

Draken – "a pilot's airplane"



**FLYG
REVYN**

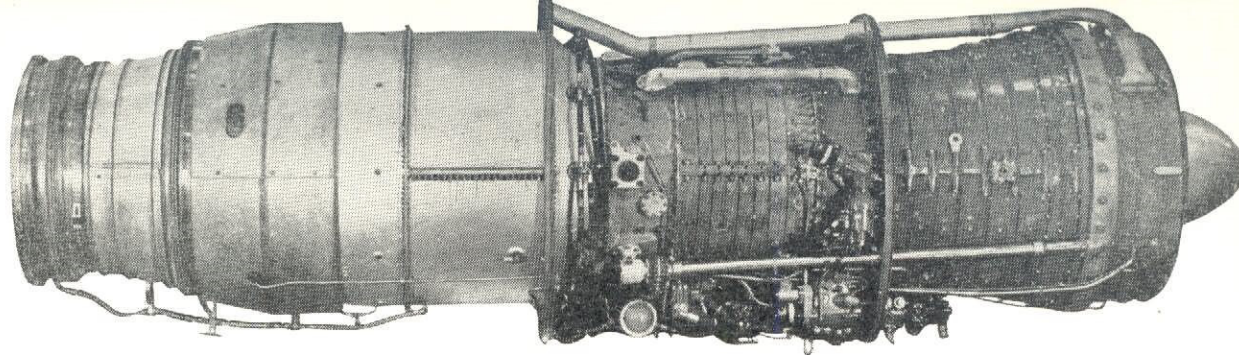
NR 11 • NOV. 1956

PRIS 1: 25

I Danmark 2: 00

I Norge 2: 00

I Finland 125 fmk



BRISTOL → **REAMOTOR**
Olympus

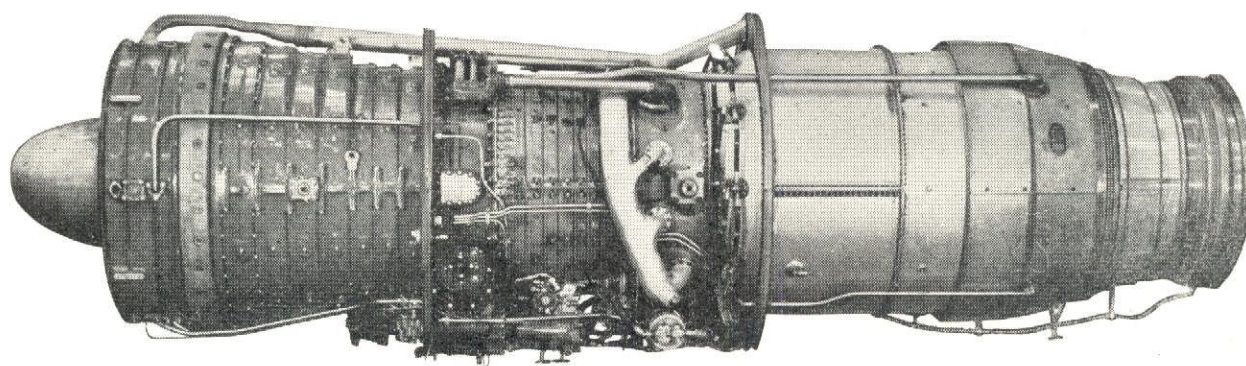
★ DEN GER **STÖRRE DRAGKRAFT PÅ STÖRRE HÖJD** ÄN NÅGON ANNAN MOTOR.

★ DEN ÄR **STARKARE ÄN NÅGON ANNAN** BRITTISK MOTOR I FULL SERIEPRODUKTION.

★ PÅ MARSCHHÖJD ÄR **DESS BRÄNSLEFÖRBRUKNING LÄGRE** ÄN FÖR NÅGON BRITTISK REA- ELLER ANNAN JÄMFÖRBAR MOTOR.

BRISTOL AERO-ENGINES LIMITED · ENGLAND

Agent: A Reichel, Synålsvägen 14, Bromma



Bilagor:

Prenumerationsinbetalningskort

Svarskort



Nr 11
November 1956
ARGANG 2

Postadress: Box 3063 — Stockholm 3

Redaktion och annonsavdelning:
Malmkillnadsgatan 25 - Stockholm C
Tel. 11 34 75 - Postgiro 50 85 65

Ansvarig utgivare:

GENERALMAJOR
NILS SÖDERBERG

Chefredaktör:

YNGVE NORRVI

Teknisk redaktör

och annonschef:

BIRGER GRIPSTAD

Prenumerationspris:

Helår 13: — Halvår 7: —
Prenumeration sker på posten på grön,
tredelad prenumerationsblankett
EFTERTRYCK FÖRBJUDES
Tryckt hos AB Godvil, Stockholm 1956

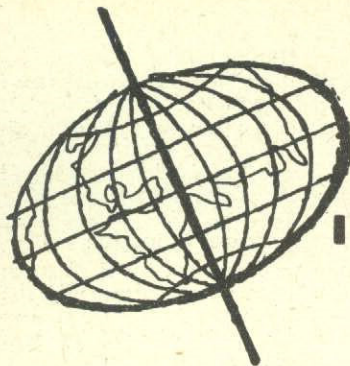
*Har ni några synpunkter
på Flygrevyns innehåll,*

*studera då den trycksak
som bifogas detta nr.*

*Red. vill gärna veta
edra åsikter. Fyll i
svarskortet. Ni kan vinna
50 kr om ni har tur*

FLYGREVYN

är officiellt organ för Kungl. Svenska
Aeroklubben samt organ för Svenska
Pilotföreningen och Svenska Interplane-
tariska Sällskapet



I FÖRBIFLYKTEN AV YEN

Flygjuridik

om benämningen nu godkännes, kan ibland vara fascinerande ting att syssla med. Representer från 12 nationer har för inte länge sedan varit samlade i Genève med ICAO som värd för att fatta beslut om rättsproblem i samband med luftfart, som det högtidligen heter. Mötet diskuterade frågor som exempelvis vilken nationalitet ett barn får om det föds ombord på ett flygplan. Blir det den nationalitet som flygplanet har, eller det lands över vilket planet råkar befinna sig vid födseln eller får barnen samma nationalitet som fadern eller modern?

Lagarna varierar mycket i detta avseende. Fransmännen hävdar att det som händer i ett flygplan över franskt territorium skall bedömas — och dömas — enligt fransk lag. Engelsk lag säger att ett barn som föds i ett engelskt flygplan är engelskt, oberoende av var planet befinner sig. Ett barn som föds i ett engelskt flygplan över franskt territorium blir alltså franskt enligt fransk lag och engelskt enligt engelsk lag. Föräldrarna har tydligen inte med saken att skaffa. De får med andra ord vara glada för det som varit...

Men det är ju inte bara födselar som kan ske i flygplan; man kan ju skriva testamenten, gifta sig, dö. Man kan också — om man är på det humöret — stjäla reskassan från medpassagerarna eller ta livet av piloten.

Hur som helst så är det faktiskt ett problem, och inom ICAO finns nu en juridisk kommitté som har i uppdrag att klara ut dessa problem. Bland kommitténs 13 medlemmar finns en svensk jurist, M. K. Sidenblad.

Luftens broderskap

är rubriken på en liten artikel i senaste numret av Flygposten (organ för Skandinavisk Flyg Personal Förening) som kan ha sitt intresse i sammanhanget. Vi citerar den:

— Med viss stolthet kan från flygarhåll påstås, att knappast inom något annat internationellt verksamhetsområde förefinns en sådan gemenskap, ja, broderskap, som inom luftfarten. Tusentals flygplan startar och landar dagligen från världens alla flygplatser. De skilda flygbolagens besättningar av alla nationaliteter när nära kontakt med varandra, de språkliga förbistringarna är inte särskilt besvärande; man har omedvetet nära anknytningspunkter. I luften pågår en ständig radiotrafik. Alla rör sig med samma språk, alla följer samma regler, alla har samma skyldigheter och rättigheter. Världen krymper samman, gränser liksom suddas bort — ingen gör anspråk på företräde eller bättre behandling motiverat med nationalitet. Kontrollstationerna i skilda länder expedierar flygplanen efter hand som de anmäler sig. London Control beordrar inte ex. Air France flight nr eller SAS flight nr att flyga i väntläge därför att Englands BEA flight nr skall få förtursrätt, lika litet som det skulle falla Frankfurt Control in att ge Luft-Hansa företräde i Frankfurt. Det praktiska flyget har uppnått en realistisk internationalism under de gångna åren. Det fanns anledning att förmoda, att denna lika berättigade internationalism även skulle göra sig gällande inom luftfartens övriga områden. Dessvärre synes inte så vara fallet. Utvecklingen tycks gå motsatta vägen. Protektionistisk nationalism slår vakt om de nationella intressena i en del länder på ett ovärdigt sätt. Det eller det flygföretaget skall skyddas och givas företräde, medan ett annat skall hållas undan; "hold your position, you are not cleared..." har fått en bister innebörd. Luftens frihet är på väg att allvarligt kring-skäras; naturliga trafikrättigheter invecklas i stället i komplicerade handelsavtalsliknande förhandlingar. Och den dag, måtte den ej komma, då Frankfurt Control säger: "Give way Scandinavian flight nr, Lufthansa is cleared to land", ja — då är det inte mycket kvar av flygarnas stolta devis — The Brotherhood Of The Air.

Månadens flyghistoria

blev inte en utan femtielva — och drygt det. För vilket vi tackar. Nu var en del av de inkomna historierna ganska möjliga, och dem ska vi bespara läsekretsen. Främst då kanske historien om skotten som ville pruta på rundflygningspriset och fick löfte att flyga gratis om han höll mun under flygningen. Det gjorde han, trots pilotens ivriga ansträngningar att medelst diverse "knorrar" få Mr Macnänting att ge ljud ifrån sig. Efter nedkomsten medgav han emel-

lertid att det var snudd på förlust av biljettkapitalet när "kärringen ramlar" av..."

Denna historia har kommit i så många versioner att vi tvingas nöja oss med ovanstående "syntes" av det hela. I en del fall hade skotten hela familjen med sig, i en del fall svärmor och i något enstaka fall sin moster. Alla ramlade emellertid av, och därmed kan vi anse denna historia för alla tider avverkad i dessa spalter. Det blir ingen femma heller för den — eftersom den bedöms vara alldeles för nattständer. Dessutom har vi helt enkelt inte råd att skicka en femma till alla insändarna av skottehistorien.

En femma

får emellertid N. Å. Siversson i Råå, för följande äktskånska epos:

Det hände någonstans i Skåne. En odalman, som hade för vana att ta med ett lass s. k. "landgångar" på flera krävande sportflygningar, befann sig plötsligt mitt uppe i en förgasbrand, vilken snabbt förvandlade såväl vingduk som annat till stoft och aska. Nödlandningen hade nog gått perfekt om bara inte kärran gått i ryggsläp.

Röst under bråten: — Naj, naj — tänka saj — med smöret neråt ...!

Från Ljungbyhed

har vi fått en hel liten laddning korta saker från signaturen E. A. Följande kan vara förtjänt av ytterligare spridning:

— Hur många fallskärmsbopp ska man egentligen ha klarat för att anses fullärd?

— Alla.

— Tål den där kärran vilka laster som helst, sa flygsoldaten när ÖB antrade en Safir ...

— — —

Trafikflygaren O'Connor, Rhode Island, USA, avgick nyligen från aktiv tjänst efter att ha varit i luften i 38 år. Dagen därpå packade han sin trunk och bokade en flygbiljett, sågande:

— Jag har alltid drömt om att få se några av de platser jag varit på.

Och så var det pinuppan

även hon förmedlad av E. A., som på banketten efter flygdagen utlät sig:

— Oh, om man ändå finge göra en sådan där farlig vingglidning med löjtnanten ...!

För detta slår vi på stort, räknar till en, två, tre, fyra historier av E. A. och postar 20 riksdaler.

Följande utlåtande

från en flygpasagerare, uppsnappat av M. William-Olsson i Stockholm, ger en femma i uppmuntran:

— Men snälla piloten, kan ni inte vänta med strejken tills vi har landat.

Däremot betalar vi ingenting för påståendet att nu när man kan flyga jorden runt utan mellanlandning så kan man lika gärna stanna hemma, och inte heller för: Varför ska det här planet ha radio när det går fortare än ljudet?

Genom ljudvallen

har många av historierna gått som vi mottagit. Ur en epistel från Hans Lindblad i Falun gör vi följande sammandrag:

Det var alltså segelflygaren som påstod att han gått genom ljudvallen. Åhörarna stegrade sig förstås och påtalade att det kan man helt enkelt inte göra med ett segelflygplan. Då berättade emellertid segelflygaren att han flög igenom ett hål som en A32 Lansen hade gjort dan imman. Tyvärr

hade emellertid segelflygplanet större spännvidd så vingspetsarna rök ...

Det blir en femma till nya vingspetsar.

Slutligen

tar vi en historia av signaturen Lagöjo, som han påstår sig ha upplevt själv såsom mekaniker på Sk 15.

En dag skulle översten flyga. Det var på våren med en och annan snöfläck kvar på fältet men banor och plattor torra och fina. Lagöjo lämnade av, hjälpte till med fastbindningen och tog bort bromsklotsarna. Översten drog på och började rulla men ångrade sig, drog av igen och vinkade på meken och sa:

— Är det hjul eller skidor på flygplanet?

— — —

Red, motser ytterligare flyghistorier med posten och står kvar vid löftet att betala fem kronor för varje införd historia. Adressen som vanligt Flygrevyn, Box 3063, Stockholm 3.

Minskat reabuller

— Vid den tidpunkt då de stora reatrafikplanen går i tjänst har bullret nedbringats till en fullt tillfredsställande nivå, sade Douglas specielle "bullerforskarer" ingenjör N. M. Miller nyligen inför National Aeronautic Meeting of the Society of Automotive Engineers i USA.

Man har kommit fram till tre fundamentala metoder för dämpning av de irriterande egenskaperna hos normalt reabuller, sade ingenjör Miller; ändring av ljudfrekvensen, ändring av blandningsförhållandet mellan luft och reagas samt minskning av utloppshastigheten.

Genom att koncentrera sig på dessa tre huvudprinciper och genom att

AUSTER Mk 9



Ett nytt flygplan för artillerieldledning, avsett för små fält. Högeffektiva klaffar kombinerade med "drooping ailerons" och en 180 hk motor med direktinsprutning ger Mk. 9 en startsträcka av endast 95 meter. Landningssträckan är endast 46 m. Den rymliga kabinen ger god plats för tre personer och gör planet användbart för bland annat evakueringsflygningar, utläggning av telefonledningar, lätta materieltransporter, fotospaning m. m. Mk. 9 är redan i tjänst inom brittiska armén i Malaja och har även beställts av indiska flygvapnet.

Representanter i Sverige:

Försäljning: A. REICHEL, Synålsvägen 14, Bromma, Tel. 26 45 28

Reservdelar: AB STOCKHOLMS AERO, Bromma Flygplats, Tel. 28 56 05

AUSTER AIRCRAFT LTD · REARSBY AERODROM, LEICESTER, ENGLAND



Mot markmål...

När det gäller anfall mot markmål står Hawker Hunter främst bland jaktplan i förbandstjänst. Det förenar hög hastighet med utmärkt manövrerbarhet på låga flyghöjder; och med sina två uppsättningar raketprojektiler och två 250 kg:s bomber under vingarna har den en fruktansvärd slagkraft i anfallet. Dessutom är Hunter det enda jaktplanet i väster som har fyra 30 mm:s kanoner som grundbeväpning. Men inte nog med det: Hunter kan också ta robotvapen och extra bränsletankar — vilket ytterligare ökar planet mångsidighet i tjänsten, utan att det behövs mer än en förare och en mekanikergrupp. Det var på grund av alla dessa fördelar som Hawker Hunter valdes för NATO-försvaret — stora beställningar från regeringarna i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien och Peru bekräftar planet särställning.

HAWKER AIRCRAFT LTD., KINGSTON-ON-THAMES OCH BLACKPOOL, ENGLAND
MEDLEM AV HAWKER SIDDELEY-GRUPPEN / PIONJÄRER — OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET

kombinera dem har teknikerna kommit fram till nya arbetsformer och uppnått mycket goda resultat.

Douglas-teknikern gjorde ett antal rekommendationer genom vilka de ansträngningar som skilda forskare

och tekniker nu gör skulle kunna bli ännu effektivare. Framförallt ansåg han det viktigt att enas om definitioner och termer och om en standardisering av metoderna för redovisning av vunna resultat.

Reabullerproblemet har tillväxt i betydelse så plötsligt, sade ingenjör Miller, att standarddefinitioner, mätmetoder samt metoder för redovisning av resultaten inte hunnit utvecklas. Han påvisade hur samma ljudvärden fått varierande betydelser genom de olika metoder som använts av teknikerna. Detta medför ökade svårigheter att jämföra resultaten och att enas om de bästa sätten att uppnå en reducering av bullret.

Nytt i korthet:

IATA:s huvudkontor har nu flyttat från International Aviation Building (som organisationen delat med ICAO) i Montreal till större utrymmen på University Street i samma stad. Den nya adressen blir Terminal Centre Building, 1060 University Street, Montreal 3, Canada.

Mer än 700 Austers är nu i civil tjänst på platser över hela världen, meddelar SBAC från London. I Australien används den

bland annat för letning efter uran, i England används den för en mängd uppdrag och nu senast av RAC (Englands KAK) för trafikreglering.

X-18 är beteckningen på ett VTOL-flygplan (VTOL=Vertical Take Off and Landing) som håller på att utvecklas för amerikanska flygvapnet hos Hiller Helicopters i San Francisco. Typen får vingar som är svängbara 90 grader.

Instrument som man funnit efter kraschen med Bell X-2 visar att piloten före haveriet flugit "snabbare än någon annan levande varsel hittills", sägs i en rapport. Vilken fart det rört sig om sägs inte, men det kan påpekas att planet tidigare nått en verifierad fart av cirka 4.000 km/t.

Det första exemplaret av de tio trafikflygplan av typ Douglas DC-7C, som beställts av det brittiska flygbolaget BOAC, har nu formellt mottagits av BOAC:s chef Lord Rennell vid en ceremoni vid Douglas' fabriker i Santa Monica. Sju av de tio beställda BOAC-flygplanen kommer att levereras före årets slut, eller tre månader tidigare än som utlovats. Den sista av BOAC:s DC-7C:or levereras i april 1957.

från fältet

Vi har träffat

mycket folk "på fältet" den senaste månaden. Bland annat flygplanägaren, som ansåg att det faktiskt inte är så dyrt att flyga — det är bara resorna till och från flygplatserna som drar pengar.

Överste Stig Möller

från flygvapnet har tillsammans med bl. a. folk från Stockholms högskola, byggnadsstyrelsen och luftfartsstyrelsen varit på en flygbullerkonferens i München, varvid det visade sig att tyskarna inte hade mycket nytt att komma med utöver vad vi här hemma i Sverige redan vet om flygbuller (inte minst genom den utredning som FV har gjort i samarbete med Institutet för folkhälsan). Däremot kunde de engelska

Möller

föreläsarna komma med en del nya synpunkter. Man har anledning att vara optimistisk inför utvecklingen, anser resenärerna.

På tal om att resa

kan meddelas att SAS presschef Gunnar "Knutas" Knutsson i dagarna rest till Tokio för att förbereda — och i någon mån igångsätta — den kampanj som man räknar med måste till för de planerade nordpolsflygningarna Skandinavien—Fjärran Östern.

Medan han är borta tar Sten Mårtensson hand om chefskapet för pressavdelningen hos SAS i Stockholm och som hjälp med att sprida ut flygkunskaper till pressen får han helt nyblivne SAS-mannen Lennart Olander, som skrivit flyg i många år och närmast kommer från Östersund.

Det rör sig



Neij

förresten på flygets pressavdelningar. Även hos flygvapnet har det blivit en smula skiftningar genom att ordinarie pressofficeren major Hans Neij gett pressen på båten (!) för ett par månader för att ägna sig åt högre krigarstudier på Försvarshögskolan.



Ahlström

På hans presssektionsstol i "tegelhögen" sitter nu i stället kapten Olov Ahlström, som annars tillhör F 9 i Göteborg och på bästa sätt har skött om presskollegerna i Feskeläget. Men han återvänder dit vid jultiden igen.

I England

grälar man om brittiska eller svenska flygvapnet är störst (och i så fall varför). Ena parten påstår att det svenska är större och

Forts. på sid. 8

LOFTLEIDIR

ger Er
valuta för resan



Billigaste flyg över Atlanten
Ni sparar

772 kr.

T/R 1/11—31/3 Göteborg—New York
541 kr. 1/4—31/10

301 kr. vid enkel resa hela året.

Från Göteborg varje torsdag
från Köpenhamn, onsdag, torsdag och
söndag
från Oslo, onsdag och lördag

Priser:	Enkel	T/R
Göteborg—Reykjavik	508:-	915:-
Reykjavik—New York	891:-	1.604:-
	1.399:-	2.519:-

T/R 1/11—31/3. 2.288:-

Glöm ej familjerabatten.

Boka plats hos Eder resebyrå.

LOFTLEIDIR

Icelandic Airlines

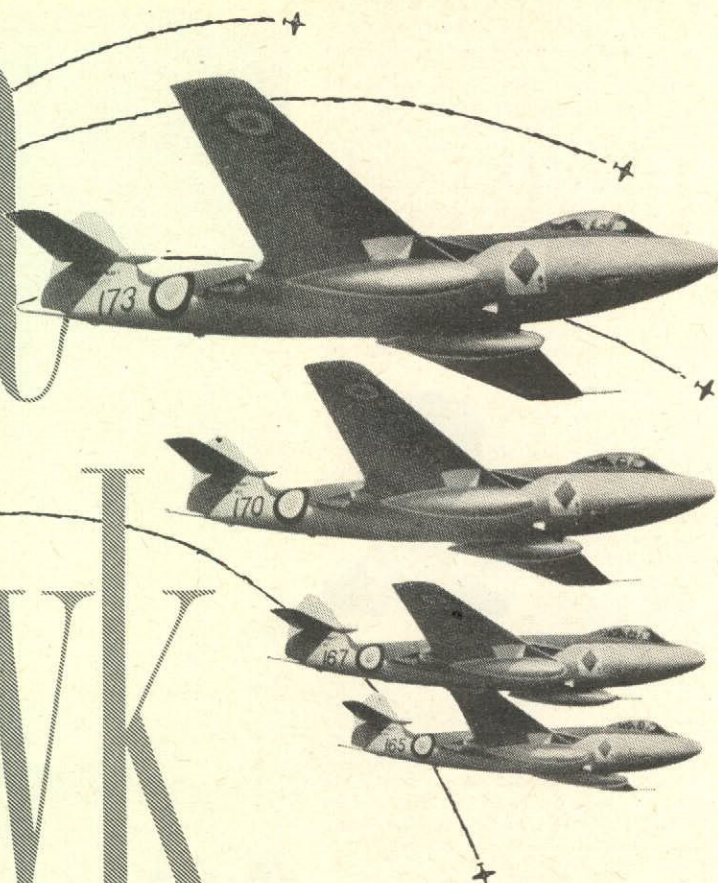


Generalagenter i Sverige:

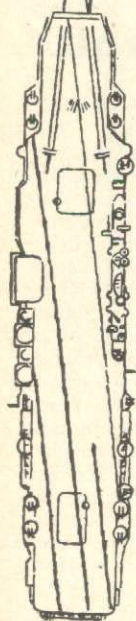
BLIDBERG, METCALFE & Co. AB

Göteborg: Skeppsbron 5 & 6 Tel. Vx 17 36 80
Stockholm: Storgatan 10. Tel. 632115, 632116

Sea Hawk



brittiska flottans effektivaste jaktplan



I tjänst i brittiska flottans flyg har Sea Hawk på kort tid visat sig vara det perfekta reajaktpplanet för marint bruk. Det är lätt att sköta, lätt att flyga — och fastän den lätthet och elegans med vilken det startar och landar på hangarfartygets däck är oöverträffad är det lika effektivt som landbaserat flygplan. Som luftburet vapen förenar det utmärkta manöveregenskaper vid höga hastigheter med en förkrossande tyngd i anfallet. Det är inte att undra på att det anses inta en nyckelställning inom det marina försvaret. Förare och fartygsbesättningar står bakom denna uppfattning, och stora amerikanska beställningar för atlantpaktförsvarets räkning har redan placerats.

Tillverkas av

SIR W.G. ARMSTRONG WHITWORTH LTD.
Baginton, Coventry.

Medlem av Hawker Siddeley-gruppen/Pionjärer och ledande inom flygtekniken över hela världen.

framförallt bättre, därför att vi använder så litet brittiska flygplan, medan den andra parten anser att det svenska flygvapnet är större och framförallt bättre trots att vi använder brittiska flygplan...

För femtielfte gången tvingas jag dra fram den gamla käpphästen: Vad är sanning? sade redan gamle Pilatus.

Hopp från 6.000 meter

gjorde för en tid sedan fältflygaren Birger Östling från F 11 i Nyköping sedan huven krossats på hans spanings-Tunna och det började dra väl kraftigt kring öronen. Birger Östling hade tränat flygning på högsta höjd och var på nedgång när kalamiteten inträffade. Farten var hög och det visade sig snart att få ned den. Så Birger Östling hoppade. Allting fungerade perfekt och utlösningsschocken var inte påfallande kraftig. Syrgasmask och glasögon blåste emellertid bort i hoppet och flygdräkten slets sönder "söder om midjan". Birger Östling fick ett par skrubbsår vid landningen — det var allt efter rekordhoppet; svenskt rekord både beträffande uthoppshöjd och fart vid uthoppet. Återigen en poäng för den rutin som lärs in i flygvapnet just för att möta sådana här situationer.



Östling

Reservdelar

låter inte särskilt spännande, inte ens när det gäller reoplan. Det hindrar inte att de är högst nödvändiga ting. Det framgår bl. a. av att Douglas försäljningschef för reservdelar T. B. Nichols nyligen rest runt i Skandinavien och på kontinenten och så smått börjat organisera reservdelsservicen för DC-8:orna. Det förefaller vara god tid eftersom planen inte kommer förrän 1960, men Mr. Nichols är av den uppfattningen att reservdelarna är precis lika viktiga som flygplanen som är så pass dyra pjäser att allt måste göras för att flygbolagen skall kunna hålla dem i luften så mycket som möjligt.

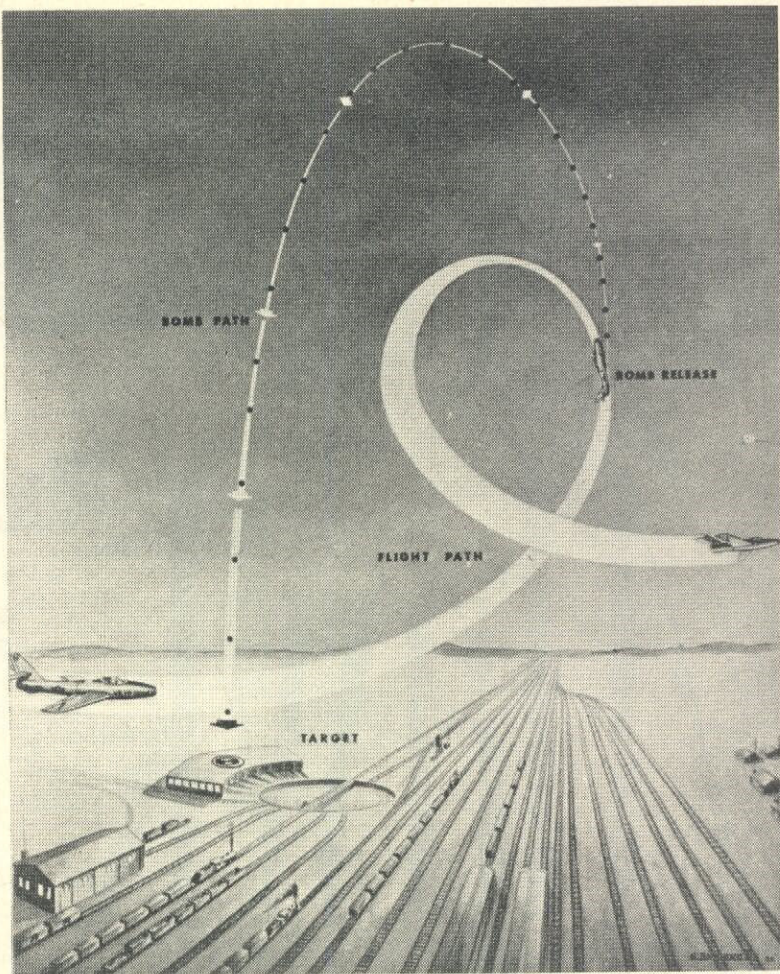


Nichols

På fältet i Västerås

dvs. Johannisberg, ägde nyligen den årliga drabningen rum mellan Eskilstuna och Västerås flygklubbar. Det gällde tidsflygning och landning på märke med Grunau Baby (och Baby-Falken) efter vinststart. Varje lag bestod av åtta man och varje tävlande gjorde två starter. Eskilstuna tog tredubbel, dels genom att vinna lagtävlingen med platssiffror 61 mot Västerås 75, dels belägga de båda första platserna individuellt genom Göte Carlsson (2.94 prickar) och Rune Eklind (5.79). Tävlingen har blivit tradition och en mycket populär sådan.

Yen



Bombning med "baklängesvolt"

Det tycks stunda nya tider för störbombarna, som just inte rosat marknaden de senaste åren. Detta om man får tro ett meddelande från Republic att en ny bombningsmetod har demonstrerats i Las Vegas i Nevada för kort tid sedan. Det gäller som framgår av bilden "bombning över axeln" eller om man så vill "bombning med baklängesvolt...". Det var 81:a bombflottiljen ur amerikanska flygvapnet som gjorde demonstrationen (med Republic F-84F Thunderstreak och F-84G Thunderjet) vilken vill visa hur man med ett snabbt attackflygplan också kan bomba från låg höjd och även "leverera" en atombomb från låg höjd utan att själv komma i vägen för den.

Anflygningen sker på lägsta höjd. När flygaren passerat målet tar han upp i en snäv looping och faller bomben när han är på väg upp. Bomben fortsätter i en båge uppåt och faller på målet (om det hela har gjorts med precision). Under tiden har flygaren fullbordat looping och

hunnit bort från området på lägsta höjd innan krevaden kommer.

Denna metod användes när man inte på förhand vet exakt var målet finns utan först måste passera över det. En annan metod är fällning under stigning 45—60 grader. Den användes när man på förhand kan se målet och med radar eller på annat sätt kan mäta avståndet till målet. Man stiger då i en viss vinkel på ett visst avstånd, faller bomben och försvinner, exempelvis efter en topproll.

Det kan nämnas att en fransk mariningenjör Rougeron på trettioalet skrev en bok "L'Aviation de bombardement" om just denna sak. Av denna bok gjorde Björn Bjuggren, vår främste störbombspecialist och numera chef för svenska flygvapnets attackeskader, år 1936 en sammanfattning som han kort och gott kallade "Bombflyget" och som gavs ut av Militärhistoriska föreningen. Där rekommenderade Bjuggren just metoden med fällning under stigning och ritade också en figur för att klargöra vad som avsågs.

COMET leder

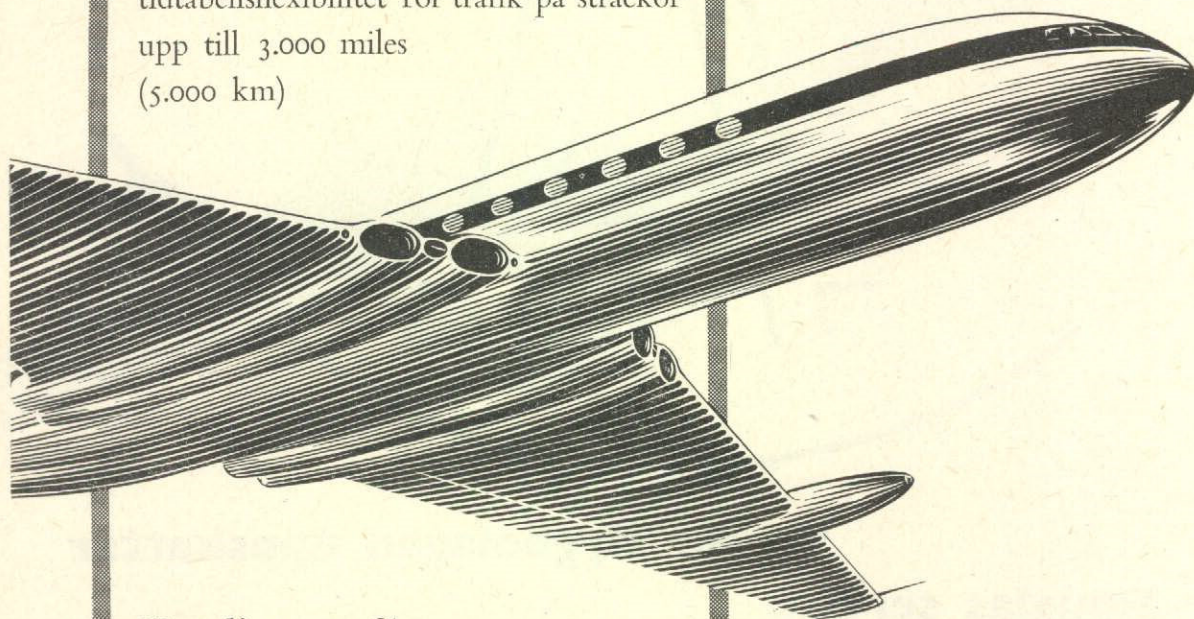
inom två trafik kategorier

Interkontinentaltrafik

COMET 4

Rolls-Royce Avon reamotorer

500 mph (800 km/t) med stor
tidtabellsflexibilitet för trafik på sträckor
upp till 3.000 miles
(5.000 km)



Kortdistanstrafik

COMET 4 A

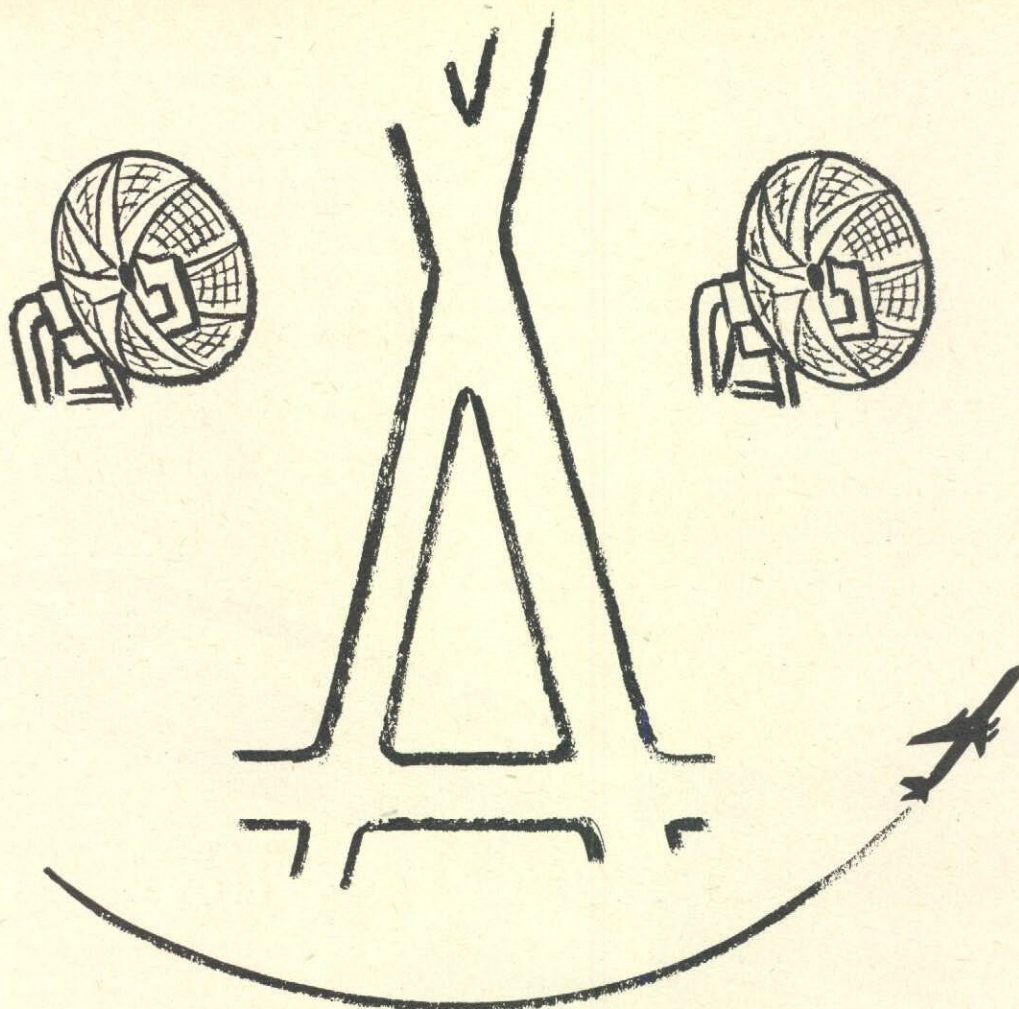
Rolls-Royce Avon reamotorer

545 mph (875 km/t) med stor betalande
last på korta och medellånga distanser

Först i projekt, utveckling, produktion, tjänst

DE HAVILLAND *of* GREAT BRITAIN

DE HAVILLANDS STOCKHOLMSKONTOR LINNEGATAN 8



Varför flygbolagen uppskattar Douglas service

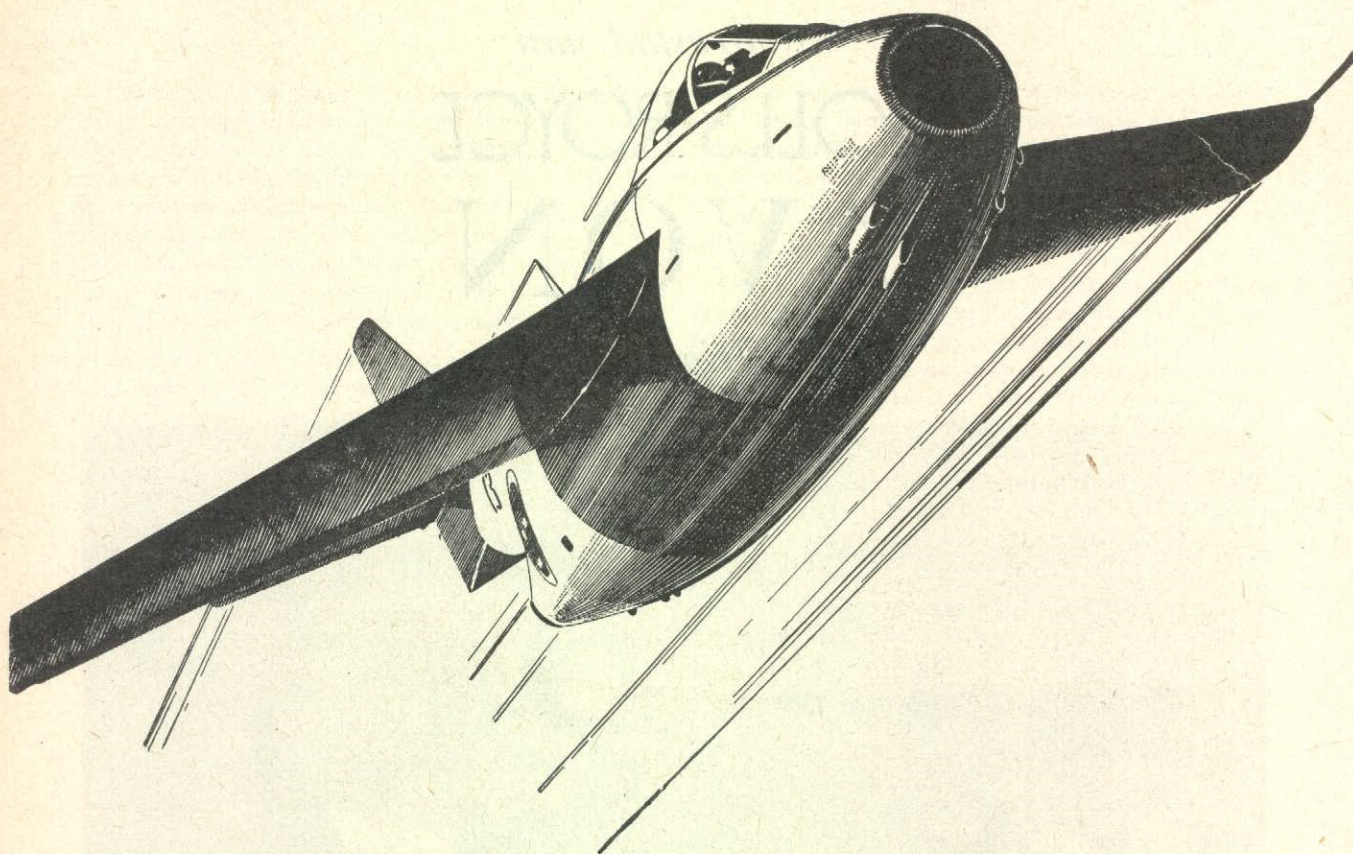
Douglas har mer erfarenhet av att ge service när det gäller transportflygplan än någon annan flygplantillverkare i världen. Erfaren service betyder bättre service.

Douglas-servicen finns alltid tillgänglig och fortfarande lämnas samma service på flygplan levererade för tjugo år sedan.

Genom vår service-organisation, upprätthåller vi en kontinuerlig och fast kontakt med Douglas-klienten för att ge honom maximalt utbyte av Douglas-planen. Våra fasta service-representanter för kommersiellt flyg är stationerade i 20 större kommunikations-centra över hela världen.



Douglas Service Division • Douglas Aircraft Company Inc. • Santa Monica, California, USA • Cable DOUGLASAIR



SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG



A 32 LANSEN

är utrustad med

ROLLS-ROYCE

AVON

reaktionsmotor



*Avon motorn tillverkas på licens i Sverige av
Svenska Flygmotor AB*

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND
Salén & Wicander AB, Stockholm 12 • Tel. 28 93 40

Är hamnen i Göteborg onödig?

Olustigare än någonsin är situationen med avseende på Stockholms (eller kanske vi borde säga *Sve- riges*) storflygplats, sedan den av kommunikations- ministern tillsatta "neutrala" beredningen (förstärkt med ett par adjungerade militärer) sagt att Jordbro nog är bäst men att vi bör välja Halmsjön av mili- tära skäl, och sedan regeringen ovanpå detta tillsatt en ny utredning — inriktad på att utröna ifall inte Skå Edeby vore en lämplig kompromiss.

Eftersom den nya utredningen innehåller sakkun- niga från såväl Luftfartsstyrelsen som SAS, vilka tidigare oreserverat förordat Jordbro och utdömt Halmsjön, är det inte uteslutet att de ännu en gång kommer fram till att Jordbro är det enda tänkbara alternativet — även om direktiven för utredningen säger att den inte skall befatta sig med Jordbro över huvud taget. Om man nu inte mot förmodan skulle finna att det verkligen går att bygga en storflygplats vid Skå Edeby och regeringen i sin tur skulle för- klara sig villig att betala det högre pris, som detta alternativ förmodligen drar, med motivering att det är det pris man måste betala för att komma ifrån de militära olägenheterna med Jordbro.

Om nu leran vid Skå skulle visa sig möjlig att komma till rätta med, så finns det ändå stora pro- blem behäftade med detta alternativ: Det blir sanno- likt mycket dyrare än både Jordbro och Halmsjön därför att det bland annat kräver ett stort brobygge. Att klara trafikledningen inom triangeln Skå— Bromma—Barkarby torde inte höra till de lättare uppgifterna. I varje fall blir det betydligt svårare — och dyrare — än både när det gäller Jordbro och Halmsjön. Och de militära synpunkterna blir kanske inte så lätta att komma ifrån i fallet Skå heller.

Och mitt i allt detta befinner sig tidsfaktorn. De plan för vilka storflygplatsen i första skedet är av- sedd, anländer 1960 och skall sättas i trafik snarast. Det är dyra pjäser som inget flygbolag i världen har råd att låta stå stilla. Med den takt som nu hålles kan inte anläggningsarbetena börja förrän tidigast i slutet av 1957, vilket betyder att trafiken på flyg- platsen inte kan börja förrän ett bra stycke in på 60-talet.

Beträffande SAS torde man våga fastslå att bo- laget varken kan eller vill flytta till Halmsjön. Kan inte av den anledningen att det inte går att få dit det

folk som behövs. Vill inte av trafikekonomiska skäl. Det kan för övrigt bli lika svårt för luftfartsverket och andra inblandade som för SAS att få sin personal att flytta sin verksamhet till Halmsjön.

I det fallet utgör inte Skå något större problem och inte heller Jordbro.

Det enda som nu talar mot Jordbro är de militära synpunkterna. De marina dubierna kan vid det här laget anses utrensade ur resonemanget. I varje fall är inte civilisterna övertygade om de marina skälens hållbarhet. Om spionerna hämtar sina informationer om flottbasen vid Hårsfjärden genom lodbildsfoto- grafering, som blir möjlig om Jordbro väljes som storflygplats, eller genom snedbildsfotografering, vil- ket annars alltid är möjligt, kan inte vara av avgö- rande betydelse — inte ens för spionerna.

Äterstår de flygmilitära synpunkterna som är all- varligare. Frågan är bara i vad mån problemen i det sammanhanget kan anses "permanenta". I dagsläget utgör tydligen en storflygplats vid Jordbro ett all- varligt flygmilitärt problem — som emellertid Luft- fartsstyrelsens experter tror går att lösa genom en lämplig koordination av trafikledningen. Frågan är sedan om den militära taktiska och flygtekniska ut- vecklingen kommer att förenkla dessa problem och hur snabbt denna förenkling kan äga rum. Vissa på analys grundade prognoser tyder på att dagens problem inte kommer att bli morgondagens i detta avseende.

Fyra fakta kan i dagens läge anses fastslagna.

- 1) Halmsjön kan av en mångfald skäl uteslutas som alternativ.
- 2) Jordbro är ur trafikflygets synpunkt och av eko- nomiska skäl det lämpligaste alternativet.
- 3) Skå Edeby blir möjligen en acceptabel kompro- miss. Den eventuella merkostnaden får i så fall betraktas som ett offer på den militära effektivite- tens altare.
- 4) Talet om att vi kan klara oss utan storflygplats i Stockholm och lägga den på Gotland, i Väster- götland, Skåne — eller Köpenhamn, är lika rea- listiskt som att anse att hamnen i Göteborg är onödig.

UR DEN DRAMATISKA VID- & LÅNGFILMEN "AIRPORT KILLER" (DÖDEN I PAPPERSKORGEN),
ÅTERGER VI MED BENÄGET TILLSTÅND
DEN LADDADA SCEN DÄR **STARTSKOTTET** JUST KOMMER BORT...

EN STARK SAK, MEN SÅ BLEV OCKSÅ PRESSRÖSTERNA DÄREFTER. SE SJÄLV...

"... en glänsande marinshow..." (GÖTEBORGS ANDELS OCH PADDELBLAD)

"... en bva pjäs till att vava gjord av civila fredskejsare..." (HUSARERNAS ENAHANDA)

"... så kan man bärga sin säd ett år till då..." (SÖNDAGSBLADET TORPAREN)

"... allting har en ända utom flyg-
platsutredarna..." (SEXPRESSEN)

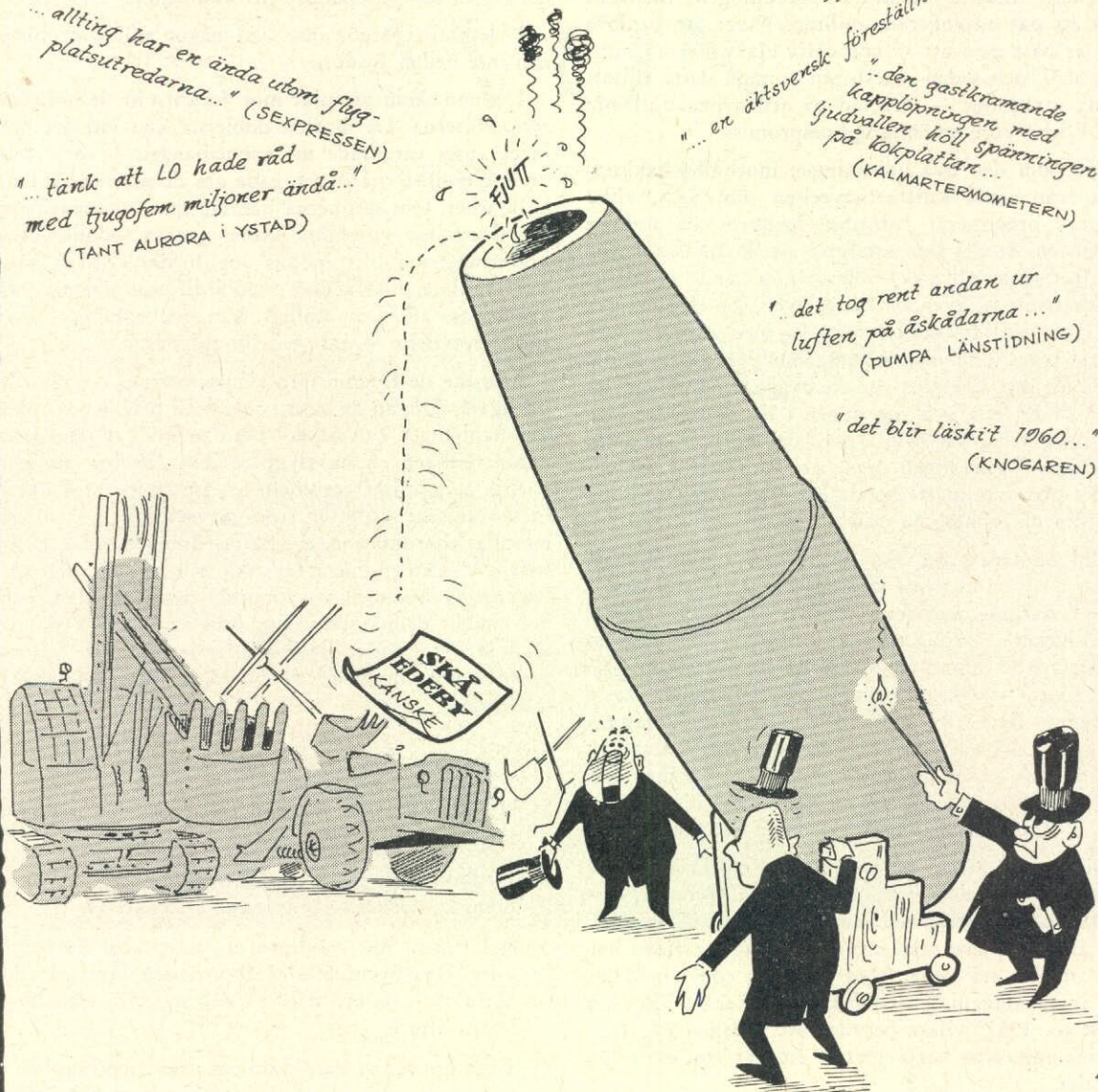
"... tänk att LO hade råd
med tjugofem miljoner ändå..."
(TANT AURORA I YSTAD)

"... en äktsvensk föreställning" (FLÄMMA STOLT)

"... den gastkrämmande
kapploppningen med
judvallen höll spänningen
på kokplattan..."
(KALMARTERMOMETERN)

"... det tog rent andan ur
luften på åskådarna..."
(PUMPA LÄNSTIDNING)

"... det blir läskigt 1960..."
(KNOGAREN)



(FORTSÄTTNING FÖR...)

DRAKEN- *"a pilot's airplane"*

Den 25 oktober 1955 flög Saab J 35 Draken första gången. Ett år senare visades typen officiellt för pressen. Tre ex av Draken flögs då av provflygchefen Olow och provflygarna Utterborn och Klinker, varvid även ljudvallsgenombrott i planflykt ingick i det imponerande programmet

Sedan 1949 har 500 Saab-tekniker arbetat med utvecklingen av Draken vars serieproduktion har påbörjats. Uppgiften var att konstruera ett jaktplan med hög överljudsfart; med förmåga att snabbt stiga till högsta höjd; med överlägsen manöverförmåga och god vapenverkan mot moderna reabombplan; som kunde starta och landa på relativt korta banor; som kunde flyga och slåss i alla väder med endast en mans besättning.

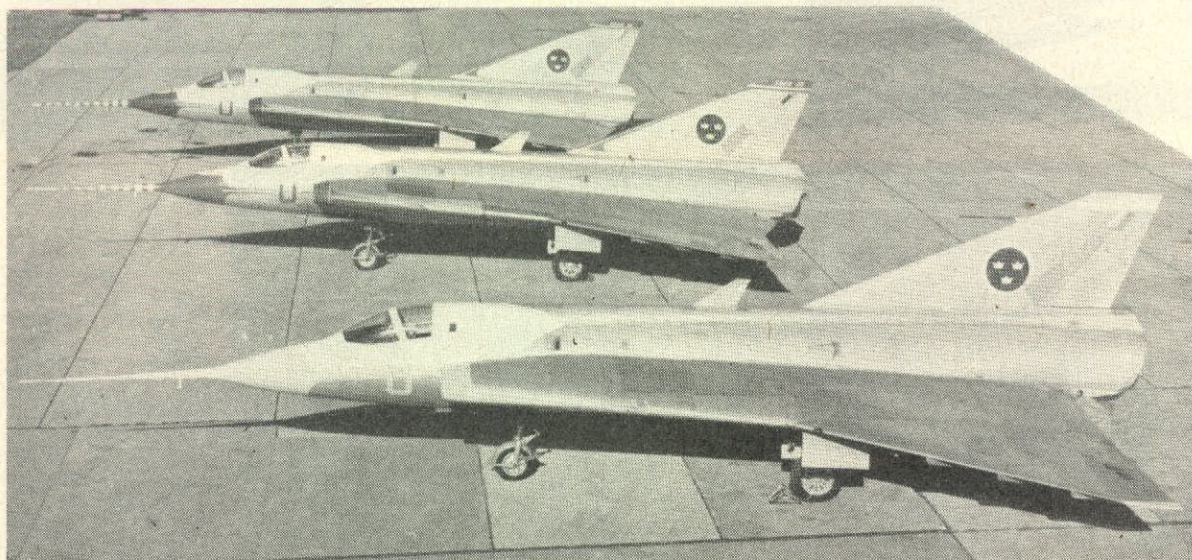
Lösningen av den uppgiften ligger i J 35 Draken.

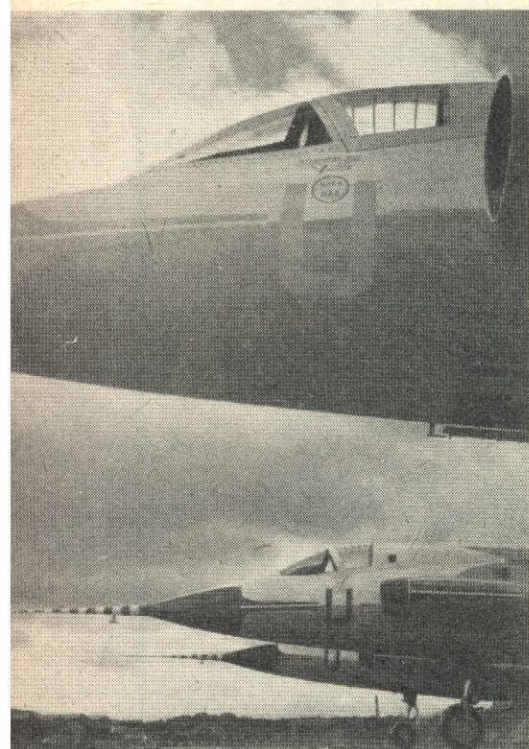
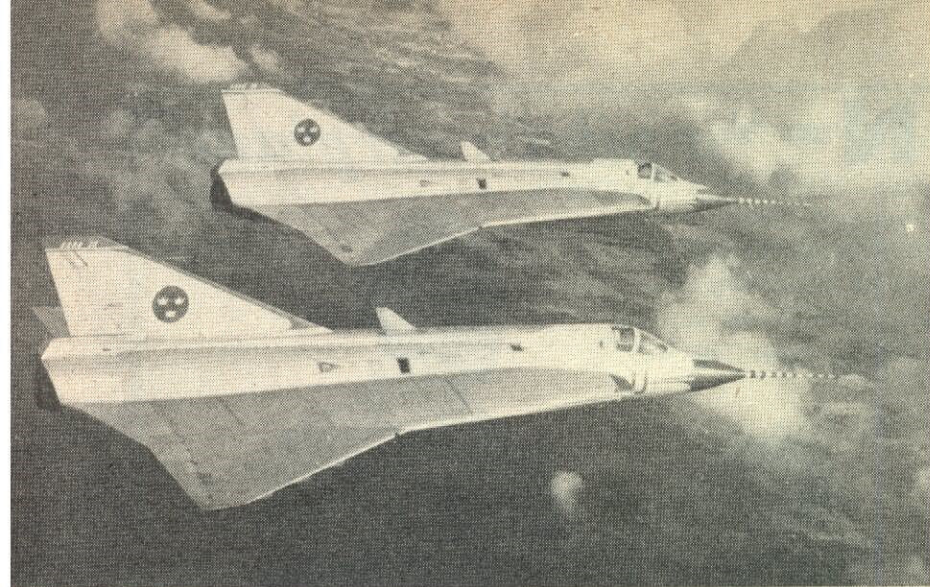
När projekteringen beslöts var man mycket tveksam på en punkt; hur skulle det bli att starta och landa ett flygplan av detta utseende? Man började med små "svinglinjemodeller" som flögs från en pylon. Man byggde också ett försöksflygplan — Saab 210 Draken — i liten skala och fann snart att farhågorna var betydligt överdrivna. Genom den höga anfallsvinkeln vid landningen blev sikten i "Lill-Draken" dålig. Man ändrade detta bl. a. genom att kapa av luftintagen. Och på stora Draken har man placerat förarkabinen framför vingkanten och luftintagen samtidigt som kroppsnosen böjts nedåt. Resultatet har blivit att förarens sikt är utmärkt.

Aerodynamikerna har haft tre



Flygprovchefen Bengt Olow med en av de svingline-modeller med vilka de första rönen om Drakens landningsegenskaper gjordes



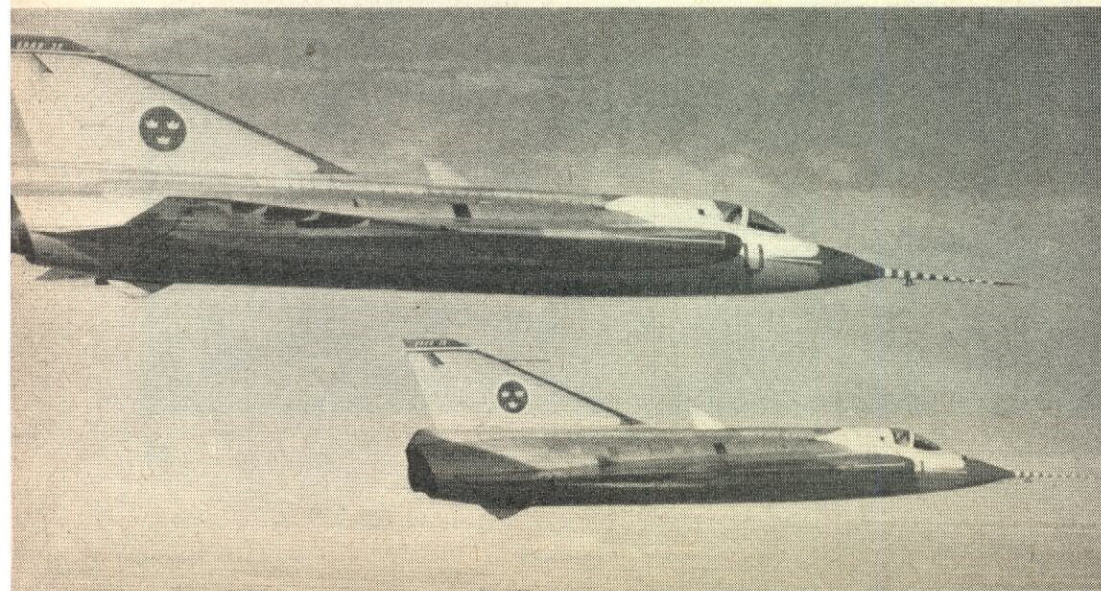


går så mycket arbete med Draken som med Lansen, och detta främst beroende på att Draken måste beräknas för tre hastighetsområden: underljudsfart, ljudfart och överljudsfart.

Att man lyckats kunde åskådarna konstatera vid den officiella visningen nyligen, där Olle Klinker "bangade" i planflykt och där Ceylon Utterborn och Bengt Olow visade snabba lättningar på halva banan, ytterst kraftiga stigningar omedelbart efter att hjulen gått in, snygga stigande rollar vid fältgränspassagen, förvånansvärt snäva svängar i som det tycktes mycket hög fart, landningsvarv inte mycket större än för ett sportplan och till synes mycket låg sättningsfart plus utrullningar som var sådana att Tannefors-banan föreföll mer än onödigt lång...

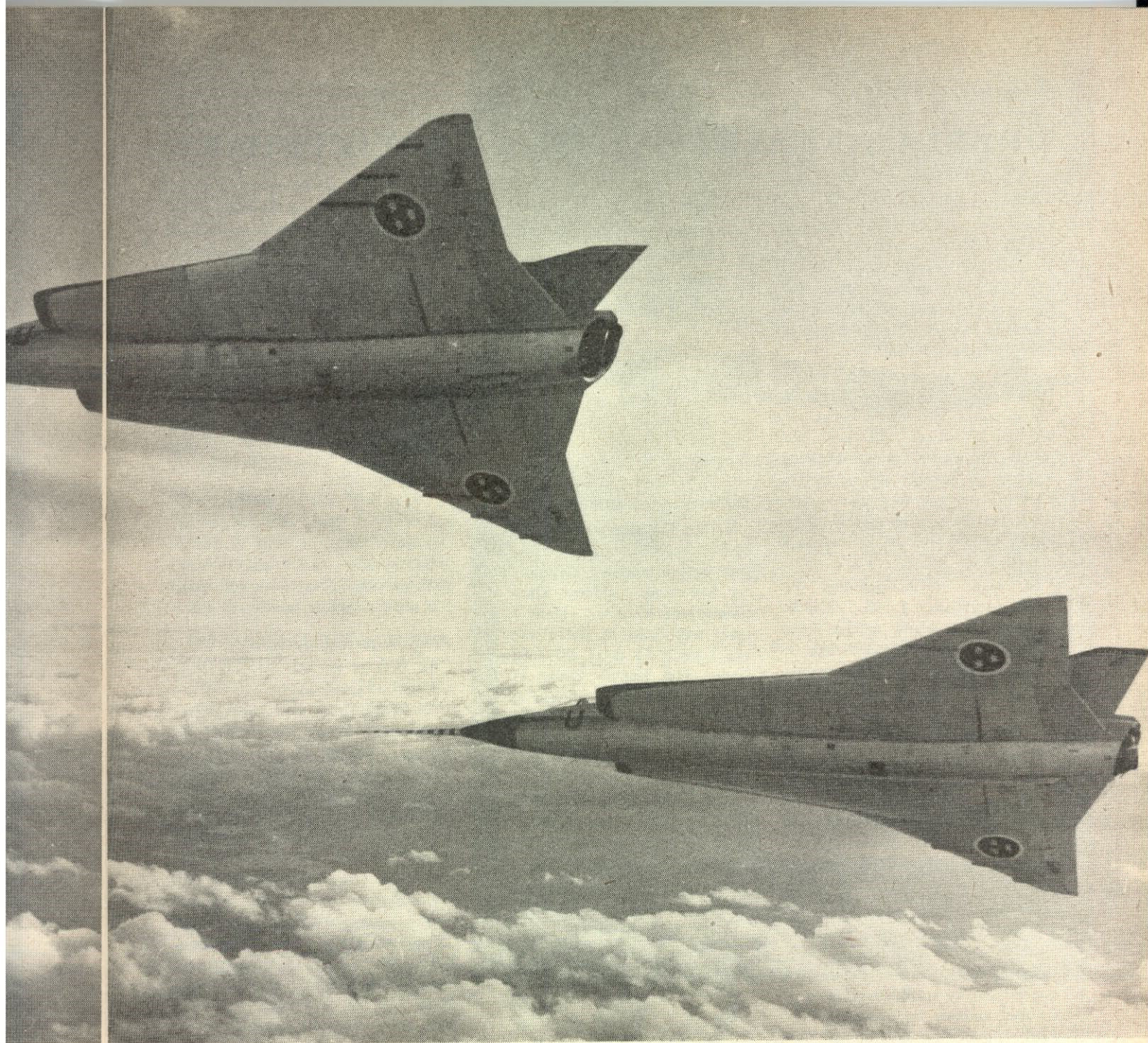
Flygprovchefen Bengt Olow är mycket förtjust i 35:ans flygegenskaper. Dess hastighetsmarginaler är långt större än på någon tidigare typ han flugit och detta gör sig gällande inte bara vid svängar, stigning etc. utan även och kanske framförallt vid landningen. Trots att 35:an är så mycket större och tyngre än "Lill-Draken" har den visat förbluffande

Forts. på sid. 38



Männen bakom Saab J 35 Draken är många men bilden till höger visar de sju som haft det närmaste ansvaret. Från vänster: Flygprovchefen Bengt Olow; konstruktionsledaren Erik Bratt; Saabs verkst. dir. Tryggve Holm; chefen för flygtekniska avd. Lars Brising; chefen för konstruktionskontoren Tord Lidmalm; chefen för beräkningsavd. Hans-Eric Löfkvist och chefen för utprovningssavdelningarna Kurt Lalander





sb J 35 Dra-
 n bilden till
 u som haft
 varet. Från
 iefen Bengt
 tionsledaren
 verkst. dir.
 en för flyg-
 Brising; che-
 onskontoren
 fen för be-
 Eric Löfkvist
 rövningssav-
 alander



DUBBLA ANTALET SVENSKA TRAFIKLEDARE

När reatrafikplanen om bara några år sätts i trafik är det definitivt slut på den flygets idylliska epok då förarna själva kunde upptäcka och väja undan för andra flygplan i luften, dvs. den epok då DC-3 representerade höjden av fart och moderitet med sina 250 km/t.

Om vi antar att en J35 och en DC-8 möts på stor höjd närmar de sig varandra med en hastighet som betydligt överstiger 2.000 km/t eller mellan 500 och 600 meter i sekunden. Var och en begriper att det då inte blir lång tid över för väjning, även om endera av förarna mot förmodan skulle råka få syn på det mötande planet.

Så säger trafikinspektören vid Luftfartsstyrelsen J. G. "Gidde" Karlsson, som bland många andra maktpåliggande jobb också har att försöka hänga med i den allt snabbare flygutvecklingen även när det gäller trafikledning.

— Det är ett fundamentalt fel i det nuvarande systemet att vid s. k. VFR-flygning (flygning under dager i god sikt) säkerheten baseras på förarnas egen utikik. Detta medför redan nu avsevärda risker; när reoplanen kommer är systemet hopplöst föråldrat.

Det blir därför nödvändigt att ändra trafikreglerna så att all flygning, alltså även VFR-flygning, inom luftleder och andra kontrollområden kontrolleras av trafikledningen. Reatrafiken kommer att kräva en avsevärd höjning av luftledernas övre gräns; från nuvarande 5.000 m till 15.000 m. Detta innebär att den civila trafiken kommer upp i de höjdområden, där de militära flygplanen hittills har kunnat härja tämligen ostört.

Detta medför ett koordineringssystem av stora mått för trafikledningen. Dessa förändringar plus det faktum att antalet civila flygplanrörelser ökar med drygt 10 procent årligen betyder att trafikledningen under de närmaste åren får en språngartad ökning av den trafikvolym som trafikledningen måste ta hand om.

Nuvarande trafikkontrollsystemet duger inte i reaåldern. Upprustning för 60-talets ökade flygtrafik aktuell även för Sverige

För att denna trafik, ökad i såväl volym som snabbhet, skall kunna regleras på ett säkert och samtidigt smidigt sätt måste bland annat radar ingå mera allmänt i trafiklednings-systemet.

Trafikskola på Bromma

— Det blir absolut nödvändigt att göra en ordentlig upprustning av flygets trafikledningsorganisation inför den kommande reaåldern, säger trafikinspektör Karlsson, vidare. Glädjande nog tycks en sådan vara på väg i praktiskt taget alla luftfarts-länder. Här hemma väntar vi att, samtidigt med upprustningen av redan existerande trafikledningsorgan, få upprätta nya för det inrikesflyg som väl nu på allvar skall börja utvecklas.

— Dessutom är vi optimistiska nog att — trots allt — tro på tillkomsten av en storflygplats inom de närmaste fem åren.

Med dessa utgångspunkter förutsätter luftfartsstyrelsen en betydande

ökning av antalet trafikledare. Enligt prognoserna rör sig denna ökning om en fördubbling inom fem år av det nuvarande antalet som är 60 man.

Redan i vinter upprättas därför en permanent trafikskola på Bromma för utbildning av de nya trafikledarna, där de skall få dels en grundutbildning samt specialutbildning inom de olika verksamhetsgrenarna. Vid denna skola kommer också andra funktionärer för flygsäkerhetstjänsten att utbildas, dvs. trafikexpeditörer och teletrafikpersonal.

I april 1957 räknar luftfartsstyrelsen med att börja utbildningen av den första kullen på cirka 12 trafikledaraspiranter. Sedan räknar man med att ta in en ny sådan kull varje vår under några år framåt.

Privatflygare duger bra

— Vad är det då för folk man vill ha som trafikledare?

— Kraven är ganska höga på aspiranterna, svarar trafikinspektör Karlsson. De bör för det första ha erfarenhet som flygförare, navigatör eller flygsignalist. Hittills har vi huvudsakligen rekryterat trafikledarna bland f. d. flygvapenpersonal och även nu vänder vi oss i första hand till sådan personal, men jag vill framhålla att även civilt utbildad flygande personal kan komma i fråga. Privatflygare med ordentlig erfarenhet bör kunna bli bra trafikledare om de personliga egenskaperna i övrigt finns. Och de är viktiga; lugn, beslutsamhet och gott omdöme. Utan dessa egenskaper kan man inte klara en trafikledares ansvarsfulla jobb, säger trafikinspektör Karlsson, som till slut även påpekar att goda kunskaper i engelska är nödvändiga. I tjänsten talar en flygtrafikledare numera huvudsakligen engelska, och som ett minimum fordras studentkompetens i detta språk.

Så nu blir det för herrar trafikledaraspiranter att brusha upp flygengelskan och ta sats för det fascinerande jobbet att leda in 60-talets reabjässar i riktiga och säkra banor.

-i



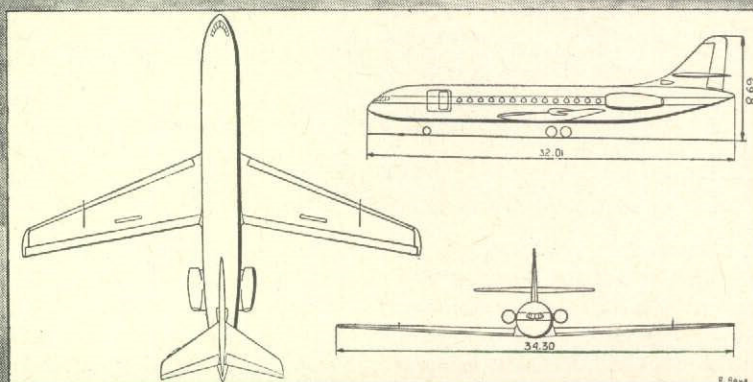
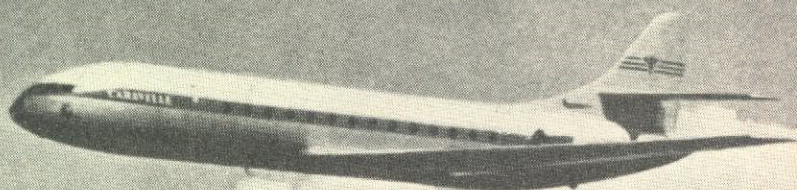
— Hur flyger ni egentligen?

Helt nyligen gästades Bromma av en på samma gång vacker och sällsam fågel — ett exemplar av det nya franska reoplanet S.E. 210 Caravelle, avsett för medeldistanser och kanske en kommande allvarlig konkurrent till brittiska och amerikanska skapelser för samma ändamål. Den franska fågeln kom direkt från Paris efter en flygning till Bromma på 2 tim. 10 min.

Flygrevyns medarbetare hade tillfälle att vara med på en demonstrationsflygning med Caravelle och vill gärna intyga att det var en mycket angenäm upplevelse, trots att planet var långt ifrån rustat för komfortabel passagerarflygning; för det första upptogs en stor del av kabinutrymmet av mätutrustning, för det andra var stolarrangemanget högst provisoriskt och för det tredje var ljudisoleringen långt ifrån färdig.

Men som sagt, trots detta gav flygningen mersmak och lät ana vad flygpassagerarna — även på mellandistanserna — får vara med om som vardagsmat inom de närmaste åren.

Arrangemanget med de två Avonmotorerna placerade på bakkroppen strax framför stabilisatorn är ju högst originellt. Som fördel ger det givetvis en fullständigt "ren" vinge som både konstruktivt och aerodynamiskt bör vara betydligt lättare att komma till rätta med än en vinge där motorerna antingen skall byggas in enligt den brittiska skolan eller hängas i



CARAVELLE

FRANSK SKÖNHET

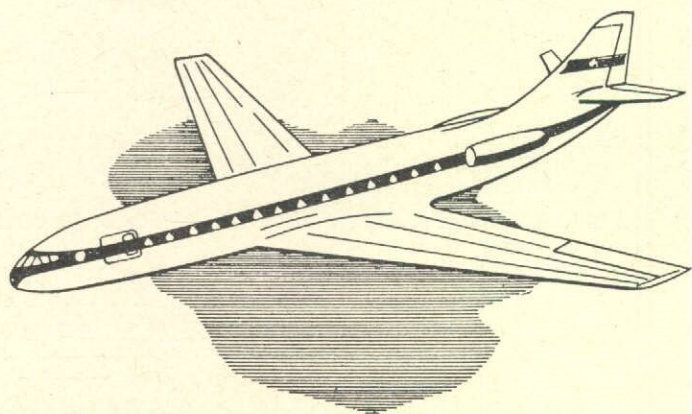
PÅ STOCKHOLMSVISIT

Pods under enligt den amerikanska. Caravelle-motorerna är givetvis också mycket lätt åtkomliga för service och reparationer men en nackdel är förmodligen de långa reglageledningarna.

Man stiger in i Caravelle genom en indragbar trappa som leder in underifrån bakom motorerna. På ett "färdigt" exemplar skall det bakre utrymmet till ungefär i jämnhöjd med

motorerna användas för bagage och som garderob. Detta utrymme är det mest bullersamma eftersom de två motorerna sitter alldeles utanför "väggen". Nu fanns det ingen dörr

mellan detta utrymme och själva passagerarkabinen, vilket givetvis gjorde att motorbullret blev tämligen starkt på platserna längst bak. Dock inte kraftigare än på ett av dagens kolvmotorplan. Redan efter ytterligare ett par stolarader framåt var motorljudet avsevärt lägre och när man hunnit fram till mitten av huvudkabinen fanns det endast ett obetydligt motorljud kvar. Längst fram i passagerarkabinen och i cockpit var det så gott som fullständigt tyst. Några vibrationer kunde inte uppfattas någonstans, inte ens mitt för motorerna.



Vi startade med full tank men hade väl i övrigt inte full last. Startsträckan verkade vara ungefär densamma som för ett av dagens kolvmotorplan medan däremot landningssträckan vid den flygning signaturen gjorde var mycket lång. Planet "flöt ut" mycket långt innan det satte sig och i stort sett resten av bana 31 måste användas för inbromsning. Någon "reverse thrust" finns ännu inte införd på Caravelle (och kommer kanske inte heller). Det är tänkbart att piloten höll en något för hög planefart därför att han var ovan vid flygplatsen.

Caravelle grundar sig beträffande huvuddata på specifikationer uppgjorda av det franska Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale och franska lufttransportförbundet och valdes ut efter en tävling som var öppen för alla franska flygplantillverkare. Franska regeringen beställde två prototyper, som nu är under utveckling och av vilka den ena — som disponeras av Air France — således demonstrerades i Stockholm i början av oktober. Första flygningen

med Caravelle gjordes den 27 maj 1955.

I februari 1956 beställde Air France 12 ex. av typen och dessutom fick det franska flygbolaget option på ytterligare 12. Första serieleveransen beräknas ske 1958 och leveransen till Air France skall vara klar 1960. Något utländskt bolag har ännu inte vågat sig på en beställning men de kanske kommer — om inte förr så när Caravelle 2 och 3 hunnit bli färdigutvecklade.

Caravelle har en spännvidd av 34,3 m, en längd av 32,01 m och en ving-

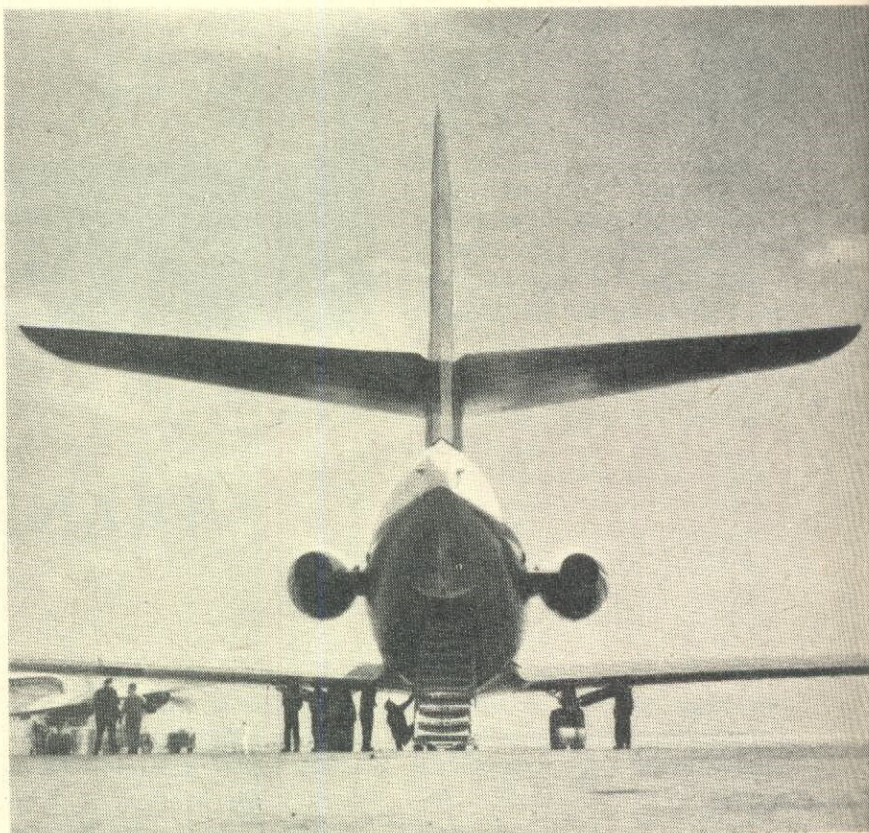
yta av 146,7 m². Pilformen är 20 grader.

Med normalt arrangemang har Caravelle plats med 70 passagerare men kan också arrangeras för upp till 91. Betalande lasten är maximalt 9.500 kg. Tankarna rymmer 18.500 liter bränsle.

Motorutrustningen är på prototyperna två st. Rolls Royce Avon Ra 26 som vardera ger 10.000 lbs dragkraft (ca 4,5 ton), men serieplanen kommer att få den nya Ra 29, som ger 250 kg mera och dessutom har bättre bränsleekonomi.

Caravelles tjänstetomvikt är 22.500 kg. Maximala startvikten är 41.000 kg och maximala landningsvikten 39.000 kg.

Enligt fabriakens specifikationer är startsträckan vid max tillåten startvikt (41 ton) på två motorer 1.310 m och med en motor ur vid den kritiska punkten 1.850 m. Landningssträckan anges vid max landningsvikt (39 ton) till 1.150 m, något som emellertid "vår" landning på Bromma inte verifierade. Men det kunde som sagt ha varit en tillfällighet.

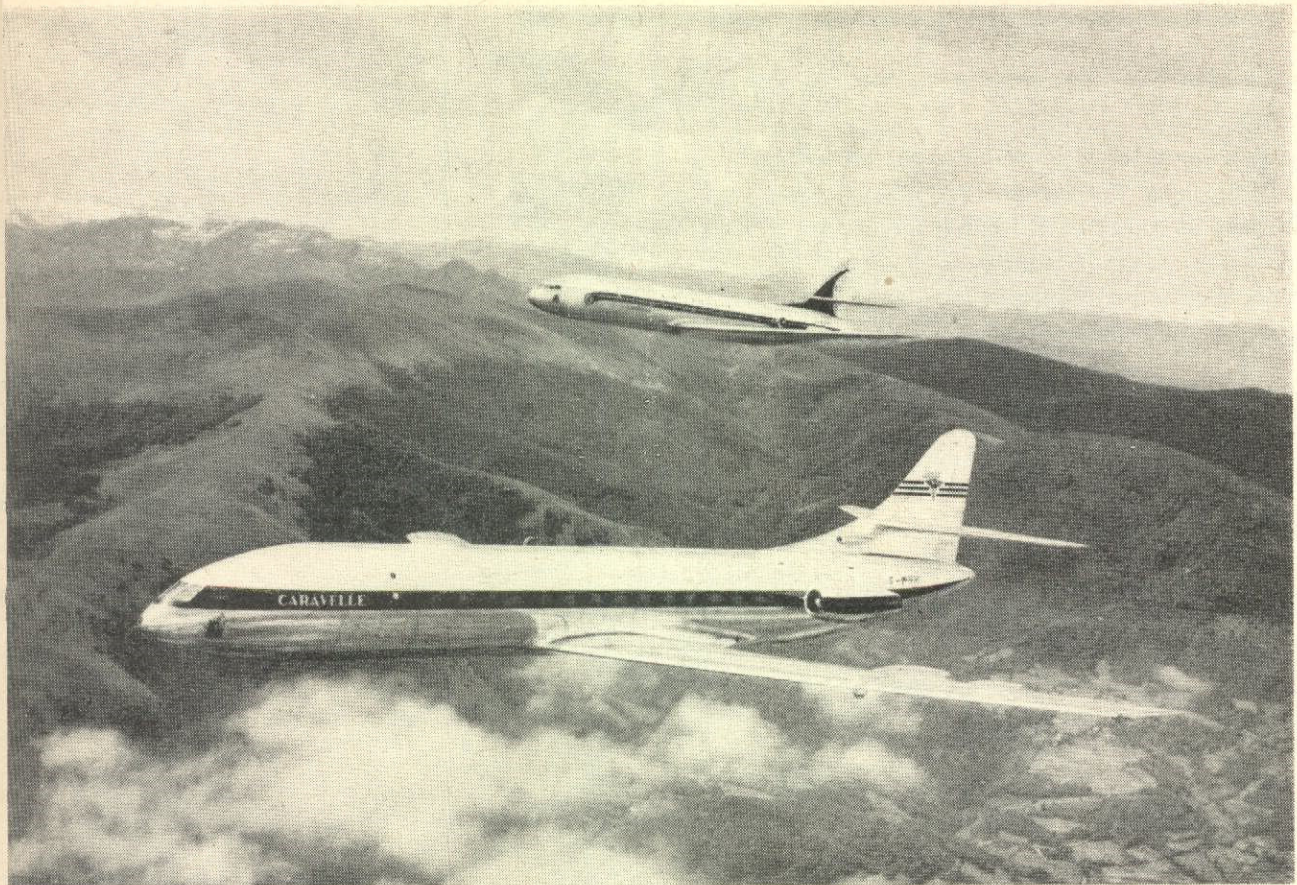


Ca-
men
91.
.500
liter

oty-
Ra
rag-
nen
som
har

.500
.000
kten

r är
art-
0 m
kri-
ngs-
vikt
mel-
inte
sagt

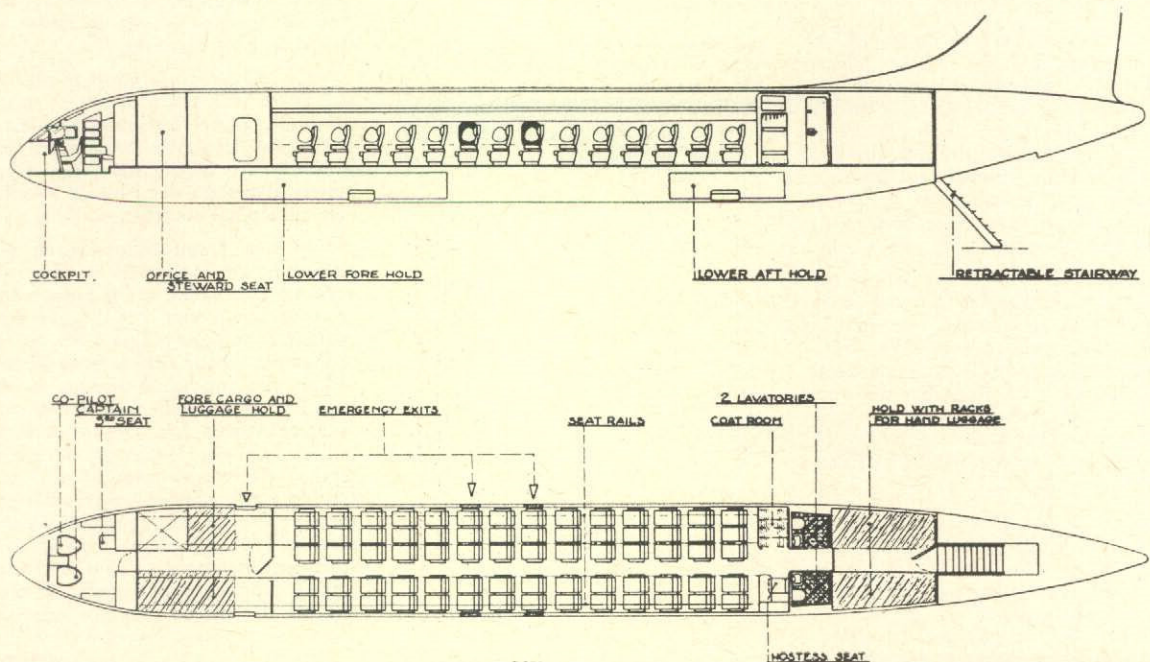


Ovan de två Caravelle som nu finns "i rote" över franska berglandskap. Nedan en skiss över Caravelle arrangerad för 70 passagerare. Till vänster en bild bakifrån som visar det originella motorarranget samt den indragbara trappan

Maximala ekonomiska marschfarten (på höjder mellan 9.000 och 12.500 m) uppges till 760 km/t.

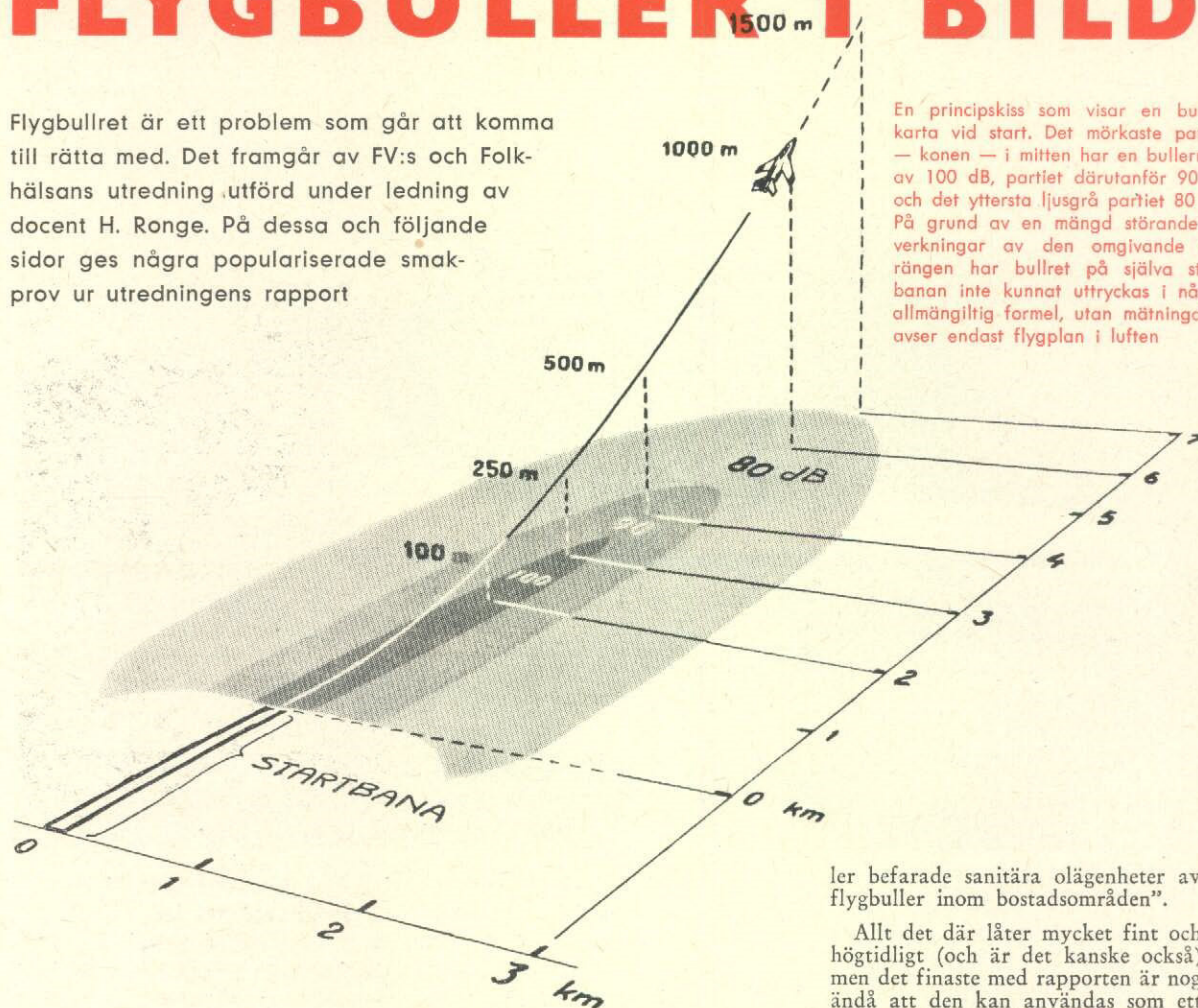
Maximala flygsträckan är 4.450 km, med en betalande last av 4.000

kg. Med 7.000 kg betalande last är flygsträckan 3.000 km — alltsammans räknat med bränslereserv för 300 km extra flygning samt en halv timmes väntan på 1.500 m.



FLYGBULLER I BILD

Flygbullret är ett problem som går att komma till rätta med. Det framgår av FV:s och Folkhälsans utredning utförd under ledning av docent H. Ronge. På dessa och följande sidor ges några populariserade smakprov ur utredningens rapport



Att skapa en bild av bullret är vad de utredare försökt — och lyckats bra med — som Flygvapnet och Statens Institut för folkhälsan tillsatte för en tid sedan och som nu överlämnat sin rapport, bland annat till 1956 års flygbullerutredning, som regeringen tillsatte i år och som nu fått en mycket fin plattform att arbeta vidare ifrån.

Docent H. Ronge har lett utredningens vetenskapliga del och souschefen vid flygstaben, överste S. Möller har varit ansvarig för Flygvapnets åtagande i sammanhanget. Av rapporten att döma har det varit ett gott och fruktbringande samarbete. Så fruktbringande att chefen för Flygvapnet omedelbart fastställde

rapporten att tills vidare i princip ligga till grund för planeringen inom FV. Institutet för folkhälsan gjorde likadant och rekommenderade rapporten "för tillämpning vid den hygieniska bedömningen av rådande el-

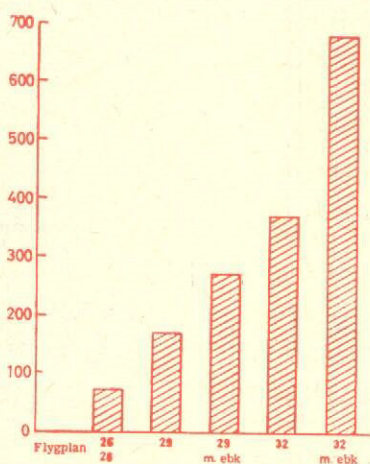
ler befarade sanitära olägenheter av flygbuller inom bostadsområden".

Allt det där låter mycket fint och högtidligt (och är det kanske också) men det finaste med rapporten är nog ändå att den kan användas som ett ganska allmängiltigt rättesnöre när man vill bedöma — och förhindra — flygbuller i fortsättningen.

Vad lekmannen främst fäster sig vid är de till synes goda — och i flera fall ganska häpnadsväckande resultat som utredarna kommit till vid försöken att direkt kartlägga flygbullret, översätta det i bilder — eller helt enkelt bullerkartor.

Vad som framförallt slår en vid läsningen av rapporten är den utveckling som vi har att se fram emot, en utveckling som i bulleravseende skulle bli tämligen plågsam för att inte säga outhärdlig för en mängd människor, om ingenting gjordes åt saken. Den lilla tabellen på denna sida säger egentligen allt. Den visar flygbullret uppmätt i enheten *son* (hörstyrka) på 400 m avstånd. De två staplarna till vänster som representerar flygplan 26 (Mustang), 28 (Vampire) och 29 (Tunnan) är vad vi i stort hittills upplevt. Den mittersta stapeln representerar flygplan 29 med ebk och den period som kan anses rå-

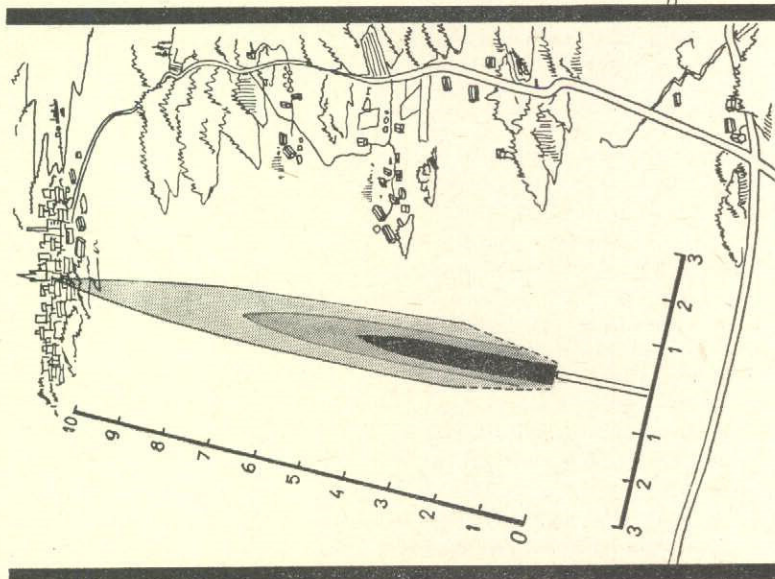
Tabell som visar hörstyrkan i enheten *son* på 400 meters avstånd från startande flygplan av typerna 26, 28, 29, 29 med ebk 32 och 32 med ebk. Se vidare i texten



FORTS.

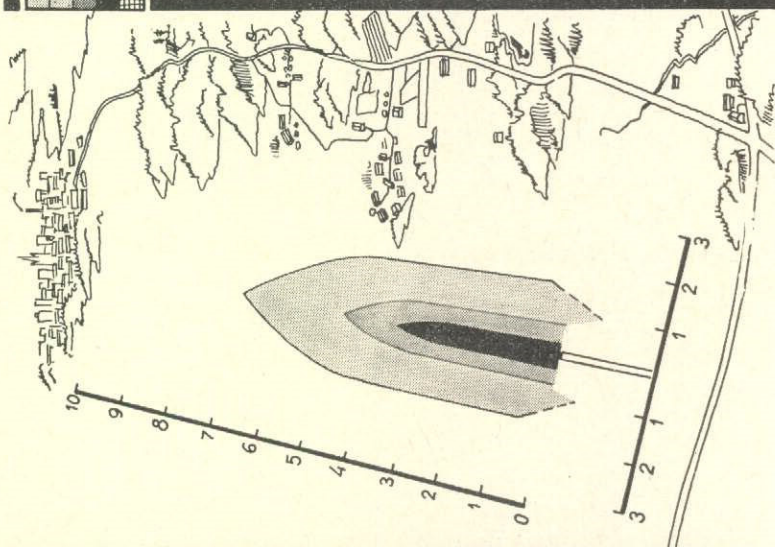
Lillkyrkan...

Bullerkartorna kan direkt appliceras på en vanlig terrängkarta i lämplig skala. Här har tecknaren med ledning av utredningens bullerkartor gjort en jämförelse av bullret under start med J 29, A 32 och A 32 med ebb. Den första bilden visar start rakt fram med flygplan 29. Det blir som synes en mycket spetsig bullerbild; 100 dB i den svarta innerkonen ungefär 500 meter bred och 4 km lång; därefter 90 dB fram till ca 7 km och slutligen 80 dB i en spets i det närmaste 11 km framåt från banändan



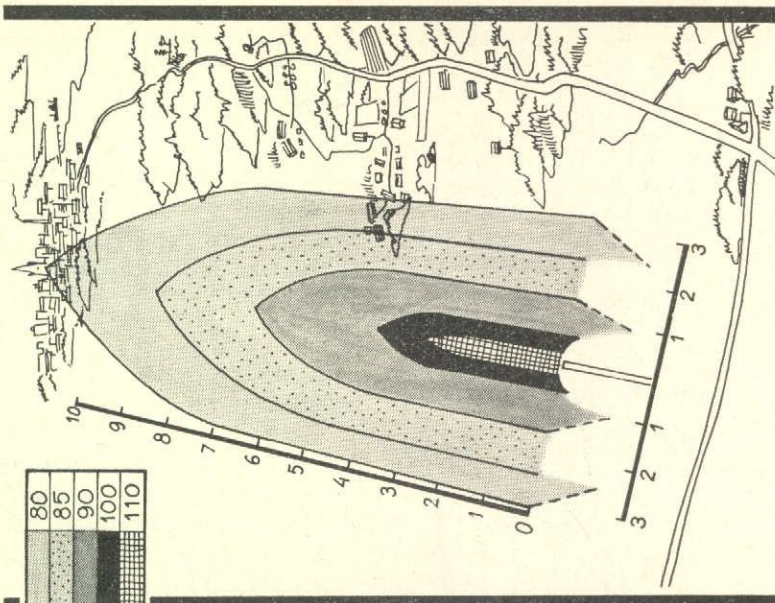
storkyrkan...

Bullret från A 32 visar en helt annan bild, kortare och bredare. Där blir bullret 100 dB dock inte nämnvärt bredare och dessutom en halv km kortare. Området för 90 dB knappt 5 km långt men i gengäld in mot 1 km brett på vardera sidan om flyglinjen. 80-dB-området breder ut sig till nära 2 km på vardera sidan om flyglinjen men når inte fram längre än till 7 km, alltså 4 km kortare än för J 29. Allt sammans beröende på 32:ans kraftigare motor som ger högre totalbuller men i gengäld får upp flygplanet på höjd betydligt snabbare



och katedralen

Denna bullerkarta visar start rakt fram med A 32 med ebb. Här får vi en smal zon knappt 3 km lång med ett buller på hela 110 dB. 100 dB sträcker sig fram till knappt 4 km. 90 dB-området är över 6 km långt och ca 3 km brett. Därefter kommer det prickade 85 dB-området 5 km brett och 8½ km långt och slutligen 80 dB mer än 3 km ut åt vardera hållet och lika långt som för J 29. Lagg märke till att genom den snabba stigningen har inte 32:an med ebb svårare buller i "längdled" än 29:an, medan däremot bullrets utbredning i sidled blir svårare. Detta söker man inom FV komma till rätta med genom omläggning av flygvägarna



Så går det till vid F 14

Vid F 14 i Halmstad (och även på andra håll) har man vidtagit en del åtgärder beträffande flygvägarna vid start och landning för att minska bullret inom de tätbebyggda områdena i närheten såsom framgår av denna karta.

F 14 har f. n. bara en bana som ligger i riktning 010°—190° och kallas bana 01—19. Start mot söder (bana 19) sker över bebyggelse i Karlsro-området, medan start mot norr (bana 01) inte berör någon bebyggelse. Därför har bestämts att bana 01 skall användas vid vindstilla, vid svag medvind och vid sidvind så långt flygsäkerheten medger. Detta innebär att bana 01 användes vid 70 % av samtliga starter och landningar på F 14.

Vid normal ingång i landningsvarvet före landning på bana 01 överflygs bebyggelsen i Halmstads västra del. För att undvika detta har bestämts att ingång i landningsvarvet i stället skall ske tvärs landningsbanan norr om Halmstad. Detta innebär visserligen att trafikledaren har mindre möjlighet att övervaka flygningen i fältets närhet samt att vid låg molnhöjd startande flygplan och flygplan under ingång i landningsvarvet kommer ganska nära varandra. Man har emellertid valt denna utväg för att minska bullerstörningarna.

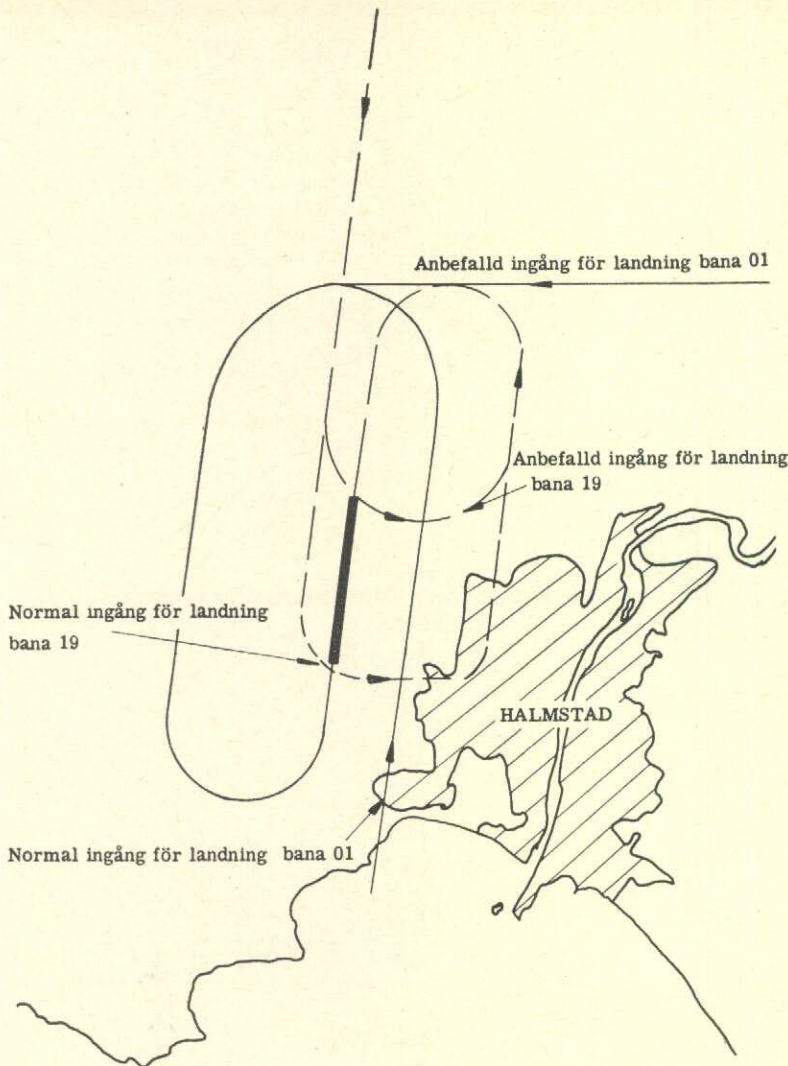
Vid normalt landningsvarv på bana 19 överflygs också bebyggelsen i stadens västra del. För att undvika detta har bestämts att den sväng som normalt sker söder om fältet i stället skall ske norr därom...

Ur flygsäkerhetssynpunkt innebär detta att trafikledaren har mindre möjlighet att övervaka flygningen under svängen (radiotrafiken ökar) och att metoden för bedömningslandning måste ändras. Metoden innebär emellertid avsevärt minskat buller för stadsbebyggelsen och därför har denna utväg valts.

Det hela är ett utmärkt exempel på vilka möjligheter som finns att förlägga bullret till områden där det stör minst och vilka ansträngningar som görs från FV:s sida att minska störningarna

Vad är dB?

De bullerkartor som uppgjorts efter en rad mätningar anger bullret i decibel (förkortat dB), vilket egentligen anger ljudtrycket över hela det frekvensområde från 20 till 15.000 svängningar per sekund som det mänskliga örat kan uppfatta. dB är inget mått i vanlig mening utan anger i logaritmisk skala hur många gånger starkare ett visst ljudtryck är



da nu, medan de två stora staplarna till höger representerar vad vi har att vänta inom de närmaste åren. De som tycker att 29:an låter illa bör rimligtvis rygga tillbaka inför åsynen av den långa stapeln för A 32 med ebk.

Det är denna utveckling som föranlett utredningen, i vars sammanfattning det bland annat heter:

...ha mätningar utförts av bullret från flygvapnets nuvarande flygplantyper.

...bullerkartan för flygplan typ 32 utan ebk torde vara den mest representativa för den närmaste 10-årsperioden.

...beträffande kommande flygplantyper är det vanskligt att ställa en prognos. Följande utveckling bedömes dock sannolik:

Bullret från kolvmotorer torde bli oförändrat.

Reamotorerna komma att få större dragkraft och torde komma att bullra mer, såvida icke ljuddämpning åstadkommes. Den aerodynamiska utvecklingen tyder å andra sidan på kortare startsträcka och brantare stigning efter starten.

...Raketmotorer kunna i framtiden komma att användas i jaktflygplan. Ljudet kan karakteriseras som ett synnerligen kraftigt tjut.

...det kan nu icke överblickas om någon form av ljuddämpning kan införas på krigsflygplan under den närmaste 10-årsperioden.

...vissa åtgärder kunna vidtagas — och ha i en del fall vidtagits — av flygvapnet för att minska flygbullerstörningarna.

än ett internationellt överenskommet ljudtryck. Detta betyder bland annat att exempelvis 40 dB har 10^4 eller 10.000 gånger högre intensitet än referensnivån. En nivå på 80 dB betyder ett intensitetsförhållande på 10 miljoner (10^6) osv. Detta innebär också att 80 dB inte är "10 högre än 70" utan att 80 dB motsvarar ett referensvärde på 100 miljoner och 70 dB ett referensvärde på 10 miljoner. 90 dB motsvarar alltså ett värde på en miljard osv.

Ljudnivåer högre än 80 dB inverkar i hög grad försvårande på möjligheten att uppfatta och föra samtal. Som övre gränsvärde för kortvariga, normalt förekommande ljud bör gälla 80–90 dB om dagen och 75 dB om natten, anser utredningen.

För att minska bullret...

Med ledning av utredningen har flygvapnet redan vidtagit en rad åtgärder för att minska bullerstörningarna och kommer i fortsättningen att ta hänsyn till de framlagda resultaten.

När nya flygfält anläggs kommer störande närhet till bebyggelse att så långt möjligt undvikas.

När nya banor byggs på redan befintliga fält anläggs inte fler banor än de lokala vindförhållande oundgängligen kräver om bullerstörningarna därigenom kan minskas.

Vid val av banläge tas största möjliga hänsyn till bullerstörningarna och banan lägges om möjligt så att tätbebyggelse inte överflyges vid start och landning.

Banor som bidrar till att minska bullerstörningarna ges om möjligt hög prioritet.

Hänsyn skall tagas till uppkommande bullerstörningar vid val av start- och landningsriktning.

Utflygning efter start skall ske i sådan riktning och på sådan höjd att bullerstörningar undviks.

Höjden i landningsvarvet höjes från 250 till 400 m för reaflygplan.

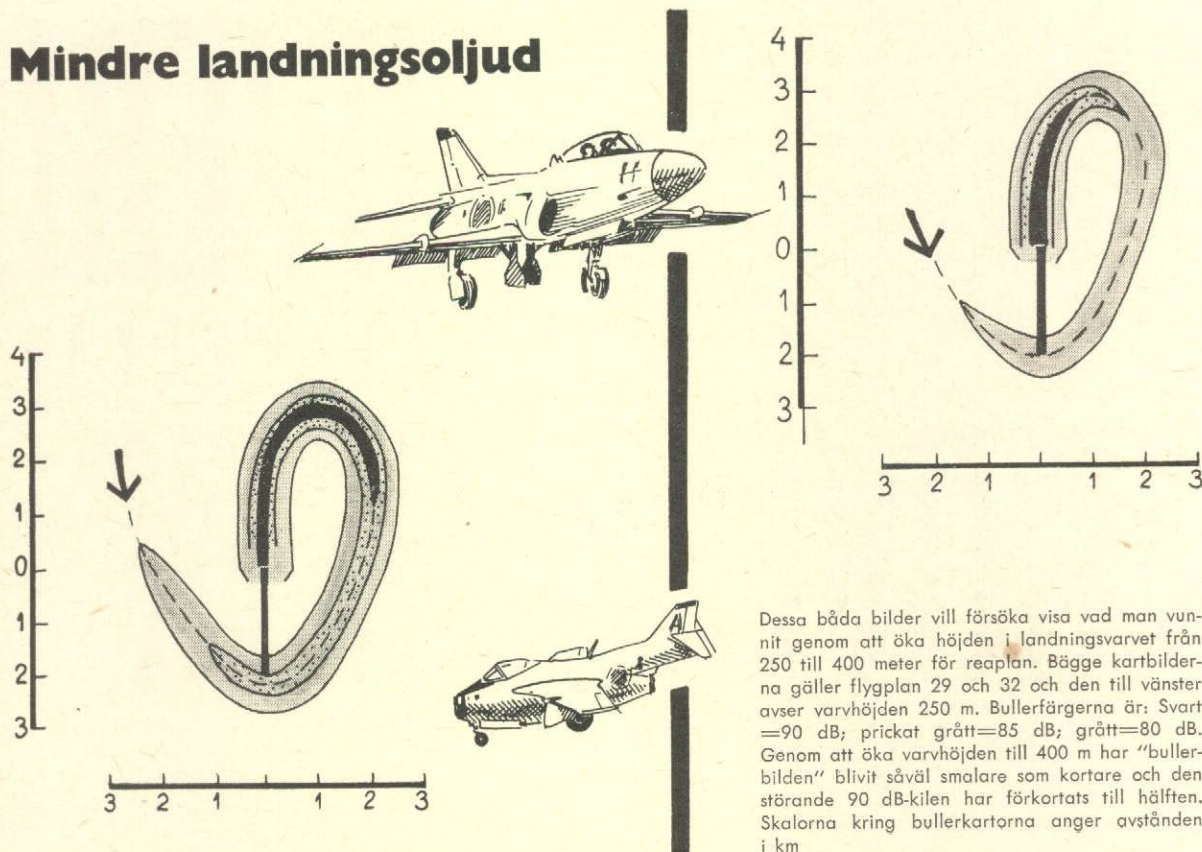
Ebk får användas utan restriktioner under tillämpningsövningar, då ett taktiskt uppträdande kräver användande av ebk, under grundläggande utbildning i start med ebk samt vid kontrollflygningar som avser kontroll av ebk funktion.

Ebk får däremot inte användas under 3.000 m (för flygplan 29 2.000 m) annat än då valt lastalternativ eller rådande vind- och andra förhållanden kräver ebk. Den skall härvid slås ifrån snarast efter lättningen.

Lägsta normala flyghöjd har hittills varit 150 m samt över tätbebyggd del av samhälle 300 m. Från och med nu gäller "då molnhöjden eller genomförandet av anbefallt uppdrag icke annorlunda kräver, skall flyghöjden vara minst 500 m. Flygning över tätbebyggda samhällen på lägre höjd än 1.000 m skall undvikas".

Flygningar som medför stora bullerstörningar över bebyggda områden får inte utföras nattetid (19.00–07.00) i större utsträckning än som är nödvändigt för utbildningens och tillämpningsövningarnas effektiva bedrivande.

Mindre landningsljud



Dessa båda bilder vill försöka visa vad man vunnit genom att öka höjden i landningsvarvet från 250 till 400 meter för reaflygplan. Bägge kartbilderna gäller flygplan 29 och 32 och den till vänster avser varvhöjden 250 m. Bullerfärgerna är: Svart = 90 dB; prickat grått = 85 dB; grått = 80 dB. Genom att öka varvhöjden till 400 m har "bullerbilden" blivit såväl smalare som kortare och den störande 90 dB-kilen har förkortats till hälften. Skalorna kring bullerkartorna anger avstånden i km

ÖVERLÄGSEN

D R I F T S E K O N O M I

ÖVERLÄGSEN

B E K V Ä M L I G H E T

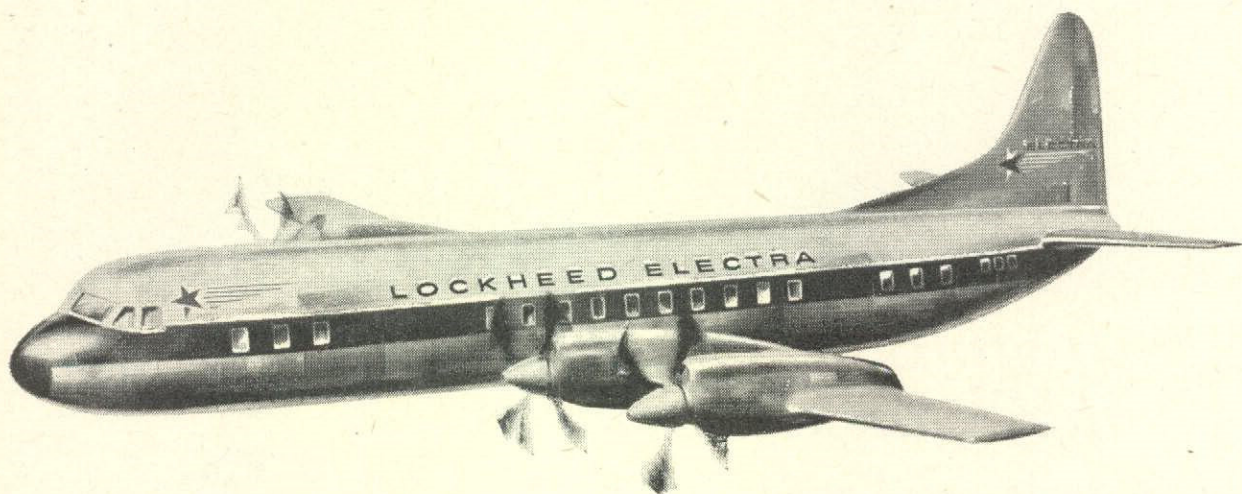
ÖVERLÄGS

F L Y G S T R Ä C K A

ÖVERLÄGSEN

F L Y G F Ö R M Å G A

LOCKHEED



Tack vare Electras överlägsna, aerodynamiska formgivning — minimal förbrukning av prisbilligt turboprop.-bränsle! Tack vare Electras snabbhet, flygkapacitet och minimala krav på marktjänst — större kapacitet på färre plan! Tack vare turboprop.-motorernas låga vikt och stora effekt — större lastkapacitet till lägre kostnad!

Den spaciösa interiören ger största bekvämlighet i alla klasser. Extra breda stolar och gångar bidrar till känslan av utrymme, trygghet och komfort.

Electras oöverträffade konstruktion möjliggör användning från stora eller små flygfält, på sträckor från 160 till 4.800 km — med maximal vinst till minimal kostnad.

LOCKHEED ELECTRA

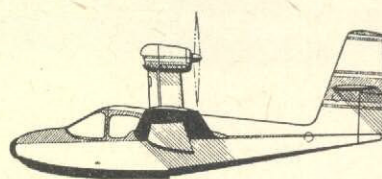


129 ELECTRA har beställts av American Airlines | Braniff International Airways
Eastern Air Lines | KLM Holländska Flygbolaget | National Airlines | Western Air Lines.

LOCKHEED AIRCRAFT, CALIFORNIA DIVISION, BURBANK, CALIFORNIA, U. S. A. | Look to Lockheed for Leadership !



Amerikansk "skumslev" löser småflygets amfibieproblem?



Amerikanerna har tydligen inte givit upp hoppet att lösa amfibieproblemet, ty i dagarna har de första serieexemplaren av en ny amfibie börjat levereras från det hittills rätt okända Colonial Aircraft Corporation i USA.

Men har Colonial verkligen lyckats lösa problemet med "Skimmer"? Det är nog svårt att bedöma den saken, så länge vi inte sett planet flyga, men fabriken reklamroschyrer kan ge en ledtråd.

Man kommer osökt att tänka på Saab Safir A (147 hk) när man ser Skimmer och jämför prestanda. Med denna jämförelse som bakgrund törs man kanske säga att det är en lyckad konstruktion som nu fått sitt CAA certifikat. En 150 hk Lycoming ger Skimmer med Hartzell constant speed propeller en marschhastighet av 185 km/t vid 62 % effektuttag. Den är tresitsig ursprungligen, men, som det heter, det är så god plats bakom framsätet att det finns rum för två barn där. Vikningshastigheten ligger vid 80 km/t. Totala flygvikten är 1075 kg (samma som Safir) vilket inte är särskilt mycket. Läger man därtill att räckvidden är 95 mil och bränsleförbrukningen omkr. 30 l/t så måste man säga att det hela rör sig om siffror som för inte så länge sedan var goda för ett landflygplan.

Genom att flytta upp motorn på en baldakin har själva kroppen kunnat göras ren och elegant. En praktisk finess är att det kraftiga noshju-

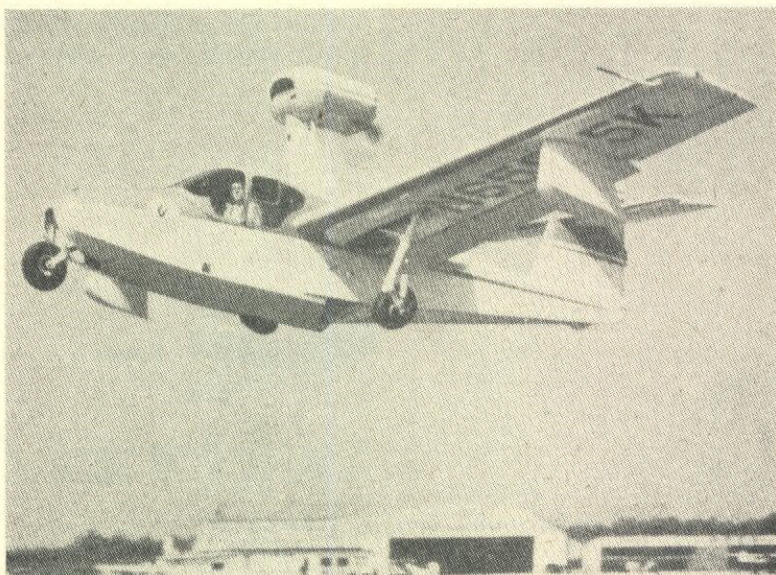
let i uppfällt läge tjänar som stötdämpare vid tilläggning. Det torde spara åtskilliga bucklor. Huvudhjulen fälls in i vingarna. Ytterligare av intresse är att hela 80 % av spännvidden omfattar de slottade flapsen som medger en startsträcka på land av 240 m och en starttid på vatten av 25 sek. Stighastigheten närmar sig 4 m/s. Och priset? 15.750 dollar i USA. Med frakt och tull och litet till (som alltid fattas) bör man nog räkna med 20.000 dollar, vilket i svensk inflationsvaluta gör så där omkring

100.000 kr. Så billigt blir det inte att amfibieflyga med "Skimmer" heller, gunås.

Data och prestanda: Spännvidd 11,5 m; Längd 7,8 m; Tomvikt 725 kg; Tillsatsvikt 350 kg; Normal bränslelast 90 kg (115 l).

Motor: Lycoming O-320 på 150 hk vid 2700 v/m; Stallhastighet 80 km/t; Marschhastighet max 195 km/t; Stighastighet vid havsyttan 230 m/min eller 3,8 m/sek; Flygsträcka (normal flygvikt, max bränsle) 960 km.

T. R.



Att det första tyska efterkrigsplanet i industriell bemärkelse blev en Klemm är ganska symptomatiskt. Klemm var under lång tid före andra världskriget mer eller mindre dominerande på den europeiska marknaden när det gällde lätta flygplan för utbildning och privatflyg. Inte minst i Sverige har ju Klemm (och främst typ Klemm 35 som också var standardkolplan hos FV under många år med beteckningen Sk 15) spelat en stor roll ända fram till nu.

Sedan förbudet mot flygplantillverkning i Västtyskland upphävdes har ju en rad flygplantyper offent-



Nu kommer KLEMM 107 — Hirthbyggd

liggjorts, men det kan knappast anses att dessa offentliggöranden haft någon egentlig industriell bakgrund. Tills vidare har det varit hemslöjdsalster som bjudits, men nu avser man som sagt att starta tillverkning av den nya Klemm 107. Hanns Klemm Flugzeugbau strök med under kriget men för att tillverkningen skall komma igång fortast möjligt har Wolf Hirth i Nabern/Teck övertagit tillverkningen.

Klemm 107 har många släktdrag med sina föregångare, vilket torde framgå av bilderna. Den kommer att levereras i ett par versioner: Med en 90 hk Continental och med antingen en 140 hk Lycoming eller en 150 hk Continental motor.

Priset kommer enligt fabriken att ligga mellan 25.000 och 30.000 DM för versionen med den lilla motorn och mellan 30.000 och 35.000 med

den stora. Till detta får man då lägga tull- och fraktkostnader.

Man har behållit träkonstruktionen och försett planet med en trevlig plexiglashuv. Därunder finns plats för tre personer, två fram sida vid sida och en bak. Konventionellt icke indragbart sporrställ, den lågt placerade vingen samt fenans och stabilisatorns utformning fullständigar bilden av en konventionell och vacker skapelse.

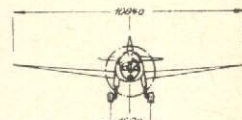
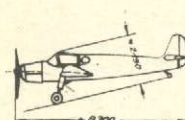
Typen uppges i Tyskland vara tillåten för all avancerad flygning. Motorn, vilken typ man än väljer, medger emellertid inte någon längre ryggygflygning, och även om planet medger det, så lär bunt och kvickroll utgå ur det tillåtna programmet. Följande data och prestanda har meddelats för 90-hk-versionen. Beteckningen P 3 betyder reseflyg och S 4 avan-

cerad flygning (utom bunt och kvickroll):

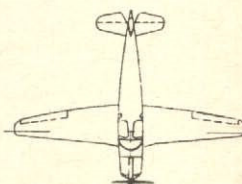
Spännvidd 10,84 m; Längd 8,30 m; Höjd 2,15 m; Vingyta 14,6 m²; Tomvikt, P 3=530 kg, S 4=530 kg; Till-satsvikt, P 3=330 kg, S 4=210 kg; Flygvikt, P 3=860 kg, S 4=740 kg; Vingbelastning (S 4) 50,7 kg/m²; Maxfart 185 km/t; Marschfart 165 km/t; Landningsfart (S 4) 70 km/t; Stighastighet (S 4) 3,2 m/sek; Topp-höjd (S 4) 4.180 m.

De två tankarna rymmer 80 resp. 25 liter, vilket gör att maximala flygtiden med lilla motorn bör ligga uppåt fem timmar. Tillverkningen är planerad att sätta igång i vår och det förefaller rimligt att vänta leverans senare under året.

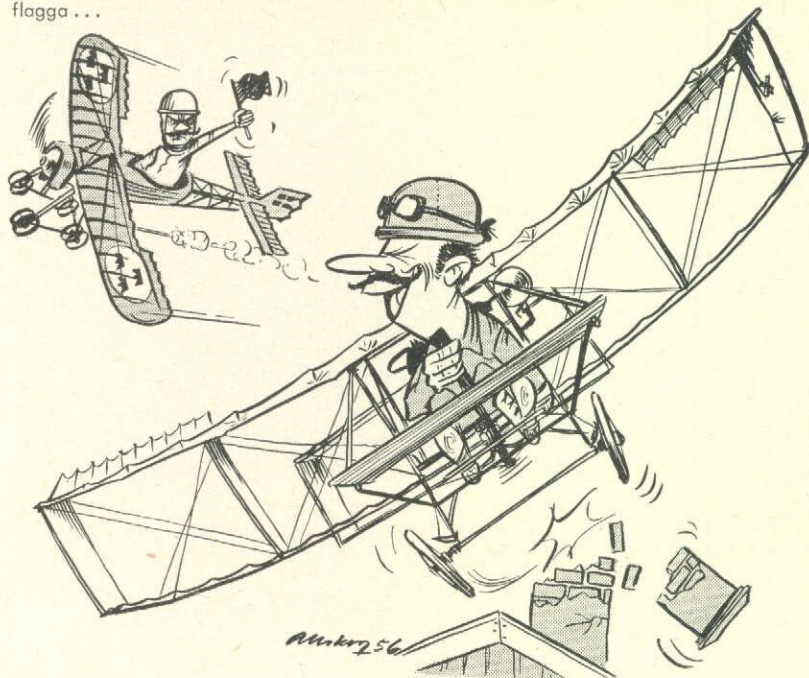
I Sverige representeras tillverkaren av den tidigare Klemm-representanten Sölve Skerving.



Sportflugzeug
Klemm "Kl 107"



Beskjutning markerades med att man viftade med en röd flagga...



Hösten 1915 ägde en av de sär-
egnaste övningarna i det svenska fly-
gets historia rum. Övningen dirigeras-
des och kontrollerades av General-
staben samt kallades: "Prov med
arméns flygvapen". Avsikten med
densamma torde ha varit att söka
konstatera, om flygplan kunde få
någon användning i krigföringen, vil-
ket man då på sina håll starkt be-
tvivlade.

Förare och spanare bemannade de
två flygavdelningar på vardera fyra
flygplan, som den under Fälttelegraf-
kåren lydande flygavdelningen på
Malmen var i stånd att sätta upp.
Det är om den ena av dessa, som här
skall berättas. Den fick som chef då-
varande löjtnanten vid Dalregementet
Gunnar Nauckhoff, på grund av en
lidelsefull sanningskärlek vid histo-
rieberättande kallad "Ljugars-Gun-
nar".

Förare var löjtnanterna von Porat,
"Po", med 80 hkr Nieuport; von
Blixen-Finecke, "Hans", guldmedaljör
från Stockholmsolympiaden, landets
främste kapplöpningsryttare samt far
till vår nuvarande olympiske guld-
medaljör, med den tyskbyggda Al-
batross, 100 hkr, som under en rund-
flygning i Europa vid krigsutbrottet
hamnat i vårt land; Kindberg, "Nis-
se Morane" med Morane-Parasol, 80
hkr, en typ som Thulin introducerat
i vårt land; samt slutligen Hygerth,
"Jaggu", med 80 hkr Farman, ett bi-
plan, som mest liknade en förstora-
d upplaga av de drakar, som säljs på
NK:s leksaksavdelning.

Spanare var löjtnanterna Norlan-
der "Nolax", ävenledes guldmedaljör
vid Stockholmsolympiaden; Björn-
stjerna, "Nalle"; Stiernström samt

Det var en gång:

Ur gamla malmenflygares jubileumsskrift "När flyget var
ungt" återger vi här Åge Lundströms festliga historia
om proven med Arméns flygvapen hösten 1915, en tidpunkt
då det på sina håll starkt betvivlades om flyget skulle få
någon användning i krig

undertecknad Lundström eller "Luft-
ström", vid högtidligare tillfällen
kallad "Courant d'air" av den fransk-
betonade, dåvarande chefen för Mal-
menflyget "David" Hamilton.

Det första övningsmomentet med
denna flygavdelning gällde förflytt-
ning från Malmslätt till Barkarby,
vilket visade sig vara ett mycket all-
varligt företag. Det skulle nämligen
ske med omväxlande tågtransport,
landsvägstransport och slutligen en
sista, djärv etapp flygledes, dock med
en mellanlandning.

Tisdagen den 21 september 1915
lastades de nedmonterade flygplanen,
alla av olika typ och storlek, på järn-
vägsvagnar vid Malmslätt station.
Ävenså de långa och låga special-
konstruerade transportvagnar, som
senare, dragna av hästar skulle föra
flygplanen vidare på landsvägarna
mot Stockholm.

Tågfärden slöt i Stjärnhov. Efter
övernattning hos godsägare Greves-
mühl vidtog en tidsödande och svår
landsvägstransport. Flygplanen täck-
tes med presenningar och de olika
vagnarna kom att förete de mest
olikartade och förbluffande utseende.

Den märklige kolonnen gjorde en
kortare rast vid en folkskola, nära
Stjärnhov. De vetgiriga skolbarnen
fick nu veta, att detta var Cirkus
Nauckhoff, att på den första vagnen
åkte den stora elefanten, på den and-
ra giraffen etc. Folket, som promene-
rade bredvid eller åkte på flaken var
pajaser, vaktare etc.

Sist i tåget körde en tom flakvagn
i reserv. På den hade Po och jag
installerat oss. Då vi nu passerade
skolan, brast ett hejdlöst jubel ut. Vi
förstod inte glädjen, men vinkade
glatt tillbaka till skolbarnen. Senare
fick vi veta att Hans Blixen sagt
dem: "Pass nu på, sist i cirkusen går
en flakvagn och på den åker en halt
bock och en apa."

Landsvägsturen råkade sedan i ett
tidigt skede ut för besvärligheter. Den
stora elefanten — det första planet —
gick ej under en järnvägsundergång
i närheten av Stjärnhov. Vårt still-
samma förslag, att man kanske kunde
montera upp flygplanen och flyga
dem över undergången avvisades av
övningsledningen. Det blev att lasta
av och rulla igenom planen för hand.

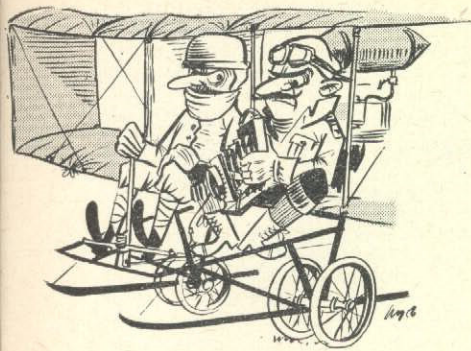
På Södertuna gård, nära Gnesta,
gav cirkusen den första föreställning-

CIRKUS NAUCKHOFF

en. Här skedde avlastning och upp-
montering av flygplanen. Nattkvarter
bestods av gårdens ägarinna, moster
till förf. fru. Övningen till ära hade
flygplanen försetts med en ny svensk

...sist i cirkusen går en flak-
vagn...





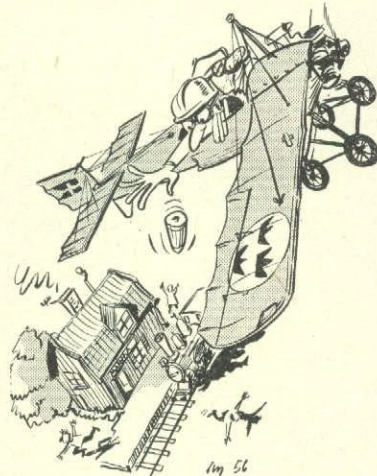
...ingen vän av flygfotografering

nationalitetsbeteckning, den andra i flygets historia. Genom en general-order i september hade nämligen anbefallts, "att arméns eller i dess tjänst varande 'flygmaskiner' skall försees med följande märken: å sidorodret en svensk flagga, å undersidan av undervingen och å översidan av övre vingen (vid monoplan å vingarnas båda sidor) tre svarta kronor å vit botten".

Påföljande dag rekognoscerade Po

För att ej anstränga personalen för hårt växlade man program, så att de, som haft bombfällning den ena dagen, fick utföra spaningsflygning på följande dag mot fjärran belägna järnvägsstationer, såsom t.ex. Västerås eller Sparsåtra. En omkastning i programmet beredde en dag värmelänningen "Jaggu" stora bekymmer. Han begagnade huvudstadens möjligheter till ett rikt och omväxlande kärleksliv. En dag beordrades han till strategisk flygspaning i stället för den bombfällning, som han räknat med under nattens övningar. "De va ett djåkla sätt, här har jag... för bombfloggning å så blir de långfloggning". Jag var spanare på denna långflygning, till Sparsåtra och åter, 16 mil, som tog 2 timmar.

Jaggu var inte heller någon vän av flygfotograferingarna. Spanarna



...en 10,5 granat föll på järnvägsstationen

hade 1914 lärt sig en del av den svåra konsten utav en av världens skickligaste fotografer, den temperamentsfulle Bengt Berg, som ställt sin stora sakkunskap och sina värdiga kameror till förfogande. Sedan spanaren klämts ned i det trånga utrymmet

bakom föraren, pressades en sådan kamera ned mellan dem och gjorde vid fotografering ett aktningvärt luftmotstånd.

Nolax var just på så sätt installerad bakom Jaggu. Denne hade en särskild ritual vid motorns startande, som han ansåg medföra en lyckosam flygning. Han såg på en amulett, som var fästad i ett armband om handleden, varefter han sade "kontakt" till mekanikern som då slog i gång motorn med propellern. Innan Jaggu nu startade denna ceremoni, vände han sig om till Nolax och sade: "Du, ta en plansch av hangarerna, så schlänger vi hälvet se'n". "Hälvete" det var kameran det.

Slutklämmen i detta andra övningsmoment var en stort anlagd bombfällning mot Marma skjutfält. Hur denna övning utföll, kom dock aldrig till min kännedom. Det har sagts, att en 10,5 granat föll på järnvägsstationen.

Övningarna avslutades med deltagande i IV. och V. arméfördelningarnas fältjämsövningar. Det beredde inte några större svårigheter att fastställa de täta och långa marschkolonnerna, som tågade fram med avantgarde, huvudstyrka och träng precis som man lärt sig på Karlberg. Radio och andra nymodigheter var ännu ej uppfunna. Man rapporterade efter landning eller med rapporthylsa. Ett exempel på vilka komplikationer detta kunde medföra var följande.

Jag satt någon av de sista manöverdagarna som spanare i Nisse Kindbergs Morane-Parasol, även "Frigator" kallad, väl påpälsad i arméns vita livpäls och annat, som hörde till en dåtida flygspanares skydd mot höstkylan. Vi hade efter start från Kungsängen vid Uppsala haft en del spaning mot den söder anryckande "fientliga" IV. fördelningen, kastat rapporthylsa till eget fördelningskvarter vid Knivsta kyrka och landat ett tag på Tibblefälten i Vassundatrakten för att orientera en infanteribrigad om läget.

Forts. på sid. 38

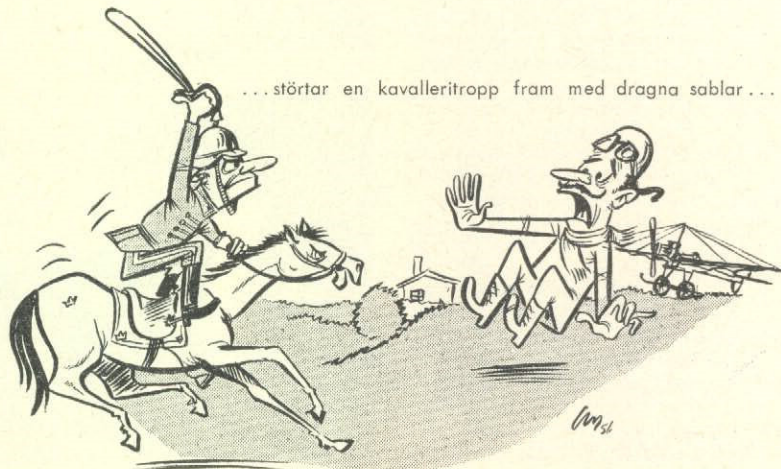
US NAUCKHOFF

och jag landningsplats vid Brandalslund, nära mil från Södertuna. Nu skulle nämligen den sista och vägsammaste etappen tillryggeläggas — "flygvägen" till Stockholm — dock med mellanlandning och övernattning. Efter att ha funnit ett lämpligt fält intill gården, som vi rekognoscerat per bil, återvände vi till Södertuna, installerade oss i Nieuporten och landade lyckligt vid Brandalslund, där vi njöt av inspektorns gästfrihet och Po av hans kålsoppa.

Den 24 nådde cirkusen slutligen Barkarby, där vi förlades på Hägerstalund, som då gjorde väl skäl för sitt namn, "Lusboet". Den andra flygavdelningen hade redan anlänt per järnväg från Malmslätt.

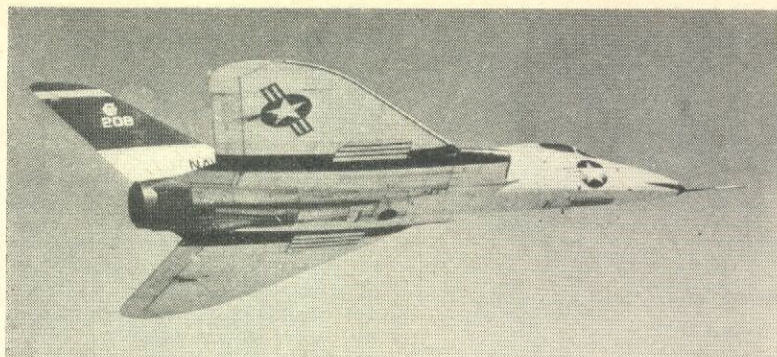
Det är mig obekant, vilket intryck av flygets rörlighet, som ledningen fått genom detta första övningsmoment. Nu vidtog emellertid det andra momentet, följt och kritiserat av ett stort antal sakförståndiga och skeptiska högre officerare. Det omfattade bombfällning samt taktisk och strategisk spaning med flygfotografering.

Bombfällningen utfördes mot ett lakan, som lades ut på flygfältet. Flygplanet steg till omkring 800 meter, spanare försedd med två stycken av fältartilleriets projektiler, en under vardera armen. Dem släppte han så över kanten på sittrummet. Vi vann så småningom rätt stor färdighet i att träffa i närheten av målet.



...störtar en kavalleritropp fram med dragna sablar...

FLYGET I BILD

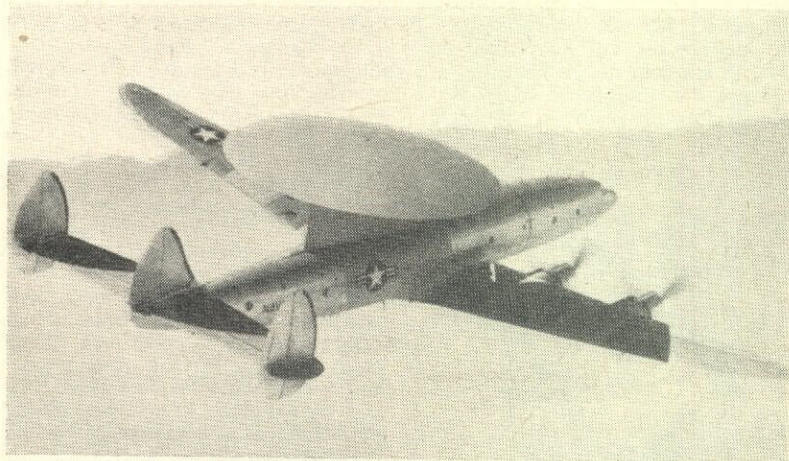


Douglas Skylancer

Detta är första flygbilden av amerikanska flottans nyaste överljudsjaktplan Douglas X-F5D Skylancer, avsett för fartygsbase-
ring och allväderjakt. Skylancer är ensit-
sigt och utrustat med en Pratt & Whitney
J-57 reamotor. Planet är mycket likt Sky-
ray men har bl. a. en tunnare vinge, läng-
re och smärre kropp samt tar mer
bränsle

För bombare att dia...

Så här ser bränslepåfyllningsanordningen
ut på Boeings nya stora rea-tanker KC-135
med vilken bränslepåfyllning i luften kan
ske under hög fart av så stora plan som
B-52 och naturligtvis jakt



Flygande tefat

Denna högst egendomliga Super Constellation kan man numera få se i Californien.
"Tefatet" är en radom med vilken Lockheed provar nya radaranläggningar för upp-
täckande av fientliga flygplan

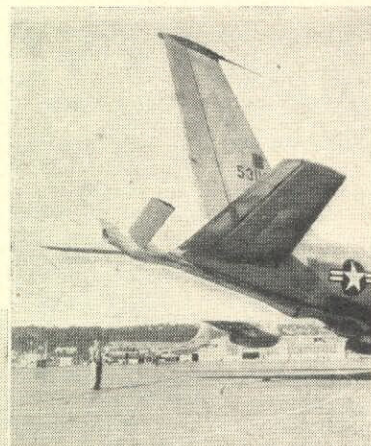
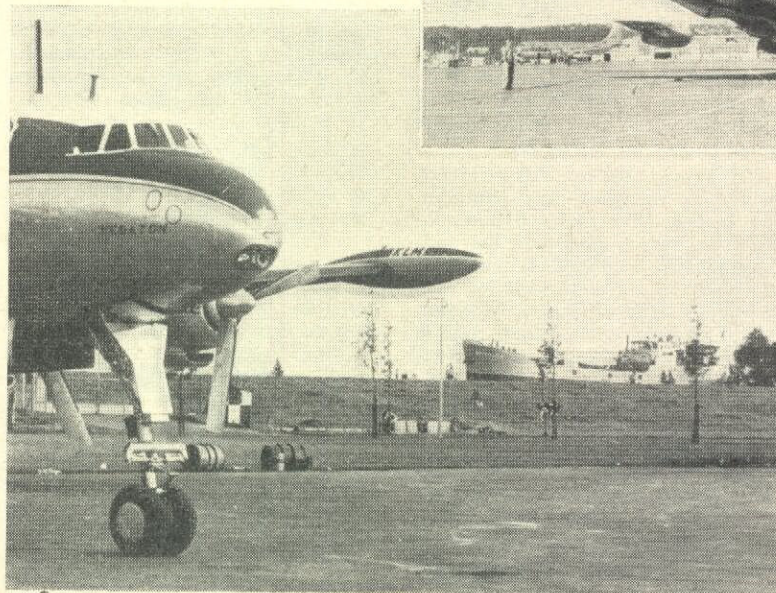
Flygplats under havet

Att se flygplan över fartyg är ingenting
ovanligt. Att se fartyg glida fram över
flygplan hör däremot till ovanligheterna.
Det finns en enda plats i världen där så-
dant kan skådas och det är på Schiphol-
flygplatsen utanför Amsterdam, som ligger
hela fyra meter under havsytan och som
för länge sedan var havsbotten. Schiphol
betyder "hamnen" där fartyg sökte skydd
i dåligt väder.

Sjön Haarlemmermeer på vars botten
Schiphol numera ligger torrlades fullstän-
digt år 1852 och förvandlades till en av
dessa för Holland så karakteristiska pold-
rar. En vattensjuk ängsmark förblev det
ända tills ett militärt flygfält etablerades,
där år 1917. Så blev Schiphol återigen en
hamn, för alla KLM:s "Flygande Hollän-
dare".

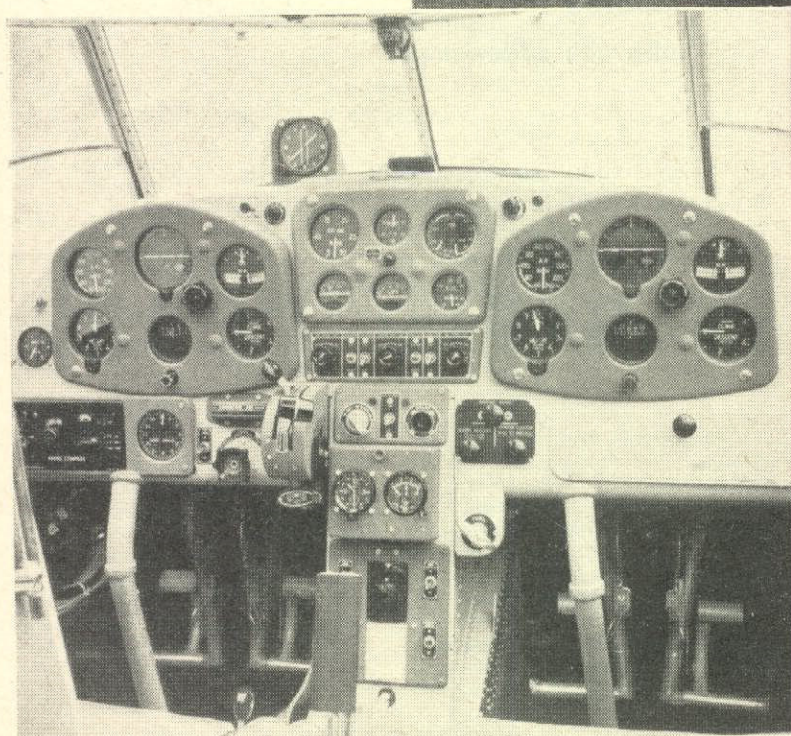
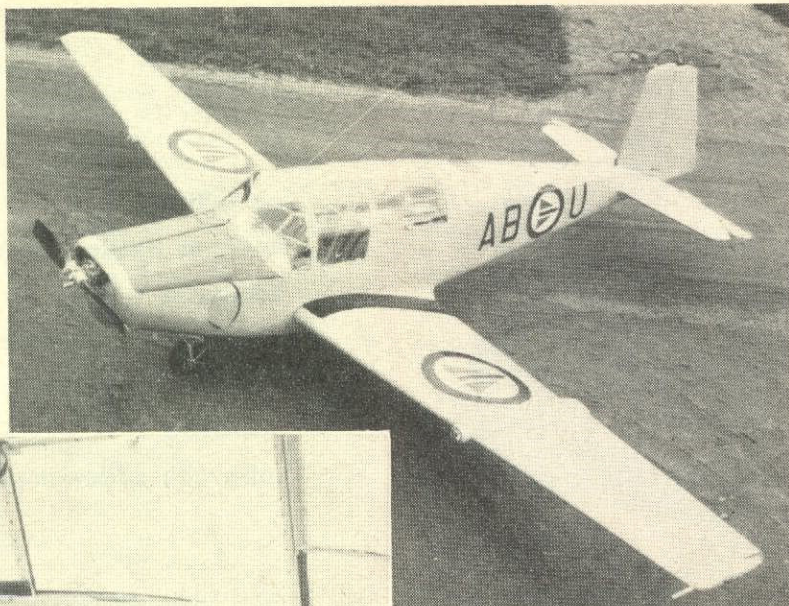
Man har dock aldrig lyckats att helt dri-
va bort vattnet. Det finns där, knappt en
meter under landningsbanorna och man
håller det borta tack vare pumpar och
rör. Hela rörrätet under flygplatsen har
en sammanlagd längd av 500 km. Genom
dessa rör bortförs över 2.500.000 kubik-
meter vatten per år. Två pumpstationer
pumpar ut vattnet i en kanal, som går i

en ring runt hela poldern för att ta med
sig allt det överflödiga vattnet ut till
havet igen



Norska Safirer

Leveranserna av Saab Safir till norska flygvapnet har börjat. Typbeteckningen är Saab-91B-2 och planet skall användas som skolflygplan. 25 plan har beställts och slutleverans skall ske i april 1957. Som militärt skolflygplan används Safir nu i Sverige, Etiopien och Norge. Men planet används också som utbildningsplan för trafikflyget, bland annat av KLM, Sabena, Air France och Lufthansa. Sammanlagt flyger Safiren idag i inte mindre än 17 länder och typen har hittills ackumulerat en total flygtid av cirka 150.000 timmar. När svenska flygvapnet 1951 valde Safir



till standardskolplan beslöt Saab att förlägga Safir-tillverkningen till den holländska De Schelde-fabriken. De holländska leveranserna som omfattade 120 flygplan av dels den tresitsiga typen 91B, dels en ny fyrsitsig version 91C, påbörjades 1952. Numera har Saab återupptagit tillverkningen i Linköping. Samtliga Safirer till det norska flygvapnet blir svenskbyggda. Det kan kanske vara på sin plats att påpeka att Safir spelat en viktig roll vid utvecklingen av såväl J 29 som A 32. Sålunda kartlades på ett tidigt stadium lågfartsegenskaperna hos dessa krigsflygplan genom att Safir-flygplan utrustades med pilformade vingar i förminskad skala.

Bilderna på denna sida visar dels Safiren med norska FV-beteckningar, dels instrumentutrustningen i de plan som levereras till Norge

Turbinhelikopter

En Kaman-helikopter HOK-1 flög den 27 september första gången med en Lycoming XT-53 gasturbin i stället för kolvmotor. Därmed kan man säga att ett betydelsefullt steg mot turbindrift även på helikopterområdet har tagits



Första S-58 till Sabena

De två första av åtta helikoptrar av typ Sikorsky S-58 som Sabena beställt har nu levererats. Sabena sätter in de nya helikoptrarna i sin linjetrafik omedelbart





en fullträff
kommer hjärtat att värmas
briljant
späckad av vetande och humor
intensiv upplevelse
hissnande
rolig och spännande

Pressen lovordar "Yen:s"

Kelatis sista resa

en flygbok för finsmakare

"Yen torde väl knappast ha skrivit någonting bättre än titelnovellen. För det är mer än reportage; det är fin novellistik. Hans berättelse om den döde lappens sista färd rymmer i sig två världar; ödemarkens, fjällvärldens sublima och tidlösa skönhet och friskhet — och den moderna tiden som sveper in över toppar, hedar och fjällsjöar med dånande kraft och susande vingar. Ett briljant tvärsnitt genom en fjällflygares miljö och jobb."

Jöran Forsslund i Flygrevyn

"... skildras på ett sätt som kommer hjärtat att värmas."

"Lagoj" i Östergötlands Folkblad

"Berättar trivsamt och klämmigt... slår in en fullträff med berättelsen om den gamle lappen Kelatis sista flygfärd."

Teknikens Värld

"En djup humor och en varm mänsklighet... rolig och spännande... Hans reaktioner inför den första helikopterresan är verkligen festliga."

"pezäta" i Östgöten

"En liten flygbok för finsmakare. Varje sida är späckad av vetande och humor... för den salig Hasse Z:s små

humoresksamlingar i tankarna. Yen har en otrolig förmåga att anlägga aspekter och göra avancerad flygning med ord, ibland så hisnande att man måste snappa efter luft... förmåga och mod att skoja med sig själv."

"Smolny" i Östgöta Correspondenten

"Schwungfull journalistik... fin novellistik."

Öresunds Posten

"... fina stämningar, intensiv upplevelse."

Höganäs Tidning

Till FLYGREVYN, Box 3063, Stockholm 3

Härmed beställes ex. av "Kelatis sista resa" à 6:75 + postförsk.-avg. att sändas mot postförskott till

Namn:

Bostad:

Postadress:

FR nov/56

En bra julklapp

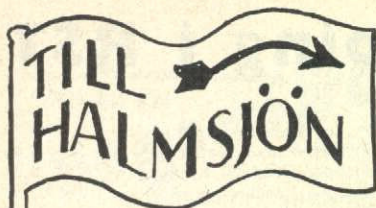
att ge den flygintresserade

Beställ den idag

i Eder bokhandel
eller direkt från Flygrevyn

6:75 + postförskottsavgift

Använd kupongen om Ni inte har tillfälle att köpa boken direkt i bokhandeln.



Månadens flygporträtt

Bereden eder . . .

Månadens flygporträtt får bli en ytterst knapphändig snabbskiss av den s. k. storflygplatsberedningen, vars oförvitliga och i allt utom flyg högt meriterade ledamöter sattes att utreda det fackmännen redan utrett

"För att inom Kommunikationsdepartementet biträda med beredningen om var den blivande storflygplatsen skall ligga har kommunikationsminister Andersson utsett . . ." läste man i bladen och flygsinnat folk tog sats när de kom till namnen och läste igen under fåfängt grubblande över när de senast träffat på dessa namn i samband med luftfartsfrågor. Generaldirektör Nils Malmfors, statssekreterare Erik Grafström, regionplanedirektör Carl-Fredrik Ahlberg — aha, sa flygfolk och bläddrade i Vem är Det utan att känna sig nämnvärt lugnade.

Malmfors, Grafström, Ahlberg, framsstående män i stat och kommun, folk som vet hur en utredning skall formuleras och skrivelser adresseras, män som lärt sig gräva genom remissvarens ökensand ner till de källsprång och synpunkter som till äventyrs kan finnas och som utantill kan en berednings första katekesbud: att gå till verket utan förutfattade meningar. De tre bör ha klarat det budet med glans. För det är skäligen tvivel underkastat att någon av dem alls belastades med nämnvärt vetande i komplicerade flygfrågor när de träffades till en första genomgång.

Men samla de tre och fråga dem om norra Roslagens behov av småindustri eller nationalbudgetdelegationens arbetssätt eller om skogsägarnas försäljningsproblem och ni kommer att få uttömmande svar, fyllda av detaljer och utblickar. Dessa tre musketörer är herrar med åtskillig

samlad erfarenhet av hur man odlar jorden, hur man fördelar dess produkter i kristider och hur man linjerar upp samma jord i lämpliga planer för stad och köping.

Nils Anton Eugen Malmfors, generaldirektör i kommerskollegium och ordförande i flygplatsberedningen, bör ha åtskilliga förutsättningar att snabbt klara av ett beredningsarbete av betydande svårighetsgrad. Han vet hur man slaktar en utredning för han har varit sekreterare i slakterinämnden, han vet hur man kan mjölka mesta pengarna ur exempelvis ett trafikföretag för han har varit sekreterare i mjölnämnden, vet hur man plöjer genom en komposthög av remissvar för han har varit kanslichef i jordbruksnämnden. Han kan säga

av ett förslag för han har varit direktör för Sveriges skogsägares riksförbund, han är inte främmande för militära resonemang för han har varit sakkunnig i svenska delegationen inom den skandinaviska försvarskommittén och han vet vad det innebär att vara missgynnad av flyg för han kommer från det flygmissgynnade Norrland.

Detta är ändå ett ringa svep över hans mångskiftande karriär, en fyrglimt över en ocean av ämbetsmannamässigt kunnande. Nils Malmfors har förvisso hunnit med mer än de flesta 57-åringar från Mo socken, Ångermanland.

Denne norrlänning som satt samman sitt namn av vad Norrland kan bjuda på — malm och fors — demonstrerade sin förödande energi redan i den ålder då andra har sysselsättning nog att lära grunderna för kläd poker och skolka från föreläsningar. 20 år gammal var han fil. kand., två år senare gick han ut från Tekniska Högskolan, några år senare

var han jur. kand. och sedan länge amanuens i Kommerskollegium — skall man dra hans karriär i övrigt får man riva tjocka blad ur statskalendern. Lantbruksstyrelsen, statssekreterarskap i folkhushållet, kansli-råd i handelsdepartementet, chef för den 1947 inrättade riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap med uppgiften att fylla papper med planer hur man bäst förfar vid ny avspärning och nytt krigsutbrott. Han blev ordförande i handels- och industrikommissionen, han satt i skogsutredningen, konjunkturinstitutet, lantbruksakademien, han blev ordförande i Norrlandsutredningen — en av de många genom åren — och han gick alltså till skogsägarnas riksförbund. Tills cirkeln slöts för två år sedan och han återvände till det verk där hans karriär startat. Som chef förstås.

Uppenbart finns det utrymme för fler överraskningar från denne mångsysslande och jordbundne man. T. ex. i stil med att han sattes att bereda storflygplatsfrågan.

Ledamot nr 2 i beredningen, 42-årige Erik Grafström är född i Umeå — hela flygplatsfrågan i Stockholm har beretts av två delar Norrland och en del Göteborg.

Denne energiske norrlänning drog till Stockholm i unga år, läste historia, nationalekonomi, statskunskap och liknande matnyttiga ting för att få en passande pol. mag.-examen och fick tiden att räcka till för ordförandeposten i Sveriges förenade studentkårer, en språngbräda för åtskilligt framgångsrikt folk. Så kom för denne radikale yngling ett mellanspel på storfinansens Enskilda bank innan han dök rätt in i kristidskommissionernas djungel där långa titlar hänger som snärjande lianer. Industrikommissionen 1942, chef för bränslekommissionens utrikeshandelsbyråer 46, för handelskommissionens utredningsavdelning 47, direktör för handelskommissionen 49, direktör för utrikeshandelsärenden i handels- och industrikommissionen 51 (kortare kan det inte gärna sägas).

Då var Erik Grafström för länge sedan upptäckt som en man med framtid och han rönt kunnigt folks vanliga öde i statsförvaltningen att sättas vid handtaget när utredningskvaren skall dras. Befolkningsutred-

Forts. på sid. 38

Storflygplatsberedningen skulle — efter allt käbbel om Halmsjön och Jordbro — vara "neutral". Till den ändan adjungerades till beredningen två militärer, en från marinen och en från flygvapnet, vilkas utgångspunkt måste vara att slå benen av Jordbro-alternativet, medan däremot den civila sidan fick stanna hemma och avvakta resultatet. Som givetvis inte kunde bli annat än ett välmotiverat ja — med övervikt för Halmsjön . . . Nu får man väl utgå ifrån att denna beredning fått underbetyg, eftersom en ny har tillsatts — att utreda alternativet Skå-Edeby

Rågad pott för Linköping i RST

Östgötarna har genom Linköpings Flygklubb lagt hela det övriga segelflygsverige för sina fötter genom en fullständigt förkrossande insats i årets Rikssegelflygtävling, vars resultat nu är klart. Ingressen här intill säger vad som behövs sägas i sammanhanget.

I huvudtävlingen om Guldvingen tog nu Linköping sin andra seger — den första tog klubben 1954 — med platssiffror 27. Eskilstuna Flygklubb kom på andra plats med 69. Eskilstuna har tidigare fyra inteckningar i "vingen" (1951, 1952, 1953 och 1955) och det hängde alltså på ett hår att priset gått ur tiden... I "vingen" har vidare Stockholms Segelflygklubb två inteckningar, 1948 och 1949, samt Aeroklubben i Malmö en, 1950.

Nu blev årets resultat: 1) Linköping, lag 1, 27; 2) Eskilstuna, lag 1, 69; 3) Linköping, lag 2, 69,5; 4) Stockholms Segelflygklubb 129; 5) Linköping lag 3, 140,5; 6) Västerås 147; 7) Aeroklubben i Malmö, 194; 8) Karlskoga, 208; 9) Värmlands Flygklubb, 289; 10) Eskilstuna, lag 2, 317.

Höjd, klass 1:

1) Göte Carlsson, Eskilstuna	10.300
2) Rune Ströman, Linköping	9.360
3) Tage Löf, Stockholm	8.290
4) Olle Berg, Stockholm	8.105
5) Karl-Erik Nyström, Västerås ..	7.915
6) Tord Wuolo, Linköping	7.895
7) Björn Flodén, Linköping	7.645
8) Rolf Algotson, Eskilstuna	6.940
9) Sigurd Larsson, Stockholm	6.185
10) Gunnar Nordin, Landskrona	6.160

Prislistan i denna klass upptar 43 namn.

Höjd klass 2:

1) Ernst Persson, Linköping	8.365
2) Arne Sjödin, Östersund	7.330
3) Sten Helander, Arboga	6.780
4) Lars Åkergren, Stockholm	6.705
5) Lars Wahlström, Karlskoga	6.245
6) Nils Nässén, Östersund	6.225
7) Sören Tinnsten, Östersund	5.350
8) John Hellström, Arboga	4.930
9) Håkan Lindström, Örebro	4.900
10) Lars Scherlund, Stockholm	4.445

Prislistan i denna klass upptar 58 namn.

Höjd oavsett klass:

1) Göte Carlsson, Eskilstuna
2) Rune Ströman, Linköping
3) Ernst Persson, Linköping

I tävlingen om KSAK:s vandringspris i höjdmomentet fick alltså Ernst Persson sin första inteckning. Detta pris sattes upp 1948 och tidigare inteckningar har: Fred Nordholm, Västerås 2 st, 1948 och 1949, Vincent Larsson, Trollhättan 1, 1950, Henry Norbom, Linköping 1, 1951, Bertil Ståhl, Trollhättan, 1, 1952, Åke Andersson, Eskilstuna, 1, 1953, Ingemar Ehrenström, Eskilstuna, 1, 1954 och Thorsten Ekwall, Eskilstuna, 1, 1955.

Linköpings Flygklubb har tagit så gott som rubb och stubb i årets Rikssegelflygtävling: 1, 3 och 5 plats i striden om Guldvingen; individuell seger i höjd klass 2; lagseger i höjd; lagseger i distans; individuell seger i hastighet klass 1 och oavsett klass samt 1, 2 och 4-placering i hastighetstävlingen i lag. Bättre kan det knappast göras

I höjdmomentets lagtävling oavsett klass

tog Linköpings Flygklubb inte bara hem segern utan lade också beslag på C. A. Wicanders vandringspris för alltid. Detta vandringspris sattes upp 1944. Stockholms Segelflygklubb tog först två inteckningar två år i följd. Sedan har stockholmarna varit borta ur den leken. Västerås Flygklubb har också fått två inteckningar i den fina pokalen, Eskilstuna Flygklubb har tre och Halle-Hunnebergs Flygklubb en.

Nu hamnade den som sagt för alltid hos Linköping genom Rune Ströman, Ernst Persson och Tord Wuolo, som tillsammans skrapade ihop poängsiffran 25.620. På andra plats i lagtävlingen kom Eskilstuna på 23.340 poäng genom Göte Carlsson, Rolf Algotson och Rune Eklind, och på tredje plats kom Stockholms Segelflygklubb, 23.100 poäng genom Tage Löf, Olle Berg och Lars Åkergren.

I övrigt blev resultatlistan: 4) Östersund 18.905; 5) Linköping lag 2, 17.505; 6) Västerås 17.470; 7) Arboga 16.120; 8) Karlskoga 15.645; 9) Värmlands flk 14.870; 10) Stockholm lag 2, 13.195; 11) Linköping lag 3, 12.445; 12) Västerås lag 2; 13) Eskilstuna lag 2; 14) Östersund lag 2.

Sammanlagt återfinns 39 lag i prislistan för höjdmomentets lagtävling.

Distans klass 1:

1) Irve Silesmo, Örebro	297,03
2) Rolf Algotson, Eskilstuna	264,01
3) Sven-Erik Lundin, Linköping ..	262,44
4) Ingvar Hylander, Malmö	259,50
5) Tord Wuolo, Linköping	243,08
6) Jan Hallbäck, Malmö	241,20
7) Rune Ströman, Linköping	237,36
8) Ingvar Mathiasson, Malmö	234,72
9) Lars Fredriksson, Eskilstuna ..	230,69
10) Lennart Johannesson, Linköping	229,35

Prislistan i denna klass upptar 25 namn.

Distans klass 2:

1) Werner Olofsson, Arboga	182,20
2) Rolf Johansson, Västerås	157,00
3) Lars-Gunnar Palm, Linköping ..	134,85
4) Nils Nässén, Östersund	126,60
5) Sven Sporrstedt, Linköping	120,73
6) John Hellström, Arboga	106,00

7) Jan Eng, Eskilstuna	94,77
8) Håkan Lindström, Örebro	79,60
9) Rune Ottosson, Karlskoga	78,00
10) Egon Lundberg, Linköping	77,55
10) Arne Andersson, Linköping	77,55

Prislistan i denna klass upptar 23 namn.

Distans oavsett klass:

1) Irve Silesmo, Örebro	302,15
2) Rolf Algotson, Eskilstuna	
3) Sven-Erik Lundin, Linköping	

I tävlingen om Teknikens Världs vandringspris fick alltså Irve Silesmo sin första inteckning. Priset uppsattes 1946, då Einar Ericsson, Sunne, vann. 1947 togs det av Thore Milling, Trollhättan, 1948 av Fred Nordholm, Västerås, 1949 av Bertil Ståhl, Trollhättan, 1950 av Ingvar Mathiasson, Malmö, 1951 av Sven Johnsson, Karlstad, 1952 av Vincent Larsson, Trollhättan, som också vann 1954 och således är den enda som har två inteckningar i denna buckla. 1953 tog Åke Andersson, Eskilstuna hem den och 1955 Karl E. Nyström, Västerås.

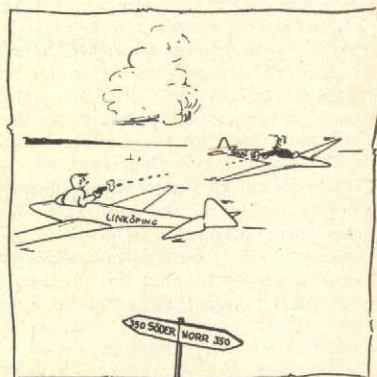
I distansmomentets lagtävling oavsett klass

blev det också Linköping som triumferade med 742,88 poäng genom Sven-Erik Lundin, Tord Wuolo och Rune Ströman. På andra plats kom Aeroklubben i Malmö (Ingvar Hylander, Jan Hallbäck och Ingvar Mathiasson) med 735,42 poäng och på tredje plats Eskilstuna (Rolf Algotson, Lars Fredriksson och Torgil Rosenberg) med 681,00.

Linköpings lag 2 tog fjärdeplaceringen med 656,88 poäng och Stock-

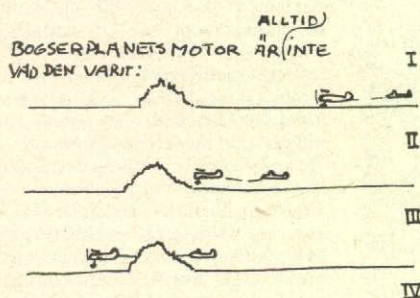
Forts. på sid. 39

I distansmomentets lagtävling har Linköping och Malmö utkämpat bittra strider under den gångna sommaren, vilket "Torkel" vill visa med denna krigiska plansch... Linköping med 7 poäng på bättre arbete...



VAD ÄR EN Bogserförare?

TILLHÖR
DJURRIKET. KAN
SYNAS VARA EN ABSTRAK-
TION. DET ÄR EN PERSON (MED
MÄNSKLIG ANKNYTNING) SOM TILLBRINGAR DAGEN MED ATT I EN HERODYN
-TYP 12-STAGARE-SLÄPA LUPP FLYGPLAN SOM INTE KAN TAGA VARA PÅ SIG SJÄLVA.
PÅ DENNA SÅDAN VILL VI FÖR
UPPLYSNINGENS SKULL GE
NÅGRA MILJÖBILDER FRÅN HANS
VARDAG (VANLIGEN SÖNDAG).



FÖRKLARING:



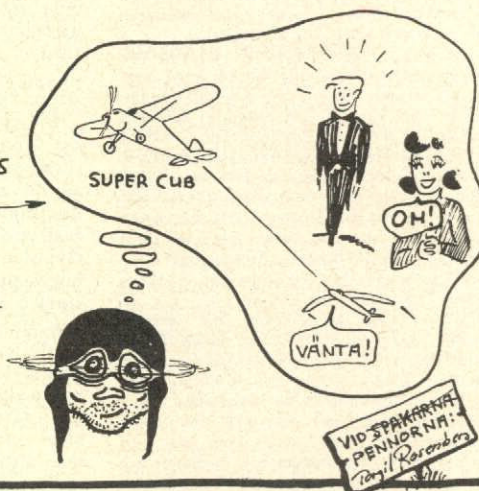
FÖR BOGSERAVIATÖREN
TER DET SIG SÅ HÄR!
VID DYLIKA TILFÄLLEN
(VARJE START) VÄGAR HAN INTE SE EFTER
ELLER TÄNKA PÅ VAD "HAN DÅR BAKOM" HAR FÖR SIG.

EN LITEN HÄND
KOMPENSATION
KAN HAN FÅ
GENOM ATT FÖR-
SÖKA TRÄFFA
FOLK MED
LINAN. DET
ÄR DET ROLI-
GASTE HAN
VET.



DEN UTSLÄPADES
ÖNSKEDRÖM

EN SUPER CUB.
DEN STIGER BÄR
OCH ÄR REN. DEN
FLYGES MED FÖR-
DEL I SMOKING.



VID STÅRARNAS
PENNORNA:
Röy/Rorander

goda start- och landningsegenskaper. Ett av huvudproblemen har ju varit att klarlägga om detta extrema flygplan kan klaras — och utnyttjas hundra procentigt — av förarna ute på förbanden — som ju i flygavseende inte kan ha den rutin som provflygarna. J 35 skall ju inom en snar framtid sättas i händerna på unga grabbar med vanlig folkskoleutbildning och Ljungbyhed plus någon tids utbildning på en flotttilj.

Klarar de detta?

Benkt Olow hyser inga betänkligheter i det avseendet. Draken är ett härligt flygplan: "a pilot's airplane".

*

Kort om Draken:

Mer än 500 tekniker har varit engagerade i utvecklingsarbetet för Draken. Närmast ansvarig konstruktionsledare har varit civilingenjör Erik Bratt.

Den valda deltaformen hade en nackdel: Tyngdpunktsläget var inte idealiskt. För att få en aerodynamiskt riktig placering av tyngdpunkten måste nospartiet dras fram, varvid planet blev onödigt långt och tungt. Då föddes idén till den knäcetta eller dubbla deltagningen.

Draken är utrustad med ett nytt viktsekonomiskt högttrycks-hydraulsystem med ett tryck av 210 kg/cm², vilket är dubbelt så högt som för exempelvis J 29. I detta system ingår den genomgående servostyrningen av roden. De maximala roderkrafterna för Draken är omkring 10 gånger större än för "Tunnan".

För att skapa "roderkänsla" har syntetiska roderkrafter matats in i styrspeken. Dessa krafter åstadkommes genom en hydraulcylinder, vars tryck regleras av planets fart. Därigenom anpassas spakraften automatiskt för varje fartområde.

Drakens bränslefordrån ryms i integraltankarna, dvs. skalplåtarna utgör samtidigt tankarnas väggar. Särskilda gummitankar i dessa rum finns alltså inte.

Stora krav har måst ställas på de modeller som använts för de omfattande vind-tunnelproven. Priset på en sådan modell — precisionstillverkad av stål — rör sig om cirka 100.000 kr.

En "kanon" för att skjuta fåglar med ljudfart mot kabinens frontruta för att efterlikna fågelkollision i luften har konstruerats för praktiska prov mot attrapper.

Arbetena för prov med det s. k. brottskrovet för kritiska belastningsfall har varit mycket omfattande. Över 5.000 små trådtöjningsgivare har klistrats på noggrant bestämda platser och inte mindre än 180 km el-ledning har dragits fram till registreringsutrustningen.

Utrustningen för mätning av olika värden under flygning väger trots lättmetallkonstruktionen ungefär 500 kg. Den mäter och registrerar fart, höjd, temperatur, motorvarv, roderlägen, tryck, krafter, svängningar etc. Mätutrustningen har en kapacitet av flera hundra mätvärden per sekund.

Drakens höga acceleration efter lättning medför att landstället snabbt måste kunna fällas in. Hela den proceduren går nu på 4 sekunder. Under infällningen förkortas landställsbenen med hela sin fjädrande längd. Härigenom spar man utrymme för annan utrustning.

Drakens flygvikt uppges till "mellan 8 och 9 ton beroende på beväpning".

En fortsatt "avspaning" nedåt Sig-tunahållet ingick i programmet. Vi upptäcker då fiendestyrkor, som från Märstahållet slår in på Sig-tunavägen och tydligen tänker "kringränna" våra egna styrkor på Venngarnslandet. Beslut och handling blev ett: landning hos de egna för att varsko om faran. Knappt har piloten satt ned planet på en lämplig vall så störtar en kavalleritropp fram i karriär, med dragna sablar, för att ta det som de tror "fientliga" planet och dess tappra besättning till fånga. Troppen anføres av min egen regementskamrat Jonas Hamilton från dåvarande K 2, livdragonerna. Dennes ansikte blev märkbart längre, då det uppdagades att vi alla tillhörde samma sida i "kriget" och att flygplanet var ett eget plan. Tablå.

Luftstrid hörde vid den tiden redan till ordningen för dagen ute på de "riktiga" krigsfronterna. För oss gällde det, att "fientliga" flygplan skulle beskjas och att detta markerades genom viftning med en röd flagga. Av denna beskjutning lät sig dock fienden inte mycket bekomma, utan fortsatte, som om "ingenting hänt". Så stod det också då någon jämtländsk flygpilot ett antal år senare flugit skorstenen av Peterson-Bergers villa på Frösön.

Efter avslutade "prov med arméns flygvapen" 1915 flög jag med Blixen från Uppsala hem till Malmen, de 21 milen tog 1 timme och 50 minuter i anspråk, varav framgår, att vi haft stark medvind. Vi landade så sent, att alla bilar och persontåg till Linköping avgått. Vi promenerade i alla fall till Malmsläts järnvägsstation för att undersöka, om det möjligen fanns någon tåglägenhet. Just då vi kom ned till stationen, passerade ett godståg i sakta fart. Vi hoppade på och tog plats i en bromskupé, förvissade om, att ingen sett fripassagerarna. Då vi kom fram till Linköping, var emellertid ett antal poliser och järnvägstjänstemän upposterade utefter perongen. Bovarna greps och fördes i triumf till biljettluckan, där de uppmanades lösa tredje klassbiljetter. Så var det med den saken.

Flygare behandlades med överseende. Många ansåg dem inte vara fullt tillräkneliga. Originella var förvisso en del och somliga kanske inte helt disciplinerade. Men alla hade de en fast tro på flygets framtid. Deras flygplan var för nutida förhållanden högst primitiva, med en bils motorstyrka och hastighet. Driftsäkerheten var däremot avsevärt sämre. Nödländningar på grund av motorstörningar var en alldaglig företeelse. En av besättningens viktigaste uppgifter var därför att ständigt hålla utkik efter nödländningsfält. Sådana stod inte alltid till förfogande.

På dåtidens flygplan måste varje

gram av flygvikten tagas till vara, ty lastförmågan var ringa. En spanares popularitet hos förarna var icke beroende på hans kunnighet eller goda kvalifikationer i övrigt, utan på hans vikt. Lätta spanare var populära.

Det var dock dessa flygare med sina "flygmaskiner", som lade grunden till ett flygvapen, vilket på ett trettio-tal år skulle utvecklas till ett av Europas starkaste, med flygplan, hos vilka motorstyrka och hastighet tiodubblats och vilkas lastförmåga räknas i ton. Detta flygvapen är nu en krigsavgörande huvudförsvarsgren.

Bereden Eder... Forts. fr. sid. 35

ningen, LKAB:s framtid, national-budgetdelegationen, förhandlingar i OEEC och flitigt handelsförhandlande därtill. Tills vägen för ett par år sedan gick till Sven Anderssons departement där man lär sig vända på de slantar som går till atomanläggningar, vattenfall, järnvägar. Och flyg.

Och naturligtvis har Erik Grafström erfarenhet av flyg. Eftersom en handelsförhandlare har många anledningar ta planet från Bromma.

Carl-Fredrik Ahlberg läste arkitektur på Teknis i Stockholm — ett nattsvart förräderi för folk från trakten av Göteborg — och prövade byggnadsstyrelsens irrgångar ett tag innan Uno Åhrén, denne stadsplanerarens store profet, lockade honom till Göteborg. I elva år satt denne gänglige man och ritade nya stadsplaner för västkuststaden och förskräckte goda borgare med hädiskt tal om att lekplatser skulle vara verkliga lekplatser som engagerar ungarna och läser dem stoja, inte ekorrburar för tama barn. 1945 var det stockholmar-nas tur att höra samma predikan, för en generalplan skulle författas och ryktet hade spritt sig till Stockholm att något gott kunde komma även från Göteborg.

Stockholm bjöd arbete nog, generalplanarbetet fick andra ta hand om sedan Carl-Fredrik Ahlberg hunnit visa en irriterande vana att sätta ett långt finger på logiskt grumliga resonemang och försynt säga att så här skall det naturligtvis lyda. Han sattes att reda ut alla Nedre Norrmalmsplanens trassliga trådar, rita förorter för en allt otäligare bostadskö och sattes slutligen för fyra år sedan i spetsen för regionplanekontoret, den nybildade inrättning som skall försöka tala om hur Stor-Stockholm skall ta sig ut 1990 på ett sådant sätt att alla kommunalmän tror att just deras ljusblå idéer är fina och värdefulla och oöverträffade.

*

En expert på handel och ekonomi. En expert på näringsliv. En expert på stadsplaner. Alla förträffligt utredningsfolk, vana att snickra ihop en kompromiss av stridiga meningar.

Resultatet blev också storflygfältet Halmbrö-Edeby. Flyer



Flygklubbarna tog bara 18.000 kronor av 65.000 möjliga

Flygklubbarnas andel i årets flyg-
lotteri har varit det minsta sedan
lotteriet startades. 60.000 fanns att
tjäna i provisioner. Därav har 66 del-
tagande klubbar inte orkat med mer
än 13.000 kr (för all del en vacker

Rågad pott... Forts. fr. sid. 36

holms Segelflygklubb femteplacering-
en med 452,43.

Sammanlagt återfinns 22 lag i pris-
listan för distansmomentets lagtäv-
ling, som främst gäller Torsten
Kreugers vandringspris uppsatt 1946.
Där har nu Linköping 2 inteckningar
men Halle-Hunnebergs flygklubb har
inte mindre än fyra (det behövs fem
för att priset skall gå ut) tagna 1947,
1948, 1952 och 1954.

Hastigbet klass 1:

1) Björn Flodén, Linköping	55,50
2) Clas Eklind, Eskilstuna	46,96
3) Sven-Erik Lundin, Linköping	44,34
4) Jan Hallbäck, Malmö	34,58
5) Ove Dahlén, Malmö	34,10
6) Rune Ströman, Linköping	25,07
7) Sven Schalin, Linköping	18,31

Hastigbet klass 2:

1) Sune Gustavsson, Eskilstuna	50,88
2) Ernst Persson, Linköping	40,11
3) Arne Andersson, Linköping	36,93
4) Egon Lundberg, Linköping	33,79
5) Sven Sporrstedt, Linköping	27,92
6) Lars Gunnar Palm, Linköping	27,70

Även i hastighetsmomentets lag-
tävling vann alltså Linköpings Flyg-
klubb och tog därmed så full pott
som det någonsin går — inte minst
genom att lägga beslag på dubbel-
segern i detta moment.

1) Linköping	139,95
(Flodén, Lundin, Persson)	
2) Linköping	98,64
(Andersson, Lundberg, Sporrstedt)	
3) Eskilstuna	97,84
(Gustavsson, Eklind)	
4) Linköping	71,08
(Palm, Ströman, Schalin)	
5) Malmö	68,68
(Hallbäck, Dahlén)	

Därmed tog Linköpings Flygklubb
sin andra inteckning i Looping/Flyg-
revyns vandringspris, som sattes upp
1952. Det året vann Aeroklubben i
Malmö. De därpå följande två åren
gick Eskilstuna Flygklubb hem med
segern, och nu senast har Linköpings
Flygklubb vunnit 1955 och 1956.

slant det också), vartill kommer 5.000
kronor som var prissumman i för-
säljningspristävlingen. Det vill med
andra ord säga att klubbarna hade
chansen att tjäna 65.000 kr på detta
lotteri i provisioner och priser (för-
utom den förtjänst som lotteriet i sig
själv utgör och vilken förtjänst indi-
rekt kommer klubbarna tillgodo) men
av dessa tog klubbarna bara ut
18.000.

Sammanlagt deltog alltså 66 klub-
bar i försäljningen, det vill säga unge-
fär 20 procent av samtliga klubbar,
de anslutna och registrerade samman-
räknade. Dessa 66 klubbar sålde
21.400 lotter, det vill säga bara litet
mer än 20 procent av samtliga lotter.
Det är den lägsta siffran hittills i
lotteriets historia. År 1952 var klub-
barnas andel i försäljningen 34.000
lotter.

Som bekant gick tävlingen den här
gången enligt något reviderade regler
som inte bara tog hänsyn till antalet
försålda lotter utan även i någon
mån antalet försålda lotter per med-
lem i klubben.

Så här såg regelformen ut:

$$P = \frac{L}{\sqrt{N}}$$

P=poängresultatet, L=antalet för-
sålda lotter och N=antalet medlem-
mar.

Nu blev det Enköpings Modell-
flygklubb som med poängsumman
285 (900 försålda lotter och 10 med-
lemmar) vann första pris 1.200 kr.
På andra plats, pris 800 kr, kom
Västerås flygklubb med 251 poäng
(2.262 lotter, 81 medl.) på tredje,
500 kr, Värmlands Flygklubb 216
poäng (2.275 lotter, 111 medl.), på
fjärde, 400 kr, Östra Sörmlands Flyg-
klubb, 199 poäng (1.558 lotter, 61
medl.) och på femte, 300 kr, Väster-
bergs Flygklubb, 125 poäng
(910 lotter, 53 medl.)

6) Norra Ångermanlands Fk 200 kr;
7) St. Martins Mfk, Sundbyberg, 175;
8) Varbergs Fk 150; 9) Munkedals
Mfk 125.

Följande fyra klubbar har fått 100
kr vardera: Tärnan Mfk, Mokorset;
Arboga Fk; Bollnäs Mfk; Skvadern
Mfk, Sundsbruk.

Och följande 15 klubbar har vun-
nit 50 kronor vardera: Svalan Mfk,

Roslagsbro; Ask Mfk, Ulvåsa; Mfk
Hägern, Stockholm; Huddinge Mfk;
Mfk Guldvingen, Skelleftehamn;
Nordmalings Mfk; Kiruna Mfk;
Karlskoga Fk; Nyköpings Fk; Buss
& Spärvägspersonalens Fk, Stock-
holm; Sundsvalls Flygsällskap; Troll-
bäckens Mfk; Mfk Mustang, Katrine-
holm; Mfk Kometen, Kvarnsjö; Mfk
Gamarna, Tällberg.

Arsmötet tar tre dagar

Som framgått av annons i förra
numret av Flygrevyn hålles KSAK:s
årsmöte lördagen den 24 och sönda-
gen den 25 november i Teknologför-
eningens lokaler, Brunkebergstorg 20
i Stockholm.

Men redan på fredagen den 23 no-
vember klockan 10.15 börjar årets
gruppchefsmöte som skall behandla
segelflygverksamheten under det
gångna och kommande året. Detta
möte pågår med vissa avbrott hela
dagen.

Klockan 13.30 på fredagen börjar
en konferens angående skogsbrandbe-
vakningen, som bör kunna bli en myc-
ket intressant historia, då man kan
föresätta att generalsekreteraren har
laddat upp med synpunkter och
idéer på den planerade verksamheten.

Mellan klockan 09.00 och 12.00 på
lördagen fortsätter segel- och motor-
flygkonferenserna. Klockan 14.00
börjar de egentliga årsmötesförhand-
lingarna, vars lördagsdel huvudsakli-
gen består av orientering och diskus-
sion i aktuella frågor samt utdelning
av priser och utmärkelsetecken. Kloc-
kan 19.00 på lördagskvällen samlas
deltagarna till en subskriberad mid-
dag — där man kan förmoda att dis-
kussionerna kommer att gå vidare.

På söndagsmorgonen håller val-
kommittén sitt sammanträde (på
KSAK) redan klockan 09.00. Kloc-
kan 10.30 sammanträder styrelsen,
också på KSAK. Klockan 14.00 bör-
jar de egentliga och mera formella
årsmötesförhandlingarna. När dessa
är slut träffas styrelsen på nytt för
konstituerande sammanträde.

Bidrag ur hjälpfonden

Ansökan om bidrag från Svenska
Flygares Riksförbunds Hjälpfond,
vilken förvaltas av KSAK, bör vara
insända till KSAK:s styrelse senast
den 15 november. Ansökan skall vara
åtföljd av ålderbetyg och intyg som
styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

a) flygare som blivit berövade sina
existensmöjligheter eller fått sin ar-
betsförmåga väsentligt nedsatt under
i första hand yrkesutövning som fly-
gare (flygplansbesättning, flygmeka-
niker).

b) änka, minderåriga barn (intill
fyllda 16 år) och föräldrar till om-
kommen flygare enligt ovan, vilka för
sin försörjning varit beroende av den
avlidne.

Den VII. Internationella Astronautiska Kongressen, som hölls i Rom den 17 till 23 september blev den hittills största kongressen i den Internationella Astronautiska Federationens, IAF, historia. Över 400 deltagare inräknades vid kongressens början av vilka nära 200 hade anmält sig så sent som under de två sista veckorna före kongressen.

Det italienska värdssällskapet hade bemödat sig om att skapa en synnerligen förmälig ram kring kongressen. Sålunda hölls samtliga sessioner och tekniska föredrag i den monumentala *Palazzo dei Congressi* några kilometer från Roms centrum där man till delegaternas bekvämlighet ordnat med simultantolkning av förhandlingarna till tyska, engelska och franska.

Kongressen inleddes traditionsenligt på söndagskvällen med en mottagning vid vilken de olika ländernas delegater och deltagare fick tillfälle att återuppliva gamla bekantskaper eller stifta nya. Det officiella öppnandet av kongressen ägde däremot rum först på tisdagen i närvaro av representanter för italienska staten och staden Rom.

Från delegatförhandlingarna kan nämnas att till IAF:s president för det kommande året valdes den engelske atomfysikern doktor *L. Shepherd* och till vicepresidenter för respektive Sydamerika, ingenjör *T. Tabanera*, Argentina, för Nordamerika, *F. C. Durant*, USA, för Europa, *F. Bergeron*, Frankrike samt för övriga världen professor *Sedov*, USSR. Dessutom valdes som vanligt till vicepresident presidenten i det sällskap som fått uppdraget att arrangera nästa års kongress. Eftersom uppdraget denna gång gick till Spanien där kongressen skall hållas i Barcelona i början av oktober 1957 blev det ingenjör *Marial* som fick bekläda vicepresidentämbetet i detta avseende. Preliminärt bestämdes även plats för 1958 års kongress till Holland.

Till nya medlemmar i IAF upptogs ytterligare ett tyskt sällskap, ett franskt och ett polskt sällskap samt

Kommittén för Astronautik i ryska vetenskapsakademien. IAF består alltså numera av 25 sällskap i 21 länder och det sammanlagda medlemsantalet uppgår till cirka 12.000.

De tekniska föredragen, som utgör kongressens egentliga arbetsinsats till astronautikens fromma, inleddes på tisdagseftermiddagen och pågick till och med fredag. SIS var ju som bekant representerad bland föredragshållarna genom civilingenjör *B. Bergqvist* med "An Engineering Approach to a Minimum Weight Design of



I Flygrevyns septembernummer klagar signatören Arne Nilsson över synfördringarna för flygare och anser att de är för höga. För att bedöma denna fråga måste man känna till fordringarna. Upplysningsvis kan därför meddelas att för privat- och segelflygare krävs för vardera ögat en synskärpa, som skall vara större än 0,5 med eller utan korrigering glasögon. Om glasögon användes skall dock synskärpan utan glas vara lägst 0,1 för vardera ögat. Vidare krävs bland annat att synfältet skall vara normalt.

Dessutom finns vissa krav i fråga om färgsinnet, som i princip innebär att färgsinnet skall vara normalt. Möjlighet finnes dock numera för privat- och segelflygare med defekt färgsinne att erhålla dispens, varvid de kan erhålla certifikat med vissa begränsningar, nämligen att sådant certifikat gäller icke för flygning under natt eller för flygning då färgade signaler användes för trafikledning. Betyder att flygning utan radio ej får ske vid trafikflygplats (flygplats med trafikledning).

Kan man verkligen med fog hävda att dessa fordringar är för höga?

Jag skulle i detta sammanhang vilja föreslå Arne Nilsson och andra personer, som anser sig vara i samma situation som han, att sända in till luftfartsstyrelsen sina protokoll över genomgången specialundersökning av ögonen, så skall luftfartsstyrelsens flygmedicinske expert granska handlingarna och meddela resultatet. Om undersökningsprotokollen redan finns hos luftfartsstyrelsen behöver styrelsen upplysning om fullständigt namn och födelsedatum för att kunna leta fram de rätta handlingarna. Vi har försökt lokalisera signatören Arne Nilsson i vårt arkiv men icke lyckats enär många bär detta namn.

Stockholm i oktober 1956
KGL, LUFTFARTSSTYRELSEN
Luftfartsinspektionen
Utbildningssektionen
Ake Gävert

Orbital Ferry Vehicles". Föredraget hade erhållit en mycket framträdande placering och hölls redan första dagen och rönt en välvillig uppmärksamhet.

Sammanlagt fick deltagarna lyssna till 42 föredrag medan ytterligare cirka 15 hade måst uteslutas på grund av tidsbrist. Varje föredragshållare var tilldelad 15 minuter för en sammanfattning av sitt föredrag. 7 till 9 dylika sammanfattningar hölls i följd därefter diskussion. Ämnesvalen fördelade sig på följande sätt: 11 föredrag behandlade framdrivningsanordningar, 5 föredrag farkoster och strukturförfrågor, 1 föredrag behandlade rymdstationer, 4 rymdmedicin, 4 föredrag behandlade resor från jorden till månen och 3 längre rymdfärder däribland doktor *Eugen Sänger* "Die Erreichbarkeit der Fixsterne", 4 föredrag handlade om temperaturproblem för satellitfarkoster, 2 meteoritproblem, 5 ban- och banstörningsberäkningar, 2 föredrag om rymdfartsjuridik och slutligen 1 om matematik.

Från kongressen kan slutligen nämnas att SIS ordförande, civilingenjör *A. Hjertstrand* utsågs till ordförande i nomineringskommittén för kommande presidentval, att IAF kommer att sända en delegation till UNESCO:s nästa generalförsamling i New Delhi under november för att fullfölja diskussionerna om IAF:s anslutning till något av UNESCO:s organ samt slutligen att *Kraft A. Ebricke*, USA tilldelades den årliga Gunther Loeser-medaljen för sitt arbete "The Satteloid", som framlades vid 1955 års kongress.

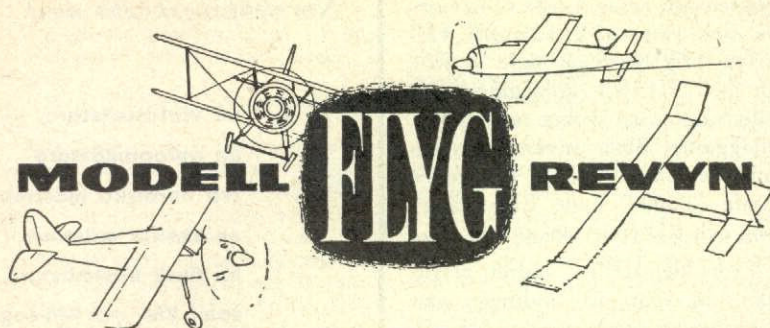
*

Vid Svenska Teknologföreningens sammanträde den 17 oktober talade SIS-medlemmarna *A. Hjertstrand* och *B. Bergqvist* över satellitprojektet VANGUARD dess vetenskapliga och tekniska förutsättningar, ändamål och genomförande. Föredragen mottogs med uppskattning och föranledde livlig diskussion.

SIS möteskalender

Torsdagen den 22/11:
Allmänt möte. KSAK.
Program enligt senare kallelse.

Torsdagen den 29/11:
Sektion II. KSAK.
Sektionsmöte nr 10.



Sjutton man ställde upp på blåsig radiotävling

Söndagen den 7 oktober arrangerade Mfk Gamen och International Radiocontrolled Model Society, Svenska gruppen en tävling i radiostyrning på Kungsängens flygplats i Norrköping. Tjugotvå man hade anmälts till tävlingen, därav två i klassen för radiostyrda segelmodeller.

För att börja i rätt ände tar vi den gamla visan om vädret först. Naturligtvis regnade det och naturligtvis blåste det. Vindstyrkan var hela dagen 15—16 sekundmeter! Tävlingsresultaten blev givetvis därefter och antalet perioder fick krympas från avsedda tre till en. Av 17 startande fick endast elva resultat antecknade, resten kvaddade eller "bläste bort".

I segelmodellklassen ställde Rune Johansson och Gunnar Kalén upp för att flyga efter de för dagens väderlek modifierade reglerna som gick ut på att hålla modellerna mot vinden och därefter om möjligt utföra pricklandning. Ingen av de båda deltagarna lyckades med vare sig det ena eller det andra i den hårda blåsten och inga resultat antecknades.

För huvudklassens motordrivna modeller gick det något bättre. Segraren Kuno Lindholm från Östersund gjorde — trots vädret — en utmärkt flygning med sin Skyskooter och klarade elegant hela programmet utom den slutliga pricklandningen. Under den fint upplagda inflygningen trycktes planet ned av en häftig vindstöt ett tjugotal meter från landningsplatsen. Lindholms resultat blev 216 poäng. Hans modell var utrustad med ED/BH radioanläggning + Gyron rodermekanism. (BH-mottagaren är den nya svenska mottagaren som presenterades i Flygrevyn nr 6 i år.)

Goda flygningar gjorde också tvåan Stig Karlsson, trean Olle



Olle och Erik Sjögren — son och far — kom på femte resp. tredje plats i tävlingen



Erik Berglund startar. Omedelbart efter starten föll antennen av och planet gick i backen



Kuno Lindholm segrade i tävlingen efter en snygg flygning med sin Skyskooter som var utrustad med den nya BH-mottagaren och Gyron rodermekanism



Sjögren och fyran Gösta O'Konor. De fick resp. 154, 125 och 121 poäng. Stig Karlsson hade en Robot med ED/ECC-anläggning och Olle Sjögren en Robot med ECC-anläggning. Båda använde Gyron rodermekanism. Gösta O'Konors gamla "bomb" hade ED-anläggning och ED rodermekanism.

Trots det dåliga vädret måste man nog säga att tävlingen var välarrangerad och trevlig och ett mycket uppskattat inslag var Gamen-fruarnas initiativ att bjuda deltagarna på kaffe och smörgås. Det gjorde gott i genomblåsta tävlande och funktionärer.

B. G.



Överst t. v.: Domargrupp i blåsväder. Ragnar Åhman, Carl-Erik Aunér och Bertil Beckman var närmast ansvariga för tävlingsarrangemangen och tjänstgjorde som domare. Ovan t. v. Stig Karlsson, som här får hjälp med startförberedelserna av Conny Adolfsson, kom på andra plats med sin ED/ECC-utrustade Robot. Ovan t. h. Jan Lewenstam, en av Stockholms mest aktiva radioflygare, hade sin "dåliga dag" på Norrköpingstävlingen. Här pysslar han om sin modell och får hjälp av Gunnar Söderberg (t. v.)

Resultat

Plac./Namn	Poäng	Flygplan	Spv/mm	R/C-utr.	Motor
1. Kuno Lindholm	216	Skyskooter	1.220	ED/BH	ED 2,5 cc
2. Stig Karlsson	154	Robot	1.500	ED/ECC	Webra 2,5 cc
3. Olle Sjögren	125	Robot	1.500	ECC/ECC	Webra 2,5 cc
4. Gösta O'Konor	121	Eg. konstr.	1.600	ED/ED	ED 2,5 cc
5. Eric Sjögren	90	Piper Cub	1.800	ECC	Super Tigre 2,5 cc
6. Conny Adolfsson	67	Heath Paras.	1.330	ED/ECC	Webra 1,5 cc
7. Owe Hessler	57	Skyskooter	1.220	BH/BH	Webra 1,5 cc
8. Lars Sundin	46	Skyskooter	1.220	Eg./ED	Webra 1,5 cc
9. Gunnar Torle	23	Eg. konstr.	1.520	ED/ECC	Webra 2,5 cc
10. Arne Sundin	20	Eg. konstr.	1.300	Eg. konstr.	Webra 1,5 cc
11. Jan Lewenstam	15	Skyoped	1.300	ED/BH	Webra 1,5 cc

Norrköpingsklubb med

en världsmästare

en europamästare

två nordiska mästare

en svensk mästare

en finsk höstmästare

samt VM- och SM-seger

i lag 1956

MFK GAMEN -

Mfk Gamen i Norrköping torde sakna motstycke i vårt land när det gäller att samla mästerskap på hög. Eller vad sägs om följande förnämliga meritlista från årets större tävlingar:

KSAK:s Vårtävling: Individuell seger i S-int, andraplacing i F-int och tredje i G-int. Lagseger.

Svenska Mästerskapen: Individuell seger och andraplacing i G-int samt andraplacing i F-int. Lagseger och tredjeplacering.

VM-uttagningarna: Åtta man ur klubben kvalificerade för VM-deltagande! Individuell seger samt andra och tredjeplacering i G-int, första och fjärdeplacering i S-int samt seger, tredje och fjärdeplacering i F-int.

Nordiska Mästerskapen: Seger i S-int och F-int.

Wakefield-VM: Individuell seger och lagseger.

Finska Höstmästerskapen: Seger i F-int och tredjeplacering i G-int.



Ragnar Åhman flygare — serieprodukt deltagit i 12 andra- och

Eslöv-tävlingen: Lagseger.
Europamästerskapen: Seger i F-int.
Vingarnas Hösttävling: Seger i S-int.
VM i Florens: Femteplacering i S-int.

Mfk Gamen har således i år en svensk mästare i G-int (Ragnar Åhman), två nordiska mästare i S-int och F-int (Gunnar Kalén och Hans Friis), en världsmästare i G-int (Lennart Pettersson), en finsk höstmästare i F-int (Stig Gustafsson) och en europamästare i F-int (Hans Friis). Därtill har klubben tagit hem lagseger i friflykts-SM och Wakefield-VM.

men kunde inte notera några större framgångar i det årets tävlingar. På 1953 års vintertävling blev klubben framgångsrik med sina båda lag på första och andra platserna. Samma år hemförde Gamen sin första lagseger i SM. 1954 vann klubben ÖD:s vandringspris på DM och nådde goda resultat på SM i Göteborg.

1955 års serietävling vanns av Gamen och på vintertävlingen samma år blev det individuell seger i S-int och andraplacering i F-int. Klubbens båda lag kom på andra och tredje plats. SM gav lagseger och andraplacering och man kunde notera indivi-

Norrköpings församlingar. Kurserna, som omfattar både teoretisk och praktisk undervisning, sträcker sig över sex veckor och man hinner med tre sådana kurser med vardera 30 à 35 elever per "kursår". Verksamheten är förlagd till huvudlokalen och undervisningen förmedlas av en kurschef och en instruktör.

Det är således en betydande del av det unga Norrköping som på detta sätt kommer modellflyget inpå livet och klubben får ett gott rekryteringsunderlag som garanterar återväxten. Det är naturligt att de grabbar som vill fortsätta modellflygandet anslu-

ME N — MÄSTARE I MÄSTERSKAP

En tillbakablick på 13 verksamhetsår

Mfk Gamen bildades 1942 och den första styrelsen kom att bestå av Carl-Erik Aunér, Gunnar Kalén, Stig Lindholm och N. Åkerström. Av dessa är de båda förstnämnda fortfarande verksamma inom klubben och dess styrelse. De två första åren var verksamheten helt lagd på nybörjarstadiet och klubben deltog inte i några större tävlingar. Som ett kuriosum kan nämnas att klubbrekordet i klass S-1 var 16 sekunder!

Redan 1944 deltog klubben i sitt första SM med en tolfteplacering som bästa resultat. På Vingarnas internationella jubileumstävling sommaren 1945 fick klubben sin första seger i större sammanhang genom Gunnar Kalén, som i hård konkurrens tog hem S-2-klassen. I 1946 års vintertävling kom han igen med seger i S-2 och klubben fick en andraplacering i lag. Samma år återupptog Gamen DM-tävlingarna som legat nere sedan 1943 och året därpå startade klubben en serie för Norrköpingstraktens fyra klubbar. 1947 och 1948 blev mörka år; först blev modellflygarna avstängda från Kungsängens flygplats och sedan miste man sin klubblokal.

1949 blev ett gott år för Gamens verksamhet. Kungsängen öppnade åter sina portar för modellflygarna, klubben expanderade kraftigt och fick sin nuvarande huvudlokal på Albrektsvägen. Påföljande år startades kursverksamhet i större skala. Vid Wakefield-VM i Norrköping 1952 medverkade klubben som arrangör

duella segrar i klasserna S-int och F-int.

Så är man då framme vid rekordåret 1956 med de överväldigande tävlingsframgångar som inledningsvis relaterats.

Plantskola för modellflygarfrön

Mfk Gamen satsar emellertid inte bara på tävlingar utan bedriver också en omfattande kursverksamhet, huvudsakligen i samarbete med SFM. Därtill kommer några kurser som anordnas tillsammans med ABF och

ter sig till klubben och tas där om hand av äldre och mera erfarna kamrater inom den "klass" vederbörande vill ägna sig åt. Principalerna får ansvaret för adepternas fortsatta förkovran inom sporten och skall förmedla den bygg- och flygundervisning som erfordras på den långa vägen från nybörjare till fullgod tävlingsflygare. Ett populärt och effektivt led i denna undervisning är klubbens lagtävlingar där f. n. sju klubb-lag, vardera bestående av en erfaren modellflygare och två nybörjare,

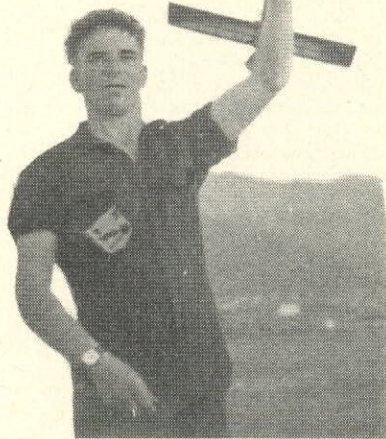
Forts. på sid. 50

Ragnar Åhman — framgångsrik Gamen-flygare — demonstrerar prototypen till sin serieproduktion av G-modeller. Modellen har deltagit i 12 större tävlingar med 6 första-, 2 andra- och 3 tredjeplaceringar som resultat

Byggdags. Fr. v. Gösta Johansson, Bengt Blomberg, Stig Andersson, Stig Gustavsson, Roger Haag och Carl-Erik Aunér har samlats i huvudlokalen för att bygga och diskutera



Sverige tvåa i lag på segelmodell-VM i Florens



Årets VM för segelmodeller — S-int — arrangerades av Italienska Aeroklubben och tävlingen gick i Florens. Sverige representerades av Gunnar Kalén, Rune Johansson och Terje Larsson och som lagledare fungerade fru Birgit Larsson.

Ankomstdag var fredagen den 28 september och lördagen var tävlingsdag för speed-VM som arrangerades av Italien. Lördagen och söndagen anslogs till trimning av segelmodellerna på flygplatsen Peretola och de flesta deltagarna passade på tillfället att trimma i den fullkomliga stiltje som rådde. På lördags- och söndagskvällen kontrollmättes modellerna.

Måndagen var dagen D för friflygarna och tävlingarna började kl. 08.00. Dagen ingick med absolut lugnt väder, lite dis och en uppgående sol som hängde som ett guldskott vid horisonten.

Tävlingen indelades i fem perioder på 80 minuter vardera och varje period indelades i sin tur i fyra 20-minutersdelar. I varje sådan delperiod fick endast en man från varje nation starta. Som kontroll av att bestämmelsen efterföljdes användes nation starta.

Terje Larsson gjorde den första starten av svenskarna. Hans modell kom in i ett nedsvepsområde och resultatet blev endast 86 sek. Som andre man startade Gunnar Kalén och samma sak hände med hans modell. Tid 97 sek. Oron började stiga i svensklagret sedan man sett den ena efter den andra av konkurrentmodellerna göra maxflygningar. Turen kom nu till Rune Johansson. I dubbel bemärkelse! Starten gick utmärkt med bra topphöjd, men linan som var av nylon, var för lätt och ville inte koppla. Modellen började förlora höjd och det var inget annat att göra än att försöka dra ned den och

göra omstart innan 20 sekunder gått till ända. Det gick bra ända tills modellen befann sig på 7 à 8 meters höjd. Då kopplade den! Men i rätta ögonblicket infann sig "vråltermiken" och bar planet i 178 sek då den fusade på 100 meters höjd och tiden räckte till max! De italienska tidtagarnas talande miner och gester går ej att beskriva.

Andra perioden blev den bästa för svenskarnas vidkommande med maxflygningar, för både Kalén och Larsson och Rune Johansson nådde 167 sek. Det såg ju ganska lovande ut och man kom underfund med att termik fanns och kunde uppträda var som helst. Men kom modellen på sidan om blåsan så var den förlorad eftersom den inte gick in i blåsan i den absoluta stiltjen.

I tredje perioden gjorde Rune Johansson 61 sek. Modellen sjönk med dryga metern per sekund. De båda andra svenskarna lyckades bättre och presterade varsin maxflygning. Solen började nu göra sin närvaro märkbar och kicksilvret steg till +40° C. En läskedrycksförsäljare som slog upp sitt stånd vid fältkanten borde ha blivit smått förmögen på sin kommers.

Fjärde perioden innebar för svenskarnas del maxflygningar för Kalén och Johansson och 157 sek för Larsson. Vid femte och sista periodens början var det endast engelsmannen Amor som ståtade med fyra max. Klarade han max i sista perioden också skulle han bli den förste som vunnit ett VM för S-modeller med fem max. Amor fick dock endast 1

min 15 sek. Tidtagarna skrev emellertid 115 sek. Protest lades fram av flertalet lagledare, men tidtagarna stod fast vid sina siffror. Dubble världsmästaren, tysken Rudi Lindner, gjorde bort sig i denna period genom att springa för länge med sin modell med för tidig fusning som följd. Sista perioden gav max för Kalén och Larsson och 105 sek för Johansson.

Det blev belgaren Brems som blev årets världsmästare med sammanlagt 853 sek. På andra plats kom Amor, England, med 835 sek, på tredje Thomann, Schweiz, med 821 sek, på fjärde Hansen, Danmark, med 819 sek och på femte plats bäste svensk, Gunnar Kalén med 817 sek. Terje Larsson kom på nionde plats med 783 sek och Rune Johansson på tjugotonde med 693 sek. Sammanlagt deltog 66 man i tävlingen. I lagtävlingen segrade det tjeckiska laget med det svenska på andra plats.

Efter tävlingen bjöds deltagarna på prisutdelningsmiddag och på tisdagen visade värdarna den vackra gamla staden.

Modellerna

Några direkta nyheter kunde inte upptäckas bland deltagarnas modeller. Tysken Lindner t.ex. använde samma modeller som han vann 1955 års VM-tävling med. Thomann, Schweiz, visade upp en mycket välbyggd men helt vanlig typ av S-int-modell med U-form och ellipsformade vingöron. Om Thomann bygger vackra modeller så är hans landsman Schnabel ännu ett strå vassare. Hans modell hade s.k. plankad vinge,

Överst: Årets världsmästare i S-int, belgaren Brems. Nedan: Svenska laget, som kom på andra plats i nationstävlingen. Fr. v. Gunnar Kalén, Rune Johansson och Terje Larsson



211 km/tim. segrarhastighet på speed-VM

Kjell Rosenlund, som representerade Sverige på Speed-VM i Florens redogör här för sina intryck från tävlingen



Raymond Gibbs, England, årets världsmästare med 211 km/t

sprutlackerad i svart och blankpolerad till det otroliga. Denna finish ökade — enligt egen utsago — modellens vikt med endast 20 gram. Kontrasten till Schnabel var utan tvekan den nyvordne världsmästaren. Den modell han visade upp kunde mycket väl ha varit 15 år gammal. Byggt i furu och plywood och klädd med något slags smörpapperaktigt (som f. ö. kunnat spännas bättre) och försedd med en 10 cm lång startkrok av trä på en träled gav den intryck av konstruktörens djupaste aversion mot modernare och effektivare material än trä. Ett misslyckat försök till sprutlackerad på vingen gjorde inte helhetsintrycket bättre. Strax före femte start lovade Gunnar Kalén att gå hem till Norrköping om den modellen skulle vinna. Han höll dock inte löftet!

Ungrarnas och tjeckernas modeller var välbyggda men saknade extremare linjer. De japanska proxymodellerna var helt Lindnerinspirerade. En av dessa modeller flögs f. ö. av den från Höganäs-tävlingen välkände Guido Fea.

R. J.

RESULTAT:

Namn	1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	total
1 Brems, Belgien	145	180	180	180	168	853
2 Amor, England	180	180	180	180	115	835
3 Thomann, Schweiz	139	142	180	180	180	821
4 Hansen, Danmark	180	180	160	180	119	819
5 Kalén, Sverige	97	180	180	180	180	817
6 Spulack						

Den 28 och 29 september gick årets speed-VM som arrangerades av Aero Club d'Italia i Florens. Deltagarna förlades i ett vandrarhem i utkanten av staden och i början blev det lite virrigt med mängder av italienare som försökte hjälpa oss tillrätta med mer eller mindre livliga gester (mest mer). Så småningom fick man fram några som gestikulerade på engelska och satte oss in i tävlingens uppläggning.

Tävlingsplatsen var en asfalterad öppen plats på vilken en åskådarläktare uppförts och två flygcirklar upprättats.

I 30 graders värme ställde 32 tävlande från 12 länder upp till första dagens tävlingar. För mig började det lite oturligt genom att en tysk råkade trampa sönder stjärpartiet på min modell. Skadan gick emellertid att reparera och jag fick en flygning på 169 km/tim. Redan efter första dagens tävlingar visade det sig att standarden var betydligt högre än jag väntat mig och de flesta nådde hastigheter på mellan 180 och 190 km/tim.

Andra dagens tävlingar gick i samma väder som föregående dags. Redan i början av tävlingen nådde favoriten Gibbs, England, 206 km/tim, ett resultat som han sedan bättre på till 211 km/tim i tredje perioden. I den period nåddes de slutliga toppresultaten. Vitkovics, Ungern, presterade 205 km/tim och Celli, Italien 200 km/tim. Själv fick jag upp min modell i 177,4 km/tim, vilket är inofficiellt svenskt rekord.

Efter tävlingen gjorde Gibbs ett rekordförsök med tävlingslinorna ersatta med 0,15 mm:s. Han nådde då 225 km/tim! Nytt världsrekord.

Flygtekniken var i djärvaste laget i många fall. Italienarna t. ex. använde släggkastning och förlorade ofta kontrollen över sina plan som

slog i backen och sedan kanade runt med rusande motorer in bland publiken.

Samtliga tävlande använde glödstiftsmotorer och ca 60% av dem var Super Tigre. De flesta hade trycktank och startmaskin.

Segrarmodellen var en ordinär speedmodell, ganska stor och försedd med träpanna och trycktank. Propellern var en 5 1/2" x 10" och motorn en Carter 15, en specialbyggd engelsk sak.

Motorerna som användes var i allmänhet mycket omgjorda och varvtalen de presterade var imponerande. Tjeckernas MVVS-25 nådde dryga 17.000 varv/min på marken!

Kvaliteten inom speedflyget har stigit rekordartat bara under det senaste året vilket bevisas av att segrarhastigheten på förra årets VM var "bara" 179 km/tim.

Lagsegern vanns av Tjeckoslovakien, som alltså kommer att stå för nästa års VM. Man får väl hoppas att Sverige då kan representeras av mer än en man.

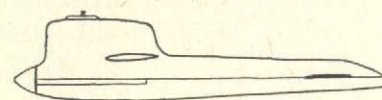
RESULTAT: km/tim

1. Gibbs, England	211
2. Vitkovics, Tjeckoslov.	205
3. Cellini, Italien	200
4. Smejkal, Tjeckoslov.	196
5. Batllo, Spanien	195
6. Prati, Italien	194
6. Sladky, Tjeckoslov.	194
6. Zatocil, Tjeckoslov.	194
20. Rosenlund, Sverige	194

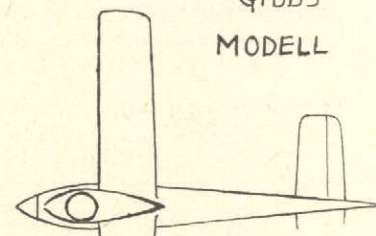
Lagtävlingen:

1. Tjeckoslovakien 584 poäng.
2. Italien 579 poäng.
3. Spanien 576 poäng.
4. Ungern 575 poäng.

Gibbs modell som nådde 225 km/t. Nytt världsrekord



GIBBS
MODELL



Tjeckoslov.	155	132	180	167	180	814
7 Jones, Canada	81	180	180	170	180	791
8 Horyna Tjeckoslov.	177	138	142	180	152	789
9 Larsson Sverige	86	180	180	157	180	783
10 Hajek Tjeckoslov.	148	180	180	180	89	777
11 Stepanek Tjeckoslov.	142	180	125	163	160	770
12 Roser Ungern	180	67	180	180	163	770
13 Papendorf Tyskland	180	147	180	101	157	765
14 Nilsen Danmark	76	180	180	180	141	757
15 Wheeler Nya Zeeland	180	180	180	111	102	753



□ Lättbyggd modell med alla delar färdiga i balsa. Färdigputsad välvd vinge, hjul, plastpropeller, g-motor, dekals. Camouflagefärgad. Steg-för-stegritningen gör att hopsättningen går som en dans. Spv. 45 cm.

Övriga flygande modeller i samma TOP FLITE-serie:

- | | |
|--|-------|
| ☐ Luscombe Sedan, sportplan | 5: 75 |
| ☐ Rascal 18, sportplan | 5: 75 |
| ☐ Navion, racerplan | 5: 75 |
| ☐ Arrowjet, även som reoplan | 5: 75 |
| ☐ Piper Vagabond, sportplan | 5: 75 |
| ☐ Stinson Sentinel, sportplan | 5: 75 |
| ☐ Messerschmitt 109, jaktplan | 5: 75 |
| ☐ ÖRN-cement, tub | 0: 85 |
| ☐ KATALOG, gratis | |

De finns i Er affär.
Annars direkt från
generalagenten för
TOP FLITE:

SIGURD ISACSON
LIDINGÖ 5

Hört och hänt

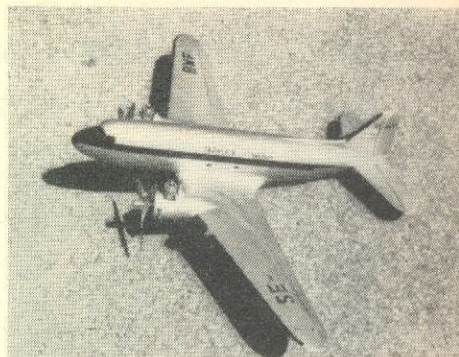
Al Chute från Cleveland, USA, har satt världsrekord för "fabrikmodell av helbalsatyp" med en Top Flite Luscombe Sedan. Rekordet lyder på 2 min. 3,2 sek. 1.300 gummitordrivna modeller av 400 olika typer deltog i tävlingen.

Ragnar Åhman och Stig Gustavsson från Gamen i Norrköping deltog den 23 september i finska höstmästerskapen som arrangerades av Flygklubben Kärpänen i Åbo. I F-int segrade Stig Gustavsson med fem maxflygningar och blev därmed finsk höstmästare. Ragnar Åhman kom på tredje plats i G-int sedan han missat 20 sekunder i fjärde perioden genom att modellen fusade 30 sekunder för tidigt. G-int vanns av Reino Hyvärinen med fem maxflygningar.

Tävlingen var alltigenom trevlig och saknade den vanliga hetten och vi trivdes stort, sade Ragnar Åhman.

En ritning till De Havilland Tiger Moth i skala 1:10 kommer att publiceras i Flygrevyn inom en nära framtid. Sture Carlsson i Sala håller på med en detaljerad ritning och som underlag har han originalritningar som Sven-Erik Åhrberg på De Havillands stockholmskontor skaffat från fabriken i England. Skalamodellflygarna kan således räkna med en fullkomligt skalenlig modell.

Svenska Interplanetariska Sällskapet har några juniormedlemmar redan och ännu fler är välkomna. Grabbar som är intresserade



Transair-Trea. Lars Lundell har byggt denna linstyrda DC-3, som förses med Transairs emblem och färger. Planet, som är utrustat med två Enya .19 motorer och trebladiga 8"x6" propellrar, har en spännvidd av 122 cm och väger 1.800 g. Modellen är byggd i kryssfaner och furulister.

av rymdfart kan skriva och begära närmare upplysningar av sekreteraren, kapten K.-H. Betzfeldt. Adressen är Grev Turegatan 55, Stockholm O. Modellbygge och liknande kommer så småningom på programmet.

— Är'e nå'n som sett min linkontrollmodell? flämtade en liten kille som kom springande och mötte några G-flygare på Kungsängens flygplats i Norrköping. Alla spanade uppåt och upptäckte planet som en liten prick högt uppe i skyn. Linor och handtag hängde med och pendlade i vida cirklar men planet bara steg och steg och var snart försvunnet. Synd — sa killen — det var mitt bästa handtag! Bege

Låg i långa banor

Bygg eller komplettera er järnväg och välj mellan:

MÄRKLIN • FLEISCHMANN • RIVAROSSİ

Här några prisexempel ur vår fullständiga sortering av:

MÄRKLIN:

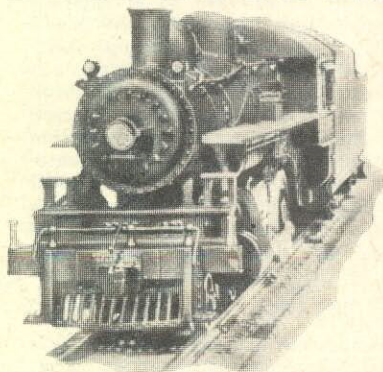
Tanklok CM 800	25:50
Ellok CE 800	39:—
Snälltågslok F 800	87:50
Personvagn 327/1	6:90
Öppen godsvagn 305/1	4:—
Täckt godsvagn 306/1	9:—
Tankvagn "Shell" 304S	6:75
Skenor, växlar, signaler, alla tillbehör	

FLEISCHMANN:

Tenderlok 1320	45:—
Ellok 1320	49:—
Snälltågslok 1360	74:—
Personvagn 1404	9:50
Resgodsvagn 1466	10:50
Öppen godsvagn 1455	7:50
Tankvagn "BP" 1465BP	10:50
Skenor, växlar, signaler, alla tillbehör	

RIVAROSSİ:

Tanklok L835/R	46:—
Expresslok "Atlantic"	98:—
Ellok Le 424/R	85:—
Personvagn V Ciy	16:—
Öppen godsvagn CP	6:—
Täckt godsvagn CF	14:—
Tankvagn C Bez 'Esso'	23:—
Skenor, växlar, signaler, alla tillbehör	



Amerikanska lok och vagnar i högklassiga monteringsatser

Några prisexempel:
Varney "Casey Jones", populärt amerikanskt ånglok. 5-polig el-motor ger loket enastående fin gång. 2-rälsdrift, 12 volt
Kr 115:50

Roundhouse superdetaljerade vagnar av aluminiumgjutgods

Täckta godsvagnar	14:45
Öppna godsvagnar	11:—
Cabooses	18:35

Övriga fabrikat: Binkley, Athern, Silverstreak, Varney, Mainline, Pen Line, Hi-Ballers, Ulrich, Autentic m. fl.

Till HOBBY-TEKNIK, Upplandsgatan 41 - Stockholm Va

Sänd omgående ☐ Nya Märklin-katalogen mot bif. 75 öre i frim. ☐ Nya Fleischmann-katalogen mot bif. 75 öre i frim.

Lok nr Lok nr Vagn nr

Vagn nr Vagn nr Vagn nr
mot postförskott + porto.

Namn:

Bostad:

Postadress:

Rekvirera

Nya Märklin-katalogen

Pris 75 öre

Nya Fleischmann-katalogen

Pris 75 öre

Upplysningar om amerikansk tågmateriel GRATIS från

HOBBY-TEKNIK

Upplandsg. 41, Tel. 32 44 73, Sthlm Va

Månadens modellflygare:

BERTIL BECKMAN

— Hur orkar han? och hur hinner han med? är två stående frågor inom Bertil Beckmans bekantskapskrets.

Bertil Beckman står nämligen i absolut särklass när det gäller att engagera sig — och rycka andra med — i karusellen Svensk Modellsport. Det må gälla modellflyg, -båtar eller -bilar. På senare år har väl heller knappast anordnats en enda större tävling där inte Bertil Beckman på långa ben kutat runt som deltagare, arrangör eller funktionär av någon sort.

Bakom denna aktivitet ligger ett glödande intresse för all slags modellsport (tåg undantaget) som daterar sig så långt tillbaka som 1932 då Bertil som 13-åring började bygga och flyga sina första modeller. Detta skedde mer eller mindre bakom ryggen på föräldrarna som starkt ogillade att plugget i Beskowska skolan fick konkurrens om pojkens intressen och nekade följaktligen att anslå några som helst kontanta medel här för. Nåja, svårigheter är till för att

övervinnas och det blev SS slutligen lidande på. Långa ben hade han redan då och spårvagnspengarna till och från plugget utdrygades i stället med inkomsterna av en omfattande skrot- och tomglasförsäljning och omsattes sedan hos Wentzels och blev till ritningar och byggsatser.

Så fortgick det tills den vackra sommarsöndag då unge Bertil med ett modellplan i ena näven och pappa i den andra dök upp på Gärdet. Faderns omvändelse blev lika fullständig som plötslig när planet verkligen flög och lovade rundhänt medel till ännu ett och fick från den dagen bekosta åtskilliga byggsatser.

Numera är det radioflyg och -båtar som intresserar Bertil Beckman mest och han tillhör "pionjärerna" på dessa områden i vårt land. Det är f. ö. få av utövarna av dessa hobbies som åtminstone inte någon gång tagit hans hjälp i anspråk för att reda ut mängden av sladdar och tåtar och krångliga kopplingsdetaljer och fått sina radioanläggningar att fungera.

Svensk modellsport har under åren haft ett gott stöd i Bertil Beckman — en påträngande man med pojskäl — som aldrig ett ögonblick skulle tänka på sin egen bekvämlighet om det bara finns en enda liten möjlighet



Bertil Beckman som tidtagare i en tävling för radiostyrda modeller

att rent handgripligt ställa saker och ting tillrätta.

*

1938 startade Bertil Beckman sin modellflygfirma, som sedan 1941 haft sina lokaler på Jakobsgatan 24 i Stockholm.

-d

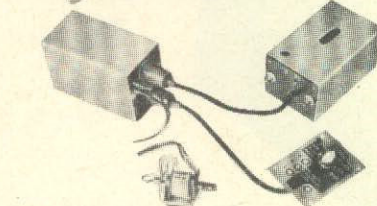
OMU- Radiokontroll • Senaste modeller

De hittills förnämsta serietillverkade radioanläggningarna för modeller. Utomordentligt väl genomtänkta konstruktioner. **Prisvärda — lätta att handskas med även för nybörjare.**



OMU 105 KOMPLETT

Komplett anläggning med räckvidd intill 3 km. Enklast möjliga intrimning med hjälp av magiskt öga. Komplett med antenn men utan batterier. Kr 278:50



OMU 105 E MOTTAGARE

Den berömda 4-rörmottagaren med "magiskt" öga. Tillförlitlig kvalitets-sak. — Lev. med 7-polig koppling. Pris kr 149:50



OMU 115 E MOTTAGARE

Transistormottagare i slutet hölje av genomskinlig plast. Lev. med 7-polig anslutningskontakt. Vikt 45 g. Pris Kr 122:50

HAND-SÄNDARE

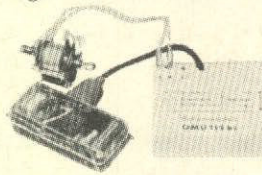
OMU 117 Q KRISTALLSTYRD

Liten behändig sändare med inbyggd teleskopantenn. Vikt med batt. 880 g. Mått 150×190×40 mm. Pris utan batt. Kr 116:50



OMU 115 KOMPLETT

Senaste OMU konstruktionen försedd med subminiatur-rör och transistor. MINSTA OCH LÄTTASTE 1-kanal-anläggningen. Lämplig för små modeller. Mottagaren väger 45 g.



Komplett med antenn men utan batterier

Kr 236:—

Marksändaren enbart med antenn

Kr 88:—

Till **SVEN E. TRUEDSSONS** MODELLFLYGINDUSTRI • MALMÖ

KATALOG NR 12 med jättesortiment av modellflyg, båtar, motorer, radiokontroll

Sändes mot Kr 1:— i frimärken.

V. g. sänd: st. KATALOG Nr 12 à 1:—

Namn:

Adress:

Postadr.: FR

Rekvirera KATALOG Nr 12 med utförliga upplysningar om OMU-radiokontroll

Hedemora FK 10 år:

JUBILEUMSTÄVLING

Söndagen den 7 oktober arrangerade Hedemora Flygklubb med Bengt Gilén som ledare en tävling i de tre int-klasserna på Båltabro utanför Hedemora.

I klass S-int vann Yngve Dörmstedt, Norberg med klubbkamraten Karl Jansson på andra plats. Bengt Fredriksson, Säter segrade i G-int med Stig Gröning från Norberg som tvåa och F-int vanns av Hedemoras Seppo Emilsson med Hans Nygren, Säter, som andre man.

Lagtävlingen vanns av Hedemora-klubben med Norberg på andra plats. Borlänges och Fagerstas lag kom på tredje resp. fjärde plats.

RESULTAT:

S-int: 1. Yngve Dörmstedt, Norberg 504 sek; 2. Karl Jansson, Norberg 464; 3. Kjell Törnström, Storvik 441; 4. T.-O. Frimodig, Fagersta 413.

G-int: 1. Bengt Fredriksson, Säter 577 sek; 2. Stig Gröning, Norberg 412; 3. Olle Hillerström, Borlänge 412; 4. S.-O. Sundberg, Storvik 364.

F-int: 1. Seppo Emilsson, Hedemora 460 sek; 2. Hans Nygren, Säter 122; 3. Bengt Svensson, Norberg 107 4. Lennart Törnkvist, Fagersta 60.

MESSERSCHMITT Me 109



Perfekt skalamodell av Graupners fabrikat. Spv 650 mm. Exakt kopia av det världsberömda jaktplanet från andra världskriget. För motorer 1,5—2,5 cc. Jätteritning i två blad. Byggsatsen innehåller färdiga spant och spryglar, konturfrästa vingframkanter, plasthuv, svampgummihjul och lim m.m. Överflöd på material. Allt detta för endast

Kr 24: 50

NYA KATALOGEN NU UTKOMMEN!

Pris 75 öre. Gamla kunder erhåller den GRATIS!

Till Firma Erik Lindgren

ÖSTANVÄGEN 43 - MALMÖ

Sänd mot postförskott + porto:

- ☐ Messerschmitt Me 109 à kr 24: 50
☐ Eder nya katalog à 75 öre

Namn:

Bostad:

Postadress: FR

NYTT på modellmarknaden

Tågsats från Wentzels

Wentzels anmäler denna månad en ny billig tågsats från Rivarossi. Satsen består av ett fyrkopplat tanklok och två godsvagnar och vidare ingår 12 skenlängder som bildar en spårkrets med 80 cm diameter. En av dessa skenlängder är försedd med strömintag som kan anslutas till körregulator eller ficklampsbatteri. Loket är försedd med en kraftig permanentmagnetmotor och kraftöverföringen sker med ett snäckdrev. Hjulen är isolerade och har löpbanor av förnicklad mässing. Vagnarna har nållagrade hjul. Tåget, som med fördel kan drivas med ficklampsbatterier då motorn är ytterst strömsnål, kostar 39: —.

Helmetallflygplan

Chance Vought F4U Corsair, North American P-51 Mustang och Jap Zero finns nu hos Solna Hobby-Centrum som linkontrollmodeller helt i blankpolerad aluminium. Modellerna byggs upp kring en stomme av hårdträ och alla metall detaljer skruvas eller nitas fast. I satserna ingår allt erforderligt material bl. a. tank, gummihjul och plasthuv samt givetvis erforderliga skruvar och nitar. Corsair, som är försedd med uppfällbara vingar — i likhet med originalet — har en spännvidd av 400 mm och längden är 335 mm. Priset är 34: 50. Mustang och Zero har 420 mm spännvidd och är 380 mm långa. I satsen till Mustang medföljer även propeller. Båda kostar 26: 50 per st.

Allt i hobby

FLYG - BÅTAR - TÅG - BILAR - MOTORER
SOLNA HOBBY-CENTRUM
Råsundaväg. 144 - Solna 2 - Tel. 82 26 90



THACO:s flygkatalog nr

omfattar allt om modellflyg, modellmotorer, material och tillbehör.

Sänd oss Edert namn och adress samt 75 öre i frimärken och Ni får katalogen omgående.

TORE HAGLUND & CO AB, Avd. 11, Hofors

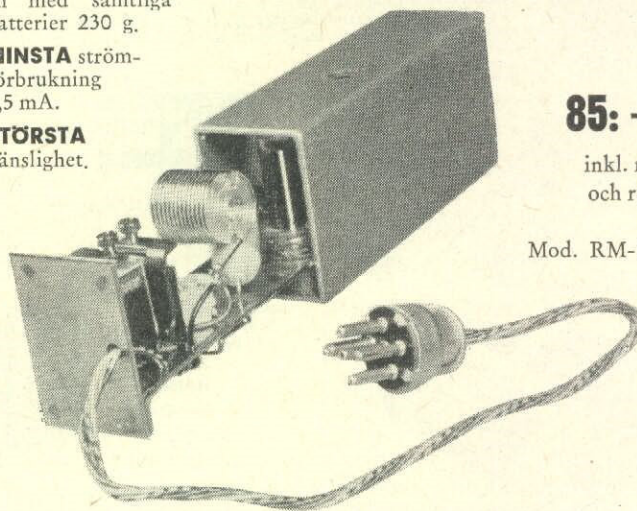
8

BECHO- den första svensktbyggda radiomottagaren

Segraren i höstens radiotävling. **MINSTA** vikt, hela R/C-utrustningen med samtliga batterier 230 g.

MINSTA ström-
förbrukning
1,5 mA.

STÖRSTA
känslighet.



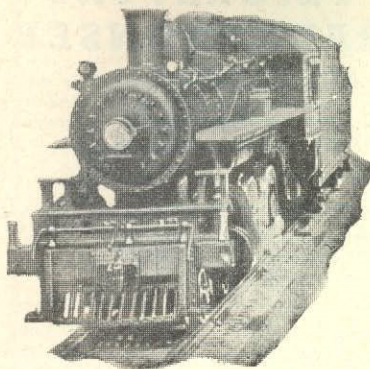
85: —

inkl. rör
och relä

Mod. RM-1

B. BECKMAN & Co AB Jacobsgratan 24
STOCKHOLM C • Tel. 20 13 66 — 21 12 34

Tågnytt från Hobby-Teknik



Varneys vackra HO-modell "Casey Jones"

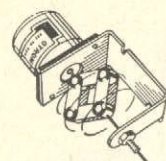
Casey Jones heter ett gammalt fint amerikanskt ånglok som numera knallar omkring som rangerlok på bangårdar här och var i Staterna. Hobby-Teknik, Upplandsgatan 41 i Stockholm har fått in några exemplar av Varneys superdetaljerade miniatyr av loket ifråga. Modellen, som är i skala HO, levereras i byggsats och kostar 115: 50. Byggsat-

sen kräver endast en del finputsningar och målning. En fempolig permanentmagnetmotor ger loket en mycket vacker gång.

Hobby-Teknik har f. ö. en mängd amerikansk tågmaterial. Särskilt Roundhouses och Silverstreaks eleganta och detaljrika vagnar bör tilltala tågentusiasterna. Roundhouse-vagnarna i aluminium med färdigmålade sidor, levereras i monteringsatser och finns i en mängd typer i priser mellan 11: — och 18:35. Silverstreakvagnarna, som även de levereras i byggsatser, kostar mellan 15: 70 och 17: 10. Utmärkande för byggsatserna av båda dessa fabrikat är den utomordentliga passningen på de olika detaljerna som gör hopsättningen ytterst enkel. Förutom här uppräknade fabrikat för firman lok och vagnar i varierande prislägen av flera amerikanska firmors tillverkningar. Upplysningar erhålles gratis.

Nya Märklin-katalogen

har nu kommit. Den omfattar 64 sidor och är tryckt i fyra färger. Bland nyheterna kan nämnas persontågsloket FM 800, en synnerligen trevlig modell av Tyska Förbundsjärnvägnas lok litt. 24. Loket FM 800 kostar 45: —. Märklin-katalogen kan erhållas hos samtliga Märklin-försäljare. 75 öre kostar den. (Forts. på nästa sid.)



"GYRON"

... Ööverträffad rodermekanism för flyg o. båt

TOTAL ÖVERLÄGSEN.

HET I R/C-TÄVLINGAR

BÅT SM: 1, 2, 3, 4

FLYG: 1, 2, 3

I nov. utkommer vår NYA KATALOG där Ni finner ALLT DET BÄSTA FÖR

Endast

29:—

RADIOKONTROLL

TELECONTROL • INSJÖN

Landets enda specialfirma för radiokontroll

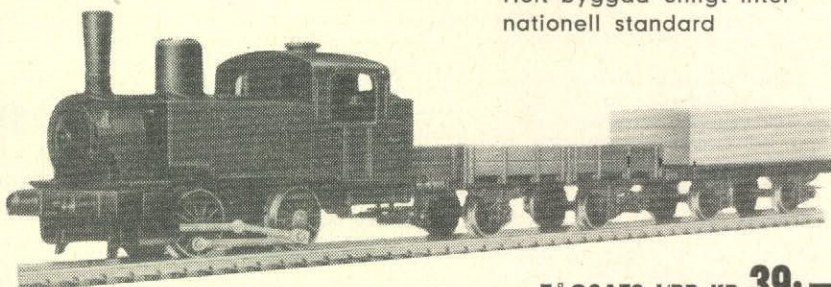
Rivarossi

NÄR NI KÖPER ER MODELLJÄRNVÄG:

Välj ett fabrikat med kvalitet allt igenom. RIVAROSSI är sedan åtskilliga år välkänt för precisionstillverkningar till överkomliga priser. RIVAROSSI erbjuder dessutom ett synnerligen omfattande sortiment av lok, person- och godsvagnar, spår, el- och handväxlar, korsningar, signaler etc.

Ni kan börja med vidstående sats och sedan utöka Er anläggning snart sagt hur mycket som helst. Genom automatisk blockindelning kan banan sedan trafikerats av flera lok samtidigt.

RIVAROSSI-tågen är exakta kopior av redan existerande förebilder. Varje detalj är noggrant utprovad för att fungera perfekt och tåla omild behandling.



TÅGSATS I/RR KR 39:—

EN MODELLTÅGSENSATION!

ALLT DETTA FÖRPACKAT I EN PRESENTKARTONG:

- Ett fyrkopplat tanklok med kraftig permanentmagnetmotor, kraftöverföring med snäckdrev, isolerande hjul med löpbanor av förnicklad mässing.
- Två godsvagnar med nällagrade hjulaxlar samt automatkoppel av magnettyp.
- 12 spår som bildar en cirkel med 80 cm diam. Våra spår är utan tvekan marknadens förnämsta. Massiv, förnicklad rälsprofil (inga plåtskenor, inga föråldrade mittskenor) som är fäst vid *varenda* sliper med en nätt klammer. För att ytterligare stärka konstruktionen löper en metallskena utmed båda rälerna under den kraftiga fiberslipermattan.
- Ett av dessa spår är försett med strömintag som kan anslutas till ficklampsbatteri eller körregulat.

Detta RIVAROSSI-tåg kan med fördel köras på ficklampsbatterier, motorn är nämligen mycket strömsnål.

Fråga efter RIVAROSSI-tågen hos Er hobbyaffär eller beställ pr post-förskott!

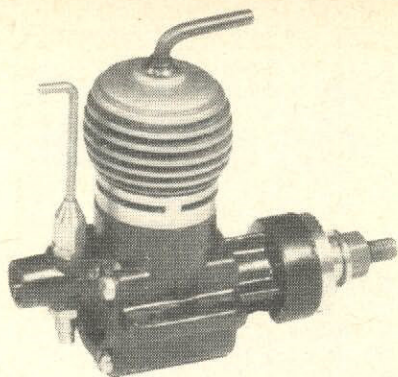
Alltsammans kostar endast kr 39:— plus porto.

(Körregg. el. batter. ingår ej.)

Se till att Ni får kvalitet — köp RIVAROSSI!

WENTZELS

Apelbergsgatan 48 • Stockholm



Ny dansk motor

"Jaguar 2,5 cc B-B" heter en ny precisionstillverkad dansk motor som i Sverige representeras av Sven E. Truedssons Modellflygindustri i Malmö. Jaguar B-B är av högeffektstyp med dubbla kullager och roterande insug. Varje motor levereras provkörd från fabriken och har dessutom genomgått felsökningskontroll. Motorn har hårdförkromad cylinder och förstärkt busning för kompressionsskruven. Här några data: Varvtal ca 16.00 v/m. Effekt ca 0,31 hkr. Höjd 60 mm, längd 85 mm. Priset är 69:—.

Trevlig handbok för linkontrollflygare

Fessel Flug Fibel — Linkontrollflygets ABC — heter en tysk modellflyghandbok som vill hjälpa nybörjare och mer försigkomna tillrätta med linkontrollflygningen.

Gernot Nobiling, författaren, framhåller bl. a. att vid användande av linkontrollflyg för uppvisningar måste man tänka på att hela tiden stegra intresset, svårare och svårare saker bör visas så att inte åskådaren tappat intresset. Han ger många lika ovanliga som trevliga tips härvidlag. Och, handen på hjärtat linkontrollflygare, hur är det med fantasin?

Fessel Flug Fibel ger en enkel och rättfram bild av linkontrollflygning på inte särskilt många sidor men med många bilder.

F.A.I.'s regler för linkontrollflygning och hastighetstabell för "speed"-flygare avslutar boken. Från Wentzels.

Solna Hobby-Centrum

har fått in "K & B 1.000", ett utmärkt amerikanskt glödströmsbränsle, som levereras i dunkar om ca 600 cm³. Priset är 6:— per dunk.

Ohlsson Golden Seal är ett amerikanskt dieselbränsle som levereras i dunkar om ca 300 cm³ och kostar 3:— per dunk.

Insamlingsredovisning

Den insamling som igångsatts till förmån för Erik Jonsson i Tandsbyn som en kompensation för hans förlust i samband med BA-6-haveriet har givit följande resultat:

Redovisat belopp vid försäljning av vykort och fotografier	1.205: 60
Avgår materialkostnader	251: 20
Porto- och telefonkostnader	11: 65
Netto	942: 75

Nettobeloppet har redovisats till Erik Jonsson.

Stockholm i oktober 1956

Lars Gibson

Torgil Rosenberg

Ingrid Eibesbüttz

Redovisningshandlingarna har deponerats på Flygrevyns redaktion, där de finns tillgängliga för granskning.

Mfk Gamen ..

Forts. fr. sid. 43

tävlar i två årliga serier. Här har man möjligheten att tillse att nybörjarna får flygtränning, rutin och praktisk erfarenhet av lagandans betydelse under trivsamma tävlingsförhållanden.

Tävlingsgrenar, lokaler och ekonomi

Mfk Gamen sysslar huvudsakligen med de "klassiska" modellflyggrenarna — S-, G- och F-int — men på senare år har man också börjat intressera sig för radioflyg med motor- och segelmodeller och klubben har hunnit med att arrangera sin första radioflygtävling. Se referat sid. 41.

Gamen har fem klubblokaler av vilka den största — huvudlokalen på Albrektsvägen 120 — bekostas gemensamt. Här håller man de månatliga klubbmötena och hit är kursverksamheten förlagd. De fyra andra lokalerna, som är i storlek 12—18 m², bekostas av enskilda medlemmar som använder dem som bygglokaler. Två å tre grabbar samsas om utrymmet och har då bra armbågsrum.

Klubben har inga andra inkomster än avgifterna från dryga 50-talet medlemmar samt ett mindre bidrag från stadens fritidsnämnd. Ibland hjälper man upp finanserna med mindre lotterier och genom försiktig ekonomisk politik har man möjlighet att lämna resebidrag till medlemmar som deltar i större nationella och internationella tävlingar. När klubben deltar i tävlingar inom landet reser man vanligtvis per abonnerad buss — som inom parentes sagt alltid blir fullsatt — det visar sig vara det billigaste och bästa sättet att resa.

Som ett slutomdöme kan sägas att Mfk Gamen är en klubb som satt saker och ting i system och lagandan och kamratskapet i första rummet till dess egen och medlemmarnas fromma. Det är ur detta som framgångarna kan härledas. Så återstår då endast att önska klubben fortsatt framgång i sin verksamhet och på tävlingsplatserna.

Birger Gripstad

SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

SVENSK FLYGTJÄNST AB

Tekniska avdelningen

Bulltofta Flygplats • Malmö 8 • Tel. växel 38 835

ÖVERSYN AV FLYGPLAN OCH MOTORER

FLYGREVYNS RADANNONSER

Annonspriset under denna rubrik är netto kr 2:— per rad (ca 33 typer). Förskottslikvid kontant i frimärken eller på postgiro 50 85 65.

SÄLJES

Ett par träflottörer typ Karhumäki, kompl. med ställ till Piber Cub, säljes billigt. Tel. 144 44, Luleå, säkrast mellan kl. 07.00—16.30. Bengt Larsson.

Piper Cub motor. Gångtid 100 tim. efter heloverhaling. Pris S. Kr. 2.500 inkl. emballasje leverat Oslo. Henvendelse H. H. Broch, Postboks 103, Oslo.

Radiokontroll. anl. f. modellfl. Sänd 2 rörs. Mott. 1 rörs. Med batterier. Ej relä o. roderm. 50:—. H. Carlsson, Box 208, Tjällmo.

KÖPES

Sportflygplan, 2—4 sits. Svar med fullst. data och lägsta pris till "Sportplan", Flygrevyn f. v. b.

Sea-Bee el. likn. Sv. m. pris till "4711", Flygrevyn f. v. b.

Auster med Lycoming-motor önskas köpa snarast. Skriftl. svar till Aeroklubben i Göteborg, Motorflygsektionen, Göteborg Flyg.

Flygkropp och vingar till fpl. Sk-12. Skidor till Piper Cub. Svar till "F P", Flygrevyn f. v. b.

Stockholms Flygskola

Motorflygutb. Bromma, Skå Edeby. Instrumentflygn. Link-Trainer. Fpl.: Safir, Silvaire, Cessna, Ercoupe.

Adr.: Box 1. Skå. Tel. 0756/243 25.

Flygutbildning

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Motorflygutb. Fpl: Safir, Cub, Moth. Segelflygutb. Fpl: Bergfalke, Slingsby, L.-Spatz 55, Weihe, Olympia, Baby Falk. Adr.: Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping. Tel. 290 20.

det inbetalningskort

som medföljer

detta nummer

är värt **2** kronor

**ÅRETS stora
JULNUMMER**

innehåller bland annat **en akademisk
avhandling på FLYGSLANG.**

Där finns också ett stiltioget reportage
från seklets början **Till våders med
LUFTENS KONUNG** aldrig tidigare
publicerat och skrivet av en som själv
var med.

Nils' dråpliga framtidsvision **RYMD-
EMIL** i 24 festliga bilder med lika
många festliga texter ger Er det stora
julskrattet.

JULNUMRET utkommer den 5 dec.
och **kostar 2 kronor.**

*Fyll i inbetalnings-
kortet vilket med-
följer som bilaga
och gå till posten
med det senast den
5 december*

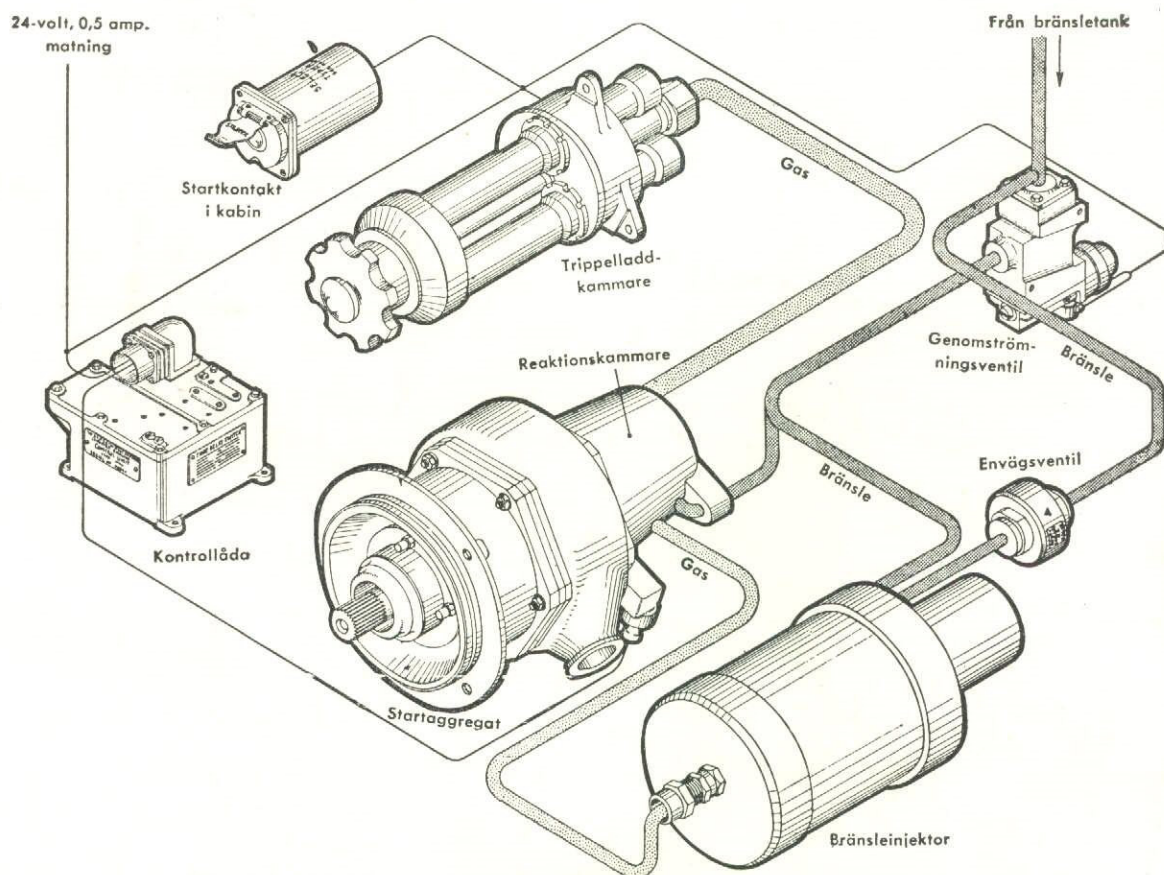
*Ni får då en prenu-
meration på Flyg-
revyn för hela nästa
år för endast*

11 kronor

*Ordinarie pris är 13
kronor*



"ISO-PROPYL NITRATE / CORDITE" STARTSYSTEM
 REVOLUTIONERANDE NYHET
 FÖR REAMOTORER



BRITISH THOMSON-HOUSTON
 COMPANY LIMITED, COVENTRY, ENGLAND

Generalagent i Sverige:

MOTORFIRMA UNO RANCH AB

KARL GUSTAVSGATAN 25 — ENGELBREKTSGATAN 6

Tel. växel 13 71 84, 13 71 86, 13 71 89 — GÖTEBORG C — Telegramadress UNORANCH