LOOPING

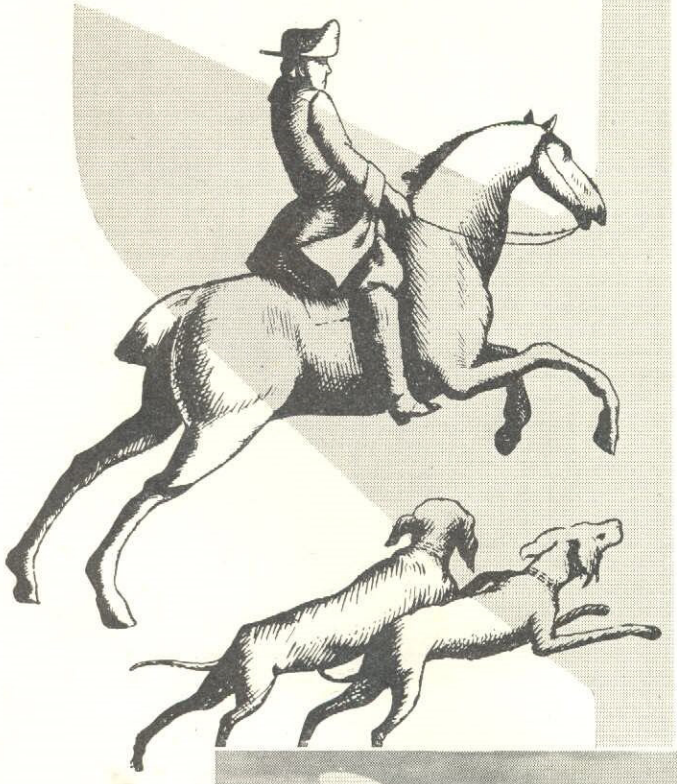
ATTACK I GRYNINGEN

1
Jan. 1954

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Pris 90 öre
I Finland 90 fmk
I Danmark 1: 75
I Norge 1: 80

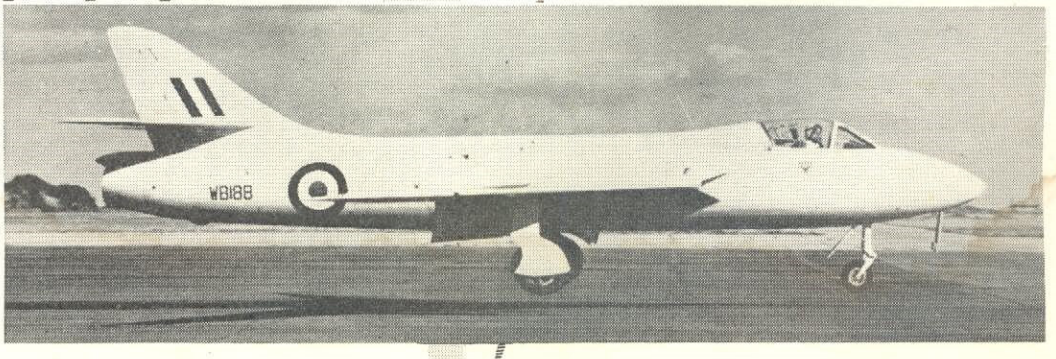
"Efter slutad jakt"...



landar Hawker Hunter och tar mark mjukt och lätt — en perfekt landning med piloternas idealflygplan. Hawker Hunter är utan tvivel världens förnämsta jaktplan; lättflugen, kraftigt beväpnad, med överljudsfart och utomordentlig manöverförmåga. Hunter tillverkas nu med högsta prioritet för R.A.F. och stora amerikanska beställningar har placerats för Atlantpaktens räkning.

HAWKER AIRCRAFT LTD.,
Kingston-on-Thames and Blackpool

Medlem av Hawker Siddeley-Gruppen. Pionjärer... och ledande inom världsflyget



Looping

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben
Svenska Pilotföreningen

Redaktör och ansvarig utgivare: YNGVE NORRVI
Organisations- o. annonschef: BIRGER GRIPSTAD
Tel. 63 00 20 - Postgiro 45 35 30 - Postadr.: Box 3063, Sthlm 3

YNGVE NORRVIS FÖRLAG
Box 3063 — Stockholm 3
EFTERTYCK FÖRBJUDES
AB Godvil, Sthlm 1954

Prenumeration: Helår 9:50. Halvår 5:—. Prenumeration kan ske genom inbetalning på postgirokonto 45 35 30. Ange på talongen från vilket nummer tidningen önskas

1 ÅRG. 4 JAN. 1954

Kan man begära mera?

Rymdresor diskuterades nyligen i ett sällskap dit ett par i hithörande ting initierade personer inbjudits för att orientera om de tekniska möjligheter som finns för människan att förflytta sig ut i världsrymden. Man fick veta dels att det tornar upp sig tekniska problem av oanad väldighet, dels att det tydligen arbetas rätt ivrigt på lösandet av dessa problem. Orienteringen lämnades närmast i form av en saklig värdering av de resultat som hittills uppnåtts och de tekniska — och ekonomiska — förutsättningar man kan räkna med inom en överskådlig framtid för att möjliggöra en färd ut i världsrymden.

Orienteringen gav ytterligare stöd för den uppfattningen att problemet tydligen kan lösas tekniskt — i sinom tid. Men den underströk också att det inte bara är ett tekniskt problem utan också ett ekonomiskt. Och att det kanske blir svårare att lösa det ekonomiska än det tekniska.

Informatörerna sökte också komma fram till en motivering för ett så oerhört dyrbart företag som en resa exempelvis till månen eller etablerandet av en observationssatellit utanför jorden skulle bli. Man fann ingen godtagbar motivering. De ekonomiska uppoffringarna på ett sådant företag skulle bli så enorma, att de på intet vis kunde täckas av de resultat man kunde tänkas nå.

Det är föga troligt att en satellit skulle kunna utgöra en militär tillgång av något större värde, sades det. Den skulle heller knappast vara av ett så stort värde för naturvetenskaparna, astronomer, strålforskare, meteorologer m. fl. att de väldiga kostnaderna kunde motiveras.

Detta låter sig naturligtvis sägas. Men ligger det i verkligheten till på det viset att man låter nedslående ekonomiska kalkyler sätta stopp för vetenskaplig och teknisk forskning?

Det rymdresediskuterande sällskapet den här gången lutade nog åt den uppfattningen att man redan på nuvarande stadium borde avbryta försöken att tränga ut i världsrymden, eftersom det redan nu kunde konstateras att företaget inte kommer att kunna ekonomiskt motiveras. En representativ person i samlingen sammanfattade sin syn på saken på ungefär följande sätt:

— Utvecklingen har nått så långt att vi borde vara nöjda. Flyget har utvecklats så fantastiskt att vi nu inte kan begära mera. Raketforskningen i samband med rymdreseprojekten kan inte föra oss mycket längre. Vi flyger nu Stockholm—New York på mindre än ett dygn och kommer inom ganska kort tid att kunna göra denna resa på två tredjedels dygn eller mindre. Kan vi begära mera?

Naturligtvis borde vi vara nöjda. Det är onekligen en behaglig tanke detta; nu har vi nått fram till den tekniska utvecklingens yttersta gräns. Nu behöver vi inte bekymra oss längre för detta. Nu kan vi i godan ro njuta frukterna av vad männen före oss hittade på...

Och när vi tänkt tanken så långt, märker vi hur ohållbar den i själva verket är rent mänskligt. Vi kan helt enkelt inte stanna. Eller kan vi det? Vad skulle det innebära om alla människor på en gång fick uppfattningen att utvecklingens yttersta gräns var nådd och beslöt handla därefter? Skulle det betyda att vi stannade på det utvecklingsstadium där vi nu befinner oss? Skulle det inte i stället betyda att människan kanske redan på en generation bragtes tillbaka till ett utvecklingsstadium mycket långt under det vi nu befinner oss på? Och detta inte bara tekniskt utan också kulturellt, socialt och ekonomiskt?

Man kan ha vilken moralisk uppfattning som helst om den tekniska utvecklingen. Man kan fördöma atombomber och andra förstörelseredskap som tekniken givit oss men man kan inte komma undan den naturliga drift som ligger i varje mänsklig individ att komma längre. Och man kan inte heller se målet för denna drift.

När vi börjar skönja detta mål, då har vi fått svar på frågan: Kan man begära mera? Och då kanske man kan — men inte får.

Det finns tecken som tyder på en begynnande utvecklingströtthet, en utvecklingsdefaitism om man så vill. Den kan vara förklarlig efter det stormanlopp mot utvecklingens höjder som vi gjort. Frågan är dock om inte en sådan defaitism kan bli lika farlig för vår kultur som någonsin atombomben.

Drömmen om att utforska rymden är lika gammal som människan. De tekniska möjligheterna att ta det första lilla tuppfjätet ut i oändligheten står kanske snart till vårt förfogande. Vi har upphört att vara människor om vi tvekade ta steget. Vi har inte tvekat hittills.

Men vi gör oss omöjliga inför oss själva om vi anser något pris vara för högt för mera kunskap om den värld vi lever i.

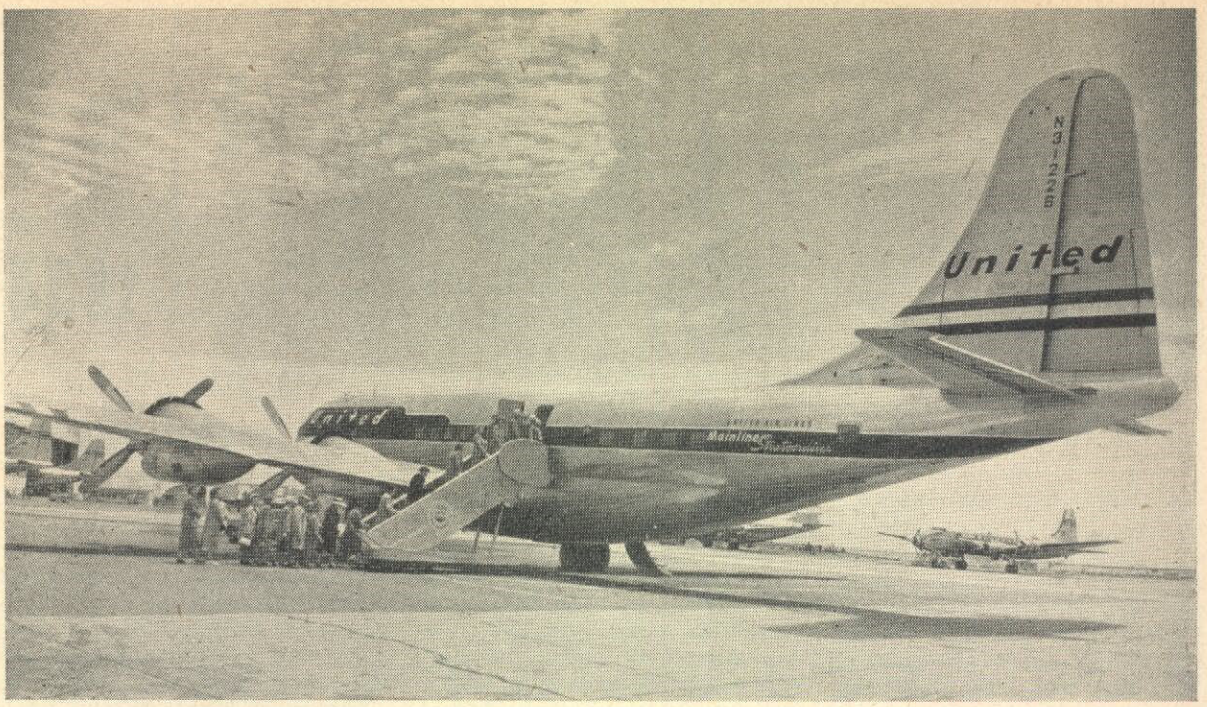
Är priset så högt att vi inte kan betala det, då får vi arbeta på att sänka det.

Vi har verkligen rätt att begära mera — av oss själva.

— — — — — — — — — — —

OMSLAGSBILDEN

är ett praktfullt kameraskott mot en Northrop Scorpion F-89 som just låter glödande bly flöda ur sina sex 20-millimeters kanoner mot ett mål någonstans.



YNGVE NORRVI lämnar en intressant skildring av det storindustriella amerikanska trafikflyget

ATT FLYGA

Moderna människor får ingen egentlig uppfattning om avstånd. Hör här; klockan 16 var vi på Bromma, vägde in vårt bagage och hann med både att dricka en kopp kaffe och sno undan de sista samtalen med familj och medarbetare före passvisering, valutakontroll och slutlig bordning av "Royal Viking", som stod där tunglastad på plattan. Klockan 17 eller litet över låg vi i luften och en dryg timme senare var vi i Köpenhamn och fick oss en flaska gott öl. Iväg igen och kort mellanlandning i Hamburg och så spik på Prestwick i Skottland. Mitt i natten damp vi ner där och fick en wiskypinne medan vi skrev vykort till familjen, läste skotska magasin och sträckte på benen. Under tiden fylldes tankarna på vårt plan som också fick sig en noggrann kontroll och delvis ny besättning. Och sedan kurs västerut. Tretton timmar senare landade vi på Idlewild i New York. Vi hade struntat i mellanlandning på New Foundland och gått raka spåret med fin medvind från ett lågtryck på Atlanten. Tjugotvå timmar efter kaffefesten på Bromma utbytte vi lustigheter med amerikanska tullen på Idlewild.

Jag kommer att tänka på Vilhelm Mobergs tjusiga "Utvandrarna" och berättelsen om våra farföräldrars strapatsrika resa till nya världen för 100 år sedan. Tre månader tog det på den tiden. Nu reser man till Amerika på mindre än ett dygn och mår dessutom som en kung under tiden. Hem reser man på 18—19 timmar New York—Bromma. Undra på att man förlorar respekten för avstånd.

Samma historia i USA, där flyget verkligen blivit en storindustri, inte bara i fabrikerna utan i lika hög grad i luften. Amerikanerna flyger mycket mer än européerna, kanske delvis beroende på att nationsgränserna inte sätter upp några tull- och passhinder men också på att amerikanska kontinenten verkligen är en stor kontinent med avstånd som man till en början vägrar tro på men som man ganska snart kommer underfund med är nog så verkliga — och väldiga. Naturligtvis beror den flitiga flygfrekvensen också på att Amerika är ett land med en stor befolkning och en befolkning som vill komma fort fram. Därigenom har flyget fått sin stora chans och även utnyttjat den.

Vår resa i USA gick efter följande route (utvikningar med andra transportmedel inte angivna här): New York — Chicago — Los Angeles — San Francisco — Seattle — Denver — Chicago — Detroit — Philadelphia — New York. På samtliga dessa flygningar fanns inte en enda plats

I USA

Amerikanska trafikflyget är en jätteindustri stadd i våldsam utveckling. Även amerikanerna dras med långa avstånd och busstransporter till flygplatserna, där det också kan hända att man får ställa sig i kö för att försöka komma över en ledig plats i något plan. Det finns dock all chans att man skall lyckas: Var sjunde sekund dygnet runt, året rund, startar och landar ett trafikflygplan i USA. Reguljär flygförbindelse finns mellan 600 städer och enbart på flygplatsen Midway expedierar de filbunkslugna trafikledarna plan med över fem miljoner passagerare per år. De överväldigande siffrorna beror på att amerikanerna är ett folk som vill komma fort fram och därför helt naturligt väljer flyget, även om flygvärdinnorna "over there" börjat bli något mer återhållsamt glamourösa . . .

tvungen att plötsligt fara till Washington från New York för att klara upp några tillståndshistorier. Jag löste en tur- och returbiljett hos SAS för ett amerikanskt bolag, fick en överbliven plats per telefon och jagade iväg till La Guardia och var en stund senare i Washington. Flygtiden dit är drygt en timme. Eftersom jag inte visste hur långvarig min vistelse i Washington skulle bli, kunde jag inte omedelbart boka returplats till New York, där jag måste vara tillbaka före kvällen för ett sammanträde. Jag resonerade som så, att det går så många plan till New York, så det bör inte bli någon svårighet. Men ack vad jag bedrog mig. Vid halvfemtiden på eftermiddagen var jag tillbaka på Washington Airport och bad om en plats. Man beklagade mycket, men tyvärr fanns det ingen plats i det planet och inte i det och . . . men ställ er i kön vid "stand by" så ordnar det sig nog.

Och det ordnade sig verkligen. Klockan strax efter sju på kvällen lyckades jag verkligen smita med ett plan, men på den tiden hade minst tio flygplan avgått till New York fullastade och kön vid "stand by" var lika stor när jag hastade ut genom grinden till mitt plan, som när jag ställde mig i den — bara med den skillnaden att den bestod av fullständigt nytt folk.

Vanligaste sättet att resa i USA är som här att åka tåg, det billigaste är som här att åka buss — man kan komma med Greyhound-bussarna så gott som vart som helst på hela kontinenten till mycket låga priser — men det bekvämaste och snabbaste är förstås flyget, som dessutom håller så pass låga priser att järnvägarna verkligen fått konkurrens främst när det gäller långlinjerna.

Siffrorna för det amerikanska trafigflyget inom kontinenten är så pass väldiga att de i många fall inte låter sig jämföras med europeiska och naturligtvis inte med svenska.

Amerikanskt reguljärt trafikflyg har i dag ca 1200 två- och fyrmotoriga flygplan som flyger över 1 miljon miles om dagen året runt (över 1,6 miljoner km). En start och landning sker i genomsnitt var 7:e sekund dygnet och året runt. Antalet anställda (själva flygindustrin oräknad) uppgår till ca 80.000. Över 600 amerikanska städer har reguljär flygtrafik. Under 1953 transporterade enbart det amerikanska inrikesflyget i runt tal 30 miljoner passagerare och producerade cirka 15 miljarder passagerarmiles eller i runda siffror 24 miljarder passagerarkilometer.

Besöken i de amerikanska trafikflygplatsernas kontrolltorn var intressanta på sitt sätt. Inte för att principen för flygtrafikledning är annorlunda i Amerika än på andra håll men därför att det var äkta amerikansk stämning i vartenda torn. Och med amerikansk stämning menar jag inte rush och stim och skrik och stoj utan ett tillstånd som närmast kan karakteriseras som flegmatiskt. Tag exempelvis Midway, flyg-

ledig. Vid ett par tillfällen råkade det bli så att vi skulle ha sällskap med en annan person men det var i de flesta fall omöjligt att få plats för honom på parallellinjerna. Och i samtliga fall utom två hölls tidtabellen perfekt. Ett stort oväder på västkusten rubbade cirklarna på flygningen Denver—Chicago och föranledde drygt två timmars försening och samma oväder föranledde senare en ordentlig försening på resan Detroit—New York. Men vi kom fram ordentligt.

En betecknande episod om trängseln på flyglinjerna är värd att berätta. Jag blev vid ett tillfälle

Stationsbyggnaderna med kontrolltornet i mitten på Midway Airport vid Chicago, världens livligaste trafikflygplats med över 5 miljoner passagerare om året

Flygbolagens skyltar och reklam sätter sin prägel på stadsbilden i dagens Amerika. Här en gata i Hollywood

platsen vid Chicago, troligen världens stimmigaste och mest frekventerade med 5.488.549 passagerare under 1952 och 8 miljoner väntade per år innan 1960. Där startar och landar flygplan så gott som varenda minut. När det vill sig riktigt väl sker starter och landningar parallellt. Flygplatsen är inte särskilt stor och inflygningsförhållandena rakt över stadsbebyggelse som går ända inpå gränsmarkeringarna är om inte miserabla så dock dåliga. Längsta banan är bara 1800 meter, den är utrustad med ILS men mitt i flygriktningen har man byggt en fabrik med fyra eller fem ordentligt höga skorstenar på inte alltför långt avstånd från fältgränsen.

Flygförhållandena på Midway är som sagt inte precis idealiska och trafikledningen har mycket att göra. Men tro inte att det förekom någon hets i tornet. Vi kom ett gäng på fyra personer och trängde oss in i glasburen, och fyllde upp den väl. De tre trafikledarna lät sig intet bekomma. De drack kaffe, rökte cigarretter och var vänliga på samma gång som de dirigerade den aldrig sinande strömmen av DC-6:or, Constellations, Stratocruisers, Convairs och en och annan liten Bonanza eller Cessna. Det var det förklarade lugnet och den stora precisionen.

Och samma sak upptäckte jag i de övriga torn jag fick nöjet att besöka. På Idlewild, flygplatsen utanför New York där all världens internationella flyglinjer möts, satt två trafikledare i det väldiga tornet mitt ute på sandslätten och fick tid över att prata trots stor trafik. Samma sak på Stapledon i Denver, där jag för första gången såg systemet med starter och landningar i olika riktningar — nästan samtidigt för att fördela trafiken i varvet. Där var en mycket stor trafik vid det tillfälle jag var där. Tolv flygplan i luften runt fältet på väg upp eller ner och minst lika många på marken på väg ut eller in. Två trafikledare av filbunkstyp höll hela denna trafikkaka mycket väl i sin hand och hann dessutom med att hela tiden prata med kollegerna på det mycket närbelägna flygvapenfältet med utbildning som främsta uppgift. Avståndet mellan den civila och den militära flygplatsen är ungefär detsamma som mellan Bromma och Barkarby, vilket enligt trafikledarna på Stapledon då och då förorsakar att kärror destinerade till militärfältet landar på Stapledon, dvs. tar fel på plats.

Syn för sägen fick jag ögonblicket efter att denna uppgift lämnats, då en F-86 gjorde en "touch and go" på Stapledon mitt för näsan på mig och trafikledningen och under pådraget stillsamt bad om ursäkt för att han sökt landa på fel fält...

Servicen på de amerikanska planen är mycket väl genomtänkt men kanske inte alltid lika personlig som på de skandinaviska. Jag tror man blir litet bortskämd med den SAS-ska personligheten, vilken blivit berömd bland flygande folk i USA och säkerligen i högsta grad bidragit till att göra det skandinaviska flygbolaget så populärt bland amerikanerna. Så herrar pursers och fröknar flygvärdinnor på SAS-planen kan känna sig som tämligen viktiga kuggar i det stora maskineriet och kuggar som är ytterst känsliga. En enda snorkig gest — som naturligtvis kan vara både förklarlig och förståelig — kan betyda mycket i det långa loppet.

Jag tror inte att de europeiska flygbolagen har så mycket att lära av de amerikanska när det gäller servicen i luften, men däremot kanske i någon mån när det gäller passagerarservicen på marken. Jag vill inte säga att den amerikanska markservicen är bättre men den är effektivare så där i största allmänhet och tar kanske mera sikte på att underlätta framkomligheten för folk som reser i affärer. Det finns alltid gott om bärare, det är lätt att få förbindelse med stadscentrum antingen med bussar eller taxi. Det är mycket enkelt — och ganska vanligt — att genom flygbolaget hyra en bil av något samarbetande uthyrningsbolag. Gör jag detta, står bilen framkörd till flygplatsen där jag landar. Det är oftast en mycket bra vagn. Försäkringar och allt är ordnat, bensin och olja får jag mot ett särskilt kort. Och det hela är ganska billigt. En av de få saker som efter europeiska mått är billiga i USA utom cigarretter. Grundpriset är 7 dollar per dag eller 33 dollar per vecka plus 8 cent per körd mile. I detta pris ingår bensin, olja, försäkringar och service.

Den goda servicen kan emellertid inte förta obehagligheten av det oftast mycket nervösa stimmet på flygplatserna med sin väldiga trafik. Högtalarna går på för fullt med annonseringar av ankomst och avgång, efterlysning av passagerare etc. Inget annat språk än engelska används förstås, och det gäller att spetsa öronen och försöka hänga med så gott det går. Det är inte alltid så lätt. För att underlätta orienteringen för passagerarna har man på senare tid infört en smula förbättringar med skyltar som anger flightnummer, avgångstid etc., men det är fortfarande ganska knepigt, i varje fall oroligt — innan man känner sig säker på att man klivit ombord på rätt flygplan.

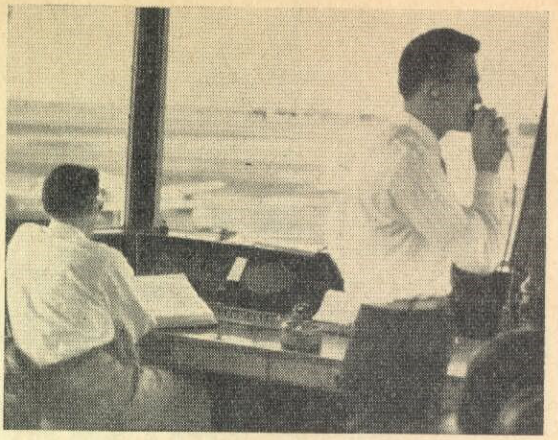
Så länge tidtabellerna håller exakt går det hela relativt bra, men så snart det uppstår förskjutningar till följd av dåligt väder, tekniska fel eller dylikt uppstår det lätt oro. Det måste emellertid sägas att det

enbart är passagerarna som är oroliga. Markpersonalen har lärt sig att uppträda med samma filbunkslugn som de redan omtalade trafikledarna i tornen — och ännu lär ingen passagerare ha kommit fel ...

Flygvärdinnan har alltid varit ett populärt objekt för allt skrivfolk. Hon spelar fortfarande en ytterst viktig roll inom allt trafikflyg, och hon är sig tämligen lik överallt. Det är inte möjligt att skilja på en skandinavisk, en fransk eller en amerikansk flygvärdinna på annat än uniformen. Men man kan inte undgå att lägga märke till att en viss förändring av flygvärdinnan såsom sådan har ägt rum under senare år. Hon är ju fortfarande ganska ung såsom institution, men förändringen är som sagt påtaglig tycker jag, om man jämför en värdinna för låt oss säga sex-sju år sedan och en värdinna i dag.

Hon är fortfarande mycket söt och chic. Men hon är inte så mannekäng- och drottninglik längre. Ofta inte heller så ung, så ouppnåelig och så mycket av glamourgirl. Hon har i stället blivit mänsklig, försynt och förekommande. Planet är inte längre hennes utan passagerarnas. Hon är inte längre en söt docka till för att fästa ögonen på. Hon arbetar kanske hårdare nu. Hennes leende är inte längre så filmiskt och "påskruvat vid behov", men hon ser vänligt och snällt på en och man känner sig trygg i hennes lilla rike. Hon har blivit mera värdinna, mera "mor i huset" nu. De amerikanska värdinnorna verkar yngre än de skandinaviska men tycks ha gått i en hårdare skola. De verkar också ha ett lättare jobb med mera praktiska anordningar än de europeiska. Det är fortfarande kanske litet mera glamour över de amerikanska värdinnorna än de europeiska men dock en mycket återhållsam glamour. Dagens flygvärdinna tycks kunna ta sig mera tid att ägna åt passageraren personligt. I många fall tar hon reda på varje passagerares namn och tilltalar honom med detta. Det är personlig service som är trevlig.

Transporterna till och från flygplatserna från och till stadscentra är samma långdragna historia som det alltid har varit — och som det väl kommer att bli länge än. Amerikanerna kör liksom vi med bussar, bekväma och bra och ganska snabba men distanserna är oftast mycket långa. Biljettpriset håller sig nästan konstant vid $1.25 per person och resa. Biljetter säljs inte, utan föraren tar upp avgifterna direkt omedelbart innan han startar. Han har inte ens en väska att stoppa pengarna i utan pular oftast ner dem i rockfickan. Hur redovisningen går till vet jag inte.



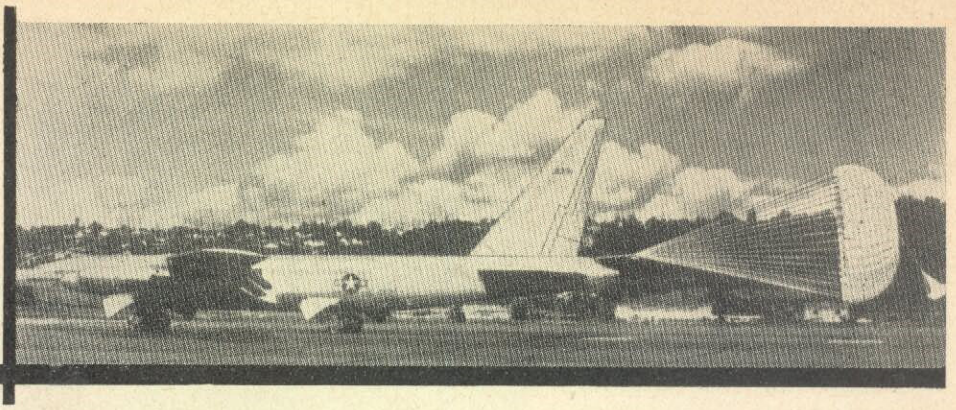
Trafikledarna i tornet på Midway. De skickar iväg och tar emot över fem miljoner passagerare om året

Konkurrensen mellan de många amerikanska flygbolagen är naturligtvis stor och hård, vilket emellertid inte hindrar att samarbetet tycks gå mycket lätt. Har man en biljett hos ett bolag men inte kan få en plats, tvekar inte detta bolag att "sälja" passageraren till ett annat bolag som trafikerar samma linje och som kanske har en plats ledig vid önskad tidpunkt. Även vid förseningar och andra trubbel som kan uppstå, går utväxlingen till andra bolag ytterst smidigt. Man är inte småaktig i Amerika. Man vill ge och ger service, tydligen med den erfarenheten att god service alltid lönar sig i det långa loppet.

Flygtrafiken i USA är stadd i ständig och snabb utveckling. Det är en jätteaffär som sätter sin prägel på hela det amerikanska livet. Den snabba utvecklingen har givetvis förorsakat oändliga problem, inte minst beträffande flygplatserna, men eftersom dessa liksom så mycket annat i detta land är privata inrättningar, verkar det som om anpassningsförmågan efter behoven är mycket större i USA än här hemma. I Amerika är varje flygplats en stor affär, dit man drar folk — naturligtvis för att tjäna pengar. Därför är de flesta amerikanska flygplatser ytterst trevliga ställen att komma till. Där finns affärer, restauranter, barer, skoputsare och frisörer, post och telegraf, resebyråer, turistservice av olika slag. En amerikansk flygplats tycks mig kunna ha en betydligt starkare dragningskraft på ortsbefolkningen än vad småsamhällenas järnvägsstationer haft och har i gamla Sverige. På en amerikansk flygplats stänger man inte ute folk. Man bjuder dem i stället ut att titta på härligheten — och tar betalt för det. Och trots att det kostar pengar är nöjet populärt. Flygplatserna blir gärna samlingspunkter. Man äter affärslunchar där.

Forts. på sid. 34

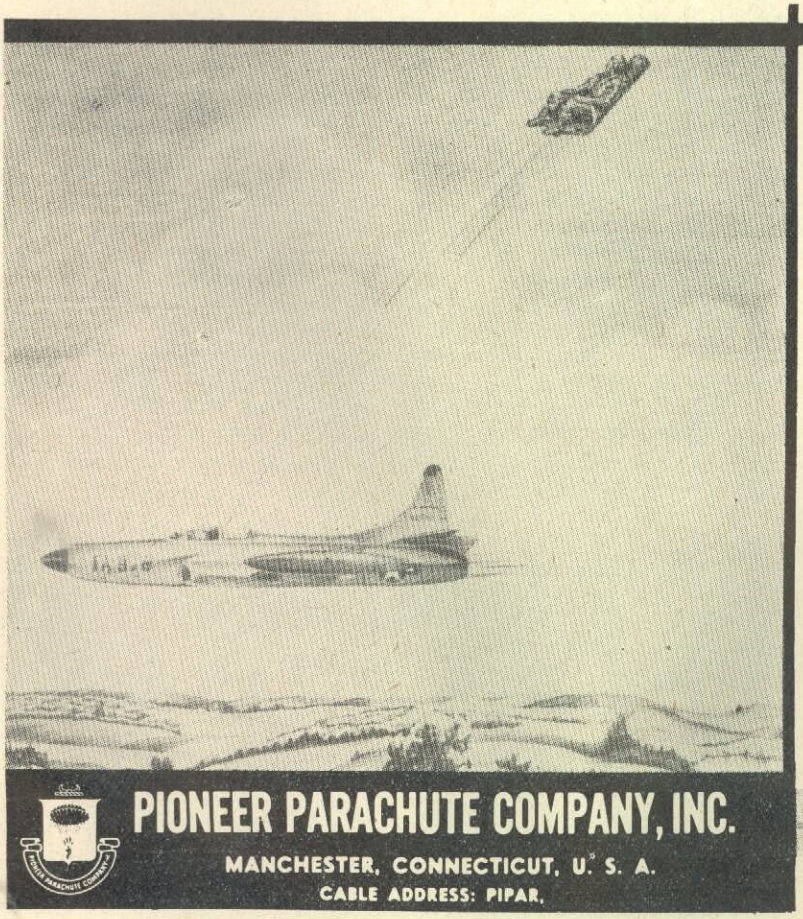
Parallellstart på Midway

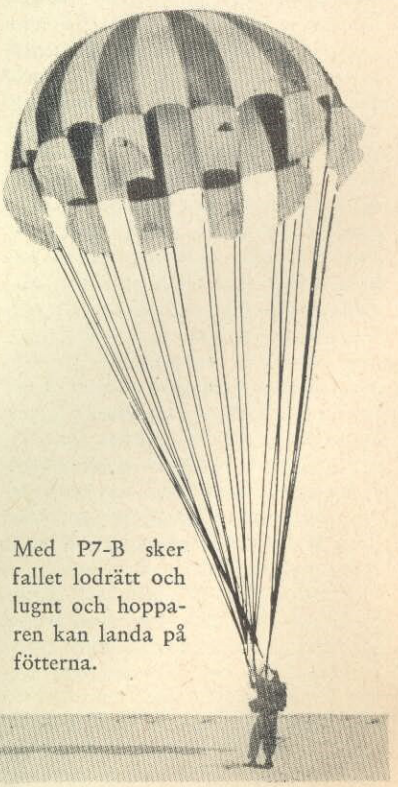


Pioneerskärm använd som luftbroms för Boeing reabombare.

PIONEER FALLSKÄRMAR *har glänsande* REA*-egenskaper!*

Inom flygningen hör gårdagens underverk till dagens rutin. Pioneer's bromsskärmar och *den nya P7-B* Guide Surface Personnel Parachute* är bara två av de många typer som Pioneer tillverkar och som har gett Pioneer beteckningen världens ledande konstruktör och tillverkare av fallskärmar.





Med P7-B sker fallet lodrätt och lugnt och hopparen kan landa på fötterna.

PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

CABLE ADDRESS: PIPAR.

**Patents applied for in U.S. and principal countries throughout the world.*

Repr. för Sverige och Finland: ÅKE FORSMARK, Kummelvägen 9, Ålsten, Stockholm

Attack i gryningen

En divisionschef vid en av våra attackflottiljer berättar initierat om ett attackföretag en kulen morgon. En artikel med det självupplevdas spänning och nyktra självklarhet. En realism utan åthävor

Det är tidigt på morgonen och fortfarande mörkt ute. Gryningen börjar först om ungefär tre timmar och då ska vi befinna oss långt härifrån, inne över fiendeland.

Vi har redan varit på benen ett bra tag. Efter väckning klockan halv två, påklädsel och transport i buss till matsalen, där en snabb första frukost intogs, for vi vidare till flygfältet.

Och nu sitter vi flygklädda i ordersalen i väntan på order för morgonens företag.

Underrättelsetjänsten har lokaliserat ett fientligt stabskvarter till några gårdar 3 km söder X-stad. Flottiljen skall 00.40—50 anfalla stabskvarteret.

Meteorologen redogör så för väderleksläget. "En varmfront beräknas ha passerat målområdet ung. en timme före anfallet. På första delen av sträckan 3—5/10 cumulus, molnbas 300—600 m, vid målet samma molnhöjd lätt regn, sikt 5—10 km, mot slutet av återflygningen helklart. Vindar på 500 m 260° 25 km/tim, på 1000 m — — — —."

Ordergivningen fortsätter och vi gör efterhand korta minnesanteckningar om tider, kurser, manövrer.

"Första divisionen anfaller 04.40. Utrustning raketer och automatkanoner. Anflygning söder Bronäs under radarhöjd. Frontlinjen passeras vid Övergård. Återflygning norr om sjön Alen. Andra divisionen anfaller — — —."

Så är det underrättelseofficerens tur. Han redogör för läget på fiendesidan och hos våra förband. Bl. a. talar han om, att fienden baserat jaktförband på ett fält i närheten av målet och varnar för eget och fientligt luftvärn på olika platser längs färdvägen.

Slutligen samlas vi kring en modell av målet och målterrängen. De olika delarna av målet studeras noga under ledning av flottiljadjutanten. Var och en vet, att det är nödvändigt att känna målet och målterrängens utseende utantill. Strax före anfallet hinner man inte titta på kartan, då är det så mycket annat, som kräver ens uppmärksamhet — kontroll av alla inställningar i flygplanet, uppsikt på fientlig jakt m. m.

Efter flottiljchefens ordergivning kompletterar divisionschefen med några korta punkter — bränsleberäkningar, riktpunkt vid anfallet, anflygning gruppvis, anslutning i division vid sjön Viken tre minuter före anfall.

Det återstår ännu en dryg halvtimma, innan vi beger oss till flygplanen. Den tiden utnyttjas till ytterligare studium av målet och färdvägen dit, navigeringsberäkningar och en sista kontroll av flygutrustningen — huva, glasögon, syrgasmask, nödutrustning, kartor, inga "onödiga" papper i fickorna.

I jeepen på väg ut till flygplanen kommer funderingarna kring företaget. Ska vi lyckas nå målet, utan att upptäckas av radar, utan att den fientliga jakten "tar" oss. Skönt att veta att vädret är med oss; vi trivs bäst i vad man kallar ruskväder, då har fienden svårast att hitta oss.

Alla handlar rutinmässigt efter väl inövat schema. Alla har levt sig in i situationen, som om det hela vore verklighet.

Långt före ordergivningen har markpersonalen börjat göra flygplanen klara för företaget. Tillsyner och pågående arbeten har avslutats, flygplanen tankats, laddats och bogserats ut från sina väl dolda uppställningsplatser i skogen och står nu parkerade längs fältkanten. Det hela har gått tyst och omärkligt. Svunnen är den tid då flygfältet timman före starten var ett inferno av dånande motorer, som varmkördes. Det slipper vi nu då vi fått reaflygplan.

Divisionschefen har hoppat av jeepen och beger sig mot det blinkande ljuset av en ficklampa. Det är förstemekanikern på hans flygplan, som vägleder honom.

Han får hjälp med att spänna fast sig i förarsitsen. Mekanikern lämnar av flygplanet och huven stänges. Efter genomgång av kontrollistan i det svaga skenet av instrumentbelysningen återstår tre minuter tills divisionen skall starta. Det är dags att sätta igång, mekanikern får tecken, startströmställare och tankpump slås till — motorn startas. Kontroll av motorinstrumenten — varv, temperaturer, oljetryck, positionsljusen tänds, bromsklossarna tages bort, och så börjar framkörningen till startbanan. Divisionschefen ser hur flygplanen i divisionen följer efter. Han kör fram till den första lyktan i den långa rad, som utmärker banan, bromsar flygplanet, kör upp motorn på marschvarv, gör en sista kontroll av motorinstrumenten, släpper bromsarna och drar på full gas. Flygplanet accelerar snabbt. En svag skakning från noshjulet — tid att lyfta nosen, spaken sakta bakåt, farten ökar ytterligare, ett par mjuka krängningar och flygplanet lättar, landställ och klaffar fälls in och motorvarvet minskas till normalt stigvarv.

Företaget har börjat.

Divisionschefen svänger svagt åt vänster och ser sig om efter övriga flygplan i gruppen — där är tvåan, trean, fyran — skönt, alla med. Divisionens andra grupp anflyger längs en annan färdväg, den behöver han ännu inte bekymra sig om.

Divisionschefen håller till att börja med 100 meters höjd. Terrängen inunder kan svagt skymtas i mörkret, skog, åker, en sjö, så skog igen. Detaljorientering är, så länge det är så här mörkt, inte att tänka på, utan flygningen sker med hjälp av klocka och kursgyro.

I öster kan en svag ljusning i horisonten skönjas. Den märks tydligare, sedan man kommit upp i luften. Längs åar och över småsjöar bildar dimman ett grått mönster i det avtagande dunklet. Det gäller för divisionschefen att navigera så, att han på rätt tid passerar den punkt, där divisionens andra grupp ska ansluta. Reaplan "marschar" fort och kraven

på noggrannhet blir därför större än vid propellerflygplan. I det här fallet är det dessutom enligt meteorologen risk för nedsatt sikt vid samlingspunkten. Ett fel i tid på 30 sekunder kan vara tillräckligt för att samlingen skall misslyckas.

Så snart det blir tillräckligt ljust försöker han därför fastställa sitt läge genom markorientering. Detta lyckas, strax innan han passerar Åsjön. Där ska flyghöjden minskas till 50 meter, för att fiendens radar inte skall upptäcka förbandet.

En minut kvar till Åsjön, den borde synas nu rakt framför flygplanets nos. Divisionschefen spanar ivrigt. Efter ytterligare 30 sekunder ser han sjön till vänster om nosen. Han har kommit något till höger om färdlinjen och rättar till sin kurs några grader åt vänster. Så minskas höjden till 50 meter. Farten märks nu tydligare. Det förefaller alltid gå fortare på låg höjd, man hinner inte iakttaga detaljer i terrängen. Varje man i förbandet, inte bara divisionschefen, måste därför före start ha studerat kartan så noga, att han har en god minnesbild av sin färdväg.

Det ljusnar alltmer. Positionsljusen släcks. Sidoflygplanen kan nu skönjas som mörka silhuetter mot den dunkelgrå natthimlen. Det är alldeles lugnt i luften och flygplanet skjuter fram över trädtoppar och bergknallar, över åkrar och mossar utan en skakning. Efter ytterligare tio minuter minskas flyghöjden till lägsta. Divisionen smyger nu fram tätt över marken. Varje förare följer terrängen med mjuka lugna tag i spaken. Framför dem fientligt område, där spaningsverksamheten med radar och optisk luftbevakning ständigt pågår. Ju senare förbandet blir upptäckt, desto större är utsikten att undgå den fientliga jakten, som vid det här laget säkert står i högsta beredskap på sina baser, redo att vid första rapport om att vi finns i luften göra sitt yttersta för att hindra oss från att nå vårt mål.

Vi närmar oss frontlinjen. Sidoflygplanen tar ut större mellanrum till divisionschefen och farten ökas för att eventuellt luftvärn skall få svårare att verka. Samtidigt skärps spaningen mot fientlig jakt.

Tio minuter kvar till anfallet. Över oss tätnar molntäcket alltmer. Dess undersida blir diffusare, och när vi passerar över en skogsklädd höjdsträckning syns de första regnstänken på vindrutan, små, små vattendroppar, som i vinddraget sakta vandrar mot rutans kanter. Regnet skymmer sikten framåt en aning. Sidoflygplanen ansluter åter på divisionschefen. Bäst att hålla ihop, om vädret skulle bli sämre längre fram.

Divisionschefen ler förnöjt bakom syrgasmasken. Meteorologens uppgifter om vädret stämmer bra. Även om låg molnhöjd och dålig sikt försvårar flygningen, så medför det den stora fördelen för oss att jakten får det ännu värre. Det är nämligen i sådant väder betydligt svårare att upptäcka andra flygplan i luften än att hitta ett mål på marken, ett mål, vars läge man redan känner på kartan.

Klockan är 04.35. Fem min. återstår till anfall. Spänningen hos förarna stiger alltmer. Målet får inte missas. Då är allt förberedelsearbete av olika slag förgäves, en mängd drivmedel har förbrukats och divisionen utsätts för risken att bli anfallen helt i onödan.

Varje förare är medveten om det ansvar, som vilar på honom, men samtidigt full av tillförsikt. Det här är inga nyheter för honom, han har gjort samma sak förr under otaliga skolövningar och liksom nu även under fältmässiga förhållanden. Vetskapen härom ger honom just det självförtroende han behöver, för att anfallet skall lyckas.

De sista åtgärderna före skjutning klaras av. Säkringar för automatkanoner och raketer och sikte slås till, inställning på raketväljarlådan kontrolleras, siktlampan tänds.

Det har hittills varit tyst i radion. Endast enstaka knäppningar och skrapljud har skvallrat om att mottagaren fungerat. Plötsligt bryts tystnaden. "Från röd två — fpl klockan tre."

Divisionschefen rycker till. Fientlig jakt? Han spanar åt höger och försöker få syn på fpl genom regndiset. Där ser han dem — ett, två, tre stycken på lägsta höjd. Så känner han igen fpl-typen och drar en suck av lättnad. Det är divisionens andra grupp, som i rätt tid ansluter. Nu är divisionen samlad. Tre minuter återstår till målet. Divch. ökar gasen, farten stiger. Förbandet är formerat som en stor pilspets. Fortfarande flyger man på lägsta höjd, men snart skall stigning ske till utgångsläge för anfall.

Divisionschefen har, då han före starten studerat kartan, beslutat stiga, så snart han passerat en liten sjö, som ligger på färdlinjen strax innan målet. Och nu hänger hela anfallet på att han leder divisionen rätt på sjön. Ett navigeringsfel på några hundratal meter åt ena eller andra hållet kan göra att delar av förbandet får svårt att anfalla eller rent av missar målet.

Intensiv spaning framåt, en titt på klockan för kontroll av tiden. Om 20 sek. skall sjön passeras, 15 sek. kvar — där dyker sjön upp knappt synlig genom den gråa slöja, som regnet sveper in terrängen i. Full gas, spaken bakåt och brant stigning upp mot molnen, som nås på 500 m höjd plötsligt och litet överraskande, för det är svårt att i halvmörkret se och avgöra var molnundersidan ligger. Kort flygning i moln under mjuk övergång till planflykt och så svag dykning ut ur moln. Målet en aning till vänster, svag sväng och så ingång för anfall. Farten, som minskade något under stigningen, ökar åter snabbt och rodren blir "styvare". Litet skevning åt vänster och försiktigt vänster sidroder för att kompensera för vinden. Målet syns tydligt, det ligger mitt på en mosse, uppbyggt av plank och säckväv. Tack vare modellstudierna är det lätt att känna igen och lätt att hitta sin "egen" del av målet.

Divisionschefen får in målet i siktbilden, högra handen kramar in avtryckaren för automatkanonerna och så plötsligt sprutar spårljusen mot målet. Han hör inte dånet från kanonerna, uppmärksamheten är helt inriktad mot målet. Nu lagom skjutavstånd för raketerna — avfyring och upptagning. Under bråkdelen av en sekund hinner han se raketmotorernas svarta rökar som konvergerar mot målet, sedan försvinner de under honom, skymda av vingarna. Så skevar han snabbt omkull flygplanet och svänger för att kvickt komma ner på låg höjd ur synhåll för eventuellt luftvärn på målet.

Tystnaden i radio har nu definitivt brutits. Fiendens jakt har fått upp spåret och minuterna efter anfallet genljuder radion av jaktrapporter och order om undanmanövrer. Därefter blir det åter lugnt. Företagets kulmen är nådd och förbi.

Men det innebär inte någon avkoppling för attackförarna, som nu är på väg tillbaka till sin bas. Fortfarande måste navigeringen skötas och spaningen efter fiendens jakt pågå. Risken för jaktanfall är alltjämt stor.

Trots detta är det med en känsla av lättnad, som återflygningen sker. Spänningen inför anfallet har för-

"Fem minuter återstår till anfall. Spänningen hos förarna stiger alltmer. Målet får inte missas . . ." En vacker bild av vårt nya attackplan Saab A 32 Lansen över Vättern. Foto: Bo Dahlin (Bilden godk. för publ. av Försvarsstaben)

bytts i stolt segervisshet. Var och en har gjort sitt bästa, målet har planenligt bekämpats, divisionen — laget — har löst sin uppgift.

För förarna kvarstår emellertid frågan: "Hur träffade raketerna?" Och den frågan får de besvarad vid genomgången efter landning, när inmätningsresultaten blivit klara.

Divisionschefen återflyger på lägsta höjd. Strax efter anfallet såg han några av sina fpl., men de försvann rätt snart i regndiset. Nu är han ensam. Han flyger längs en nordligare färdväg än på utvägen. Terrängen är där mera höglänt och vädret sämre än han väntat. Efter några minuter stöter han på mark nära

Femtioårsfest för flyget

Flygveteraner på flygfest: General Nordenskiöld och de två medaljerade pionjärerna Gösta von Porat (t. v.) och Lars Fjällbäck

Flygets 50-årsjubileum har inte uppmärksammats här i Sverige på samma sätt som på många håll utomlands. Dagspressen har visserligen publicerat en och annan betraktelse över den utveckling som skett men intresset har nog varit en smula ljumt över lag. Det var därför så mycket angenämare att konstatera att den festlighet som Flygvapnet, SAS och KSAK anordnade på Stadshuset i Stockholm inte bara blev välbesökt utan också okonventionell och trevlig och sålunda väl fyllde sin uppgift som den strängt taget enda officiella svenska yttringen av gratulation till femtioåringen Flyget.

Flygvapenchefen general Nordenskiöld gav i ett koncentrerat och delvis även inspirerat tal en återblick på utvecklingen och en liten blick in i framtiden. Efter talet överlämnade han såsom representant för KSAK Wicander-medaljen till de två närvarande flygpionjärerna från 1912, flygdirektören Lars Fjällbäck och överste Gösta von Porat, vilken senare på kvällen berättade roliga flygarminnen och därmed gav en högst glättig upptakt till festens lättare avdelning. Musikgrabbarna från F1 i Västerås tog av sig i skjortärmarna och svängde populärt och flitigt och eliten av Stockholms modellflygare gav en bejublad uppvisning i stunt och teamracing i Blå Hallen. Dessförinnan hade man hunnit med både att se film och höra SAS' manskör, bland mycket annat som hände denna flygets 50-årsdag, som faktiskt hann bli rätt mycket dag innan den var slut för många av deltagarna.

Ikaros

Östersunds Flygklubb arrangerar Åre-veckan 1954

Det ser ut som om det populära Åre-lägret skulle bli en institution. Nästa Åre-vecka blir under tiden 13—21 mars. Östersunds Flygklubb arrangerar klubbbarnas deltagande, och står för den lokala organisationen, medan KSAK arrangerar den vetenskapliga delen av expeditionen med studiegrupper från Tekniska Högskolan, SMHI, SAS och från KSAK. Klubbanmälan sker till Östersunds Flygklubb.

moln. Han tvingas stiga och fortsätta med hjälp av sina instrument. Det är vått och mörkt uppe i molnen och regnet piskar på förarhuven. Han ökar ljusstyrkan på instrumentbelysningen och kopplar på kabinvärmen och efter en stund har han det varmt och skönt. Runt omkring honom grå ullighet. Då och då tätnar molnen och ibland kan han nätt och jämnt urskilja fälltankarna i vingspetsarna. Efter hand ljusnar molnen och plötsligt kommer han ut i klart väder. Fronten är passerad, bakom honom grå molnbankar, framför honom klarblå himmel och på lägre höjd små cumulusmoln, som liknar bomullstussar utströdda över en grönbrun bricka.

Han har ingen svårighet att orientera sig. Marken syns bra i molngluggarna.

En brant dykning för honom snabbt ned till lägsta höjd, där han känner sig mera skyddad.

När han närmar sig basen minskar han gasen, fäller ut dykbromsarna och låter farten gå ned under svag stigning. Så fäller han ut landställ och klaffar och minskar åter höjden. Framför honom ligger landningsbanan lång och bred och nu är han inte ensam längre. Divisionens övriga fpl. anländer på löpande band. För den oinvigde kan det se riskabelt ut med så många flygplan inom ett litet område runt fältet. Men nere på marken sitter trafikledaren och övervakar det hela, beredd att vid behov ingripa och på radio ge direktiv.

Uppifrån verkar fältet övergivet, tomt. Man ser varken folk eller fordon.

Så snart divisionens flygplan börjat landa förändras emellertid bilden. Bogserfordon möter flygplanen och drar in dem till värnen, maskeringsanordningar förs undan för att släppa in flygplanen och sluts åter bakom dem. Några minuter efteråt är allt åter tyst och lugnt. Men bakom camouflagenät och lövridåer börjar nu en febril verksamhet. Markpersonalen, den tekniska personalen, är fullt sysselsatt med att klargöra flygplanen för nästa företag.

HELIKOPTERN VÄXER

Helikoptern håller på att bli "civil" och den står snart inför sitt definitiva genombrott som kommunikationsmedel. Om helikoptertrafikens senaste utveckling berättar Yngve Norrvi i denna och följande artiklar

En mycket allmän amerikansk uppfattning i dag är att helikopterns verkliga genombrott såsom kommunikationsmedel är mycket nära förestående. Hittintills har det huvudsakligen varit fråga om en teknisk utveckling av helikoptern för militära ändamål, för undsättningstjänst, ambulansflyg etc. och kopterns rent kommunikationsmässiga möjligheter har av olika skäl skjutits i bakgrunden.

Det var främst Korea-kriget som öppnade amerikanernas — och i varje fall de amerikanska militärernas — ögon för helikopterns utomordentliga möjligheter, varigenom en febril försöks- och produktionsverksamhet igångsattes. Större delen av produktionen gick också till militära ändamål och det blev inte mycken tid över vare sig för konstruktörer, forskare eller fabrikanter att ägna åt utveckling eller produktion av helikoptrar för civilt bruk.

Nu har de erfarenheter man fått dels från den mera "fredliga militära övningsverksamheten" under de senaste 6—7 åren, dels från den rent civila verksamheten sådan den nu varit samt givetvis främst erfarenheterna från Korea, utlöst en till synes mycket stor optimism med avseende på helikopterns möjligheter att göra sig gällande även ekonomiskt i rent civil kommunikationstjänst.

Det är en känd sanning att helikoptrarna hittills varit för små för att kunna opereras med ekonomisk framgång. Det är också en känd sanning att åtskilliga ganska stora typer kommit fram på den senaste tiden och är full produktion, men de är fortfarande för små för att bli ekonomiskt lönande. Sin givna uppgift har givetvis den mindre helikoptern fortfarande kvar för vissa militära uppdrag samt en hel mängd civila uppdrag såsom ambulans-, undsättnings-, spanings- och patrulltjänst, för skogs- och jordbruket etc.

Förra sommaren var en rad av världens främsta helikopterexperter samlade till en konferens i USA, varvid bland annat den frågan ställdes när användbara helikoptrar kunde tänkas bli tillgängliga för ren kommunikationstjänst. Enligt protokollen fanns det många vid konferensen som ansåg att sådana typer skulle finnas i full produktion redan inom tre till fem år medan andra mera försiktiga bedömare trodde att det fortfarande skulle komma att dröja åtminstone tio år innan man kunde räkna på att ha verkligt användbara och ekonomiskt lönande typer i full drift.

Det är givetvis svårt att säga vad som är mest troligt, men det är intet tvivel om, åtminstone enligt amerikansk uppfattning av i dag, att vi pessimistiskt räknat kommer att ha ett mycket väl utvecklat helikopterflyg inom tio år.

Konferensen var rörande enig om att helikoptern är den enda typ av flygmaskin, så långt vi nu kan se,

som kan uppfylla de krav som kan ställas på ett modernt kommunikationsmedel på sträckor under 400—500 km.

Det är ganska betecknande att de flesta, för att inte säga alla, helikoptertillverkare som vi kommit i kontakt med i USA, är utomordentligt optimistiska när det gäller helikopterns framtid, trots att vissa tendenser, inte minst vissa myndigheters och en stor del av allmänhetens inställning till helikoptern hittills varit tämligen ljum och passiv för att inte säga rent negativ. Och detta såväl i USA som i Europa och annorstädes. Denna passivitet har säkerligen inte undgått helikoptertillverkarna och deras tillskyndare. Deras optimism måste således grundas på erfarenheter som går utanför den allmänna passiviteten. Ty med vetskap om amerikanskt ekonomiskt tänkande är det föga troligt att man skulle våga investera så väldiga summor som det här faktiskt gäller om man inte hyste ett absolut förtroende för utvecklingstendenserna. Det finns amerikanske helikoptermän i dagens Amerika som anser att helikoptern inom en mycket snar framtid kommer att få en betydelse ur kommunikationssynpunkt som vida överträffar det konventionella flygets.

Det är ganska tydligt att helikopterutvecklingen nu definitivt trampat ur barnskorna både industrimässigt och tekniskt. Att helikoptern blir något "folkflygplan" tror man inte längre på. Många mer eller mindre fantastiska projekt i den vägen har redan stoppats, vilket emellertid inte hindrar att den tekniska fantasin fortfarande blommar friskt — och säkert även kommer att bära frukt.

De viktigaste helikopterproducenterna i Amerika har tack vare stora militära order och även subsidier för forskning och experiment fått ett ekonomiskt andrum som utnyttjats för en industriell konsolidering på området och givit möjligheter till en mera sund och erfarenhetsmässig teknisk och industriell utveckling, som kommer hela verksamheten till godo i en snar framtid.

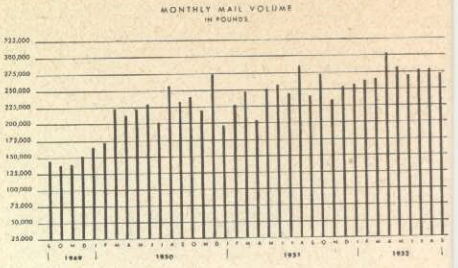
Genom en utomordentligt positiv inställning och framsynthet från i första hand de amerikanska helikopterföretag under de senaste åren givits ekonomiska möjligheter att skaffa sig omfattande praktiska erfarenheter av reguljär affärsmässig helikopterverksamhet. Här har investerats avsevärt kapital, som man är övertygad om skall ge ordentlig vinst i framtiden.

Man kan redan nu säga, att helikoptern har sina bästa arbetsmöjligheter och viktigaste funktion att fylla i två områdestyper med diametralt skilda karakteristika: det glest befolkade området med inga eller bristfälliga markbundna kommunikationsmedel och det överbefolkade området med till bristningsgränsen utnyttjade konventionella kommunikationsmedel.

Den förra typen finner vi bland annat i vissa områden i Kanada, där helikoptern redan nu hunnit bli ett oumbärligt förbindelsemedel. Samma områdeskaraktär hittar vi lätt i vårt eget land och kanske främst i Norrland. I Afrika och Sydamerika finns liknande områden där helikoptern redan håller på att finna en stor marknad, och man skulle utan större ansträngning kunna fylla sidor med namn på sådana områden runt om i världen.

Av den andra typen finns det också en hel rad. I tre sådana typiska amerikanska områden har helikoptern redan blivit oumbärlig; i Chicago med en befolkning på över fem miljoner inom ett förhållandevis starkt begränsat område, i Los Angeles och givetvis New York. Det finns många flera sådana områden i USA, där trängseln i marktrafiken omöjliggör snabb framkomlighet, men det är hittills endast i de tre nu nämnda som helikoptern tagits i bruk i någon större omfattning. I Chicago och Los Angeles hittills endast för posttrafik och i New York för post- och passagerartrafik mellan de olika trafikflygplatserna, för förbindelsetjänst för personalen i den institution som förvaltar hamnar, broar, tunnlar och flygplatser samt slutligen av polisen, som tack vare helikoptern fått avsevärt förbättrade möjligheter att klara sina många svåra uppgifter inom detta världens mest tätbefolkade och ur trafiksynpunkt kanske mest svårbemästrade område i världen.

Ett annat dylikt om också inte lika utpräglat område finner vi på den europeiska kontinenten. Där har det belgiska flygbolaget Sabena etablerat reguljär helikoptertrafik inom en räjong med Bryssel som medelpunkt. Det finns anledning förmoda att denna trafik inom en ganska snar framtid kommer att utvecklas betydligt och kanske inrymma både London och Paris och en rad andra stora städer i sitt nät.



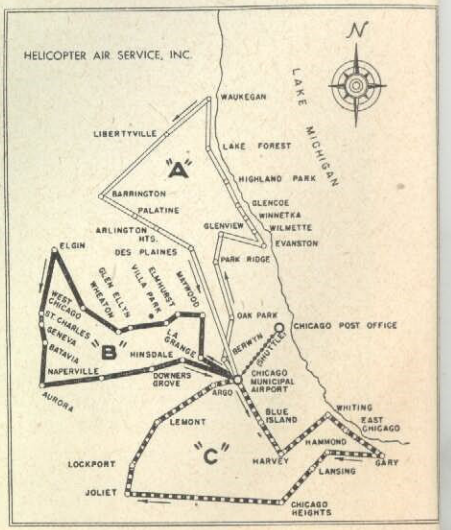
Helicopter Air Service's trafikvolym i pounds räknat per månad från starten och till 1952 års slut

POSTFLYG

Helikopter Air Service Inc., HAS, började sin postflygningsverksamhet inom Chicagoområdet den 20 augusti 1949 och hade intill den 31 augusti 1953 flugit inte mindre än 24.775 timmar i reguljär trafik med helikopter. Och detta utan ett enda missöde!

Man räknar nu med i genomsnitt 7.500 flygtimmar per år med de sju helikoptrar av typ Bell 47D (samma som Ostermans i Sverige) som bolaget förfogar över. Detta gör nära 1.100 flygtimmar per år och helikopter. Under augusti 1953 (någon senare statistik finns inte tillgänglig) flögs sammanlagt 47.330 km i reguljär trafik och under de första åtta månaderna detta år blev siffran 365.550 flygkilometrar, vilket motsvarar en regularitet av 96,2 %. För enbart augusti var regulariteten fullständig dvs. 100 %. Sedan trafikens början intill augusti förra året hade bolaget flugit över 2 miljoner km motsvarande 95,6 % regularitet och "producerat" 1.615.790 tonkm!

Bolagets operationsområde framgår av kartskissen. Basen utgöres av Midway Airport, som är utgångspunkten för samtliga flygningar, alltså även skytteltrafiken till huvudpostkontoret i det centrala Chicago.



En artikel om Helicopter Air Service Inc, ett bolag som med endast sju helikoptrar flyger post inte mindre än 7.500 tim. pr år

I CHICAGO

Heliporten på postkontorets tak i Chicago, 13 våningar högt. Den tre meter höga muren kring taket medför att en Bell 47D inte får starta därifrån med mer betalande last än 160 kg. Bortsett från muren är utrymmet gott som synes

Flygverksamheten leds per radio från bolagets huvudkvarter på flygplatsen, vars kontrolltorn emellertid ger de nödvändiga trafikanvisningarna. Radioförbindelsen sker alltså på två skilda frekvenser.

HAS har 47 personer anställda varav 10 är piloter. Samtliga helikopterbolag i USA befinner sig i den lyckliga omständigheten, i motsats till exempelvis Ostermans, att de slipper utbilda sina piloter. Man tar dem huvudsakligen från amerikanska marinen som ju har en synnerligen utvecklad helikopterverksamhet. Därigenom slipper bolaget ifrån de avsevärda utbildningskostnaderna och kan helt inrikta sig på trafiken.

Anledningen till att man börjat utnyttja helikoptern för postbefordran är helt enkelt den att marktrafiken är så intensiv, att framkomligheten blivit ytterst begränsad. En talesman för postverket i Chicago berättar att sedan man satte in helikopter har tidsbesparingar på upp till 24 timmar inte blivit ovanliga. Helikopterbolaget uppskattar självt tidsbesparingarna till i vissa fall ända upp till 36 timmar.

I USA har man den inställningen, även inom posten, att bättre service inte bara är bra för kunderna utan även för posten själv som därigenom ökar omsättningen. Inom Chicago-området har sedan helikopterposttrafiken startades flygposten från förstäderna ökats med 60—65 %. Från Evanstown, den största staden inom området, ökades flygposten på ett år med hela 93 %.

Helikopterpostgången är så organiserad att man i möjligaste mån söker befordra posten utan kostsamma och tidskrävande omvägar. Ett flygpostbrev från en plats på exempelvis rout A adresserat till en plats på route B transporteras således inte först till huvudpostkontoret för sortering utan går till Midway, och överförs där direkt till nästa maskin på route B, vilket betyder att adressaten kan ha brevet kanske bara någon timme efter att avsändaren skickat iväg det. Samma är förhållandet med långdistansposten. Ett luftpostfrankerat brev från ett av Chicagos ytterområden till låt oss säga New York går med helikopter till Midway Airport och omlastas där direkt till det flygplan som för det vidare till bestämmelseorten.

Bell 47 har trots sin litenhet visat sig väl lämpad för detta slags trafik, vilket emellertid inte hindrar att en större typ troligen blir nödvändig ganska snart. När den planerade passagerartrafiken inom detta område sätter igång *måste* man ha en större typ. Den nu bedrivna posttrafiken har skaffat bolaget så många värdefulla erfarenheter att passagerartra-

Forts. på sid. 34

HAS nuvarande routesystem. 33 förstäder och samhällen och sammanlagt 50 postkontor ingår i systemet. Route A omfattar 12 hållplatser och tar en flygtid på 2.05 tim, route B och C har likaså vardera 12 hållplatser och tar 1.55 tim resp. 2.00 tim. Skytteln mellan Midway Airport och huvudpostkontoret flygs 18 gånger om dagen tur och retur och tar i genomsnitt 10 minuter vardera vägen samt fem minuters uppehåll på marken. Fem av dessa flygningar per dag tar längre tid på grund av bränslepåfyllning. Flygning sker f. n. inte om molnhöjden är under 150 meter eller om horisontalsikten är mindre än 800 meter när det gäller start och landning på postkontorets tak. I övrigt gäller som minimum 90 meters molnhöjd och 400 meters horisontalsikt. Någon nattflygning förekommer f. n. inte men kommer att bli aktuell i och med införandet av större helikoptrar.

Posthelikoptern landar på en typisk heliport i Chicagos ytterområden

Nät för jet

Ett problem, som amerikanerna knäckte i Koreakrigets elfte timma var frågan om hur man skulle klara reaplan, som av olika anledningar — sönderskjutna vingklaffar etc. — tvingades att landa med för hög fart och därför måste utnyttja hela banlängden och dessvärre litet mer, innan de kunde stoppas i mer eller mindre havererat skick.

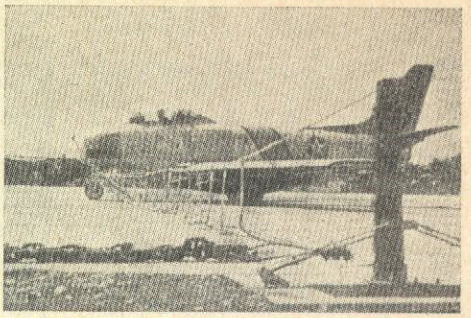
Många lösningar har som bekant diskuterats under årens lopp — bl. a. var ju ett projekt med vattenfyllda bassänger i banändarna uppe till diskussion i Sverige för något år sedan. Det har också laborerats med varianter av hangarfartygsprincipen. Amerikanerna gick i Korea in för den sistnämnda linjen.

Hela anordningen består av ett kraftigt cirka 125 cm högt nylonnät, som är spänt tvärs över banan ungefär 200 meter från slutet. Till detta kommer ett par ganska grova järnkättingar.

Funktionen är lika okomlicerad som konstruktionen. När noshjulet på det framrusande planet tar i nätet följer detta med framåt samtidigt som också huvudlandstället engageras. Det är nu järnkättingarna kommer in i bilden. De är fästade i ändarna av nätet och ligger på vardera bankanten på andra sidan uppbromsningsanordningen, sett ur pilotens synvinkel innan hans plan fångas upp. Ju längre planet nu rullar desto mer kätting drar det ut på banan och desto effektivare blir uppstoppningen. Efter 120—150 meter har planet stannat helt och hållet. "Det är så enkelt så det nästan gränsar till dumhet", som Sabre-piloterna säger.

C. G.

En skadad Sabre rusar in i nätet



Först studentexamen – sedan FLYGVAPNET

I juni 1954 börjar utbildningen av

- **Officersaspiranter**
- **Meteorologaspiranter**
- **Reservofficersaspiranter i luftbevakningstjänst. (studenter eller motsv.)**

Att vara FLYGOFFICER är ansvarsfullt och krävande men också givande, omväxlande och lönande

Till FLYGSTABENS PERSONALAVDELNING, Stockholm 80.

Sänd mig broschyren om aspirantutbildning.

Namn: .....

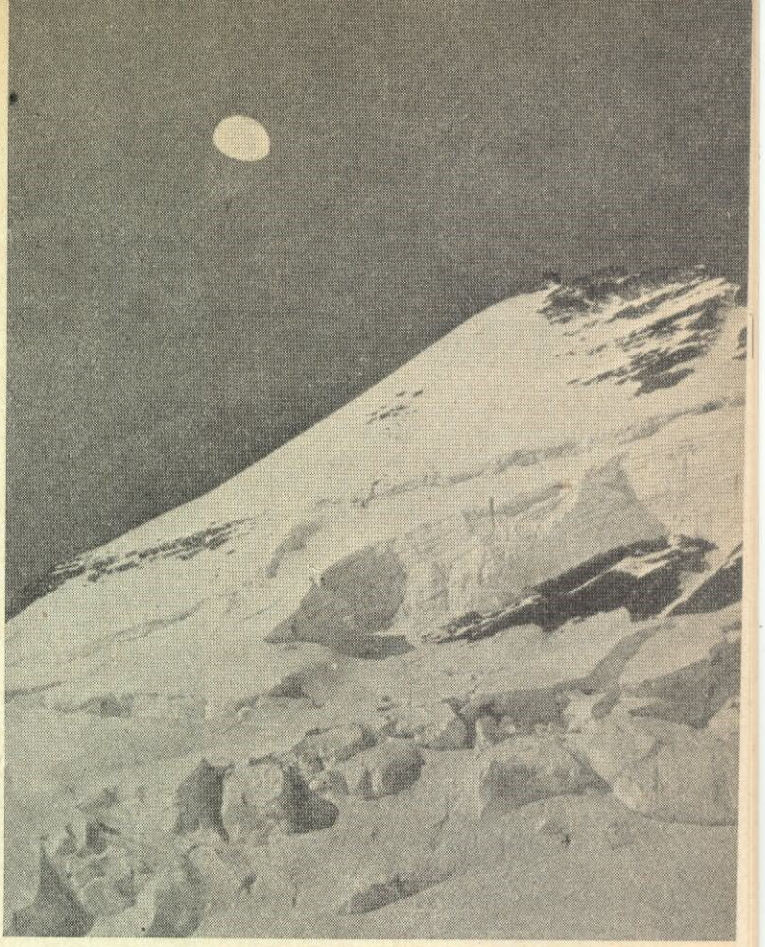
Adress: .....

Postadress: ..... Loop.

Ansökningstiden utgår 1 februari 1954

ALPIN FLYGRÄDDNING

FALLSKÄRMSHOPPARE OCH HELIKOPTER HAR AVLÖST S:T BERNHARDSHUNDEN



Det var länge sedan munkarna i alpklostren med de berömda S:t Bernhardshundarna var räddningskår för vilsekomna eller av laviner avspärrade bergsbestigare. I samma takt som Schweiz utvecklats till vintersportlandet framför andra i Europa har inte bara hotell utan även en omfattande säkerhets- och räddningsapparat byggts upp. Denna har numera tagit även flyget i sin tjänst

En halvstatlig institution som kallas Flygräddningen, bildades 1951.

Omfattande övningar i räddningsteknik har ordnats. Organisationen och dess personal är i högsta trim.

Under övningarna företar flygplan precisionslandningar på bergsglaciärer och landsätter räddningspersonal på mer än 4.000 meters höjd i Alperna. Helikoptrar, som är hänvisade till lägre höjd, övar räddning med stegar som används för att undsätta offer för olyckor.

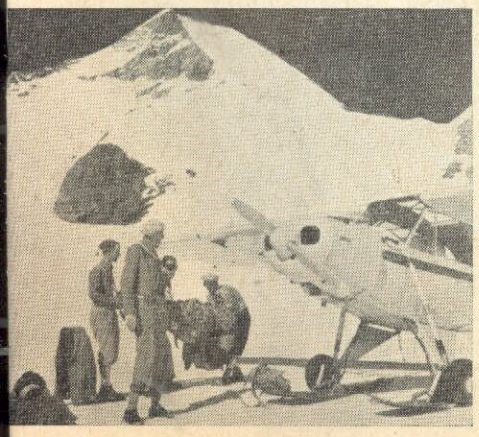
Den schweiziska flygräddningens skapare är den 54-årige dr Rudolf Buchner. Vid Klotens flygfält i Zürich står en ombyggd DC-3 ständigt startklar. Förutom vanlig alpin räddningsutrustning har planet speciell fallskärmsmateriel. Räddningsplanet dirigeras till olycksplatsen av sportplan bemannade av frivilliga piloter som är bosatta i olika delar av Schweiz. Piloterna känner i detalj varje bergstopp och avsats i trakterna där de bor. När det är omöjligt att företa en flygplanslandning i de nödställdas närhet eller helikoptrar inte kan komma till användning är det dessa frivilliga piloters uppgift att dirigera DC-3:an till närmast lämpliga punkt för fallskärmshopp.

Tidsmomentet och därmed sammanhängande problem är oerhört viktiga. En noggrann bestämning när uthoppet skall ske är nödvändig för att kunna bispringa de nödställda. Minsta felbedömning kan naturligtvis också innebära att fallskärmshopparen sänds mot en säker död.

Man förstår den alpina flygräddningens betydelse när man får veta att varje vinter många schweiziska bergssamhällen genom laviner blir avstängda från yttervärlden veckor i sträck och att Alperna kräver en dryg tribut i döda och skadade.

Förra vintern omkom 93 människor i de schweiziska alperna och flera hundra fick allvarliga skador. Omedelbar läkarhjälp eller vård kunde ha räddat många av dessa.

Det förtjänar omtalas att en kapten i en alpin jägarpatrull räddades från berget Tschingelhorn nära italienska gränsen på 3.500 meters höjd efter benbrott under en manöver. Det skulle ha tagit fem eller sex timmar att på vanligt sätt forsla ned honom med avsevärda risker för såväl honom själv som bärarna. Men tack vare flygräddningen fick han sjukhusvård 45 minuter efter larmet.



Där varken flygplan eller helikoptrar kan landa använder sig schweiziska alpina flygräddningen av fallskärmshoppande räddare. Detta uthopp har skett på 4.200 meters höjd från en DC-3. Ett hopp över Alperna måste göras med sekundprecision, annars blir räddaren själv i behov av räddning. (Ovan) En Cub har landat i Alperna för att hämta en skadad bergsbestigare. Toppen i bakgrunden är den 4.159 m. höga Jungfrau. (T. v.)

SAS
i Amerika

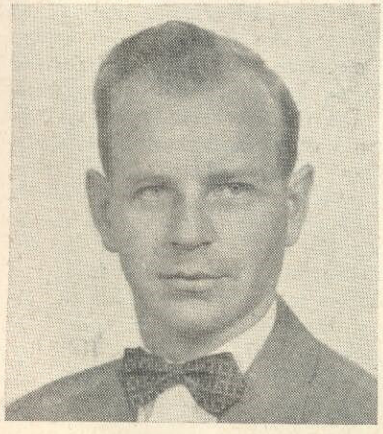
Det skandinaviska flygbolaget, SAS, flyger som bekant inte bara i Europa utan även på Fjärran Östern, Afrika, Sydamerika och Nordamerika. Det vet de flesta.

De flesta tror sig också veta att SAS flygverksamhet på USA inskränker sig till att flyga passagerare mellan Europa och New York. Väster därom finns inget SAS — tror man. Men det finns.

SAS' New York-kontor utgör förstås basen i bolagets verksamhet på den nordamerikanska kontinenten och är ett kontor med högt uppdriven arbetstakt och vida aspekter, en modern skandinavisk utpost mot väster med ett avsevärt inflytande på kommunikationerna mellan gamla och nya världen — och främst förstås mellan Skandinavien och USA och vice versa.

Men det är inte bara i New York och de närmaste kvarteren kring Rockefeller Center som SAS verkar. Dess tentakler sträcker sig ut över hela USA i form av lokalkontor i ytterligare en rad av Amerikas största och viktigaste befolkningscentra.

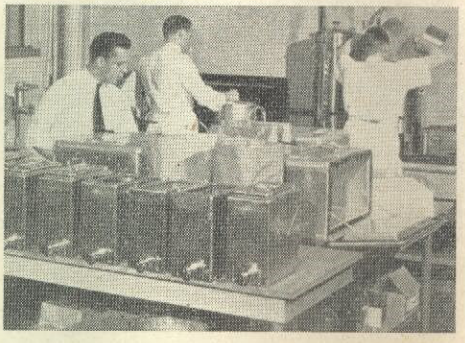
Det vill med andra ord säga, att trots att SAS' flygtrafik för närvarande inte sträcker sig längre västerut än till New York, så har bolaget förbindelseutposter ända bort till amerikanska västkusten.



Arne Ewald heter SAS distriktschef i Seattle. "Mr. Aarni" är norsk norrman från Oslo med lång utlandspraktik och stor popularitet

Detta är en god sak att veta för varje skandinav som ger sig ut att resa i USA. Genom SAS har man numera möjlighet att få skandinavisk service snart sagt överallt. SAS-kontören inte bara förmedlar biljetter och bokar platser på SAS' flygplan i Amerika (från och till New York) utan till bolagets linjer över hela världen och till andra bolagslinjer var det vara mående. Man hjälper folk till rätta, förmedlar kontakter och mycket annat.

Det är en serviceinrättning som betalar sig. SAS-kontoren utgör re-



En interiör från SAS köksdepartement på Idlewild i New York. Här residerar Viggo Hansen och ser till att ingen svälter på färden över Atlanten. Månadsrekordet hittills är 17.000 måltider. Och vilka måltider! Viggo Hansen fick tre sidor i This Week för en tid sedan för sin goda skandinaviska mat

George Hedman
New York och d
kontakt med. Han
gen fick han vasa
tare Robert Wagne
suln Lennart Nylan

George Hedman är SAS Public Relations-chef i New York och den som främst tidningsfolk får kontakt med. Hans förbindelser är enorma. Nyligen fick han vasatrissan av New Yorks borgmästare Robert Wagner (t. v.) och svenske generalkonsuln Lennart Nylander

gelrätta resebyråer med sällsynt goda förbindelser och sällsynt trevligt och företagsamt folk, vars uppgift det är att underlätta framkomligheten för de resenärer som vänder sig till dem. Och det är inte bara skandinaver som gör det utan lika mycket amerikaner. Och förstås främst amerikaner som tänker resa till Skandinavien.

SAS-kontoren är att betrakta som uppsamlingscentraler för reseintresset och naturligtvis med främsta uppgift att inrikta detta reseintresse på Skandinavien och i varje fall på det skandinaviska flygbolaget.

Förutom i New York har SAS för närvarande kontor i följande amerikanska städer: Atlanta, Chicago, Cleveland, Detroit, Los Angeles, Mexico City, Minneapolis, Philadelphia, San Francisco, Seattle och Washington D. S.

Att dessa kontor betyder oerhört mycket för bolaget direkt är redan sagt och kan omvittnas av alla som känner till saken, men dessa kontor har också en oerhört stor betydelse för Skandinavien i sig själv både ur ekonomisk och kulturell synpunkt. SAS-kontoren kan betraktas som små och effektiva ambassader som skapar goodwil för länderna där hemma, underlättar praktiskt reseutbytet mellan Skandinavien och Amerika och hjälper till att underhålla det goda anseende som Skandinavien i många avseenden fortfarande har i väster. En uppgift vars värde inte kan överskattas.

Om Skandinavien är känt och populärt i Amerika i dag, så beror detta inte så litet på det arbete SAS utför genom en skickligt upplagd service- och reklamverksamhet. Det påstås att man för någon tid sedan i Amerika hade börjat glömma bort Skandinavien. Genom flyget och dess moderna arbetsmetoder tycks det finnas goda möjligheter att ändra på detta förhållande.

SAS' flygverksamhet på Nordatlanten går för närvarande med ekonomisk vinst för bolaget. Vilken nationalekonomisk vinst den lämnar i övrigt går inte att redovisa. Denna vinst kan till en ganska stor del skrivas på de lokala SAS-kontorens konto.

Glöm inte att ta kontakt med något av dem när ni kommer till USA. Det är bara att slå i telefonkatalogen. Om inte annat så kommer ni att träffa trevligt folk om ni ringer.

Ed Borgström, svenskättling och chef för Chicago-kontoret. Har mycken personlig charm och en ännu ouppfylld längtan att kunna prata svenska

ÖVERSIKTEN

Rekorden ryker

Hastighetsrekorden är inte långlivade nu för tiden. FAI har fullt sjå att skicka ut meddelanden om nya rekordflygningar. 28/9 1953 meddelade FAI att överstelöjtnant William F. Barns, USA, den 16 juli hade flugit 1151,883 km/tim. Men på samma gång meddelades att rekordet redan var slaget i det att Squadron Leader N. F. Duke, Storbritannien, hade uppnått 1147,407 km/tim.

25 november var det färdigt igen. Michael J. Lithgow, Storbritannien, hade flugit 1184 km/tim. den 25/9 men redan 3/10 förlorat rekordet till Lt. Commander James B. Verdin, USA. Denne är i varje fall vid tiden för pressläggningen världens officiellt snabbaste flygare. Rekordhastigheten är 1211,746 km/tim. Som en jämförelse kan nämnas att vid 1952 års slut hade också USA rekordet genom kapten J. S. Nash, som flugit 1124,137 km/tim. (Samtliga siffror gäller 3000 meters bana.)

Vad gäller helikoptrar har Piasecki lågt beslag på både hastighetsrekordet och höjdrekordet. Båda dessa innehades förut av Sikorsky-helikoptrar. 236,193 km/tim. flög kapten Russel M. Dobyns den 4/9 1953 i glädjen över att två dagar tidigare ha flugit 6.739 m och blivit innehavare av höjdrekordet för helikoptrar. Bägge rekorden sattes med en Piasecki Yh-21.

Douglas håller sig till propellerflyg

Donald W. Douglas, president i Douglasfabrikerna, har lämnat sina synpunkter på konstruktion av reaplan för passagerartrafik vid en konferens som anordnats med anledning av att allmänheten i USA allt oftare frågar sig varför USA skall se ryggarna på de andra medtävlarna i det stora rea-loppet. "Den som startar först vinner inte alltid tävlingen", sade mr Douglas bl. a. "Flygplan skall kunna frambringa pengar likaväl som rubriker. Propellerflyget har inte ännu nått gränsen för sin användbarhet. Varför USA dominerar flygmarknaden är därför att vi alltid har byggt plan som det lönat sig att flyga."

2000 nya privatflygare

fick Frankrike under de första elva månaderna förra året. 227 flygklubbar i Frankrike och dess kolonier utbildar privatflygare.

Britannia blir krigsplan

Kanadensiska flygvapnet skall enligt uppgift använda en specialversion av det nya brittiska turbinplanet Bristol Britannia för långdistansspaning. Planet skall licensbyggas hos Canadair.

Sycamore till Belgien

Belgiska flygvapnet har köpt ett antal helikoptrar av typ Bristol 171 Sycamore och är därmed det första land utanför England som köpt denna typ för krigsändamål.

Första internationella helibusslinjen

— eller rättare sagt linjenätet — har blivit en klar succé. "Le Helibus" av typ Sikorsky S-55 trafikerar Rotterdam, Antverpen, Bryssel, Liège, Lille, Maastricht, Köln och Bonn — alltså fyra olika länder. Rotterdam har sin helibusstation bara 500 meter från rådhuset och i Lille sätter sig "bussen" mitt framför järnvägsstationen. Hälften av passagerarna åker helibuss till någon närliggande stad för att uträtta ärenden och den andra hälften består av folk som vill komma till någon av de två internationella flygplatserna inom nätet — Bryssel och Köln.

SAS Kastrup får fint jobb

SAS-verkstäderna i Kastrup har fått i uppdrag av amerikanska flygvapnet att ta hand om tillsyn, översyn och 8000-timmars genomgång av 11 st C-54 som används av USAF:s högsta chefer i Europa. Colombianska flygbolaget Avianca har skickat två DC-4 till Kastrup och Al Italia har beställt flygplansstolar hos SAS för över en kvarts miljon kronor.

SAS passagerartrafik ökade 18 procent

SAS' passageraretrafik ökade under 1953 med omkring 18 procent, varför den exakta passageraresiffran under året tippas bli omkring 670.000 eller nära fyra gånger så många passagerare som ABA hade under rekordåret 1947, dvs. året innan ABA och SILA slogs samman och blev partners i SAS.

Argentinsk flygpionjär död

Vicente A. Almonacid, argentinsk flygpionjär och chef för en fransk flygeskader under första världskriget, har avlidit i Buenos Aires. Almonacid uppfann bl. a. ett bombsikte och öppnade den första kommersiella argentinska flyglinjen efter första världskriget. Han var en tid chef för Paraguyan Air Force.

Isotoper får flyga

IATA har godkänt transportbestämmelser för gods som behöver speciellt varsam behandling, t. ex. radioaktivt material, frätande syror, gaser och gift. De radioaktiva isotoperna, som har en mycket kort "livstid", kan alltså nu transporteras snabbt till de trakter där de behövs.

Flygande tigers CAT vållar regeringsbråk

Generalmajor Claire L. Chennaults firma Civil Air Transport (CAT) lär vara orsaken till ett gruff inom Chiang-Kai-Sheks regering. På officiellt håll förklaras att samtliga kabinettsledamöter lämnat in avskedsansökan. Den enda ansökan Chiang beviljade var dock sin egen personlige rådgivares, generalsekreteraren doktor Wang Chih-Chiehs. Orsaken till avsägelserna skulle vara Chiangs planer att lämna subsidier åt CAT.

Claire L. Chennault är samme Chennault som kom till China för 16 år sedan som rådgivare åt kinesiska regeringen och "öppnade eget" mot japanerna med hjälp av frivilliga flygare. "De flygande tigrarna" var i krig månader innan USA officiellt gick mot Japan. General Chennault blev senare chef för 14th Air Force och ännu senare Chiang-Kai Sheks flygstabschef. Han startade CAT strax innan inbördeskrigets slut, när kinesiska nationalistregeringen måste fly till Formosa.

Det är möjligt att nationalistregeringens uppdrag åt CAT att transportera 2000 nationalistiska guerillasoldater från Siam till Formosa är verkliga skälet till bråket.

Varning för hydraulvätska!

Hydraulvätska kan vara mycket farlig. Förvaras den i öppet kärl är den helt oskyldig men befinner den sig under tryck är den ytterst brännbar och explosionsrisk finns. Luftfartsstyrelsen anser därför att hydraulvätskan bör jämställas med bensin, alkohol och syrgas, varför man vid el-arbete intill hydraulledningar alltid bör bryta strömkretsen, så att ingen läcka kan brännas på ledningarna genom kortslutning.

Skyrocket 2135 km/tim

Provflygaren Scott Crossfield, som den 14 oktober flög 2047 km/tim. med en Douglas D-558-2 Skyrocket, uppnådde 20 november hastigheten 2135 km/tim. Rekordhastigheten nåddes på 18.000 m höjd och planet utsattes för Mach 2,01.

Experimentplanet Douglas X-3

har provats i ungefär ett år men ytterst få uppgifter om det har sipprat ut. Det är känt att planet under prov nått en hastighet, motsvarande Mach 1,25 och det sägs att planet skall ha raka, tunna vingar samt ovanligt liten spännvidd. X-3 har nyligen lämnats till NACA för ytterligare prov och på samma gång har följande uppgifter släppts ut: Längd 20,4 m, spännvidd 6,9 m (!) och totalvikt 12.250 kg.

Massproduktion av B-47

Tre stora flygplanfabriker bygger nu Boeing B-47 Stratojet, nämligen Boeing, Lockheed och Douglas. Amerikanska flygvapnet avslöjade redan i september att enbart från Boeing-fabrikerna hade 600 bombare levererats, vilket dock inte betyder att alla dessa är i tjänst.

Bell X-5 störtade

Ett av de två experimentplanen Bell X-5 (som kunde ändra vingarnas pilform under flygning) har störtat i närheten av flygbasen Edwards, varvid planet totalförstördes och piloten, major Popson, förolyckades.

PIPER CUB

önskas köpa. Uppge fullständiga data på motor och plan, flygtid efter sista grundöversyn och total gångtid. Svar med beskrivning av maskinens tillstånd och upplysning om absolut billigaste pris till "Cub OY", Looping f. v. b.

Olycka fördröjer Swift-leveranser till RAF

RAF hade räknat med att redan förra året kunna sätta upp sitt första Swift-förband men bl. a. på grund av en olycka som inträffade vid Salisbury med prototypen Swift F-1 den 10 november har leveranserna fördröjts. Vid olyckstillfället var föraren, Squadron Leader N. E. D. Lewis, sysselsatt med slutgiltiga prov för Swiftens godkännande för förbandstjänst. Mr Lewis skadades till döds.

Molnen standardiseras?

WMO — den meteorologiska världsorganisationen — har vid ett möte i Genève beslutat att försöka "standardisera" molnen. Med tanke på flygtrafiken och väderleksrapporterna måste det finnas en fast internationell terminologi för moln och molnbildning av alla slag. Även för väderlekstjänsten på marken skall ett kodsystem utarbetas. Rapportsystemet måste byggas ut och förbättras, anser WMO, dels på grund av att flygtrafiken de senaste åren tagit högre luftskikt i bruk, dels på grund av att den nu rycker in på nya områden, exempelvis Afrika och Asien. För moln-koden har redan anslagits 64.500 dollars.

Flera helikoptrar till Sverige

Ostermans har i dagarna köpt två helikoptrar av typ Bell 47-D-1 jämte en del reservmateriel av det belgiska flygbolaget Sabena. Därmed disponerar Ostermans sammanlagt åtta Bell-helikoptrar.

Bolaget har nu stationerat en helikopter på försök även i Östersund och under vintern sänkt timpriset där liksom tidigare i Norrbotten till 200 kr för att vinna ytterligare erfarenhet inom dessa områden.

Riks-M-chefen ordf. i SFK

Ledaren sedan många år för KSAK:s Riksmotorflygtävling, major Nils Lundgren, har efterträtt Bertil Florman som ordförande i Stockholms Flygklubb.

"Väderskutor" dras in?

25 flytande meteorologiska observationsstationer som de sista sju åren har betjänat alla de länder som har flygtrafik över Nordatlanten är hotade av indragning. USA, som hela tiden har burit tungan av omkostnaderna, har meddelat att landet ämnar dra sig ur spelet. Den väderleks- och observationstjänst som dessa stationer har utfört har visserligen sitt mycket stora värde, säger USA, men den står inte i rimligt förhållande till de höga omkostnaderna.

I början av 1954, med all sannolikhet redan i januari, skall ett möte i Paris hållas för att alla de länder som har intresse av de 25 observationsfartygen skall kunna ta ställning till frågan om deras fortsatta existens. ICAO är värd för mötet.

Storbritannien satsar på luftförsvaret

En jämförelse mellan A-paktens och de Moskva-kontrollerade ländernas styrkor, bl. a. i fråga om människoresurser, har övertygat de "konservativa" britterna om att det är omöjligt att försvara västsidans länder enbart genom markförsvar.

Som motvikt mot Sovjet-arméernas numerära överlägsenhet vill britterna ha ett strategiskt bombflyg utrustat med atom- och vätebomber och understött av modernt defensivt jaktflyg.

USA:s militärledning är emellertid inte lika övertygad om flygets krigsavgörande insatser utan fortsätter att organisera sitt försvar efter A-paktens föråldrade, dyra och outförbara program, som inte ens räknar med luftherravälde.

Denna salva avfyrar f. d. brigadgeneralen i amerikanska armén, Bonner Fellers, i en tidningsartikel om de nya principer för Europas försvar som engelsmännen enligt hans uppgift söker genomdriva.

Britterna har nu satt i gång en tredubbling av sitt strategiska bombflyg och en avsevärt ökad produktion av jaktflyg.

Ufl — Underrättelser från flygledningen — har gjort ett försök att uppskatta Storbritanniens försvarsbudget och kommit fram till följande ungefärliga siffror, som även med en drygt tilltagen felmarginal visar att britterna i dag satsar mer än hälften av försvarspengarna på flyget.

Marinens totala anslag är 365 milj. pund, därav till marinflyget 115 milj. Arméns totala anslag är 581 milj. Flygvapnets 548. Ministry of Supply har en försvarsbudget av 124 milj., därav går 100 milj. till flygforskning och -försök (ej A-bomben). Ministry of Defence får totalt 20 milj. pund, varav 10 milj. till "Infrastructure". Anslag till luftförsvaret inom civila budgetens ram: Forskning, försök och produktion av A-bomben 100 milj. pund, produktion och infogande av robotar i försvarsorganisationen ca 50 milj. pund och slutligen passiva luftförsvaret, Home Office, 15 milj.

Av försvarsbudgetens 1.638 milj. pund går således till luftförsvaret 773 milj. eller 47 procent (Motsv. siffra i Sverige 29,9 procent). Dessutom tillkommer de olika posterna från den civila budgeten, varför Storbritanniens totala anslag till luftförsvaret utgör 938.000.000 pund. Alltså 70 milj. mer till luftförsvaret än till det övriga försvaret.

Lämplig Öresundsdroska?

På bilden nedan ses amerikanska flygvapnets jättehelikopter YH-16 Transporter, byggd av Piasecki. Koptern tar 40 passagerare och är 23,8 m lång. Stjärten är 7,6 m hög. Helikoptern har en motoreffekt på 3300 hk, fördelad på två motorer. Varje rotor har tre metallblad och rotordiametern är 25 meter. I händelse av motorfel kan båda rotorerna drivas med endast en motor. Helikoptern undergår f. n. prov och det torde dröja tills ett ev. seriebyggande kan börja. YH-16 är f. n. världens största helikopter.

NYTT FRÅN KSAK

Red. G. H. Dérantz

Fri kroppssektion för flygande modeller

Nya modellflygregler gäller till 1956

I slutet av november sammanträdde FAI:s Modellflygkommission i Frankfurt. Det var tyskarnas första internationella flygkonferens efter kriget och deltagarna fick uppleva en festligare inramning till kongressarbetet, än vad som är brukligt. Bl. a. var kommissionen överborgmästarens gäster vid en middag på stadshuset i Frankfurt/M.

För modellflygarna över hela världen har konferensen haft mycket stor betydelse. De regler som där fick sin definitiva formulering skall nu icke kunna ändras förrän tidigast 1956.

De nya FAI-reglerna innehåller en allmän del (som gäller all flygning, motor-, segel- och modellflyg samt ballong- och fallskärmsport) och en specialdel för varje gren särskilt.

Modellflygreglerna överensstämmer i stort sett med de regler som senast skickats ut till KSAK:s registrerade klubbar men en del nyheter är värda att noteras:

Kroppssektionen är borttagen för alla friflygande modeller.

I team-racing blir det i fortsättningen en enda klass. Motorn är på max 2,5 cm^3, totala bärytan minst 8 dm^2, tankvolymen 10 cm^3 och dimensionerna av flygkroppen vid piloten skall vara minst 40 mm bredd och minst 75 mm höjd. Flygsträckan är 10 km, dvs. 120 varv med 13,27 m. lina. Kontrollbelastning 20 ggr modellens vikt. Lindiameter minst 0,25 mm. För övrigt tillämpas de amerikanska reglerna.

KSAK förmedlar klubbarnas överskottsmateriel

En av de motioner som Jönköpings Flygklubb förelagt KSAK innebar ett förslag att KSAK skulle inrätta en försäljningsavdelning för segelflygmateriel. Diskussionen gav emellertid en bättre lösning och man beslöt att inrätta en varuförmedling samt att centralt upphandla viss förbrukningsmateriel. Redan i slutet av november distribuerade KSAK till klubbarna blanketter för anmälan om innehav av överskottsmateriel samt en uppgift om priserna på fanér, flygplansväv och roderlinor. Uppgifterna har begärts till den 1 februari.

Centrala kurser för segelflyg

KSAK planerar en DK-instruktörskurs 2/5—29/5, en biträdande byggledarkurs 30/5—19/6 och en glidflyginstruktörskurs eller segelflyginstruktörskurs 8/8—28/8. Anmälningar skall vara KSAK tillhanda före den 15 januari.

Försöksvis tillämpas nya bestämmelser för antagning till flyginstruktörskurser, vilka innebär att erfarna segelflygare kan deltaga utan att tidigare ha undergått instruktörsutbildning eller FV-utbildning.

KSAK:s tävlingskalender 1954

MOTORFLYG: RMT, distriktstävlingar, maj—aug. RMT, final, augusti. Nordiska Motorflygtävlingar, september.

SEGELFLYG: Guldvingen, RST, januari—september. Ållebergspokalen, Ållebergssäsongen.

MODELLFLYG: VT, februari. SM linst., mars—maj. Uttagningar för VM, maj—juni. SM friflygande, augusti. KSAK:s och TV:s rikstävlingsfinal (kombineras med annan tävling).

UTLÄNDSKA TÄVLINGAR: Segelflyg-VM, England 21/7—3/8. Nordisk landskamp, modellflyg, Norge. VM segelmodeller, Danmark, 24/6—28/6. VM gummimotor- och förbränningsmotormodeller, USA, 16/7—18/7. VM linstyrda modeller, Holland, juli—augusti.

Svenskt lag till segelflyg-VM i England

Stort träningsläger på Ålleberg i juni

KSAK har anmält ett lag till Segelflyg-VM i England. Deltagandet beror i sista hand på om erforderliga medel kan anskaffas. Träning sker på Camphill 12—19 juli, 20 juli är inryckningsdag, och tävlingen pågår 21 juli—3 augusti. Prisutdelning den 4 augusti.

I enlighet med det förslag som väcktes till årsmötet av Jönköpings Flygklubb i en motion har KSAK beslutat anordna en träningskurs i segelflyg på Ålleberg 7—19 juni. Avsikten är att träna av klubbarna utsedda segelflygare, så att de skall kunna hävda sig i segelflygtävlingar både i nationellt och i internationellt sammanhang. KSAK står själv för större delen av kostnaderna. För deltagarna blir hela kursavgiften bara 200 kronor.

Med hänsyn till att kursen ligger till grund för uttagningarna till VM kommer flygträningen att bedrivas mycket intensivt. Förutom tävlingsflygning ingår i kursen teoretiska studier i meteorologi, tävlingstaktik, tolkning av tävlingsbestämmelser, resultatsberäkning samt konditionsträning.

Deltagarna skall ha giltigt S-certifikat samt lägst 50 timmars segelflygtid, varav minst 10 timmar på högvärdigt segelflygplan.

HARALD ENELLS VÄNNERS VANDRINGSPRIS

En vacker silverkanna till brädden fylld med silvermynt överlämnades till KSAK:s förre generalsekreterare överste Harald Enell, när denne efter fjolårets sista VU-sammanträde avtackades. Kannan som är en gåva av klubbar, styrelseledamöter m. fl. skall i fortsättningen gå som lagpris i KSAK:s Riksmotorflygtävling. Den skall även då utdelas fylld med silvermynt. Kannan överlämnades av nye generalsekr. Nils Söderberg under de ceremonier som i fortsättningen skall följas då kannan överlämnas.

Avgående generalsekreteraren överste Harald Enell får avskedsgåvan av sin efterträdare generalmajor Nils Söderberg medan VU:s ordf., generalmajor P. R. af Uhr, tittar på hur silvret rinner ur kannan

Inför det nya året

Till Looping Juniors gamla läsare vill redaktionen vid det nya årets start säga att vi kommer att gå på i ullstrumporna. Visserligen skall man om möjligt alltid undvika nyårslöften men om vi säger att vi skall försöka göra junioravdelningen ännu bättre än den varit så är det inget nyårslöfte utan bara ett konstaterande av vår uppfattning att inget är så bra att det inte kan bli bättre.

De nya prenumeranterna hoppas vi också skall uppskatta juniorsidorna. Looping Junior är de yngres speciella sidor — därmed inte sagt att de äldre inte har både nytta och nöje av att ta sig en titt också på den avdelningen i tidningen.

I Looping Junior kommer även under 1954 att återfinnas allt om vad som händer och sker på modellfronten och läsarna kommer att få många fina ritningar i present. Vår följetong Projekt Cassiopeia är en av de omtyckta ingredienserna som återfinns i Junior även 1954 och Barney Baxter är fortfarande gäst i våra spalter. Brevlådan hålls givetvis öppen och där kan den vetgiriges törst bli stillad. Ett av Loopings nummer under 1954 kommer att bli ett stort upplagt ungdomsnummer.

Juniorläsarna — gamla och nya, äldre och yngre — önskas många kul stunder med Looping Junior under 1954!

SEX FLYGPLAN

Looping hade, som förut nämnts, en liten tävling för besökarna på utställningen Mamma, pappa, plugget och jag i Ostermans marmorhallar i Stockholm. Tävlingen gällde flygplankännedom.

Sex olika plan fanns avbildade på en kupong och för att göra det hela litet krångligare hade tävlingsledningen räknat upp 12 typer som deltagarna kunde välja bland. Flygkunnandet verkade vara relativt gott men i sanningens namn skall sägas att det var många som trodde att "Canberran" var en Gloster Meteor och att La 17 var en Mig 15. En del tävlare hade också lyckats upptäcka två helikoptrar på bilderna, vilket är mer än tävlingsledningen har kunnat göra.

De först öppnade rätta lösningarna tillhörde:

Thomas Erikson, Dufnäsvägen 48, Saltsjö-Duvnäs, 1:a pris, 25 kronor kontant, Curt Kjellgren, Untravåg. 5, Hjorthagen, Kalla krigets flyg, Per-Edvin Andersson, Hässleholmsvägen 19 nb, Johanneshov, d:o, Dick Malm, Fredrikslundsvägen 8, Bromma, d:o, Lars Svensson, Kammakargatan 6, Sthlm Va, d:o.

LOOPING-KLUBBEN

Ärade julmatsmätta klubbmedlem!

Vi antar att Du är ganska trött och utschasad nu efter sedvanliga och osedvanliga julmödor. Till de osedvanliga räknar vi då spaningstävlingen i julnumret. Svaren till den bör Du ha skickat in vid det här laget. Vi kan inte berätta något om tävlingsresultatet än, men avslöjas skall att tävlingsjuryns farhågor för ett knivigt jobb infriats över förväntan...

Vi gör uppehåll med tävlingarna i detta nummer och vi bjuder inte heller på någon annan klubbverksamhet. Detta betyder dock ingalunda att Looping-Klubbens sekretariat har saligen avsomnat. Bort det, vi spinner värre på pigga idéer och går helt in för att göra Looping-Klubben till en både nyttig och rolig sammanslutning. En stor klubb är den redan och stor kan f. ö. bli större, varför det finns gott hopp om att Looping-Klubben skall kunna uträtta något positivt för svenskt flyg.

Tävlingar kommer vi att servera en hel del i kommande nummer och vi skall försöka göra dem så "annorlunda" som möjligt. Och det blir inte bara tidsfördriv.

Det trista "vintervädret" inbjuder säkert till tankeverksamhet. Skulle Du komma på fina idéer om Looping-Klubben så skriv ett par rader. Du skall naturligtvis själv vara med och forma din egen klubb.

Till sist: Det finns plats för ännu fler flygsinnade i Looping-Klubben. Anmälningskupong finns nedan.

Medlemsanmälan

Till LOOPING-KLUBBEN, Box 3063 — Stockholm 3

Jag anmäler mig härmed såsom medlem i Looping-Klubben och motser snarast medlemskort samt övriga upplysningar.

Titel el. yrke .....

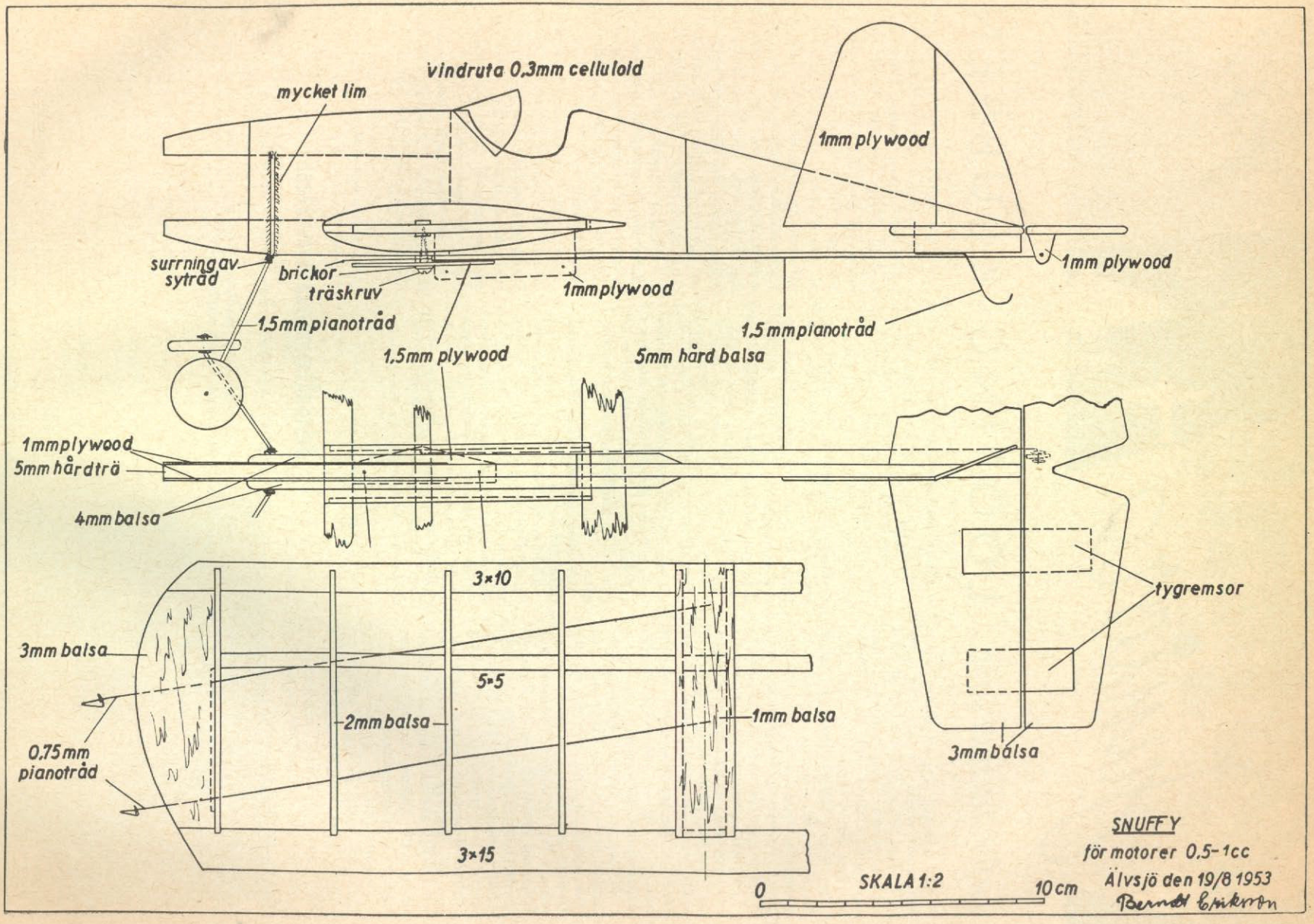
Namn .....

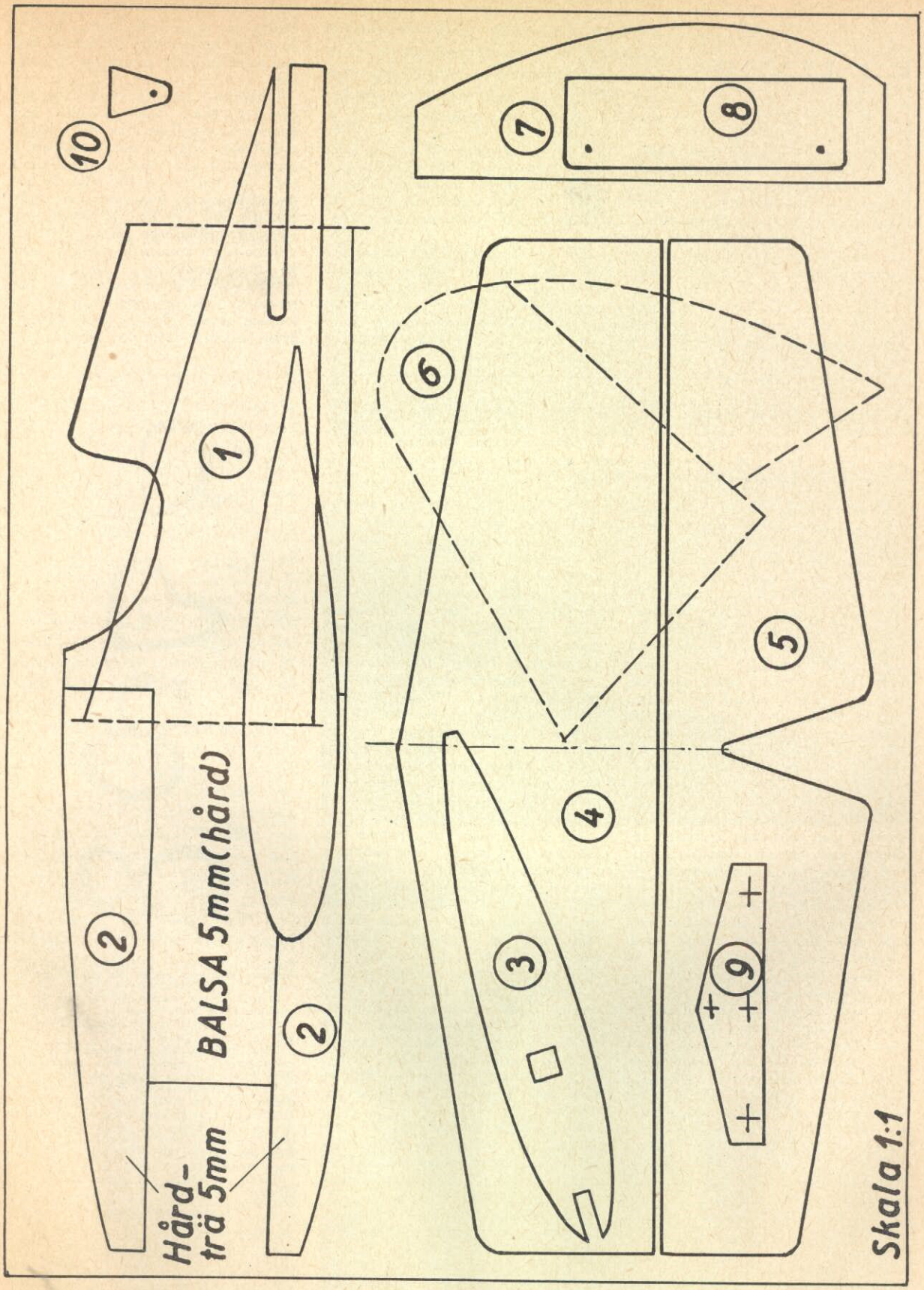
Bostad .....

Postadress ..... Födelseår .....

Medlemsavgiften 60 öre bifogas i frimärken.

Arbetsbeskrivning till "Snuffy" finnes på sid. 26





Detaljritning till "Snuffy" i skala 1:1

STUNT

Per-Erik Levenstam skrev om stunt i julnumret och avslutar här sin beskrivning av stuntmodellen och berättar hur den skall flygas samt något om de allmänna reglerna för stuntflygning

Till linorna används tunn pianotråd. Olika diametrar för de olika cylindervolymerna enligt tabellen. (Värdena i tabellen är endast riktvärden.) För att inte linorna skall sno sig när man gör looping eller bunt kan man använda sig av s. k. spridare. Dessa görs av 0,4 eller 0,5 mm pianotråd och fästs med mjuk järntråd. Det räcker med två eller tre spridare på varje linpar. Avståndet på linorna vid handtaget bör man göra så stort att man slipper dra i ena linan vid looping eller bunt. Längden på linorna måste avgöras från modell till modell. Det är bättre att börja med korta linor. Vid tävlingar skall linlängden vara 15—20 meter.

För att få ut det bästa av modellen väljer man en lämplig stuntpropeller. Det brukar stå angivet i bruksanvisningarna till de olika motorerna vilka propellrar som är lämpliga. Det är inte önskvärt att ha en alltför snabb modell, det kan då lätt hända att man inte hinner med i de olika manövrarna. Bättre är det om modellen inte tappar så mycket fart.

Nybörjare är ofta rädda för att göra en bunt. När modellen har kommit i ryggläge drar de i höjdroderlinan, vilket brukar resultera i att modellen går i backen. Man måste vara litet kallblodig. Det bästa är att flyga högervarv. Detta beror på vridmomentet i propellern. Modellen vrids utåt. Kör man åt andra hållet vill modellen komma in mot flygaren av samma orsak.

När man kör en stunttävling får modellen inte gå högre än 60° i looping, bunt, liggande och stående åttor, stigning samt i dykning.

Arbetsbeskrivning till Snuffy

(Ritn. se sid. 24—25)

Snuffy är en modell konstruerad för de första trevande försöken i linstyrning. Den är inte så känslig som en modell med massiv vinge och går inte så lätt sönder eftersom den har mycket låg vikt.

Kroppen sågas ut ur 5 mm hård balsa. Det är den detalj som är märkt med 1 på detaljritningen. Såga sedan till motorbockarna i 5 mm hårdträ. Kom ihåg att avpassa avståndet mellan bockarna för den motor som skall användas. Motorbocken på ritningen är avsedd för Mills 0,75. Plywood läggs på varje sida av kroppen och limmas fast ordentligt, vilket också skall ske med de 4 mm:s balsaflak som skall fästats utanpå plywooden. Såga ut hålet där vingen skall sitta. Borra hål för motorns fäste och se till att inte motorn sitter i vägen för vingen. Motorn monteras utåtliggande. Borra hål för landningsstället, som tillverkas i 1,5 mm pianotråd. Använd mycket lim och surra ordentligt med tråd, som är rikligt indränkt med lim (se ritningen). Sätt fast hjulen med en liten bricka på varje sida (lödes).

Vingen: Spryglarna (nr 3) utskäres i 2 mm balsaflak. Bakkantlisten göres klar med sina 2 mm djupa intag. Vingen är nog lättast att bygga på fri hand. Märk upp på framkanten var spryglarna skall sitta. Trä därefter upp spryglarna på mittbalken. Passa in dem i urtagen i bakkanten, samt justera så att spryglarna passar in i märkningen vid framkanten. Kontrollera medelst en vinkelhake eller dylikt att spryglarna även sitter i vinkel. Limma därefter överallt ordentligt. Vingen skall medan limmet torkar försiktigt sättas upp i spänn så att den inte blir skev. När limmet är torrt kan vingen lossas och vingtipparna (nr 7) kan limmas fast. Mittsektionen klädes även med 1 mm balsa på båda sidorna. Det är lika bra att samtidigt limma fast vingtippstyrningen (nr 8).

Ur ett 3 mm:s medelhårt balsaflak utskäres stabilisatorn (4) och rodret (5). Putsa ordentligt med ett fint sandpapper samt runda fram- och bakkanterna. Gångjärnen tillverkas av tygremsor som limmas zigzag. Roderhornet (10) görs i 1 mm plywood. En skåra tas upp i rodret för att få bättre fäste. Stabilisatorn skjuts in i urtaget i kroppen och limmas fast. Det kan bli stora påkänningar på fenan om modellen slår runt vid vårdslös landning, och därför skall den vara av 1 mm plywood.

Roderoket (9) tillverkas av 1,5 mm plywood och borras. Sätts fast på modellen med en klen, ganska lång träskruv. Stötstången och roderlinorna bockas i vinkel, träs genom hålen i roderoket och löds fast med en bricka.

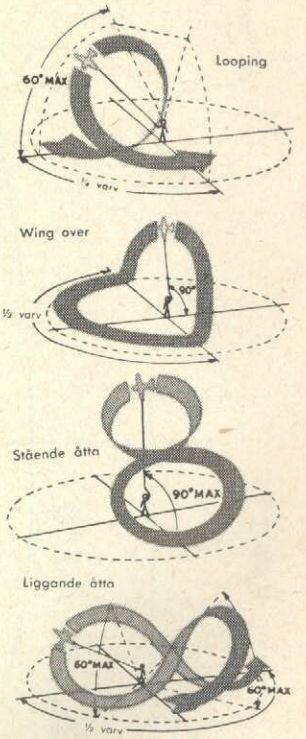
För klädsel duger japanpapper bra. Fibrerna skall läggas i flygriktningen. Efter vattenbesprutningen lackas vingen med minst 3 omgångar zaponlack. Under tiden vingen torkar skall den sitta ordentligt i spänn. Sedan träs vingen in i uttaget i kroppen och limmas fast. Se till att vinge och stabilisator kommer i samma plan.

Modellen målas därefter i någon trevlig färg. Endast trädetaljerna skall målas. Om den använda motorn är av dieseltyp så räcker det med att använda cellulosalack. Om motorn är av glödstiftstyp, måste en skyddslack, som tål metanol, dras över modellen.

Det är bäst att använda originaltanken. Om den ej går att använda så är det lämpligt att använda en stunt-tank, som kan limmas fast på vingens översida.

Före första flygningen tillses att tyngdpunkten ligger 15—20 mm från framkanten. Vid de första försöken så är det lagom med ca 7 m lina. Kom även ihåg att det skall vara lugnt i luften de första gångerna.

Några olika stuntmanövrar



Några allmänna regler för stuntflygning

Motorn till en stuntmodell får inte ha en cylindervolym över 10 cm³.

Linorna får inte vara kortare än 15 meter och inte längre än 20.

Hela styrinrättningen (handtag linor och mekanismen i modellen) måste provbelastas före starten med 15 gånger modellens vikt.

Startanordningen måste sitta fast på modellen och får alltså inte släppas under flygningen. Man får två minuter på sig att komma ut på banan och tre minuter för att göra i ordning för flygningen. Har man flera motorer får man två minuter extra för varje motor.

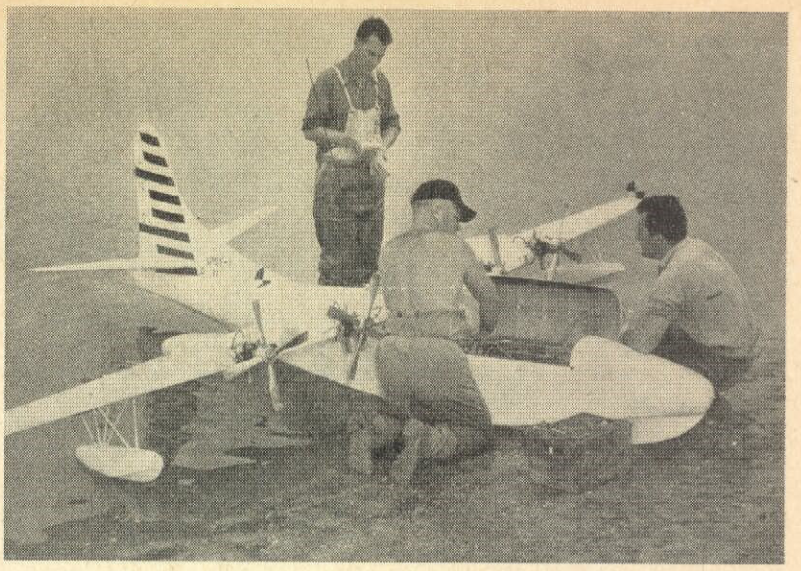
Endast ett försök till varje manöver är tillåtet.

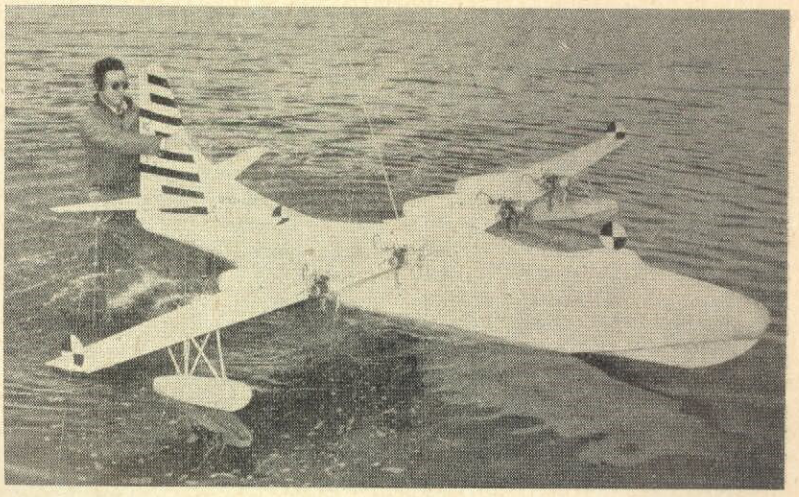
Motorvolym/Lindiameter

Motorvolym	*Lindiam.*
1 cc	0,10—0,15
1,5 cc	0,15—0,18
2,5 cc	0,20—0,25
5 cc	0,25—0,30
10 cc	0,30—0,40

FLYGBÅT

som radiomodell





Radiomodellflyget i Sverige är fortfarande i blöjåldern och man kanske får vara tacksam för det. Det skulle nog kännas litet kusligt att möta sådana pilotlösa klunsar på morgonpromenaden som t. ex. den på bilderna här intill, en modell i skala 1:10 av patrullflygbåten Convair XP5Y-1.

Modellen drivs av fyra 1,5 hk bensinmotorer. Den används för forskning och väger inkl. radiomottagare samt testinstrument 57 kilo. Den körs i huvudsak på vattnet.

Två plan har byggts av förebilden till modellen och den utgör den första i en serie typer av vattenbaserat flyg som Convair konstruerar för U. S. Navys räkning. Flottan har också beställt en transportversion av typen, som kallas R3Y-1. XP5Y-1 blev klar 1949 och flögs första gången 1950.

Planet har fyra 5500-hästars propellerturbiner och är försett med dubbla motroterande propellrar.

Modellen görs klar för flygning. (överst). Meken hänger sig i fenan för att hålla planet medan motorvarvet ökar... (mittbilden). ...och så bär det iväg. Piloten sitter i en riktig flygstol vid en riktig instrumentpanel till höger och försöker hålla tungan rätt i mun och planet på rätt köl och kurs. Det behövs en skicklig pilot till ett sådant här modellplan. Så att ingen får 57 kilo i nacken... (nederst)

Arbetsbeskrivning till Looping II

I detta nummer publicerar vi arbetsbeskrivningen till Loopings julklappsmodell Looping II. Ritningen medföljde som julklapp i decembernumret. Den som saknar ritningen kan beställa julnumret till en kostn. av kr. 1:75

Innan man sätter igång att bygga Looping II, skall man göra klart för sig vilken motor som skall användas.

De flesta motorer mellan 1,5 och 2,5 cm^3 går att använda. Det gäller att se till att motorn verkligen går in i modellen, och att den inte är så lång att spant S1 måste flyttas. Man börjar lämpligast med att sätta upp motorn och ser till att den kommer in i kroppen ordentligt. Mät även upp avståndet mellan motorbockarna, det kan variera en del för olika motortyper. Därefter är det bara att sätta igång med kroppsramen, som skall göras i 1,5 mm plywood. Kalkera av ytterkonturerna och lätthålen efter ritningen men observera att det inte är den yttersta linjen på ritningen som markerar kroppsramens ytterkontur, utan det är den andra linjen. Urtaget för motorn måste, som förut sagts, mätas upp för varje motortyp. Sedan tillkapas motorbockarna och limmas fast. Det är lämpligt att redan nu borra hålen för fastsättningsskruvarna till motorn. Gör det arbetet omsorgsfullt, det lönar sig. Lämplig skruvdimension är 2,3 mm eller 2,6 mm.

Spanten skäres ut i 3 mm balsa, utom spant S1 som skall vara i 1,5 mm plywood. Spanten limmas på sina respektive platser och listerna som ligger upptill lägges i sina urtag och limmas. Likaså skall listerna på undersidan limmas fast. Det gäller att passa till dem ordentligt där de går ihop baktill, annars blir kroppen lätt skev. Biten mellan bakre topplisten och ramen är av 3 mm balsa. Det undre spantet som vingen ligger mot är underdelen till S1.

Landningsstället som tillhör de besvärligare detaljerna bockas till av 3 mm pianotråd. Stället surras fast i motorbockarna med fin koppartråd eller grov björntråd. Surrningspunkterna limmas ytterst noggrant. På båda sidor om landningsstället skall två 1,5 mm plywoodbitar limmas, vilka skall gå in i den rundning som kroppen får framåt. Balsaklotsar lägges, som ritningen visar, på båda sidorna.

Det är nu lämpligt att övergå till vingen, eftersom en del passningsarbeten skall göras innan kroppen kan kläs över med balsa. Spryglarna skäres ut. På de spryglar som skall sitta i vänster vinghalva skall det finnas urtag för roderlinorna, och det gäller att göra dessa så att linorna kommer att löpa lätt annars blir modellen svårstyrd. Bakkanten sättes upp, sedan urtag för spryglarna gjorts, på en byggbräda och spryglarna passas in på sina platser. Framkanten pallas upp 1 mm, motsvarande det urtag som är gjort i sprygeln för torsionsnäsan. Limma fast framkanten ordentligt, varefter den övre balken kan läggas i sina urtag och limmas fast. Den undre limmas fast först sedan vingen har torkat och blivit borttagen från byggbrädan. Två plywoodbitar limmas som förstärkning i mitten på balkarna där oket skall göras fast. Mellandelarna till vingspetsarna, som består av 1 mm plywood, limmas fast. På vänstra sidan limmas roderlinstyrningarna som är av 1 mm mässingsrör. Limningen förstärkes genom att en liten siden- eller tygbit limmas ovanpå rören. Sedan skall de båda ytterbitarna limmas fast.

När nu allt har torkat ordentligt, tages vingen loss och putsas ordentligt. Framkanten skall gå i linje med spryglarna, så att torsionsnäsan kommer att ligga till ordentligt överallt. Torsionsnäsan sättes fast först på undersidan, och därefter sättes översidan fast. Använd mycket knappnålar så att torsionsnäsan ligger till ordentligt överallt.

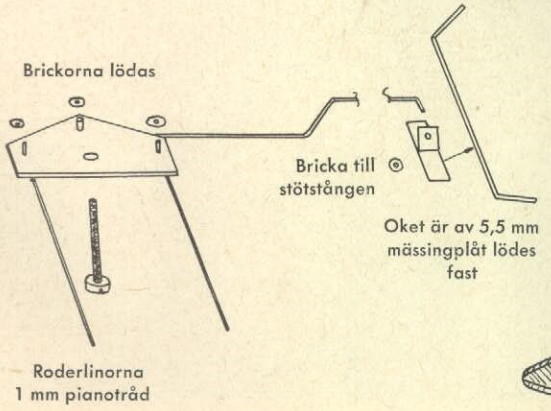
När limmet har torkat är det lämpligt att montera in roderanordningen. Ett lagom stort hål borras tvärs igenom balkarna. En skruv på 3 mm skall användas till roderokets axel. Lägg emellan brickor mellan balkarna och oket så att det blir lämpligt avstånd och så att det går fritt ordentligt. När roderlinorna och stötstången är fastsatta ordentligt medelst brickor och lödning kan även den bakre delen av mittsektionen klädas in. Det enda som nu återstår är att klä vingen.

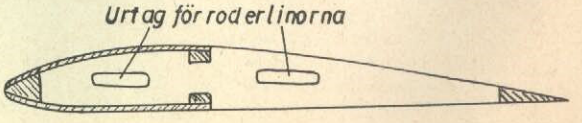
Stabilisatorn skäres ut i 3 mm balsa. Den putsas av med fint sandpapper så att kanterna blir avrundade. Rodren skall också vara i 3 mm balsa. Bakkanten på rodren skall vara spetsig. Gångjärnen består av mässingsrör som limmas växelvis på stabilisatorn och rodren. Mässingsrörens limningar är förstärkta med sidenbitar. För hopfogningen av rodren användes en 1,5 mm pianotråd, som stickes in i rodren och limmas fast. Även pianotrådens limning förstärkes med sidenbitar. Roderhornet tillverkas av 0,5 mm mässingsplåt som lödes fast på pianotråden.

Fenan klippes eller sågas ur 1,5 mm plywood.

*

Nästa gång kommer en beskrivning på hur modellen skall monteras ihop och göras flygklar.





PROJEKT CASSIOPEIA

av Stan Fedder

Forts. fr. föreg. nr.

LOCKBETE

— Det räcker inte med att hålla projektet intakt, sade överste Putnam i Secret Service, som hade ansvaret för projekt Cassiopejas säkerhet. Och han fortsatte: — För er kan det kanske tyckas tillräckligt att arbetet får fortsätta någorlunda ostört, men om ni tänker efter, så kan den uppfattningen få de allvarligaste konsekvenser — även för själva projektet och dess genomförande. Vi vet ännu inte vad motsidan kan hinna göra om vi inte i god tid slår till och försöker få åtminstone de viktigaste personerna inom lås och bom.

— Jag förstår nog, svarade Bentley och strök sig med en trött gest genom håret, men jag vill högst ogärna att mina pojkar som skall genomföra projektet i dess slutfas störs just nu. De är så fysiskt och psykiskt belastade ändå, att ytterligare påfrestningar kan göra dem oanvändbara till det vi nu drillar dem för. För om jag har fattat er rätt, så menar ni att mina åtta pionjärer, som jag gärna vill kalla dem, skall bli något slags lockbete i den historia ni planerar.

— Lockbete — ja varför inte. Putnam tystnade ett ögonblick och såg rätt in i väggen. Så återtog han: — Vi vet alldeles för litet, har ännu alldeles för litet detaljer om den organisation, som med all sannolikhet fått till enda uppgift dels att utspionera Cassiopeja-projektet, dels att — glöm inte bor det överste Bentley — söka omintetgöra det just som det står inför sin egentliga start. Det vill säga inom en ganska snar framtid om jag inte är alldeles felunderrättad.

Bentley nickade.

— Tror ni verkligen, överste Putnam, att risken för en överraskning av det slaget är så stor? Vi har dock vidtagit försiktighetsmått, som går utanpå det mesta.

— Jag hyser all respekt för den skicklighet med vilken den delen av affären har skötts, svarade Putnam. Man kan förmoda att herrarna — och damerna — på andra sidan haft det besvärligt, och har det besvärligt. Men kom ihåg med vilken förslagenhet de arbetat hittills och kom ihåg vilka resurser de visat sig förfoga över. Det finns många tecken som tyder på att motsidan nu har mobiliserat alla sina resurser och nått sådana resultat att vi verkligen har anledning dra öronen åt oss. Även om vi skulle förmå att skydda projektet fram till starten — och ytterligare en tid framåt kanske — så förutsätter vi att motsidan hinner bygga upp en så stark organisation, att utbytet för vår del av projektet inte bara blir noll och intet — det kan också bli rent negativt.

— Negativt?

— Ja, negativt. Om hela projektet kom i orätta händer! Hela projektet!

— Dessutom, fortsatte Putnam utan att invänta något svar, dessutom har vi just nu vår verkligt stora chans att sätta definitivt stopp för den sortens arbete, som våra vänner Joe och Vic och deras bossar och underlydande sysslar med. Vi har en chans att lägga vantarna på den största spionage- och sabotörorganisation som någonsin varit i funktion. Om jag får som jag vill — och begåvas med litet tur — så kommer inte bara Cassiopeja i sig själv att bli världshistoriens största sensation. Resultatet av vårt jobb här nere i de många skumma skrymslen där all sorts smuts och ruttenhet trivs så väl, blir kanhända också en världssensation. Med andra ord: Jag tror att vi måste göra två saker på en gång. Annars ingen. Och nu vill jag "låna" edra "pionjärer", överste Bentley.

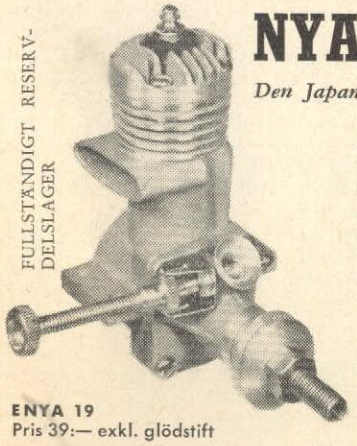
— Hör på, svarade Bentley efter ett ögonblicks tvekan. Jag har ingen anledning tvivla på att ni har rätt. Men jag tar mig friheten föreslå en kompromiss. Tag hälften av pojkarna. Om det går åt fanders — så har jag hälften kvar. Det är för sent att börja utbilda flera på det här stadiet. Åtta man betyder dubbel marginal. Fyra man betyder ingen marginal alls.

Putnam slog ut med händerna. — Vi pratar om människor som om det var bolagsaktier. Okay, vi försöker med hälften. Med litet extra pådrag går det kanske lika bra. De skall ju egentligen bara locka fram motsidans förposter i dagsljuset. Sen skall vi sköta fisket själva.

*

Fred hade blivit mycket förvånad när Bentley sände bud efter honom vid frukosten och ännu mer förvånad hade han blivit när han plötsligt fick order att omedelbart och utan att meddela sig med någon sticka iväg till New York för att hämta en bunt ritningar hos en ingenjörsfirma där. Det var tvärt emot hans tidigare uppfattning att han nu skulle hålla sig inom flottiljens område och inte visa sig för någon utomstående förrän projektet var genomfört. Nu skulle den där gamla historien upprepas igen. Motsidan skulle säkerligen få

FULLSTÄNDIGT RESERV-DELSLAGER



ENYA 19
Pris 39:— exkl. glödstift

NYA ENYA 3,25 och 4,85 cc

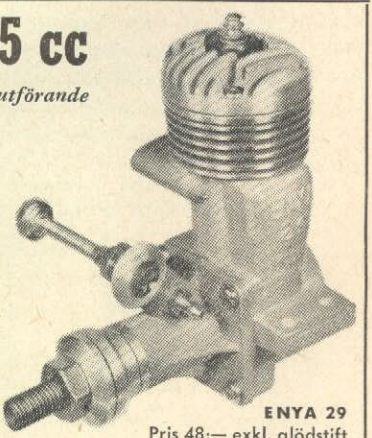
Den Japanska glödstiftsmotorn nu i nytt förbättrat utförande

Specifikation	ENYA 19	ENYA 29
Motoreffekt	0,30 hkr	0,40 hkr
Cylindervolym	3,25 cc	4,85 cc
Cylinderdiameter	16 mm	19 mm
Slaglängd	16 mm	17 mm
Kompressionsförhållande	7	7
Varv/min.	12—16.000	10—15.000
Vikt	140 gr	200 gr
Största höjd	74 mm	80 mm
Längd med axel	76 mm	88 mm

GLÖDSTIFT 3:— st. LUFTGUMMIHJUL 50×17, 47×16 3:— st. D:o 20×8 1:50 st. PRIMA PROPELLRAR. LÄTTMETALLSPINNERS.

BIX PRODUKTER

Tegnérgat. 21 - Stockholm - Tel. 11 79 71, 11 79 91



ENYA 29
Pris 48:— exkl. glödstift

korn på honom, skugga honom...

Bentley hade visserligen sökt påvisa att det var ett ytterst viktigt förtroendeuppdrag det där med att hämta ritningarna, men Fred kunde ändå inte frigöra sig från tanken att det låg någonting helt annat under. Men vad?

Det hade varit som vanligt; transport i ambulansbil och sjukvagn på tåget och allt det där. Eskorten bestod av två stadiga pojkar, som enligt uppgift från Bentley skulle komma att hålla sig i närheten av Fred under hela New York-vistelsen.

Efter en mängd krumbukter i trafiken och egendomliga förklaringar till ambulansförare och andra, satt nu Fred på sitt rum i ett litet hotell på Femtiosjunde gatan och funderade på vad han skulle göra. Han hade enligt instruktionerna tagit in under annat namn — "Mr. Robert Evans" — och hade ringt upp ett visst telefonnummer, presenterat sig som Mr Evans och förklarat sig ha i uppdrag att hämta vissa ritningar, varom firman tidigare fått meddelande.

Joodå, man hade visst fått meddelande om saken. Det hade emellertid blivit litet trassel, bland annat ett par ändringar som skulle göras, så ritningarna kunde inte bli klara ännu på några dagar. Man förmodade att "Mr Evans" kände till ritningarnas värde och att det var viktigt att de inte kom i orätta händer. Det vore bra om han ville ha vänligheten ringa då och då och hålla kontakten, gärna varje dag, och naturligtvis meddela om han flyttade till något annat hotell.

Bentley hade egendomligt nog inte givit honom några definitiva instruktioner om att hålla sig dold. Var en smula försiktig, var det enda han sagt.

Här på rummet hade han i varje fall ingen lust att tillbringa resten av kvällen. Han plockade fram Mildreds nummer ur anteckningsboken och ringde. Hon svarade och blev mycket överraskad — glatt överraskad tycktes det — över att höra hans röst.

— Har du något särskilt för dig i kväll? frågade han sedan han nödtorftigt förklarat anledningen till sin bortavaro och det plötsliga uppdykandet. En tjänsteresa som han inte ville närmare gå in på.

Joodå. Hon hade visserligen avtalat med en väninna att gå på bio, men det kunde hon ändra på. De kom överens om att träffas utanför en liten restaurant på Sjunde Avenyn. Hon lät glad och Fred kände sig en smula upprymd. Det var länge sedan han träffade Mildred.

Allt för länge sedan, tänkte han, när han fick se henne på gatan. Hon var söt. Hon såg glad ut och det hettade till inom honom när hon stack sin arm under hans.

De hade en trevlig kväll tillsammans. Han försökte förklara varför han burit sig så klumpigt åt när han reste.

— Klumpigt? Hon såg frågande på honom där hon satt bredvid honom i taxin på väg till hennes adress.

— Ja, du förstår... Jag håller på med en del saker för — för försvaret och jag kan inte säga så mycket. När jag reste min väg tyckte jag det var bäst att, ja att... Jag vet inte hur jag skall uttrycka det, men jag begriper inte nu att jag kunde säga adjö till dig på det viset.

Hon såg på honom, och hennes ögon var varma. När han kysste henne begrep han att han stått i begrepp att göra något mycket dumt den gången då han beslutat sig för att betrakta bekantskapen med Mildred som någonting mer eller mindre likgiltigt.

— Hur länge stannar du i New York? frågade hon när bilen stannade utanför hennes port.

— Vet inte. Jag ringer dig på jobbet i morgon. Det tycks kunna bli flera dagars väntan här. Men avresan blir antagligen lika plötslig som förra gången. Eller plötsligare. Fråga mig inte vad det är, för jag vet inte så mycket själv och jag kan inte berätta något. Men jag vill träffa dig igen.

— Är det något farligt du håller på med?

— En liten smula spännande bara. Du behöver inte vara orolig.

— Jag tror jag kommer att vara mycket orolig ända tills du säger att jobbet du håller på med är klart. Hon sade det med sådan ömhet att det brände till inom honom.

När han åkte hem till sitt hotell visste han att han älskade Mildred — och att hon älskade honom. Hans engagemang i projekt Cassiopeja hade inte blivit enklare därigenom.

EN VÄN DYKER UPP

Tre dagar hade gått, och telefonpåringningarna till firman med ritningarna hade redan hunnit bli tråkig rutin. Nej, ritningarna var inte klara. Var vänlig ring i morgon... Fred började bli övertygad om att det där med ritningarna bara var en förevändning. Vad tusan var det fråga om? Var han misstänkt för någonting — liksom korpral Fall? Fred fnyste åt tanken. Det var naturligtvis nonsens, men...

Två minuter efter att han kommit upp på sitt rum den kvällen efter att ha kört Mildred hem, ringde det på telefon. Klockan var över tolv.

— Det är en god vän, sade en röst innan Fred hann säga någonting. Jag kommer upp genast. Lämna dörren olåst.

— Vem? hann Fred säga men det var också allt innan mikrofonen i andra ändan lades på.

Fred tog fram sin revolver och vägde den i handen. Så låste han upp den yttre dörren, gick därefter tillbaka genom den lilla korridoren med badrumsdörren på ena sidan och garderobsdörren på den andra, lät dörren in mot rummet stå öppen och ställde sig mitt i rummet. Han osäkrade revolvern. Där ute hörde han en hissdörr slå igen. Några sekunder senare gick ytterdörren upp.

Det var en av pojkarna i "eskorten". Han kastade en likgiltig blick på Freds revolver, sköt igen ytterdörren och steg in i rummet.

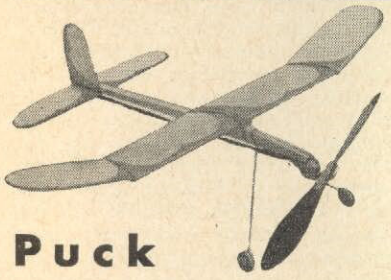
— Ni tycks vara beredd på vad som helst mr Evans, sade han.

Fred stoppade ner revolvern litet skamset.

— Har ni märkt att ni blivit skuggad i kväll? fortsatte den andre och satte sig på sängen.

— Nej, svarade Fred sanningsenligt.

— Men det har ni. Min kollega



Puck

En idealisk nybörjarmodell med alla delar färdiga för montering, bl. a. är propellernav med nosblock redan hopsatt samt försett med frigångsanordning. Propellerblad av fiber. Landningsstället är färdigmonterat med hjul. Utförliga monterings- och trimningsanvisningar medföljer. Spännvidd 540 mm.

Alla kan bygga Puck!

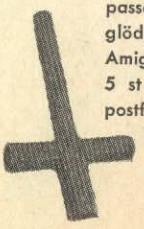
Alla kan flyga med Puck!

Byggsats endast kr **4:85** + porto.

WENTZELS

Appelbergsg. 48 - Stockholm C

HYLSNYCKLAR



passande till alla vanliga glödpluggar, M3-, M5 och Amigomuttrar. Pris 3:—. 5 st portofr. Erhålles mot postförskott från

P-E Levenstam

Sv. Diakonanst.

Enskede 1

försöker nu skugga skuggan. Jag vill bara meddela er hur det ligger till och be er hålla ögonen öppna. Vi skall försöka ringa in de där gossarna. Var en smula försiktig i fortsättningen, mr Evans. Men låtsas inte om någonting och försök inte slingra er ifrån eventuell uppvaktning men håll er där det är någorlunda ljust.

— Skall jag vara något slags lockbete?

— Vill ni använda det uttrycket, så gärna för mig. Han ryckte på axlarna. Officiellt känner vi inte varandra, mr Evans. Om vi skulle råkas någon annanstans än här, menar jag. Jag bor i rummet bredvid ert på den här sidan och min kollega bor i rummet på den andra sidan. Vill ni någonting, så knacka försiktigt i väggen. Är någon av oss inne, så kommer vi. Lämna dörrn öppen i så fall. Ni kan kalla mej Bob. Min kollega kan vi kalla Willy.

Han gick sin väg utan att säga godnatt. Fred stängde dörren.

Det var som han trott. Han var ett lockbete. Okay, kunde det ha någon betydelse, så... Han tog ett hett bad med åtföljande iskall dusch, rökte en cigarrett och kröp ner i sängen. Egendomligt nog kände han sig inte ett spår nervös eller orolig. Det där med skuggningen började bli en vana. ★

Han sov länge nästa morgon och kostade även på sig lyxen med frukost på sängen. Äventyret gjorde honom på gott humör. När han var färdigklädd hade klockan blivit elva. Telefonsamtalet med "firman" tog trettio sekunder. Ritningarna skulle komma att bli ytterligare försenade men han bads ringa igen.

Fred ringde upp nummerregistret och frågade vem som innehade numret han använde till firman och vad adressen var. Han fick svar efter en kort stund: — Vi kan tyvärr inte lämna upplysning om det numret.

Nej, det hade han inte heller väntat. Men nu hade han liksom fått bekräftelse på vad han anat. Ingenjörsfirman var tydligen en "filial" till Secret Service. Han harmades litet över att man inte visade honom fullt förtroende och gav honom direkta informationer, men han slog bort det i nästa stund. Det var kanske bäst både för honom själv och hela affären att han inte visste mer än nödvändigt.

Det var litet mera spännande att kliva ut på gatan denna förmiddag. Någonstans i närheten fanns det förmodligen en okänd som intresserat följde honom, iakttog vad han gjorde och rapporterade det till ... ja, vart?

Klockan ett träffade han Mildred, som hade ledig eftermiddag. De gick in på en liten kinesrestaurant på femtioförsta gatan, som Fred kände till förut. Den värsta lunchrusningen var över, men det var ändå ganska gott om folk i lokalen. Efter en stund kom hans vän från föregående natt in och satte sig vid ett bord i närheten. Fred mötte hans blick för en sekund. Ingen av dem förrådde med en min att de kände varandra. Fred undrade var "motskuggan" fanns. Vid bordet bredvid? Eller på gatan?

De tog god tid på sig. Mildred var på ett strålande gott humör och de njöt av varandras sällskap. När de äntligen gjorde min av att gå, reste sig Bob och gick ut före dem.

De hann bara uppfatta en skymt av vad som några ögonblick senare hände där ute på gatan. Skymten av Bob med likblekt ansikte och slutna ögon halvliggande i baksätet på en stor svart bil, vars bakdörr i nästa ögonblick slogs igen. Ytterligare två män i baksätet som sökte få upp Bob i sittande ställning. En smäll av en växel som lades i vårdslöst och brådskande. I nästa sekund tog den svarta bilen ett språng och körde iväg österut med stark fart.

Fred stod stel som en pinne. Mildred hade uppfattat att något hänt men inte riktigt vad. Hon såg på Fred att det var något som rörde honom.

Han slet upp dörren på en ledig taxi vid trotoarkanten och väste i örat på chauffören: — Kvickt efter den där svarta. Kör som fan!

Mildred kastade sig in genom den andra dörren just som bilen startade. Fred fick ta bägge händerna till hjälp för att klara henne från en olycka.

— Du får inte komma med, det här är ingenting för dig, flämtade han utan att se på henne. Han höll blicken på en stor svart bil längre ned på gatan. Det berodde mycket på tur om de skulle kunna följa den.

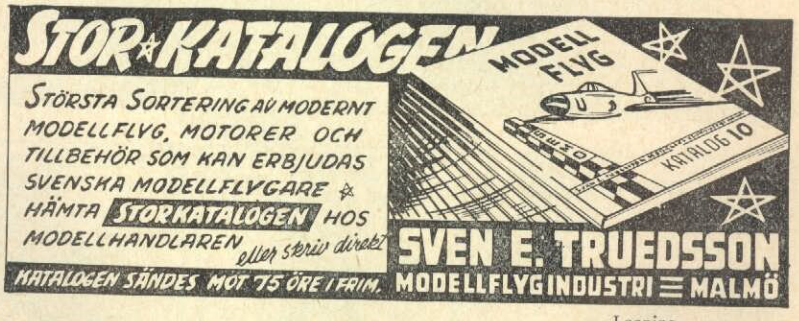
— Du stiger av i samma ögonblick vi måste stanna.

— Och om jag inte gör det?

— Det kan bli farligt, Mildred. Du får inte, du... jag. Han ryckte på axlarna. I guds namn då, Mildred. Jag har inte tid att argumentera. Håll ögonen på den svarta bilen du också. Vi måste följa den till varje pris. *Forts. i nästa nr.*

Kan Ni konstruera och rita modeller, då har vi arbete för Eder.

Svar med arbetsprov — som återsändes — till Box 3114, Stockholm 3



Looping

FÖR VINTERTÄVLINGEN

Vindil

En synnerligen god friflyktsmodell för 1—1,5 cc motor. Spännvidd 1220 mm.

Modellen har mycket låg sjunkhastighet och jämn glidflykt. Byggsatsen innehåller rikligt med material med spryglar och spant på tryckta flak, materiel för torsionsnäsa m. m. Modellen är synnerligen elegant och tjusig med rena linjer. Den är en fröjd för ögat både som prydnad och som flygande modell.

VEBRA och E. D. KVALITETS-MOTORER

PRIS **10:—**

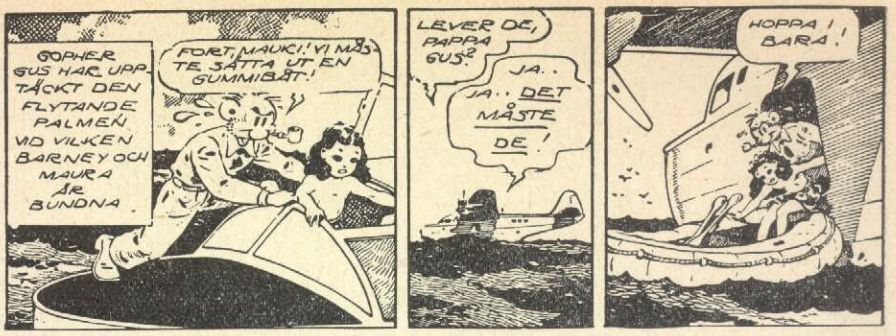
hobby sport

STADSHAGSVÄGEN 22, STHLM K
Telefon 52 48 42 - Postgiro 52 20 00

BARNEY BAKTER

Av FRANK MILLER

Efter ett haveri räddas Barney och Gus på en Söderhavsö, där de finner en raket som en vit man efterlämnat. Gus ger sig iväg med raketen där infödingsflickan Mauki smugit sig ombord. I ett flygplan har de återvänt till ön som utplånats av en orkan.



BREVLÅDAN

Fråga: Vad kostar en helårsprenumeration på 1) "Flight"? 2) "The Aeroplane"? 3) Vart kan man vända sig för att prenumerera på dessa tidningar? *S-vall.*

Svar: 1) och 2) Var och en av tidningarna kostar kr 53: 55 per år. 3) Vänd Eder till AB C. E. Fritzes Kgl Bokhandel, Fredsg. 2, Sthlm.

Fråga: 1) Vore tacksam för att få veta flygsträcka, topphöjd och stighastighet för J 22, B 17, S 18A, B 18B samt A 21A och -R. 2) Vilka de Havilland-plan är betecknade respektive DH 101, 102, 105, 107, 109 och 111? 3) Har de Havilland verkligen börjat med DH 1 och alltså gjort 115 olika huvudtyper? 4) Har reajaktflygbåten Saunders-Roe SR-A/1 verkligen serietillverkats, eller är dylik påtänkt? 5) Vilka data och prestanda hade Focke-Wulf Fw 290 och 490? 6) Har läst om en Heinkel-konstruktion bestående av två He 111 hopmonterade à la Twin-Mustang med en femte motor i skarven. Vad vet red. om detta plan?

"Nenne."

Svar: 1) Trots att större delen av dessa plan nu är ganska gamla och delvis tagna ur tjänst är dessa prestandasiffror — egendomligt nog — fortfarande hemliga. 2) Dessa beteckningar är fortfarande oanvända, i varje fall har inga typer med numren ifråga offentliggjorts. 3) De Havilland-fabriken har hittills utvecklat och byggt 60 olika huvudtyper av flygplan. En hel del projekt

S 18 III
(högv. ensitsigt segelfpl)
Mü 13 E (förstärkt utf.)
högv. tvåsitsigt segelfpl)
båda reviderade med skulder- och tyngdpunktskoppling. S 18 III, mer än genomsnittligt instrumenterad och med fallskärm samt transportvagn, säljes ytterst billigt.
Anbud om möjl. på tyska till "Tillfälle", Looping, Box 3063, Stockholm 3, f. v. b.

Jag väljer ★ *FLYGET*

- I juni 1954 börjar utbildning till **FÄLTFLYGARE**
- Har Du avlagt **realexamen** och är i åldern **18 — 21 år** kan Du antagas.
- God lön. Flygtillägg. Hög tjänstepremie.

Till **FLYGSTABENS PERSONALAVDELNING, Stockholm 80.**
Sänd mig broschyren om fältflygarutbildning

Ansökningstiden utgår 1 februari 1954

Namn .....
Adress .....
Postadress .....

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ Loop.

...OLYMPUS DEN STARKE...

Fyra Bristol Olympus reamotorer har gjort Avro Vulcan till det kraftigaste fyrmotoriga bombplan som någonsin flugit. Liksom det deltavingade Vulcan, för vilket plan denna motor främst är konstruerad, har Olympus fått "super-priority" för sin produktion. Olympus effektivitet demonstrerades på ett utomordentligt sätt den 4 maj 1953, när en English Electric Canberra, utrustad med två Olympus-motorer, satte det nya världsrekordet i höjd med 19.406 m, en höjd långt större än vad något jaktplan i tjänst hittills uppnått

Bristol

BRITANNIA . PROTEUS TURBOPROP . OLYMPUS REAMOTORER . ROBOTAR
Alla dessa har fått super-priority
FREIGHTER WAYFARER. TYP 171 och 173 HELIKOPTRAR
HERCULES OCH CENTAURUS KOLVMOTORER

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED. BRISTOL. ENGLAND
Svensk repr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Bromma

har — givetvis — ej fullföljts. 4) Nej. RAF förklarade sig redan för ett par år sedan sakna intresse för detta plan. 5) Det är tveksamt om några plan med dessa typbeteckningar över huvud existerat. Den långnosade versionen av Fw 190 som ibland felaktigt betecknades Fw 290, bar i stället beteckningen Ta 152. 6) Ja, planet ifråga var He 111Z, vilket bestod av två hopbyggda He 111H med en extra mittvinge i vars framkant fanns en femte Junkers JUMO 211 radmotor. Planet, som hade en toppfart av 480 km/tim, användes huvudsakligen endast för bogsering av lastglidplan. En bombversion var projekterad. Föraren satt i styrbords fpl.

Fråga: Utbildar Saab några provflygare och vilka är antagningsfordringarna för dylik utbildning? *Intresserad.*

Svar: Nej inte f. n.

Önskas köpa

Flygplan Cub i gott skick. Svar med utförliga upplysningar till "1 januari", Looping f. v. b.

Flygplan önskas köpa

Gärna utan l. v.-bevis eller event. i skadat skick. Svar med gångtidsuppgifter och pris till "Privatflygare", Looping f. v. b.

Fallskärmar

Ryggfallskärm Pioneer nr 325138 och 326031 samt sittfallskärm Pioneer nr 325149. Tillv.-år 1946. Skärmarna förs. i befintl. skick till högstbjudande. För vidare upplysning ring 28 32 46. *Stockholms Flygklubb,* Stockholm 40.

Flygutbildning

Eskilstuna Flygklubb

Eskilstuna. Tel. 364 77, 358 00. Segelflygutbildn. Motorflygutbildn. Dag- o. kvällskurser. Skoln. i DK. Bl. a. står Olympia t. elevernas disp. Cub o. Swift f. skoln. o. uth. Fri bost. v. fältet. Låga avg.

Linköpings Flygklubb

Motor- och segelflygutbildning alla stadier. Saab Linköping. Tel. klubbhuset 209 00 eller Saab 290 20. Motorfpl. Silvaire, Cub, Klemm, Moth. Segelfpl. Slingsby, Weihe, Olympia, Baby.

Stockholms Flygskola

Motorflygutbildning, alla stadier. Skå Edeby. Fpl: Klemm 35, Silvaire. Skolpris: kr 48: —/ tim. Adr.: Box 1, Skå. Tel. 0756/241 57.

Stockholms Segelflygklubb

Segelflygutbildning: alla stadier. Flygplats: Skarpnäck. Sekr:at: (fred. 18—19) Ringv. 158, tel. 44 26 32. Sekr.: tel. 65 00 14.

Östra Sörmlands Flygklubb

Motor- och segelflygutb. alla stadier. Motorflygavd. Tel. 2610, Nyköping. Segelflygavd. Tel. 378 14, Södertälje. Fpl Klemm 35, Cub, Kranich, Baby, SG-38.

Att flyga i USA

forts. fr. sid. 7

Man stämmer träff med sin girl- eller boyfriend där. Amerikanen känner sin flygplats. När han skall ut och resa är flygplatsen en gammal bekant som han kommer till vid avfärden. Där har vi mycket att lära.

Om den tekniska utvecklingen vore mycket att säga, men det får anstå till ett kommande tillfälle. Det räcker med att säga, att utvecklingen beträffande flygplanen i Amerika liksom här går mot större enheter. Readriften i hel- eller halvutvecklad form har ännu inte blivit en faktor inom amerikanskt trafikflyg. Där ligger ännu Europa — läs England — en hästlängd före. Jag har dock en känsla av att detta europeiska försprång inte kommer att vara så länge till. Amerikanskt trafikflyg är väl medvetet om att utvecklingen går mot readrift, men det tycks vara en omställningsprocedur på betydligt längre sikt än vad många trott sig kunna förutspå. Detta har helt med ekonomiska frågor att göra. Readriften fordrar ju en fullständig omställning av inte bara tillverkningen av flygplan utan även av hela servicen. Man erkänner sig helt enkelt inte vara ekonomiskt mogen för denna omställning i dag. Men kommer att bli det i morgon.

Vad slutligen säkerheten beträffar, så verkar den förtroendegivande. Det är ingen hemlighet att de amerikanska flygsäkerhetsbestämmelserna i många fall är betydligt hårdare än t. o. m. de svenska — även om de i många fall tycks vara mindre rigorösa. Enligt National Safety Council inträffade inom amerikanskt reguljärt trafikflyg under den 12-månaders period som slutade den 30 september 1953 endast en olycka på 200 miljoner passagerarmiles eller 49 olyckshändelser per 100 miljoner flugna miles. Det är enligt samma officiella källa åtta gånger säkrare att flyga med trafikflygplan än att promenera eller åka bil.

Postflyg . . .

forts. fr. sid. 15

fiken troligen inte kommer att bereda några större problem ens vid starten.

HAS planerar att utvidga sin posttrafik till bl. a. Milwaukee, Detroit, Toledo, Cleveland och Indianapolis samt ganska snart även reguljär passagerartrafik mellan Cleveland och Detroit. En av orsakerna är att flygtiden med helikopter från stadscentrum till stadscentrum på denna linje inte skulle bli längre än den tid som nu åtgår för flygpassagerarna att åka från Detroits centrum till dess flygplats Willow Run, trots att en särskild expresshighway byggts där, enbart för att förkorta restiden.

Det kan slutligen förtjäna nämnas att planerna på en framtida helikoptertrafik i detta område grundar sig på det faktum att det enbart i Chicago och dess förstäder bor 5 milj. människor och att det inom ett område med Chicago som centrum och en radie på 500 miles lever inte mindre än 50 miljoner människor, ett trafikunderlag som är värt pengar.

Flygplan

och flygmateriel av olika slag säljes

FIGGE BERGMAN

Kärralundsgatan 63 a

GÖTEBORG Tel. 25 61 10

Flygplansfabrik i Tyskland

erbjuder delägarskap åt intresserade som har tillgång till avsevärda kapital att användas för utvidgning av fabriksanläggningar och utveckling av nya, mycket lovande flygplanskonstruktioner. Licens för resp. land kan ev. senare erhållas.

Verkligt intresserade, kapitalstarka personer, som kan fatta snabba beslut, ombedes att ofördröjligen sända utförliga anbud på tyska, märkta "Beteiligung", till Looping, Box 3063, Stockholm 3, f. v. b.

AB Godvil, Stockholm 1953

ROLLS-ROYCE

AVON

är efterfrågad världen runt.

COMMONWEALTH AIRCRAFT CORPORATION, AUSTRALIEN

FABRIQUE NATIONALE, BELGIEN

HISPANO-SUIZA, FRANKRIKE

och

SVENSKA FLYGMOTOR AB, SVERIGE

tillika med

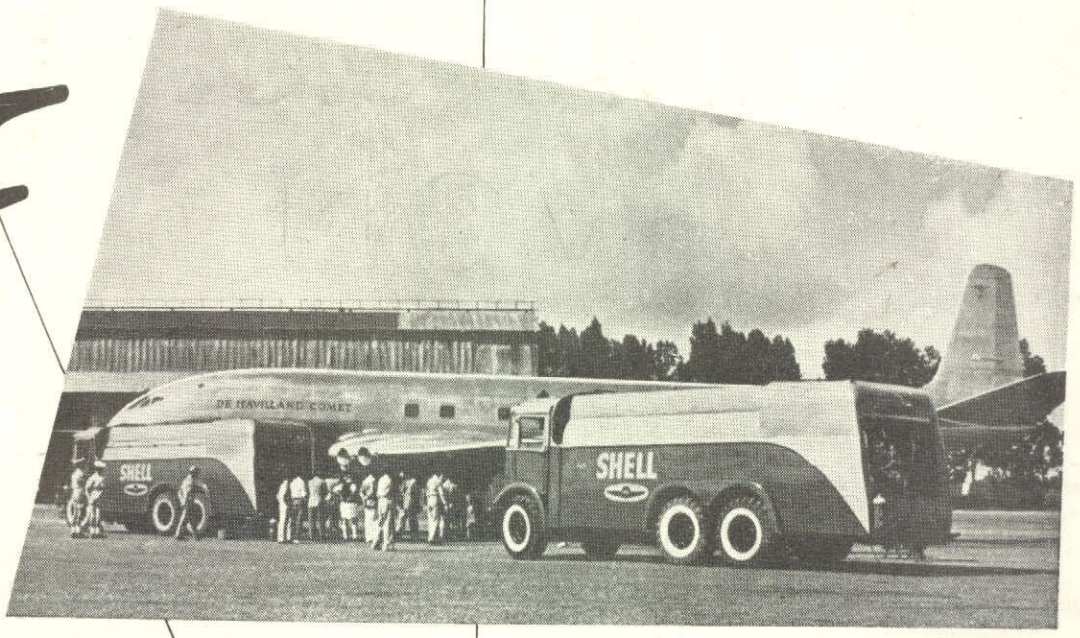
ROLLS-ROYCE

och andra industrier i Storbritannien

tillverka samtliga denna motor.

Rolls-Royce Limited, Derby, England

Salén & Wicander AB, Flygavdelningen, Styrmansgatan 4, Stockholm 14. Tel. 67 93 40 (växel)



Världens första reaktionsdrivna passagerareplan i reguljär trafik anlitar

SHELL AVIATION SERVICE

SHELL

AB SVENSKA SHELL
Stockholm 19