flygklubb. Utställningen var öppen tre dagar och var mycket flitigt besökt. Utställningen avslutades med en flyguppvisning där för första gången den nya svenska segelflygradion demonstrerades med stor framgång av konstruktören ing. Olle Berg från Stockholm. AB Jordbruksflyg visade modern bepudring. Hens Hjelte avancerade med Klemm 35 så vackert som väl aldrig förr. Albin Ahrenberg kåserade framgångsrikt om flyg inför en andlöst lyssnande publik och för övrigt »anvaderade» Povel Ramel på känt manér och drog

ner massor av välförtjänta applåder tillsammans med Martin Ljung. Utställningen bör ha givit ett gott netto.

*

C. DORNIER, den kände tyske flygfabrikanten, uppges ha planer på att starta tillverkning av helikoptrar så snart den politiska situationen medger, uppges från Tyskland. Även Willy Messerschmitt och professor Heinkel sägs ha planer på att så snart möjligheterna tillåter börja ägna sig åt flygplantillverkning på nytt.

*

IATA CLEARING House i London har under första kvartalet 1951 omsatt nära 36 miljoner dollar, vilket är över 7,5 miljoner mer än under motsvarande kvartal i fjol.

*

OMBORD PÅ HANGARFARTYGEN har man fått ett nytt problem att brottas med i de fall då gasturbindrivna flygplan användes. Propellrarna på vanliga kolvmotorplan stannar till följd av kompressionen ju nästan omedelbart efter tändningen slagits ifrån. När därför ett hangarfartygsbaserat flygplan landat på däck, har det därför inte varit någon svårighet för däckspersonalen att omedelbart rycka in och

Forts. på sid. 28

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer varannan onsdag

NR 7 — ARG. 1
27/6—10/7 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

ARBOGA Borrmaskin

— från Staden vid Å-kröken —
känd och omtyckt i hela världen

Den tillverkas i flera storlekar för borrar från 1 till 35 mm.

Enda borrmaskinen med
inbyggd borrarjagare, patent

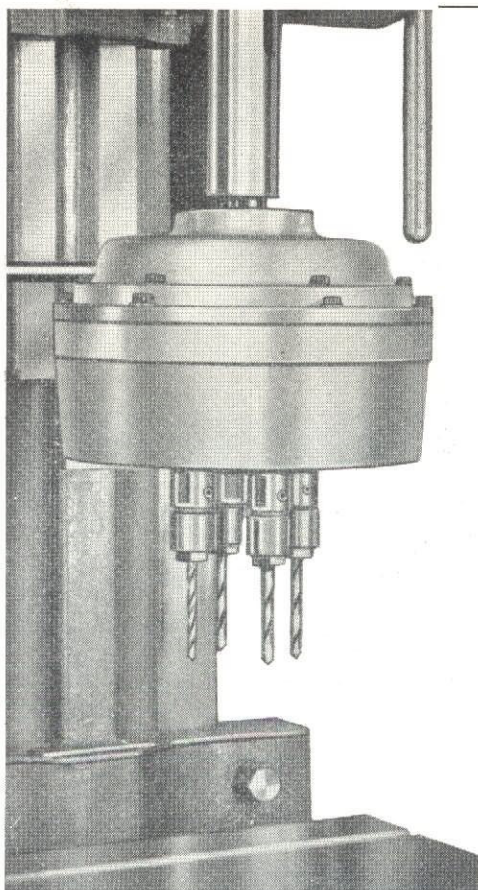
Säljes direkt av oss eller genom flertalet av landets ledande maskinafärer



ARBOGA

AB ARBOGA
MASKINER

SWEDEN



S·P·V **borrhuvuden**

med ställbara spindlar

- spindlar och mellanaxlar lagrade i nållager
 - spindlarna försedda med SKF axialkullager
 - snabb inställning av spindlarna medelst jiggplatta
 - max. borrhöjd i mjukt stål 9 mm ø
 - minsta delningsdiam. med 4 spindlar 49 mm
- största " " 4 " 144 "

För ökad produktion

A. B. SVENSKA PRECISIONSVERKTYG
NACKA Tel. 162860, 161932

System Paulin

Aktiebolag

Tillverbare av: Pesco flyg- och industripumpar.
Flyginstrument.
Barometrar och höjdmätninginstrument för vetenskapliga ändamål.

General-
representant för: Pesco Products Division (pumpar)
Curtiss-Wright Corporation (flygmotorer och propellrar)
Kollsman Instrument Corporation (flyginstrument)
B G Corporation (tändstift)
Air Associates (flygtillbehör)
Fairchild Camera and Instrument Corporation (flyg- och
oscillografkameror)

Huvudkontor: Södra Kungstornet 14 tr. Telefoner: 21 43 03, 11 95 45, 10 68 22.

Verkstad: Lidgatan 16—20, Huvudsta. Telefoner: 27 65 91, 27 52 81.

Männen där nere

RESPEKT och tillförsikt är två ord som med framgång kan användas när man talar om vårt 25-årsjubilerande flygvapen. Det inger respekt utåt. Det ger tillförsikt inåt.

Prestationen att ha skapat detta flygvapen, vilket sannerligen inte har skett utan vändor, kan inte tillskrivas någon enskild person. Det är ett team work kanske mer än någonting annat.

Under det »förhistoriska» skedet fram till 1920—25 spelade de enskilda prestationerna ensamma en betydande roll. Det var pionjäreernas tid, men inte ens pionjäreerna kunde ensamma och enbart med egen kraft driva utvecklingen framåt. Sedan blev detta ännu svårare. Ju längre utvecklingen skred fram, desto fler hjärnor och armar kom med i laget. Arbetsuppgifternas mångfald växte, kravet på specialisering blev allt större samtidigt med att materielen och taktiken ändrades, förbättrades, moderniserades.

Utåt blir det alltid — eller åtminstone oftast — den flygande personalen som omedvetet får största äran av vunna framgångar. Det är förklarligt. Den flygande personalen utför det handlande som avses med hela den väldiga apparat som vårt flygvapen utgör. Den flygande personalen representerar liksom resultatet av hela det stora arbetet. Det är den flygande personalen som tar riskerna. Det mänskliga kynnet är sådant att det oreflekterat också låter äran gå åt samma håll.

OCH ändå är det »männen där nere» som utgör hela den grund utan vilken luften ännu skulle vara obesejrad. Det är teknikerna, konstruktörerna, ritarna, plåtslagarna, instrumentmakarna, mekanikerna som alltsammans vilar på. Detta är en så banal sanning att den inte ens skulle behöva sägas.

Men den behöver ändå sägas. Den behöver upprepas åter och åter. Ända tills vi hunnit därhän i vårt automatiska tänkande och tyckande att vi inte jämsätter flygaren av i dag med flygpionjären för 40 år sedan.

Han var på sätt och vis en hjälte, därför att han tvingades vara det. Han hade inte »männen där nere» att ty sig till, att lita på, att ta råd av. Han var ensam. Men han var inte stark.

NÄR vi i dag — med stolthet — talar om vårt flygvapen gör vi klokt i att i begreppet flygvapnet inrymma alla de människor som av egen drift eller av tvingande skäl utför sitt jobb inom denna organisa-



*Chefen för flygvapnet, generallöjtnant
Bengt Nordenskiöld.*

tion. Vi bör inte bara vara stolta över de glada och i situationens allvar iskalla grabbar som sveper fram i bländande vackra formationer under himlen i sina vackra flygplan. Vi bör också vara stolta över dem som konstruerat dessa flygplan, nitat dem, monterat, tankat, laddat, vårdat dem, hållit dem i trim. Vi bör också vara stolta över dem som organiserat deras uppgifter, planerat deras övningar. Vi bör också vara stolta över »männen där nere» som med vaksamhet och kunnighet leder dem under svåra väder.

Skall man vara stolt över flygvapnet, och det har man skäl att vara, åtminstone glad åt att det finns och är effektivt, så kan man också kosta på sig en vacker tanke åt dem som skapat det psykologiska och ekonomiska underlaget. Och i det sammanhanget är det inte ur vägen att tänka vackert om hela det folk som genom slit och släp inom andra områden skaffar de medel som behövs.

Det är vårt flygvapen. Det är till slut genom allas vår vilja som det varit möjligt att bygga upp det. Det beror också på allas vår vilja om det skall bestå och växa sig ännu starkare — om så behövs.

Vi — d. v. s. vi som skall försvaras — hyllar Flygvapnet på dess 25-årsdag och tackar alla dess tragna arbetare för ett gott jobb.

Nytt halvår — dags att **prenumerera!**

Ni får Looping billigare och bekvämare genom att prenumerera. Gör slag i saken i dag och prenumerera på Looping för andra halvåret 1951. Det kostar bara 8:— kr och Ni får tidningen punktligt i brevlådan varannan onsdag. Sätt in summan på tidningens postgiro nr 453530. Skriv namn och adress tydligt på postgirotalongen. Vill Ni hellre ha prenumerationen mot postförskott så fyll i vidstående kupong och skicka in dem. Då tillkommer dock postförskottsavg.

Till Yngve Norrvis Förlag
Box 3063, Stockholm 3.

.... st. pren. på Looping för andra halvåret 1951. Avg. uttagas mot postförskott.

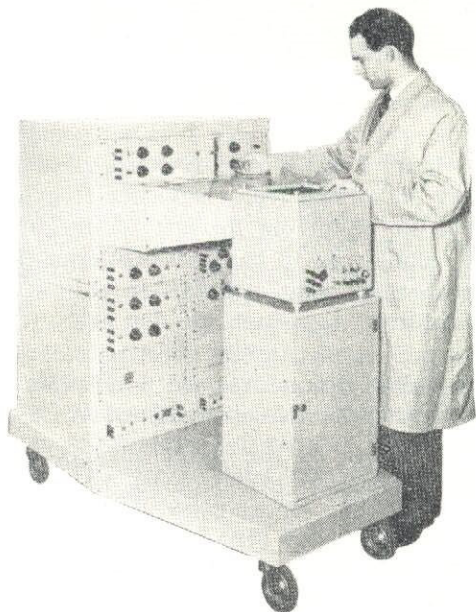
Namn:

Bostad:

Postadress:

Ett slagkraftigt flygvapen

kräver en förstklassig utrustning. Vi ha fått förtroendet att leverera en del av denna och presenterar här några exempel.



GEC:s trafikmottagare BRT 402 S

På radiomaterielen ställs stora krav och därför har Flygvapnet liksom de övriga försvarsgrenarna efter ingående prov valt General Electric Companys of England trafikmottagare BRT 402 S och BRT 400 S såsom sin nya markradiomottagare

*Miniatyrrör
RCA 6BA6*



Hjärtat av all teleteknisk och elektronisk materiel är elektronröret. Radio Corporation of America (RCA) är den ledande firman såväl vad beträffar produktionsprogrammets omfattning som kvaliteten på rören. Tillverkningsprogrammet omspannar rörtyper från katodstrålerör med jätteskärm och sändarrör med 500 kW uteffekt till subminiatyrrör mindre än ett lillfinger.

Ett modernt flygplan måste vara konstruerat och utfört med precision. Det måste därför kontrolleras och mätas med precision. Denna specialkonstruerade 5-kanaloscillograf av Southern Instruments tillverkning användes av Flygförvaltningen bl. a. för att mäta påkänningen i flygplansmateriel.



*5-kanaloscillograf
typ ME 54*



*17" Katodstrålerör
RCA 17CP4*

ELEKTRONIKBOLAGET AB

Kungsgatan 34 Stockholm

Tel. 21 62 90, 21 62 91, 20 69 56

Flygvapnet

25 år

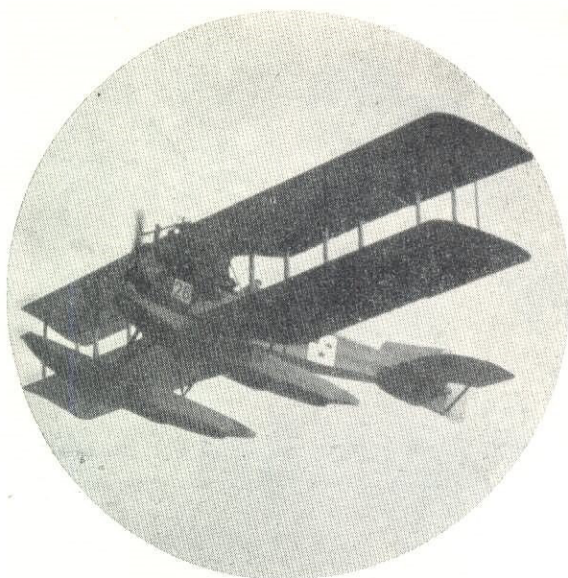
Av chefen för flygstaben
General G. A. Westring

Den 1 juli 1926 förklarade de svenska statsmakterna flygvapnet myndigt. Det blev en självständig försvarsgren likställd med armén och marinen. Det var ett för sin tid djärvt steg som togs, och det kom inte till stånd utan strid. Tyvärr drog man till en början inte konsekvenserna av beslutet om organisationen, utan anslagen blev obetydliga och följden blev 10 års stillstånd i utvecklingen. I stället för att bygga upp personalbeståndet och en produktionsduglig flygindustri motsvarande försvarsplanens avsedda 229 krigsflygplan fick man nöja sig med endast tredjedelen så stor styrka. För 6 miljoner om året kunde man inte få så mycket! Med 1936 års försvarsordning, beslutad i Hitlerregimens skugga, blev det äntligen en ny giv, men farten i utvecklingen hölls tillbaka av bristen på personal och flygindustri i landet. När världskriget började och ännu när den tyska krigsmaskinen slog ut sina vingslag över Europa var vårt flygvapen beklämmande litet — till men för vår politiska handlingsfrihet.

De svenska statsmakterna lärde emellertid av krigserfarenheterna. Flygmyndigheterna behövde knappast begära att få bygga ut vapnet. De anmodades snarare att göra allt vad mänsklig makt förmådde för att med de resurser som stodo till buds inom landet och i viss mån utomlands rusta upp. Så skedde också, och då 1947 de beslut fullföljts, som fattats under kriget, stod flygvapnet med 17 flygflottiljer i stället för de 5, som funnos vid krigsutbrottet, med en flygindustri, som planmässigt och på lång sikt både konstruerade och byggde flygplan och motorer, och med utbildningsanstalter, som räckte till för att både ersätta personal och skaffa ny för en fortsatt utveckling.

Flygvapnet hade utan tvivel sin andel i den växande respekten för Sveriges vilja under de senare krigsåren. Det spelade också en viktig roll i den aktiva beredskapen, även om den forcerade personalrekryteringen och utbildningen i regel var vad som mest präglade arbetet vid flottiljerna.

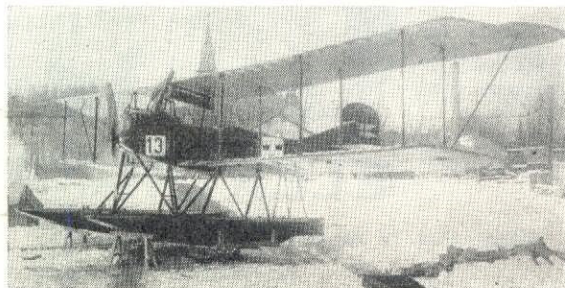
1945 års försvarskommitté, som skulle forma ut det svenska efterkrigsförsvaret, ville inte låta flygvapnets utveckling fortsätta utan före-



slog to om en minskning. Därav blev emellertid — inför det kalla krigets åskådningsundervisning — intet. I stället kom 1948 års riksdag, på grund av ett förslag från chefen för flygvapnet, fram till ett beslut om fortsatt förstärkning. I princip skulle de 10 dagjaktflottiljerna få sitt flygplansbestånd ökat med hälften utan att den administrativa apparaten för den skull ökades. Beslut har också fattats om att förstärkning verkligen skall genomföras vid 6 flottiljer, men ännu icke beträffande de återstående 4.

Efterkrigsåren ha för övrigt använts till avsevärda omdaningar grundade på de krigsförändres och våra egna erfarenheter. Främst kommer då en förskjutning av tyngdpunkten mot jakten, som i dag har 70 % av flygplansbeståndet, jämfört med 15 % enligt 1936 och 40 % enligt 1942 års planer. Omläggningen har medfört åtskilligt arbete och omskolning. Två viktiga nya personalkategorier ha vidare tillkommit. Flygförarna skola nu förutom av statofficerare huvudsakligen bestå av fältflygare, anställda på 6—8 år.

I cirkeln och här nedan två hederliga föregångare till vår moderna flygmateriel; Sk 2, »Friedrichshafen» i tjänst 1920—25 och Thulinplanet nr 13 i tjänst 1917—21.





B-5:orna gjorde god tjänst under andra världskrigets första år. Här ett förband över svensk kust.

Materielen på marken handhaves numera närmast av civilmilitära flygtekniker med långtidsanställning, som ersatt det gamla underbefälet.

Den tekniska utvecklingen efter kriget har varit hektisk. Det gällde ju för oss att snarast möjligt hämta in det försprång som de krigförande fingo genom sitt enorma uppsving under krigsåren. Det kan räcka med att nämna övergång till readrift, utrustning med radar på marken och i luften, uk-radio och beväpning med raket, napalmbomber och robotar. Med fördubbling av flygplanens hastigheter och topphöjder ha tyvärr också följt nya, stora krav på flygfälten. Man kan nästan tala om »nya himlar och ny jord» endast genom de sista fem årens utveckling här hemma.

Några data kunna illustrera de 25 årens utveckling (mycket ungefärliga siffror):

	1926	1939	1951
Antal flygflottiljer			
(motsv)	2	5	16½
Årsbudget, milj kr	6	26,5	396
Antal krigsflygplan	60	180	över 1.000
Jaktplanens högsta hastighet km/tim	230	380	över 1.000
Jaktplanens topphöjd i m	7.000	10.000	15.000
Anslagsenergi hos ett bomb- (attack-) plans beväpning i milj kgm	8	65	286
Ett jaktplan kostade kr	10.000	75.000	600.000
Jaktplanets bränsleförbrukning i lit/tim	105	140	2.400

J 28:orna tankas. I bakgrunden en ensam J 21 R.

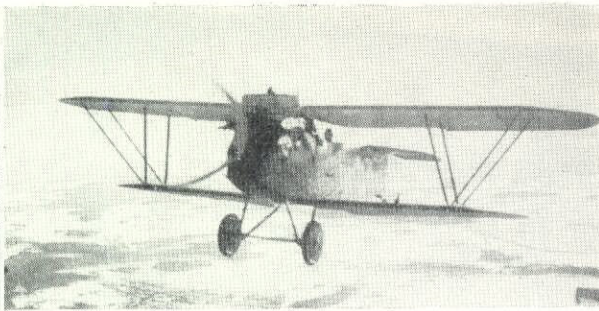
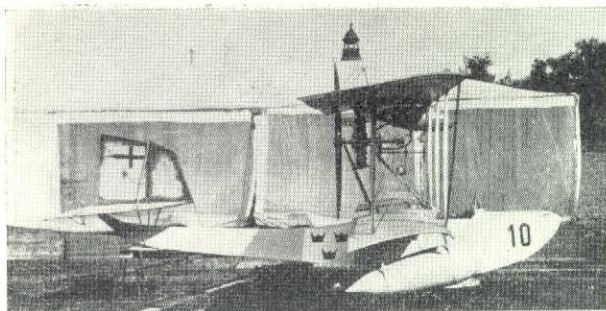
Men det är viktigare att se framåt än att se bakåt. Vad flygvapnet önskar se förverkligat inom den närmaste framtiden är följande.

Först på önskelistan står flygvapnets fortsatta förstärkning. Den vid 1951 års vårriksdag diskuterade frågan om att tillföra de återstående fyra dagjaktflottiljerna de avsedda ytterligare flygplanen torde med god vilja kunna lösas vid nästa tillfälle. Vill man för den engångsanskaffning, som det här gäller, inte helt anlita den svenska flygindustrien, så kanske det under nästa år är lättare än nu att finna flygplan utomlands, där flygindustrien drivits upp till krigsmässig kapacitet. På flygvapnets förstärkningsprogram kommer sedan närmast uppsättning av en ny nattjaktflottilj som komplement till den enda vi nu har.

Nästa viktiga sak på programmet är flygfältens förbättring. Moderna flygplan kräver större utrymme och hårda rullbanor, som kosta bety-

Forts. på sid. 25.





Ur FV:s liv och leverne

Harald Jacobsson på flygstabens presssektion plockar ur FV:s minnesalbum.

EGENTLIGEN kan flygvapnet fira två jubileer i år. Dels det officiella 25-årsjubileet med anledning av att vapnet blev en självständig försvarsgren år 1926. Dels 40-årsjubileum, eftersom försvaret fick sitt första flygplan och sina första flygare redan anno 1911.

Den som hade tillfälle att se de tre historiska flygplanen som ställdes ut i Kungsträdgården dagarna före den stora jubileumsflygdagen den 3 juni fick en slående bild av hur snabbt flyget i själva verket utvecklats. Vilken enorm kontrast, vilket jättesteg i utvecklingen mellan det fjärrspröda, bräckliga Nieuportplanet av år 1912, byggt av trä, duk och ståltråd, och J 29:ans strömlinjeformade metallkropp, sprängladdad med kanoner och raketer. Hastighet, stighöjd, vingbelastning, ja nästan allting har tiodubblats. Motorstyrkan och kanske också priset hundradubblats! Det sista ett mer tvivelaktigt framsteg. De enda siffror som är ungefär desamma för de båda flygplantyperna är vingytan. Och vad flygsäkerheten beträffar är den säkerligen större i den nästan ljudsnabba J 29:an. Att vara militärflygare i dag är inget ofarligt jobb, även om det inte är så

farligt som många mammor tror. Att vara flygare 1911 var nästan rena självmordsförsöket.

Sverige torde ha varit det första landet näst efter England (eller ett av de första) som upprättade ett självständigt flygvapen. Världens två ledande flygmakter, USA och Sovjet, har tagit samma steg men först efter andra världskriget och som en direkt följd av krigserfarenheterna. 1925 års förkättrade nedrustare bör alltså ha en eloge åtminstone på den punkten. De inte bara rev ner utan sädde också fröet till ett mycket livskraftigt träd som ännu långtifrån blivit fullvuxet.

Bryggare donerade första planet

Om vi kastar en blick tillbaka till de tidigare åren stannar vi först vid namnen på de första svenska flygarna. Allra tidigast i farten var som bekant »flygbaronen» Calle Cederström, men han var civilflygare. De första militärerna som flög var kapten Henrik Hamilton och löjtnanten vid flottan Olle Dahlbeck samt löjtnanterna Allan Jungner och Gösta von Porat. Den senare blev i sinom tid populär överste och flottiljchef i flygvapnet. Numera är han pensionerad och sysslar med att skriva ner sina flygarminnen, som bör bli en verkligt trivsamt läsning.

Som så ofta var det en privatperson som tog initivet innan staten vågade sig ut på de djärva nymo-

»Flygfisken» benämndes det första svenska sjöflygplanet (över t. v.). Till höger därom en »Drontl», jaktplan i tjänst omkring 1920. Nedan t. v. ett par B 3:or, vid världskrigets utbrott svenska flygets tyngsta och modernaste vapen, nu hopplöst föråldrat. Till höger nedan: En splitter ny J 29 på Fleminggatan i Stockholm under folktom morgontimme f. v. b. till jubileumsutställning i Kungsträdgården.



digheternas hala is. Vårt första militärflygplan var ett Blériotmonoplan, som donerades till marinen av bryggmästare O.-E. Neumüller, vilken var befryntad med Olle Dahlbeck.

Det var 1911 som Hamilton och Dahlbeck tog sina certifikat. Följande år fick armén två flygplan, av vilka ett var donerat och det andra inköpt av staten. »Flygvapnet» bestod nu av hela tre flygplan, men åtminstone ett brukade vara trasigt. På hösten 1912 deltog flyget för första gången i en fältmanöver som hölls i Västergötland. Det ena av flygplanen var som sagt mest under reparation, medan det andra gjorde en och annan uppstigning om vädret tillät, dvs om det var absolut klart och absolut vindstilla. Den tidens flygplan hade ju inte ens skevroder. Flygplanen användes enbart för spaning. Någon beväpning på de skröpliga och föga bärkraftiga »kärorna» var inte att tänka på.

Uppstigningar från lämpliga fodervallar...

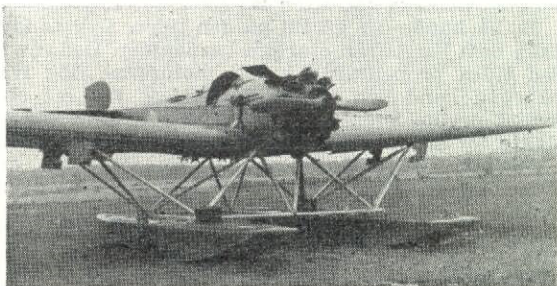
På den tiden rasade ännu striden mellan anhängarna av principerna »lättare än luften» (ballonger) och »tyngre än luften» (aeroplan). Uppskattningen av det nya hjälpmedlet i krigsföringen var inte precis hög i den svenska generalstaben. Att kriget i framtiden till stor del skulle komma att avgöras i luften var det väl knappast någon som trodde. »Luftmakt» var ett okänt strategiskt begrepp. Men man hade på känn att det trots allt kunde ligga något i idén att flyga med aeroplan.

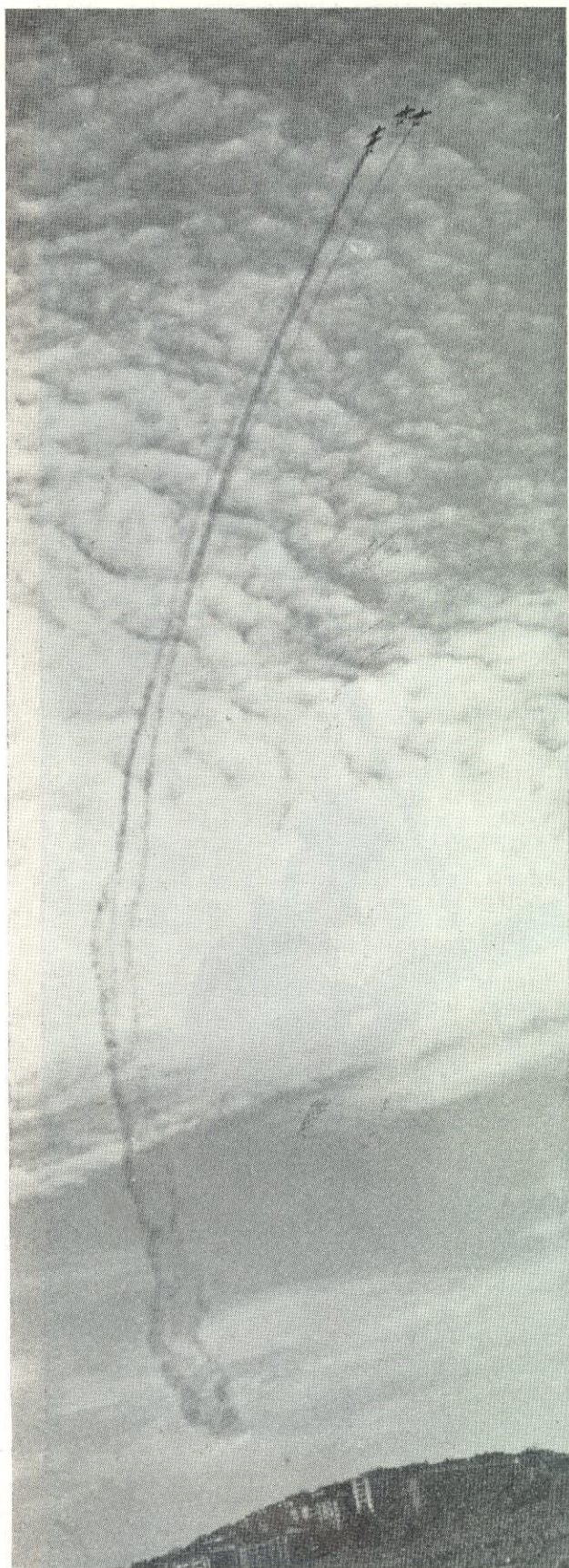
För att underlätta baseringsproblemet för aeroplanen konstruerade arméns skarpa ingenjörshjärlor olika modeller av hästdragna vagnar, på vilka flygplanen transporterades per landsväg så att de kunde följa med de snabbt fotmarscherande truppena oberoende av vädret. Uppstigningar gjordes från lämpliga fodervallar. Väderlekstjänsten bestod i att man stack upp ett finger i luften, orientering och navigering ordnades genom att läsa järnvägsstationernas namnskyltar. Kom karavanen till en vägport som inte släppte igenom de hästdragna flygplanen plockades de ut på närmaste åker, gjorde ett elegant hopp över hindret och landade på andra sidan, varefter färden fortsattes per häst. Krigshistoriens troligen enda hästburna flygförband.

Gud hör dig, gubbjäkel!

På den tiden hade »arméns flygväsande» även ballonger. Från en ballongfärd daterar sig en historia som brukar tillskrivas von Porat (gemenligen kallad »Po») men som denne själv korrigerar och avstår

T. h.: Flygvapnet när snabbt vilken punkt som helst i vårt stora land, vilket här får illustreras med lappmannen Enok Sarri från Nikkaloukta vid en »Mustang», Svenska jaktflygets »långträdare». Nedan: Ännu så sent som 1938 kunde man nödlanda så här. Det är en S 5 (Hansa) som efter motorstopp satt sig på en gottländsk åker. Mest kul är att planet lyckades starta från åkern på sina »galoscher» sedan någon dagg fallit...





25-årsexamen över Gärdet

Det var en sekundprecisionens, fartens och färgens triumf. Vi beundrade, hänfördes och gladdes åt den mer än 25-åriga utveckling som vi handgripligen rycktes med i och fick bevittna inom loppet av några minuter. Vi log åt gamla högtidsfermissade Tummelisa som med anmoderns puttriga överlägsenhet struttade fram för att hjälpa sinnena tillbaka till en startpunkt för denna utveckling. Dessförinnan hade vi i andlös spänning önskat framgång för det till synes hopplösa företaget att bestämma sekundträff över gärdet med en rearote från Smygehuk och en Mustang-dito från Treriksröset. Och vår önskan tycktes ha hjälpt... Man kunde ha ställt tidssignalen efter det bejublade mötet.

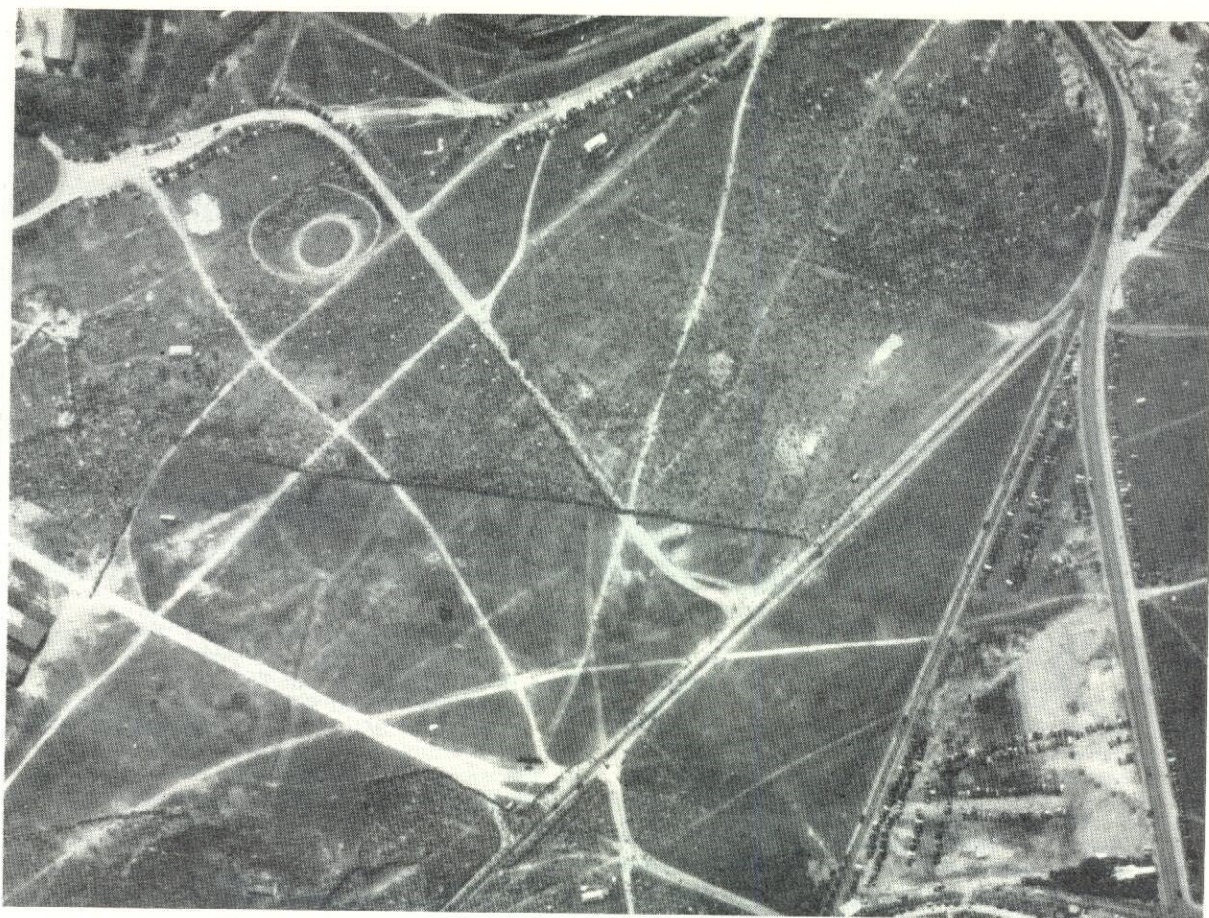
Vi hisnade över de blixtrande entréerna av hyperdrillade och till synes oändliga förband av visslande reajak, mullrande B 18 och Mustangar, stingande A 21:or, ljudsnabba Tunnor.

Vi skrattade åt de musikaliska Storcharna, beundrade och hejade åt sällsynt pricksäkra ballongjagande Sk 25:or, höll andan under segelplanens ljudlösa lek och blev yra i huvudet när den månghundramotoriga karusellen började snurra och den solmättade luften bara blev ljud och rörelse.

Det svenska flygvapnet bestod sin 25-årsexamen med glans. Det kändes lugnande att se effektiviteten, organisationens absoluta behärskning av varje rörelse i tid och rum, förarnas skicklighet, materielens trim. Vi behöver en sådan pick me up ibland när häglöshet och pessimism inför framtiden tränger på.

åt löjtnant von D. Enligt den vanliga versionen hade von P. befunnit sig i en ballonggondol i underkanten av ett mycket lågt molntäcke, varvid han råka- de bevittna ett häftigt familjeuppträde mellan bon- den på en gård och hustrun, eller möjligen pigan, som det hette på den tiden. Von P. skulle då ha ro- pat från sitt moln: »Tänk på vad du säger, Gud hör dig, gubbjäkel!» Enligt den andra, korrigerade ver- sionen skulle von D. ha befunnit sig i samma situa- tion över ett samhälle (som påstås vara Nacka), varvid han med tordönsstämma började en verita- bel domspredikan för de skräckslagna inbyggarna, som endast hörde rösten från skyn. En djupgående religiös väckelse på orten lär ha blivit följden.

Ja, så kunde det gå till på den tiden, flygets idyl- liska men långtifrån ofarliga barnaålder. Det var på den tiden propellrarna brast, motorerna flög iväg på egen hand och fallskärmen mest var ett obe- kvämt prydnadsföremål. Den tidens flygare var ett släkte för sig, »tuffa killar» skulle det väl ha hetat i dag. De flög som det roade dem att flyga, och dessemellan umgicks de i glatt lag där historierna haglade. Numera har flygarna blivit något av kor- rekta ingenjörer och tekniker. Flygningen har fjätt- rats i allehanda säkerhetsföreskrifter, men ännu finns gosselynnnet och den frejdiga framåtandan



kvar, även om den mer sällan har pionjärtidens pittoreska charm.

Biskop Björkquist flygpionjär

Kanske kan det i detta sammanhang också vara på sin plats att nämna, att en av flygets pionjärer (fast han inte var flygare) var en förutseende ung predikant, som senare skulle bli Stockholms förste biskop, nämligen Manfred Björkquist. I samband med F-båtsinsamlingen 1912 satte Björkquist igång en egen insamling som inbringade över 360.000 kronor, ett för den tiden aktningsvärt belopp som räckte till åtskilliga »aeroplan». Eftersom den större insamlingen inbringade vad som behövdes för pansarbåten och mer därtill ställdes dessa pengar till statens förfogande som grundplåt till en svensk »luftflotta».

Det svenska flygvapnet som organiserades 1926 ur arméns och marinens flygväsenden var knappast någon imponerande skapelse, men det var dock ett frö som bar utvecklingens levande kraft inom sig. Årsbudgeten uppgick till 6 miljoner kr mot det femtiodubbla nu. Det räckte till att hålla ett 70-tal övningsflygplan i gång i stället för planerade 200. Om utvecklingen efter 1926 berättas på annan plats i denna tidning. Det kan räcka med att nämna att de fyra kärerna från 1926 växte till sju flottiljer enligt 1936 års försvarsordning för att under andra världskriget sluta med 17 flottiljer. Sedan 1944 har ingen ny flottilj tillkommit, trots flygets ständigt växande uppgifter i försvaret. Den förstärkning av dagjaktflyget som beslöts i princip 1948 har regering och riksdag hittills endast velat gå med på att genomföra beträffande sex av de tio dagjaktflottiljerna, trots

Forts. på sid. 25.

En flygbild från Gärdet under jubileumsuppvisningen den 3 juni. Bilden är tagen från en Spitfire på 1 mils höjd. Före uppvisningarnas slut fick kungen en rykande färsk kopia. Nedan: Uppvisningarnas överregissör general Axel Ljungdahl. På föreg. sida: Fyra Vampires gjorde strålande succé genom att under perfekt förbandsflygning teckna de svenska färgerna i skyn.





F2 Hägernäs

Amfibieflygplanet Catalina används i mycket stor utsträckning för ambulans- och räddningstjänst. För att bringa ned startsträckan i förekommande fall användes numera Jato-aggregat som reducerar »vattenräkningen» med 35–40 %.

Ett reportage från en av FV:s trivsammaste anläggningar där man fortfarande flyger med »tofflor» och utbildar radarfolk och vädergudar och ger fältflygarna den första putsen.

SOM en stor och vänlig herrgård ligger gamla sjöflygflottiljen F 2 med sina många byggnader ute vid Hägernäs strax norr om Stockholm.

Gamla F 2 har gått igenom mycket under de decennier platsen mer eller mindre tillhört flygväsende och flygvapen. Nu har flottiljen »degraderats» till flygkår men i andra avseenden utvecklats till ett i högsta grad betydelsefullt skolcentrum för hela vårt flygvapen.

NÄR man talar om F 2 och Hägernäs tänker man automatiskt på sjöflyg. Och det finns fortfarande en hel del sjöflyg vid Hägernäs men inte för något egentligt krigsbruk. Det är flygvapnets flygräddningsgrupp som har sin huvudbas där och därifrån sköts huvuddelen av den ambulansflygnings- och spaningstjänst som behövs.

Vid F 2 ligger man ständigt i beredskap för att kunna rycka ut med ambulans-, spanings- och undsättningsplan. Och detta inte bara för flygvapnets behov utan även för civilt.

En besättning finns alltid till hands. Enligt bestämmelserna har man under dagen en timmes beredskap och på natten två, men dessa respittider tas sällan eller aldrig ut. På dagen är man för det mesta i luften inom en halv timme efter larm, oftast tidigare och på natten klarar man sig oftast med en timme för att få kläderna på, köra varmt och komma iväg.

För flygvapnets del begärs ibland omedelbar beredskap av flygräddningen, d. v. s. när övningar med FV-förband pågår över större vatten. Då sitter räddningsgruppens folk i flygplanen och kan starta bums. Ibland händer det också att ett plan — oftast

en Catalina — helt enkelt placeras vid eller över övningsområdet för att kunna ingripa om så skulle behövas. Man lämnar ingenting åt slumpen inom FV.

Trots att statistiken visar att F 2 endast rycker ut i verklig ambulans- eller räddningstjänst en gång var femte dag under året, är det en mycket betungande tjänst som personalen vid flygräddningsgruppen har. Varje besättning har jour vart tredje dygn, då den skall finnas till hands omedelbart. I praktiken betyder detta att man har en dag — eller ett dygn — för vanlig rutintjänst, utbildning, övning etc., ett dygn för jour och ett dygn ledigt.

Men mar har väl semester? Jovisst, men då blir det bara så mycket hårdare för de övriga besättningarna, som då får ha jour vartannat dygn istället för vart tredje.

Flygräddningstjänsten består sannerligen inte bara i att ligga och vänta på jobb samt en och annan mer eller mindre spännande utryckning. Rutinen skall underhållas vilket fordrar övningsflygning. Framförallt skall förmågan att ta sig fram i sämsta tänkbara väder underhållas och sådant kräver arbete. F 2-flygarna är för övrigt kända som verkliga specialister på dåligt-väderflygning. Sedan skall nytt folk utbildas i den speciella tjänst som det här är fråga om, inte bara förarna utan i lika hög grad övriga besättningsmän. Materielen skall underhållas etc., etc.

— Vi trivs gudomligt väl med jobbet, säger folket på flygräddningsgruppen, men vi tycker tjänsten är för hårt. Vi vill ha flera besättningar hit. Och vi vill ha mera materiel.

Vilket härmed är sagt till den verkan det hava kan.

Det kan förresten i detta sammanhang omtalas att just nu ingår flygräddningsgruppen i sin arbets-sammaste period på hela året. Juni, juli och augusti visar sig nämligen vara de månader då de flesta utryckningarna sker. Det beror helt enkelt på sommar- och badgästerna! Det är »folk från stan» som bryter benen av sig eller skadar sig på annat sätt. I

motsats till skärgårdsbefolkningen har stadsborna bättre reda på att flygräddningstjänsten finns och att den står gratis till förfogande även för civilt bruk. Dessutom är stadsborna inte ledsna för att larva om så skulle behövas, vilket däremot den infödda skärgårdsbefolkningen gärna drar sig för. Skärgårdsborna försöker i det längsta — och ofta för länge — klara sig själva. Man vill inte besvära.

Tilläggas bör kanske att flygräddningsgruppen ingår och är en av kärnpunkterna i det stora räddningssystem som sedan några år lagts upp i samarbete mellan militära och civila myndigheter. Om en sportflygare kommer bort eller om ett militärplan försvinner utlöser det precis samma reaktion. Om ett handelsfartyg eller en fiskebåt förliser, om säljägare försvinner eller om en skärgårdsö isoleras sätts flygräddningsgruppen in om det behövs. Därför har också F2 fått ett mycket civilt drag över sig och kanske mer än andra FV-förband kommit folks hjärta nära. Trots att de flesta människor knappast har en aning om var F2 ligger, så där litet i skymundan i »Roslagens famn».

ÄNNU mindre vet folk i allmänhet om det »moderna» F2, det som kom till efter den senaste omorganisationen och i samma veva som benämningen flottilj ersattes med kår. F2 är numera en skola av verkligt stora mått. Och en skola som kanske bättre än de många andra flygvapenskolor som finns stärker uppfattningen att flygvapnet är ett mycket modernt vapenslag och ett vapenslag inom vilket det behövs specialutbildat folk inom en rad olika gebit.

Tre eller kanske rättare fyra skolor driver sin verksamhet vid F2. Den mest kända är kanske radarskolan, som kom till för ett par år sedan. Denna skola har två linjer. För det första utbildas där radartekniker som skall ha hand om materielen och således folk som redan vet ganska mycket om »trådlöst» redan på förhand.

Gymnastik och idrott är ett både populärt och ofta återkommande ämne i fältflygarskolan. Flygare måste ha spänst och kondition. Här gör 129 Rosén ett elegant plinchopp påtittad av 117 Johansson. Nedan: Chefen för fältflygarskolan kapten Gunnar Jacobsson och två av eleverna, Lennart Larsson och Jan Orriand.



För det andra utbildas vid F2 sådana värnpliktiga som sedermera skall tjänstgöra som markradarobservatörer. Till denna i sitt slag tämligen unika skola kommer de värnpliktiga oftast utan att ha sett en radarskärm tidigare. På fem veckor utbildas dessa grabbar till fullfjädrade radarobservatörer i grupper om 40 man i en kurs som är något av det intensivaste man kan tänka sig och som mycket fjärrar en från uppfattningen att all militär utbildning är orationell, tråkig och meningslös.

Större delen av utbildningen sker i en lokal där observatörer, kartläsare och rapportmottagare arbetar samtidigt men hela tiden på samma sätt som om det var fråga om verklig tjänst. Grabbarna delas upp i 3-grupper. En läser på radarskärmen, en sitter bredvid och hjälper till vid en karta att hålla reda på »företagen» medan den tredje sitter i »centralen» och per radio får kontinuerliga rapporter om vad observatören ser på sin skärm.

I skrubben vid skrubben sitter observatörerna och får in »företag» på sina skärmar, läser dem och rapporterar dem radio- eller telefonledes till sin central, där »företagen» markeras på en jättestor karta med flyttbara märken av olika slag.

Företagen läses på riktiga radarskärmar. Apparaturen är exakt sådan som i en »vanlig» markradarstation, inställningen densamma etc. Men varifrån kommer impulserna? Jo, från en »ekocentral» som ligger vägg i vägg med lektionssalen och till vilken kursledaren telefonledes ger sina direktiv från en hög plint i lektionssalens mitt från vilken han för övrigt kan komma i direkt telefonförbindelse med varenda elev under lektionens gång. Impulsgivarna ger absolut »riktiga» signaler till apparaterna ute i lektionssalen. Man kan ställa in olika hastigheter, olika kurser och olika stora förband på varje givare. Man kan ändra impulserna under lektionens gång, och märk väl att ingen av observatörerna i lektionssalen får samma värden på sin skärm som någon av kamraterna. Så även om man hade tid att fuska så skulle det inte gå för sig.

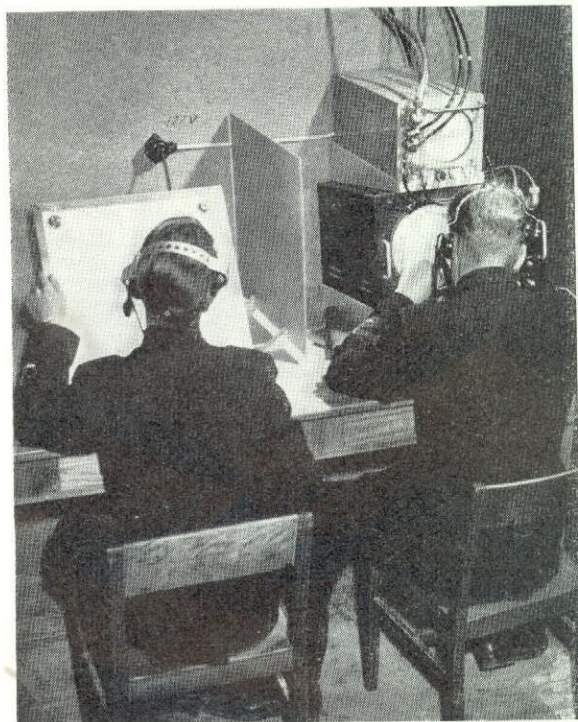




En detalj av »centralen» i radarskolan. Fanj. Ragnar Bengtsson är kursledare.

Nedan: Bild från en av radarboxarna i lektionssalen vid F 2 under pågående lektion.

Radareleverna får börja med att per film och populärföreläsningar bilda sig en uppfattning om vad radar är. De får bekanta sig med de apparater de skall betjäna etc och ganska snart får de lära sig att läsa på skärmarna. Det blir till en början mycket enkla saker. Sedan man bekantat sig med de »fasta ekon» som alltid uppstår kring en markradarstation kopplar man in en givare som markerar ett ensamt och lättläst företag utan kurs- och fartändring. Efterhand ökas svårighetsgraden. Det en-



samma företaget börjar göra kursändringar, och sedermera även fartändringar. Man lär sig rapportera med de standardfraser som finns utarbetade för att vinna tid och klarhet. Snart kopplas ytterligare ett företag in på skärmen. Nu gäller det att hålla reda på bägge, vilket givetvis blir svårare när först det ena och sedan det andra (såsom i verkligheten) börjar »krängla» med fart och kurs etc.

Efter ganska kort tid är man uppe i tre företag. Kursledaren får större och större fordringar och låter företagen göra de mest oväntade manövrer.

Efter fem veckor är man framme vid slutproven. Och det är inte småsaker man fordrar: observatören skall utan att missa kunna följa sex företag samtidigt, ange fart, kurs och storlek och avge en rapport för varannat varv ljusstrålen på skärmen går runt, d v s en rapport var tjugofjärde sekund.

Det är inte många av eleverna som spricker, vilket måste vara ett mycket högt betyg åt utbildningens effektivitet. Nu hör det till saken att de grabbar som tagits ut till denna tjänst oftast har en viss telefonvana och är tekniskt intresserade. De tycker det är roligt med modern apparatutrustning och de får sannerligen »roa» sig kungligt med den dyrbara materielen. Inte bara med »attrapperna» (felaktigt ord men jag kan inte hitta något bättre) i lektionssalen utan även med »riktiga» markradarstationer ute i terrängen. Inte heller i dem saknas det »företag». Närheten till Bromma, Barkarby och Tullinge, för att inte tala om F 2:s egen flygverksamhet, gör att det alltid finns någonting att läsa på skärmarna. Och naturligtvis är det ännu intressantare att rapportera riktiga företag än sådana som kommer från de surrande ekogivarna på andra sidan väggen...

FÄLTFLYGARE (förr sa man stamflygförare) kan numera de flesta svenska grabbar bli, även utan annan förutbildning än vanlig folkskola. Det tar bara en smula längre tid på det sättet, närmare bestämt knappt 10 månader, och dessa tio månader får den blivande fältflygaren (med enbart folkskola) tillbringa vid Hägernäs, där flygvapnets fältflygarskola

numera finns. Där rycker grabbarna in i mitten på januari och får börja krigiskt och föga bokligt med klackvändningar och annat som hör till krigarlivets ack så trista nödvändighet. Fjorton dar tar det att sätta en smula militär pli på den oftast mycket heterogena samling som 150 grabbar i 18—20-årsåldern från Smygehuk till Karesuando oftast utgör, och sedan blir det allmänbildande plugg i realskoleämnena omväxlande med gymnastik och idrott, flygorientering och annat kul.

I fältflygarskolan skall grabbarna förbereda sig för sin verkliga tjänst inom flygvapnet och när höstmörkret kommer fram i mitten på november är de i stort sett ifatt de fältflygare som redan har realskolekompetens inom de aktuella allmänbildande ämnena. Det är emellertid inte bara geografi och matematik och hälsolära. Det blir en och annan flygtur också för att underhålla flygintresset. Litet orientering från luften får man pröva på som omväxling till orienteringslöpningar och annat som skall hålla den fysiska konditionen uppe.

En och annan looping, fortfarande som passagerare, blir det också. Man får också läsa en smula flyglära, jobba med stations-tjänst, lära sig de meteorologiska grunderna, vara med i trafikledartornet och se hur det går till där. Mitt på sommaren åker man hem på två veckors semester och vet så mycket om flyg att man rättfärdigar bärandet av den extra fina uniform (med öppen krage) som de blivande fältflygarna får ut. I början av juli börjar en period av nästan enbart militär utbildning, exercis, orientering bland annat från luften, skjutning etc. I slutet av juli blir det en veckas riktig fältförläggning någonstans ute i skärgården, och efter denna mycket omtyckta fältövning, där man idrottar, fältskjuter och har annat kul för sig, blir det att lägga sig i selen igen på Hägernäs och den 10 november är grabbarna klara att åka till den »riktiga» flygskolan, Ljungbyhed, som hela tiden förstäeligt nog hägrat som en dröm i fjärran.

Fältflygskolan liksom övriga skolor vid Hägernäs har till övervägande del civil lärarpersonal. Chef för fältflygskolan är kapten Gunnar Jacobsson, som anser att man måste ta till en god portion »psykologisk krigföring» för att få ut det mesta möjliga av en sådan kurs som det här är fråga. Här gäller det att plugga in en massa allmänbildning i grabbar som ingenting högre önskar än att få sätta sig i ett flygplan och helst ge sig iväg så långt bort från bokplugg som möjligt. Man får vara mycket försiktig så att man inte mitt i allt det nödvändiga pluggandet tar bort flygintresset, som dock är det viktigaste på detta stadium.

Den fjärde skolan vid F 2 som vi talade om i ett tidigare sammanhang utgörs av den centrala utbildning av värnpliktiga till väderbiträden som numera sker. Förut fick flotttiljerna själva utbilda biträden till meteorologerna men numera sker som sagt även denna utbildning centralt vid F 2. Där utbildar nu FV-meteorologen Stig Schenck 20 man åt gången, och när de lämnar Hägernäs kan de utan vidare användas på flotttiljerna att rita kartor, läsa obsar etc.

Besöker man F 2 kommer man alltså till en stor utbildningsanstalt, där det civila inslaget bland personalen är påfallande stort. Bäst framgår det kanske av det faktum att det på F 2 inte finns mer än summa summarum 9 officerare, vilket inte är mycket vid en militär anläggning av detta format.

Yngve Norrvi.

flyg för mindre än 23 öre per km.

Från
Stockholm

ordinarie
enkelpreis

Till
Göteborg
Sundsvall/Härnösand
Luleå
Malmö
Visby

84:— Kr.
76:— "
125:— "
98:— "
61:— "

på SAS inrikeslinjer

En flygkilometer inom landet kostar i genomsnitt bara 21,3 öre. Så billigt är det alltså att flyga. Och ännu billigare blir det tack vare rabatterna. Barn under 6 år får 90 % rabatt och barn mellan 6—12 50 %, liksom skolorbarn på resa mellan hem och skola. Och SJ—SAS:s rabattkort som kostar 450:— kr ger 25 % rabatt på SAS inrikeslinjer (utom Gotlandslinjerna) och 50 % på tåg (i 3:e och 2:a klass).



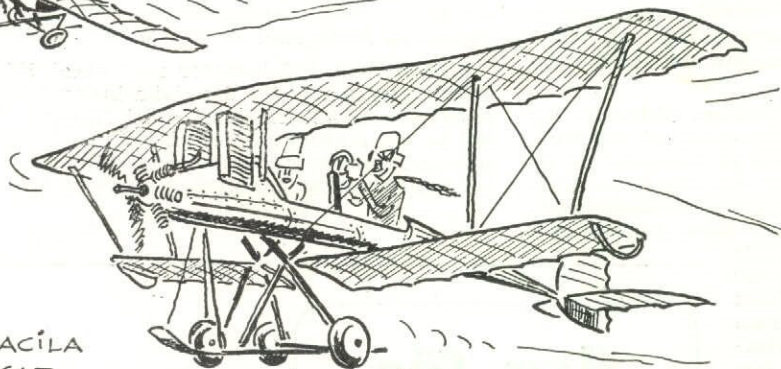
se mera på pengarna

se - mesta med

SAS

apropå flygvapenjubileet:

BEMÄRKTA 'STORHETER



TVA
ST. GRACILA
RISHÖGAR
UTGJORDE

FRÖET TILL FLYGVAPNET: NIEUPORTEN OCH BREGUETEN
VÄNLIGEN KALLADE MONOPLANET
RESP. BIPLANET RÄTT O SLÄTT..

JAKTKÄRROR
MED KUSINTYCKE

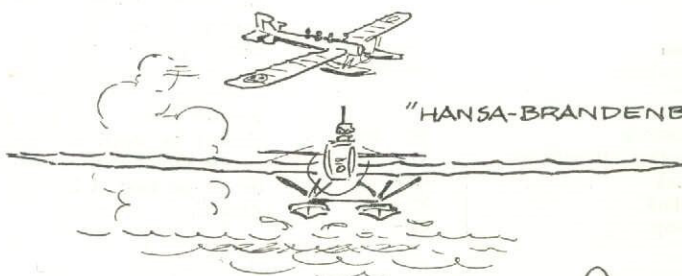
19



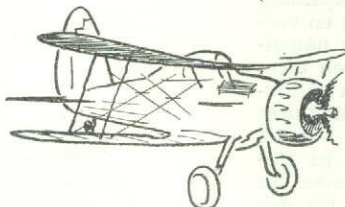
DRONT



BAKBLÅSA

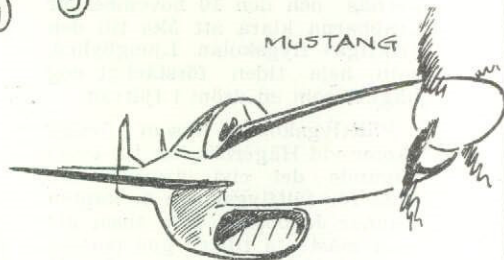


"HANSA-BRANDENBURG"

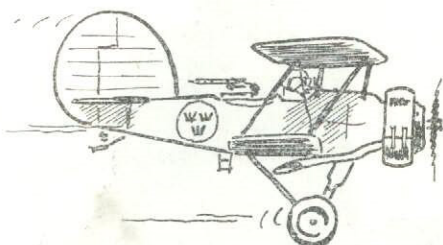


J8

MUSTANG

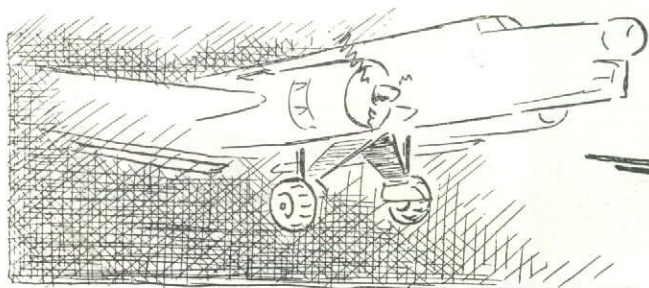
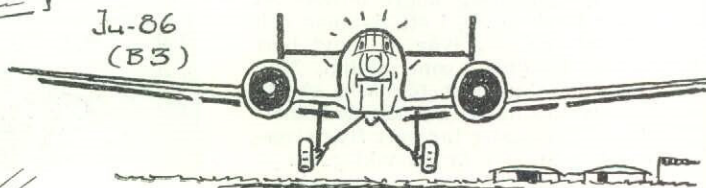


B4



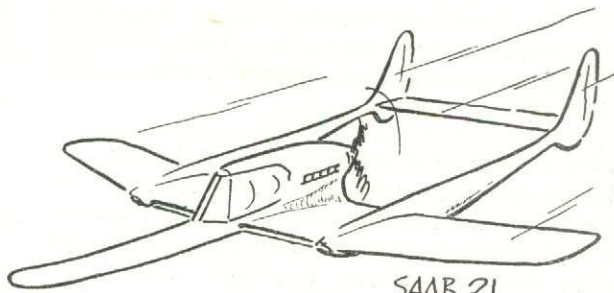
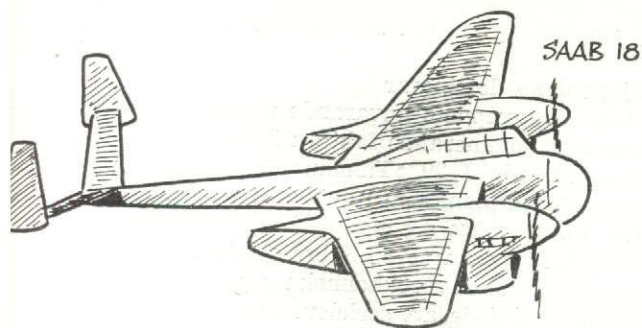
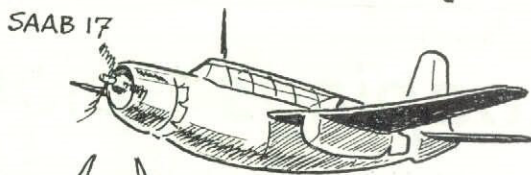
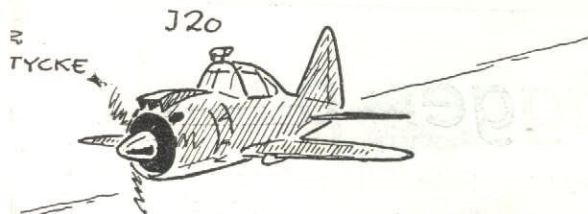
VÅRT "ALLRA TYNGSTA"

J4-86
(B3)

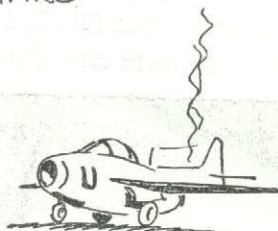
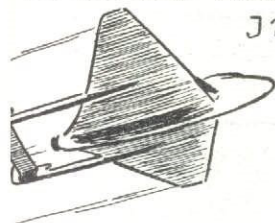


AVD. SA
UR GULLBERGS
FRÅN DEN 'RO
SOMMAR.
HAN SKA' V
ERINRAR S
OCH HASTA
FÖRVÄNAD
'FLYGFISKEN
REKVIRERA
KUSEN SP
FULLGAS
KATAPULTS
ETT FAKT
FYRHJULIN
INGEN AV
ROXENS
HANGET,
KAMERAL
I ÅRATAL
EN MYST
'Å EN S

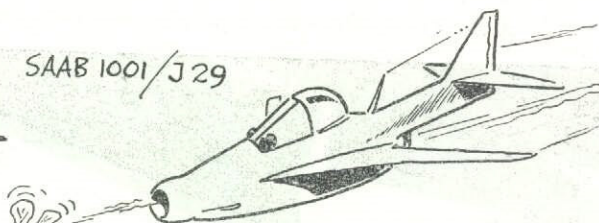
ETER' GENOM TIDERNA...



AKBLÅSARNAS FÖRSTE:
J28 VAMPIRE



SAAB 1001/J29



DR. SANNA LÖGNER:

ULLBERGS 'SVENSKA VINGAR' SAXA VI EN EPISOD
N DEN 'ROMANTISKA' TIDEN:

IMMAR. BARON CEDERSTRÖM I SÄLLSKAP MED EN HÖG KOMMISSION PÅ VÄG TILL SJÖN ROXEN, DÄR
N SKA' VISA EN NYINKÖPT FLYGBÅTS 'MILITÄRA FRAMFÖTER.'

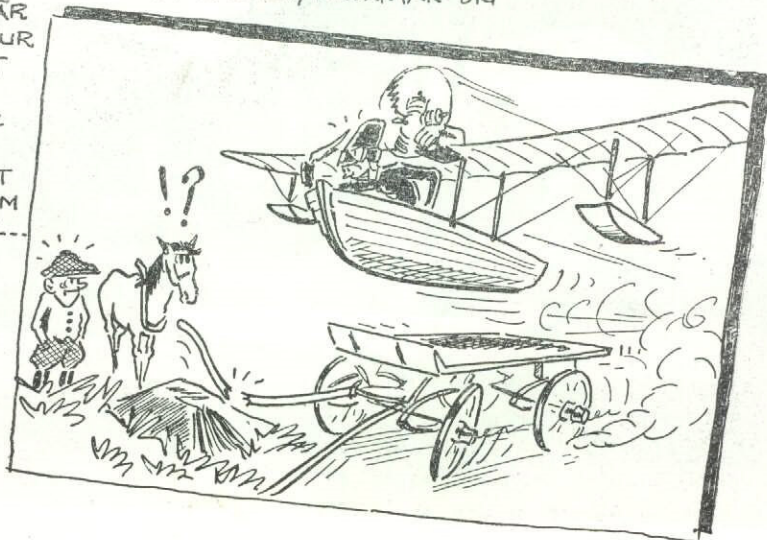
INRAR SIG PLÖTSLIGT ATT KÄRRAN STÅR KVAR PÅ MALMEN, URSÄKTAR SIG

H HASTAR TILLBAKA TILL FÄLTET DÄR
RVÄNADE ÅSKÄDARE FÅ BEVITNA HUR
IGFISKEN' PALLAS UPP PÅ EN I HAST
KVIRERAD FLAKVAGN.

ISEN SPÄNNES IFRÅN, BARONEN GER
ILLGAS OCH DEN FÖRSTA SVENSKA
TAPULTSTARTEN ÄR I 70 KM:S FART
I FAKTUM I SAMMA ÖGONBLICK SOM
RHJULINGEN TAR TÖRN I ETT DIKE...

SEN AV DE HÖGA HERRARNA VID
XENS STRAND ANAR SAMMAN-
NGET, MEN I FLYGAVDELNINGENS
MERALA SEKTION FUNDERADES
RATATL ÖVER

MYSTISK RÄKNING
EN ST. FLAKVAGN"-----



Loopings spion lägger puzzle

Inte blott ros utan även ris får 25-åringen FV i denna kritiska och — för att vara gjord »utifrån» — initierade artikel, vars författare anser att ett födelsedagsbarn, hur kärt det än är och hur stolt man än är över det, inte bör få begå sin högtidsdag utan att även en smula syrlighet spådes i jubileumsbägarens annars kanske alltför söta dryckjom.

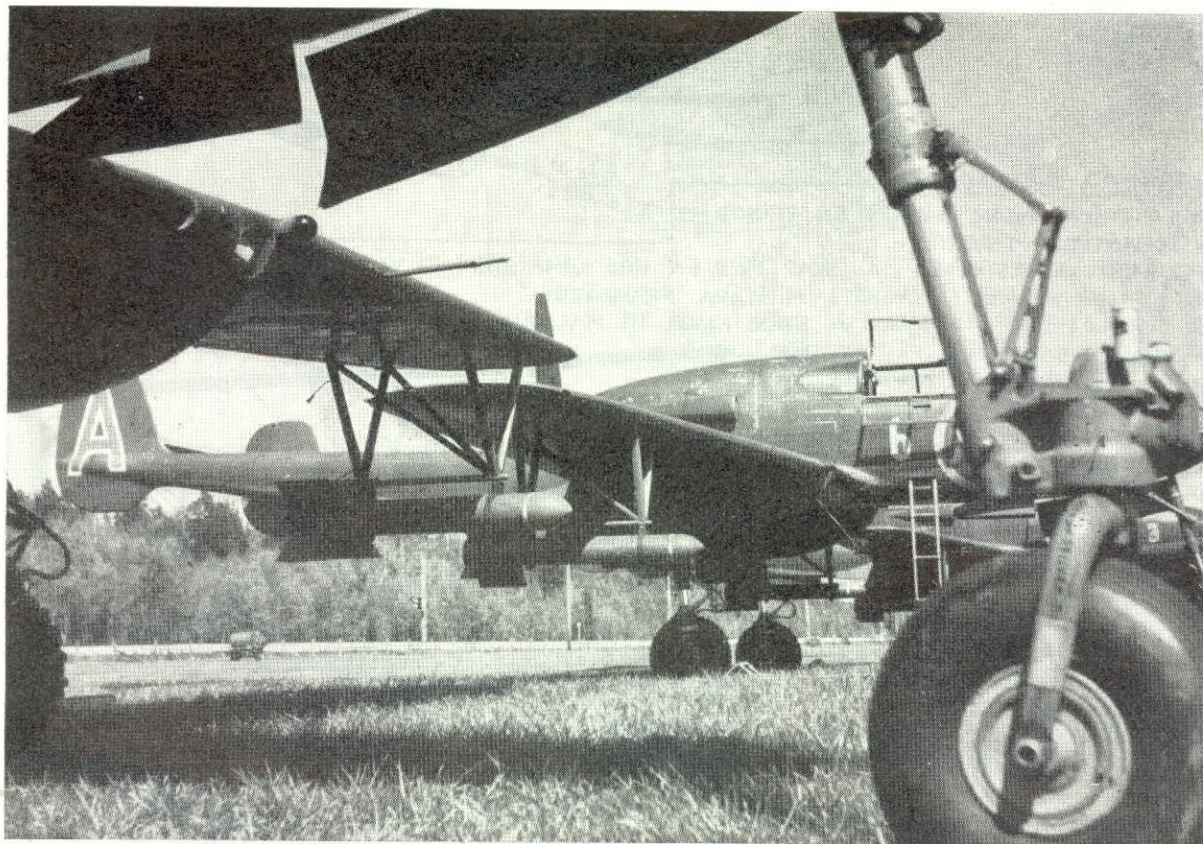
Att försöka ge en någorlunda klar bild av vårt jubilerande flygvapens läge ifråga om flygmateriel är minsann inte någon lätt uppgift, framför allt på grund av den ibland en aning svårförståeliga sekretess varmed flygvapnet omger även sådana plan som köps utifrån och som sedan årtal varit avförda från den »hemliga listan» i respektive ursprungsland. Vad som är hemligt inom flygvapnet (och vad är inte det?), tycks

emellertid inte i lika hög grad vara det inom Kungl. försvarsdepartementet, vars på sistone en smula kritiserade chef ibland är den enda källan till upplysning om vår försvarsmakt.

»Tjugonian» dominerar

Den i flygvapnets nuvarande anskaffningsprogram helt dominerande faktorn är givetvis Saabs mångomtalade J 29 »Tunnan». Detta hypermoderna reaktplan, som i de flesta avseenden väl torde kunna mäta sig med de bästa amerikanska och ryska typerna (F-86 Sabre och Mig-15), började enligt vad en stockholmsk morgontidning (!) nyligen avslöjade att serielevereras till flygvapnet i början av maj. Den första serie-29:an, som enligt obekräftade (men ofta återkommande) uppgifter skall följas av minst 499 andra av samma slag, har senare överlämnats till Bråvallaflottiljen (F 13) i Norrköping. F 13 var för

A 21 »Tvestjärten» anses på sina håll vara ett av de bästa attackflygplan som finns.



J 21 R hann aldrig riktigt komma över barnsjukdomarna förrän tillverkningen stoppades.



övrigt också det första svenska jaktförband som 1946 utrustades med engelska reajaktpän av typen Vampire Mk 1 (J 28 A). I takt med 29-leveranserna kommer dessa beprövade men fortfarande mycket effektiva reaveteraner att överföras till F 3 på Malmslätt, vilken flottilj under övergången från spaning till jakt använt den omtäckta men numera rätt långsamma 22:an. F 3 lär för övrigt vara den enda flottiljen, som i mera betydande utsträckning fortfarande använder denna nu 8-åriga typ, även om »Vampyrerna» redan gjort sitt intåg på gamla Malmen.

De Havillands mystiska nattjaktplan

J 29 som succéuppträdde på flygvapnets Gärdesuppvisning, är som känt utrustad med en av Sv. Flygmotor licenstillverkad D. H. Ghost reamotor med 2,3 tons statisk dragkraft. Enligt vad herr Vougt redan i mitten på januari detta år omtalade i samband med en visning av den första svenskbyggda Ghost-motorn, skall denna motor inte endast monteras in i »Tunnan», den skall även användas vid »upprustningen av det svenska nattjaktflyget». Detta skall enligt vad som senare meddelats ske genom köp utifrån (läs England), men vad man däremot inte ansett sig kunna avslöja är vilken flygplantyp som skall anskaffas. Man har dock inte kunnat underlåta att omtala att de nya nattjaktplanen kommer att bli av samma välkända tillverkning som de dagjaktplan flygvapnet nu använder, samt slutligen att anskaffningen skall ske efter i stort sett samma linjer som de vilka nu tillämpas vid Vampire-anskaffningen, d v s endast flygkropparna köps utifrån. Att det enda engelska nattjaktplanet med Ghost-motor är den ur Vampire vidareutvecklade Venom NF 2 tycks emellertid vara ett tämligen betydelselöst faktum. Flygvapnets engelska nattjaktköp är fortfarande hemligt...

Vid de riksdagsdebatter, som föregick de extraanslag om tillsammans 60 miljoner som så småningom beviljades för utbyte av Västeråsflottiljens (F 1) föga tidsenliga Mosquito-plan (J 30), meddelades att denna nyanskaffning är avsedd

att ske utanför ramen för den tidigare fastlagda sjuårsplanen för flygvapnets materielanskaffning. Denna plan, som fullt genomförd beräknas komma att kosta närmare 1,3 miljarder, förutsätter nämligen anskaffning av inhemska nattjaktplan, men då Saabs kapacitet under de närmaste åren är helt utnyttjad för annan tillverkning (J 29) kommer det att dröja åtskilligt innan denna nya typ kan börja levereras.

»Hemliga 32:an»

Hur denna senare, naturligtvis ännu »supersekreta» skapelse kommer att te sig är givetvis fortfarande strängt hemligt, likaså vad planet kommer att heta. Icke desto mindre har en och annan liten »pusselbit» även i detta fall smusslats ut på ett sätt som påminner om det ovan relaterade. Sålunda talades i samband med den första serieleveransen av J 29 om den »ännu hemliga J 32:an», vad nu detta är för ett mystiskt plan. Vidare omtalades vid offentliggörandet av samarbetsavtalet mellan Flygmotor och STAL i december i fjol, att det nu för fullt arbetades på en av STAL påbörjad mycket kraftig axialmotor »avsedd för den flygplantyp som skall komma efter reajaktpänet J 29». Att J 32:an skulle vara identisk med denna flygplantyp kan givetvis under inga omständigheter bekräftas... Slutligen kunde man i ett specialreportage i en morgontidning (f. ö. samma tidning som visste berätta om första serieleveransen av J 29) läsa att »i Saabs experimentverkstad redan nu flygvapnets nästa flygplantyp tar form, och att tränade ingenjörshjärnor idag också sysslar med det jaktplan (!) som skall följa efter den ännu hemliga J 32:an».

Vad flygvapnets övriga anskaffning av krigsflygplan beträffar, är de Havillandfabrikerna som bäst sysselsatta med att slutleverera den andra stora Vampire-order, som flygvapnet tecknade i slutet av 1947, och som enligt brittiska uppgifter omfattade mer än 200 plan utöver de 70 som anskaffades åren 1946—47. Denna senare serie, som bär beteckningen Vampire Mk 50

(J 28 B), är — till skillnad från den första serien — utrustad med Flygmotor-tillverkade Goblin 3-motorer med 1,5 tons dragkraft. Denna motor är också inbyggd i de Saab-konstruerade reoplan av typ J 21 R, som hann tillverkas innan, som flygvapnet officiellt förklarade, »tillverkningen av de sista flygplanen av typ J 21 R avbröts på grund av önskvärdheten att i nuvarande utrikespolitiska läge så snabbt som möjligt få fram fler modernare jaktflygplan, nämligen av typ J 29».

Trots den kritik som på vissa håll riktats mot den readrivna »tvestjärten», vilken ursprungligen lär ha beställts i 120 exemplar, tycks man emellertid numera helt ha kommit till rätta med de barnsjukdomar som till en början tycktes vidlåda denna unika konstruktion. Efter en kortare tids tjänst vid Skånska flygflottiljen i Ängelholm (F 10), som nu sannolikt av standardiseringsskäl övergått till Vampire, har J 21 R överförs till attackflottiljen i Såtenäs (F 7), där den nu ersätter flottiljens tidigare tvåmotoriga B 18 B — ett gott betyg för det stridsvärde som A 21 R, som typen kallas i attackversion, tillmätas. Men så har den också gott påbrå från den propellerdrivna föregångaren, vilken fortfarande gör god tjänst vid F 6 i Karlsborg.

Transportflyget...

Skall någon annan del av flygvapnets anskaffning beröras, går tanken osökt till transportflyget, vars vitala betydelse i krig här inte borde behöva särskilt påpekas. Visserligen har man inom flygvapnet i flera års tid tyckts söka undvika denna fråga, bl. a. av det skälet att man inte vill splittra de knappa anslagen på för många poster och därmed omöjliggöra uppbyggandet av ett slagkraftigt jaktflyg. Fråga är dock om det inte är hög tid att ta ställning till anskaffandet av åtminstone sådana plan, som man i fredstid

oundgängligen kommer att behöva när de redan nu till stor del förslitna B 3:orna totalt tjänat ut. Och hur har man tänkt sig utvecklingen när den ifrågasatta utbildningen av svensk fallskärmstrupp blir verklighet? Att i krig räkna på SAS' svenska flygplanpark, som vid ett krigsutbrott mycket väl kan befinna sig långt ifrån rikets gränser, torde vara en smula lättsinnigt.

... och skolflyget?

Vad slutligen skolflygplanen beträffar, torde läget här vara något bättre sedan man nu lyckats försäkra sig om ytterligare ett betydande antal plan av den beprövade typen North American T-6 Texan (Sk 16), varav åtskilligt fler än 200 torde vara i flygvapnets ägo. Emellertid är läget ifråga om skolflygplan för den grundläggande utbildningen inte lika lysande. För närvarande användes som bekant licensbyggda Bücker Bestmann (Sk 25), men dessa är nog efter omkring 7 års tjänst i behov av snabbt utbyte. Ryktet vill emellertid göra gällande att den icke alldeles okända typen Saab Safir, som för övrigt är en utvecklingsform av Sk 25:an eftersom båda planen har samma chefskonstruktör (A. J. Andersson), i detta avseende är aktuellare än någonsin... I motsats till flertalet andra länder med moderna krigsflygplan, synes det svenska flygvapnet inte ägna någon större uppmärksamhet åt den reaskolning i dubbelkommando, som nu är standard inom hela A-paktflyget, och enligt uppgift även i Sovjet. Hittills har man i Sverige gått direkt från Sk 16 till Vampire, men om detta förfarande skall tillämpas även vid de snabbare plan som nu kommer i tjänst, är inte känt.

J 29 »Tunnan», en helsvensk skapelse i klass med stormakternas bästa, går nu i serie ut till FV-förbanden.



Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr.

Och McKinley lät på nytt sjuttio kilo matvaror försvinna i djupet. Men denna gång inte förgäves, ty det var tydligen just dessa kilon om måste bort. Med ens reste sig maskinen. Det var som om en osynlig hand hade kastat den rakt upp i luften.

Balchen smålog till att börja med. Sedan skrattade han med hela ansiktet. Ungefär 140 kilo livsmedel hade räddat dem alla. Och så flög han med 150 meter luft emellan över högsta punkten av Livglaciären och ut ur det trånga passet.

Bakom sig hade de »Puckeln» och framför dem utbredd sig polarplatån. I över sex timmar hade de nu varit i luften, men efter den stora kampen med klippmassiven tycktes dem resten av vägen som en lek. Visserligen såg det hotfullt ut en gång, då den högra motorn började hacka, men det berodde bara på att Balchen hade varit en smula snål med bensinblandningen. Ett enkelt handgrepp och propellern snurrade lika förnöjt som tidigare.

Då och då intog June platsen vid spakarna, så att Balchen kunde få stiga upp och röra på sig. Och det behövdes sannerligen, ty vid det här laget hade hans kropp börjat bli styv av allt sittande. När han väl hade fått sträcka på sig ordentligt, tog han åter hand om ratten.

Efter tio timmars flygning var man äntligen över målet, sydpolen, och Byrd släppte ner den amerikanska flaggan, som var fästad vid en sten från Floyd bennets grav, Balchens och Byrds gamle vän, som de upplevt så många glada stunder med och som själv en gång hade drömt om att få vara med om detta stora ögonblick. Nu föll sten och flagga mot den besegrade sydpolspunkten och till Amundsens 14 december 1911 och till Scotts 18 januari 1912 kunde man nu foga Byrds 29 november 1929. Tre stora data i den geografiska forskningens och mänsklighetens historia. Och Bernt Balchen hade med denna bedrift för alltid skrivit in sitt namn i flygets.

VISIT I VITA HUSET.

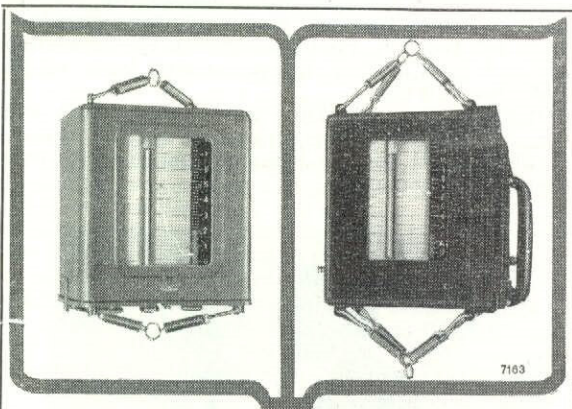
Byrd och hans män hade nått triumfens tinnar. Sydpolen var besegrad från luften, expeditionen hade nått sitt syfte — och Balchen hade upplevt den största tjusning, flygarlivet hittills skänkt honom.

Medan de vetenskapliga resultaten av den omfattande färden började utarbetas, stod Balchen inför frågan, hur hans framtid skulle gestalta sig. Hans rykte hade spritt sig med vindens hastighet över hela världen. Överallt var man beredd att ta emot honom, men Balchen var van att se dagen praktiskt. När Byrd kallade samman sina expeditionsdeltagare och tackade dem för deras trofasta arbete och aldrig sviktande energi och lojalitet, tryckte han med särskild värme Balchens hand. Den norske vikingen hade ännu en gång provat på vad stordåd vill säga. Byrd såg i honom inte blott den unge reservpiloten, som en gång utförde den mirakulösa ditchinglandningen vid Versur-Mer, då hans och hans kamraters liv legat i handen på denne födde flygare, som verkade skapad att skriva flyghistoria. Han såg i honom en representant för det ädlaste bragden kan

skänka, offervilja, vänskap till döden och en anspråkslöshet, som endast såg till saken. Det historiska ögonblick, då stjärnbaneret vecklade ut sig över sydpolens öde vidder, hade för dem inneburit mer än en tidlös minuts triumf. Det var en bekräftelse på ett kamratskap utan ord, och både Byrd och Balchen kände sig underligt gripna vid detta avsked.

När expeditionen upplöstes, hade Balchen redan fattat sitt beslut. I maj 1930 befinner han sig i Panama, på militärflygfältet French Field som flygare i tjugofjärde jakteskadern. Miljöombytet passade inte Balchen illa efter så lång tids isolering i Antarktis. Han kunde äntligen unna sig en tids avkoppling, och i en och en halv månad flög han tillsammans med idel nya vänner, som snart gjorde honom till medelpunkten både i tjänsten och på fritid.

Det var här historien med boa constrictor Petra inträffade. Kamraterna i flygvapnet hade bestämt sig för att pröva, om inte Balchen trots allt hade vad man brukar kalla nerver. Då och då hade man lyckats förmå den annars så tystlåtna norrmannen att berätta en och annan episod från guldgravartiden i Canada och från arktiska äventyr. Det var visserligen inte lätt att få den norske världspiloten att



Den berömda, tillförlitliga

barografen **PERAVIA** Typen för
segelplan (vänster) och för flygplan
(höger). Var god infordra detaljer.

PERAVIA Ltd.

BERNE/SWITZERLAND

Repr. AB BIL-AERO ELECTRIC

BIRGER JARLSG. 66 STHLM

Försumma inte att läsa den spännande Balchen-biografen

lossa på tunghäftan, men när han verkligen för-
målde sig att berätta, raknade håret på hans flygar-
kamrater. Något måste ju göras för att återställa
balansen, och ett ljushuvud hade kommit på den
groteska idén att konfrontera Balchen med Petra,
en ganska tam men ingalunda ofarlig boorm, som
ägdes av ett halvblod vid namn Pedro.

Alltnog, Pedro övertalades att för fem dollars sälja
sin älskade Petra, och en afton, när man visste, att
Balchen inte kunde komma hem förrän ganska sent
på grund av tjänsten, installerades Petra i hans
hotellrum. Några av officerarna smög sig bakvägen
upp i hotellet med Petra i en korg. Våningskyparen
övertygades med några dollars om att man ville ge
gästen en present på hans födelsedag, och korgen
med Petra placerades i badrummet.

Medan Balchen fortfarande var i tjänst, helt ove-
tande om det skämt, som hans vänner redan gottade
sig åt nere på mässen, kom städerskan in på Bal-
chens rum för att göra i ordning för natten. När hon
pliktskyldigast öppnade dörren till badrummet, häl-
sades hon av ett förargat väsende från Petra, som
lämnat korgen och rullat ihop sig i badkaret. Stä-
derskan svimmade, och när hon till sist vaknade,
vaknade också hela hotellet av ett skri, som skulle
ha kommit även ett tränat öra att förväxla städet
med en polispiipa. Hotellvärden, som yrvaket rusade
upp i våningen, kunde endast med egna ögon konsta-
tera, att det fanns fullt fog för oljudet och tillkal-
lade portieren, som med en dubbelbössa förpassade
den stackars Petra till evigheten.

I samma ögonblick anlände Balchen. Han möttes
av en syn, där en allttjämt avsvimnad städerska, en
förtvivlad hotelldirektör och en vilt skjutande por-
tier ingick som huvudsakliga beståndsdelar.

När samlingen något så när hämtat sig från den
nattliga ormjaktens provningar, störtade direktören
fram till Balchen, vred sina händer och förklarade,
att man nyss avlivat en boorm, som tagit sig in i
Balchens badrum.

Balchen, som inte bara anade ormar utan även
ugglor i mossen, tittade strängt på hotellvärden och
förklarade, att han för denna gången skulle ha över-
seende med honom.

— Men se till att det inte upprepas, tillade han.
Det lovade värden.

Sedan dess vågade ingen driva med Balchen.

På hösten kallades Balchen till Washington av pre-
sident Hoover. Kongressen hade för hans utomordent-
liga förtjänster under polarflygningarna tillerkänt
honon Congressional Medal, den högsta utmärkelse
amerikanska staten har att ge.

Mötet med Hoover blev en ny stor upplevelse för
Balchen. Han gjorde sin entré i Vita huset med all
den grandezza han förmår utveckla i solenna sam-
manhang, mottog ur presidentens hand medaljen, och
efter ett långt samtal eskorterades han ut ur presi-
dentens våning — för att på trappan mötas av po-
lisen.

Sällan har väl någon man, som just fått kongres-
sens högsta utmärkelse, ställts inför en sådan situa-
tion. Presskamerorna blixtrade, journalisterna med
C. B. Allen och George McLean från New York Sun
i spetsen inringade gruppen, och Balchen blev dagens
head line och jättesensation.

Den enkla förklaringen var, att Balchen icke var
amerikansk medborgare och under den långa tiden
i Antarchtis inte ens tänkt på att han försummat
att förnya sitt uppehållstillstånd. Polisanmälan var
alltså formellt riktig, men den amerikanska pressen
bläste under intermezzot, borgmästaren La Guardia
satte sig i spetsen för en aktion, som tog till uppgift
att med kongressens hjälp släta över det inträffade.
De norskfödda senatorerna Shipstead och Furubot-
ten och några till drev på saken, och under hänvis-
ning till att Little America, Byrds läger i Antarktis,
måste betraktas som amerikanskt område godkände
kongressen Balchens amerikanska medborgarskap
så snabbt de formella omständigheterna medgav, en
procedur som tidigare endast inträffat en gång, då
La Fayette år 1777 förlänades medborgarskap under
snarlika omständigheter.

— Så ni kan förstå, att jag befann mig i fint säll-
skap den gången, brukade Balchen säga efteråt.

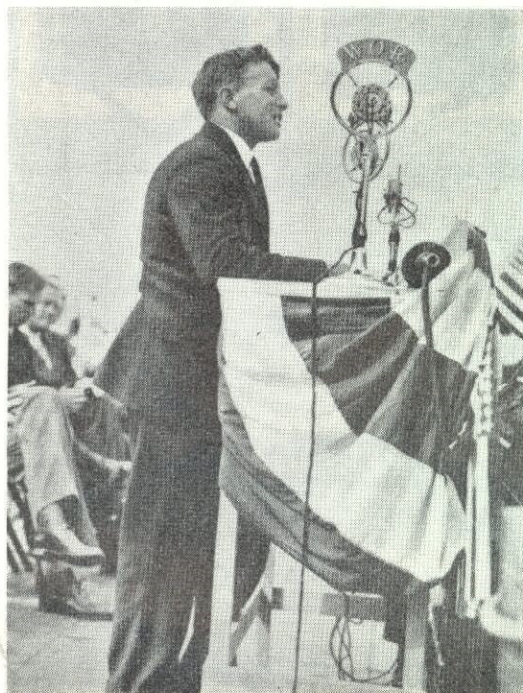
BERNT BALCHEN, DIREKTÖR.

Efter sydpolsflygningen hade Balchen råkat mitt
i strålkastarljuset. Bilden av den muskulöse flygaren
med de rufsiga lockarna var inte längre unik i pres-
sen världen över. När han nästa gång figurerade i
samband med förstasidesstoffet skedde det tillsam-
mans med porträtt av Ellsworth och Wilkins, som
nu på allvar började planera en färd över den ant-
arktiska kontinenten.

Balchens sakkunskap bedömdes vid det här laget
som ovärderlig för en sådan expedition, och när för-
beredelserna nått det praktiska skedet, engagerades
också Balchen. Hans första uppgift var att skaffa
en lämplig båt, och på våren 1933 for han för andra
gången till Norge som upphandlare. Han tog sin
uppgift grundligt och sedan köpet väl var avslutat,
dröjde det till augusti, innan han själv var färdig att
ge sig av via rutten Las Palmas och Cape Town till
New Zealand. Och i december seglade expeditionen
in i de för Balchen välkända farvattnen till Little
America.

Här började äventyrligheterna. Äventyr är nämli-
gen knappast rätta beteckningen. Det var mest
otacksamt rutinarbete i kamp med oturliga väder-
leksförhållanden, som ideligen höll på att stoppa le-
darnas planer. När man höll på att lossa den dyr-

»Oförberedd som jag är», skulle man kunna kalla
denna bild av den tystlåtna flygaren Bernt Balchen
i talarstolen. Den unika tilldragelsen ägde rum i
Teterboro i samband med en mottagning efter syd-
polsexpeditionens lyckosamma genomförande.





Det är en upplevelse
att äta på

Flygrestaurangen BROMMA

Från matsalsfönstren har Ni den bästa utsikten över flygfältet och dess livliga, fascinerande liv. I den kontinentala omgivningen smakar maten dubbelt bra.

Öppen även för icke flygpassagerare!

Tel. 28 05 08

bara lasten höll bland annat expeditionens flygplan på att försvinna. Planet hade satts ihop och landats på isen, och en morgon klockan fyra anmälde vakten, att isskrivningen hotade att krama sönder det. När Balchen alarmerades, höll det på att sakta men säkert glida ned i en spricka och krossas. I en hast fick Balchen ut bommarna, lade wires om flygkroppen och lyckades mot alla tips vinscha ombord det halvt havererade planet.

Ständigt dåliga väderleksförhållanden missgynnade i hög grad detta företag, och när det till sist stod klart, att man hade försvinnande små chanser att inom rimlig tid nå expeditionens mål, löste ledarna Balchen från kontraktet och våren 1935 for han till Montevideo i Sydamerika. Här nåddes han av anbud från Norge. Riiser-Larsen hade länge haft planer på att bilda ett norskt flygbolag, och Balchen och han hade tillsammans preliminärt dryftat planerna. Sedan de skildes åt, hade Riiser-Larsen lyckats förmå fem ledande norska ångbåtsrederier att inträda som intressenter i Det Norske Luftfartselskab, och i maj 1935 är Balchen åter i Oslo. Den antarktiska expeditionen fullbordades utan hans medverkan men dock med god hjälp av hans förberedande arbete. Själv njöt han som aldrig förr av våren i Oslo, och när han åter blandade sig med flanörerna på Karl Johann var det inte utan en djup känsla av tillfredsställelse av att vara hemma igen efter alla spännande år.

Med sedvanlig energi kastade han sig över uppgiften som en av driftsledarna i flygbolaget, även om det var många, som redan då skakade på huvudet och menade, att en man av Balchens kaliber illa passade att sitta instängd på ett kontor bakom ett chefsbord i det merkantila Oslo. Men man skall inte glömma, att bolaget var ett av pionjärföretagen, och en bättre man än Balchen stod inte att uppbära, när det gällde att planera rutter, bestämma inköp av plan och organisera den nödvändiga marktjänsten.

Här besannade sig också Byrds ord om bragdflygningens betydelse för flygets utveckling. Det spelade inte så liten roll att i spetsen för ett trafikflygbolag ha män, som i praktiken bevisat, att kommunikationerna i luften inte bara var oöverlagda äventyr utan noggrant förberedda och driftsäkra företag som sakligt kalkylerade med tekniska och meteorologiska faktorer och dessutom med glansen av sina namn förmådde skapa en goodwill av bärande slag.

Det Norske Luftfartselskab kom också i gång med den äran och expanderade från ett nationellt företag till ett bolag med internationella planer. Balchen dök upp än här, än där på kontinentens flygfält, och på Bromma, Bulltofta och Kastrup kände man väl till hans silverglänsande Sikorskyplan »Valkyrien». Hans internationella kontakter och personliga anseende skapade goda förhandlingsmöjligheter för bolaget, och efter några år hade Oslo norska rutter på Amsterdam och andra internationellt betydande flygstäder.

Så började det andra världskriget kasta sin slagskugga framför sig. Men Riiser-Larsen och Balchen arbetade oförtrutet vidare. Inte ens krigsuthrott kunde stävja deras aktivitet. Man hoppades ju dock i det längsta, att Norden skulle bli intakt. Finlands vinterkrig var det första tillbud, som grusade förhoppningarna.

I NOVEMBER och december 1939 vistades Balchen i flera repriser i Finland som rådgivare för jaktflygutrustningen. Det var hans första allvarliga kontakt med de militära problem, som ett litet land ställs inför, när dess begränsade resurser provas mot en överlägsen fiende. Hans sinne för realiteter gjorde sig även här gällande. Han uppgav aldrig sin tro på det personligas betydelse, och hans namn blev en inspiration för de finska flygarna. Om det finns något



I Flygsäkerhetens tjänst

UR VÅRT FÖRSÄLJNINGSPROGRAM:

Instrumentlandningsutrustningar typ ILS-2
GCA utrustningar
VHF markpejlutrustningar
VHF markradioutrustningar
Radiofyrar
Flygradiostationer med varierande kanal-
antal

A-B. Standard Radiofabrik

BROMMA

TELEFON STOCKHOLM 25 26 10 - TELEGRAM STANELCO, STOCKHOLM

namn, som är förtjänt att gå till historien som en av de sanna antidefaitisterna så är det Bernt Balchens.

Man kan inte skjuta sönder en artilleriställning med ett mausexgevär, men i luften är det den bästa flygaren som vinner, var Balchens uppmuntrande ord till det finska flyget. Kanske anade han redan då, inför vilka prov han och en handfull män skulle ställas för att bevisa sanningen av de orden.

Så gick Finland sin tragiska utveckling till mötes. Balchen ställdes inför uppgiften att rädda vad som räddas kunde av sitt flygbolag, som in i det sista ansträngde sig att hävda Norges intressen i den skärpta konkurrensen.

På nyåret befinner han sig som ensam företrädare för Det Norske Luftfartselskab i Washington på en luftfartskonferens tillsammans med representanter för de nordiska postverken. Det danske Luftfartselskab, det svenska ABA, vars flygande ambassadör, direktör Norlin, också företrädde Finlands intressen, för att diskutera öppnandet av en transatlantisk luftposttrafik. I början av mars hade underhandlingarna avancerat så långt att man bestämt starten för rutten La Guardia—New Foundland—Island—Bergen med clipper till den femtonde juni. Det var en stor framgång för de nordiska planerna, och en märkesdag, som skulle ha kommit att bli en milstolpe i de skandinaviska flygkommunikationernas historia.

Så kom ockupationen den nionde april. Balchens namn stod bland de översta på Gestapos svarta lista, man gjorde en razzia i hans oslovilla men det enda man fann var riddarkorset till S:t Olavsorden, som skickades tillsammans med hans andra personliga tillhörigheter till Tyskland.

FÖR Balchen var den tyska aktionen dubbelt smärtsam. Utom sina officiella uppdrag som underhandlare för flygbolaget hade han under den största sekretess fört i hamn en rad avtal rörande uppköp av flygplan, vapen, ammunition, bränsle och andra förråd för den norska regeringens räkning. Han visste av erfarenhet, vad det betydde att möta en inkräktare utan att ha den materiella fronten något så när stabiliserad. Och han visste, att bara ett par fattiga månader till skulle ha gett Norge en chans att möta invasionen med ett jaktflyg, som skulle ha kunnat bryta udden av den demoraliserande faktor, som med blixtkrigets terminologi heter överraskning.

Det som för ögonblicket mest bekymrade Balchen var Riiser-Larsens öde. Var han kvar i Oslo, och skulle han lyckas vrida sig ur Gestapos grepp? Riiser-Larsen var det namn, som bättre än något annat skulle tjäna som en signal för den norska ungdomen att sluta upp kring den fortsatta kampens idé. Amerika var ännu så länge icke med i kriget, men Kanada erbjöd möjligheter till utbildning i militärflyg.

Riiser-Larsen kom över, och när preliminära planer utarbetats för det aktiva motståndet, befann sig Balchen plötsligt i positionen som rekryteringschef för de norska trupperna i USA. Flygaren Balchen tog farväl av kontoristen Balchen.

Forts. i nästa nr.

NÄSTA NUMMER

AV LOOPING

UTKOMMER 11 JULI

att den utrikespolitiska situationen knappast kan anses mindre hotande nu än 1948 — åtminstone om man betraktar den utanför riksdagshusets murar.

Tre farliga R

Trots denna tveksamhet har flygvapnet tack vare en framsynt ledning genomgått en nästan revolutionerande kvalitativ utveckling sedan 1945. Utvecklingen avspeglas i de tre orden Reaktionsdrift, Radar, Raketer. Hur långt vår svenska flygplans- och motorindustri nått just nu visades vid den svindlande vackra uppvisningen av de fyra J 29:orna över Gärdet på flygvapnets stora dag. Var lugn för att dessa silverglänsande, blixtsnabba stälfåglar, som på några sekunder borrar sig nästan lodrätt upp i luften till närmare en halv mils höjd, imponerade inte minst på den utländska flygexpertisen.

Vårt flygvapen har vuxit ur barnskorna. I utlandets ögon är Sveriges luftmakt den kanske starkaste garanten för vår frihet och fred. Många har bidragit till resultatet. Många, alltför många har fått offra sina liv för målet. Men resultatet är kanske ändå vårt offren. Och mer än någonsin utövar flygvapnet en oemotståndlig dragningskraft på en stor del av den bästa svenska ungdomen.

Flygvapnet . . . Forts. fr. sid. 7.

dande summor. Även för detta har riksdagen i princip godtagit en plan, men dess genomförande har gått betänkligt långsamt, kanske mer beroende på byggregleringen än på anslagen.

Sedan 1948 tillhör luftbevakningen flygvapnet. I samband med överföringen tog man itu med en grundlig bearbetning av krigserfarenheterna på detta område, hur radar behöver inpassas i systemet och hur man i de växande hastigheternas tidevarv skall ordna så, att vid fientliga anfall vår jakt hinner upp i tid och att luftvärn, civilförsvar och befolkning larmas. Även för detta finnes ett långtidsprogram, som tyvärr kostar pengar, men som måste genomföras, om det totala försvaret inte skall ha en lucka.

Till byggprogrammet hör också skydd för flygplanen i baserna i form av berghangarer och andra anordningar, som det tar tid att anlägga och därför böra utföras redan i fredstid.

Sist men icke minst behöver flygvapnet stöd av Sveriges ungdom. Det finns gott om plats för dem som vilja bli officerare eller fältflygare. Tillströmningen har under några år efter kriget varit alltför liten. Måhända har strömmen redan vänt, ty antalet sökande börjar stiga igen. Men ännu är det en alltför ringa del av vår bästa ungdom som upptäckt att man i flygäyrket kan få utlopp för sitt vikingalynne. Vår förhoppning är att allt flera skall finna den rätta vägen till oss, och vi önska framgång även åt alla de krafter, som vilja hjälpa oss med den sakliga upplysning som behövs för att vår ungdom skall veta vad den ger sig in på.

Under **25** år

det vill säga lika länge som Flygvapnet existerat, har

Aero Materiel AB

sålt flygmateriel, dels som representant för utlandets
ledande flygfabriker, dels som egen tillverkare.



AERO MATERIEL AB Birger Jarlsgatan 6, Stockholm.

Tel. 60 03 11, 60 09 21.

Segelflyg: Regler för Junior-SM

De »allmänna» tävlingsreglerna för junior-SM är sig tämligen lika från föregående liknande evenemang. Däremot är samtliga tävlingsgrenar absolut nya och har som väntat blivit föremål för stort förhandsintresse.

I reglerna står under rubriken »Tävlingsgrenar»:

Tävlingen omfattar följande grenar:

- a) Distansflygning på triangelbana (»varvlopp»).
- b) Hastighetsflygning på triangelbana.
- c) Hastighetsflygning på rakbana tur och retur.

Triangelbanorna skola i princip vara »Silver-C-banor», d v s med rundningspunkterna minst 17 km från startpunkten och totala längden minst 50 km. Rakbanan skall ha vändpunkten minst 25 km från startpunkten.

Varje tävlingsgren skall så vitt möjligt förekomma två gånger under tävlingen.

Angående kontrollen vid vändpunkterna säger reglerna:

Passage av rundnings- och vändpunkter kontrolleras ge-

nom att de tävlande på särskilda kort få anteckna den tidpunkt, då passagen skett, samt vid denna tidpunkt på marken observerad duksignal. Duksignalerna växlas under en och samma dag efter ett för varje punkt uppgjort schema, som är på förhand känt endast av tävlingsledaren.

Poängberäkningen har som alltid sitt speciella intresse, varför vi här i sin helhet återger vad tävlingsreglerna säger.

a) Distans på triangelbana:

$$P_d = F_d \times (D-20)$$

P_d = distanspoäng

F_d = distansfaktor

D = den flygna och i förekommande fall efter projicering på sammanbindningslinjen mel-

lan den senast passerade o. den i färdriktningen närmast följande rundningspunkten tillgodoräknade distansen i km. (Projektion får ej räknas större än motsvarande bandel.)

$$F_d = \frac{10}{\sqrt{D_m}}$$

D_m = medelvärdet av de tre längsta tillgodoräknade distanserna ifrågavarande dag.

b) Hastighet på triangel- resp. rakbana tur och retur.

$$P_h = F_h \times H$$

P_h = hastighetspoäng

F_h = hastighetsdagsfaktor

H = hastighet i km/tim

$$H = \frac{B}{T} \text{ resp. } \frac{2 \times B}{T}$$

B = banans längd i km

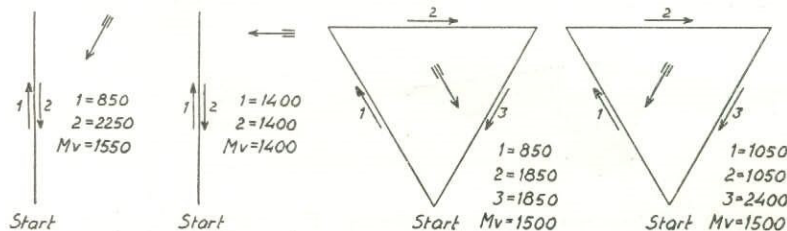
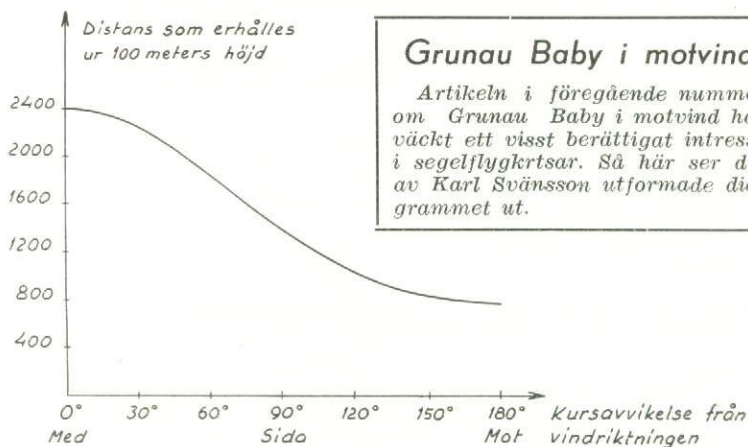
T = tiden i timmar fr. urkopplingsögonblicket tills flygplanet åter stannar efter landning på startplatsen.

$$F_h = \frac{15}{\sqrt{H_m}}$$

H_m = medelvärdet av de tre högsta uppnådda hastigheterna ifrågavarande dag.

c) Utjämningspoäng.

Tävlande som vid hastighetsflygning icke åter landar på startplatsen efter att ha



Distans som erhålles ur 100 m:s höjd på olika delsträckor och i medeltal för hela sträckan på olika banor och vid olika vindriktningar

passerat båda rundningspunkterna respektive vändpunkten, erhåller utjämningspoäng sålunda:

$$P_u = \frac{D}{B} \times H_{\min} \text{ resp. } = \frac{D}{2 \times B} \times H_{\min}$$

P_u = utjämningspoäng

D = den flygna o. i förekommande fall efter projicering tillgodoräknade distansen i km. (Projektion får ej räknas större än motsvarande bandel.)

B = banans längd i km

$H_{\min}$ = den lägsta hastighet, som tillgodoräknats någon tävlande ifrågavarande dag.

Utgjämningspoäng erhålles icke, om D är mindre än 20 km.

*

Rikssegelflygtävlingen

Det är fortfarande ganska dåligt med resultatrapporteringen i Rikssegelflygtävlingen. Den 17 juni hade följande resultat rapporterats:

Junior-SM upp i rök

Det är sorgligt behöva meddela att det junior-SM i segelflyg som de svenska flygklubbarna och flygvapnet inbjudits till av Looping, Skövde flygklubb och Stockholms Segelflygklubb inte blir av. Anledningen är helt enkelt den att det vid anmälningstidens utgång den 15 juni bara kommit in anmälningar från fyra deltagare (varav flera inte kompletta). Arrangörerna kan inte ta på sitt ansvar att hålla en så stor organisation väntande som ett SM utgör, och därför har man varit tvungen att avlysa hela tävlingen. Detta är så mycket ledsammare som framförallt flygklubbarna alltsedan 1946 ropat i högan sky om tävlingar just för de yngre och med övningssegelflygplan.

Nu får vi se vem som har modet att utlysa nästa tävling — till de låga totalkostnader som det planerade junior-SM 1951 skulle ha dragit.

Det har på sina håll klagats över den korta anmälningstiden. Till detta är endast att säga att inbjudan gick ut med post från tävlingssekretariatet den 12 maj.

Distansmomentet klass 1: H. Norrbom Linköping 9 poäng; I. Mathiasson Malmö 6,56. *Distansmomentet klass 2:* Sture Norlin Linköping 5,39; S. Silesmo Örebro 3,65.

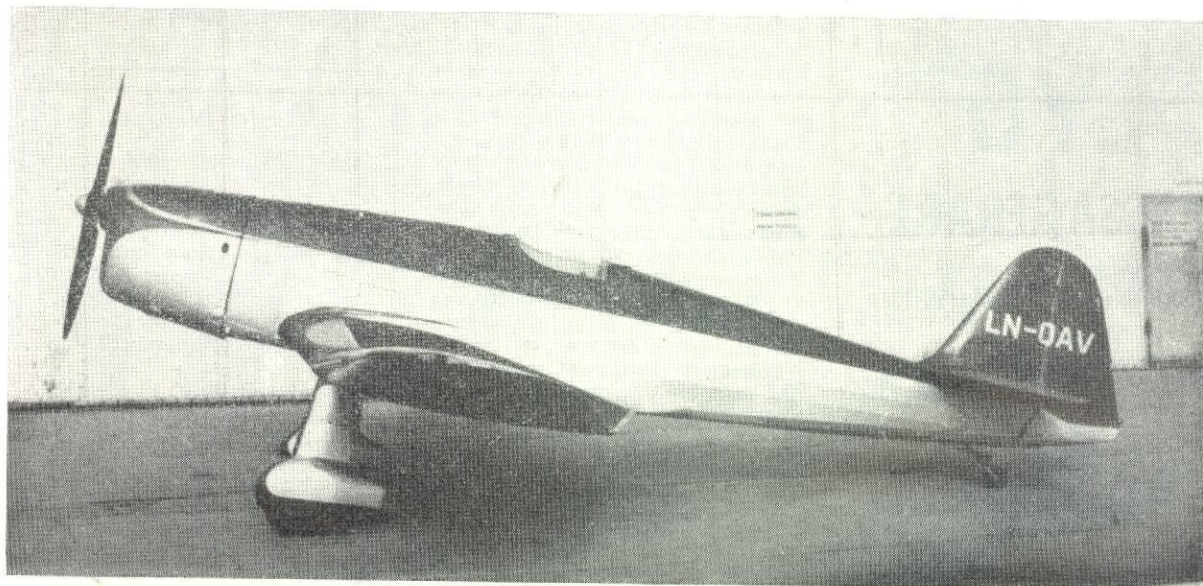
Höjdmomentet klass 1: I. Mathiasson Malmö 4615; H. Norrbom Linköping 4380; H. Carlsson Eskilstuna 3400; O. Henell Linköping 2310; K.-E. Rosenqvist Malmö 2025; C. O. Roslin d:o 2025; G. Carlsson Eskilstuna 1865; R. Algotson Malmö 1690. *Höjdmomentet klass 2:* SE. Lundin Linköping 5120; B. Johansson Linköping 4545; S. Norlin Linköping 3390; S. Silesmo Örebro 3100; S. Larsson Malmö 1750; B. Söderholm Linköping 1575; C. Molin Eskilstuna 1060.

Visserligen får man inte dra alltför långtgående slutsatser på detta stadium, men får Linköping fortsätta som hittills att rumstera i resultatlistorna, så lär Guldvingen och tusenlapparna ganska säkert hamna hos filbyterna. Konkurrenten är mer än lovligt matt.

Nu kan det ju tänkas att det vid det här laget ligger en del resultat orapporterade — rapporteringstiden har ju sträckts ut till två veckor. Från Karlstad vet vi bl. a. att Sven Johnsson (»Fakiren») den 10 juni flög Karlstad—Leksand med Baby-Falk, 172 km, vilket ger drygt 9,5 poäng. Den 16 juni flög Karlstads Hugo Hassel 190 km med Baby Falk och gav klubben ytterligare drygt 10 p.

Rekordklemm

Som ett komplement till artikeln i föreg. nr om Jan Christies världsrekord visas här en bild av hans graciösa Klemm i rekordversionen.



Piper Cub A-50

Gångtid 10 tim. efter grundöversyn, samt monteringsfärdig hangar säljes.

Tel. ARVIKA 1424

Seabee

med endast 140 timmars total flygtid. I skick som ny. Endast privatflugen.

AB Nyköpings Automobilfabrik
namnanrop »ANA», Nyköping.

KORT OM FLYG . . .

Forts fr sid. 2

få undan planet för att ge plats åt nästa. På de gasturbindrivna planen snurrar emellertid propellerna ganska länge efter landningen vilket gör det omöjligt för däckspersonalen att »komma åt» planet på en god stund, vilket i sin tur avsevärt förlänger nedtagningen av större förband. Ju hårdare vinden är desto längre snurrar propellerna. För att råda bot för detta har man nu börjat



**PASSAGERARE-
GODS** över hela världen

Blidberg, Metcalfe & Co., AB

Flygavd.

Stockholm Göteborg

Skeppsbron 24 Skeppsbron 5-6

T. 20 32 41, 20 06 20 T. 13 49 60, 13 93 72

Telegram: "BLIDBERGAIR"

förse gasturbinplanen med en anordning som automatiskt bromsar propellerna omedelbart efter fränslagningen. Det är Lockheed Hydraulic Company som i samarbete med Armstrong Siddeley utarbetat systemet.

*

SVENSKA FLYGVAPNET har begärt att få ställa en grupp på sex man, en officer och fem underofficerare eller tekniker, samt två flygplan till förfogande för den svensk-norsk-britiska antarktisekspeditionen under november-mars 1952. Flygplanen blir en tvåmotorig Beechcraft samt en SAAB Safir. Som ledare för gruppen föreslås kapten Reinhold von Essen, som tidigare på ort och ställe studerat en motsvarande expeditions verksamhet.

*

FÖR BOAC:s räkning byggs f. n. en hangar i aluminium på London Airport. Hangaren som rymmer ett modernt fyrmotorigt passagerarflygplan i var och en av de tre avdelningar som består av levereras monteringsfärdig från fabrik och betyder, om försöken slår väl ut, nära på en revolution inom hangarbyggnadsbranschen. Hangaren väger 312 ton.

*

DIMBORTTAGNING skall nu United Airlines försöka sig på, sedan bolaget fått vissa förhandsutfästelser om en ny metod av två f. d. marinflygare Harvey M. Brandau och Eugene K. Kooser. Speciella apparater håller på att

Forts. på sid. 30

Jönköpings stjärntävling

Den 2-3 juni gick programenligt Jönköpings Flygklubbs stjärntävling med 15 av 20 anmälda som startande. I ankomsttävlingen placerade sig fjolårssegraren Bertil Anderson, Linköping, som etta med 0 prickar. Tyvärr utgick han sedan ur huvudtävlingen och slutade därmed som siste man sammanlagt. Tvåa blev Bo Tuveson, Linköping, 12 pr, trea Hans Zetterberg, Linköping, 26 pr. Folke Berndtsson, Jönköping, som endast har en poäng att erövra (alltså räcker det med en tredjeplacering i tävlingen) misslyckades med landningen och skadade både propeller och ställ så pass att Jönköpingsflygarna fick fortsätta tävlingen med ett annat plan.

Huvudtävlingen som gick på 75 km bana med målspaning (7 mål), idealtidsnavigering och bedömningslandning över 1,50 m högt

hinder medförde att Jönköpings Sven A. Johansson vann hela tävlingen med 24 prickar på tidsflygningen, 307 prickar på spaningen och 34 prickar i landningen. Slutprotokollet fick följande utseende:

1) Sven A. Johansson, Jönköping, 400 prickar; 2) Hans Åman, Karlskoga, 406; 3) Sture Larsson, Linköping, 510; 4) Bo Tuveson, Linköping, 512; 5) Arne Kjellström, Linköping, 525; 6) Hans Zetterberg, Linköping, 561; 7) Gunvor Åman, Karlskoga, 649; 8) Hans Södergård, Hjo; 9) Leo Mac van Hauen, Köpenhamn; 10) Stig Lindholm, Hjo; 11) C. G. Rydelius, Jönköping; 12) Eskil Lönnäs, Jönköping; 13) Karl Wallén, Norrtälje; 14) Bertil Andersson, Linköping.

Toppresultat vid modellflyg i Jönköping

Ett strålande bra flygväder gjorde flygklubbens modellflygtävling till en av de mest lyckade som hållits i Jönköping. Sålunda nåddes flygtider på över 20 min, och tidtagningen måste avbrytas då planen var så högt, och så långt borta att tidtagarna ej med säkerhet kunde följa dem. Höjder över 1000 mtr nåddes vid flera tillfällen.

Resultat:

Klass S: 1) Torsten Håkansson, Jönköping, 925 sek; 2) Sune Adolfsson, Vederslöv, 623; 3) S. G. Nilsson, Vederslöv, 567; 4) K. E. Lutherström, Jönköping, 537.

Klass G: 1) Olof Madebring, Nybro, 296; 2) Arto Wiiri, Jönköping; 3) Lappo Lindvall, Eksjö.

Klass F: 1) Georg Boye, Nässjö, 452; 2) Hagart Fridell, Nässjö; 3) Åke Andersson, Vetlanda; 4) Georg Imberg, Nässjö.

Visste Ni . . .

att flygvapnet inte bara fyller 25 år utan även 40 år i år...

att motorstyrkan och priset på Nieuport av 1912 endast var hundra delen av J-29:ans men vingytan densamma...

att vi en gång i världen hade hästburna flygförband...

att biskop Björkquist 1912 samlade ihop 360.000 kr som grundplåt till en svensk »luftflotta»...



installeras på en av bolagets DC-3:or för spridning av en kemisk produkt kallad »Formula X. Det anses att man med hjälp av »Formula X» skall kunna hålla ganska rent för dimma och låga moln kring flygplatserna. Man får hoppas att metoden når längre än den som skulle demonstreras bl. a. i Sverige för något år sedan. Vederbörande »dimprofessor» var som bekant skickligare i att slå dunster i ögonen på folk än i att ta bort förarglig dimma på flygplatser.

EN FULLT UTRUSTAD amerikansk division av antiubåtsplan av typ P2V »Neptune» har anlänt till Malta, bl. a. för att delta i övningar tillsammans med andra amerikanska och brittiska sjö- och flygstridskrafter.

DECCA FLYGNAVIGATIONS-SYSTEM studeras nu ingående av den internationella luftfartsstyrelsen ICAO som avser att göra försök att introducera systemet för allmänare bruk över hela världen. Decca har nu infört en nyhet, The Flight Log, som helt

enkelt består av en automatisk positionsgivare, vilken efter impulser från en stationär kedja av sändarestationer, direkt på en karta ger flygaren hans aktuella position.

ENGLANDS mest trafikerade flygplats är varken London Airport eller Northolt utan ett fält strax utanför Southampton där Air Service Training, en internationell flygskola som bl. a. utbildar förare och navigatörer, telegrafister m. m. håller till. Under 1950 var antalet landningar på London Airport 37.766, på Northolt 58.848 och på Hamble inte mindre än 74.782 med i genomsnitt 205 per dag.

SAS SOMMARTRAFIK i år tycks bli den mest omfattande i bolagets historia. Under första månaden var trafikverksamheten 25 % högre än under motsvarande period förra året.

»ESPENLAUB 34» är namnet på det första segelflygplan som byggts i Västtyskland sedan kriget. Det provflögs för kort tid sedan vid Essen-Mülheim. Planet som är av blandad stål- och träkonstruktion har konstruerats av den kände segelflygkonstruktören Gottlob Espenlaub. Planets spännvidd är 13 m.

BEA måste låna Constellations och kandensiska Argonauts från BOAC för att kunna möta den väldiga efterfrågan på platser på linjen London—Nice sedan bolaget dragit in sina Vickers Vikings och leveransen av Airspeed Ambassadors blivit försenad av olika anledningar.

AMERIKANSKA FLOTTANS nya stora hangarfartyg på 57.000 ton som beräknas vara färdigt 1954 har fått namnet »Forrestal».

ENGELSKA REAJAKTPLAN av typ Meteor kommer enligt en brittisk uppgift inom kort att sättas i tjänst i Korea.

DC-3 ELLER DOUGLAS C-47 som planet heter i militär version har börjat användas för direkta krigsinsatser i Korea genom att plantypen används för fällande av ljusbomber under nattanfall mot kommunisterna. En C-47 tar nära 1000 ljusbomber och kan hålla ett mål upplöst i nära en timme. Medan målet belyses går i främsta hand B-26 till bombanfall men även låganfall med reajaktt och -attack har utförts med C-47:or som »måljusplan».

HALVÅRSSKIFTE! DAGS ATT PRENUMERERA

Det är bekvämare och billigare att prenumerera än att köpa lösnummer. Gör slag i saken i dag och prenumerera på Looping för andra halvåret 1951. Halvårsprenumerationen kostar endast 8:— kr. Sätt in pengarna på postgiro nr 453530 så kommer tidningen punktligt varannan onsdag till årets slut.

Prenumeration kan också ske genom att sända in kupongen här nedan, varefter vi tar ut avgiften mot postförskott. Då tillkommer emellertid postförskottsavgiften.

Looping

utkommer med ett nytt nummer varannan onsdag. Looping har kontakter över hela världen. Tack vare dessa kontakter kan Ni genom Looping följa flyghändelserna snabbt och säkert.

Ni som är flygintresserad behöver Looping!

TILL YNGVE NORRVIS FÖRLAG, Box 3063, Stockholm 3

.... st. prenumerationer på flygtidningen Looping för andra halvåret 1951. Beloppet kr. 8:— för varje prenumeration insättes samtidigt hämed på tidningens postgiro/uttages mot postförskott (stryk det som ej gäller)

Titel och namn:

Bostad:

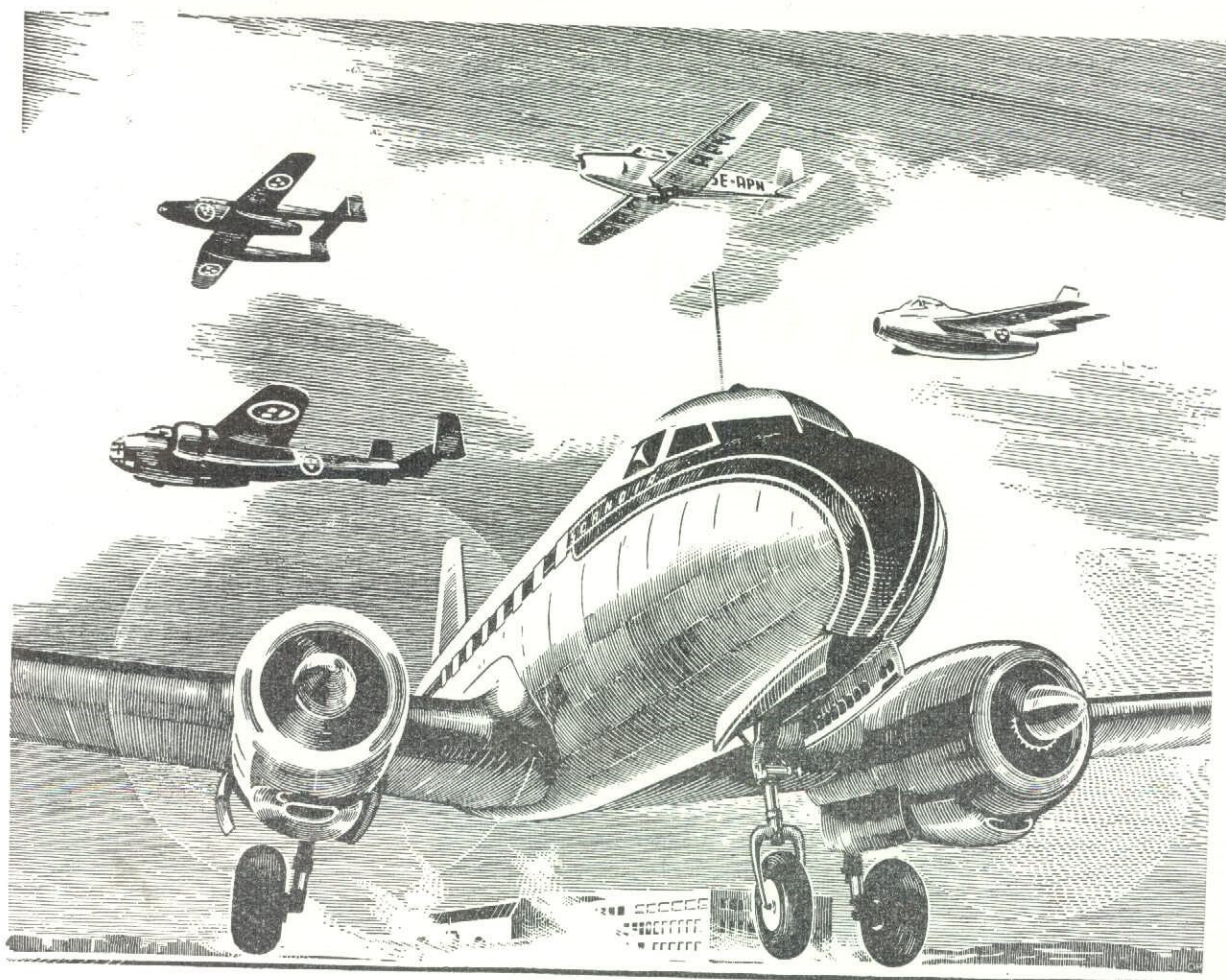
Adresspostanstalt:

Looping

den nya svenska flygtidningen
den enda svenska flygtidningen

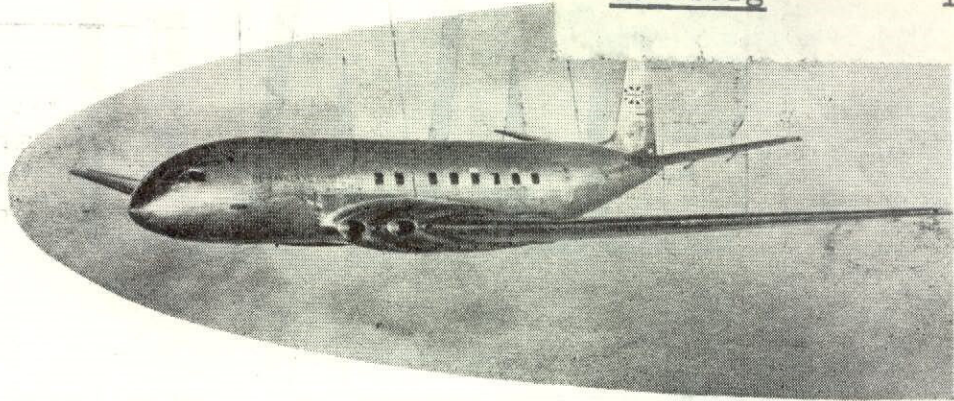
Looping

SAAB



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET
LINKÖPING • TROLLHÄTTAN

Hr Gunnar Rahm
Nordanvindsgatan 5 c
Göteborg III



I takt med tiden själv

När pionjärerna i luften började besegra avstånd och tid, stod redan Shell vid deras sida. Raden av aktiva Shell-bidrag till flygets utveckling har vuxit sig lång genom åren, många av dem är milstolpar på utvecklingens väg. Sir Harry Ricardos klassiska forskning för mätande av knackningen utfördes i samarbete med Shell; iso-oktan framställdes först av Shells kemister i kommersiell skala. Sir Frank Whittle har till Shell uttryckt sin tacksamhet för de första lyckade brännkamrarna för gasturbinmotorer.

Flygets markttjänst har utvecklats i takt med de allt snabbare och större planens krav. Specialsmörjmedel för de olika temperaturer och belastning, rostskydds- och av-isarvätskor är några få exempel på de många specialprodukter från Shell, som här fyller viktiga behov. Shells produkter har en mångsidig användbarhet, som reducerar sortimentet till ett minimum — till gagn för markttjänsten och depå-lagerhållningen.

