

5 MAJ
1952

Med detta nummer följer en bilaga

flygtidningen

Lanning



Officiellt organ för Kungl.
Svenska Aeroklubben. Organ
för Svenska Pilotföreningen,
Stockholms Flygklubb m. fl.

Pris 90 öre

I Finland 70 fmk.

I Danmark och Norge 1:50



Veteran inom svenskt trafik-
flyg; Georg Lindow, chefs-
pilot på SAS utomeuropeiska
linjer. (Foto: Bo Dahlin)

Flygstaden Västerås

Flygfraktmarknaden

Efter en något lugnare ton på flygfraktmarknaden i slutet av mars och början på april, är verksamheten åter livlig med gott om order för flygningar i alla riktningar. De flesta avslut som blivit gjorda under den senaste tiden gäller flygningar under sommaren, men även ett stort antal befraktningar för prompta flygningar är gjorda.

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg

NR 5 — ARG. 2

Maj 1952



Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för
Svenska Pilotförbundet
Stockholms Flygklubb m. fl.

Utkommer en gång
i månaden

Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

Redaktör och ansvarig
utgivare:

Yngve Norrvi

Organisationschef:

Paul Pitkänen

Annonschef: Erik Jägerblom

Telefon:

Redaktion och exp. 35 39 57
41 20 55

Annonsavdelning 52 87 52

Postgirokonton 45 35 30

Prenumerationspris:

Helår kr. 9:50

Halvår » 5:00

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

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

AB Falköpings Tidnings
Tryckeri 1952

Majoriteten av förfrågningarna faller f. n. turistflygningar, men även förflyttningar av fartygsbesättningar gör sig starkt gällande.

Efterfrågan på chartermaskiner för fraktflygningar har reducerats betydligt den senaste månaden. Tillgången på chartermaskiner är något större än på länge. Bland annat uppges några stora långdistansmaskiner öppna för flygningar under högsäsongen i sommar, men dessa väntas bli fraktade mycket snart.

Såväl skandinaviska som brittiska charterbolag har fraktat upp ett stort antal rundresor på Helsingfors under Olympiaden, men trots detta väntas passagerare-tillgången i denna riktning bli större än transportkapaciteten.

Brittiska luftfartsstyrelsen har nyligen ökat gångtiden mellan översynerna på De Havillands flygmotor Gipsy Queen 70-4 från 600 till 800 timmar. Cirka 1.300 motorer av denna typ har hittills tillverkats för tjänst i D. H. Dove, Handley Page Marathon och Short Sealand.

x

Första serieexemplaret av det lilla 4-motoriga trafikplanet Heron har nyligen lämnat De Havilland-fabriken vid Hatfield för leverans till Nya Zeeland. Flera firmor har beställt Heron och bland de första som kommer att få beställningarna effektuerade nämnes det norska SAFE (Braathens) och Transportes Aereos Salvador Ltd i Brasilien. Braathens skall få två Herons under de närmaste fem månaderna och ämnar enligt De Havilland sätta dem i trafik på de norska inrikeslinjerna??

En av de största och fräskaste orderna på Heron har kommit från Garuda Indonesian Airways som beställt 14 exemplar.

x

★ Den helikopter som används för sjuktransporter i Stockholms skärgård, skall inom kort för-ses med ett inbyggt uppvärmt utrymme för transport av liggande patienter. Detta utrymme placeras på sidan av helikoptern och har telefoniförbindelse med vårdaren, så att denne kan samtala med patienten.

★ Räddningskåren i Stockholm har byggt om en Sea-bee till ambulans. Planet kan landa och starta på viken utanför Mörby sjukhus och kan alltså ombesörja direkttransport från hemmet till sjukhuset.



Du kan bli

**Fält-
flygare**

Är Du född 1932—35?

Har Du gått igenom folkskola?

Är du fullt frisk?

Har Du ansvarskänsla och framåtanda?

Då kan Du bli fältflygare!

Ansökningstiden utgår den 31 maj.

Till Flygstabens personalavdelning, Stockholm 80.

Sänd mig upplysningar om fältflygaryrket.

Namn:

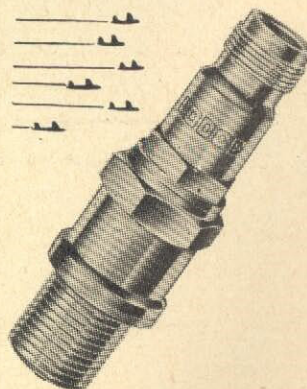
Adress:

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

Hangar. Flygplan

Hangarutrymme för mindre flygplan uthyres vid fält nära Stockholm. Flygplanet bör vara disponibelt för uthyrning och flygning under sommaren.

Svar till »50 tim», d. t. k. f. v. b.



LODGE

FLYGTÄNDSTIFT

det mest använda i Sverige
i kolv- och reamotorer.

AB AERO-BEHÖR
Kungsgatan 27, Stockholm



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

Titta vi reser...

Vart Ni än reser, hur Ni än reser och när Ni än reser, kan Ni överlämna åt SJ:s rese- och upplysningsbyråer att svara för arrangemangen. Vår service är allsidig: Vi skaffar Er alla upplysningar, utarbetar resplaner, ordnar biljetter, beställer hotellrum, hjälper till med försäkringar, valutor, pass och visa. Ring, skriv eller kom in till oss och lämna Edra resebekymmer — vi löser dem medan Ni packar...

— och SJ ordnar resan

SJ har ett 40-tal rese- och upplysningsbyråer över hela landet. Erfaren och specialtrimmad personal står kostnadsfritt till tjänst med att ordna affärs- eller nöjesresor för enskilda eller större sällskap inom och utom Sverige.

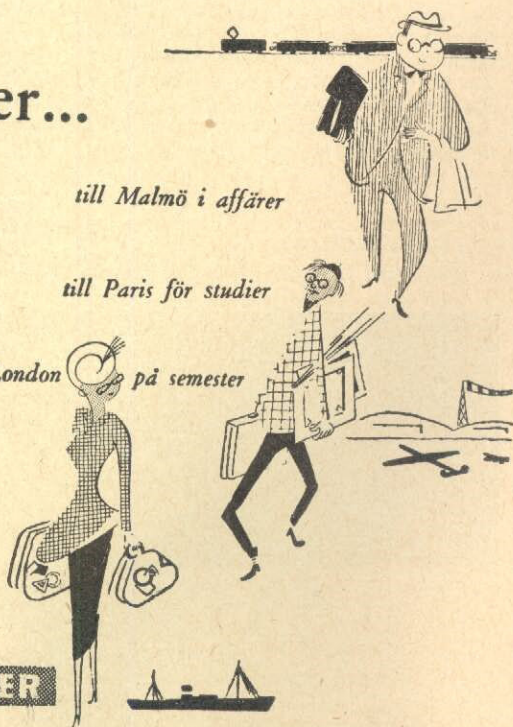
Ansl. till
Sv. Resebyråföreningen.



till Malmö i affärer

till Paris för studier

till London på semester



ETT ÅR I LUFTEN

Flygets årsbok

1952



*Ny, större, vackrare och -
lika billig som 1949, 50, 51.*

Redaktion: Bill Bergman, Yngve Norrvi, S. Artur Svensson.

Medarbetare: Sveriges ledande flygskribenter.

Bland artiklarna i år: Flygåret 1951. Av G. A. Westring. Flygvapenjubileet. USA:s flygvapen, i text och bildsviter, kartor, diagram och tabeller. Av Gösta Norrbohm. Överljudshastigheter med deltaformade fartmonstra. Det nya SAS Av Per Norlin. Privatflyg i kristid. Av Hans (Tomten) Andersson. Aktuellt om segelflyg och modellflyg. Av G. H. Dérantz. Segelflyga med reamotor. Av Rudolf Abelin. 12 000 m höjd på 187 sekunder — flygrekorden just nu. Av Yngve Norrvi. Över regnbågens rymder. Av Ch. Birch-Jensen. Svenska flygmotoraktiebolaget — framtidsmotorernas vagg. Av Gunnar Engellau. Perspektiv på evigheten. Flyget i litteraturen. Flygexlibris. Bergshangarer och jaktledningscentraler — unikt bildreportage. Svenska flygvapnet i utlandets press. Flygmu-

séer. Av Carl Norberg m. fl. Flyga blint och landa med instrument. Av Ove Müller-Hansen. Flygpoj-karna. Av S. G. A. Dalborg. Utlandsflygningarna. Av Sigurd Beck-Friis. Vägen till vingarna. Av S.-E. Lange. Krönika. Av Yngve Norrvi.

**320 sidor i boktryck, djuptryck och offsett +
400 bilder, varav över hälften i djuptryck eller
färg. — Bilderna — som vanligt i toppklass!**

»Luftig, läcker... Lika välunderrättad som någonsin, välredigerad och kanske bäst av allt väl och påkostat illustrerad. Den här serien har faktiskt hunnit bli en oundgänglighet för folk som vill följa med i flygets snabba utveckling.»

Expressen.

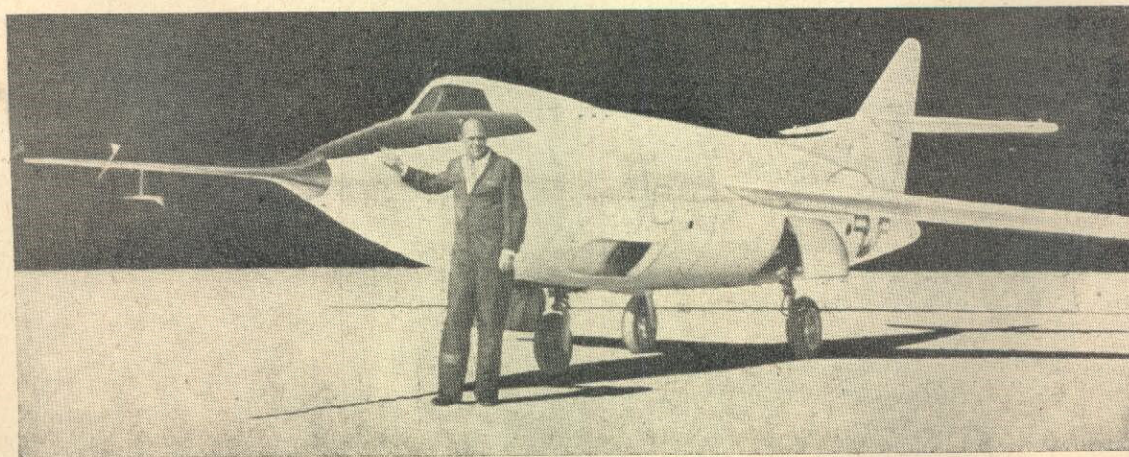
»Det kan ifrågasättas om det finns något bokverk som kan excellera i så utomordentliga flygfoton som denna årsbok. Den är en toppbok bland flygböcker.»

Göteborgs Posten.

Pris: inb. i klotband med skyddsomslag i färgtryck kr. 15:—.

I närmaste bokhandel eller från

ALLHEMS FÖRLAG - MALMÖ



Är vårt luftvärn eftersatt?

Av Loopings flygmilitäre medarbetare.

Luftvärnets möjligheter att nå effektiv verkan mot moderna flygplan är en sak som ofta diskuteras — med mer eller mindre sakligt underlag. "Mannen på gatan" har inte så stort intresse för luftvärnet, kanske beroende på att detta vapenslag tilltalar fantasin mindre än t.ex. reaktionsflyg och pansar. Den svenska allmänheten, som levt under en djup och varaktig fred under lång tid, har inte fått upp ögonen för vilken betydelse luftvärnet spelar i försvaret av hemorten och vilken moralisk betydelse detta försvar har. Det har inte saknats tendenser att nedvärdera luftvärnets möjligheter till verkan mot moderna flygplantyper, som flyger med stora hastigheter på mycket stora höjder. I och med att reaktionsflygplanen togs i bruk var det till och med många, som menade att "nu var luftvärnets tid ute".

Detta uttalande måste nog anses som förhastat med hänsyn till erfarenheterna från Koreakriget. Det är fullt klart, att moderna bombflygplan i dagens läge kan undandra sig luftvärnselden genom att fälla sina bomber med hjälp av radarinriktning från höjder över 10.000 m. Men de mål man på så sätt når är enbart av strategisk art, s k stora ytmål. Så snart man måste bekämpa punktmål, t. ex. broar, transportkolonner etc måste man ner på lägre fällningshöjder, om bombinsatsen skall stå i rimlig proportion till den verkan man önskar uppnå i målet. Hela den del av en stormakts flygkrigföring, som består i direkt samverkan med arméförbanden och insatser för att isolera själva frontområdet, måste i dagens läge ske inom luftvärnets räckvidd.

Luftvärnets stora insatser under det andra världskriget framgår av skildringar om t. ex. försvaret av de engelska flygbaserna, som var av vitalt intresse för att "Slaget om Storbritannien" skulle kunna föras till ett segerrikt slut. Samma sak framgår om man studerar det amerikanska försvaret av Okinawa eller luftvärnsförsvaret av de tyska flygbaserna i krigets slutskede.

I Pierre Clostermans utmärkta skildring av en allierad jaktflygares erfarenheter under andra världskriget, "Det stora uppdraget", finns ett särskilt kapitel kallat "I luftvärnets inferno". Av detta framgår med all önskvärd tydlighet, hur effektivt det tyska luftvärnet var så snart de allierade flygarna tvingades ned på låg höjd för att nå verkan i sina mål. Detta trots att anfallen utfördes med hastigheter mellan 700 och 800 km/t. De allierade förlusterna var stora i förhållande till den verkan som erhöles i målen.

När FN-flyget i Korea började bekämpningen av de kommunistiska kommunikationerna mellan Jalufleden och själva fronten, "Operation Strangle", tänkte man sig nog att förlusterna på grund av luftvärnseld skulle bli relativt små. Detta med hänsyn till att mest reaflygplan av typ F-80 »Shooting Star», F-84 »Thunderjet», Gloster »Meteor», Grumman »Panther» m fl insattes tillsammans med några förband propellerdrivna F-51 »Mustang» och B-26 »Invader». Resultatet blev emellertid ett helt annat. Förlusterna på grund av det kommunistiska luftvärnets verkan blev vid dessa operationer större än förlusterna i luftstrid mellan Mig-15 och F-86 »Sabre».

Nu får man emellertid akta sig för att dra förhastade slutsatser av detta utan att noggrannare söka bena ut problemen. Rent teoretiskt skulle man ju genom att endast granska antalet nedskjutna flygplan kunna få fram att det nordkoreanska luftvärnet är avsevärt mycket effektivare än FN-luftvärnet. Det kommunistiska luftvärnets effektivitet beror bl a på följande faktorer:

1) Under de senaste sex månaderna har detta luftvärn utökats med ca 100 %. Detta i sin tur kan i viss mån förklaras med att mycket lite luftvärn åtgår för att skydda det kommunistiska basområdet norr den »politiska barriär», som Jalufleden utgör. Luftvärn kan istället sändas härifrån söderut mot fronten.

2) Detta nya luftvärn är fullt modernt, radarriktat och bemannat med välutbildad personal.

3) Grupperingen av pjäserna är koncentrerad till FN-flygets mål och radarutrustningen ger god förvarning om, när anfallen sätts in, trots de höga flyghastigheterna.

Det faktum, att FN-luftvärnets nedskjutnings-siffror är mycket lägre än samma siffror för det nordkoreanska luftvärnet, beror i huvudsak av följande:

1) Det nordkoreanska flyget används hittills i stort sett endast defensivt. Det har mot markmål inom områden där FN-luftvärn finnes endast utfört 60 anfall. FN-flyget har utfört 160.000 företag under sin bekämpning av de nordkoreanska kommunikationerna, mål som är späckade med luftvärn. FN-luftvärnet har istället mest insatts mot markmål, t. ex. stridsvagnar.

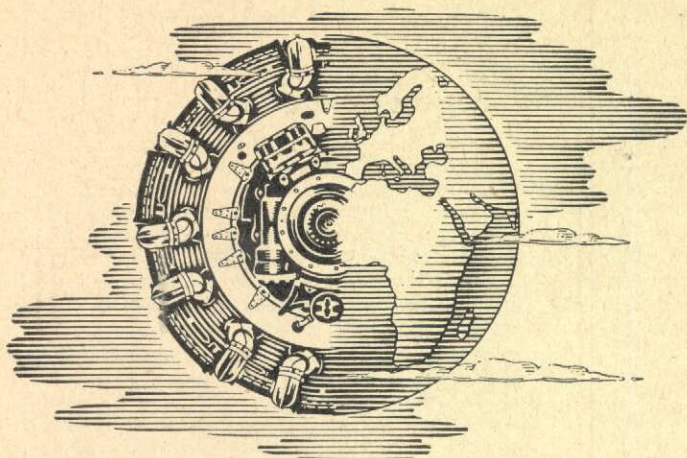
2) Det defensiva utnyttjandet av det nordkoreanska flyget beror bl a på, att man här inte har några flygplantyper med sådan aktionsradie, att de med verkan kan insättas mot FN-stridskrafterna vid och söder om fronten.

Det nordkoreanska luftvärnet har alltså hittills varit kommunisternas främsta motmedel mot FN:s taktiska flygstridskrafter. Det har givit belägg för att luftvärnet inte alls spelat ut sin roll i det moderna luftförsvaret.

En blick framåt

Skapandet av nya anfallsmedel medför alltid att nya motmedel kommer fram efter kortare eller längre tid. Redan under andra världskriget hade tyskarna börjat konstruera en luftvärnsrobot för att kunna nå verkan mot flygplan på stora höjder. Detta arbete fortsätts på flera håll men ännu torde väl denna robot ha lång tid kvar, innan den blir praktiskt användbar. Ett speciellt problem är bekämpandet av robotar av V1- och V2-typ. Den förra kan man numera bekämpa även med luftvärn tack vare radar, moderna centralinstrument och maskinriktade pjäser samt ammunition med zonrör (radartändrör). V2-roboten med sin stora hastighet, 5.000—6.000 km/tim, ligger emellertid utanför verkningsområdet för såväl luftvärn som jaktflyg. Här kan

Forts. på sid. 47



Det ständigt ökade antalet »Bristol» flygmotorer i tjänst över hela världen är resultatet av 30 års kontinuerlig utveckling ifråga om konstruktion och tillverkning. Varje betydelsefullt framsteg i Bristol-konstruktionerna — från kolvmotorerna till de nya turbo-prop- och turbo-jet-projekten, som nu är under utveckling — är grundat på praktiska trafik- och stridsflyg-erfarenheter från alla delar av jorden.

Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

Repr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Bromma, Stockholm.



**Sträck
ut
resrouten**

**till solmättade
länder**

bortom de vanliga rese målen

KLM
HOLLÄNDSKA
FLYGBOLAGET

Upplysningar genom Er resebyrå
eller KLM: Stockholm, Hamn-
gatan 3 B, tel. 20 44 30

I ett KLM-plan med sin ombonade komfort och sin gästfria service når Ni snabbt bortom de vanliga rese målen. Till exempel:

Till ISRAEL

nytt land i sjudande utveckling, med DC-6 2 ggr i veckan

Till ISTANBUL — TEHERAN

med DC-6 2 ggr i veckan.

Till KAIRO

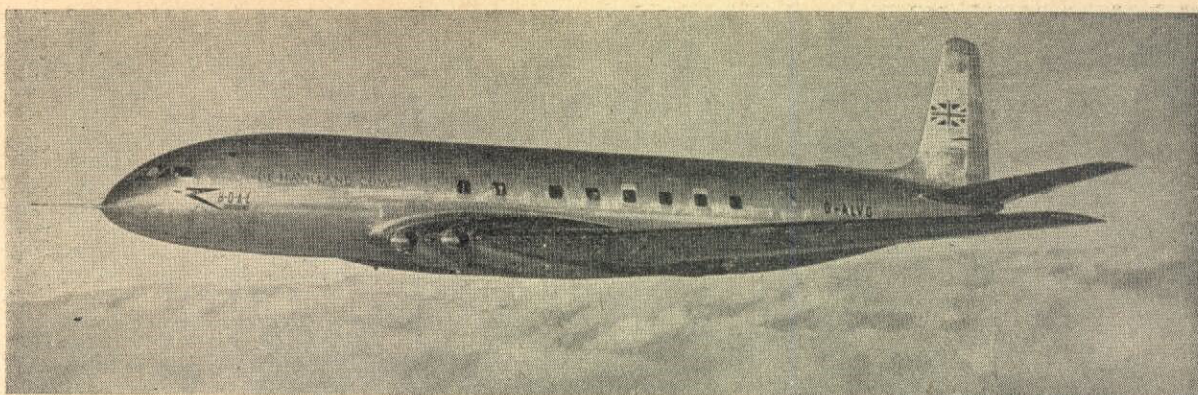
med DC-6 och Constellations 4 ggr i veckan.

Till MADRID — LISSABON

med DC-6 och Convair 6 ggr i veckan

Till BARCELONA

och Costa Bravas badstränder med Convair-Liner 3 ggr i veckan.



Full reatrafik om tio år!

SAS köper reaplan efter DC-6B?

I dagarna får SAS sin första av de åtta DC-6B som bolaget beställde för ganska länge sedan. Före årets slut beräknas samtliga dessa plan vara levererade. Denna leverans, som måhända måste kompletteras med ytterligare ett antal plan om SAS trafikutveckling fortsätter, betingar ett pris på ungefär 60 miljoner kronor, en väldig summa. Vilket resonemang ligger bakom beslutet att välja en sådan typ, som visserligen är modern men dock konventionell i förhållande till de reaplan som engelsmännen nu sätter i trafik? Ingenjör Hoffström svarar:

— Materielsidan i ett flygbolag vidlades av en inneboende tröghet som det inte alltid är så lätt att komma till rätta med. Det tar f. n. minst två år från beställning till leverans. Och vill man gå in på litet nyare projekt, får man finna sig i att det tar fem år från det man bestämmer sig och binder kapitalet — även om man inte betalar ut det — tills man får materielen. Verkningarna sträcker sig längre än så, ty under den avskrivningstid på 7—8 år som anses normal måste man ju ha materielen i drift i första linjen. Det betyder att verkningarna av ett beslut i dag ger sig på fullt allvar först efter fyra till sju år från nu.

De huvudfaktorer som påverkar bedömningen av ny flygmateriel är de tekniska, de trafikmässiga och de ekonomiska. De tekniska betyder vad som är möjligt att göra. De trafikmässiga är oftast önskedrömmar som man aldrig kan få helt uppfyllda, medan de ekonomiska blir de slutgiltigt avgörande. Detta får dock inte miss-

Ingenjör Bo Hoffström

som är chef för SAS projekterings- och utvecklingsavdelning och vars uppgift det är att följa den tekniska utvecklingen, ger i denna intervju för Looping en ytterligt intressant exposé av trafikflygets materielfråga.

tolkas, ty naturligtvis kan även någon av de två andra huvudfaktorerna vara utslagsgivande. Om emellertid de tekniska och trafikmässiga bedömningsgrunderna ger tillfredsställande resultat, så kan projektet ändå spricka just på ekonomin.

Visst är det bra med en tekniskt fulländad maskin, men det räcker inte med detta eftersom den också måste vara ekonomiskt tillfredsställande. Det är galet att göra enbart ekonomiska kalkyler och av ett resultat där som visar god ekonomisk konkurrenskraft — kalkylmässigt — dra den slutsatsen att flygplanet är bra. Det kan nämligen vara tekniskt efterblivet eller otillfredsställande ur funktionssynpunkt.

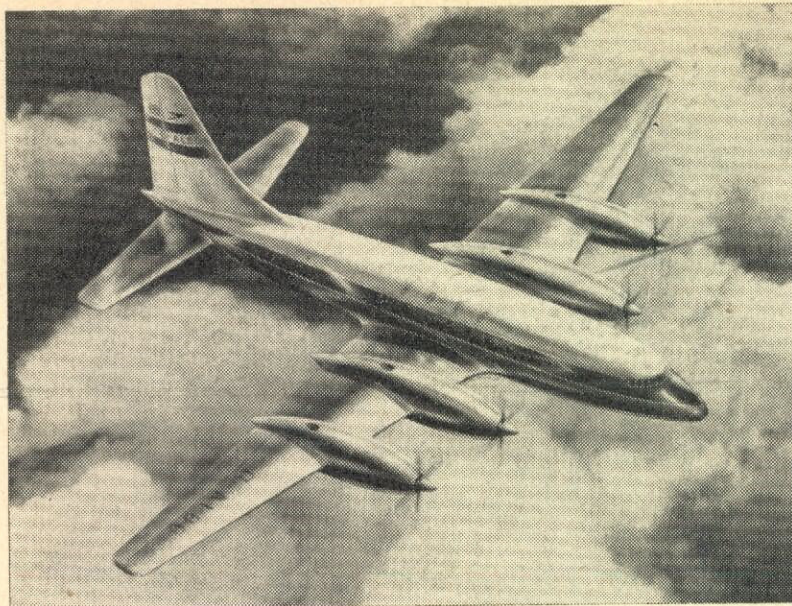
Ett pionjärarbete

— Hur ser SAS på de projekt på readriftsområdet som nu är under utveckling, det vill säga främst de båda engelska Comet (turbojet) och Viscount (turbo-prop)?

— BOAC, det engelska flygbolaget för långdistanstrafik, öppnar i maj reguljär trafik med Comet mellan London och Johannesburg i Sydafrika. Detta är utan tvekan en nyhet som kommer att bli ytterligt attraktiv ur passagerarnas synpunkt och på så sätt kommer att ge konkurrens. Denna konkurrens ligger dock till en början mest på det propagandamässiga området och kommer säkerligen att märkas mindre på trafikströmmarna. Detta av den enkla anledningen att det i första omgången inte blir så många plan av denna typ som kommer i drift.

Propagandamässigt bör man emellertid räkna med en mycket kraftig reaktion. Huvudorsaken till att så relativt få andra flygbolag beställt Comet, måste bero på den låga leveranstakten. För ett halvår sedan offererades Comet II för leverans under 1955, och även då med låg leveranstakt.

Stora ting händer inom trafikflyget. I maj startar världens första reatrafiklinje London—Johannesburg med den engelska Comet. Turisttrafiken över Atlanten tar sin början. Luftfarten erövrar allt större områden och befäster sin rangplats som det kanske viktigaste kommunikationsmedlet på längre distanser. Materielproblemet kräver allt större uppmärksamhet.



En »artist impression» av Bristol Britannia, engelsmännens nyaste turbopropflygplan. Därunder en treplanskiss av Britannia.

Tidigare går det inte att få något plan alls av denna typ. Detta är orsaken till, att BOAC, med sina c:a 25 Comets kommer att vara dominerande på detta område under de närmaste åren.

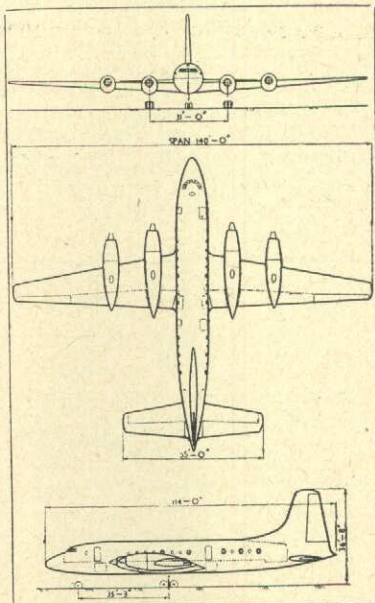
Det finns emellertid även andra orsaker till att man ställer sig avvaktande. Comet kommer troligen inte att bli ekonomisk, inte ens i version 2. Comet Mk 1 tycks inte på något sätt kunna konkurrera driftsekoniskt med någon av de moderna typer i reguljär trafik som finns nu. Comet II blir bättre och kan kanske i undantagsfall driftsekoniskt mäta sig med exempelvis DC-6.

Det är dock inte bara ekonomiska utan även en rad andra problem som måste lösas i detta sammanhang, operationella problem, holding, trafikkontroll etc. Man måste fordra större precision i navigationen till följd av den stora bränsleförbrukningen som gör att ett misstag kostar mera. Den stora operationshöjden och den höga farten påverkar naturligtvis också i någon mån navigationsförhållandena.

BOAC har under lång tids provdrift gjort omfattande förberedelser och utvecklat operationsmetoder, placerat ut fyrrar etc, och hela trafikflyget kommer att få en oerhörd nytta av de erfarenheter som här kommer fram.

Comet snart omodern!

USA har inte köpt Comet, men detta betyder inte att amerikanerna skulle vara ointresserade av trafik-reoplan. Det är även här som produktionsstakten och tidsfaktorerna faller utslaget. Det är ingen tvekan om att vi även kommer



att få se amerikanska reatrafikplan. Förmodligen kommer de att vara i drift i relativt stor omfattning redan 1958, enstaka exemplar möjligen redan 1957. Men dessa plan kommer att vara byggda i USA och blir betydligt modernare än Comet II. Det är med tanke på framförallt de långa leveranstiderna för Comet som amerikanerna vill vänta ännu ett tag för att få fram någonting som betecknar ytterligare ett steg framåt i modernitet.

— Skulle detta betyda att man redan nu i viss mån betraktar Comet som omodern, trots att den

ännu knappast kommit i trafik?

— Det är ingen tvekan om att man redan nu kan se den period då Comet kommer att vara omodern, både i fråga om ekonomi och prestanda. Bland annat är nog Comet för liten för att den skall bli driftsekonisk. Ett reatrafikplan anses behöva ta åtminstone 80 passagerare i standardsarrangemang för att ekonomin skall bli i nivå med nuvarande moderna flygplans. Detta hänger ihop med konstruktionsföresättningar, den högre bränsleförbrukningen, distanserna, flyghöjden och farten.

— Vilka distanser är ur ekonomiskt hänseende de mest lämpade för reoplan?

— Distanser på 2000—3000 km verkar nu vara de mest ekonomiska men troligen kan man acceptera distanser ned mot 1000 km och upp till 4000 km. Under 1000 km blir tidsvinsterna för små och över 4000 km blir bränslelasterna för stora.

Turboprop för långdistans

På distanser under 1000 km väntar man sig intet revolutionerande nytt inom den närmaste framtiden utan där kommer nog fortfarande kolvmotorplanen att dominera ännu en tid. I distansområdet över turbojetplanens kan man nog däremot några år efter dessas införande vänta sig turbopropflygplan (turbindrivna propellerplan). Bara för några år sedan trodde man att det var omöjligt att konstruera propeller för farter upp mot och över ljudets. Numera anses det knappast finnas någon gräns där propellerdrift måste upphöra. Där finns visserligen stora problem, speciellt bullerproblem, som man i dag inte funnit någon acceptabel lösning på och det är möjligt att man får tolerera en avsevärt hög ljudnivå för de snabba turbopropplan som kommer, i varje fall vid höghvarv. Det är dock ingen tvekan om att vi i början av 60-talet får se mycket snabba turbopropflygplan i stor skala, och man bör inte inbilla sig att propellerflygplanens fart ur teknisk synpunkt behöver bli mindre än jetflygplanens. Av ekonomiska skäl kommer turbopropplanen kanske att flygas något hundratal km/tim under jetflygplanen men som sagt inte av tekniska skäl.

Turboprop kommer antagligen att visa sig ändamålsenligast på distanser från 3000 till 5000 km,

säkert fullt acceptabla ned till 2000 och upp till 6000 km nonstop. Inom detta distansområde kommer turbopropflygplanen driftsekonomiskt att från början visa sig fullt i klass med de moderna kolvmotorplan vi har i dag, kanske något bättre. De kommer nämligen inte att byggas förrän detta är möjligt. Gissningsvis kommer dessa turbopropflygplans färter att ligga omkring 700—800 km/tim.

— Vad säger då sakkunskapen, med tanke på ovanstående, om de turbopropflygplan som redan finns?

— Det är visserligen sant att vi redan har turbopropflygplan, speciellt den engelska Viscount som snart kommer i trafik och Bristol Britannia som är på god väg och räknas vara i drift 1955—1956.

Britannia kommer enligt senaste uppgifter att marscha på bortåt 600 km/tim, kunna flyga nonstop reguljärt New York—London och ta, säger man i dag, 60—80 passagerare i standardklass. I detta avseende har dock inte sista ordet sagts. Vi kanske får se både en och flera kroppslängningar på Britannia innan den är "frusen", och likaså en höjning av maximala startvikten som nu ligger omkring 60 ton.

Vickers Viscount, som nu är i det närmaste färdig för reguljär drift, är gjord för korta och medellånga distanser och är ifråga om fart en härmån snabbare än DC—6. I fråga om Viscounts driftsekonomi går emellertid uppfattningarna åtskilligt isär. Uppfattningarna om underhållskostnaderna för motorerna varierar oerhört, vilket gör att man ställer sig litet avvaktande. Främsta orsaken härtill är att man saknar tillräckliga kommersiella erfarenheter på området.

Avgörande för köplusten är i fråga om Viscount liksom Comet att levererans inte kan ske i önskvärd takt.

Turbojet på korthåll trots allt?

På de relativt korta distanser det här gäller vinner man med turboprop så litet i tid att farten ur konkurrenssynpunkt spelar en underordnad roll. Det fordras någon annan tillräckligt vägande orsak inom detta distansområde för att man skall övergå till någon ting så radikalt nytt som turbomotorer innebär. Denna orsak måste vara avsevärt förbättrad driftsekonomi eller någon annan utomordentligt betydelsefull faktor, exempelvis större driftssäkerhet eller bättre regularitet. Det

Reservdelar

till Continental A65

4 st. cylindrar nyslipade 015 kompl. med nya kolvar 1.200:—

1 st. vevaxel nyslipad 010 kompl. med lager 650:—, vevhus kompl. 175:—, förgasare 185:—, magnetapparater 225:— kamaxlar 110:—, propellernav 140:—, oljesump 105:— m. m. m. m. Samtlig materiel beg. men godkänd av L. F.

Figge Bergman,

Kärralundsgat. 63 A, Göteborg.
Tel. 25 61 10.

är dock svårt att tänka sig att man till en början skall kunna få fram någonting väsentligt bättre än det nuvarande med en så ny sak. Därför kommer säkerligen kolvmotorerna att förbli helt dominerande på de korta och medellånga distanserna även under de närmaste tio åren och kanske ännu längre. Först i början av 60-talet kan man räkna med typer som gör att kolvmotorerna efter hand inte blir så helt dominerande. Men helt ur räkningen kommer de inte på mycket länge.

Ren readrift på kortdistans är det inte många som tror på. Ingenjör Hoffström lämnar för sin del frågan öppen med motiveringen att man där kan se en tänkbar chans till förenklingar av så radikal art att det kan vara orsak nog att gå över till något nytt. Även om ekonomin inte blir bättre. Med readrift slipper man propellrar, man får lägre landställ, mindre strukturvikt etc. Det finns en rad stora fördelar, som dock måste ställas mot en oerhört

ökad bränsleförbrukning, inte minst därför att man på korta distanser inte kan flyga på ekonomisk höjd. Man hinner helt enkelt inte upp dit förrän det är dags att gå ned.

USA dominerar

På såväl turboprop- som turbojetområdet håller USA på att gå om England och har i vissa fall redan gjort det. Detta är givetvis bittert för engelsmännen som har arbetat hårt och hela tiden intill nu legat före i utvecklingen och moraliskt sett vore värda att få skörda litet mera av sitt arbets frukter. Det är emellertid amerikanernas betydligt större produktionsförmåga som här faller utslaget liksom på så många andra områden. Engelsmännen har legat före på reaområdet tack vare en djärv och fantasirik konstruktionsverksamhet medan amerikanerna har låtit konstruktions- och produktionskapacitet utvecklas parallellt.

USA synes därför komma att dominera materielområdet även i fråga om turbinflyg liksom det dominerar kolvmotorområdet och stridsflyget.

*

Slutfrågan i intervjun med ingenjör Bo Hoffström blir:

— Kan man med ledning av det nu förda resonemanget dra den slutsatsen att nästa typ i materielutvecklingen för det skandinaviska flygets längdstrafik — d. v. s. efter DC—6B — blir reoplan?

Varpå Bo Hoffström ger det något orakelmässiga svaret att en sådan slutsats naturligtvis kan dras...

Yngve Norrvi.

Första och andra prototypen till Britannia under tillverkning hos Bristol



Jag minns:

I England firade man i fjol 10-årsjubileet av den första flygningen med reaktionsflygplan. Det kommer mig att tänka på, att jag i år på ett värdigt sätt måste fira 10-årsjubileum av min första flygning med ett "krigsflygplan". Första konfrontationen med flygplantypen skedde då jag som skolpojke per sparkcykel begav sig från lärdomsstaden Linköping och de dammiga skolböckerna ut till Malmslätt och de mera fria vidderna runt F 3:s flygfält. Stämningen därute passade liksom bättre in med ens drömmar och funderingar om en framtid i det blå. På den tiden fanns det inga taggtrådsstängsel eller flottiljpoliser, som stoppade en flyg-



Fokker S 6.

Som en ung gud...

intresserad ynglings försök att få lukta lite 86-oktan och dope. En allmän väg gick rakt igenom det idylliska lägret och det var ingen större svårighet att slå sig i slang med någon i blåställ klädd "flygare" för att få insupa tekniskt vetande — att "flygaren" sedan kanske var en värnpliktig vid specialdivisionen gjorde inte så mycket, det visste man ju inte då!

Men liten blir stor — i varje fall större — och i maj 1942 stegade man åter in på F 3:s område, men denna gång iklädd flygvapnets uniform med färsk korpalsstreck på armen och de gyllene vingarna på bröstet: en just utexaminerad aspirant, en luftens betvingare den där visste allt som var värt att veta om flygning! Lärkorna drillade i skyn och livet var värt att leva! Så skulle man sålunda börja det stora äventyret att flyga krigsflygplan, spana, skjuta och fälla bomber som en ung gud. Jag glömmar aldrig, när jag för första gången stod framför "krigsflygplanet". Det var en S 6 Fokker, byggd någon gång på 20-talet. Den var stor och grå, gav ett intryck om inte just av fart så dock av en viss styrka jämfört med den lilla Sk 12:an man var van vid. Övervingen var i det närmaste kolossal och man fick visioner av Golden Gatebron en solig vårdag. Men sidroderet såg litet ut och det visade sig senare att det inte alltid räckte till, om man försökte sig på en roll. Men låt oss inte gå händelserna i förväg.

Man skulle sålunda flyga underverket. Bara att kravla sig upp i förarsitsen var ett konststycke för en yngling, som inte var alltför frikostigt tillskuren på längden. Väl uppe på plats räckte jag knappast upp till kanten av sittbrunnen. Ännu mindre ända fram till sidroderpedalerna för att ge fulla roderutslag. Knappast ens gasreglagegets fullgasläge! Men det bekymrade en föga — i början. Med glatt mod drog man på vad

tistisk blandning, att den mest parisiska parfymkännare skulle blivit grön i ansiktet. Detta hände faktiskt också med en del av oss — av en annan orsak. Men man kände att livet var värt att leva, alla jordiska bekymmer för sin kos och endast som en liten oroshärd satt där tanken på den första landningen, den där som man som regel aldrig kommer ifrån med någon flygplantyp.

Landningen hade förresten sina speciella problem med den där apparaten. Det kan nog i viss mån förklaras av följande:

- a) den stora övervingen,
- b) det smala landningsstället med gummiarmstösser i stället för stötdämpare,
- c) stabilisatoromställningen,
- d) det faktum, att jag inte såg över kanten på flygkroppen. (Blev bättre sedan med ett par kuddar under fallskärmen!)

En hejig historia om hur det var för bara 10 år sedan

som gick, varpå man (fritt efter Isaac Newton) utropade: "Si, den rör sig!" Glatt skuttade man fram över fältets ojämnheter för att strax därefter i suveränt majestät sväva upp genom luften. Hur förtroendeingivande var det inte att sitta och se fram över den långa och något buckliga nosen och långt där framme se ventilstängerna och ventilerna glatt hoppande sjunga fram sin sång om de 400 hästar, som dvaldes där framme!

Och som det doftade! Ricinolja, bensin och dope i en sådan fan-

Man började med att ställa om stabilisatorn före landning. Det gick till så, att man med en utsökt liten vev nere till höger vevade cirka 33 varv allt under det man trodde, att man aldrig skulle bli färdig med detta, innan bränslet tagit slut eller mörkret sänkt sig över nejden och man skulle tvingas till en av världshistoriens våghalsigaste mörkerlandningar. Så småningom närmade man sig den s. k. terra firma och då gällde det att man låg exakt på millimetern rätt i vindriktningen, annars gick man på vingen och alla kamraterna pina-

de livet ur en med att i tid och otid sjunga den irländska folkvisan: "Dirty shame on Yon!" För att inte tala om vad divisionschefen sjöng!

Väl i kontakt med Moder Jord kunde man på ett mycket enkelt och synnerligen drastiskt sätt konstatera kautschukens utomordentliga egenskaper i elastiskt avseende. Jag menar gummiamortisörerna, som mjukt och behagligt men osedvanligt bestämt skickade en upp til trafikvarvshöjd igen i första studs. Illvilliga kamrater mumlade något om att behov av syrgas förefanns i dessa studsar, men detta måste endast och allenast rubriceras som ondskefullt förtal. Men så småningom lärde man sig att ta ner Fokkern med en "smygare" och då strålade den lycklige pilotens ansikte av självbelåtenhet ända tills han med ett brak steg rakt genom vingduken ned på marken. Ja, det var ett fantastiskt flygplan!

Nåväl, sommaren gick och man blev mer och mer inpyrd av ricinolja och bensindoft och började rent av känna sig "salt" av någon oförklarlig anledning. Så skulle man då till att fälla bomber. Andäktigt lyssnande gick man igenom cementövningsbombens konstruktion och kände sig genast mera vapenkunnig än någonsin Alfred Nobel och Krupp gjort i hela sitt liv. För att få fast bomberna i bombställen under vingarna fick man tälja till träpinnar och kila fast dem med. Nutidens måtttoleranser på hundra delars millimeter var på den tiden snarare centimeter. Hur stolt var man inte då man första gången seglade iväg med sin bomblast på fyra stycken 8 kg:s övningsbomber för att ta ett ömt farväl av det som en gång varit ett snyggt och prydligt bombmål, hållet i en trevlig röd och vit färgton! Av någon oförklarlig anledning stod det kvar även vid sommarens slut!

Själva bombfällningsproceduren var ett under av det som idag kallas för "teamwork". Föraren dök med den där djävulska blicken som annars endast Clark Gable har i ögonen, när han är världens bästa provflygare i en amerikansk flygfilm, under det att spanaren i baksitsen endast blundade och höll sig i. När föraren nickade med huvudet, ryckte spanaren i bombfällningshandtaget — om han tordes se på föraren. I regel gjorde han det, när han trodde det var "lagom". Det var det sällan, mycket sällan. Sedan kom den s. k. upptagningen, som helst skulle vara så hård som möjligt. En av kamraterna, som den som-

SJÖFLYGPLAN

För en reportageflygning i Lappland under senare hälften av aug. och början av sept. (ca 3 veckor) önskas hyra ett 3—4-sitsigt sjöflygplan.

Planet skall vara i utmärkt skick, ha kort startsträcka, god stutförmåga och relativt lång flygsträcka. Vid marschhastigheten fästes mindre avseende. Flygtiden beräknas till 25—40 timmar.

Svar med timpris etc till »Sjöflygplan», Looping, Box 3063, Stockholm 3.

maren lyckades åstadkomma ett par sprickor i övervingen, ansågs i det närmaste som en gudabenåddad och överdådig flygare. Jag tror han är något slags direktör nu.

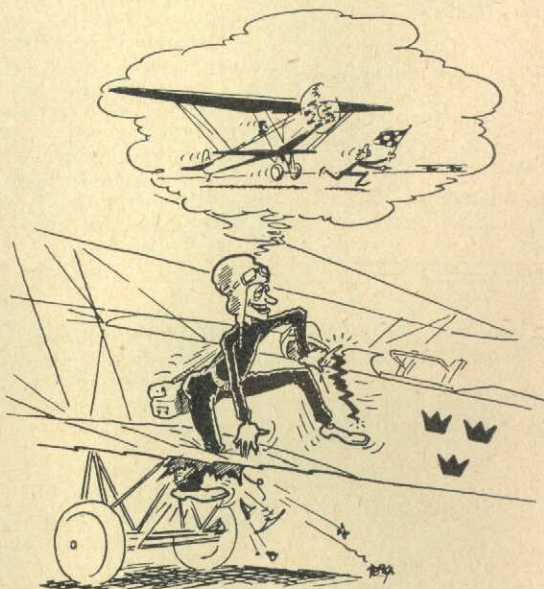
Vid sommarens slut var man faktiskt ganska skicklig i att ta sig fram genom lufterummet med S 6:an. Sverige genomkorsades flitigt och lyckade landningar utfördes på åkerlappar såväl som på Bromma och andra flygfält av internationella mått. Man landade till och med med hjälp av radio, s. k. ZZ-landning. Det gick till så, att spanaren låg på knä i baksitsen och lyssnade förtvivlat till ljudet från en mystisk låda å la anno dazumal. Ljudet kunde bäst

liknas vid det som uppstår, då man steker fläsk i en het stekpanna. Men ner kom vi, till och med under mörker, med magnesiumfacklor brinnande under vingarna som en glatt illuminerad drake på en Barnens Dags-fest.

På det stora hela taget kände man sig obetvingad i luften. Ända till dess man råkade möta kamraterna från F 8 i luftstrid. Dom flög då J 9. Det var inte utan att man kände sig som don Quijote, när man fightades med väderkvarnarna — fast man tyckte sig själv sitta i väderkvarnen!

När man tänker tillbaka, är det ganska fantastiskt att detta ägde rum bara för tio år sedan! Men tio år är en lång tid med den utveckling, som är flygets egen. Men trots den redan då något föråldrade flygmaterielen på F 3 var det aldrig något fel på den sanna flygarandan, som bodde i de själar som med 200 km/tim rusade genom luften. Känslan av sammanhållning och vetskapen om att man behärskade sitt flygplan tog inte knäcken på ens idealitet, trots att man med en viss avund sneglade mot dem, som fick flyga flygplan av metall, höjden av modernitet! Men det var en trevlig tid och en idealisk tillvaro för en, som valt detta yrke av en obetvinglig lust att få flyga — även om det till att börja med bara blev en Fokkerjagare.

Putte.



... ända tills han med ett brak steg rakt genom vingduken ...

SAS och OS

Det är inte bara elitidrottsmännen, som rustar för fullt inför Helsingfors-Olympiaden. Vapnen slipas också på andra håll. Detta gäller inte minst trafikföretagen, som har den ansvarsfulla uppgiften att forsla de många tusen till och från Finland under de intensiva veckorna.

Den viktigaste routen för resenärer till sommarspelen är utan tvekan Stockholm—Helsingfors. På denna beräknar man att trafikflyget och sjöfarten tillsammans kommer att kunna transportera cirka 90.000 passagerare i vardera riktningen under olympiaperioden. Av dessa ställer fartygen huvudparten av platser till förfogande — cirka 75.000 — under det att SAS och finska Aero i gott samarbete flyger över resten.

Dessa två kommer att upprätthålla förbindelser strängt taget dygnet runt mellan den svenska och den finska huvudstaden. Det blir dagligen minst 17 turer i vardera riktningen, varav 12 flyges med DC-3, tre med Scandia och två med DC-6. Av dessa kommer en DC-3 och två »natt-sexor» att flyga om nätterna. Tänkbart är också att någon av SAS nya DC-6 B kommer att uppenbara sig i Helsingfors under spelen. En ytterligare utökning av

trafikkapaciteten är vidare möjlig för SAS vidkommande, då företaget »i bakfickan» har möjlighet att sätta in två dagliga DC-4-turer. Dessa kommer att flygas i »turistklass» varigenom transportkapaciteten per tur höjts från 44 till 55. Det är de nya Hardmanstolarna, som SAS f. n. licensbygger i sina verkstäder på Kastrup, som möjliggör detta. Om dessa turer kan komma till stånd beror dock helt och hållet på det aktuella besättningsläget.

SAS planerar vidare att, om så blir nödvändigt, låta vissa långlinjer då och då fortsätta från Stockholm till Helsingfors eller gå direkt från exempelvis Prestwick. Som regel kommer dock SAS att låta den reguljära trafiken gå så tidtabellsenligt som möjligt på de ordinarie routerna och omdirigeringar skall endast äga rum i undantagsfall.

SAS har »lagrat»

För att klara den tillfälliga »olympiarusningen» har både SAS och Finska Aero ställts inför svåra problem. Det har gällt att frigöra så många besättningar och så mycket flygande materiel som möjligt. Finska Aero har för sin del tvingats att i viss mån reducera sitt inrikesflyg, för att åstadkomma den önskvärda förstärkningen av trafikkapaciteten på sträckan Stockholm—Helsingfors. SAS har knäckt nöten med utgångspunkt från att rubbningar i den ordinarie sommartidtabellen inte är önskvärda. Följaktligen har besättningar och flygplan »lagrats» i så stor utsträckning som möjligt, d. v. s. besättningarnas semestrar har så långt det gått att ordna förlagts till tiden före eller efter spelen och samma är förhållandet med de stora flygplanöversynerna.

»Luftbron» till Helsingfors kommer dock inte bara att trafikeras av SAS och Aero. En rad andra flygbolag ämnar också öppna trafik på Finland under Olympiaden. Sälunda har Air France planer på att ordna natt-trafik från Paris och BEA har tänkt sig något liknande från London. Det är vidare troligt att PAA sätter in extra-plan New York—Helsingfors.

Svenskt på Helsinki Airport

I lagom tid för att klara all denna trafik får finnarna sin nya storflygplats Helsinki Airport färdig. Denna kommer dock att vara mer svensk än finsk under de första veckorna av sin tillvaro, då den finska luftfartsstyrelsen hemställt om hjälp från de svenska myndigheterna och SAS för att klara den kraftiga trafikbelastning som spelen för med sig. Detta har lett till att SAS tar hand om hela trafiken på den nya flygplatsen — alltså markservicen också för främmande flygbolag. En styrka på femton man kommer således att från SAS sida vara stationerad där under de aktuella veckorna. Den svenska luftfartsmyndigheten har dessutom ställt fyra trafikledare till förfogande, varför det blir svenskt också i tornet.

En speciell insats planerar SAS dessutom att göra i Helsingfors på ett så pass vid sidan liggande område som nyhetsförmedlingens. För att hjälpa den mängd utländska journalister, som besökte skidspelen i Oslo i vintras hade SAS — tack vare tillmötesgående från en rad myndigheter — lyckats ordna en snabb specialservice av text och bilder från tävlingarna till bl. a. den svenska och danska pressen. Försöket slog väl ut och betydde en god hjälp för tidningarna i deras strävan att ge allmänheten utförliga rapporter från Norge. Något liknande hoppas SAS kunna få till stånd under Sommarolympiaden.

Bilfärja Stockholm—Åbo?

SAS umgås slutligen med planer på att förverkliga ett intressant projekt i samband med olympiatrafiken. Det gäller en bilfärjeförbindelse mellan Stockholm och Åbo. Avsikten skulle i så fall vara att chartra några Bristol Freighters från ett engelskt företag. Huruvida tanken kan bli verklighet är dock f. n. svårt att avgöra. Att SAS fått förtroendet att flyga den olympiska elden från Aten till Danmark bör till sist nämnas i sammanhanget, även om det är en gammal nyhet.

G 11

Gipsy Major I

flygplansmotor, gångtid 90 timmar efter grundöversyn, med Pescopump och elektrisk utrustning till salu billigt. Även finnes instrument såsom Sperry-horisont, kompass etc.

Disp. Åke Lindholm, Hjo.
Tel. »Hjo Mekaniska».

FÄGERBLADS
Kvalitetssklicheer för allt slags tryck!
KLICHEÄNSTALT
STORA GATAN 24 VÄSTERÅS TEL 324 75-410 40

☆ Bromma 7 maj 1975: Femtio-
elfte etappen i utbyggnaden av Stockholm-Bromma Airport närmar sig nu sin fullbordan. Vid invigningen i dag av den nya patenterade röntgentullslussen samt det nya trafikledartornet framhöll en talesman för luftministeriet att myndigheterna är väl medvetna om betydelsen av en planmässig utbyggnad av flygstationen men att denna utbyggnad givetvis måste inrymmas inom ramen för bibehållandet av den

fulla sysselsättningen, något som man beträffande Bromma i hög grad lyckats med. De utbyggnadsplaner som s. k. sakkunniga framlade på 50-talet skulle, om de följts, ha i hög grad förryckt denna plan och kunna bidra till avsevärda minskningar i arbetstillgången. Genom en — på myndigheternas tillskyndan — systematiskt ordnad villervalla såväl här som annorstädes har inte bara

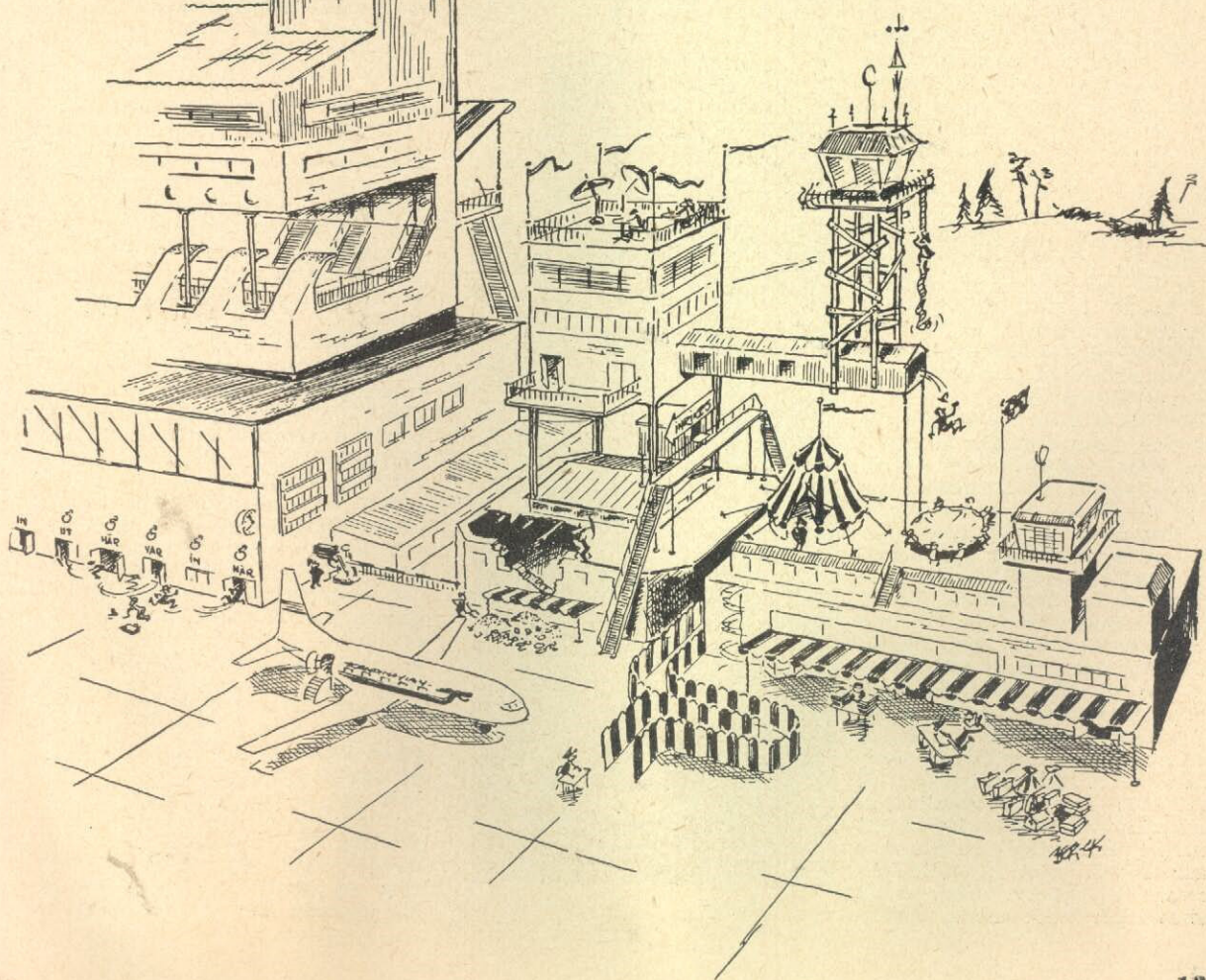
anläggningsarbetena ökat utan även arbetstillgången för flygstationens ordinarie anställda, varigenom såväl de anställdas sammanlagda inkomster som skatterna inte bara kunnat bibehållas utan till och med kunnat ökas.

Rivningen av den nya passagerarhallen börjar på måndag. Uppförandet av en ännu nyare påbörjas i den takt den minst nya försvinner. Till grundfyllnad kommer krossad betong från Halmsjöfältets banor att användas, ett material som sägs vara nästan lika bra som vanligt grus.



Stockholm—Bromma Airport 1975

Reportage: Ikaros—Berck



Inflygningsradar

ARAA, TVOR eller SRE?

ARAA, det är uttytt Airfield Radio Approach Aid, ett av den engelska radiofirman Ekco utvecklat system för underlättande av inflygning under dålig sikt omnämndes i Loopings marsnummer under rubriken »enmansradar». Byrådirektör Göran Kruse kommenterar här den smått uppseendeväckande saken.

Först några kompletterande uppgifter om ARAA. Systemet består av en manuell VHF-pejl kombinerad med en enkel 3-cm radar på samma axel. I princip ger pejlen riktningen och radarn avståndet till flygplanet dvs. de två viktigaste navigeringsdata. Radarn är av »strålkastartyp» och ger ej som en vanlig radar en kartliknande bild utan främst avståndet på ett s. k. A-skop (katodstrålörör) i form av ett »hack» på en rak avståndsskala. Skalan kan kopplas om mellan områdena 0—15 och 0—3 nautiska mil. Hacket synes endast om man riktat in radarn rätt, vilket man först gör med hjälp av pejlen. När man väl fått in flygplanet på radarn kan man troligtvis i stort sett följa det enbart därmed då hacket är störst när radarn är rätt inställd och faller av hastigt i storlek när man »siktar» på sidan. En avvikelse hos radarstrålen på 1,5° säges ge en tydlig indikation. Dess elevationsvinkel kan även varieras (och avläsas på en skala) vilket främst torde ha sin grund i att det för att uppnå önskad räckvidd med den begränsade effekten (10 kW pulseffekt) är nödvändigt att hålla med densamma och få maximum reflektion.

Hur det hela tar sig ut i sin nuvarande form framgår av fig. 1 som visar exteriören med de två sammankopplade antensystemen samt fig. 2 som visar manöver- och indikeringsanordningarna. Pedalerna användas för att manövrera radarantennen i elevation medan ratten användes för att vrida antennerna i azimut. Skalor för avläsning av resp. vinklar finns jämsides med A-skopet i det för direkt ljus avskärmda »tittskåpet» ovanför ratten.

Systemet godkändes i november 1951 av engelska luftfartsmyndigheten MCA för användning vid Southends flygplats som inflygningshjälpmedel för tre banor. Ett exempel på hur flygplan dirigeras visar fig. 3, som erhållits från firman. Flygplanet ledes så att det ca 1 km från »landningspunk-

ten» är på en höjd av ca 100 m (fastställes av piloten med den vanliga höjdmätaren). Han skall här ha marksikt och landar visuellt. MCA:s minima är molnhöjd 85 till 120 m — beroende på använd bana — och sikt 900 m. Den vinkeländring som piloten har att

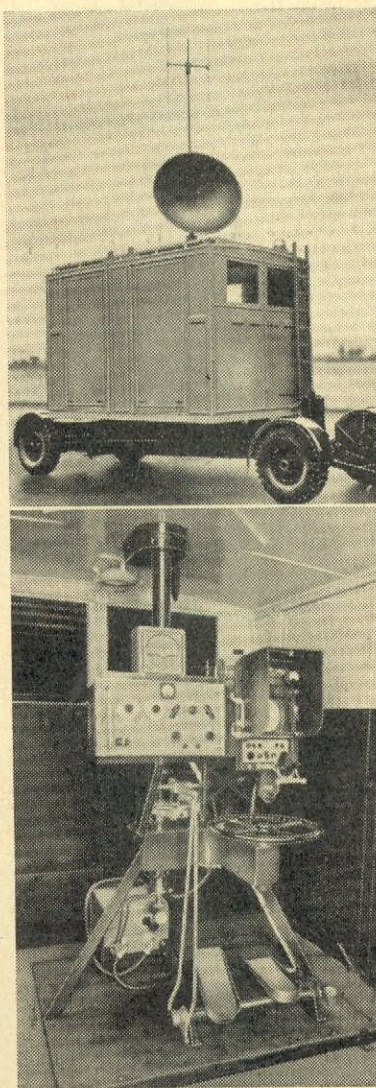


Fig. 1 och 2.

göra före sista fasen av inflygningen är enligt figuren relativt stor men torde i praktiken ofta kunna göras betydligt mindre då den huvudsakligen är betingad av att apparaturen måste placeras något på sidan om den bana som användes.

Vad som främst tilltalar hos ARAA-systemet är naturligtvis enkelheten samt priset, vilket anges till under 70.000 kronor. Nackdelar jämfört med kompletta ILS- eller GCA-anläggningar vilka f. n. kostar ca 400.000 resp. max. 2.000.000 kronor är i första hand den låga kapaciteten — ett plan åt gången endast — och avsaknaden av säker höjddindikering. Noggrannheten vid inriktningen av strålen i höjddet ca $\pm 15^\circ$, kan ej anses tillräcklig för att ge en s. k. glidbana och det innebär antagligen också för stora krav på operatören att han skall kunna avläsa elevationsvinkeln och meddela resultatet till flygplanet med de anordningar som finnas.

De väderleksminima som kan komma att fastställas för en viss flygplats blir alltså betydligt högre än för ILS eller GCA vid samma flygplats. Jämför man å andra sidan ARAA med manuell VHF-pejl utan radar — som komplett torde kosta max. 20.000 kronor, och där vi har tillgång till en förnämlig svensk konstruktion — är säkert avståndsindikeringen ett värdefullt komplement. Detsamma gäller om man jämför systemet med TVOR (Terminal VHF Omni Range), den allriktade VHF-fyr i miniatyrutförande som CAA i USA nu provar vid en del flygplatser för att senare ev. införa just vid små flygplatser där man ej anser sig ha råd att kosta på ILS eller GCA men ändå vill förbättra regulariteten. TVOR ställes upp på själva fältet och avses betjäna samtliga banor. Flygburen VOR-utrustning är relativt billig och numera vanlig även på små flygplan i USA.

Om och när DME (flygburen avståndsmätare på radarprincip) blir införd i USA bortfaller emellertid ARAA:s fördel jämfört med det amerikanska systemet. Det senare har då också den fördelen att ingen speciell markoperatör behöves utan endast teknisk personal som då och då på vanligt sätt ser till anläggningen. I övrigt får man nog ställa ganska stora krav på ARAA-operatören då det ej synes vara alldeles enkelt att sätta sig in i tydningen av radarbilden resp. att hinna med att läsa av skalorna och meddela direktiv till flygplanet. Om det hela ej skall bli avsevärt mer komplicerat och alltså dyrbarare

DUNLOP

Flygplandäck
Hjul
Bromsar
Pneumatisk och
Hydraulisk
utrustning



DUNLOP RUBBER Co AB

Avd. Aero · Tel. 36530



NORRKÖPING

förefaller det också rätt svårt att anordna fjärrindikering resp. manövrering från kontrolltornet. Detta innebär i sin tur antagligen minst två trafikledare i tjänst samtidigt vid dålig sikt, vilket vid en mindre flygplats nog blir ganska betungande.

Frågan är också om det man vinner med kontinuerlig avståndsangivelse är av så stor betydelse att ARAA är avsevärt överlägset det enkla och beprövade system som består i att man sätter upp två s. k. inflygningsfyrar (små långvågssändare), ev. kompletterade med markeringssändare på VHF, i centrumlinjens förlängning på vilka föraren med hjälp av den automatiska radiokompas-

sen flyger in och medelst vilka han erhåller uppgift om sitt avstånd till banan, låt vara endast på två punkter under inflygningen. De minima som tillämpas vid detta enkla och billiga system i vårt land är i varje fall av samma storleksordning som de för Southend angivna.

ARAA anger som sagt riktning och avstånd men endast för ett flygplan i sänder. SRE (Surveillance Radar Element), övervakningsdelen av en komplett GCA, gör samma sak men samtidigt runt 360° och man får alltså här en bild av hela trafiken i närheten av flygplatsen. En modern SRE har sådan precision att det är möjligt att med dess hjälp leda in ett flygplan för slutlig visuell landning ungefär som beskrevs för ARAA-systemet.

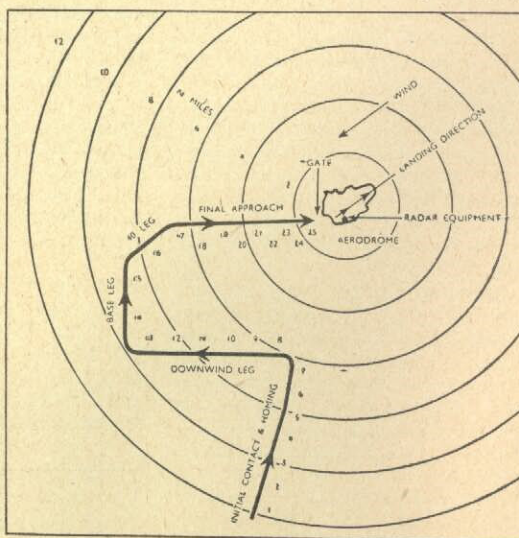
Detta ICAO-standardiserade hjälp-

medel har vidare den fördelen att det är relativt enkelt att betjäna för trafikledarpersonalen utan allt för omfattande utbildning och det ställes i allmänhet upp i närheten av kontrolltornet och så att tjänstgörande trafikledare kan sköta det direkt. Atminstone vid en

Forts. på sid. 46.

Rättelse

På sid. 13 i detta nummer har i en del av upplagan siffrorna i rubriken råkat bli omkastade. Rubriken skall lyda: **Stockholm — Bromma Airport 1975.**



Inflygning enligt ARAA-systemet vid Southends flygplats. Siffrorna anger »checkpunkter».



Välkänd Västerås-silhuett, Asea-tornet, ytterligare uppiffat med en landande Ostermans-helikopter.

inte särskilt stor vad antalet medlemmar beträffar, men det är en välskött klubb med mycket materiel, ett av landets bästa fält — Johannisberg — bra hangar och skicklig personal. Hangaren och fältet hyr klubben billigt av Västerås stad. Ordförande i klubben är nu flottiljingenjören vid F 1, Olof Sefeldt, och vice ordförande trafikledare Lars Nilsson. Instruktörs- och annan personal bland medlemmarna har man från CVV, FCS och F 1, så någon brist på sakkunskap existerar inte. Materielen är tre glidflygplan, fem segelflygplan (därav en Weihe och en Olympia) samt tre motorflygplan. För närvarande dominerar nog segelflyget, vilket kanske inte minst beror på att man där har en sådan moralisk stöttepelare som Stig Fägerblad, en gång chef för Alleberg fem år i följd, svensk rekordhållare och Sveriges första innehavare av guldmärket, andra kvalifikationer att förtiga.

Verkstäderna

CVV, är den tredje av Västerås industrier i storleksordning efter

Flygstaden Västerås

Frågan är om det finns någon svensk stad som i så hög grad präglas av flyget som Västerås. Man skulle möjligen kunna dra en parallell med Linköping. För det finns verkligen mängder av flyginstitutioner i Västerås. Där finns F 1 — Kungl. Västmanlands Flygflottilj, CVV — Centrala Flygverkstaden i Västerås, FCS — Flygvapnets Centrala Skolor, FVV — Flygförvaltningens Verkstadsskola Västerås. Där finns vidare Arosflyg (se artikel på annan plats i detta nummer) samt sist men inte minst Västerås Flygklubb.

Allt detta gör att flyginslaget i Västerås är mycket markant, och det finns folk som påstår att västeråsaren i gemen är flygtrött och att han inte tycker om flygare. Detta skulle i ännu högre grad gälla västeråsflickorna (de yngre förmodar vi) som sägs föredra de mera välsituerade Asea- och Metallverks-gräbbarna före pojkarna från skolor, verkstäder och flottilj. Detta anser vi dock mera vara ett utslag av kvinnlig inkon-

sekvens än brist på flygintresse, eftersom även Asea-killarna vid lämplig ålder har att dra på sig uniform och i vissa fall även flygets. Dessutom tar flygfolket de där ryktena med upphöjd ro väl vetande att kvinnan är ett evigt problem...

I stans ekonomiska — och sociala och kulturella — liv spelar flyget en betydelsefull roll och man tänker sig gärna en ytterst förtvivlad stadskamrer om det fatala skulle inträffa att alla flygets skattekonor plötsligt skulle försvinna.

Klubben

är västeråsflygets ideella organisation. Västerås Flygklubb utgör liksom flygklubbarna över huvud taget intressehårdar som flyget i stort har stor nytta av. Västeråsklubben är för närvarande

ASEA och Svenska Metallverken. CVV kom till 1925 men befann sig i första skedet i Stockholm... Åren 1927—28 uppfördes de första verkstadsanläggningarna vid Viksäng främst för översyn och reparationer på sjöflygplan från F 1 och F 2.

Under årens lopp har verkstädernas omfattning och arbetsuppgifter ökat i omfattning, och nu är det mera sällan som CVV får ta hand om sjöflygplan, även om det händer. Sliparna finns fortfarande kvar och även handlaget att sköta flytande materiel.

CVV har en »filial» ute vid F 1, och för att komma dit och därifrån med flygplanen har en 2½ km lång och 7 meter bred flygplansväg anlagts på vilken flygplan med monterade vingar utan problem kan transporteras. Golvytan på CVV omfattar mer än

Text: Yngve Norrvi. Foto: Ake Larsson

30.000 m², varav nära tredjedelen upptas av monteringshallar. Vid sidan av reparations- och översynsuppdragen på sjöflygplan hade CVV tidigare en ganska stor tillverkning och byggde på sin tid bl. a. en hel rad Sk 12. Nu är huvudsysselsättningen översyn och reparation på landflygplan och motorer. Chef för CVV är sedan 1937 flygdirektör Nils Söderberg.

Verkstadsskolan

FVV, är en mycket intressant företeelse. Här utbildas flygplanmontörer, motor- och radarmonter, instrumentmakare och flygplanelektriker. Utbildningen omfattar fyra år och är kostnadsfri och som elever tar skolan emot pojkar i åldern 15–16 år. Dessa pojkar kommer från hela landet och rekryteras genom arbetsförmedlingarna och flottiljerna. Endast det bästa materialet tas emot men tas emot på ett utomordentligt sätt. Pojkarna bor i internat i KFUM:s regi och får för sitt jobb mat och logi samt veckopengar efter ett visst schema. Efter fyra år är de utbildade och placeras då på flottiljerna med lön enligt kollektivavtal.

Under de två första åren går eleverna på Verkstadsskolan som ligger ute vid Johannisbergs flygplats. Under tredje och fjärde åren sker den praktiska utbildningen vid flygverkstäderna i Malmslätt, Västerås och Arboga, där speciella hem för pojkarna har inrättats.

Chef för skolan är sedan 1944 rektor Ove Ahlgren, som är mycket tjugad av sitt arbete med grabbarna. Det kan naturligtvis ha sina problem att sammanföra 60 grabbar från alla väderstreck, ta dem ur sin hemmiljö och ändå hålla pli på dem. Men det går och det går fint. Utöver de 60 på skolan har rektor Ahlgren ytterligare 60 i de två högre årsklasserna ute på verkstäderna för praktik.

FVV är en yrkesskola av det verkligt fina snittet och en intressant företeelse i modern svensk yrkesutbildning.

Flygvapnets Centrala Skolor

FCS, tillkom liksom FVV 1942 men organiserades som självständig enhet först 1944. FCS:s uppgift är främst att sköta den skolmässiga utbildningen av flygvapnets fast anställda manskap tillhörande yrkesgrenarna trupputbildare, signalister och hjälptekniker. Vid FCS sker också underofficersutbildning för trupputbildare och signalister samt mästarutbildning för tekniker. Dessutom bedrivs här även specialutbildning av olika slag.

Chef för FCS är sedan 1948 överste Lindberg som tillsammans med sin personal har ett väldigt huvudbry att planera för de många kurserna som avlöser varandra i ständig följd och verkligen är ett pussel av stora mått. Elevantalet växlar månad för månad genom mångfalden kurser och kompletteringar för manskap ute

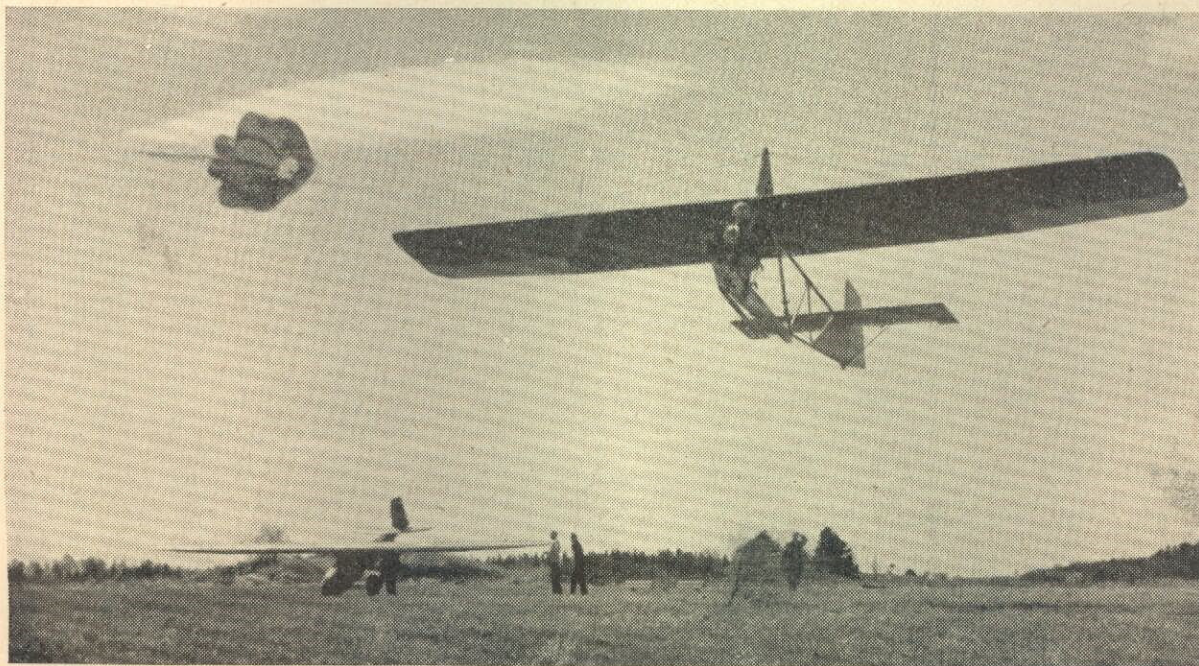
från förbanden. FCS är inrymd i Kungl. Västmanlands Regementes gamla ärevördiga och rymliga lokaler vid Viksäng, och ligger centralast av alla flygets anläggningar i Västerås.

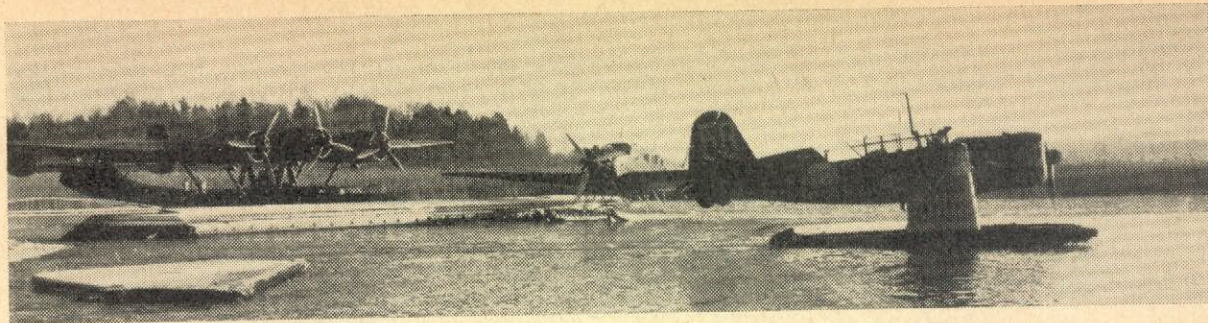
Flottiljen

F1, är vår första och hittills enda nattjaktflottilj och som sådan naturligtvis ett experiment. Några praktiska erfarenheter av nattjaktjänst har man inte haft att falla tillbaka på, utan man har fått skaffa sig erfarenheter på egen hand. Det har utan tvekan varit en både spännande och arbetsam sysselsättning för F1-personalen, som den emellertid efter vad vi kan förstå klarat med glans och även kommer att klara. Uppbyggnaden av flottiljen såsom nattjakt kan nämligen ännu inte anses avslutad. Materielen, d. v. s. J30, behöver ju — och skall — ersättas men den har säkerligen fyllt en viktig uppgift under den period som varit och som kommer att räcka fram till den dag då modernare nattjaktplan tar luftrummet kring F1 i besittning. Trots att F1:arna numera trivs mycket bra med Mosquito som ibland varit litet lynnig, så är det ingen tvekan om att man motser ny och slagkraftigare materiel med den störta förväntan.

F1 är den anrikaste av våra flottiljer, inte bara därför att den är en av våra äldsta utan också därför att den direkt fått överta

Västerås Flygklubbs verksamhet bedrivs på Johannisbergs flygplats strax utanför staden. Ett stort och bra fält med banor på 1200 meter. Här går en glidare till väders medan en nyss landad Grunau Baby transporteras landsvägen tillbaka till startplatsen.





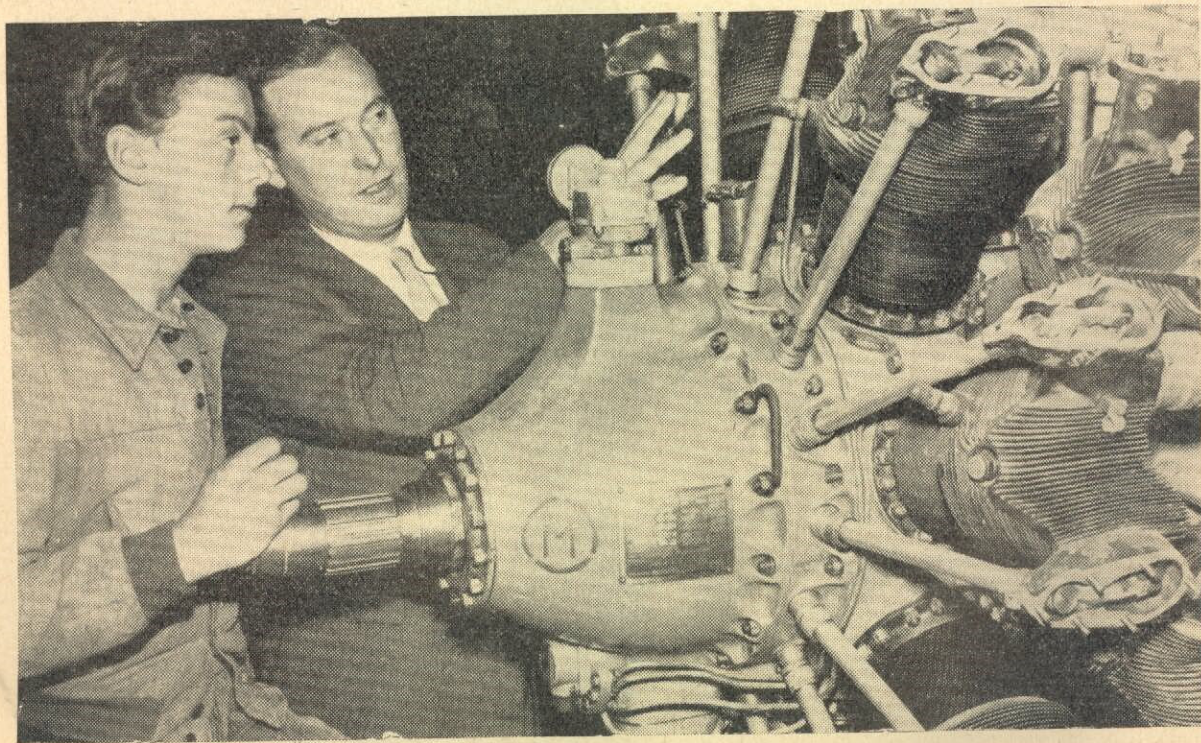
Sjöflyg vid CVV, en Do-24, en Junker och en S-17, minnande om de tider då CVV var mest sjöflygverkstad.

Tre betydelsefulla CVV:are: Provflygaren Gösta Hedén, chefen, flygdirektör Nils Söderberg och kontrollingenjören Anders Wäström.

Rektorn vid Verkstadsskolan, Ove Ahlgren, pratar stjärnmotorer med eleven Sören Ekman.

I 18:s, Kungl. Västmanlands Regementes, stolta traditioner. Regimentet ingick först som en del av Upplands storregemente men blev redan år 1628 självständigt förband, var med bl. a. i trettioåriga kriget, slaget vid Poltava etc. Regimentet upplöstes 1927 då F 1 flyttade in där och den 26 september 1943 överlämnades regementets fana till F 1, som därmed även övertog regementets traditioner som det heter, men även regementets souvenirer. År 1944 flyttade flottiljen ut till Hässlö på Badelundaåsen, där sedan en successiv utbyggnad ägt rum.

Under slaget vid Poltava gömde regementspastor Georg Normann regementets nattvardskärl under en ek på slagfältet. Efter elva års fångenskap återfann Notmann de dyrbara kärlen och återförde dem till regementet. Och nu finns dessa nattvardskärl, däribland en kalk, i F 1:s vackra ordersal, där även en stor målning förevigar återlämnandet av dem.

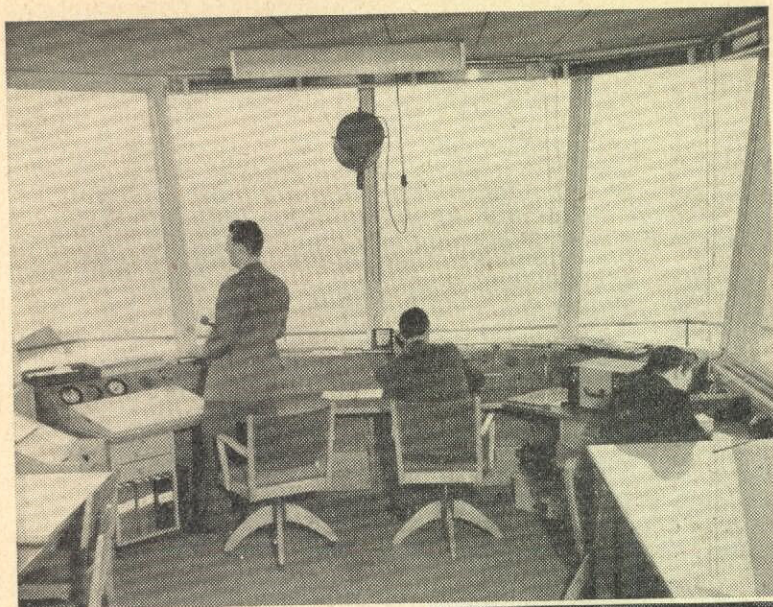


Centrala skolornas vapensektion har i verkmästare Palmqvist en vapenkännare av stora mått. Som så många andra vid flyget kommer Palmqvist från flottan men ägnar sig nu med hela sitt erfarna intresse åt flygburna vapen som han känner bättre än de flesta.



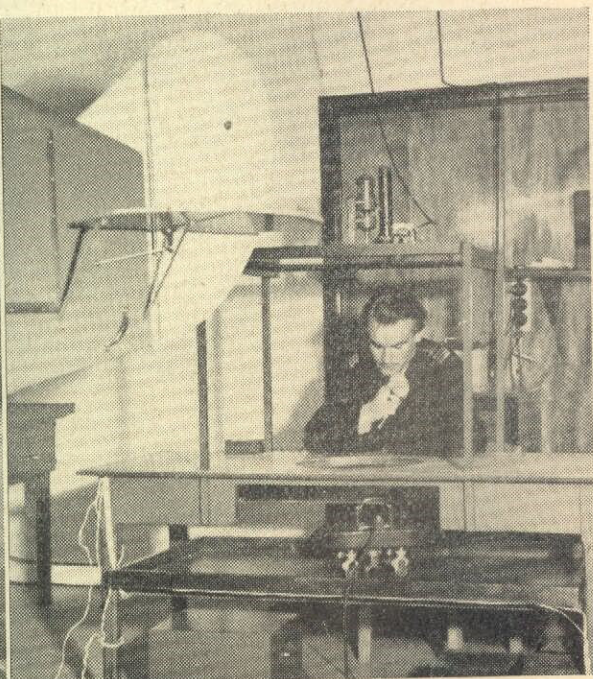
Signalskolan vid FCS är en apparattyngd inrättning med massor av hårt och intressant jobb. Närmast kameran tre signalister som när detta läses redan är klara och fått furirtecknen: Erik Strömberg, Karlsborg, Bengt Karlsson, Göteborg, och Allert Höglund, Skövde.





Trafikledartornet på F 1 är nog det flottaste och modernaste inom flygvapnet. Dess utrustning skall bli standard inom FV. Här residerar trafikledarna Bengt Ahlfors, Kjell Lindqvist och Lars Nilsson. På bilden nedan Bengt Ahlfors med det smått geniala trafikregleringsbord som konstruerats av Lars Nilsson. På detta bord kan TL omedelbart se var vartenda flygplan befinner sig och markerar förflyttningarna med plastklossar.

F 1:s länkarutrustning är hypermodern och används också i mycket stor utsträckning. På bilden nedan till vänster ser vi sergent Olof Garnager agera trafikledare vid en "Babs-landning". På bilden nedan till höger sitter furir Lennart Printz som "stridsledare" och kan leda in sin kamrat i länken till stridskontakt med ett visst mål. Målkrabban syns på ställningen över stridsledaren medan det anfallande planet markeras av krabban under stridsledarbordet.



Flottiljprofilen

Överste
Ingvar Berg,
F 1

Överste Ingvar Berg vet inte ens själv vad han skall svara när vi frågar vad han är för läanning. Möjligen västmanlänning, för han har varit chef för Västerås-flottiljen sedan förste oktober 1950 och trivs redan nu så bra att han inte alls har något emot att anamma hela landskapet som sitt. Idiomet är inte alls västmanländskt utan neutralt högsvenskt, vilket måste bero på att han flackat omkring i landet från det han var liten. Han är visserligen född i Stockholm, den 10 oktober 1905, men kom redan späd och liten till Boden. Studenten tog han i Karlstad och fick sin officersfullmakt som artillerist vid A 1.

Till flygvapnet kom han 1935, men det satt hårt åt att komma loss från artilleristerna eftersom han var specialutbildad. Så småningom fick han dock sin förflyttning, som han inom parentes sagt funderat på länge, och eftersom han främst var vapenman, placerades han på staben i Stockholm och fick ägna sig åt flygburna vapen i stället för artilleriets markbundna. Så småningom fick han även sin dispens för flygutbildning, blev kapten 1937 och kom till F 1 samma år på en bombkurs. Tretton år senare kunde han sätta sig på chefstolen.

Efter att ha tjänstgjort bl. a. som lärare i luftkrigskonst vid Artillerihögskolan blev han på sommaren 1939 divisionschef vid F 1 och förflyttades strax därpå till F4. År 1942 blev han major och var regementsofficer vid F 4 till året därpå, då han blev chef för Bomb- och skjutskolan. Där stannade han till 1945, då han den 1 juli blev chef för F 7 i Sätenäs. Då hade han hunnit avancera i graderna till överstelöjtnant (1944) och blev överste 1947.

Under sin tid på F 7 deltog Ingvar Berg i organisationsarbetet för Etiopiska flygvapnet och befann sig bland de mörkhyade bröderna en månad hösten 1947 och 2½ månader sommaren 1948.

Den väldisponerade och iögonfallande solbränna och dito diskreta och distangerade rynkighet i ansiktet som vår enda nattjaktchef klär så bra i, kan möjligen vara ett resultat av denna vistelse

i Afrika men kan likaväl vara ett resultat av idogt friluftsliv. Ingvar Berg är nämligen en friluftsläskare av stora mått och tycker mer om fjällvandringar än de flesta. Han har en liten stuga i Jämtlandsfjällen men gillar annars Lapplandsfjällen lika bra och hoppas en gång få så mycket tid över att han hinner kliva upp på toppen av Kebnekaise, som han visserligen tittat på många gånger från luften men ändå skulle vilja besegra "för hand".

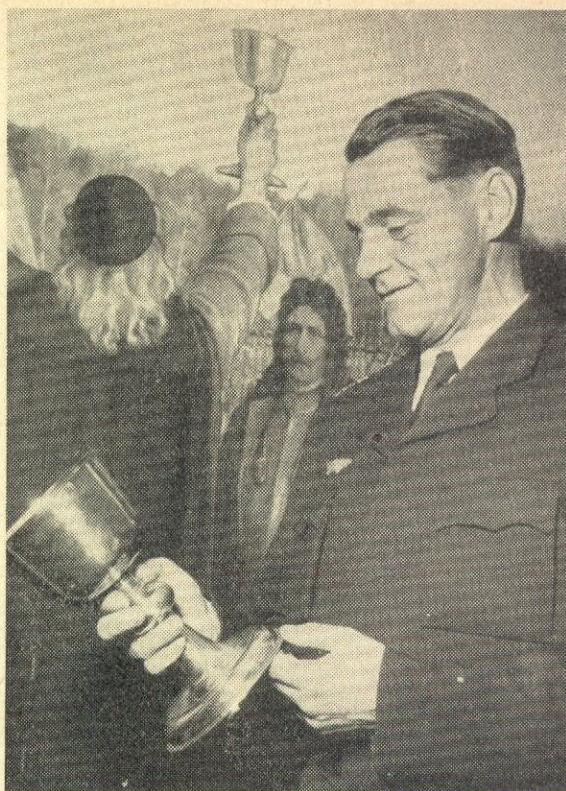
Ingvar Berg ser bister ut — och är det också om det behövs. Men han är en bussig chef säger man på F 1. Han fordrar mycket av personalen och mest av sig själv och sådant tycker bra folk om. Och när man med intervjuarens självtagna rättighet att vara näsvis och indiskret frågar om vad chefen anser om F 1-personalen, så svarar han — utan att vara bara artig och diplomatisk — att den är prima — för den trivs med hårt jobb! Det säger egentligen allt om både chefen och hans flottilj.

Ingvar Berg är som många av sina kolleger en god idrottsman och var på 20-talet en av våra bättre femkampare med skjutning och löpning som bästa grenar. Nu är tävlings tiden förbi och nu äg-

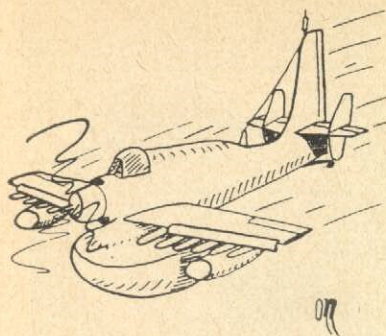
nar han sig åt skidor, fjällbestigning och vandringar på fritiden och som sig anstår åt flygning i övrigt. Han flyger mycket och är speciellt road av instrumentflygning, nattjakts A och O.

Planeringen av flottiljområdet är ett annat av Ingvar Bergs stora intressen. Flottiljen skall vara trivsamt och praktiskt planerad för att det skall bli mycket gjort, resonerar han. När vi framställer den i Ingvar Bergs avseende rätt onödiga frågan om han föredrar förbands- eller stabstjänst, säger han: Jag lyckades komma ut på förband 1940 och där har jag hållit mig. Och så tillägger han: Det värsta är att staberna nu plockar åt sig många av mina bästa karlar. En nattjaktflottilj är mer än dagjakten hänvisad till sina egna erfarenheter vid uppbyggnaden. Dagjakten kan utnyttja erfarenheterna centralt genom staben men nattjakten får själv skaffa sig alla erfarenheter. Vi kan inte få några erfarenheter »utifrån» eftersom vi är ensamma. Därför måste vi också lägga större vikt vid att ha en proportionellt större kader av erfarna officerare. Tyvärr kräver även stabstjänsten erfaret folk, och det kan väl inte hjälpas att man får sitta emellan ibland.

Wing over.



Överste Ingvar Berg framför den historiska målningen i flottiljens ordersal och med den märkliga nattvardskalken i handen.



ningen ligger. Marschhastigheten på ca 300 km/tim tar dock käl på önskedrömmarna, man hänger nämligen inte ostraftat på utrustning på ett flygplan, så att det närmast kan liknas vid en julgran!

Flygplanets flygegenskaper lär dock vara goda. Förarens placering högt och långt fram underlättar landningarna avsevärt på hangarfartyg. Spakkrifterna är minimala tack vare servostyrda skevnings- och höjdroder. Liksom i alla amerikanska flygplantyper med lång aktionstid finns in-

“Världens fulaste...”

Det engelska marinflygets flygplanpark har nyligen berikats med ännu en flygplantyp: den amerikanska Douglas AD-4W »Skyraider». När man ser detta flygplan, förvånar man sig över, att det över huvud taget kan flyga. Det kan praktiskt taget utrustas med allting som kan hängas på ett flygplan: en stor radom, två 20 mm akan monterade i vingarna, tolv st 15 cm raketer eller 100 kg-bomber, tre extratan- kar med ca 1.300 lit i varje eller tre st »Tiny Tim» 30 cm-raketer, 900 kg-bomber, torpeder, minor, sjunkbomber eller stora strålkas- tare. Vad utrustningen beträffar närmar sig flygplanet taktikerns önskedrömmar nästan oroväckan- de, så man undrar var begräns-

byggda askkoppar för alla besätt- ningsmedlemmarna! Det kan be- hövas under en 8-timmars-flyg- ning! Autopilot, stallvarningsindi- kator, elektrisk-hydraulisk huv- manövrering och ställbara stolar är andra finesser i utrustningen. Flygplanet har byggts i ett otal versioner och används som at- tackflygplan, torpedflygplan, anti- ubåtsflygplan, radarspaningsflyg- plan, radarmotmedelsflygplan, transportflygplan och målbogse- ringsflygplan. Som transportflyg- plan tar det åtta passagerare eller fyra sjukbärar. Flygplantypen av- ses inom engelska marinflyget an- vändas för radarspaning mot ubå- tar i väntan på att den engelska Fairey G.R. 17 »Gannet» skall komma i tjänst på förband.

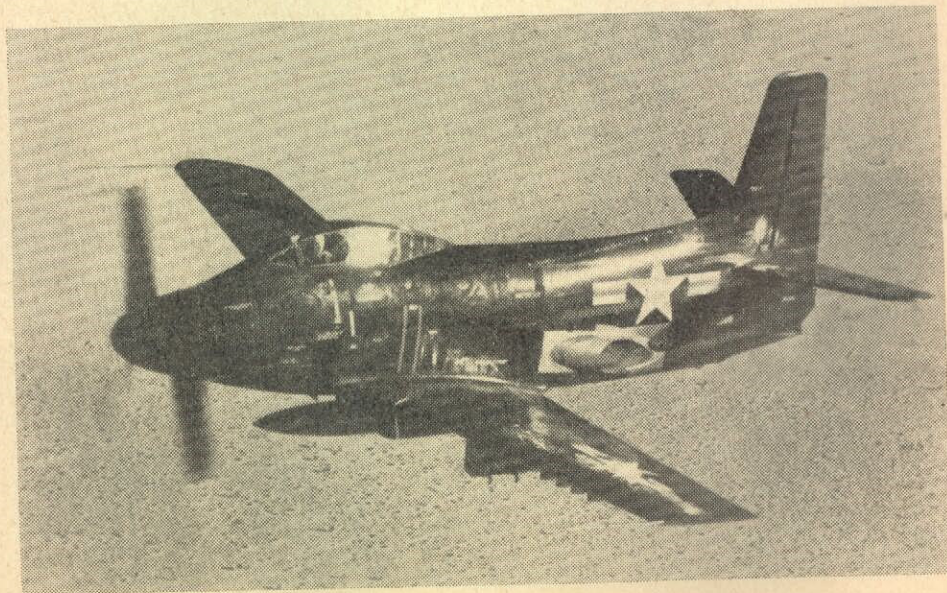
★ EN KVINNIG LINTRAI- NER-INSTRUKTÖR — den enda i Europa — är anställd hos KLM. Hon heter miss Joep Ruygrok och har varit anställd hos det hol- ländska bolaget i sex år. När hon var 18 år skrev hon till KLM och anmälde sig för utbildning till tra- fikpilot. Bolaget ville emellertid inte ha några kvinnliga förare. Hon sökte då jobb som flygvär- dinna, men inte heller detta gick för sig, då man ansåg henne väl ung. I stället fick hon jobb som skrivbiträde.

Kort därefter inträttade KLM sin linktraineravdelning med två apparater. En engelsk instruktör anställdes, och nu såg fröken Ruygrok sin chans och sökte ar- bete som översättare på link-av- delningen. Hon fick det. I genom- snitt instruerade nu fröken Ruy- grok och hennes chef tio KLM- piloter om dagen med vardera 40 minuters flygtid. Sedermera skic- kades hon över till Central Link Training School i London och återkom i december 1946 med sitt certifikat på fickan. Nu innehar hon tillstånd att instruera trafik- piloter i Link för landningsproce- durer på de flesta av världens största flygplatser. Hon har för närvarande 5000 instruktionsflyg- timmar på Link — trots att hon aldrig flugit ett flygplan själv.

×

★ ÅRETS FARNBOROUGH, SBAC:s årliga brittiska flygut- ställning och -uppvisning, öppnas måndagen den 1 september och slutar den 7 september. De fyra första dagarna blir reserverade för »affärer» medan allmänheten äger tillträde de tre sista.

Inte heller så vac- ker är Douglas A2D Skyshark, USA:s första tur- boprop-bombare, som nu undergår flygprov och som är avsedd för far- tygsbaserad. Två turbiner och en sexbladig propeller plus avgasthrust beräknas ge Sky- shark »jaktpre- standa». Skyshark skall efterhand ersätta Skyraider.



F-89 Scorpion

Den utan tvekan viktigaste i raden av amerikanska nattjakter eller (som det numera heter) allväderjaktplan är Northrop-fabrikens tvåmotoriga F-89 Scorpion, vilken typ nu på allvar börjar komma i tjänst vid förbanden. Redan tidigare finns inom amerikanska flygvapnet förband med readrivna allväderjaktplan av typerna Lockheed F-94A och B, men dessa är, kanske främst på grund av sin enligt nuvarande förhållanden relativt låga beväpning (fyra 12,7 mm

tunga ksp) och ringa räckvidd (jämfört med F-89), inte helt i klass med Northrop-planet vid vilken typ stora förhoppningar fästs.

Det var ingalunda utan föregående erfarenhet av allväderjakt som Northrop 1946 började konstruera och bygga ett nytt reaktivt allväderjaktplan enligt de amerikanska flygvapnet. Redan under hösten 1940 fick nämligen Northrop-fabriken i uppdrag att bygga ett nattjaktplan på basis

av de erfarenheter amerikanska flygexperter inhämtat i England. Resultatet härav blev P-61 Black Widow (Svarta Ankan), vilken typ emellertid byggdes i efter dåtida förhållanden litet antal (700). P-61, eller F-61 som den numera kallas, utmärkte sig inte för några fantomprestanda; toppfarten lär inte ha överstigit 530 km/tim. I gengäld hade emellertid »Ankan» så mycket mera att komma med ifråga om radarutrustning, beväpning och aktionstid, något som visade sig mycket effektivt vid bekämpningen av de nattliga tyska störningsbombningar som inte var ovanliga mot slutet av kriget, framförallt efter invasionen i Normandie.

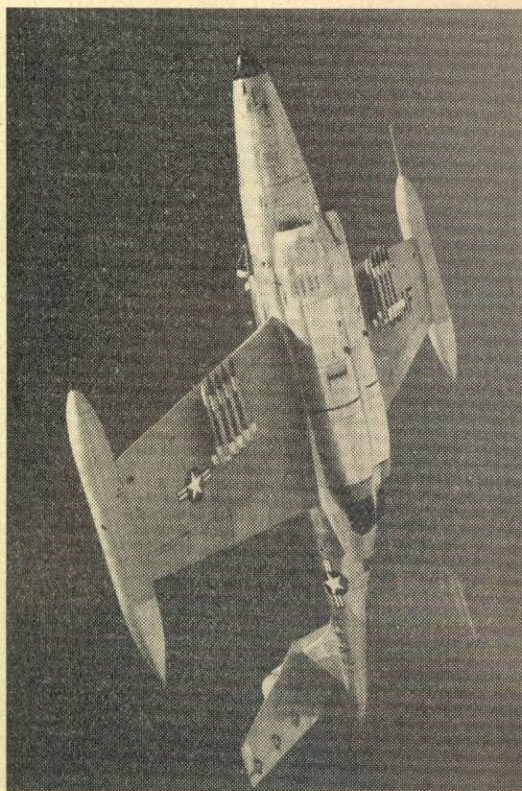
Framgångarna med F-61:ans beväpningsinstallation, som bl. a. innefattade ett motordrivet kvadruppeltorn med fyra 12,7 mm tunga ksp, medförde att det amerikanska flygvapnet till en början specificerade ett dylikt torn även för det readrivna allväderjaktplan som beställdes 1946. Konstruktören ändrades emellertid efter hand, och vad beväpningen beträffade enades man slutligen om alternativet sex fasta 20 mm automatkanoner, vilket för närvarande torde få anses fullt tillräckligt.

Den 16 augusti 1948 debutflög prototypen till XP-89 Scorpion (nästan samtidigt som vår svenska J 29:a). Curtiss-Wright hade efter samma specifikation byggt en fyrmotorig typ XF-87 Blackhawk, vars prototyp provflögs redan i mars 1948. Jämförande prov emellan de båda typerna visade emellertid snart att Northrop-planet var betydligt bättre lämpat för sina uppgifter, vilket bl. a. fick till resultat att den preliminära beställning på 88 flygplan som Curtiss-Wright dessförinnan erhållit 1949 annullerades till förmån bl. a. för en något mindre

men dock seriebeställning, närmare bestämt 48 plan, på F-89:an. I anskaffningsprogrammet för 1950 var upptaget medel (ca 82 miljoner dollar) för ytterligare 64 flygplan, varför Northrop-fabrikens totala beställningar på detta plan vid Koreakrigets utbrott omfattade 112 flygplan. Sedermera har (givetvis) beställningarna ökat åtskilligt, exakt hur mycket är inte känt. Så mycket är emellertid klart att beställningarna vida överstiger 500 flygplan, och att av hela antalet åtminstone ett 100-tal plan redan levererats. Det första serieflygplanet provflögs nämligen så tidigt som i juli 1950.

Att F-89 Scorpion är ett ganska stort flygplan beror främst på den väldiga utrustning som ett modernt allväderjaktplan måste medföra för att effektivt kunna genomföra sina uppdrag i regn, dimma eller mörker, och som det absolut fordras två man att sköta. Mest omfattande är givetvis den elektroniska utrustningen, d.v.s. radar m. m. i de mest skilda former. Dessutom är planet bl. a. försedd med avsningsanordningar för vingar och stjärtparti. Vikten är därför avsevärd, så hög t. o. m. att F-89:ans normala startvikt överstiger den för exempelvis DC-3 med drygt 3 ton!

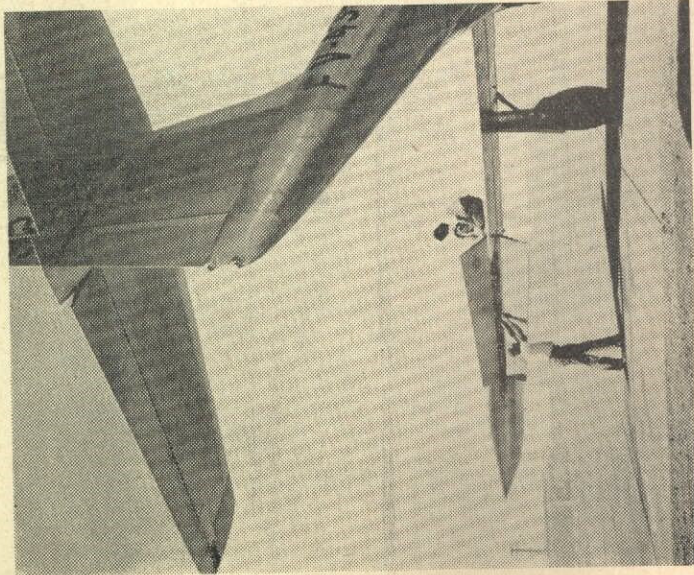
F-89:an är som synes inte försedd med pilformade vingar, vilket annars är den vanliga lösningen på kompressibilitetsproblemet. Vid de hastigheter det här är fråga om, anser emellertid Northrop (och inte bara N. förresten) att det finns flera lösningar på detta problem. Vingsens tjocklek har nämligen stor betydelse för ett plans kritiska Machtal (= den ningsar uppträder), och enligt N. visar ett typiskt fall att en reduktion av vingsens tjocklek med 25 procent, ökat det kritiska Mach-



talet med hela 12,5 procent. Det är av denna anledning som N. på F-89 konstruerat en vinge med endast 8,5 procents tjocklek vid roten och 7,5 procent vid vingens spetsen, vilket lär ge samma resultat som om en normal vinge ges 18–20 graders pilform.

Ytterligare en faktor av vital betydelse för luftmotståndet vid höga Machtal är vingens sidoförhållande. Enligt N. visar ett typiskt fall att en minskning av sidoförhållandet med 25 procent gett en ökning av det kritiska Machtalet med inte mindre än 15

procent. Av detta skäl har N. för F-89:ans vinge valt ett så pass litet sidoförhållande som 4,5 mot vanligen 6 eller mera för andra transoniska flygplan. Genom denna kombination av ringa ving-tjocklek med litet sidoförhållande anser Northrop att F-89:ans vinge gett i stort sett samma resultat som en normal 35-gradig pilvinge skulle ge ifråga om en höjning av det kritiska Machtalet. Enligt Northrop är det därför felaktigt att beteckna F-89 Scorpion som ett »modernt rakvingat flygplan»!



»Decelerons» kallar Northrop-fabrikerna denna originella kombination av skevroder och skevrobrons som användes på F-89.

NORTHROP F-89 SCORPION

Typ: tvåmotorigt readrivet allvädersjaktplan.

Motorer: två Allison J-35-A-21 axialmotorer med 2.220 kg statisk dragkraft vardera. Motorena är försedda med efterbrännkammare, vilka momentant ökar dragkraften till ca 3.100 kg vardera.

Besättning: 2 man

Beväpning: sex 20 mm automatkanoner samt upp till sexton raketprojektiler.

Spännvidd: 16,8 m

Längd: 15,25 m

Vingyta 52,2 m²

Tomvikt: 9.000 kg

Normal flygvikt: 14.775 kg

Flygv. (övertlast): 18.160 kg

Vingbelastning (normal

flygvikt): 283 kg/m²

Toppfart: 1.070 km/tim*)

» med efterförbrän-

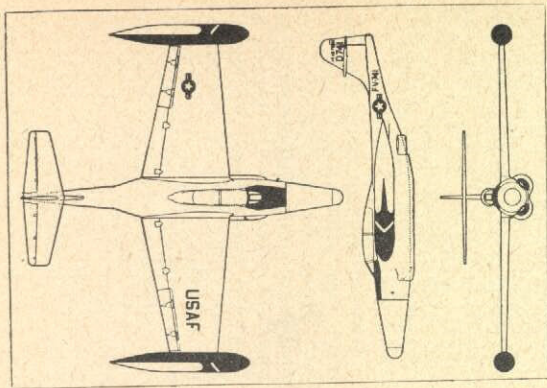
ning: »över» 1.125 km/tim*)

Marschfart: ... 850 km/tim

Topp höjd: 15.860 m*)

Max. flygsträcka: 4.160 km

*) Dessa prestandasiffror har framtagits av tidsskriften »Aero Digest» under omständigheter som ev. kan tyda på att de är helt korrekta. De »officiella» prestandasiffror som meddelats är betydligt »sämre». Sålunda uppges toppfarten till »över 600 miles per hour» (965 km/tim) och topphöjden till »över 40.000 ft» (12.200 m).



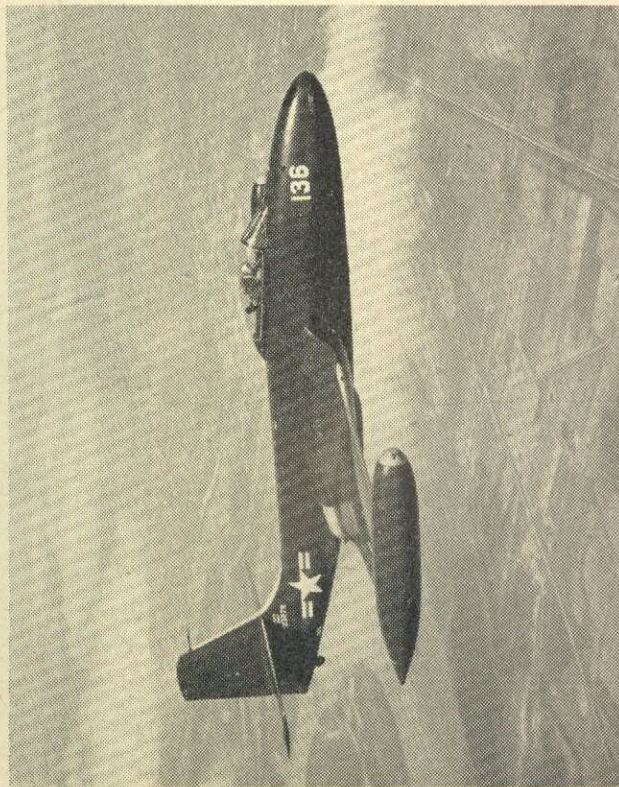
Treplansskiss av Northrop F-89 Scorpion.

Genom den stora vikten och den tunna vingen är planetets normala landningsfart ganska hög, varför man måst förse vingen med ett speciellt skevroderarrangemang, vilket tjänar som både skevroder och luftbrons. »Decelerons» kallas denna anordning som även möjliggör snabb nedstigning vid landning (apparaten kallas också skämtsamt »expresshissen») samt effektiv uppbromsning av hastighet under anfall.

Slutligen kan nämnas att Scorpion nyligen »dök upp» i en förbättrad upplaga betecknad F-89D, vars främsta kännetecken är de fälltanksliknande raketbehållare som planet medför i vingspetsarna.

F2H-2 Banshee

McDonnell Banshee är nämligen ett av de få moderna måhända inte amerikanernas mest kända reaktplan, men det är utan tvekan ett av de för ögonblicket viktigaste. Banshee är

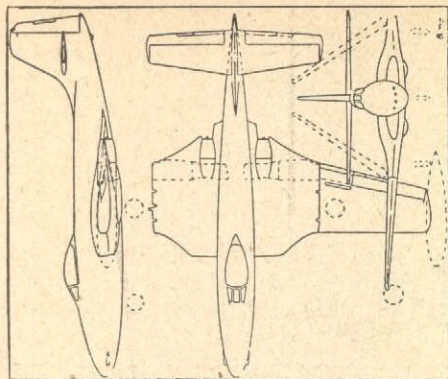


Amerikanska hangarfartygsbaserade reaktplanet McDonnell F2H-2 Banshee.

typen tillsammans med Grumman F9F Panther bildar FN-sidans fartygsbaserade reaktflyg.

När McDonnell Banshee i sin vanligast förekommande version F2H-2 i dagarna (april 1952) går ur produktion för att ersättas dels av den avsevärt uppförstärkte varianten F2H-3, dels av den helt nya F3H Demon, torde sammanlagt drygt 450 st. Banshee-plan av olika versioner ha tillförts det amerikanska marinflyget sedan den första beställningen på 30 st. Banshee F2H-1 placerades i maj 1947, d.v.s. endast några få månader efter prototypens första provflygning i januari samma år. Tack vare det snabbt fattade beslutet om serie-tillverkning kunde det första seriebyggda Banshee-planet överlämnas till marinflyget redan under sensommaren 1948, endast ca 3½ år efter projektets påbörjande. Under åren 1948, 49 och 50 erhöll McDonnell ytterligare seriebeställningar, huvudsakligen koncentrerade till versionen F2H-2. Leveranserna av denna version började under 1950 och har sedan dess fortsatt oavbrutet.

Banshee har emellertid även byggts i ett par specialversioner avsedda för nattjakt- och fotospäningsändamål. Liksom dagaktversionen är nattaktupplagan F2H-2N ensitsig, men skiljer sig från föregångaren bl. a. genom sin avsevärt längre radarnos. Långnosad och en smula kantig är också den speciella fotospäningsvarianten F2H-2P, varav ett 60-tal exemplar nu gör tjänst inom marinflyget. Av nattaktversionen byggdes enligt uppgift endast 14 exemplar. Av specialversionerna är fotospäningsvarianten den kanske mest intressanta. I dess »beväpning» ingår inga kanoner men väl sex automatiska



Treplansskiss av McDonnell F2H-2 Banshee.

seriekameror, varav en del är rörliga och kan manövreras av föraren, vilken med hjälp av en s. k. view finder har en klar bild av den underliggande terrängen. Då planet är avsett att utföra fotospäningsuppdrag på vävål lägsta (15 m) som högsta höjd (15 km), kan dess »fotonos» uppvärmas för att förebygga inma och frost på kamerafönstren. Filmen i kamerorna kan antingen vara konventionell svart-vit, färgfilm eller kamoflageavslöjande. Kameraanläggningarna försämrar inte nämnvärt planet's prestanda.

Konstruktivt sett är McDonnell Banshee en direkt utveckling av samma firmas tidigare reaktivna och fartygsbaserade jaktplan F2H-1 Phantom, varav en liten serie på 60 plan levererades 1947-48. Dessa flygplan är principiellt sett ganska lika såtillvida att båda är tvåmotoriga med mo-

torerna monterade i vardera vingroten. En närmare undersökning visar emellertid att Banshee har ungefär dubbelt så starka motorer som Phantom samt att den förra har en tunnare men starkare vinge, dubbelt så stor bränslekapacitet, kraftigare beväpning, förbättrad ytfinish, bättre sikt för föroren m. m. I övrigt kan man kanske säga att Banshee till sitt yttre är relativt konventionell, i den mån man kan påstå att ett modernt reaktortraktor specialkonstruerat för användning på hangarfartyg och med en toppfart och stighöghet i klass med de modernaste landbaserade flygplanens, verkligen är konventionellt.

En intressant, ehuru ingalunda

ny detalj är att nosstället på Banshee har en »knäled» som gör det möjligt att öka ett hangarfartygs däcklast av flygplan med omkring 25 procent. Genom att låta flygplanen vila på »knäet» och därmed höja stjärtpartiet, kan nästa plan parkeras en bra bit under det första o.s.v. Genom att vingarna är fällbara minskar spännvidden vid parkering från 12,7 till 5,5 m.

Av intresse är måhända även att McDonnell Banshee enligt uppgift var det första amerikanska flygplan från vilket en förare under verkliga förhållanden räddade sig med hjälp av katapultstol.

Trots sin mycket goda stighöghet (45 m/sek) och kanombes-

väpning har emellertid McDonnell Banshee i nuvarande utförande inte lyckats hävda sig lika bra mot MIG-15 som exempelvis F-86 Sabre, i varje fall tyder amerikanska pressuppgifter härpå. Av detta och andra skäl har därför F-2H-2 ersatts i produktion av bl. a. den avsevärt större varianten F-2H-3, vilken uppges utmärka sig för större räckvidd, kraftigare beväpning samt förbättrad radarutrustning. Typen har redan provflugits och serieleveranserna väntas börja under innevarande budgetår.

Bland de stora amerikanska flygplanproducenterna är McDonnell-fabriken helt ung om man jämför den med sådana äldre, låt vara vitala, som Boeing, Douglas, Martin m. fl. Firman bildades 1939, men sitt första serieuppdrag fick McDonnell först i mars 1945, nämligen på ett mindre antal jaktplan av typen FH-1 Phantom, f. ö. USA-flottans första helt reaktordrivna jaktplan. I dag sysselsätter McDonnell-fabrikerna drygt 9.000 anställda!

Den mycket uppmärksammade typserien »Kalla krigets flyg» började införas i oktobernumret 1951 av Loo-ping. Ev. felande nummer i Eder samling kan rekvireras från Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3, och sändes portofritt om Ni bifogar 90 öre i frimärken som likvid för varje önskat nummer av tidningen.

MCDONNELL F2H-2 BANSHEE

Typ: tvåmotorigt ensitsigt reaktivt jaktplan för fartygsbaserad.

Motorer: två Westinghouse J-34-WE-34 axialmotorer med 1.635 kg statisk dragkraft vardera.

Beväpning: fyra 20 mm automatkanoner.

Spännvidd: 12,68 m

Längd: 12,24 m

Vingyta: m²

Tonvikt: kg

Max. flygvikt: ... 8.600 kg

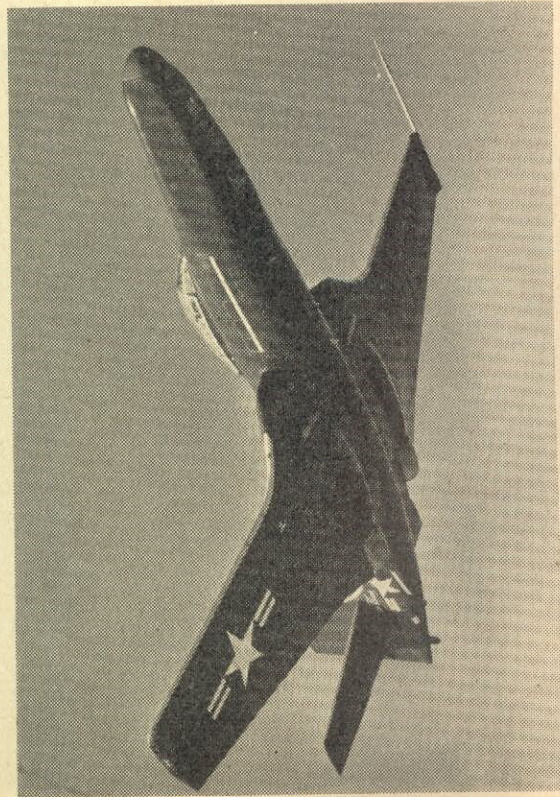
Vingbelastning: kg/m²

Toppfart: ... 1.000 km/tim

Stighastighet vid marken: 45 m/sek.

Topp höjd: 15.000 m

Max. flygsträcka: »över» 3.200 km (med fällkanor)



Se kameror är »bestyckningen» på F2H-2P, en speciell fotospaningsversion, av Banshee.

Ett minnesmärke över den första Atlant-flygningen avser man att resa i Storbritannien. The Royal Aero Club har förklarat sig villig att organisera en insamling för att skaffa nödvändiga medel till monumentet som man avser att resa i eller i närheten av expeditionshygggnaden på London Airport. Monumentet gäller Alcock och Browns flygning från St Johns på New Foundland den 14 juni 1919 till Irland, en flygning som genomfördes på 16 timmar och 12 minuter i en Vickers Vimy-bombare. Distansen är 3.050 km och flygningen var inte endast den första direktflygningen över Atlanten utan också den längsta nonstop-flygning som dittills utförts. Även om Charles Lindbergs ensamflygning New York—Paris 1927 (alltså för precis 25 år sedan) kanske kraftigare etsat sig in i allmänhetens medvetande och framstår som den största personliga flygbragden i historien, så får man därför inte bortse ifrån att Alcock-Browns Atlant-flygning utgör en av de allra största bedrifterna i flygningens historia och faktiskt var den som i sinom tid öppnade vägen för våra dagars föga bragdbetonade men desto säkrare och gigantiska flygtrafik över Atlanten.

×

Väderförhållandena över Nordatlanten är föremål för en speciell kartläggning under våren. Tolv länder deltar i undersökningen som tar sikte på att skapa närmare kännedom om vindförhållandena på stora höjder och bringa klarhet i vilken utsträckning vindarna kan användas till luftfartens fördel. Även Sverige deltar i undersökningen.

×

Världens första reguljära reaflyglinje öppnas i början av maj av BOAC, som på linjen London—Johannesburg sätter in De Havilland »Comet». Distansen är nära 11.000 km och tillryggalägges i riktning mot Sydafrika på 18 tim. 40 minuter — effektiv flygtid — och i motsatt riktning på 18 tim. 55 minuter. Restiden enligt tidtabellen med mellanlandningar i Rom, Beirut, Khartoum, Entebbe och Livingstone blir dock fem timmar längre.

×

Ettthundrafemton rea- och gasturbindrivna trafikflygplan är nu beställda hos brittiska leverantörer. Fyrtiofem av dessa är De Havilland Comet (reaplan), 44 är Vickers Viscount (turbiner) och de återstående 26 Bristol Britannia (turbiner).

Prenumerera förmånligare

Looping är billig med tanke på dess gedigna innehåll och dess karaktär av specialtidning.

Halvårsprenumeration kostar normalt 5 kronor. Om Ni före den 20 maj prenumererar på Looping för andra halvåret 1952, får Ni tidningen ännu billigare — Ni får då även juninumret utan särskild kostnad, 7 nummer i stället för 6!

Sätt in beloppet 5:— kr. på postgiro nr 45 35 30, skriv namn och adress samt »Ännu billigare Looping» på talongen, så kommer tidningen i Er brevlåda från och med juninumret till årets slut.

Ni kan också insända nedanstående kupong. Vi tar då ut prenumerationsavgiften mot postförskott, men då tillkommer postförskottsavgiften. Det blir alltså ännu billigare att prenumerera genom postgiro.

Ännu billigare!

Vill Ni tjäna en krona? Det är mycket enkelt. Tala vid en god vän och kom överens med honom om gemensamhetsprenumeration på Looping för andra halvåret 1952. Om Ni gör detta före den 20 maj, behöver Ni bara betala 9:00 kr för bägge prenumerationerna o. m. juninumret. Sätt in beloppet på postgiro 45 35 30. Skriv »gemensamhetspren.» och bägges namn och adress på talongen. (Gemensamhetsprenumeration får skott.)

Ännu bättre

Frågan är om någon tidning rönt en sådan uppskattning av sin läsekrets som Looping. Mängder av entusiastiska brev ger belägg för att Looping är den tidning som flygets folk - oavsett ålder och sysselsättning - vill ha. Tidningen har börjat finna sin form, men den kan - och skall - bli ännu bättre.

Looping

kan varje dag inregistrera nya läsare, nya prenumeranter. Gör även Du slag i saken och prenumerera på Looping i dag!

KLIPP

MEN GÖR DET NU

Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG, Box 3063, Sthlm 3

Jag önskar prenumerera på Looping för andra halvåret 1952 mot en avgift av 5 kr (+ postförskottsavg.). Som en extra förmån motser jag juninumret av Looping gratis.

Förmånspren skall ske

senast 20 maj

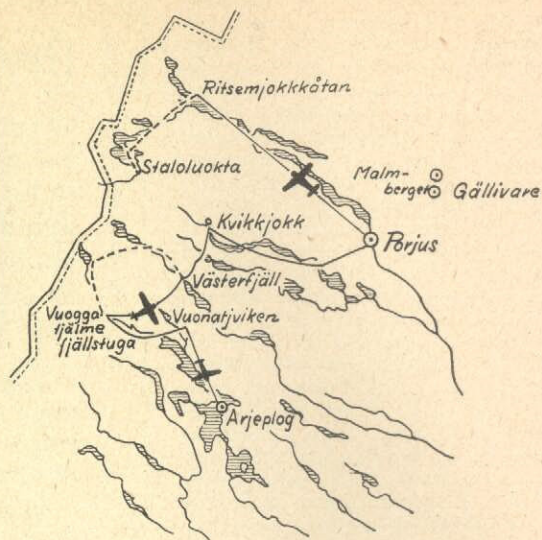
Namn:

Bostad:

Postadress:

Arosflygs chef, Diedric Cronstedt.
— Kartskissen visar de turistlinjer som bolaget planerar och vill ha statlig hjälp att driva.

Om Vaxholmsbolaget kan få subventioner för trafik i Stockholms skärgård, så tycker man att det väglösa Norrland också kunde få en bit av skattekanan. Den reflexionen gör man osökt när man pratar med ledningen för Arosflyg i Västerås, ett av de »småflygbolag» som envist nekar att slå igen butiken trots väldiga ekonomiska svårigheter.



AROS-flyg

gör norrländskt pionjärarbete

Arosflyg har, liksom ett par andra flygbolag, sökt statsbidrag för att täcka driftunderskottet på sin flygverksamhet i Norrland.

Om subventionerna kommer vet man i skrivande stund inte, men det förefaller som om bevisföringen för deras berättigande skulle vara så starkt att myndigheterna knappast kan undvika att anslå de relativt blygsamma belopp det är fråga om. För Arosflygs del var underskottet 1951 cirka 30.000 kr, vilket med tanke på vad flyget i de nordliga distrikten betyder, egentligen är småslantar, dock inte för ett bolag som under många år tvingats att driva sin verksamhet utan någon som helst vinst men med den uppfattningen att subventioner — eller tillräck-

liga kapitalinsatser i annan form ganska snart skulle kunna göra driften självförsörjande.

Lappfogden Eric Hedbäck har bl. a. yttrat att lappväsendets byggnadsverksamhet helt baseras — och måste baseras — på flyget.

Som ett exempel kan nämnas att Arosflyg med sina två Norseman-plan 1949 fraktade upp 43 ton virke till rengården från Kiruna till fjällen. Ved och andra förnödenheter till turiststugorna har också flugits för att inte tala om de otaliga flyttningarna av lappfamiljer vår och höst.

Större delen av det lappländska fisket är också helt baserat på flyget. Utan snabbtransporter av fisken från de kommunikationslösa och fiskrika sjöarna skulle deras rikedom vara oåtkomlig.

År 1948 träffade Arosflyg avtal med en del stora bolag i Lappland om flygtransporter av folk och materiel till en sammanlagd flygtid av 500 timmar. Det visade sig att man hann med betydligt mera än som beräknats på dessa timmar och följderna blev att kontraktet året därpå kom att lyda på endast 225 timmar, en inte särskilt trevlig uppmuntran för väl utfört arbete.

Arosflyg har som nämnts två Norseman stationerade i Norrland. Denna plantyp är mycket lämplig men börjar bli omodern och borde ersättas med mera ekonomisk materiel, exempelvis den kanadensiska Beaver. För detta behövs emellertid avsevärda ka-

En lügereld vid Vastenjaure. Till höger tankning av en Norseman vid en lapplandsbas.

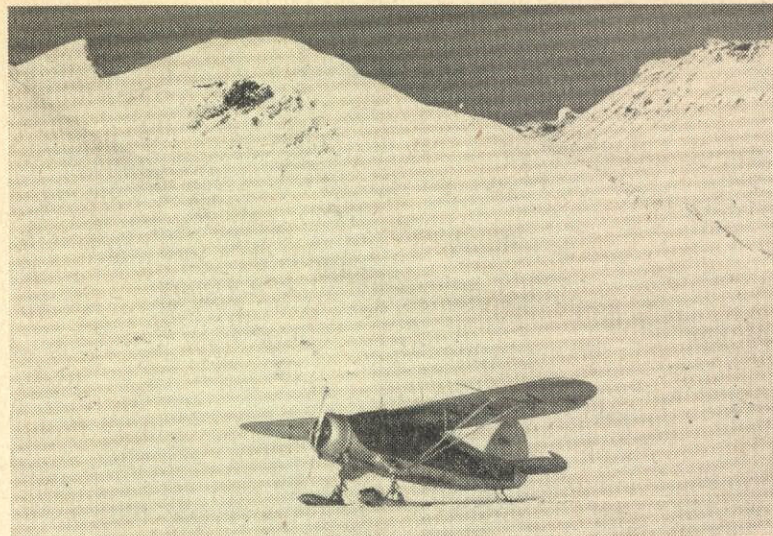


Under ett par korta sommarmånader går ödemarkstrafiken på flottörer men större delen av året får man ta skidorna till hjälp.

pitalinvesteringar, något som för närvarande är otänkbart. Kunde man emellertid med statlig hjälp öka ut flygverksamheten, borde man så småningom kunna förnya materielen och därmed nå bättre ekonomiska resultat på längre sikt.

Turistväsendet är möjligen ett objekt i detta avseende. Arosflyg funderar allvarligt på att försöka sig på reguljär trafik med turister till exempelvis Sarek-distriktet från midsommar till september. Man resonerar som så att det blir för dyrt att taxifyga upp turisterna, eftersom dessa då måste betala även "tomflygningarna". Om man i stället etablerar reguljär trafik kan biljettpri-serna nedbringas avsevärt var-med ökad trafik kunde påräknas. Sarek-turisterna är inte särskilt förtjusta i de ytterligt arbets-samma vandringarna upp till om-rådet och Arosflyg passar givet-vis på tillfället att framhålla att man med flyget kan spara på krafterna tills de verkligen be-hövs, d. v. s. i själva fjällområdet.

Ett allvarligt problem är de "outsiders" som då och då dyker upp, dumpar flygpriserna och för-svinner när materielen är förbru-kad. Myndigheterna försöker vis-serligen stoppa den ofta rent ille-gala — och ännu oftare säker-hetsvidriga "vilda-västern-trafik" med flyg som förekommer i fjäl-



len, men det är svårt att komma åt dessa personer, som vid ett flyktigt påseende tycks göra myc-ket vällovliga insatser men på tid och längd helt enkelt motverkar en sund utveckling av flygverk-samheten. De arbetar ofta med undermålig materiel, slarvar med översyner och underhåll och för-svinner som sagt när materielen inte håller längre — för att kan-ske lämna plats till nästa man som tror sig kunna skära guld med täljknivar.

I Porjus har Arosflyg den kända fjällflygaren T. Jonsing med en Norseman stationerad medan Eskilstuna-flyg med Arne Gundersen opererar med Luspebryggen som bas. Deras flygmateriel kom-

pletterar varandras och samarbe-tet mellan dessa båda bolag är mycket gott. Jonsing och Gundersen har också en erfarenhet av fjällflygning som kanske få andra och har också förstått att skaffa flyget och sig själva stort förtro-ende bland befolkningen.

Det är ett pionjärabete som Arosflyg m. fl. utför i våra norr-ländska vägfattiga distrikt. Myndigheterna borde kanske mer än som hittills varit fallet uppmärk-samma denna pionjärgärning och ge den det stöd den — och be-folkningen — förtjänar. En sådan politik torde betala sig i längden, ty Norrland behöver flyget bättre än andra delar av landet.

Ikaros.

Flygtransport av samer förekommer ofta. Här lastas en lappfamilj med proviant ur vid Mavasjaure. På bilden till höger lossas stängselstolpar för rengården i ett fjällområde.



Goda fältflygarnyheter

Nya CFV-förslaget: Bättre befordringsmöjligheter och en vacker slant i fickan, resultat av 6—12 års tjänst.

Att spara ihop 25.000 kronor är något som de flesta av oss inte rår med under ett helt liv, även med mycket goda inkomster. En fältflygare som tjänstgjort i tolv år — och alltså är i 30-årsaldern — har denna vackra summa att hämta när han slutat som flygare. Under tiden har han haft god lön och ett fängslande och intressant jobb som gett många goda lärdomar — vad kan den flyg-sugne egentligen mer begära?

Jo, en sak till kanske, nämligen att få fortsätta i yrket. Och den möjligheten finns i framtiden liksom nu, ty de bäst lämpade fältflygarna har chansen att efter de första två åren via försvarets läroverk och flygkadettskolan bli officerare. Eller också har de kanske möjligheten att senare övergå till trafikflyget eller fortsätta inom någon annan gren av branschen.

Redan nu har fältflygarna tämligen goda förmåner när de avgår ur tjänsten efter omkring sex år, men om det förslag går igenom, som framlagts av flygvapenchefen och av regeringen vidarebefordrats till riksdagen som proposition (vilket det säkerligen kommer att göra), kommer förmånerna i yrket att väsentligt förbättras.

Till att börja med bör framhållas att befordringsmöjligheterna förbättras med nya »grader» som följd. De olika tjänstegraderna blir fältflygarelev (menig), fältflygare av 3:e graden (korpral), fältflygare av 2:a gra-

den (furir), fältflygare av 1:a graden (överfurir) samt förste fältflygare (sergeant). Under utbildningen på Ljungbyhed är man fältflygarelev, under första grundläggande flygslagsutbildningen fältflygare av 3:e graden, efter andra grundläggande flygslagsutbildningen fältflygare av 2:a graden. Fältflygare av 1:a graden kan man bli efter första anställningstidens slut (dvs efter ca 6 år), och förste fältflygare ett år därefter.

Den nuvarande avskedspremien och civilanställningsförsäkringen byts ut mot en tjänstepremie utan behovsprövning till avgående fältflygare. Tjänstepremien utgår med ett visst antal månadslöner beroende på tjänstgöringstidens längd (se tabellen). Premien utbetalas månadsvis men kan utbetalas på en gång till den som har behov härav för sin framtida civila verksamhet, t. ex. för att starta en egen rörelse. Vidare kommer 50 proc. av premien, för den händelse fältflygaren avlider, att utbetalas till den avlidnes anhöriga mot vilka han har försörjningsplikt — en synnerligen betydelsefull punkt i förslaget.

De fältflygare som redan nu är i tjänst blir delaktiga av de nya förmånerna om de kvarstår minst ett år efter första anställningstidens utgång och inte avgår förrän bestämmelserna om tjänstepremierna trätt i kraft, vilket enligt förslaget skall ske den 1 juli 1953.

Premierna för de två frivilliga repetitionsövningar, som fältflygarna kan fullgöra åren närmast

efter de obligatoriska repetitionsövningarna, föreslås höjda från 500 kr till 1.000 kr per repetitionsövning, såvida inte vederbörande under repetitionsövningen har full lön av sin civila tjänst enligt vissa bestämmelser.

Flygvapenchefens förslag, som låg till grund för propositionen, går i vissa avseenden längre än denna, men trots detta vågar man nog säga att det är synnerligen glädjande att statsmakterna accepterat förslaget även i nu föreliggande skick. De nackdelar som ligger i att fältflygartjänsten är ett genomgångsyre är nu i stort sett undanröjda. Fältflygarens ekonomiska förmåner kommer att motsvara hans ansvarsfulla arbete och de risker som trots den ökade flygsäkerheten är ofrån-

Jättesuccé för Helikoptertävlingen

Göteborgska vann

Red. har fullkomligt drucknat i svar på helikoptertävlingen, så det var tydligen en tävlingsform som tilltalade. Det värsta av allt (!) är att nästan samtliga deltagare har presterat oklanderliga 12:or på tävlingskupongerna — man har tydligen läst Loopings helikopter-nummer på det rätta sättet — så vi har inte haft annat att göra än att kalla på hjälp från fru Fortuna. Och hon har behagat utse följande pristagare:

1:a pris, en helikopterflygning över Stockholm: Birgit Olander, Lagmansgatan 11, Göteborg.

2:a pris, presentkort på 50 kr för flyglitteratur: Kapten Tor Wissler, Tegnérsliden 11, Karlskrona.

3:e pris, presentkort på 25 kr för flyglitteratur: T. Fridlitzius, Rörstrandsgatan 14, Stockholm.

Tjänstepremiens storlek för fältflygare i olika tjänstegrader och med olika tjänstetid

Tjänstepremie belopp för	Tjänstetid						
	Första anställningstiden	Första anställningstiden och därutöver					
		1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	6 år
Fältfl. 2. gr	8.200 kr.	12.420	15.870	18.642	20.076	20.798	22.290
Fältfl. 1. gr	—	13.874	17.089	19.318	21.672	22.446	23.220
Förste fältfl	—	—	18.492	20.904	22.512	24.244	25.080

900800
SVENSKA RÖDA KORSET • POSTGIROT • TACK!

komliga men som inte brukar avskräcka någon grabb med det rätta sinnelaget och framåtandan. Det finns väl få yrken om ens något som efter fri utbildning ger så goda inkomster vid unga år. I detta sammanhang bör kanske nämnas, att den redan existerande civilanställningsutbildningen kommer att finnas kvar.

För flygvapnet innebär förslaget också stora direkta fördelar. Genom att många fältflygare kommer att stå kvar längre i tjänst blir många luckor i kadrenna fyllda och man får en alltmer kvalificerad fältflygarkår. När organisationen växt i kläderna gör man så stora inbesparingar ifråga om utbildningen att reformen väl betalar sig. Både fältflygarna och skattebetalarna har alltså all anledning att vara nöjda, och inte minst flygarnas anhöriga har anledning till tillfredsställelse. Reformen synes vara något av Columbi ägg.

H. J.

4:e—10:e pris, »Ett år i luften 1952»:

Tore Carlberg, Åskyrka;
Jan Vasell, Halmstad;
Ulf Lindeberg, Sigtuna;
Jan Edlund, Västerås;
Sture Willham, Stockholm;
Åke Carlzon, Malmberget;
Ulf Edlund, Kumla.

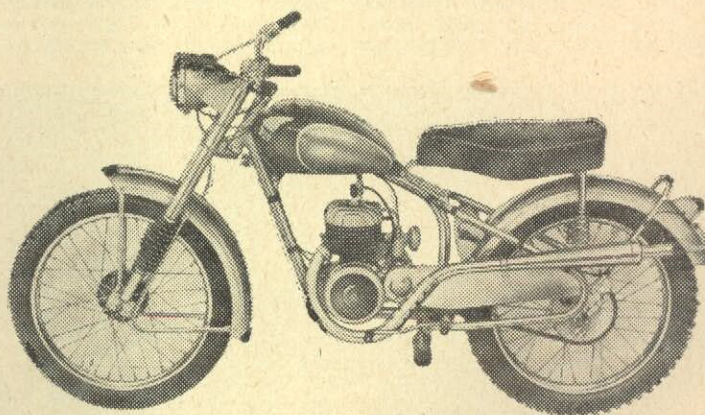
Så återstår endast att gratulera pristagarna, tacka för ett enastående intresse och önska välkommen åter till nästa tävling, som inte skall dröja så fjärran.

Rätt tipskupong

Fråga	1	X	2
A	1		
B		x	
C		x	
D			2
E	1		
F		x	
G	1		
H		x	
I	1		
J		x	
K			2
L			2



APOLLO motorcyklar



APOLLO Competition 120 cc.

Sveriges motoridoler åka

APOLLO

M. Berlin & Co AB, Värnamo

Wing over:

kontakt med läsekretoen

Alla månadens brevskrivare, som varit många, har på några undantag när påpekat för red. att bilden på sid. 32 i aprilnumret inte föreställer Saab 210 Draken utan en Avro 707 B.

Ack ja, det har red. också upptäckt — när upplagan låg färdigtryckt och ingenting var att göra. Till alla dem som antagit dels att reds aprilskämtlyne varit framme, dels att han är ovanligt okunnig, vill vi meddela ett tredje alternativ — förväxling av kliché resp. bildtext. Det var nämligen det som hände. Med andra ord, Herr Tryckfelnisse behagade aprilskämta med både red. och läsarna. Tyvärr finns det ingen som helst garanti för att han inte uppenbarar sig igen. Han har en ovanlig förmåga att dyka upp i de mest olämpliga sammanhang.

★

Att det skulle vara något fel i artikeln om G.80 på sid. 21 i marsnumret går vi inte med på. Jan-Olov Molin i Bjärum och Robert Palm i Saltsjöbaden anser att G.80 inte är det första italienska reoplanet utan att det i stället var det av Campini konstruerade Caproniplan C. C. 2 som Bernardi provflög i november 1941. Det är sant

att C. C. 2 hade någon sorts reamotor men att kalla det för reoplan är nog litet i överkant, i varje fall anser italienarna själva att G.80 är det första. Och vad vi menar med »första» i det här fallet är givetvis ett plan som är avsett att byggas i serie och inte ett plan i vilket man plockar in en försökmotor som man strängt taget inte vet någonting alls om. Fast det är klart att vill man driva saken till sin yttersta spets...

★

Från Berlin har vi fått ett brev från Heinz Schubert, som vistats länge i Sverige och bl. a. är medlem i Stockholms Segelflygklubb. Han var med som medhjälpare till Helli Lasch i segelflyg-VM i Örebro, och nu meddelar han att han, om det går att skaffa pengar för det tyska deltagandet i VM i Spanien, kommer med som chaufför åt Hanna Reitsch. Så då träffs vi! Vidare berättar Heinz att även de tyska segelflygarna samlar in pengar till en övgård-fond.

★

Vi har fått andra långväga brev också, bl. a. ett från reds gamle flyglärare Arne Bartilsson, som en gång i tiden försökte prän-

ta litet flyglärdom i Stockholms Flygklubbs elever. Nu är han sedan flera år välbeställd flygkapten hos ett flygbolag i Bombay. Han trivs storartat i Indien, även med klimatet. Han har flygit ca 5.000 timmar där nere »i detta vilda land och landat på 63 olika flygplatser från små uthuggningar i djungeln till 3.000 m. långa cementbanor». Bartilsson gläder sig över att han lyckats komma med på en del intressanta charterflygningar vid sidan av den rutinmässiga reguljära passagerartrafiken, och han är långt ifrån uttråkad utan mer flygentusiastisk än någonsin.

★

När Bengt-Olov Johansson i Malmö var i Köpenhamn senast, berättar han, så såg han en ovanlig DC-3:a. »Motorgondolerna påminde mycket om Scandians, men smalare och längre än dessa.» Red. tror att det var en av de två turbinmotordrivna s. k. Dart-Dakota (två Rolls-Royce Dart) som BEA (British European Airways) använt för fraktflygning sedan i augusti 1951 samt för att skaffa erfarenhet av turbinmotordrift innan dess beställda Vickers Viscount kommer i tjänst.

Ja sedan vill J. ha reda på alla namnen på SAS flygplan, men det får han faktiskt vända sig till SAS direkt, då vi inte anser att den saken har något större allmänt intresse.

Beträffande antalet SAS-plan ligger saken så till att en del av detta bolags plan är svenska, en del danska och en del norska. Förteckningen i Looping nr 9—10/51 upptog endast flygplan registrerade i Sverige. SAS har nu 56 flygplan: 12 DC-6, 9 DC-4, 2 Sandringham flygbåtar, 2 Ju-52, 6 Scandia och 25 DC-3. Därtill kommer 8 st. beställda DC-6B som börjar levereras i vår. »Södermanland» — Ju-52:an som går i pendeltrafik mellan Malmö och Köpenhamn — är endast chartrad av SAS.

BREVLÅDAN

Fråga: 1) Vad heter de 50 snabbaste jaktplanen, 2) bombplanen? 3) Vad kostar det att prenumerera på Looping resten av året? 4) Hur ofta utkommer Looping?

Svar: 1) Eftersom fartprestanda är hemliga för flertalet moderna jaktplan, är frågan svår att besvara. Om man håller sig till sådana plan som redan kommit i tjänst, torde ordningsföljden bli: Mig-15, F-86 Sabre, Saab J 29, F-84 Thunderjet, FSF Panther, F2H Banshee, vilka alla ligger



ARSFEST. Looping firade nyligen 1-årsjubileum på KSAK. Tillströmningen av prominent flygfolk var mäktig och stämningen hög. Ett år anses på sina håll för en hög och vördnadsvärd ålder för en svensk flygtidning... Bland födelsedagspresenterna märktes en helt ny och mycket märklig variant av »Flygande tunnan» från Sven Wentzel. Looping fick prototypen, vilken här utsattes för en okulärbesiktning av Albin Ahrenberg, Yngve Norrvi och generalmajor Paul af Uhr.

över 1.000 km/tim. 2) Beträffande bombplanen bör ordningsföljden bli: B-47 Stratojet, B-45 Tornado, E. E. Canberra, Il-26, Convair B-36, Boeing B-50, vilkas farter ligger mellan 650 o. 1000 km/tim. 3) Se prenumerationsannons i detta nummer. 4) Looping utkommer första onsdagen i varje månad.

Fråga: 1) Kan man få anställning vid Saab även om man inte har yrkesskola? Har endast 4 års verkstadspraktik (tempoarbete). 2) Anställer SAS eller annat flygbolag i Sverige mekanikerelever? Flygintresserad.

Svar: 1) Anställning kan erhållas vid Saab som detaljmontör. Ni måste dock först genomgå fyra veckors skolning inom företaget. 2) SAS har en viss mekanikerutbildning i samarbete med Stockholms stads yrkesskolor. Sätt er i förbindelse med SAS personalavdelning i Stockholm.

Svar till Robert Palm, Saltsjöbaden, som vill ha viktigaste data och prestanda för en rad flygplanstyper. Här kommer de:

1) *Reggiane Re 2000 (J 20)* var försedd med en 1.000 hk Piaggio P. X1 RC 40 stjärnmotor. Spännvidd 11 m, längd 7,85 m, vingyta 20,4 m², tomvikt 2.060 kg, flygvikt 2.550 kg, vingbelastning 125 kg/m², toppfart 535 km/tim, topphöjd 11.500 m, flygsträcka 1.300 km.

Welcome

Mr Ljungberg!

Carl Ljungberg har övertagit posten som generalsekreterare i ICAO. Vid ankomsten till Montreal togs han emot av bl. a. ICAO:s president, E. Warner, som han skakar hand med, samt sekreteraren A. Ferrier och assisterande generalsekreteraren E. R. Weld.



2) *North American AJ-1* har två Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp stjärnmotorer samt en Allison J-33-A-12 reamotor, den senare inbyggd i planets bak-kropp. Spännvidd 21,77 m, längd 19,23 m, tomvikt 12.500 kg, flygvikt ca 25.000 kg, toppfart (alla motorerna) 685 km/tim, flygsträcka ca 4.500 km.

3) *DH 104 Sea Vampire* har i stort sett samma data och prestanda som den landbaserade versionen Mk 5 (D. H. Goblin 2), dvs. spännvidd 11,6 m, längd 9,37 m, vingyta 28,7 m², tomvikt 3.300 kg, flygvikt (med utvändiga tankar)

5.600 kg, vingbelastning 196 kg/m², toppfart 855 km/tim, flygsträcka 1.840 km.

4) *North American FJ-1 Furu* hade med en Allison J-35-A 5 reamotor med 1.800 kg dragkraft följande data och prestanda: spännvidd 10,7 m, längd 10,5 m, vingyta 26,54 m², flygvikt 5.675 kg, vingbelastning 214 kg/m², toppfart 880 km/tim, flygsträcka (med fälttankar) 2.400 km.

5) *Supermarine 508* är utrustad med två Rolls-Royce Avon-motorer med 3.000 kg dragkraft vardera. Några ytterligare uppgifter har inte offentliggjorts.

Segelflygarfest

Redan förra året började KSAK undersöka möjligheterna att låta våra bäst kvalificerade segelflygare genomgå undertryckskammarprov, dels för att de skulle komma till klarhet om vilka problem som inträder vid flygning på stora höjder, dels för att de skulle ges tillfälle att prova in de syrgasmasker som de anskaffat för sitt personliga bruk.

Medan undersökningarna ännu pågick inträffade den svåra olycka som kostade Karl-Erik Övgård livet och som ytterligare aktualiserade behovet av grund-

lig utbildning för de segelflygare som stod beredda att företa höjdflygningar.

För kort tid sedan gjordes på GCI i Stockholm de första proven med ett 10-tal segelflygare från Stockholms Segelflygklubb. Med tanke på säkerheten är dessa prov av utomordentlig betydelse men också ur prestationssynpunkt. I undertryckskammaren får man direkt reda på vad man tål — och inte tål — ifråga om höjder, tryckminskning och syrebrist.

På bilden t. v. dr Bengt Åkerblad, Olle Berrek och chefsinstruktören för segelflyget, Bengt Bergman under pågående prov. På den högra bilden tar dr Åkerblad pulsen på Olle Berrek »på 6.000 m höjd» utan syrgasmask.





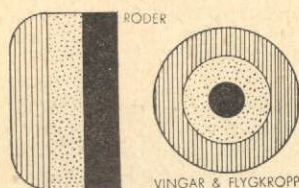
Flygpojkarna

Vi börjar i detta nummer en avdelning speciellt för FV:s Flygpojkar. Redaktionens önskan och förhoppning är att tidningen därmed skall kunna tjäna som ett kontaktorgan för organisationens medlemmar och bli en förbindelselänk mellan de många olika Flygpojk-avdelningarna i landet.

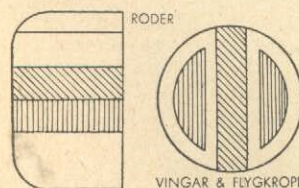
Flygpojkarna runt om i Sverige och deras chefer vid flotttiljerna är välkomna med bidrag, av vilka vi en gång i månaden skall försöka skriva ihop en spalt eller en sida om verksamheten. Har ni några bra bilder så skicka även dem.

VÄRLDENS FV-BETECKNINGAR

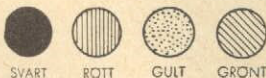
Belgien



Bulgarien



Bandet längs kordan på vingarna och horisontellt på flygkroppen



Looping börjar härmed införandet av en serie som vi kallat Världens FV-beteckningar. Vi hoppas att serien skall uppskattas av dem som vill ha reda på hur de olika flygvapnen betecknar sina flygplan. Två länder blir det i varje nummer.

Begynnelsevis har vi sökt kontakt med kapten *Sten Dalborg* på Flygstaben i Stockholm. Han är chef för Flygpojkarna i Stockholm och handlägger i staben alla ärenden som rör verksamheten i stort, så han känner till vad som händer och sker.

Intresset för verksamheten har ökat avsevärt under de två år som gått sedan den startade, säger kapten Dalborg. Nu får man väl anse att den första försöksperioden är slut. Resultatet av den är mycket gott. Den största svårigheten är egentligen att Flygvapnet på en del håll inte kan ta emot alla pojkar som vill vara med. I Stockholm är exempelvis intresset betydligt större än möjligheterna att tillvarata det.

Stockholmsavdelningen drivs centralt från staben med hjälp från F 2, F 8 och F 18 och kör nu med fullbelagda kurser, därav en del på F 8. Tillgången på lärare, lokaler etc. har beräknats räcka till 185 grabbar — just nu har man 186...

Sammanlagt finns f. n. ungefär 1.500 flygpojkar, vilket betyder en ökning av hela 500 på ett år. Avdelningar finns på alla förband, utom F 5 Ljungbyhed och F 7 Sätenäs. F 10 Ängelholm befinner sig just i startgrupparna när det gäller flygpjksverksamheten.

Hösten och vintern är den egentliga verksamhetsperioden för Flygpojkarna, men därmed är det inte sagt att man under sommaren lämnar grabbarna helt åt sitt öde. Tendensen går snarare mot full verksamhet året om. Under sommaren 1952 blir det således kurser av olika slag på tio platser runt om i landet och dessutom fem läger. Kurserna är för pojkar på 16 år och över och lägren för pojkar på 13 till 16 år.

Är du som läser detta intresserad, så skriv bara till Flygvapnet, Stockholm 80, så får du alla upplysningar. Det kostar ingenting.

För övrigt kan vi påpeka att det även i år blir ett utbyte av flygpojkarna med USA och Kanada och förmodligen även med England. Det vill säga att några svenska flygpojkar åker på besök till dessa länder medan grabbar därifrån gästar Sverige.

Att vara med i Flygpojkarna innebär intet som helst tvång att ta anställning i Flygvapnet, påpekar kapten Dalborg. Verksamheten är helt enkelt ett sätt att låta flygintresserade grabbar få veta lite mera om flyg och flygvapnet. Vi gör ingen propaganda men vi låter pojkarna få reda på hur det är att vara flygare. Och det har för övrigt haft till resul-

tat att en mycket stor procent av dem som i år sökt anställning vid flygvapnet just är flygpojkar.

Kapten Dalborg tror att det bör kunna bli ett betydligt plus för organisationen med en speciell avdelning i Looping, en tidning som flertalet av Flygpojkarna naturligtvis nog inte bara läser utan snarare slukar.

Nu får vi som sagt bara hoppas att medarbetarintresset är lika stort som flygintresset i övrigt.



Flygpojkarna i Västerås startade vintern 1951 med drygt 100-talet medlemmar och antalet är ungefär detsamma nu. Pojkarna får så långt möjligt själva välja mellan kurser i motorlära, flyglära, signaltjänst och silhuettkännedom. Största intresset tilldrar sig motor- och flygläran, där pojkarna bl. a. också får flyga linkrainer. Det är nog det mest uppskattade i hela kursverksamheten.

Då och då ordnas gemensamma träffar med tävlingar, visning av flygfilm etc. och så prat om flyg förstås, nyheter, kuriosa osv.

Årets verksamhet kommer likasom i fjol att avslutas på flotttiljen med en heldag — troligen den 11 maj — då pojkarna får se så mycket som möjligt av flotttiljen och så får de förstås flyga i den utsträckning det går att ordna.

Löjtnant G. Börjesson som sköter den mer direkta kontakten med pojkarna och de olika instruktörerna, påpekar att det relativt stora avståndet från staden till flotttiljen försvårar verksamheten. Antingen blir det omfattande transporter till och från flotttiljen eller också får man försöka hitta lämpliga lokaler i stan. För att undvika dessa besvär har en stor del av verksamheten förlagts till FCS (Flygvapnets Centrala Skolor) som ligger närmare stan.



Om du för en krona över
tänk på dem som den behöver:
900800
SVENSKA RÖDA KORSET

Tysk 150-kronors-link ger billigare segelflygutbildning?

Utbildningen till C-diplom kostar f. n. ca 500 kr, antingen den sker enligt den gamla Ek-metoden, där man börjar med att rutscha på marken i ensitsigt glidplan, eller enligt den moderna Dk-metoden, där man börjar med riktiga flygningar i tvåsitsigt segelflygplan. Den tidigare nackdelen med Dk-utbildningen, som låg däri att eleven fick punga ut med hela beloppet på en gång, har numera eliminerats, sedan man genom införande av »Dk-A» och »Dk-B» delat upp även denna utbildning i etapper.

I den tyska segel- och modellflygtidskriften THERMIK (januari 1952, sid 4) lämnas en redogörelse för en markträningsapparat, »Gäbler-Bodenschuler», som om den har de uppgivna fördelarna skulle kunna avsevärt förbilla segelflygutbildningen.

Apparatens tvåsitsiga stålörskropp är medelst en konisk spets frisvängande lagrad på en trebent bock. Läraren sitter bak till och kan med sina manöverorgan, som är direkt anslutna till den stillastående bocken, ge den rörliga »flygkroppen» vilket normalt förekommande »flygläge» som helst. Han kan också vrida den varvet runt kring lodaxeln, så att helt illusoriska kurvningsövningar kan utföras. Eleven måste reagera för de av läraren framkallade störningarna i det normala flygläget med motsvarande roderutslag, som genom släpkontakter överföres till signallampor i lärarsitsen. Gör eleven rätta roderutslag, återför läraren flygkroppen i normalt läge, gör han felaktiga, ger läraren flygkroppen motsvarande ännu mera onormala läge.

På så sätt får eleven känsla för de vid verklig flygning förekommande flygtillstånden. Och det påstås, att eleven efter 30—40 sådana markövningar och ca fem vinschstarter i tvåsitsare med lärare utan vidare kan skickas upp på sin första ensamflygning.

Markträningsapparaten är mycket enkel och billig att tillverka. Självkostnaden blir inte mera än ca 150 kr. Som material kan man använda gamla cykelramar. Kroppen kläds med tyg eller träfiberplattor.

Närmare upplysningar och ritningar kan fås för 12 DM från Reinhold Gäbler, z. Zt. Güterloh, Herzebrocker Strasse 75. Därifrån kan man också få styranordningen med släpkontakter för elevsitsen för 11 DM.

Artikeln i Thermik slutar med upplysningen, att flygklubben i Celle efter grundligt studium av apparatens förutsättningar köpt ritningar för att sätta igång ett bygge.

Även om det inte är möjligt att minska antalet erforderliga Dk-starter till fem, så kan man kanske få ned det en del. Och eftersom varje inbesparad Dk-start innebär en inte obetydlig ekonomisk besparing, kan kanske den här markträningsapparaten bli den hittills »felande länk», som gör Dk-utbildningen påtagligt billigare än Ek-utbildningen. Vem bygger den första »Gäbler-Bodenschulern» i Sverige? Det blir kanske en historisk insats för vårt segelflyg.

K. S.

Mera om Övgård

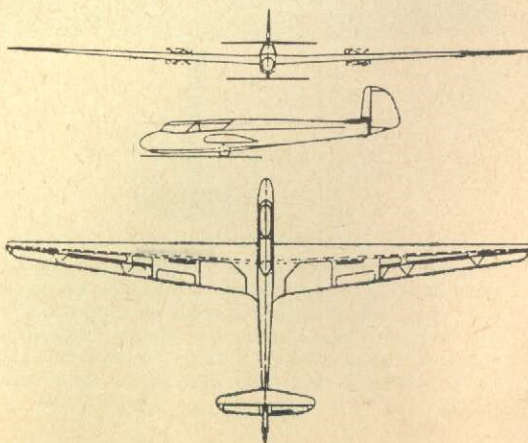
Den färgfilm som Karl-Erik Övgård tog under sin dödsflygning i vintras över Sierra Nevada har visat ganska häpnadsväckande detaljer från flygningen sedan den nu blivit framkallad och analyserad av amerikanska experter.

På en höjd av 30.000 fot visar filmen att syrgasförrådet inte räckte till mer än ytterligare två minuter! Genom att analysera ett mycket skadat barogram har man fått fram att Övgård synbarligen uraktlätit att följa den vanliga Sierrarutinen, vilken går ut på att på just denna höjd slå över till ren syrgasandning. Hade han gjort det skulle han förmodligen genast ha märkt att gasen var i det närmaste slut och möjligen ha kunnat klara sig genom att lägga flygplanet i spin.

Barogramresterna visar också att Övgård, medvetlös eller halvt medvetlös, fortsatte att stiga till mellan 36.000 och 38.000 fot, (motsäger tidigare uppgift) där planet gått i spin. Egendomligt nog har denna spin hävts på 12.000 fots höjd (8.000 fot över Bishop) varefter Övgård flugit igenom inte mindre än 9 nästan exakt lika uppvindsområden med mellanliggande fallområden innan han kraschade. Man antar att han varit fullständigt omedveten om att han efter att ha hävt spinrörelsen kommit in i ett område under Sierra-vågen med våldsam turbulens som slutligen åstadkommit vingbrottet.

Ny kranich

Den världsberömda tyske segelflygkonstruktören Hans Jacobs, som bl. a. konstruerat Weihe och många andra segelflygplan av hög klass, har nu konstruerat en ny tvåsitsare »Kranich 3», som byggs hos Focke-Wulff i Bremen. Kranich 3 har en förstorad Weihe-vinge och påminner i övrigt ganska mycket om Weihe. Vinge och kropp är i trä och duk med undantag av stjärten som består av stålrör. Bromsarna är också av »Weihe-typ». Spännvidden är 18,30 m, vingytan 20,20 m², tomvikten 230 kg och maximala flygvikten 430 kg. Glidtalet anges till 1:27 och bästa sjunkhastigheten till 0,04 m/sek (vid vilken hastighet anges inte). Vingbelastningen är ca 20 kg/m². Priset för Kranich 3 uppges vara 10.900 DM vid fabriken utan instrumentering och emballage.



Kan vi ordna fler segelflygtävlingar?

Olle Håkansson's funderingar (Looping 1/52) över distriktens »användbarhet» även för andra ändamål än tävlingar är alldeles riktiga. Det är också klart, att det tar sin tid, innan en sådan organisation — liksom det skisserade tävlingssystemet — kommit i full funktion. Å andra sidan skadar det inte att planera en smula och därmed försöka åstadkomma en samordning av våra strävanden.

Vad mitt tävlingsförslag (Looping nov 1951) beträffar, tycker Olle Håkansson att tiden verkar oviss. Till det vill jag bara säga, att jag aldrig tänkt mig samma deltagare (och funktionärer) i de olika tävlingarna samma år — snarare tvärtom. En segelflygare deltar kanske i distriktstävlingen ett par år och sedan i Junior-SM ytterligare några år, innan han är mogen för Senior-SM. En och annan kommer kanske fortare upp i toppen. Många kommer aldrig så långt.

Jag tror inte att man ska laborera med distriktstävlingar på sön- och helgdagar. Det blir dyra

transporter fram och tillbaka och så får man ju inte den utökning av antalet flygdagar under säsongen som så väl behövs. Det finns mycket mera som talar mot ett sådant arrangemang, men det skulle föra för långt att gå närmare in på det här. Jag tror inte heller att det finns några större möjligheter att på samma gång som tävlingen genomföra andra flygningar ens om man tar med extra flygplan. Då skall det allt vara bra få deltagare i själva tävlingen.

Men det är en annan fråga som i det här sammanhanget kanske bör diskuteras en smula. Och det är organisationen. Hittillsvarande SM och framför allt VM 1950 har ju varit stora apparater och det har »kryllat» av funktionärer och medhjälpare av alla de slag. Vid exempelvis en distriktstävling i lag, upplagd efter de riktlinjer som angavs för det sedermera inhyrda Junior-SM 1951 (Looping 5/51) borde man klara sig med betydligt mindre folk.

Vissa funktionärer måste alltid finnas, nämligen: 2 överleda-

re, 1 tävlingsledare och 1 tävlingssekreterare.

Om man dessutom har en särskild presschef vore det bra, men i värsta fall får tävlingssekreteraren klara även den uppgiften. Tävlingssekreteraren skall i övrigt svara för beräkning av distanser, hastigheter och poäng, protokollföring m. m. Tävlingsledaren skall svara för starterna och »basa» tidtagare och kontrollanter (som ska sköta barograferna) samt svara för hämtningarna.

Vid en tävling med exempelvis 8 lag behövs det ytterligare 8 »permanent» funktionärer, nämligen: 3 medhjälpare till tävlingssekreteraren o. 5 tidtagare och kontrollanter.

Dessa bör »medföras» av de tävlande och ställas till tävlingsledningens förfogande för hela tävlingstiden.

Slutligen behövs vinschförare med medhjälpare samt ett antal start- och transportmanskaper.

Dessa kan utgöras av »tredje man» i lagen och sålunda variera från dag till dag.

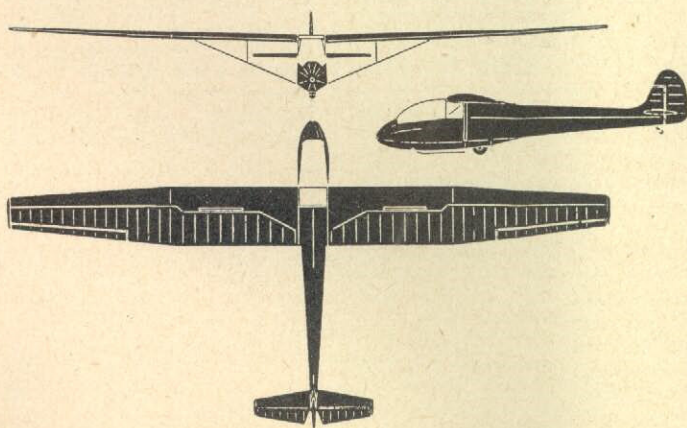
De fyra (eller möjligen fem) »nyckelfunktionärerna» bör gå att skrapa ihop bland de gamla kämparna i distriktet, som — trots att de är för gamla att tävla själva — fortfarande vill hålla kontakt med tävlingsverksamheten. Sedan får lagen släppa till resten, varför man knappast behöver räkna med några funktionärskostnader alls. Starterna — med låg koppling — blir billiga och för att sedan kostnaderna i övrigt skall hålla sig på lägsta nivå, gäller det »bara» att i första hand se till att verkligen komma tillbaka till startplatsen och — om detta inte går — i andra hand rationalisera transportererna så mycket som möjligt.

De vanligaste transportvagnar — stålrör — kan då ordnas med plats för två flygplan. Vidare kan man skicka ut kontrollanterna till vändpunkterna med ett släp och på så sätt varje dag få hem två flygplan praktiskt taget alldeles gratis.

Jag tror alltså att vi verkligen kan ordna fler segelflygtävlingar. Det gäller bara att komma igång. Likadant är det förresten med diskussionen av våra aktuella problem. Jag är alldeles säker på att många av er har egna synpunkter på exempelvis den här tävlingsfrågan. Låt då oss andra få del av dem och låt inte det hela bli enbart en dialog mellan Olle Håkansson och

Kalle Svänsson

Nya danska Pylot III



Som i korthet kunde meddelas i Looping nr 3/52 håller Polyteknisk Flyvegruppe i Köpenhamn på att tillverka ett nytt 2-sitsigt skolsegelflygplan »Pylot III». Vi är här i tillfälle att visa en treplanskiss av planet. Spännvidden är 14,8 m, längden 7,8 m, vingytan 19 m², tomvikten 220 kg. Bästa glidtalet beräknas till 1:20 och bästa sjunkhastigheten till 0,9 m/sek.

I Looping n:r 4 april 1952 har en anonym insändare under det eggande utropet "Är segelflygar- na idioter?" riktat anmärkningar mot KSAK för att "segelflygarna ute i bygderna" icke närmare underrättats om VM i Spanien, denna viktiga segelflyghändelse.

På rubrikens retoriska fråga vill jag svara obetingat nej, på ett undantag när. Är frågeställaren möjligen osäker beträffande sig själv? Sunda förnuftet säger väl envar något så när i frågan initierad person, att KSAK i största möjliga utsträckning kommer att utnyttja dessa VM för att reklamera för sin verksamhet. Förutsättningen för utsändandet av meddelanden är väl i varje fall att man har något definitivt att komma med. Och det har vi tyvärr ännu så länge haft i ytterst liten utsträckning.

För att anföra ett parallellfall. Vad vet allmänheten f. n. egentligen om OS i Helsingfors mer än vad vi veta om VM i Spanien. Jag undantar här sportjournalisternas egna spekulationer om deltagande av den och den nationen och deltagande av den och den svensken. Och ändå är tiden för OS och dessa VM lika, d. v. s. i juli månad.

Tävlingsdeltagandet, d. v. s. antalet svenska lag, kommer ytterst att bero på hur stor summa KSAK lyckas hopsamla för ändamålet. Den nu inbetalade summan uppgår dags dato till kr. 20.700. Det är dock att förvänta, att denna summa kan komma att ökas med ett ej obetydligt belopp. Den slutligt hopbringade summans storlek är ju en av grundförutsättningarna för det antal lag, som kan utsändas. En annan grundförutsättning för en så krävande tävling som detta VM är tillgången till tränade piloter, vilka kunna antas ha någon möjlighet att göra sig gällande. Världsmästaren, Billy Nilsson, är här självskriven. Tage Löf har som tävlingspilot vid flera tillfällen visat sin tillförlitlighet, senast vid VM i Örebro, där han placerade sig på 7:e plats. Laroy Månsson är, därest han kan fri-

göra sig från sin civila tjänst, ett synnerligen starkt namn dels som varande världsrekordinnehavare, dels även att döma av resultaten från 1951 års träningsflygning å Alleberg.

Därmed ha vi, sedan deltagande från FV ej kan påräknas, i stort sett uttömt våra resurser.

Ordet fritt-skribenten säger bl. a. att bidrag från segelflygarna själva ej skulle vara omöjligt att erhålla. Mot bakgrunden av de svårigheter, som varje år uppstå att ens få flygklubbarna att bidra till verksamheten med stadgeenlig avgift av kr. 2:— per medlem, har KSAK redan på ett tidigt stadium avfört sagda möjlighet ur resonemanget.

Först i dagarna, efter Verkstäl- lande Utskottets beslut den 28/3 1952, har grundlinjerna klarlagts för vårt deltagande. Sålunda har som ledare utsetts trafikinspektör J. G. Karlsson, som övertagit detaljarrangemangen för transporter av personal och materiel i samarbete med KSAK:s segelflyg- och kassaavdelningar.

Preliminära anmälningar ha den 2 april sänts till spanska aeroklubben omfattande 3 lag, varav deltagandet av ett lag, enligt vad ovan sagts, måste anses som osäkert; skrivelse har avgivits till FV med begäran om lån under tiden 10/6—25/7 av viss materiel; förberedande åtgärder vidtagas för den event. deltagande personalens del o. s. v.

Så nog har KSAK händerna fulla. Att märka är att dessa VM

endast är ett av de hundra och ett ärenden, som måste klaras ut under dessa säsongsförberedelsernas månader.

Genom statsanslagens reella värdeminskning med cirka 50 % och därmed följande nödvändiga minskning av arbetskraften å KSAK:s sekretariat har arbetsbördan numera ökat så att man gott kan säga att "varmgång" hotar. Om ej den kvarvarande personalen å sekretariatet vore så vältrimmad för sina uppgifter samt villigt och glatt offrade sin fritid utan betänkande, skulle situationen redan nu vara ohållbar.

Under sådana omständigheter är en så ovederhäftig och insinuant artikel som den förevarande ägnad att skada verksamheten i det att den direkt nedsätter personalens hög åtaga sig extra arbetsuppgifter.

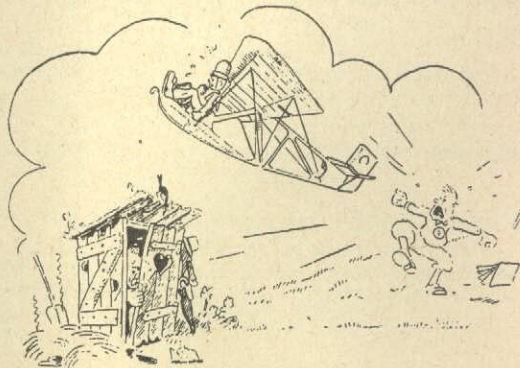
Ty det synes även här böra klargöras, att för den på statsanslaget avlönade personalen är huvuduppgiften ingalunda att förbereda och anordna tävlingar, utan deras uppgift är att planera, leda och kontrollera den statsunderstödda utbildningsverksamheten i segel- och modellflyg.

Vederhäftig kritik är KSAK alltid tacksam för men absolut inte för "skäll" av ifrågavarande kvalitet.

Insändaren har föredragit att vara anonym. Därför undertecknar även jag med

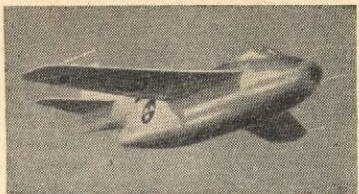
"Allvarligt förbannad".

Segelflygarna åter i farten



— Tryck, människa! Tryck!

★ Fem tyska segelflygare kommer enligt senaste rapporter att delta i segelflyg-VM i Spanien. Följande namn nämns i sammanhanget: Hanna Reitsch, Max Beck, Ernst Günther Haase, Heinz Kensche och Ernst Frowein. Tysk nationsledare blir Sepp Kunze.



J 29, 'Flygande Tunnan'

Finns nu i två förnämliga satser:

J 29 skala 1:25, spanthbyggd, spännvidd 452 mm.

Pris inkl. ritn. kr 5:50 + porto.

J 29 skala 1:50, skiktbyggd, spännvidd 226 mm.

Pris inkl. ritn. kr 3:— + porto.

Båda satserna i balsaträ.

NYTT. Glasklar plasthuv till J 29 skala 1:25 (t. v. endast i denna skala).

Pris kr. 1:50 + porto.

JÄTTEKATALOGEN

Den största hobbykatalog som någonsin utg. i Skandinavien.

Den omfattar 106 sidor i format 200x300 mm. Över 1.000 illustrationer. / Katalogen erh. mot ins. av kr. 1:25 i frimärk.

WENTZELS

Apelbergsgatan 48, Stockholm.

Glöm inte 457256!

GODA BIDRAG FRÅN SCHWEIZ

Siffrorna i rubriken representerar postgironumret för Karl-Erik Övgårds Minnesfond, som alltjämt växer och nu nått upp i 4.399 kr.

Denna månad kan vi bl. a. redovisa ett par goda bidrag från Schweiz. Från dr W. Dollfus, utgivare av den schweiziska flygtidningen Aero-Revue i Zürich kommer 76:11 i svenskt mynt och från Pluss-Stauffer i Oftingen 58:54.

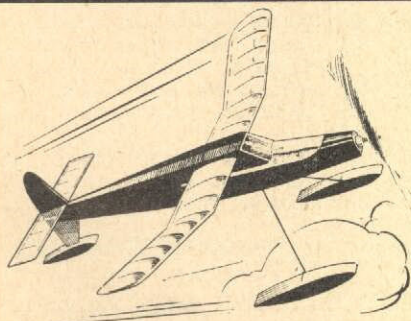
Och sedan till de svenska bidragen: Rolf Eriksson, Borlänge 10; Ture Cavrell, Hägersten 10; Söderåkra A. S. K. 25; P. Lundblad, Strömbo 10; Nyköpings Flygklubb gm S. B. 20; Arne Gundersen, Gällivare 10; Carl-Ewert Svensson, Vaggeryd 10; Scoutpatrullen »Pionjärerna», Vaggeryd 7; Harald Mattsson, Östhammar 5; Vimmerby Flygklubb, insamling vid årsmöte 30; Å. Lundin, Uppsala 10; Sven A. Hansson, Stockholm 10; Svenska Pilotföreningen 50; Karl E. Lundberg, Spånga 5; Einar Eklind, Hagfors 10; Hector Schuler, Saltsjö-Järfa 10; Ulf Lindeberg, Sigtuna 10; chefred. Carl Kreuger, Stockholm 50; Karl-Axel Edström, Ätvidaberg 10; B. Ek-

ström, Mariehäll 10; Björn-Olov Sjögren, Bromma 10; Åke Åkeson, Tomelilla 5; Allan Rönnkvist, Sandviken 1; Medlemmar i Halle-Hunnebergs Flygklubb 75; Affären, F 10, Ängelholm 20; Einar Kjellkvist Jr, Spånga 10; Åke Björnberg, Enskede 25; Birgit och Åke Landin, Stockholm 10; Åke Liljeberg, Köpenhamn 25; Lennart Winkler, Hagalund 10; Östra Sörmlands Flygklubb, insaml. vid årsmöte, 127; Aeroklubben i Mölmo 92.

×

Månaden gav således 856:65, ett inte så dåligt resultat, men ännu kan vi mycket bättre! Det gäller dock att genom talrika bidrag manifesteras de svenska segelflygarnas vilja och förmåga att själva skapa en fond till hjälp åt Karl-Erik Övgårds efterlevande men också till andra som kan råka illa ut. Och fonden är slutligen avsedd att även kunna ge stipendier till sådan forskning som bidrar att föra Karl-Erik Övgårds pionjärgärning vidare.

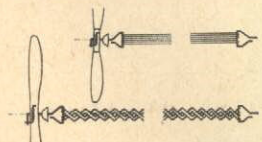
Gå alltså till posten i dag och sätt in ditt bidrag, stort eller litet, på Karl-Erik Övgårds Minnesfond postgiro nr 45 72 56. Adressen är Box 3063, Stockholm 3. Ditt bidrag redovisas i Looping.



SIGURD ISACSON-sensation:
tävlingsplanet som slår allt...
och dessutom kan flyga
på sjön

Silver-MÅSEN

är en STOR, flott tävlingsmodell i G 1 utvecklad efter aerodynamisk forskning ur den berömda Jetex-MÅSEN, som slagit 4 svenska rekord. Förlängd, dubbeltvinnad tävlingsmotor, turbulenstråd, inbyggd vinge m. fl. nya finesser ger längre flygtid än någon tidigare G 1 i byggsats. Tidsutlösning förhindrar bortflygning. Konstruktion helt i lätt balsaträ som kläs med rött och gult japanpapper. Stödspant och bildbeskrivning förenklar bygget av denna förnämliga modell. Spv. 70 cm.



I byggsatsen ingår färdigt propellernav och fina plastblad. Utan propellerproblem är därför Silver-Måsen vida lättare att bygga än andra!

För tävling är en högeffektiv balsapropeller ritad samt 50% förlängd, dubbelt tvinnad gummimotor med dubbel effekt!

TILL INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGÖ

Sänd genast mot postförskott + porto:

Silver-MÅSEN, allt även gummimotor	9:75
ÖRN-cement, STOR tub lim	1:10
FLOTTÖRER till Silver-MÅSEN (även för Jetex-MÅSEN) tryckta i balsa. Startar och landar perfekt på sjön.	2:50
STAR, tävlingsplan för Jetex Jr	4:85
KATALOG med 6 NYA tävlingsplan	
DRAKEN m. m. 0.40 öre i frimärken.	

Mamn:

Adress:

Loop 5/52



RYSKA MILITÄRFLYGPLAN

Från Herbert Jenkins Ltd i London har vi alldeles nyss fått ett litet oansenligt häfte med titeln »Military Aircraft of the USSR», dvs. ryska militärflygplan. När man börjar bläddra i häftet kommer man snart underfund med att oansenligheten helt och hållet gäller omfånget (och möjligen trycket) medan innehållet är synnerligen intressant. Det är Charles W. Cain och Denys J. Voaden som med ledning av tillgängliga uppgifter sökt komma fram till en så sanningsenlig bild som möjligt av det ryska militärflyget. I vad mån de lyckats undandrar sig vårt fulla bedömande, men man måste säga att det hela ser vederhäftigt ut, vilket inte minst är tecknarens förtjänst. Och tecknaren är ingen mindre än svensken Björn Karlström, som med detta arbete definitivt tagit steget ut i internationell berömmelse på sitt specialområde.

Häftet är inte billigt, kostar i engelskt mynt 21 shilling, men med tanke på det Sherlock Holmes-arbete som både författare och artist lagt ned, får även priset sväljas. Häftet är aktuellt i dag och bör inte fattas i någon typbitares bokhylla.

Y. N.

"GRAZ" ny S-intmodell

Denna modell är inte någon revolutionerande nyhet men jag har genom vissa förbättringar och förenklingar av konstruktionen sökt skapa en högklassig tävlingsmodell för den kommande tävlingssäsongen.

Kroppen är av symmetrisk diamondtyp. Detta slag av kropp har valts med tanke på de mycket goda startegenskaper som den visat sig ha. Diamondkroppen är också i förhållande till longerongernas sammanlagda tvärsnittsarea den ojämförligt starkaste.

Spant nr 1 och 2 göres av 4 mm medan de övriga spanten göres av 1 mm plywood. I spanten 1 t.o.m. 13 sågas lätthål, som göres så stora att en ca 8 mm ram återstår av spantet (i de bakre något mindre). Fiberriktningen i plywoodens ytterskikt skall gå diagonalt över spanten, alltså från undre till övre longerongen. De fyra huvudlongerongerna utgöres av 4x4 mm furu. I kroppens främre del finns dessutom fyra förstärkningslongeronger. De två övre av dessa, på vilka vingen delvis skall vila, utgöres av två hop-

Rune Andersson »Bananen» har konstruerat denna modell, som looping härmed med varm hand överräcker till landets nuvarande eller blivande S-int-»hajar».

Ritningar på sid. 40-41.

limmade 3x4 mm och de två undre av 3x3 mm furulister. Spanten 4a och 7a göres av 2 mm plywood. Ballastrummet mellan spant 1 och 2 klädes med 3 mm balsafak. Nosblocket göres av furu eller annat hårt trä. Kroppsfyllnaden över vingen tilltäljes av en balsakloss och limmas fast på vingen sedan denna blivit klädd. Utfyllnadens ytor mot spanten 4a och 7a klädes med 1 mm plywood. Till fäste för de gummisnoddar som skall hålla vingen, användes 1,5 mm pianotrådsbitar, vilka borras genom longerongerna enligt ritningen och fästes med lim.

Landningsskenan utgöres av en på högkant stående 3x5 mm furulist. Beträffande startkrok och kurvroderanordningarnas utförande hänvisas till detaljskissen på ritningen.

Vingen är av den traditionella Balder-typen med trapetsformade vingöron. Samtliga balkar är av furu. Spryglarna (14-17) kan göras antingen av 1 mm flygplywood eller av 1,2 mm furu- eller aspfak. Spryglarna infälles 3 mm i bakkantslisten. Skarven mellan vingens mittparti och örnen förstärkes väl, bak- och framkant med plattor av 0,5-0,8 mm celluloid, vilka lägges både på över- och undersidan, medan skarven mellan mittbalkarna förstärkes med extra mycket tjockt balsalim

som smetas på i flera omgångar. Vingspetsarna (18) göres av 1 mm plywood.

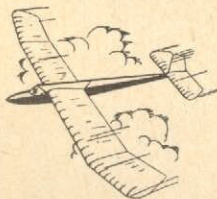
Stabilisatorn byggs helt av balsa, som bör vara av lätt, fin kvalitet. Stabilisatorspryglarna (19) göres av 2 mm och spetsarna (20) av 3 mm balsafak. Mittpartiets översida klädes med 1 mm balsafak på vilket överfenan skall limmas fast.

Fenan består av två delar, underfenan och överfenan. Underfenan, i vilken kurvrodret sitter, limmas fast på kroppen och överfenan på stabilisatorn. De göres av 2,5 resp. 1,5 mm balsafak och slipas väl i kanterna med sandpapper så att deras sektion blir strömlinjeformad.

Till klädsel av modellen bör helst användas japonsiden men även s. k. diplompapper kan användas. Klädseln impregneras fyra gånger, den första med tunt balsalim och de tre övriga gångerna med vanligt zaponlack.

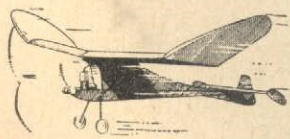
Bananen

Två säkra kalasmodeller



BEJO. Klass S-int. Spv. 158 cm. Ovanligt vacker m. nya djärva linjer. Lättbyggd. Ypperlig startförmåga o. överlägsna glideregenskaper. Har vunnit många tävlingar. Byggs m. uts. spryglar o. tryckta flak.

12.90



FRANKE. F-modell för 0,5-1,5 cc. Spv. 89 cm. Kraftig, välflygande m. snabb, stabil motorflykt och låg sjunkningshastighet. Rejal sak som redan gjort förnämliga tävlingsresultat. Kompl. byggs m. uts. spryglar och tryckta flak.

13.50

VÅR NYA 52-SIDIGA KATALOG innehåller allt en modellflygare kan önska sig. Sändes mot 50 öre i frimärken. Skriv idag!

FRANKE - SPORT

Karlstad L

Modellflygplan

reaktions- och förbränningsmotorer, materiel m. m. Illustr. prislista mot 20 öre i frimärken. Skriv i dag till

SMFK INKÖPSCENTRAL
Box 342, Göteborg 1.

Namn
Bostad
Postadr. L5



WEBRA
2,5 cm³
Diesel

Tysklands förnämsta dieselmotor

för modellflyg och modellbygge. Den uppfyller de intern. tävl.best. och väger endast 100 gr. Cylinder-vol. 2,46 cm³. Effekt. 0,22 hk vid 12.000 v/m. Hjärd: 65 mm. Längd: 45 mm. Pris kr. 60:—.

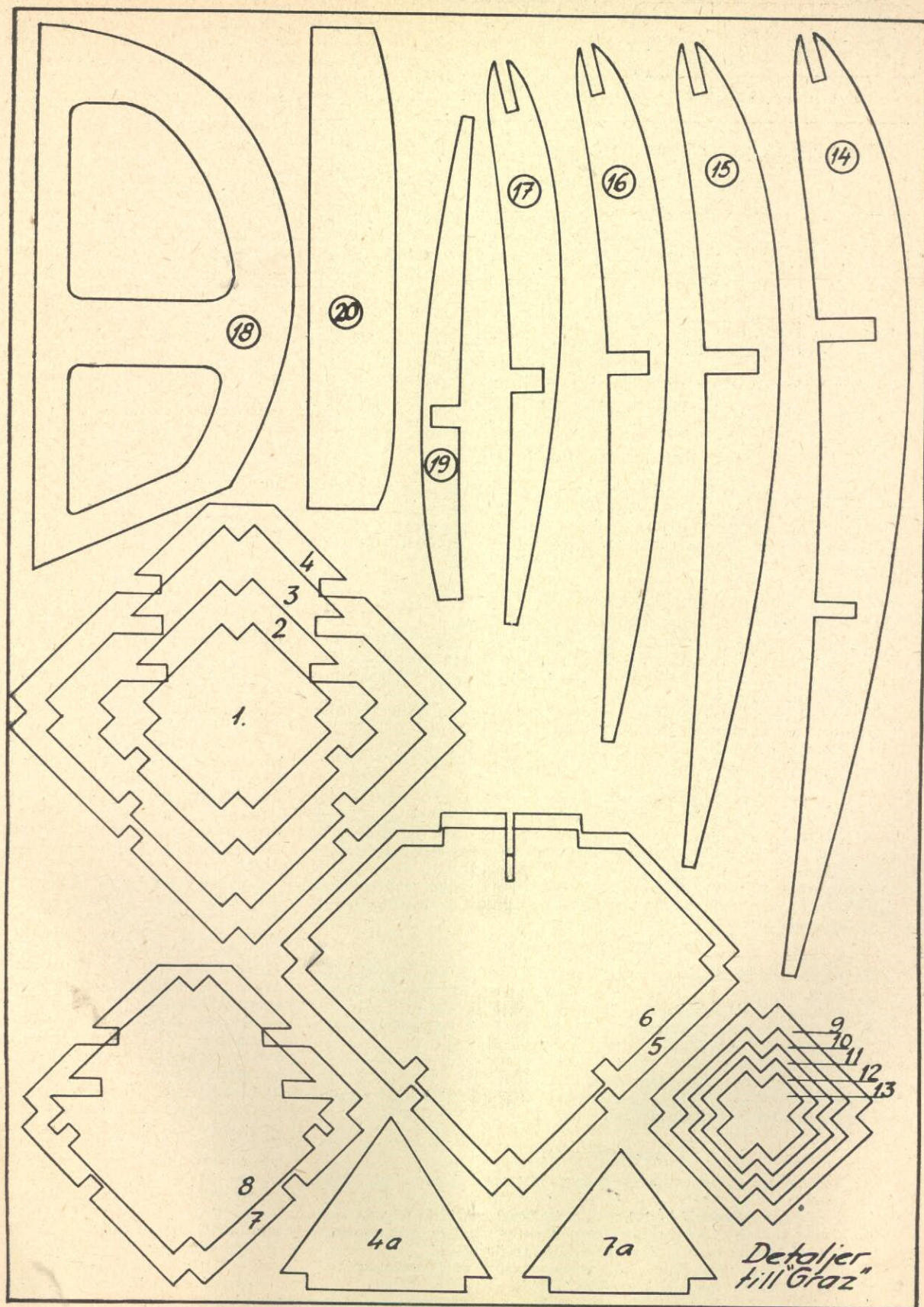
Hamo G 48, 4,7 cm³

glödstiftsmotor med samma höga kvalifikationer.

Effekt 0,4 hk vid 11.500 v/m.
Höjd: 84 mm. Längd: 88 mm.

Pris kr. 80:—.

PERMAN-MODELLER
Tranebergsvägen 93, Bromma



»Graz» är konstruerad för Looping. Eftertryck förbjudes.

NYA MEDLEMMAR:

Helge Dahlberg, Berulf Andersson, Olle Hansson, Ångelholm; Gunnar Kahlbom, Bertil Lundgren, Göteborg; Nils-Yngve Gustafsson, Roland Modin, Per-Erik

Hallonqvist, Sven-Göran Liljebäck, Karl-Axel Nordlöf, Uno Magnusson, Ragnvald Johansson, Karlsborg; Nils Henriksson, Åke Sundqvist, Lennart Larsson, Norrköping. Samtliga är fältflygare.

Lönenormer för piloter i annan yrkesmässig luftfart än linjetrafik

utgivna av Svenska Pilotföreningen.

Grundlön per månad	Tjänstetillägg per månad				
	I. Lärare		II. Trafik		Flygchefs- tillägg
	1:e	2:e	Taxi el. C-cert.	Rundfl. el. B-cert.	
850:—	170:—	115:—	190:—	115:—	200:—

Total lön består av: Grundlön plus tjänstetillägg.

Tjänstetillägg på grundlönen utgår efter den tjänst vartill pilot av LFS godkänts hos vederbörande arbetsgivare. Tillägg utgår även om pilot för tillfället ej tjänstgör i befattning vartill han godkänts. Endast ett tillägg i en av grupperna I. och II. får räknas. Är pilot inför LFS ansvarig för verksamhet tillkommer flygchefstillägg.

A. Fast anställd pilot.

Utom grundlön enligt ovanstående tabell tillkommer:

1. *Teorilektioner.* Flyglärare eller annan förare, som undervisar i teori utom tjänstetid, erhåller kr. 10:— per lektionstimme. Arvode för teorilektioner utbetalas oberoende av övriga löneförmåner.
2. *Traktamente eller måltidsersättning* utbetalas fr. o. m. 1:a dygnet utom hemorten och fördelas sålunda:
frukost kr. 2:— lunch kr. 4:—
middag kr. 7:— nattlogi kr. 14:—
helt dygn kr. 27:—
3. *Ledighet.* Pilot äger rätt uttaga minst 5 fridagar per period om 30 dagar. Fridag skall omfatta period om minst 36 timmar. Minst 1 fridag per period skall omfatta lördag kl 12.00 till söndag kl 24.00. Övriga fridagar väljes i samråd med vederbörande arbetsgivare.
4. *Semester* skall utgöra minst 20 dygn, varav minst 14 dygn skall uttagas sammanhängande per år och i samråd med vederbörande arbetsgivare.

B. Deltidsanställd pilot.

1. *Flyglärare* erhåller kr. 20:— per flygtimme vid DK-flygning samt kr. 15:— per flygtimme under elevens EK-tid. För undervisning i teori erhålles kr. 15:— per lektionstimme.
2. *Taxiförare och rundflygare* erhåller 15 % på influget bruttolopp, dock lägst kr. 30:— per tjänstgöringsdag.
3. *För samtliga grupper gäller:*
a) traktamente utbetalas enligt A 2 ovan,
b) resekostnader överstigande kr. 2:— per tjänstgöringsdag ersättes av arbetsgivaren.

C. Anmärkningar.

- a) *Andrelärare* är lärare som ej äger rätt att självständigt utbilda elever.
- b) *Ordinarie tjänstetid* är tid mellan kl 08.00 och kl 17.00 vardagar.
- c) *Övrig flygning*, som ej närmare specificerats här ovan jämföres med flygning vartill pilotens certifikat är giltigt.
- d) *Dessa lönenormer* avses bli betraktade som minimigränser.
- e) Om oklarhet råder — kontakta SPF.
- f) Aktuella från 1 maj 1952.

GRADBETECKNINGAR

SPF vill rekommendera att följande gradbeteckningar användes av piloter i yrkesmässig luftfart (ej linjefart):

B-certifikat — två ränder
C- » — tre »
Helikopterförare — tre »

HÖRT PÅ GFSU:I

(Flygelevernas färdigheter i flygning betygsättes enl. skalan 0—10. Under 5 är underkänt).

Den för sina drastiska uttryck välkände, numera avlidne kapten N. avslutade en av sina sedvanliga »utskällning efter flygning» med att tillfråga den för tillfället misshaglige:

— Vad hade Q. för flygbetyg på skolan?

Q: — 8 kapten.

N: — I h—e! De' var två nollor ovanpå varandra!

x



SFK

Stockholms Flygklubb artar sig att bli en allt livligare sammanslutning. Den slutsatsen kom man osökt till då dess flyglärare Karl-Eskil Sahlman vid en av de numera så vanliga klubbssammankomsterna redogjorde för klubbens angelägenheter och vad som hänt under de senaste sex månaderna.

Sålunda hade under tiden oktober 1951—mars 1952 flugits 600 timmar, varav drygt 157 timmar under mars. Siffrorna kanske i och för sig ej verkar så imponerande, men med tanke på att de avser den tid på året då väderleksförhållandena för sportflyget är svårast, så säger de en hel del.

Klubben har i visst avseende även utvidgat sitt verksamhetsområde i det att innevarande år i klubbens egen regi utbildats 12 stycken radiotelefonister. Detta hade skett i anslutning till skolflygningen, som visar goda tendenser att öka i omfattning. En sådan ökning måste betecknas såsom en särskilt glädjande företeelse. En god optimist skulle häri kunna spåra ett tilltagande intresse hos allmänheten för sportflyget.

Ett påtagligt bevis för en del av resultatet av skolflygningen ut-

gjorde vid sammankomsten alldeles nykläckta certifikatinnehavare. Båda var stolta och glada över att nu få börja leka tillsammans med »de stora pojkarna» men för övrigt ganska förbehållsamma i fråga om sina erfarenheter av utbildningen. Litet avsides och med ett halvt om halvt ängsligt ögonkast på sin lärare anförträdde mig emellertid den ene att nog var det skönt när han äntligen blev ensam i planet men han skulle i alla fall framdeles komma att sakna all den goda och välmänta utskällning han fått.

God flygrutin och därmed god säkerhet i luften har inte betydelse enbart för flygarna själva och deras eventuella passagerare. Detta framgick av en diskussion mellan civilingenjör Ake Hjertstrand och flyglärare Sahlman, enligt vilka det bland annat ställdes i utsikt att under vissa förutsättningar erhålla förmånligare försäkringsvillkor för klubbens flygplan, en fråga som har intresse även för övriga flygklubbar.

×

Klubbens värfest blir på Stallmästargården den 8 maj. Se till att Du inte går miste om de gommens och ögats fröjder som där kommer att bjudas. Vår klubbkamrat källarmästare Tore Wretman har då tillfälle att visa vad han går för och säkerligen behöver ingen betvivla att han kommer att göra det. Även den mest kräsne kan därför ha de största förväntningar. Ifråga om underhållningen ryktas att något särskilt är i görningen men vad det är vet jag inte själv. Kom, hör och se!

Not-Olle

»Stjärntävlingen» — Jönköpings Flygklubbs traditionella och mycket trevliga motorflygtävling om

den stiliga Stjärnpokalen (varom striden för övrigt är utomordentligt hård) går i år 14—15 juni, meddelar klubbens allt i allo »Kagge» Rydelius, trafikledare i Jönköpings-tornet. Anmälan skall vara inne två veckor före tävlingen. Det blir som vanligt dels en ankomsttävling med tidsflygning och hinderlandningsprov, dels en navigeringstävling med tidsflygning, målspaning och bedömningslandning. Av allt att döma får Jönköping också arrangera årets distriktstävling i Riksmotorflygtävlingen, som nu för första gången får nordisk final, i Oslo.

Medan vi pratar om Jönköping, kan nämnas att man vid det nyli- gen hållna årsmötet hade besök av Bertil Krokstedt, som berättade om sin flygning till Nya Zeeland i föl med en Lodestar. Denna flygning blev mycket uppmärksam, vilket den också var värd, eftersom den faktiskt var världens hittills längsta charterflygning.

×

Följande flygklubbar få i första hand den på KSAK:s uppdrag av Olle Berg konstruerade skolningsradion och tilldelas följande anropssignaler:

Aeroklubben i Malmö = SKY-2;
Eskilstuna Flygklubb = SKY-3;
Kristianstads Flygkl. = SKY-4;
Linköpings Flygklubb = SKY-5;
Norrköpings Flygklubb = SKY-6;
Sthlms Segelflygklubb = SKY-7;
Värmlands Flygklubb = SKY-8;
Västerbergslagens Flygklubb = SKY-9;
Segelflygskolan Alleberg = SKY-10;
Östersunds Flygklubb = SKY-11.

Radioanläggningarna, som tilldelas med statsbidrag och skall användas i segelflygutbildningen, beräknas bli levererade under maj.

NY HELIKOPTER I STOCKHOLM

I slutet av maj kommer en engelsk helikopter, Bristol 171, att demonstreras i Stockholm. Den är femsitsig och har tidigare utförligt beskrivits i Looping. Koptern flygs från England genom Belgien, Holland, Danmark, via Göteborg till Oslo och därifrån till Stockholm och demonstreras för intresserade. Hela flygningen rör sig om en distans på omkring 2.400 km, vilket troligen är en av de längsta helikopterflygningar som någonsin gjorts. Efter demonstrationen i Stockholm packas koptern in i en Bristol Freighter och flygs som kolli tillbaka till England.

Ytbehandling av Flygdetaljer

Förstklassigt utförande i moderna anläggningar.

A. B. FINTLINGS

Roslagsg. 33, Stockholm.

Tel. vx 23 02 80.

Ny kikare

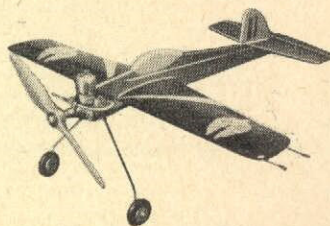
7×50 med T-optik Kr. 375:—
d:o 8×32 Kr. 185:—
mot p. f. 8 dagars returrätt.

PANTFÖRSÄLJNINGEN
Skånegatan 69, Stockholm.
Tel. 4262 90, 44 49 91.

„VESPU“

Liten men naggande god. Alla kan bygga den, passar alla motorer — mellan 0.75 — 2 cc T. ex. FROG 150, ED BEE, Elfia, Mills Javelin m. fl.

ÖNSKEMODELLEN



Spännvidd 440 mm. Kompletta byggsats med alla delar så gott som färdiga för montering. Utförlig ritning i full skala, beskrivning. Förarbetad helbalsavinge, skruv, planotrad GUMMIHJUL m. m. (Lim och färg medföljer ej)

Pris endast Kr. 7.50

Och så katalog nr. 9

Guldgruvan för varje modellflygare. Största sorteringen av byggsatser, motorer och tillbehör. Flera intrimanvisn. för diesel och glödstiftsmotorer, även bränslerec. Tips för nkontrollflygning m. m. Erh. mot 5 öre i frim.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI — MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:

..... st Vespu Kr. 7.50
..... st KATALOG 0.65
..... st SEMO BALSALIM (stor tub) 0.75

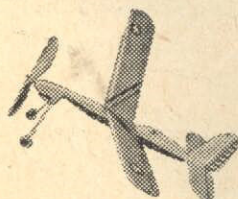
Namn

Adress

Postadr.

Skriv tydligt! TEXTA! Tack!

Looping



Fantomplanet — Cadet Fighter

stavmodell med helt ny kropps-konstruktion.

Lätt att bygga! Lätt att flyga!

En stor stavmodell med överlägsen flygförmåga. Spännvidden är 60 cm. Pris endast 3:95.

Aterförsäljare antages.

TEKNIKMODELLER
Stadshagsvägen 22, Stockholm



PASSAGERARE- GODS över hela världen

Blidberg, Metcalfe & Co., AB
Flygavd.

Stockholm, Skeppsbron 24
Tel. 20 32 41, 20 06 20

Göteborg, Skeppsbron 5-6
Tel. 13 49 60, 11 02 24

Telegram: »BLIDBERGAIR»

11.200 reguljära atlantflygningar 1951

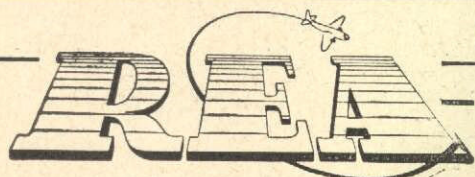
1951 var ett intensivt år för luftfarten mellan Europa och Nordamerika, framgår det av en statistik, IATA — International Air Transport Association — nu låtit publicera. Sammanlagt utfördes 11.200 flygningar över Nordatlanten, d. v. s. i genomsnitt 30 per dag eller omkring 200 i veckan. Detta betyder att det i varje ögonblick under året befann sig minst 18 flygplan i luften på väg till eller ifrån USA. På dessa flygningar befordrades 340.000 passagerare, d. v. s. 34 procent av den totala resandeströmmen mellan Europa och Nordamerika.

×

★ **SAS BULLETIN** heter en tidning som SAS nu börjat utge och som skall utkomma en gång varannan månad. Det är en ren personaltidning avsedd för SAS 6.600 anställda och skrivs på inte mindre än fem språk: danska, norska, svenska, engelska och »sasperanto». Så sägs det nämligen i ledaren i premiärnumret, men där hittar vi även notiser på tyska, så språkförbistringen är påtaglig. Stoffet till tidningen kommer från regionerna och från huvudkontoret. Listan på tidningens korrespondenter är minst sagt imponerande eftersom de flesta av världens stora städer finns med där, d. v. s. SAS-stationerna. Ansvarig utgivare är SAS public-relation-chef Gunnar Knutsson.

×

Blériot-medaljen har av FAI för året tilldelats fransmannen Albert Rebillon för hans distansrekord i minsta sportplansklassen (under 500 kg startvikt) på 1.826 km. Lilienthal-medaljen har tilldelats den franska segelflygerskan Choismet-Gohard för hennes uthållighetsrekord i tvåsitsare för damer på 28 tim 41 min, som hon satte i november förra året tillsammans med landsmaninnan Yvette Mazellier.



gerar Ni
POSITIVT
inför detta märke



Då vet Ni också att
**VÄSTMANLANDS
FOLKBLAD**

Västerås

Tel. 37890

*är länets största kvällstidning
och en tidning med flykt över*



*Goda varor
till låga priser*

ÅHLÉN & HOLM AB

STOCKHOLM 20



nytt från KSAK

Red.: G. H. Dérantz

45:e FAI-KONGRESSEN

Vid 1952 års ordinarie FAI-kongress i Madrid 3—11 maj kommer sex inträdesansökningar att behandlas. Det är aeroklubbarna i Venezuela, Columbia, Mexico, Nya Zeeland, Spanska Guinea och Spanska Marocko som önskar inträde i FAI.

Nya statuter för FAI har föreslagits. Man avser bl. a. att införa tre kategorier av medlemmar, aktiva medlemmar, associerade medlemmar och hedersmedlemmar. Det föreligger vidare ett förslag till omorganisation av FAI:s ledning. I stället för de många vicepresidenterna skulle presidenten tillsammans med föreslagna tre vicepresidenter bilda ett verkställande utskott, som jämte generaldirektören och skattmästaren skulle utgöra FAI-byrån.

För att förbilliga det internationella samarbetet har föreslagits, att ordinarie FAI-kongress i fortsättningen skall hållas vartannat år och en arbetskongress i Paris vartannat. Kommittékongresser skall enligt förslaget hållas vid behov och förläggas till platser dit ledamöterna kan väntas infinna sig i andra ärenden.

Kongressen kommer som vanligt att utdela FAI:s guldmedalj, de la Vaulx' medalj, Louis Blériots medalj och Lilienthal-medaljen. Jugoslavien har föreslagit instiftandet av ett FAI:s Förtjänsttecken.

På Sportkommissionens föredragningslista står revidering av Code Sportif och fastställande av Code Sportif för segelflyget. Vidare kommer man att behandla det förslag till en jorden-runt-tävling som väcktes i Bryssel.

Turistflygkommissionen kommer (som vanligt) att diskutera carnéfrågan och en del andra mer eller mindre stående frågor.

I modellflygkommissionen planeras ändring i den nyligen fastställda Code Sportif för modellflyget.

REVISION AV MEDICINALFORDRINGAR

KSAK har till Medicinalstyrelsen ingivit ett förslag om revidering av Styrelsens författning 1939 nr 70, ser. A. Förslaget har gjorts upp inom KSAK:s kommitté för hjälpflyg och flygmedicin.

I förslaget begärs att förnyad

läkarundersökning för privat- och segelflygare endast skall behövas ske vartannat år. (I enlighet med gällande internationella standardbestämmelser.) Vidare föreslås vissa lättnader i färgsinneskraven för privat-, ensam- och segelflygare. Slutligen har KSAK hemställt att Medicinalstyrelsen skall söka få till stånd en ändring i ICAO:s förslag till standard i avseende på synskärpefordringarna.

KSAK:s KOMMITTÉ FÖR HJÄLPFLYG OCH FLYGMEDICIN,

som tidigare kallades KSAK:s hjälpflygkommitté, har nu på allvar tagit itu med de flygmedicinska problemen, meddelar ordföranden dr Nils Sundgren.

Primäruppgiften för kommittén är att fungera som ett rådgivande organ i flygmedicinska frågor av betydelse för privatflyget. Dess andra huvuduppgift är att bevaka privatflygets intressen på det flygmedicinska området.

Kommittén har förklarat sig beredd att med råd bistå även de enskilda privatflygare, som har problem på det flygmedicinska området.

POSTUMT GULD TILL ÖVGÅRD

KSAK har tilldelat Karl-Erik Övgård sin guldplakett med följande inskription:

Till minne av Fil. Kand. K.-E. Övgård för hängiven forskning i segelflygets tjänst. Kungl. Svenska Aeroklubben den 28.3.1952.

SEGELFLYGARTING I MAJ

KSAK har kallat Sveriges segelflygare till ett ting i Stock-

holm 17—18 maj. Lokal blir Luftfartsstyrelsens samlingssal, Rålambsvägen 3—5. Programmet kommer att omfatta frågor som rör tävlingar, utbildning och annan segelflygverksamhet. Klubbarna har uppmärksamats att insända förslag till diskussionsämnen. KSAK kommer för sin del att uppsätta förslaget att bilda en särskild tävlingsorganisation för segelflyget i likhet med vad som beslutats för modellflyget.

RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN

Till överledare för Rikssegelflygtävlingen Guldvingen har KSAK utsett civilingenjör S. A. Hansson och trafikinspektör J. G. Karlsson. Som tävlingsledare fungerar i. instruktören L. Ståhlfors.

LOOPINGS POKAL

KSAK:s officiella organ har ställt ett vandringspris till förfogande för Rikssegelflygtävlingen. Vandringspriset har placerats i lagtävlingens hastighetsmoment.

GIK I JÖNKÖPING

Den första av de planerade glidflyginstruktörskurserna kunde inte bli av på grund av för få deltagare. Till GIK II, som program enligt genomföres 18 maj—7 juni har följande deltagare uttagits:

J. Ahlström, Norrköpings Fk, E. L. Andersson, Aeroklubben i Göteborg, A. W. Axelsson, Värmlands Fk, P. S. Bergkvist, Kristianstads Fk, Th. Ekwall, Uppsala Fk, L. E. Eriksson, Östra Sörmlands Fk, S. A. Svensson, Luleå Fk, L. O. Wallin, Gotlands Fk, T. Astrand, Gotlands Fk.

Dessutom kommer följande ele-

Segelflyg-VM

KSAK har preliminärt anmält följande svenskar till deltagande i VM 3—13 juli på spanska aeroklubbens flygplats, Carabanchel Alto i Madrid.

Ledare:

Trafikinspektör J. G. Karlsson.

Piloter:

Lag I: Billy Nilsson, Örnsköldsvik.

Lag II: Tage Löf, Stockholm.

Lag III: Laroy Månsson, Klippan.

Medhjälpare:

Olle Berg, Stockholm.

Gösta Johansson, F 18.

Otto von Köhler, Stockholm.

Yngve Lindgren, Falköping.

Ernst Magnusson, Stockholm.

Albert Olhager, Stockholm.

Gösta Sjöblom, Örnsköldsvik.

Karl O. Söderlund, Örnsköldsvik.

Torgny Söderström, Örnsköldsvik.

Börje Wallin, Ljungbyhed.

Samtliga deltagare kommer att samlas till ett möte i Stockholm för genomgång av regler och bestämmelser och övriga för resan nödvändiga åtgärder.

Inryckning sker till Alleberg den 14 juni och resan anträdes den 16 juni med beräknad ankomst till Madrid den 24 juni. Återkomst till Sverige omkring den 20 juli.

Spanska aeroklubben har ordnat med en restaurang på flygplatsen som serverar lunch och aftonmåltid gratis till dem som deltar i tävlingen. Logi kommer att anordnas för c:a 6:50 kr. per dag och person. Kostnaden för logi under hela tävlingstiden kommer sålunda att understiga 100 svenska kronor per deltagare.

ver att antagas om de inom föreskriven tid klarat sina S-certifikat: H. Blinge, Jönköpings Fk, J. Falkstadh, Blekinge Fk, B. G. Göransson, Arboga Fk, L. Jönsson, Jönköpings Fk.

Kurschef blir Lennart Ståhlfors med K. G. Klevstigh som biträdande instruktör.

SUNDSVALL BYGGER »SG»

En till 30 % färdigställd byggsats till »SG-38» har av KSAK överflyttats till Sundsvalls Flygsällskap från Härnösands Flygklubb, som inte längre tillhör KSAK.

VAGFLUGET SILVER-C I ÅRE

Enbart under själva påskhelgen hann årets segelflygexpedition i Åre att med en Weihe, en Kranich, två Grunau Baby och en Baby-Falken avverka 80 timmars effektiv flygtid. Vädret medgav inte flygning på större höjd än 4-5.000 meter.

Den bästa prestationen gjorde gruppchefen i Östersunds flygklubb, Åke Johnsson, som tog sitt silver-C i lävågor, det första i sitt slag i vårt land. Han klättrade i Baby Falken upp till 4.000 meter (höjden) och flög på 35 minuter (!) de 8,5 milen till Östersund (sträckan). Följande dag gjorde han en uthållighetsflygning med vägkontakt från hang (tiden).

DIPLOMJUBELIUM

Det 6000:e A-diplomet utfärdades av KSAK den 19/4 för bilelek-

trikern Lars-Erik Henry Ahlerup från Aeroklubben i Malmö, född den 1 januari 1933. Antalet B-diplom var samma dag 3.590 och antalet C-diplom 2.194.

ARTALSMÄRKENA KLARA

KSAK:s nya årtalsmärken för segelflygare finns nu i lager. Som tidigare meddelats finns märket i tre valörer (brons, silver och guld). Samtliga kostar 7:50 pr st.

RADIOTELEFONIKURSERNA

KSAK:s weekendkurs i radiotelefoni 3/5-4/5 startade med 16 elever, sedan kursledningen måst säga nej till flera efteranmälningar. På grund av det påfallande stora intresset kommer kursledningen att snarast försöka få till stånd en ny kurs. Detta kan dock knappast ske förrän i höst.

RIKSMOTOR

Årets riksmotorflygtävling kommer att följa i stort sett samma regler som fjolårets tävling och avslutas med final den 17 augusti (reservdag 23 augusti) i Arboga. Flygklubbarna inom distrikten får själva välja den dag, då distriktstävlingen för uttagning till finalen skall anordnas.

NORDISKT VANDRINGSPRIS FRÅN SAS

SAS har lovat ställa ett vandningspris till KSAK:s förfogande som skall uppsättas i Nordiska Motorflygtävlingen och som skall tilldelas segrande nationslag.

NY LÄROBOK FRÅN FV

Flygvapnet har utgivit en ny lärobok i Luftnavigation och Instrumentflygning, utarbetad av Torsten Frändén† och Åke Sundquist. Boken på omkring 450 sidor är inbunden och mycket rikt illustrerad. Klubbarna och deras medlemmar kan köpa den från Flygvapnet för ett pris av 10 kronor.

WAKEFIELD/VM

KSAK distribuerade den 7 april inbjudningar gällande Wakefield till samtliga FAI-anslutna organisationer. Anmälningar har begärts till den 10 juni. Sedan FAI medgivit att KSAK tillämpar den i modellflygkommissionen antagna principen att deltagarna själva skall svara för sina kostnader, har KSAK meddelat att även de län-der som sänder modeller att flygas av »proxies» skall betala en viss summa för omkostnaderna. De svenska proxyflygare som deltar kan därför påräkna att åtminstone i viss utsträckning få sina omkostnader (resor och uppehålle) täckta.

MAGERT UK-MATERIAL

Till modellflygets uttagningskommitté för sommarens tävlingar har det visserligen kommit in en del förslag från klubbarna men tyvärr alltför litet. Något urval kan det f. n. inte bli tal om, möjligen upprättande av en rangordning för dem som redan är anmälda. F. ö. saknas många av våra verkliga storstjärnor bland de föreslagna. Det är nödvändigt att klubbarna rycker upp sig och skickar in förslag till »Modellflygets UK, G. H. Dérantz, Malm-skillnadsgatan 27, Stockholm».

Res med Looping till Spanien!

Looping planerar i samarbete med AB Linjebuss en sällskapsresa till Spanien och segelflyg-VM.

På nedresan beräknas ett dygns »vila» i Paris. På återresan möjlighet till Atlant-bad. En av Loopings spansktalande medarbetare kommer ev. att tjänstgöra som reseledare.

Kostnad inkl. mat, logi etc. cirka 1.200 kr.

Anmäl intresse omedelbart, helst per brev, till Looping,

Box 3063, Stockholm 3.

Begränsat antal platser.

Landningsradar . . .

Forts. fr. sid. 15.

mindre flygplats är det säkerligen möjligt att klara sig med endast en man vid låg trafikintensitet. Priset för en SRE är beroende på vilka finesser den förses med men det förefaller inte omöjligt att en för i varje fall mindre flygplatser tillräckligt bra typ skall kunna framställas för ca 100.000 kronor. Frågan är om inte jämförelsen med ARAA i så fall utfaller till SRE:s fördel.

Den idé som ARAA bygger på är utan tvivel intressant och även om systemet i sin nuvarande form kanske inte är något för svenskt civilflyg kan det tänkas att det utvecklas så att det blir mer tilltalande. Det är i alla fall värt att följas och bör inte glömmas bort när man diskuterar lämpligt inflygningssystem för en viss flygplats.

Är vårt luftvärn . . .

Forts. från sid. 5

man nu endast tänka sig teletekniska motmedel mot styrda robotar samt den sista utvägen att söka förstöra utskjutningsstationerna. Luftvärnets viktigaste mål är ännu så länge attack- och bombflygplanen samt i viss mån jaktflygplanen.

Vårt eget luftvärn

Hur är det då med det svenska luftvärnets modernitet och ändamålsenlighet? Om man undantar radarutrustningen har pjäserna modellår 1936—1942. På den tiden räknade man med målfarter på max 100—125 m/sek. Det finns nu reabombplan, som gör upp emot 300 m/sek. Trots vissa förbättringar måste man nog säga, att materielen inte är fullt modern.

Nu förhåller det sig emellertid så, att vår välkända »vapensmedja», A.-B. Bofors har fortsatt att hålla sig på toppen när det gäller luftvärnsvapen och konstruerat två nya pjästyper av högsta klass,

den maskinriktade 57 mm lvakan samt en 12 cm maskinriktad lvakan. Mången kanske tror att det är ett tryckfel, när de ser 12 cm lvakan. Men det är icke desto mindre sant, att man lyckats konstruera en pjäs med så grov kaliber som automatkanon.

Vad vore naturligare än att dessa förnämliga luftvärnspjäser tillfördes vårt eget luftvärn, ju förr desto hellre. Man får inte enbart stirra sig blind på flygstriidskrafternas snabba utveckling och därvidlag glömma bort, hur anfall mot mindre, icke strategiska mål kommer att te sig inom en över-skådlig framtid. Vårt eget jaktflyg kan ju inte räkna till att försvara hela vårt avlånga land med de sårbara kommunikationerna från Norrland söderut. Dessutom är det nog av nytta att ha ett effektivt luftvärn, som kan svara för skyddet av hemorten på höjder under 10.000 m, medan jaktflyget är upptaget på större höjder. Det vore synd om Bofors tillverkningskapacitet inte kommer till användning för vår egen del, innan beställningar från utlandet upptar denna och medför, att våra egna leveranser blir ställda på framtiden, om statsmakterna vän-tal alltför länge med att fatta beslut.



Den erkända sjukkassan GER DIG

- Sjukpenning från 1:— till 6:— per dag
- Barntillägg på sjukpenningen
- Fri intagning och vård på sjukhus
- Läkarvårdersättning
- Ersättning för läkemedel
- Barnförsäkring
- Moderskapshjälp med 125:--

Västmanlands län
erkända centralsjukhus

VÄSTERAS
Telefon 375 60 (växel)

Segelflyg i sommar!

DK-kurser till sänkta priser

i 1952 års Allebergs-prospekt

BEGÄR I GODTID ALLA UPPLYSNINGAR



FRÅN KSAK

DU som tänker börja segelflyga, sänd in kupongen i dag. Räkna ut själv att Du nu kan få Din grundläggande flygutbildning till ett resonabelt pris. Du har goda möjligheter att fortsätta flyga efter utbildningen. Det nya Allebergs-prospektet ger Dig alla upplysningar

KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm
Sänd mig kostnadsfritt 1952 års Allebergs-prospekt.

Namn:

Adress:

Ort:



AKTIEBOLAGET SVENSKA SHELL