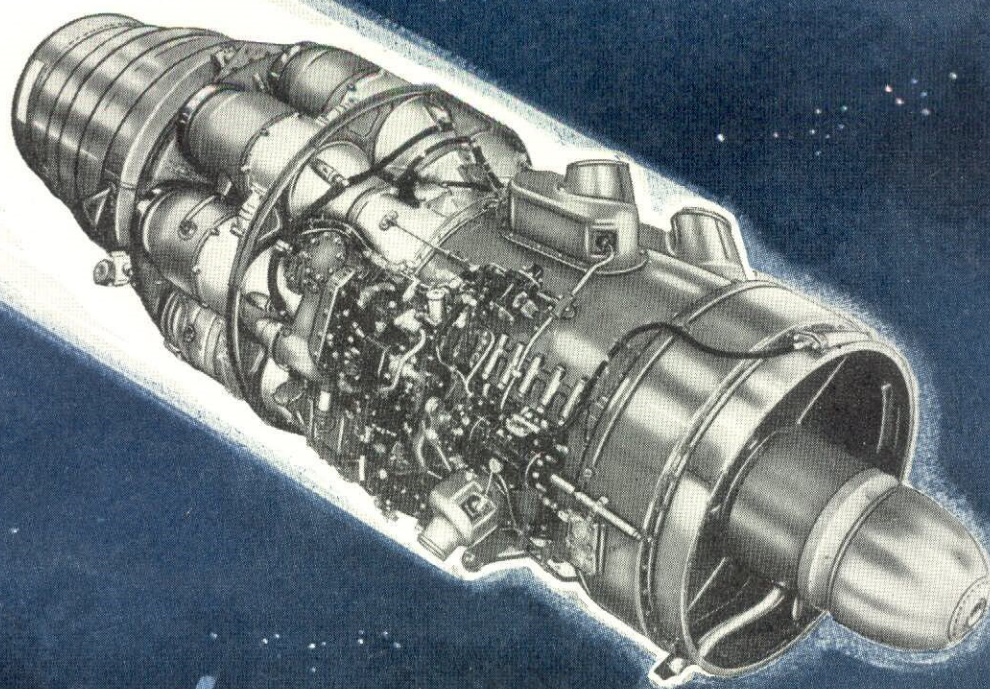
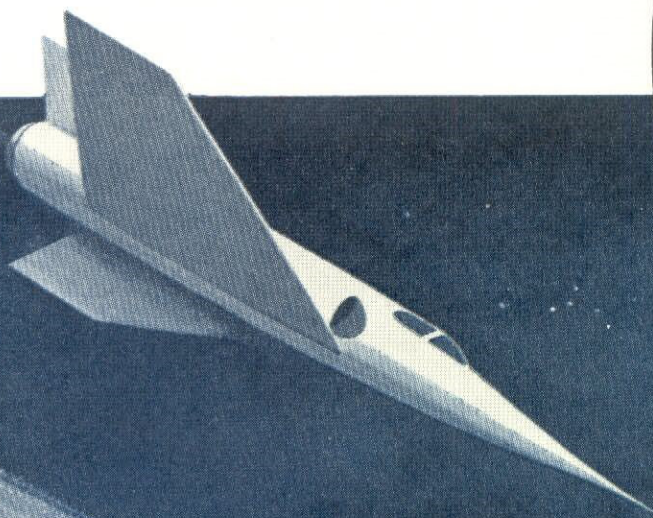


**FLYG
REVYN**

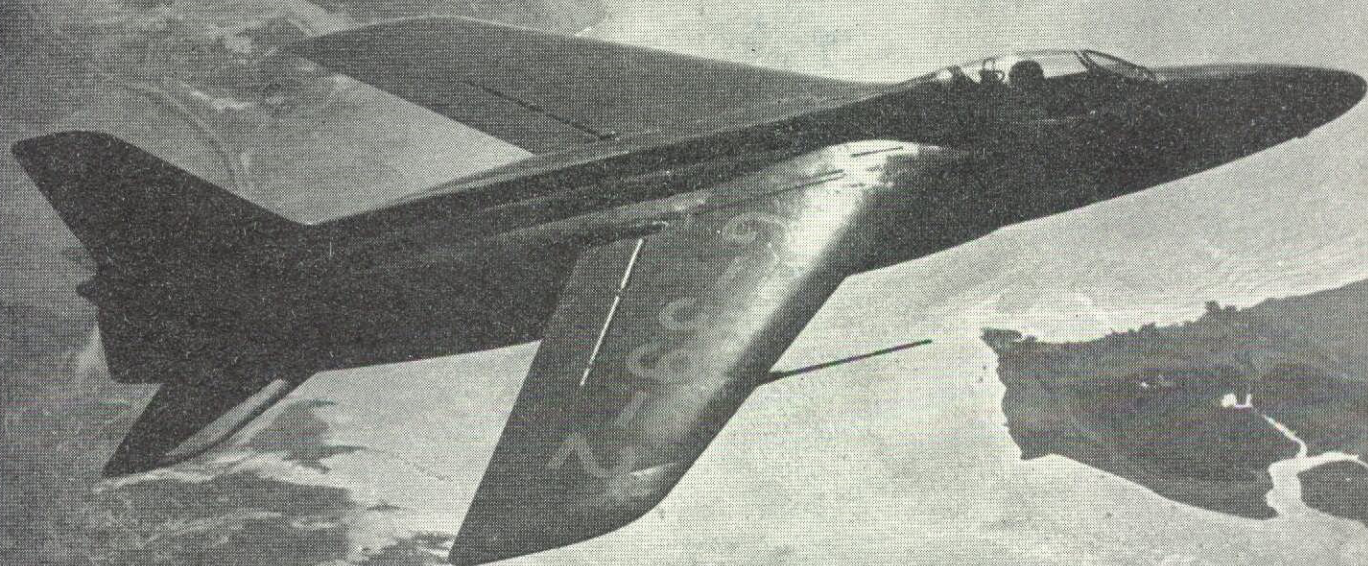


Flygmotor
TROLLHÄTTAN

NR 6 • JUNI 1956

PRIS 1: 25

I Danmark 2: 00
I Norge 2: 00
I Finland 125 fmk



ORPHEUS *lättniktsturbomotor*
användes i jaktplanet Folland Gnat och är även
avsedd att användas i Fiat G 91, Bréguet Taon
och Dassault Mystère 26.

BRISTOL AERO-ENGINES LIMITED • ENGLAND

Agent: A. Reichel, Synålsvägen 14, Bromma

Pos

Ma

Hel
Pre

E F
Try

I f
Led
Art
Spo
Sta
Por
Vac
Tu-
Tot
Mod

NY

FL
är
Aer
Pile
tari



Nr 6
JUNI 1956
ARGÅNG 2

Postadress: Box 3063 — Stockholm 3

Redaktion och annonsavdelning:

Malmskillnadsgatan 27 - Stockholm C

Tel. 11 34 75, 23 23 65

Postgiro 50 85 65

Ansvarig utgivare:

GENERALMAJOR
NILS SÜDERBERG

Chefredaktör:

YNGVE NORRVI

Teknisk redaktör
och annonschef:

BIRGER GRIPSTAD

Prenumerationspris:

Helår 9: 50

Halvår 5: —

Prenumeration sker på posten på grön,
tredelad prenumerationsblankett

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

Tryckt hos AB Godvil, Stockholm 1956

UR INNEHÄLLET:

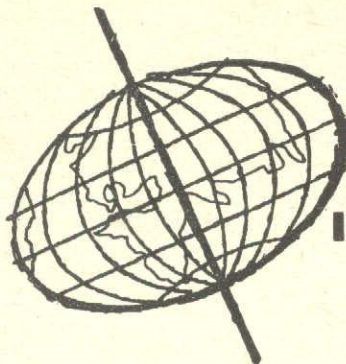
	Sid.
I förbiflykten	3
Ledaren	11
Artilleriflyg	12
Sportflygets eviga problem	16
Starfighter	20
Porträttet	21
Vad hände med BA-6	22
Tu-104	25
Totalenergivarimetern	26
Modellflygrevyn	31

NYTT FRÅN KSAK

Se sid. 28

FLYGREVYN

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



I FÖRBIFLYKTEN AV YEN

DFS BETYDDE EN GÅNG

Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug eller något ditåt. Nu betyder det något annat. Men låt oss ta det från början: En solskenssöndag i maj hamnade signaturen i Eskilstuna där en av landets genom tiderna bästa flygklubbar håller till (nog med beröm nu). Där bland tunga Slingsbys, nyföreläsa Babies, en spinnande nyöversedd Sk 12 och Clas Eklind m.fl. sågs även tre magerlagda ynglingar från Kungl. Huvudstaden bärande (!) en aerodyn över fältet, kroka på efter Sk-12:an och med en av de magerlagda under huven susa i väg efter motorluftfartyget med Calle Molin som styrman sedan han inför sabbaten slängt urmakarverktygen i lådan och krängt på sig flygstället i stället...

Det är inte så ofta man får se tre magerlagda bära ett segelflygplan, så vi blev nyfikna. Vad som bars var den lilla Hütter H 17, SE-SAD, ett av de första segelflygplanen i Sverige, troligen världens genom tiderna minsta segelflygplan med 9,7 m spännvidd och vikt 81 kg. H 17 har köpts från Hälsingborg av fem segelflygsugna stockholmare nämligen Rolf Algotson och Lars Gibson samt de tre blivande tandläkarna Nisse Nässén (från Östersund), Sven Ryd

(Eskilstuna) och Torgil Rosenberg, vilka alla tre går på "Käftis".

SE-SAD tillhörde en gång i tiden Alleberg, men såldes och kom ut i förskingringen och har inte varit mycket i luften på de senaste tio åren. Men nu kommer den att få lufta på sig. Torgil Rosenberg gjorde en timmes suverän termikflygning med den på 1.500 meter medan de flesta andra aerodyner stod på backen eller hattade runt i trafikvarvet och Torgil påstår att det är tidernas kärra. Precis lagom stor. Varför ska ett flygplan vara större...?

Men vad är då DFS? Jo, det framgår av den "stiftelseurkund" som de tappra fem offentliggjort och enligt vilken de avser

"att främja ett lustigt och frejdigt farande på himlen — kortare: ha lajban — med aerodyner utan framdrivningsanordning och varande i nämnda förenings ägo.

Föreningens namn är tills vidare DFS, vilket kan tydas på mångahanda sätt, varav ett lyder sålunda: De Förenades Segelflygklubb, ett annat De Flyg-Sugna, och ett tredje Distinguished Flight Society.

Vidare föreskrifter, regler, stadgar, avgifter, märken, kassa, suppleant, landningsté m. m., kommer att fastställas allteftersom och i mån av behov."



The distinguished aerodyne itself at Eskilstuna airport...

Var förvissade om att de fem har lajban. SE-SAD står inhyst hos E-tuna Flygklubb. På söndagarna salar gänget till en bilresa, hyr bogsering av E-tuna-klubben och flyger så det knakar i stöttorna. H 17 har säkert inte varit i luften så länge i hela sin levnad tidigare.

Distinguished Flight Society gratuleras å det most heartly...

Minns ni Hercules?

Howard Hughes stora flygbåt — den med de åtta motorerna — och till största delen byggd av trä — finns fortfarande kvar i Long Beach i Kalifornien. Hur länge till vet man inte då Hughes av hamnmyndigheterna anmodats flytta på sin jättestora skapelse som kostar honom 18.000 dollars om året enbart i hamnavgift.

Ny fyrmotorig passagerarrea

Convair har nu publicerat en del detaljer om sitt nya projekt — Skylark 600, som kommer att ta 80 passagerare och får en pilformad vinge. Fyra General Electric J-79 på minst 5.400 kp dragkraft vardera beräknas ge planet en marschfart av 980 km/t.

PIPER CUB KÖPES

Uppg. om total gångtid och senaste grundöversyn samt pris till "Gärna med flottörer", Flygre-vyn f. v. b.

REKLAMERA modernt med flyg

Öka Er omsättning med SKYWRITING!

Ert firmanamn eller Eder märkesvara i himmelskrift ses och fastnar i minnet.

För demonstration i Europa begär upplysningar hos

OVERSEAS AVIATION LIMITED
10, Zimmerweg, Frankfurt/Main.
Germany

USA-trafik

Vikten blir mellan 68 och 70 ton. Första flygningen beräknas ske i slutet av 1958 eller början av 1959. Priset för en Skylark tror man ligger omkring 17 miljoner kronor.

Bland de 10 största passagerartransportörerna i USA 1955 kom fyra flygbolag som de största enheterna följda av Pennsylvania Railroad — allt mätt i intäktsiffror. De fyra största inrikesbolagen var American Airlines, United Airlines, Eastern Airlines och TWA. Som nr sju och nio kom ytterligare två flygbolag, Delta Airlines och Capital Airlines. Alla flygbolagen på listan visade kraftiga intäktsökningar — upp till 22 procent medan tre av järnvägsföretagen uppvisade mindre ökningsar.

New York-området har fyra flygplatser för den civila luftfarten, nämligen La Guardia, New Yorks internationa — även kallad Idlewild, Newark och Teterboro. Under 1955 hade dessa flygplatser närmare 11 miljoner passagerare. Året innan var siffran något över 9 miljoner.

3/4 miljon i amerikansk flygindustri

Den amerikanska flygindustrin syster sätter nu omkring 750.000 man. Därav har Douglas 78.000, den högsta siffran hittills under fredstid i Douglas historia.

Tupolev Tu 104

— det nya ryska reatransportplanet — väckte sensation när det landade med sovjetiske polisministern i London för en tid sedan. De flesta tidningarna föll närmast i trance och man fick klart för sig att västmakterna nu definitivt distanseras på det här området. En som inte stämmer in kören är American Aviations chefredaktör, Wayne W. Parrish, som varnar för överord. Har vi själva glömt bort vad inte minst britterna redan åstadkommit för utvecklingen av reatransportplan? Hysterin kring varje nytt sovjetiskt framsteg inom flyget är barnsligt, fortsätter han. Vi är mycket stolta över vår bilindustri — nya modeller och starkare motorer väcker vårt berättigade intresse. Men hurdana bilar tror ni att det finns i Sovjet? Vår amerikanske ambassadör har en gammal svart Chrysler. De flesta andra bilar som utlänningarna disponerar är gamla Chevrolets. Men även dessa väcker stor uppmärksam-

het i Sovjet. Låt oss välja ut några av de vanligaste amerikanska modellerna och flyga dem till Moskva i ett par Globemasterplan. Det skulle bli den mest effektiva och anslående public relationsåtgärd som USA kunde sätta igång, slutar redaktör Parrish.

Still going strong

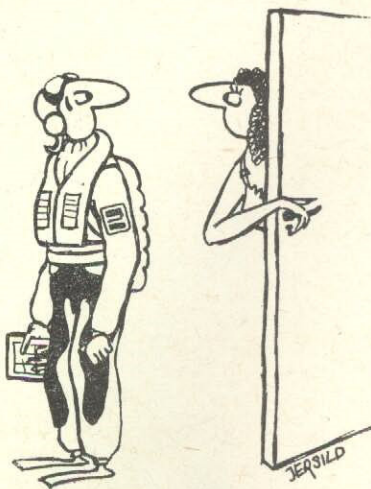
Den gamla arbetshästen — Douglas DC-3 — som byggts i närmare 11.000 ex. och som fortfarande i tusentals exemplar gör trogen tjänst bland mängder av flygbolag runt om i världen, betingar fortfarande höga priser ute i marknaden. Upp till 800.000 kr har noterats. Även DC-4:orna är efterfrågade och priser på omkring 3 miljoner är inte ovanligt. Skälet är förstås den oavbrutna efterfrågan på flygande materiel.

Douglas köper DC-8-Simulator

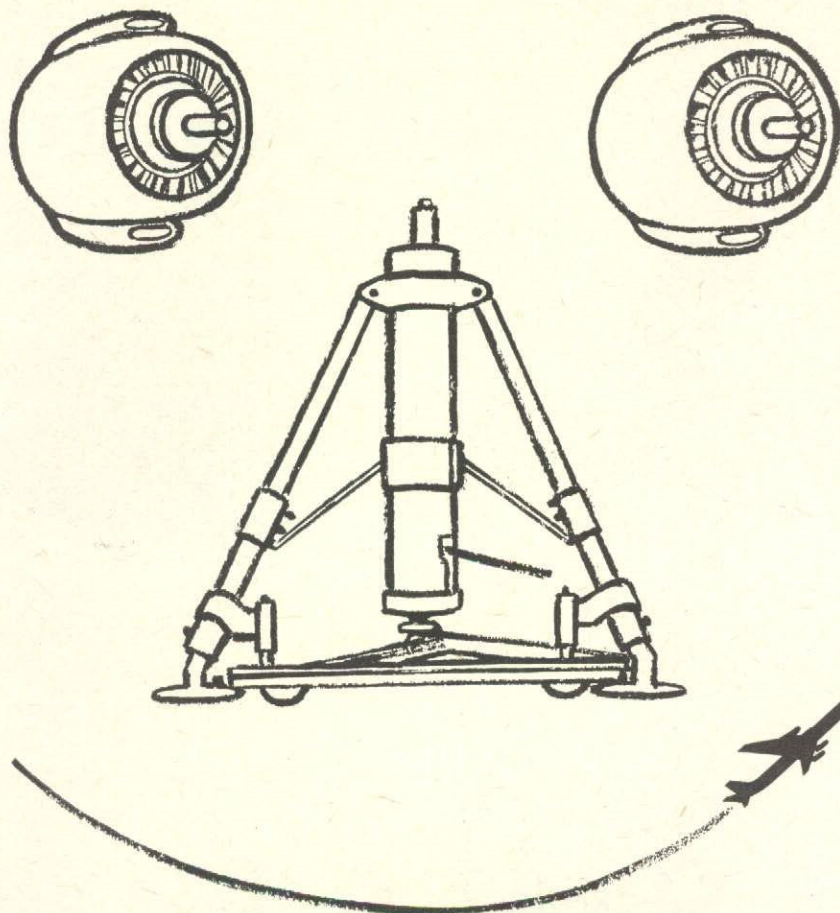
Douglas Aircraft Company har hos Link Aviation Inc. beställt en simulatoranläggning för DC-8. Apparaten kommer att kosta över en miljon dollar. Douglas avser att använda denna simulator för utbildning och träning av sina egna DC-8-piloter och för att ge besättningar från de tio flygbolag (bland dem SAS), som har beställt DC-8, tillfälle att bekanta sig med planet innan de tar upp det i luften.

Bland de många nyheterna i den förnämliga anläggning som denna DC-8-simulator blir kan nämnas möjligheten att framställa rörelser i apparaten av samma slag som vid rik-

Forts. på sid. 30



— För jag låna din G-dräkt, min korsett har gått sönder



Fråga chefen för en flygplanverkstad varför han uppskattar Douglas service!

Han talar om för Er...

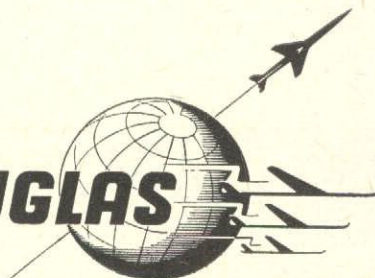
Douglas service-personal hjälper honom att planera hans underhålls- och översyns-program och informerar honom om fabriken senaste tekniska rön.

... de lokala Douglas-representanterna är *fast stationerade* och han kan räkna dem som en

grundfaktor i sin organisation. De hjälper honom inte bara med nya flygplanstyper, utan även med gamla.

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.

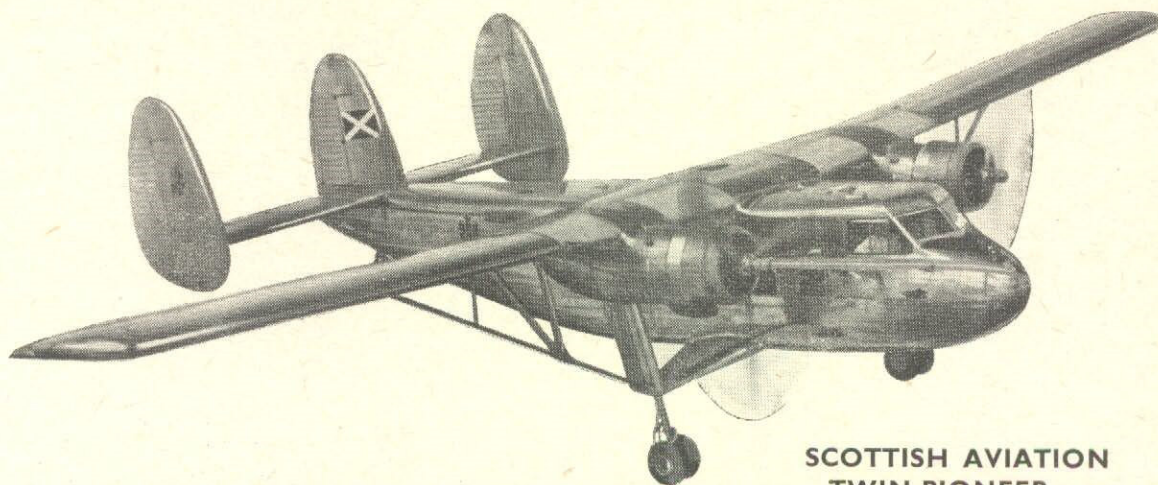
Lita på DOUGLAS Service



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

ALVIS LEONIDES

ger driftssäkerhet i alla väder



SCOTTISH AVIATION
TWIN PIONEER —
Två Alvis Leonides motorer



I TROPIKERNA där det råder särskilt svåra flygförhållanden krävs av Scottish Aviation Twin Pioneer ytterst pålitliga motorer som trots den tryckande värmen måste vara väl avkylda t.ex. vid en start med låg fart och brant stigning. Återigen har Leonides bevisat sin överlägsenhet i att klara av dessa svårigheter genom den ständigt ökade efterfrågan från Royal Air Force i Malaya.



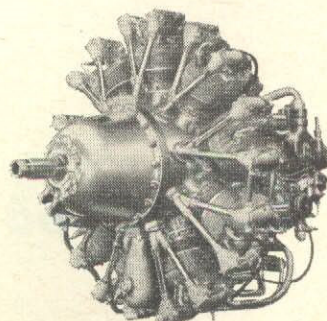
I NORR har Leonides på ett mycket tillfredsställande sätt genomgått både värme- och köldprov och är i tjänst både i Svenska Flygvapnets, Royal Air Force och British Army, såväl som i Royal Australian Navy, och på flera andra platser över hela världen.

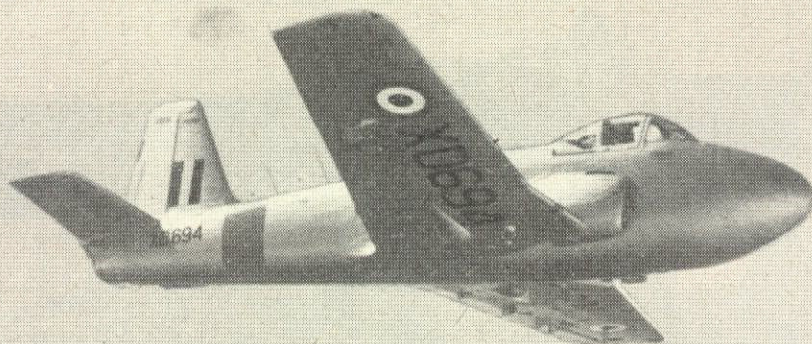
ALVIS LEONIDES



ALVIS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

Generalagent : A. Reichel, Synalsvagen, 14. Bromma





JET *Provost*

(Utrustad med en Armstrong Siddeley Viper Turbo-Jet)

Nu i tjänst vid Royal Air Force

Den 21 september 1955 började en grupp på 18 R. A. F.-kadetter sin utbildning på JET PROVOST vid No. 2 Flying Training School, R. A. F. Hullavington.

Av de 18 eleverna hade 12 ingen som helst tidigare flygutbildning.

Alla 18 hade före slutet av oktober flugit ensamma efter en DK-utbildning av i genomsnitt 10 tim. 35 min.; av de 12 utan tidigare flygutbildning flög den första eleven ensam efter 8 tim. 20 min. DK-utbildning och genomsnittet för denna grupp var 11 tim. 15 min.

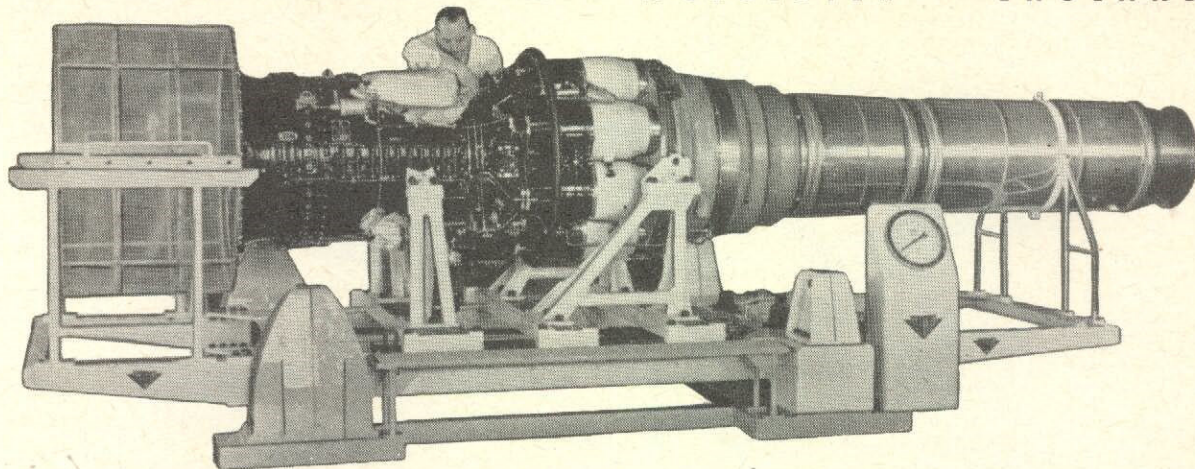
Att den grundläggande flygutbildningen kan ske på reoplan har praktiskt bevisats med JET PROVOST — ett flygplan som trots en maxfart av nära 500 km/tim. i planflykt ändå är lättfluget och säkert för eleverna.



HUNTING PERCIVAL AIRCRAFT LTD

A Hunting Group Company

LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND och 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

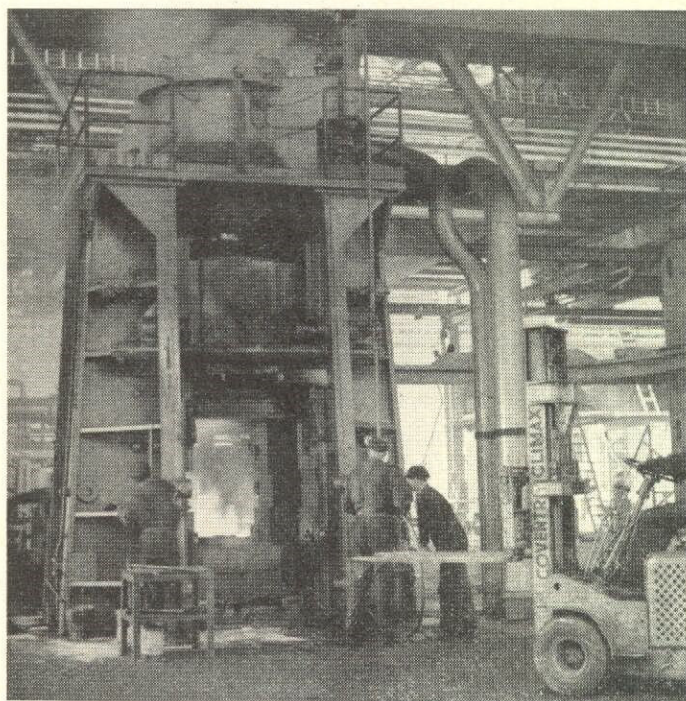


HEENAN / *transportabel provbocksvagga för reamotorer*

För provning av olika typer och storlekar av reamotorer upp till 7.000 kilos dragkraft. Större storlekar levereras även. Lätt transportabel, passande för översyn och reparationsverkstäder.

Kompleta provanläggningar för produktionsprovning av reamotorer, turbojet, turboprop etc. — Hydrauliska, virvelströms och elektriska dynamometrar för provning av kolvmotorer, gasturbiner etc. — Vatten- och oljekylare — Elektromagnetiska varvtalsvariatorer.

AB INGENIÖRSFIRMAN **TITAN** Tel. 23 26 00 • STOCKHOLM 12



40.000 kgm motslagshejare

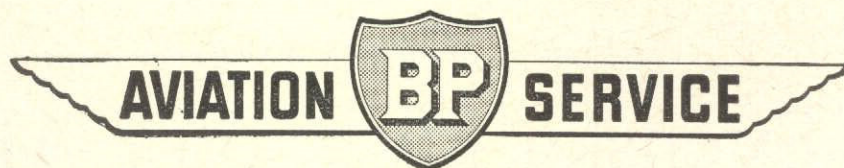
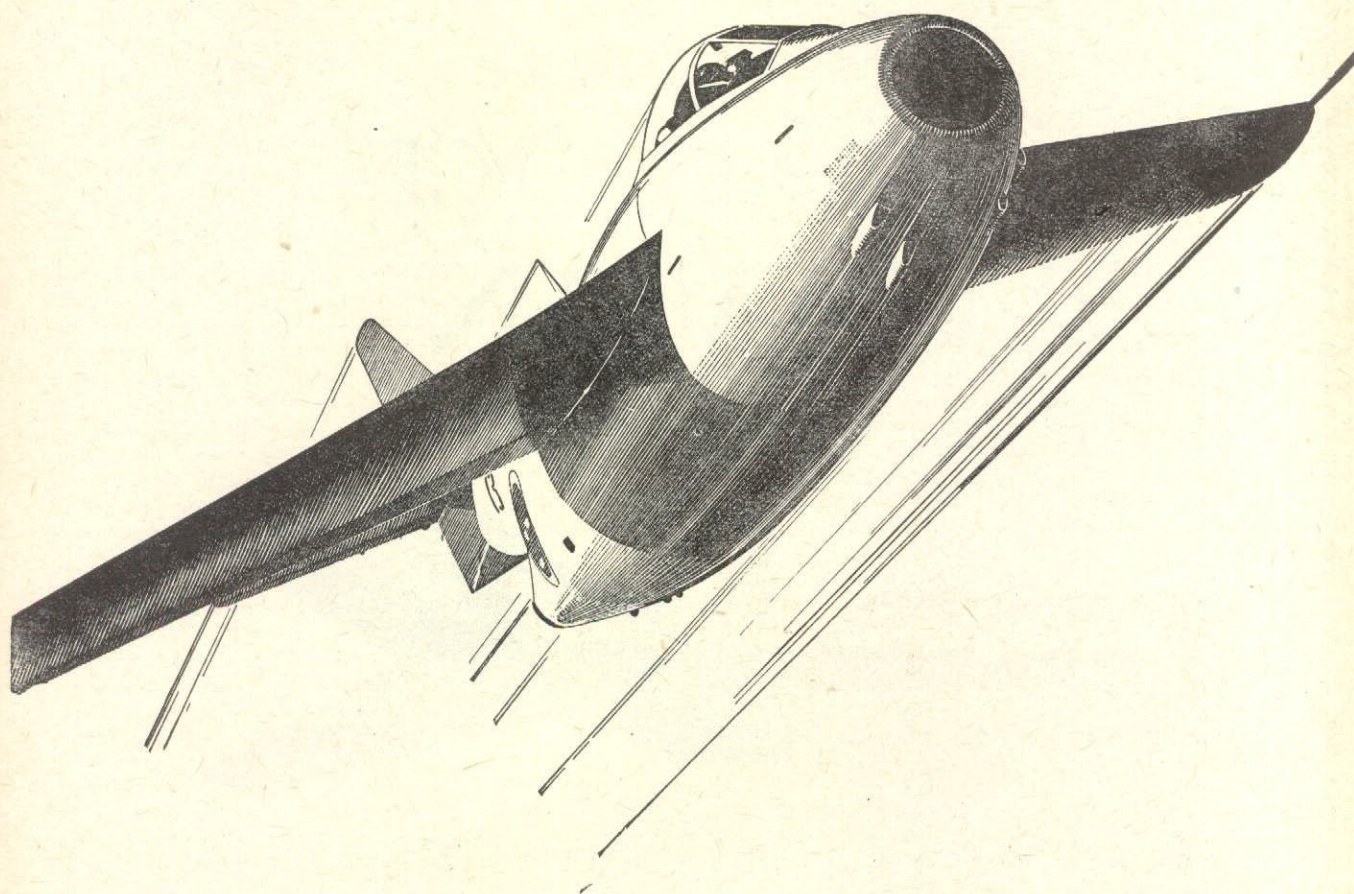
Bofors HEJARSMIDE

Vi utför hejarsmide av alla slag upp till styckevikter om 800 kilo av såväl kolstål som olika specialstål och lättmetall

Specialitet: Grövre gods

AB BOFORS • Bofors





SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG



Fpl 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

Systematiserat flygintresse

För att kunna flyga behövs inte bara intresse. Det är minst lika viktigt att man har flygplan!

Det svenska sport- och privatflyget lider inte brist på intresse, men materielsidan är tämligen bedrövlig, som också framgår av artiklar på annan plats i denna tidning.

Tänkbart är, och även ganska troligt, att en stor del av besvärigheterna kan undanröjas i den mån idéerna med privatflygkåren står igenom och sportflyget kan ställas i samhällsnyttans tjänst. Därmed blir efterfrågan på flygtid större, flygplanen blir bättre utnyttjade och man kan på längre sikt tänka sig en förnyelse av materielen den vägen.

Här är det kanske främst fråga om att anknyta till litet äldre och mera erfarna sport- och privatflygare. Men det finns också en annan — och mycket viktig — sida av saken; ungdomens flygintresse som nu har mycket svårt att få utlopp just på grund av materielsvärigheterna.

Detta ungdomens flygintresse är en tillgång som vi inte kan bortse ifrån och inte heller har råd att lämna vind för våg. Det är på detta intresse vi skall bygga vårt kommande flyg. Det är från ungdomen våra kommande flygtekniker, förare, navigatörer och befattningshavare av alla de slag skall komma. Och det är från ungdomen våra beslutande myndigheter skall rekryteras, det vill säga de myndigheter som skall bestämma om flygplatser, koncessioner, anslag till flygsäkerhetsmateriel, anslag till flygvapnet etc., etc.

Om ungdomens flygintresse inte får tillfälle att blomma ut måste vi räkna med att hela vårt flyg blir lidande. Och inte bara flyget utan hela samhället eftersom flyget redan nu är en synnerligen viktig samhällsfaktor och i än högre grad kommer att bli det. Segel- och motorflyggrörelsen räcker inte att absorbera detta i viss mån ganska differentierade flygintresse.

Hembygge av flygplan är en rörelse som under senare tid fått allt större omfattning främst i Frankrike, England och Tyskland och även i Amerika. Sådant hembygge har den fördelen att det ger möjligheter att få fram billig flygmateriel och därmed också möjlighet att aktivisera ungdomens flygintresse.

Det är ett positivt intresse som bör omhuldas. Men det är samtidigt ett problem att hålla denna aktivitet inom gränserna för vad man skulle kunna kalla flygsäkerheten. Erfarenheterna av amatörbyggda flygplan har inte varit enbart goda även om idén som sådan är tilltalande.

Ett faktum är att fransmännen har anvisat en framkomlig väg, som nu börjat anammas av både engelsmän och tyskar och som även vi skulle kunna gå, om också med en viss modifiering.

I Frankrike har man lyckats få fram ett par typer av småflygplan som är speciellt lämpade för amatörbygge och även lämpade att flyga av inte alltför dunkdrivna förare. Planen är inte särskilt snabba och bekvämligheten är det kanske si och så med i vissa avseenden. Men de

ger möjligheter att komma i luften, de är billiga i tillverkning och billiga i drift.

Planen är konstruerade av erfarna flygtekniker och speciellt med tanke på att byggas av amatörer. Ritningar och arbetsbeskrivningar plus licens köps från konstruktören till ganska lågt pris. I vissa fall tillhandahålls även mer eller mindre långt bearbetade byggsatser.

Inom KSAK diskuteras för närvarande en överföring och utbyggnad av detta system för svenska förhållanden. Man tänker sig en eller möjligen ett par utvalda typer som redan på förhand kan godkännas i princip av den svenska luftfartsstyrelsen.

Man tänker sig vidare ett provbygge av denna typ eller dessa typer i Sverige och samtidigt med bygget upprättandet av en detaljerad bygginstruktion, en styckelista samt allmänna råd. När detta är klart och de färdiga flygplanen genomgått vederbörliga flygprov och man fått tillfälle att sammanställa alla de vunna erfarenheterna tänker man sig att anordna särskilda byggleddarkurser, dvs. enligt samma system som används inom segelflyget. De därvid utbildade byggleddarna skulle i fortsättningen tjänstgöra som arbetsledare och -kontrollanter inom var sin arbetsgrupp enligt särskilda instruktioner.

KSAK tänker sig vidare möjligheten att kunna lägga upp serier av byggsatser till en eller ett par typer av sådana småflygplan.

Genom att systematisera arbetet, genom att redan från början försäkra sig om att konstruktionerna är lämpliga för amatörbygge och genom att centralt utbilda särskilda arbetsledare, tror man sig kunna eliminera den allvarligaste nackdelen med sådan verksamhet, nämligen att arbetsgrupperna ger sig på för svåra uppgifter och saknar förutsättningar att fullfölja arbetet inom ramen för de säkerhetskrav som luftfartsstyrelsen — och KSAK — måste ställa. Det är viktigt i sammanhanget att påpeka att systemet fungerat mycket bra inom segelflygverksamheten, där en kontinuerlig utbildning av byggleddare pågått under många år. Där förekommer visserligen inte längre någon nybyggnad, i varje fall inte i större utsträckning, men mycket omfattande översyns- och reparationsarbeten av segelflygplan (och i vissa fall även av motorflygplan) äger ständigt rum inom dessa grupper, som finns organiserade inom snart sagt varje flygklubb.

KSAK:s generalsekretariat har börjat bearbeta frågan och hoppas att redan till hösten eller vintern kunna lägga fram ett konkret förslag såväl för Luftfartsstyrelsen som för flygklubbarna.

Man har på goda grunder den uppfattningen att intresset är tillräckligt stort för en sådan verksamhet. Men man vet samtidigt att om inte denna verksamhet systematiseras och hålls i någorlunda strama tyglar, så kan den andra villan bli värre än den första. Flygsäkerheten är nämligen under inga förhållanden eftersattas.

Yen

CUB OCH SPORT

Lågsniff! Ja, verkligen lågsniff. Inga kompromisser, ingen meter extra här och var för säkerhets skull.

Den lilla Cuben med den 65 hästars boxmotorn spinnande som en strömmingsmått katt susar fram över gårderna i grästopphöjd, gör små märkliga lyft över stengårdsgårdarna, rasar in med god fart — det går undan tycker man på den här "höjden" — i ett prång mellan två skogsdungar. Gör en vertikalsväng — fortfarande på grästopphöjd — inne i prånget så jag ett ögonblick funderar på om vi verkligen ska komma runt utan att dra med de närmast stående tallarna i fördärvet. Vi klarar dom med flera centimeter...

Ut ur prånget alldeles intill en skogsriddå. Vi lyfter över en stor sten, glider under en telefonledning, går ut mot en ensam björk ute på ett fält. Där gör vi en vertikalsväng åt höger och flyger rakt mot en annan skogsdunge med resliga och granna furor pekande mot skyn. Vi kommer närmare dem med god fart, fortfarande på lägsta höjd.

Jag tänker på att Rune Glad i framsits, som har ansvaret för det här äventyret, visserligen inte är någon tjockis men i alla fall ganska välnärd och troligen skulle våga jämnt med mig om jag placerade mina cirka 90 kg i ena vågskålen och Rune i den andra. Jag tänker också på att vi i alla fall bara har 65 hästar i nosen, att furorna verkligen är vackert resliga och att vi är tusan så nära dem nu — fortfarande i brösthöjd som det visst heter på skogspråk.

Just som jag får en känsla av att vi skall till att rusa rakt in mellan stammarna och nästan börjar höra hur det låter när först vingarna skolas av och sedan Cub-kroppen och vi hasar fram genom enriset för att slutligen stanna med en smäll mot en tallstam eller en sten, då drar Rune spaken i magen och Cuben lyfter i det närmaste lodrätt mitt framför skogen. Flyger i höjden som om det vore frågan om en månnekt. De gröna tallkronorna sjunker bort under oss.

Cubens nos pekar ihärdigt mot himlen och jag undrar verkligen hur länge detta skall gå innan vikningen

ko
nir
öve
Ru
kän
dy
rid
stri
på
ka

F
leri
det
säk
vet
från
flyg

SPORTFLYGARE I ARTILLERITJÄNST

Flygrevyns Yen har besökt en av arméns kurser för blivande artilleriflygare och berättar här om hur sportflygarna kan bli en nyttig länk i försvaret

kommer. Men det kommer ingen viking. Sedan sistaunset av kraft och överskottsfart har utnyttjats släpper Rune så vackert ner nosen — det känns skönt — och i nästa ögonblick dyker vi på öronen ner bakom skogsridån igen, ner i höjd med de enstaka strån av fjolårstimotej som finns nere på gårdet, och fortsätter den lustiga leken.

Rune Glad demonstrerar hur artillerieldningsflygning går till. Han gör det påtagligt, suveränt och med en säkerhet som förblufar, trots att man vet att Rune är specialist på gebitet från bland annat sina år som pudersflygare hos Jordbruksflyg.

Artillerieldledningens teknik i det här fallet är att i samband med skott dyka upp snabbt, observera nedslagen, rapportera och försvinna bakom skydd igen för att vara beredd på nästa salva. Ev. jakt söker man komma undan genom "kringelflygning" på lägsta höjd.

Anledningen till demonstrationen är att ge mig ett begrepp om vad en artilleriflygare skall kunna för att anses kvalificerad. Artilleriet har just haft inne en kull sport- och privatflygare för att lära dem de första grunderna på detta område, och det är därför Flygrevyns medarbetare besöker ett "snett", "krokigt" och tu-

vigt fält i närheten av N. Åsums kyrka och A3 utanför Kristianstad en blåsigt och kall april dag.

På detta "krokiga och sneda" fält, som gjorts ännu mindre välkomnande för en flygare genom att man markerat längden till endast 100 m och bredden till kanske 40 m med hjälp av enbuskar och därtill satt upp en 3—4 meter hög mask av buskar i fältgränsen på läsidan, dansar nu Cubar ner i ström, drar på och går om, flyger in, vingglider, hänger i motorn och bär sig åt på alla de vis för att komma ner på rätt ställe. Och kommer ner också.

Spakryckare är de 15—16 stycken förhoppningsfulla sport- och privatflygare som är kvar efter gallring av en kull på 20 som armén och artilleriet tagit in för att ge dem första grunden för utbildning till artillerieldningsflygare. De som klarar sig igenom den första hårda skolan kommer sedermera in på en fortsättningskurs, där de ska trimmas upp att bli om möjligt lika skickliga och fräna i gemet som Rune Glad, förste flyglärare på denna skola.

Detta var den tredje kurs som armén anordnade och det hela får väl fortfarande betraktas som försök.

På den stora bilden till vänster gör en 65 hästar Cub en typisk "artilleri-upptagning" under kursen i Skåne — men än så länge är det en av lärarna som spakar. Grupp bilden nedan visar större delen av lärare och elever. I mitten kurschefen löjtnant Gunnar Bergren och mitt emot honom förste flygläraren på kursen Rune Glad. Det stora fältet som syns bakom Cubarna används inte under kursen, utan bara en tuvig bit alldeles intill en skogs-dunge som börjar ungefär där fotografen har stått som tagit bilden



Chef för kursen var löjtnant Gunnar Berggren, som själv gått igenom flygutbildning och på kort tid skaffat sig 75 flygtimmar och således börjar begripa ganska bra vad man kan begära av en flygare.

Förste flyglärare var som sagt Rune Glad, som till sin hjälp hade sju andra flyglärare, varav 4 från Jordbruksflyg, vilken firma också ställt de 9 små-Cubarna till disposition.

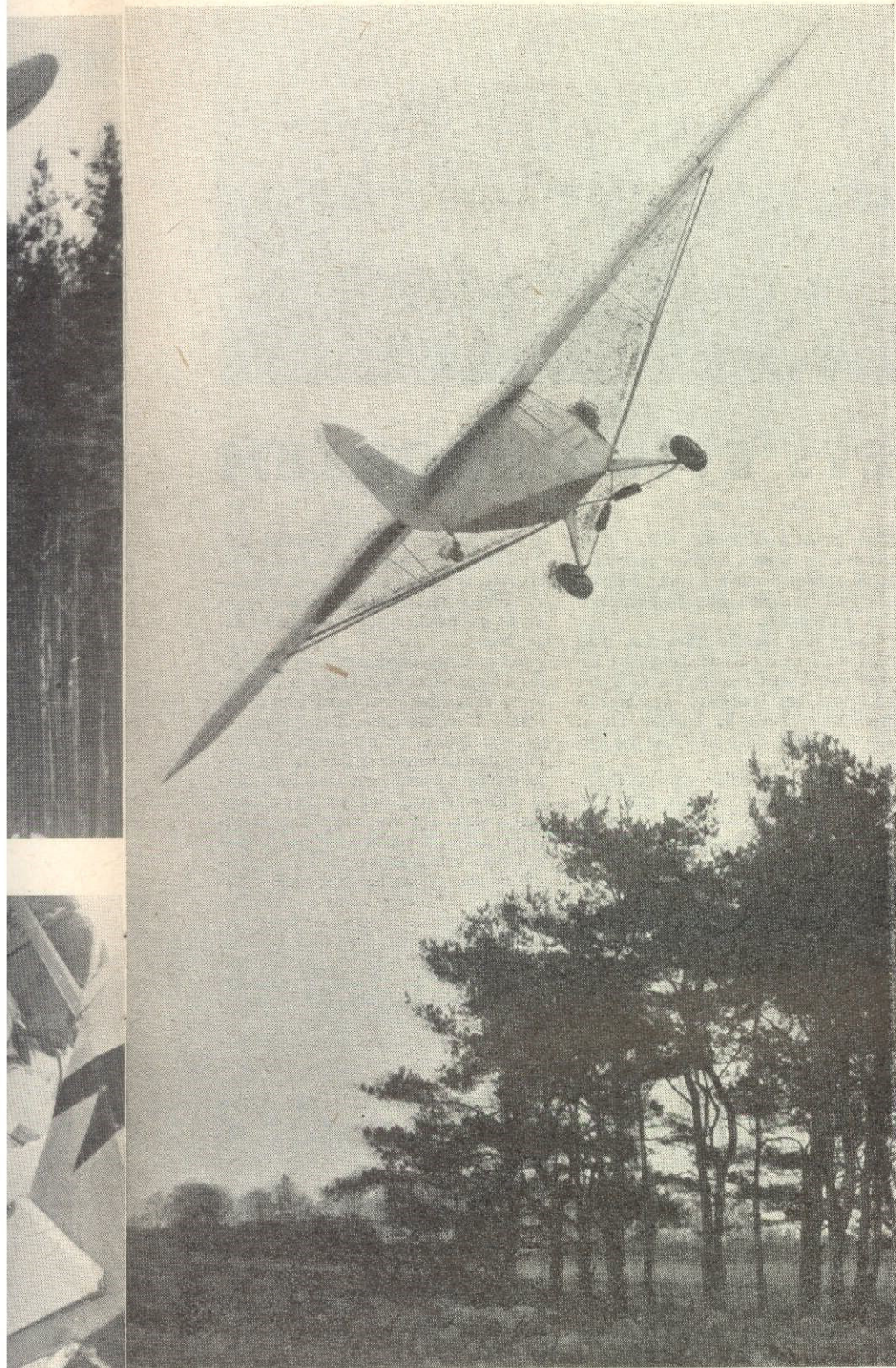
Denna kurs avsåg att trimma upp förarnas allmänna flygkunnande, lära dem landa och starta på små och usla fält, precisionsnavigera osv. Nästa kurs blir en påspädning med betydligt mer avancerade övningar. Hittills har en sådan fortsättningskurs arrangerats — med gott resultat.

Eleverna i denna kurs var sport- och privatflygare hela högen, som förklarat sig villiga att ta flygarjobb hos armén. De kallas in till repövning på vanligt sätt, går i arméns grå uniform (med en bra flygdräkt ovanpå under tjänst i luften).

I den här kursen fanns det flygare med 1 000 timmar i flygdagboken och det fanns folk med bara drygt 100 timmar. De flesta hade väl 300—400 timmar. Men flygtiden är inget direkt utslagsgivande mått på flygkunnandet ansåg lärarna.

Löjtnant Berggren, som också basar





Ovan och uppe till vänster ett par demonstrationsbilder från kursen. Längst till vänster har kurschefen Gunnar Bergren bänkat sig bakom Georg Samuelsson från Karlskrona för att kolla honom under ett flygpass. Närmast till vänster ser vi förste flygläraren Rune Glad pyssla om eleven Torgny Söderström som i det civila är verkmästare i Husum

för arméns flygmekanikerskola inrymd hos Jordbruksflyg i Alunda i Uppland (visste ni förresten att det fanns en sådan skola, som utbildar värnpliktiga till flygmekaniker på Cub speciellt för eldledningsflyget?) tycker att det varit alla tiders elever. De har varit intresserade av att lära sig, det är moget folk och samhörigheten mellan elever, kurschef och lärare har varit den allra bästa.

Men flygningen behöver slipas av åtskilligt, säger Rune Glad. Eldledningsflyg kräver precisionsflygning. Man skall kunna ta ut allt av flygplanet, man skall kunna starta och landa på snart sagt vilken liten plätt som helst, man skall känna flygplanet, vara ett med det.

Den där första finslipningen tar normalt de 25 flygtimmar som är anslagna till en sådan här kurs. Med några undantag har det just inte varit något att anmärka på i fråga om flygningen — några har måst gallras bort — men i många fall har det varit ganska illa beställt med navigeringskunnandet. Så på den punkten har en hel del av eleverna i kursen haft besvärligheter. Det kan sportflygarna lägga på minnet, de som tänker söka till ev. kommande artillerieldledningskurser. Ett råd: Flyg efter karta, öva er i finnavigering. Det har ni nytta av inte bara om ni tänker försöka er som artillerist.

Hela denna förberedande kurs har flugit lilla Cuben med 65 hk motor. Fortsättningskurserna avser man emellertid att flyga på Super-Cuben med ungefär dubbelt så kraftig motor och således med avsevärt större marginaler just för det här jobbet.

Man kan nog säga att dessa artilleriflygkurser tillsammans med den skogsbrandsövervakning som en del flygklubbar får försöka sig på i år (efter Gävle-klubbens lyckade premiär i fjol) utgör de första konkreta resultaten av ansträngningarna att göra sportflyget nyttigt. Man kan kanske räkna med att — om erfarenheterna blir goda och detta beror inte minst på sportflygarna själva — en fortsättning följer och att vi så småningom på allvar kan tänka in även småflyget i samhällsnyttans tjänst.

Att det kan vara trevligt framgick inte minst av den glada stämning som rådde vid artilleriflygkursen i Skåne. Samtliga elever tyckte det hela var skojigt, och de ansåg också att de fick lära sig massor av flygning. Mer kommer de att få lära sig.

Yen



SPORTFLYGETS EVIGA PROBLEM

Småflyget har problem som man inte kommer över i en handvändning. Det vi i dag kallar privatflyg kommer väl så småningom — liksom i USA — att utvecklas till ett tämligen omfattande firmaflyg i samma mån som markorganisationen förbättras och det reguljära trafikflyget ökar i omfattning. Här kan man spåra en ganska tydlig utvecklingslinje som ger vissa förhoppningar.

Men när det gäller det rena sportflyget — eller skall vi vara djärva nog att kalla det *ungdomsflyget* — ser det inte lika förhoppningsfullt ut. Vad vi menar med ungdomsflyg är den verksamhet som ger utlopp för det — mycket stora — flygintresse bland framför allt ungdomen som onekligen finns i vårt land, men som av olika skäl inte har fått tillfälle att blomma ut. Detta intresse är en tillgång som bör tillvaratas.

Problemet koncentrerar sig huvudsakligen kring materielfrågan. Visst finns det materiel att köpa men priserna ligger så högt att en sportflygare av i dag inte kan betala dem — inte minst av den anledningen att utnyttjningsgraden blir för liten. Därför blir ingenting köpt annat än i undantagsfall. Detta har till följd att det materielbestånd som funnits sakta men säkert krymper ihop. Flygplanen är gamla och oekonomiska. Flygarna mister efter hand intresset genom att allting blir besvärligare — och dyrare. Flygfrekvensen sjunker.

Om vi inte finner en lösning snart kommer ungdomsflyget att självdö. Vilket vore till mycket stor skada inte bara ur flygisk synpunkt utan också ur social.

Vi måste börja med materielproblemet. Vi måste förmodligen försöka få fram materiel — flygplan — som är billiga i anskaffning och billiga i drift för att få en ökning av flygfrekvensen till stånd. Antagligen

måste man åtminstone tills vidare bortse från annars viktiga synpunkter på rationell drift, kanske i första hand bekvämlighet och jämförelsevis höga hastigheter.

Under den senaste tiden kan man spåra tendenser till ett nyvaknat intresse just i den riktningen. Och det tycks som om fransmän, tyskar och amerikaner skulle ha kommit längst i det avseendet. Man urskiljer här olika linjer.

Amerikanerna odlar ganska flitigt amatörbygget men på ett sätt som nog blir svårt att överföra till svenska förhållanden. Genom tillgång till ett stort sortiment av redan luftvärdsdiga detaljer i standard kan den amerikanske amatörbyggaren dels få en mängd viktiga detaljer till sitt bygge utan större besvär, dels kan han få dem till lågt pris. Amerikanen har dessutom avsevärt större tillgång till besiktningsmän och kontrollanter och slutligen medger de amerikanska bestämmelserna större frihet — låt vara inom en fastställd ram och så länge det bara är frågan om s. k. experimentverksamhet.

Fransmän, tyskar och engelsmän tycks angripa amatörbygget ur en delvis annan vinkel. I Frankrike koncentrerar man sig till några få av luftfartsmyndigheten godkända konstruktioner, som amatörbyggaren köper licens och ritningar till. Detta system har anammats även av en del

andra länder, främst England och Tyskland, som baserar rörelsen på de franska typerna. I Tyskland tillhandahålls även fabriktillverkade byggsatser av dessa typer till relativt låga priser.

Amatörbyggeverksamheten börjar få allt större omfattning och är tydligen någonting som man får räkna med i fortsättningen. Det är därvid av vikt att fastslå att denna nya rörelse inte har mycket mer än det stora intresset gemensamt med den gamla "lopp-febern" för ett par decennier sedan. De ansvariga myndigheterna har lärt sig mycket sedan dess och om verksamheten hålls i tillräckligt strama tyglar behöver man knappast befara alltför svåra snedsprång. De nya franska typerna är konstruerade av erfarna flygtekniker med tanke på att de skall byggas av amatörer. I Tyskland börjar även förekomma serietillverkning i småverksstader av billiga sportflygplan.

Som en orientering vill vi i det följande ge några exempel på vad som åstadkommit i Tyskland under den senaste tiden. I det fallet vill vi också hänvisa till artikeln om "Sperling" i förra numret av Flygrevyn. Vad vi här avser är dock främst fabriksbyggda småflygplan, av vilka en del kommer att säljas i byggsatser. Vi skall också ge ett par franska exempel. Den amerikanska glimten på slutet kan möjligen utgöra ett halmstrå för de mer avancerade privatflygare som börjat förlora hoppet på att kunna komma till rätta med kombinationen sjö- och landflyg.

Tyska lättviktare

Om vi skall tala om luftens lättviktare, mopeder eller folkflygplan i sammanhanget är egalt, men tyskarna tycks ha kommit till den uppfattningen att segelflyget är en smula dyrt och besvärligt för dem som bara

Kan sportflygets materielproblem lösas efter tyskt, franskt eller amerikanskt mönster? Flygrevyn lämnar här en orientering som kanske ger de modfärdiga nytt hopp

vill vara i luften och inte har det där riktigt gourmetiska sinnelaget och uppfattar segelflyget som en sällsynt högt kvalificerad sport i samma klass som seglingen i förhållande till motorbåtsåkandet.

Hur som helst så har på senaste tiden en rad konstruktioner av s.k. motorseglare sett dagens ljus i Tyskland och frågan är om man skall kalla dem för segelflygplan med motor eller motorflygplan som kan segelflyga.

Oss emellan sagt så är det i de flesta fall fråga om makapärer som är dåliga både som segelflygplan och som motorflygplan, vilket emellertid inte hindrar att man måste försöka se anledningen till strävandena och uppskatta dem -- ja, till och med vara tacksam för dem.

RW 3 är en sådan tingest. Den är konstruerad av ingenjör Fischer i Porz-Westhoven och är ett fribärande helmetallplan för två personer och med en spännvidd av 14,8 m. Det har ett infällbart noshjulställ som är så konstruerat att landning i svår terräng kan ske på en skida. Motorn sitter i kroppen bakom tyngdpunkten och driver en propeller som placerats i en spalt i fenan. Vid kupering av motorn stannar propellern lodrätt i den spalt, vilket gör att propellermotståndet vid segelflygning har kunnat nedbringas avsevärt.

Konstruktören avser att lansera tre versioner av RW 3, som efter vad vi kunnat utforska befinner sig under utprovning. Versionen A 1 är försedd med en 40 hk tvåtaktsmotor medan A 2 utrustas med en 55 hk Porsche-motor. A 3 är inte avsedd för segelflygning och har kortare vingar (10



"Moraa", d. v. s. Doppelraab med motor, på en tysk flygdag förra året. Vinjettbilden på vänstersidan är en teckning av RW-3 med 55 hk Porsche-motor. Lägga märke till propellern i fenspalten

m spännvidd) samt är utrustad med en 75 eller 100 hk Porsche-motor. De korta A 3-vingarna kan snabbt bytas mot längre och ger då hyggigare segelflygprestanda även åt A 3, vilken liksom A 2 är försedd med klaffar. RW 3 med 55 hk Porsche-motor lär redan vara godkänd av den tyska luftfartsmyndigheten. Första serien lär omfatta 50 flygplan som enligt uppgifter från Tyskland så gott som samtliga redan fått köpare. Leveranserna lär kunna börja i höst. Med instrument uppges A 1 komma att kosta mellan 19.000 och 20.000 kr i Tyskland. A 2 går på drygt 22.000 och A 3 drygt en tusenlapp ytterligare. A 1 uppges ha ett bästa glidtal av 22.

Trubbnosig mås

Dittmar är ett mycket känt flygar-namn i Tyskland. Redan 1953 kunde han för signaturen visa prototypen till sin motorseglare "Möve" som emellertid då enligt ockupationsbestämmelserna ännu inte fått någon motor. Men motorn kom dit strax efteråt och ekipaget lär ha gjort ett

starkt intryck på tyskt fackfolk. Att Möve kunde segelflyga hade signaturen själv tillfälle konstatera, även om det inte var fråga om någon högvärdighet.

Med en 65 eller 85 hk Continental-motor lär Möve ha fina prestanda. Serieproduktionen är upplagd av en fabrik i Kempton Durach (Carlsens-Aero) och man kan välja på en mångfald versioner.

Den ursprungliga idén, som förresten meddelades i en artikel i Looping för länge sedan, att göra Möves vingpetsar av- och påtagbara och på så sätt förvandla planet till rent motorplan resp. motorseglare har övergivits.

Den seriebyggda Möve är ett motorflygplan som har hyfsade segelflygprestanda med avlagen motor. Den lär även kunna användas för bogsering av lätta segelflygplan. Priset i segelflygversion uppges ligga på 9.500 DM och med en 65 hk Continental-motor får man punga ut med cirka 15.000 DM plus frakt och tull.

En påtaglig fördel med Möve framgår av en av bilderna; genom att lossa ett par av vingbultarna kan



Henri Dittmars "Möve" på provtur dels i luften, dels på landsväg. Kanske en lösning av hangarproblemet...?

man vrida vingarna 90 grader och hela ekipaget kan tas på släp efter en bil och parkeras hemma i trädgården efter avslutad flygning.

Spännvidden är 12 m, längden 6,5, vingytan 18,3 m² och vingbelastningen 32,3 kg/m². Tomvikten är 370 kg och maximala flygvikten 700 kg. Bränsletanken rymmer normalt 75 liter. Med 65 hk motor uppges toppfarten till 165 km/t, marschfarten till 145 km/t och landningsfarten till 60 km/t.

Möve lär vara mycket lätt att flyga och påstås starta och landa "sig själv". Landstället är mycket robust (verkar specialbyggt för Avan — eller Halmstön — påstår vår korrespondent...).

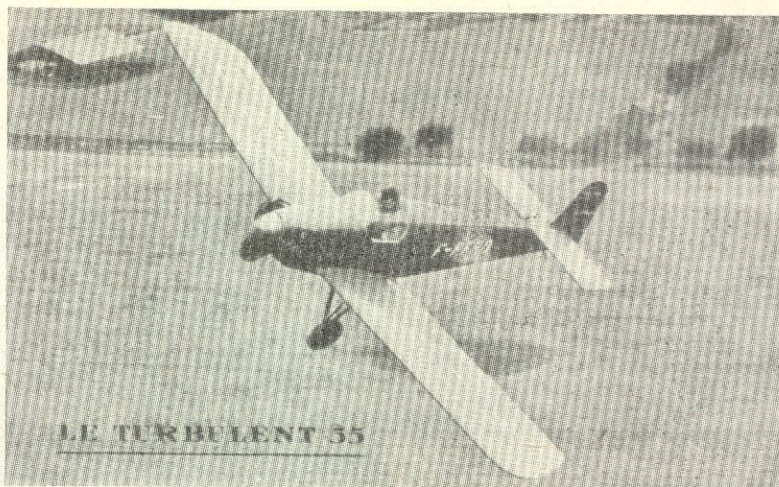
Dubbelkråka med VW-motor

Moraa kallas ett annat sportplan på den tyska flyghimlen. Namnet är en förkortning av Motor-Raab och detta i sin tur avser Doppel-Raab med motor. Segelflygplanet Doppel-Raab är inte vackert i sig själv och svågern har blivit därefter. Men denna bastard är så full av sportflyg att man måste kapitulera för den, anser FR:s medarbetare "Birger Lawrence" som sett den på nära håll.

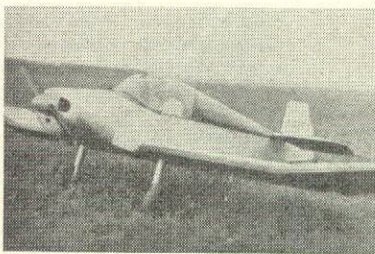
Det började med att ingenjör Alfons Pützger i Bonn gick och var så där riktigt flygsugen, ni vet. Flygsläp hade han ingen tillgång till och gamla vinschar var han utled på. Men hur skulle det vara att sätta en motor på "Dubbelkråkan" deras? Han talade med sin vän, fabrikörs Martin Neulen i Oberhausen vid Duisburg, och de gjorde en del ritningar och utkast.

En tid senare köpte Alfons en utbytesmotor till Volkswagen och ett par dagar senare satt motorn på sin plats och Motor-Raaben var i luften. Det största problemet var kylningen, men sedan luften med hjälp av plåtar letts riktiga vägar, fungerade den 30 fålar starka motorn bra.

Något fullödigt flygplan är Moraa



Le Turbulent 55 lär marscha på 120 km/t och har prima luftkonditionering...



Jodel Club (f.v.) med 65 hk Continental och täckt kabin påstås ha en marschfart av 140 km/t och tillverkas som hembygge i Frankrike liksom Le Turbulent 55

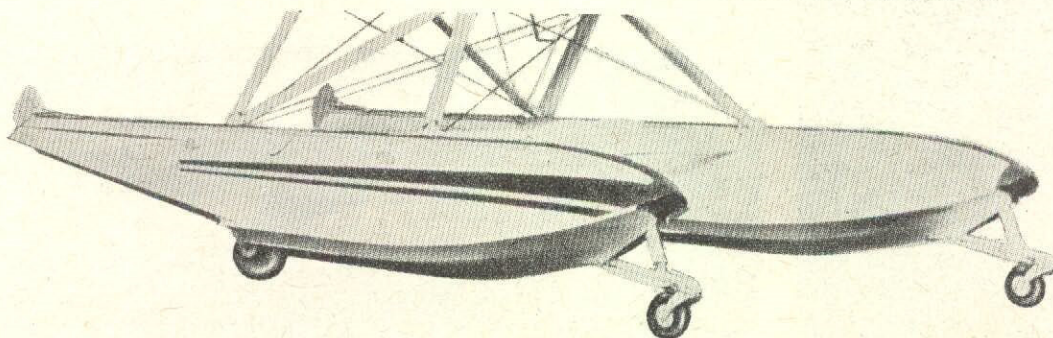
naturligtvis inte, men den öppnar stora möjligheter att på ett billigt sätt komma upp och flyga. Med två personer ombord stiger planet bara $1\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ m/s och med endast föraren det dubbla. Eftersom Raaben ursprungligen var ett segelplan går det emellertid att slå av motorn (slå inte för hårt) och utnyttja termiken.

En gång lyckades det t. o. m. konstruktören att, när inversionsbasis var nådd, starta motorn och ta sig igenom detta skikt och sedan fortsätta termiksegla igen. Vid vanlig segelflygning är Moraas bästa sjunkhastighet 1,5 och 1,2 m/s med 2 resp. 1 man ombord.

Det är antagligen termiken som hjälpt planet att komma upp till en topphöjd av 3.500 m. Denna höjd står annars i dålig överensstämmelse med ovannämnda stighastigheter.

Bensinförbrukningen är normalt 7 l/t, men genom att utnyttja termiken kan den hållas betydligt lägre. Det var detta som föranledde den kände segelflygaren Ernst-Günther Haase att efter sin flygning fråga hur mycket han skulle betala för kaset. Han hade varit i luften 3 timmar men mätarna svarade bara mot en tredjedel av denna tid. Tanken rymmer 40 liter, vilket betyder att Moraa tryggt kan hålla sig i luften

Amerikanskt försök att lösa amfibieproblemet — Edos flottörer med indragbara hjul



5 timmar, även om någon termik inte skulle uppenbara sig under tiden.

Hastigheterna är 50, 45, 90 och 110 km/t för resp. start, landning, marsch- och toppfart.

Planet är billigt, 12.000 DM ungefär, och får det "hembyggas" kan kostnaderna ytterligare sänkas.

I samtliga fall där Volkswagen- eller liknande motorer kommer till användning måste man ta hänsyn till att driftsäkerheten blir eftersatt genom att dubbla magneter och stift saknas. Detta kan i någon mån anses kompenseras genom att planet vid ev. motorstopp kan landas som ett segelflygplan på mycket litet utrymme. Men något annat än vackert väderflyg kan det inte bli tal om.

Franskt hembyggge

I Looping nr 8 talades om den en-sitsiga Jodel Bébé, som skulle vidareutvecklas och förses med starkare motor. Så har gjorts och resultatet är den tvåsitsiga (side by side) Jodel Club med en 65 fålars Continental och täckt kabin, meddelar "Birger Lawrence", som har haft tillfälle att göra några stjärtsvängar med "Cluben". Detta plan finns i ganska många exemplar i moderlandet.

De korta start- och landningssträckorna samt den relativt höga marschfarten, 140 km/t, i förening med en

driftsbillig motor bör skaffa Jodel Club många vänner. Och priset? Ja, det beror på om planet skall köpas i byggsats med eller utan motor eller fullt flygfärdigt. I stort sett kan emellertid sägas, att ett sådant flygplan inte skall behöva bli dyrare än de (vål) begagnade sportplan, som finns i handeln i dag.

Le Turbulent 55

är en annan nykonstruktion med franska föräldrar. Här har den bensinsnåla VW-motorn i original återkommit till användning. Planet är lågvingat utan mittvinge, och som framgår av fotot har föraren de allra största möjligheter att inandas frisk luft. Data och prestanda för denna sistnämnda typ: Spännvidd 6,55 m, längd 5,30 m, vingyta 7,5 m², vikt 260 kg, max.-hastighet 145 km/t, marschhastighet 120 km/t, landningshastighet 45 km/t.

Amerikanska glimtar

Skandinavisk Aerotjänsts chef, ing. Lennart Berns, kom för en tid sedan

hem från USA. Avsikten med besöket var att i någon mån råda bot på den stora bristen på flygplan i Sverige och att kunna utöka företagets flygplanpark.

Till att börja med träffade ing. Berns en del mäklare, som handlade med flygplan ungefär som bilnasarna gör affärer på Norra Bantorget. Enligt uppgift skulle deras flygplan vara i utmärkt kondition. I själva verket såg de anskrämliga ut och kunde knappast stå för sig själva (planen alltså). Efter hand fick emellertid ing. Berns under sitt letande på flygplatserna runt New York tag på bättre plan och resultatet av resan är, att en 4-sitsig Piper Tri Pacer (135 hk) nu har kommit till Sverige och färdigmonterats i Norrtälje.

Under sitt besök träffade ing. Berns 15—20 småföretagare i sin egen bransch och han konstaterade med en viss häpnad att de alla var över 50 år! Förhållandena i flygskolorna är nästan desamma; till största delen är det elever, som närmar sig medelåldern. Amerikanerna flyger för

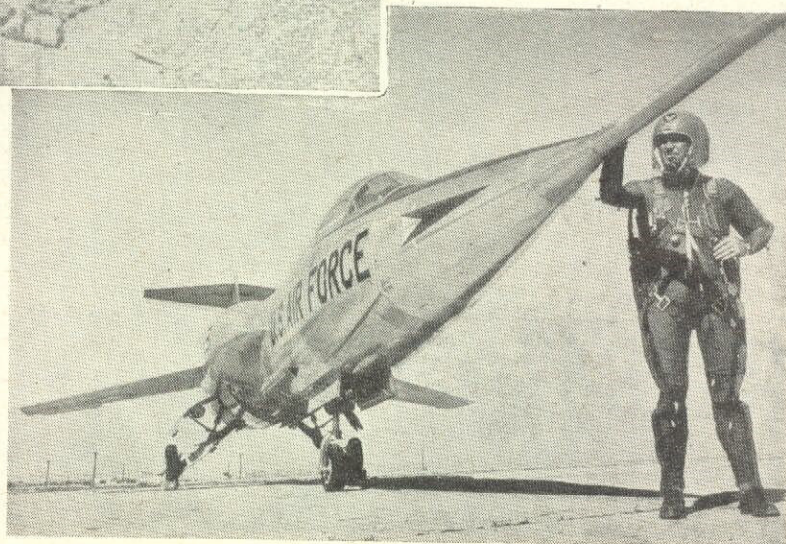
Forts. på sid. 42

De tyska sportflygarna lämnar ingen möda ospard i sina försök att komma i luften. Segelflygaren Jan Eilers från Bremen har exempelvis byggt in en 400 cc Lloydmotor (2-takt) i en Leister Kaufmann och påstår sig komma i luften med den på en startbana av 500 m och sedan marscha på 70 km/t. I termiken kuperar Jan Eilers motorn och flyger ändå, trots att bränsleförbrukningen inte är mer än 3 liter i timmen





F-104 A STAR- FIGHTER



I rak motsats till vad som brukar vara fallet har amerikanerna hållit mol tyst i årtal om det jaktplan som med dunder och brak avslöjades för kort tid sedan nämligen Lockheeds "ultrasonic" F-104 A Starfighter. I releaserna meddelades att konstruktionen betraktas som "den bäst bevarade hemligheten i flyghistorien" samt att F-104 A är världens snabbaste krigsflygplan.

Annars är det inte mycket man får veta om 104:an. Planet har korta, tunna "rakbladsvingar" med en längd av endast 228 cm från flygkroppen (spännvidd 6,68 m) medan planets längd är 16,69 m. Motorn är en General Electric J-79 — naturligtvis med ebk. Vingarna har 10° negativ V-form, landstället fälls in i kroppen. För att nedbringa landningshastigheten (och underlätta starten) har planet flaps (eller slots?) i vingframkanten, vanliga flaps samt bromsskärm. Planet är också försett med dykbromsar. Några hastighetsuppgifter lämnas inte men man kan förmoda att maxfarten ligger någonstans vid Mach 2.

Man kan också förmoda att de start- och landningssträckor som behövs är betydande samt att planet förmodligen måste "program"-flygas under start och landning.

Första serieexemplaret flög första gången i februari 1956 enligt Lockheeds uppgifter. Vi tror att det rör sig om en provserie på 10-talet plan beställd av amerikanska flygvapnet. Första prototypen (XF-104 = bilden till vänster) flög för ett par år sedan

MÅNADENS FLYGARPORTRÄTT:

Souschefen i flygförvaltningen generalmajor Bengt Jacobsson



Den som gjort till sitt levebröd att uppvakta bokförläggare med manuskript för ju tidvis en ganska kärv tillvaro. Papperet är så dyrt och sätarlönerna så höga, utgivningsprogrammet är pressat och pengarna saknas, läsekretsen vill inte ha sådant där, förresten är det värdelöst och det är väl inte på vers? — ja, bokförläggare har förstås under en bekymmersam levnad samlat ytterligare något hundratal varianter på avslag.

Tag då ett råd: gör ett försök att samla uttalanden som gjorts och omdömen som fällts av generalmajor Bengt Magnus Jacobsson, kalla samlingen "Jacobs bästa" eller så och gå till förlaget igen. Inte för att en sådan bok väl i och för sig skulle locka till ivrig läsning och skjuta i höjden bland höstens best-sellers. Men den skulle ha den — ur förläggares synpunkt — ojämförliga fördelen att vara kort. Sedan upprepningar strukits och ett antal olämpliga tryckord rensats bort av en nödvändig förhandscensur skulle resten troligen rymmas på en sida eller två. Ingen bokförläggare kan rimligen stå emot lockelsen att öka sin boklista till ett såpass billigt pris.

Bengt Jacobsson hör inte till de ystert pratsamma. Man kan inte påstå att han kantar levnadsvägen med muntra inpass. Kanske kan det rentav sägas att han är korthuggen. Matteusevangeliets lärdom att "edert tal skall vara ja, ja och nej, nej; vad däröver är, det är av ondo" är bortspilld på denne man. Ja, ja och nej, nej — det skulle för honom vara ett slösaktigt slamrande med många ord.

Bengt Jacobsson är årsbroder med seklet och företräder den gamla traditionen som säger att en son till en präst har två yrken att

välja mellan, officerens och prästens. Kyrkoherdesonen Bengt Jacobsson valde svärdssidan vilket kanske var synd för han skulle säkert ha kunnat locka åtskilliga åhörare, vem vill inte lyssna till en predikan som varar tre minuter? Men 1921 hade han nått fänriksgrad i flottan och kunde se fram mot ett förhållandevis tryggt liv fyllt av skeppsskorpor och visslingar vid reling. Men flottan behövde flygare, 1924 klarade han proven som marinflygare, fem år senare var han överförd till flygvapnet och gjorde avskedshonör för tryggheten.

Då var han redan ett begrepp, begreppet "Spetsbergs-Jacob" vilket förstas sedan länge förbleknat i de flestas minne för vem kan hålla reda på alla flygarbragder. Så det förtjänar påminnas att Bengt Jacobsson spelade en inte obetydlig roll i den svenska räddningsexpedition som skickades ut sen larm gått på försommaren 1928 att Nobiles "Italia" försvunnit i polarhavet. Han förde en av de två Hansor som först fick kontakt med männen på isen och kastade ner proviant och utrustning.

Men "Spetsbergs-Jacobsson" efterträdes snart av andra begrepp av mer vardagsbetonat fast kanske inte ofarligt slag. Man fick provflygaren Jacobsson — en orädd provflygare och en metodisk och skicklig, hans avsevärde kunnighet i tekniska ting är av tidigt datum. Man fick sportflygaren Jacobsson som flög ihop åtskilliga förgyllda bucklor. Man fick konstflygaren Jacobsson som gjorde manövrer som för den oinvigde syntes hals- och vingbrytande men som var praktiskt omsättande av teoretiska snabbkalkyler. Och man fick skolchefen Jacobsson på Ljungbyhel, en löjtnant som var litet över de 30 åren

men kapabel att utbilda folk med tyngre guld på ärm och axel. Från denna solida startbana flög han snabbt mot nya höjder där mätarens graderingar hette kapten (1936), major (1939), överstelöjtnant (1942), överste (1943), chef för flygförvaltningens materielavdelning (1944), generalmajor och souschef i flygförvaltningen (1950).

Nu svarar han för anskaffningen av flygvapnets skiftande materiel från långkalsonger till Lansen, hans roll i flygvapnets uppbyggnad har varit avsevärd genom påfrestande år. Sådant medför utan tvekan risk för miljöskador bland alla papper, det är lätt att gräva ner sig bland luntor och sedan inte hitta uppgången igen.



Men Bengt Jacobsson har ett par säkerhetsventiler. Dels har han sedan gammalt rykte som flygelegant och det förvärrar och bevarar man inte i bister konkurrens bara genom att handskas med papper. Dels är han en smula flegmatisk.

Elegant och oförfvägen flygning lärde han vid Royal Air Force tre månader 1930, en stimulerande omgivning där förbudet mot lågflygning var strängt och när man följaktligen flög lågt så skedde det över själva flygplatsen med noggrant hänsynstagande till grässtrånas längd vid höjdberäkningarna. Det var ett ställe där det var ett "tecken på oändlig lättja att bara glida kring på rygg" och där "bunt, halv looping framåt och halvroll från ryggläget var förbjudet för alla typer men utfördes rätt allmänt". Han bevarade från dessa härresande månader ett ivrigt intresse för avancerad flygning. Och en oförliten kärlek till engelsk livssyn.

FORTS.

Engelskt inspirerad är väl också vad som här benämnts flegma — man skall inte glömma bort att ordet fått en oförtjänt klandrande klang i folkhemmet, det kan också vara en eftersträvningsvärd och ibland svårförvärvad egenskap som rymmer åtskilliga kvaliteter. Sanningskärare bedömare tvekar visserligen en stund när de skall besvara frågan om Bengt Jacobsson någonsin setts springa — sen svarar de nej för de är som sagt sanningskärare. Men går han lugnt så tar han långa kliv. Och det är detsamma när man säger att han inte har vana att rusa igenom akterna, inte tränga djupt ned i arbetsproblemen. Han tar några långa kliv i stället med de två benen intuition och omdöme. Och hinner mycket utan att någon kan finna att han ansträngt sig särdeles.

Nu har han en gedigen teknisk grund att bygga på, en grund gjuten genom energiskt inlärande. Den har kommit väl till pass i det nuvarande generalsjobbet på materielsidan där han ofta skall bedöma tekniskt invecklade och dyrbara ting. Finns det färdigt att bedöma en konkret grej att ta ställning till och ta på — då går Bengt Jacobsson ofta spik med sin intuition som kompass, han be-

dömer snabbt, beslutar illa kvickt och slösar inte tid på långrandigt tal. Detta är bra och detta är uselt, det skall vi ha och det skall bort, han bedömer tekniska ting lika snabbt som han delar upp sin mänskliga omgivning i goda får och dåliga getter. Fast detta stränga bedömande sägs ha mildrats sen han fått årens mildrande överblick.

Visst händer det att intuitionen klickar och att Bengt Jacobssons snabba omdöme vandrar åt galet håll. Då skall det till bindande bevisföring för att han skall rucka på sin fastställda övertygelse. Och sådant är inte till fördel för det Jacobssonska humöret, går något honom emot blir han helt enkelt jävligt sur, djupfryst formell mot överordnade, svavelängande, sarkastisk och bitsk mot övriga. Hans ineliggande lager av oförskämtheter sägs vara imponerande i sin sortering. Det har gett honom binamnet "Sure Jacob", det är inte oförtjänt men heller inte rättvisande för denne mångkunnige man. Och har hans popularitet vissa gränser så skall också sägas att han sannerligen inte gjort ett skvatt för att få den att växa.

Men på ett område får den snabba intuitionen inte rusa iväg, det är när det luktar affärer. Hans affärsblick är skarp och energisk, hans förmåga att sätta sig in i ärendena stor och hans energi sammanbiten. Han visade det i onådens år 1940 då han skickats till USA för att övervaka de viktiga flygplansleveranserna som visade en avgjord benägenhet att haka upp sig. När kontraktet inte följdes klippte Bengt Jacobsson till, engagerade en skicklig advokat och gick till attack. Det gav god ekonomisk utdelning för Sverige. Resultatet är Saabs underjordiska flygverkstäder.

Hans kärlek till anglosachiskt livsmönster är obruten. Han är golfentusiast — förstås. Han har genom många år föredragit att med välbekämd engelsk nonchalans flyga i en gammal skinnrock där spåren av årtiondens oljor är tydliga. Han läser åtskilligt, engelsk poesi och engelsk skönlitteratur kanske helst. Han söker med förkärlek sitt umgänge i engelska och amerikanska kretsar.

Och han har förmodligen bevarat sina ungdomsårs beundran för den engelske divisionschef som han under RAF-tiden såg flyga med spatserkäppen vid sidan och den civila mössan i pannan. Hade det blivit tal om att gå till attack hade förmodligen ingen min ändrats i hans lugna engelska anletsdrag, på sin höjd hade han tryckt mössan litet djupare ner över öronen.

Bengt Jacobsson själv skulle förmodligen flyga lika oförändrat trygg och oberörd under liknande förhållanden. Fast katten vet om han skulle bry sig om att dra ner mössan.

Flyer

Det började på flygdagen i Linköping, där de båda BA-6:orna var med och som vanligt tilldrog sig stor uppmärksamhet. Per Östlund, tämligen färsk certifikatinnehavare med 46 flygtimmar i flygdagboken, blev som så många andra förtjust i BA-6 och undrade om han inte kunde få flyga SE-BXY. Det överenskomts att han skulle få flyga den på eftermiddagen från Linköping till Skå-Edeby. Strax före klockan 18 gick starten sedan Östlund fått en ingående instruktion om planet, som han tidigare inte flugit. SE-BXY ingick i en grupp bestående av Hugo Ericsons BA-6 och en Sk-12 i vilken ägaren till BXY, Erik Jonsson, befann sig.

Efter att gruppen hade passerat Stigtomta på omkring 600 meters höjd (vädret var bra) gjorde BXY en vänstersväng och gick på en kurs som avvek cirka 45 grader från färdlinjen. Strax därefter gjorde planet en 360 graders sväng åt höger med stor radi och under långsam höjdminskning ned till omkring 50 meters höjd. Under ett kort moment hade flygplanet därefter fortsatt på nordlig kurs, innan det efter viking kolli-derat med marken och totalhavererat. Föraren dödades omedelbart.

Den sannolika anledningen till haveriet, säger haverikommissionen, har varit en misslyckad nödlandning, som avslutats med överstegring och viking på låg höjd. Anledningen till nödlandningen har icke med säkerhet kunnat fastställas; dock synes motorstörning vara den mest sannolika anledningen därtill.

En brusten reglagearm

Det kan kanske vara av intresse att veta att Östlund utbildades under tiden 5 juli—23 augusti 1954 huvudsakligen på Klemm 35 och delvis på Cessna 140. Hans lärare säger att Östlund varit en god, lärdaktig, men något impulsiv elev. Första ensamflygningen utfördes efter endast 10 timmars utbildning i DK. Efter utbildningen hade Östlund flugit huvudsakligen Sk 12 och Klemm 35, alltså flygplantypen som är något tyngre än BA-6 och som inte kan anses lättare att flyga än denna typ.

Det kan vidare anmärkas att Cessna 140 är utrustad med Continental motor liksom BA-6 även om Cessna har 20 hk mer effekt. Östlund hade alltså en viss erfarenhet av Continental-motorn, som ju måste behandlas med en viss försiktighet under plané och vid risk för isbildning. Man torde kunna utgå ifrån att om isbildning uppträtt (vilket sannolikt inte varit fallet), så borde Östlund med erfarenheterna från Cessna klarat en sådan situation.

Haverikommissionen har emellertid vid undersökningen av motorn funnit att en modifiering gjorts av reglagearmen för spjället vilket kan vara orsaken till haveriet. I vissa lägen un-

Se upp vid flygning i god sikt

En amerikansk undersökning har visat, att det i USA f n händer cirka 15 kollisionstillbud i flygtrafiken per dag. Av dessa tillbud inträffar flertalet under VFR-förhållanden inom kontrollerat luftrum. Orsaken tycks vara att förarna anser möjligheterna för kollision under flygning med god flygsikt som mycket små och därför minskar sin uppmärksamhet. I verkligheten är det ju så att det avstånd på vilket ett annat flygplan kan upptäckas står i fast relation till detta flygplans storlek oavsett hur god sikt som råder.

Dessa risker har observerats överallt i världen, och i samband med en ICAO-konferens hösten 1955 beslöts, att respektive stater skulle ge förarna följande anvisningar:

1. Iakttag återhållsamhet — särskilt inom inflygningsområde — i beslut att utföra flygning enligt VFR.
2. Planlägg och utför flygningen enligt IFR om väderleksförhållandena inte är väl över vad som är föreskrivet för VFR.
3. Håll god utik vid alla tillfällen, särskilt när goda väderleksförhållanden är rådande.
4. Om ett annat flygplan kommer för nära så väl hellre än att vänta på att det andra flygplanet skall iakttä sin väjnings-skyldighet.
5. Använd luftleder, där dylika finns.
6. Öva IFR-förfaranden även vid VFR-flygning.
7. Vid utförande av IFR-flygning anteckna erhållna färdtillstånd.

VAD HÄNDE MED BA-6?

Den 28 augusti 1955 på eftermiddagen havererade flygplanet SE-BXY nordost om Bondby gård i Stigtomta kommun i Södermanland. Föraren, teknolog Per Östlund, omkom. Planet var av typ BA-6 och tillhörde Erik Jonsson i Brunflo. Han och Hugo Ericson i Tandsbyn hade byggt var sitt exemplar av typen. Ericson var med i sitt plan i den grupp i vilken det förolyckade planet ingick. Ericson ställde omedelbart sitt plan till Luftfartsstyrelsens förfogande för undersökning. Av den nu föreliggande haverirapporten framgår att konstruktionen varit behäftad med vissa svagheter

der provflygningarna visade det sig att tillfälliga motorstörningar inträffade, vilka tycks ha berott på förgasarens läge i luftströmmen. Man hade då vänt förgasaren helt om, varvid dessa störningar upphört att uppträda. Vid denna ändring måste emellertid reglagearmen för spjället förse med en bygel för att reglaget skulle kunna behållas på sin ursprungliga plats. Den ursprungliga reglagearmen hade kapats och bygeln av plattstål hade förbundits med den kvarvarande delen av reglagearmen genom hårdlödning i en V-fog. Denna fog visade sig vid undersökningen efter haveriet ha brustit.

Det är möjligt, kanske till och med troligt, att detta brott uppstått under flygningen. Om så är fallet har man frågat sig hur spjället ställer in sig (genom brottet blir det omöjligt

för föraren att reglera spjället). Haverikommissionen har låtit provköra en motsvarande motor i bock och det visade sig då att motorvarvet vid helt bortkopplad reglagearm ställer in sig på ungefär 1.400 v/min. om spjället släppes vid 2.000 v/min. Med denna motoreffekt skulle inte flygplanet ha kunnat behålla flyghöjden.

Gick det till så här?

Det finns således skäl att tro att haveriet kan ha gått till så här:

Efter en stunds flygning, då Östlund försöker hålla sin plats någorlunda i gruppen, genom ändringar av motorvarvet, upptäcker han plötsligt att gasreglaget inte tar och att motorn går ner i varv. Låt oss säga till 1.400 v/min. Detta räcker inte att hålla flyghöjden. Östlund har ingen

större rutin och det är första gången han flyger den här typen. Han vet att planet är snällt, men det hindrar inte att han blir nervös inför utsikten att behöva nödlanda med en motor som visserligen går men som han inte begriper sig på. Det är inte säkert att han genast förstår vad det är för fel.

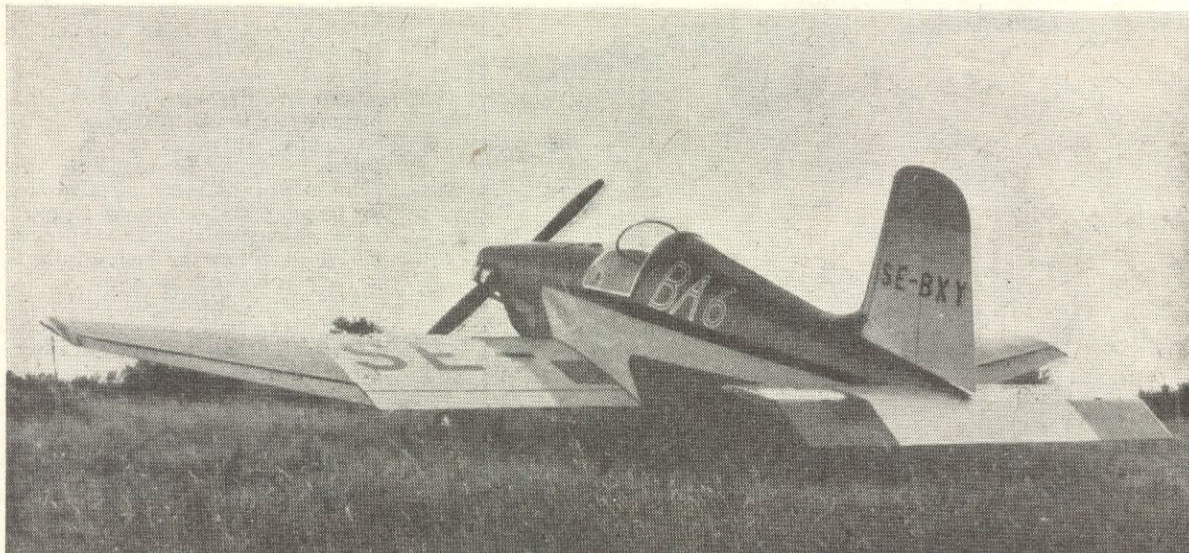
Han börjar svänga för att hitta ett fält att landa på. Han kan varken dra på eller dra av motorn och han vill inte kupa den eftersom de 1.400 varven ändå ger honom en tidsfrist.

Han blir emellertid nervös, en nervositet som tilltar allt eftersom höjden minskar. Så småningom måste han ansätta landningen. Det är då han går ut på nordlig kurs och då kuperar han motorn men tar inte med i beräkningen att han då måste hålla farten genom att doppa nosen i stället. Motorn stannar, hastigheten går ner och på låg höjd stallar planet. Föraren är alldeles för uppskärad för att upphäva stallet. Han försöker i stället instinktivt att hålla planet så länge i luften som möjligt och drar åt sig spaken i stället för tvärtom och resultatet med den snälla och beskedliga BA-6 blir en kraftig vikning som slutar med totalhaveri.

Det är inte säkert att det gick till så, men det är mycket troligt. Haverikommissionen vågar inte dra ut konklusionerna lika långt men ger dock vissa hållpunkter för dem.

Man har gjort en mycket omfattande undersökning — inte minst av flygplanets träkonstruktion. Därvid har man visserligen funnit att en del av träverket inte fyllt hållfasthetskraven samt att ett antal limfogar varit bristfälligt utförda. Detta tycks emellertid inte ha varit anledning till haveriet, säger kommissionen.

Forts. på sid. 42



GULD MEDALJÖR

Det blev en trafikflygare som fick Stockholms-Tidningens flygarmedalj för flygåret 1955 — chefpiloten hos SAS flygkapten Georg Lindow. Även om ingen direkt "bragd" föranledde juryns val denna gång, så kan man nog säga att det blir svårt att leta upp en värdigare medaljör.

Beslutet fattades av följande representativa jury: General Axel Ljungdahl, FV, överingenjör Tord Ångström, Luftfartsstyrelsen, generalerna Nils Söderberg och Paul R. af Uhr, KSAK, direktör Sven Östlund, SAS, samt representanter för Stockholms-Tidningen.

Och här ett utdrag ur juryns enhälliga utlåtande:

"Under en mer än 30-årig bana har Lindow gjort viktiga insatser inom trafikflyg, ambulansflyg och

militärflyg. Han har därvid i kritiska och svåra situationer visat prov på sällsynt flygskicklighet, stort mod och klart omdöme.

Juryn vill emellertid även understryka den betydelse han haft som föregångsman vid de svenska och skandinaviska flyglinjernas utbyggnad till ett tekniskt högtstående, världsomfattande trafiknät.

Ur Georg Lindows digra meritlista kan nämnas att han 1926 kom som ambulansflygare till Boden. Under tiden där uppe hann han att skapa sig ett synnerligen gott rykte som en skicklig, omdömesgill och djärv flygare. Många av hans upplevelser som ambulansförare är spännande som en filmthriller och hans insatser är ännu inte glömda i ödemarksområdena där uppe.



General Nils Söderberg placerar medaljen på flygarvännen Georg Lindows breda bringa vid festen i Uppsala

I början av 30-talet kom Lindow till dåvarande ABA. Under andra världskriget var Lindow en av föregångsmännen inom den svenska flygtrafiken på England. Han och Marshall Lindholm anfördes en gång av tysk jakt när de var på hemväg med en fullastad DC-3.

De båda svenskarna visste mer än väl att det var allvar när kulorna började vina. Men de höll nerverna under kontroll, var vältränade även som jaktflygare och lyckades manövrera undan tills tyskarna gjort slut på sin ammunition. En passagerare fick halsen repad av en kula. Lindow skadade tummen av ett signalskott, postsäckarna blev fulla av bly, en oljetank sköts läck, ett landningshjul skadades och skrovet såg ut som ett såll. Men planet landades på svensk mark och de bägge piloterna fick så småningom Vasaorden för bedriften.

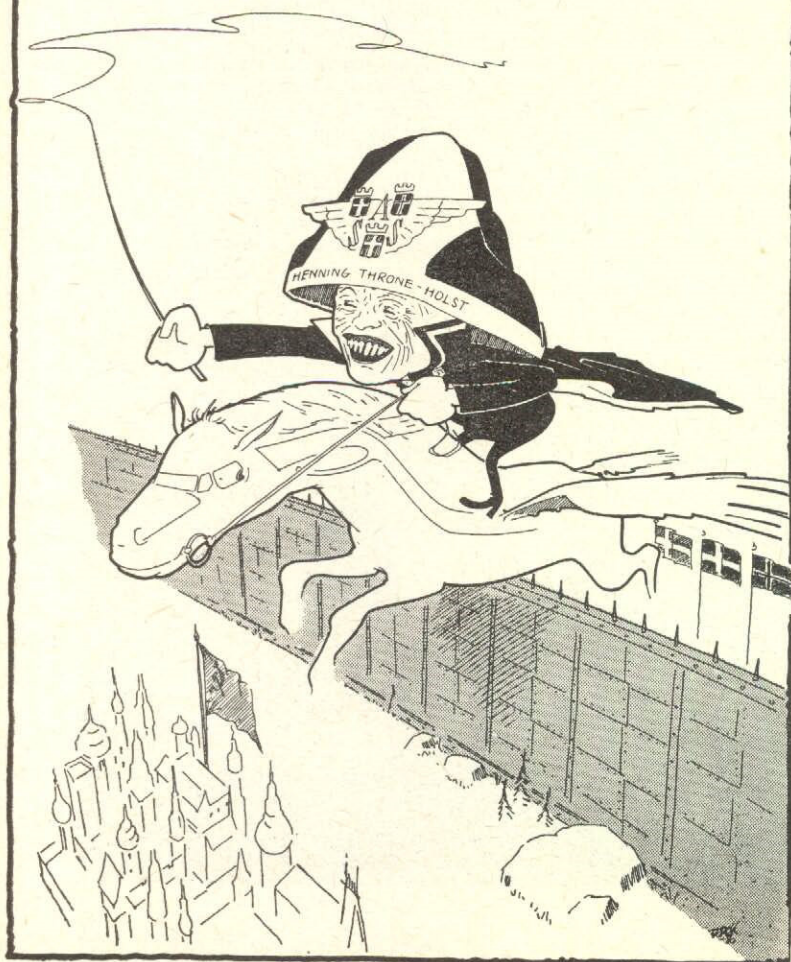
Sedan ett antal år tillbaka är Georg Lindow chefpilot hos SAS och har som främsta uppgift att rekognoscera nya flyglinjer, samla erfarenhetsunderlag för instruktioner för inflygning på nya flygplatser etc.

Georg Lindow förenar i sig den äldre pilotens mångåriga erfarenheter av flygning med allehanda flygplan under de mest skiftande förhållanden med den moderna trafikpilotens känsla för precision och säkerhet.

Medaljen utdelades vid en festlighet i Internationella Klubbens regi på Rikssalen i Uppsala slott av KSAK:s generalsekreterare.

Napoleon var för 144 år sedan nära att tränga in i Moskva men fick vända med oförrettat ärende. SAS-chefen Henning Throne-Holst har haft större framgång, påpekar "Berck" i anslutning till att Rysslandstrafiken blivit ett faktum

144 ÅR EFTER BONAPARTE





acerar
Georg
festen

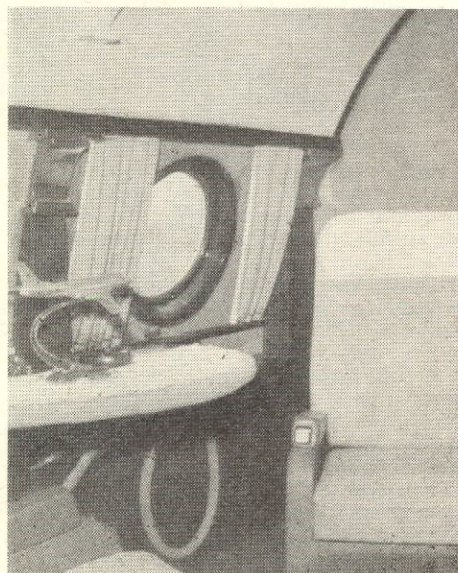
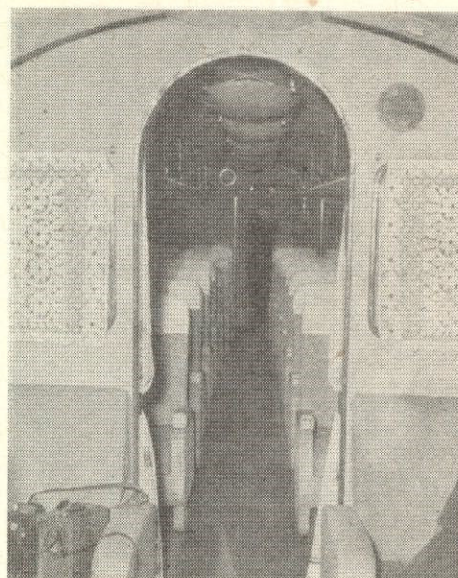
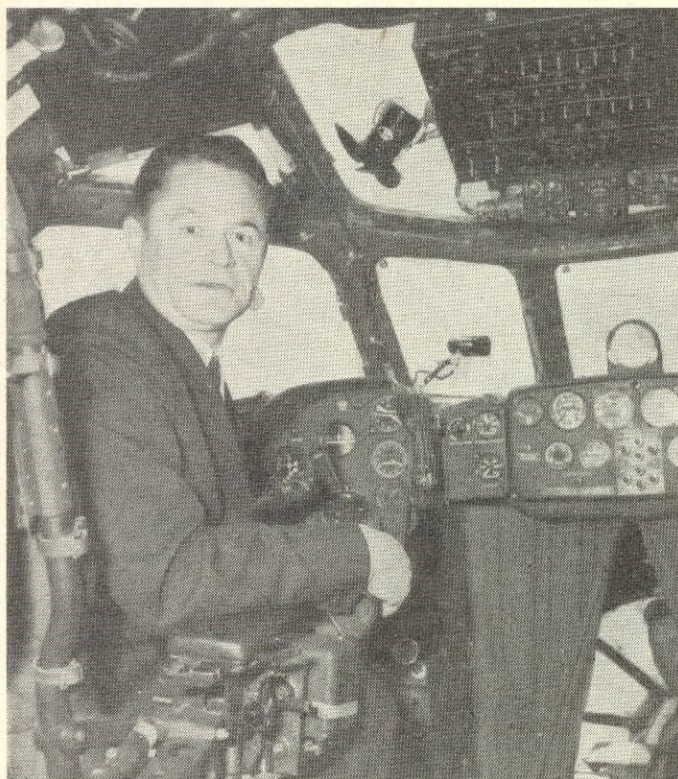
ndow
andra
före-
flyg-
Mar-
g av
med

er än
lorna
verna
även
anöv-
slut
gerare
ndow
skott,
y, en
gshjul
m ett
vensk
ck så
iften.
a är
S och
ekog-
aren-
ir in-

den
heter
gplan
nden
käs-

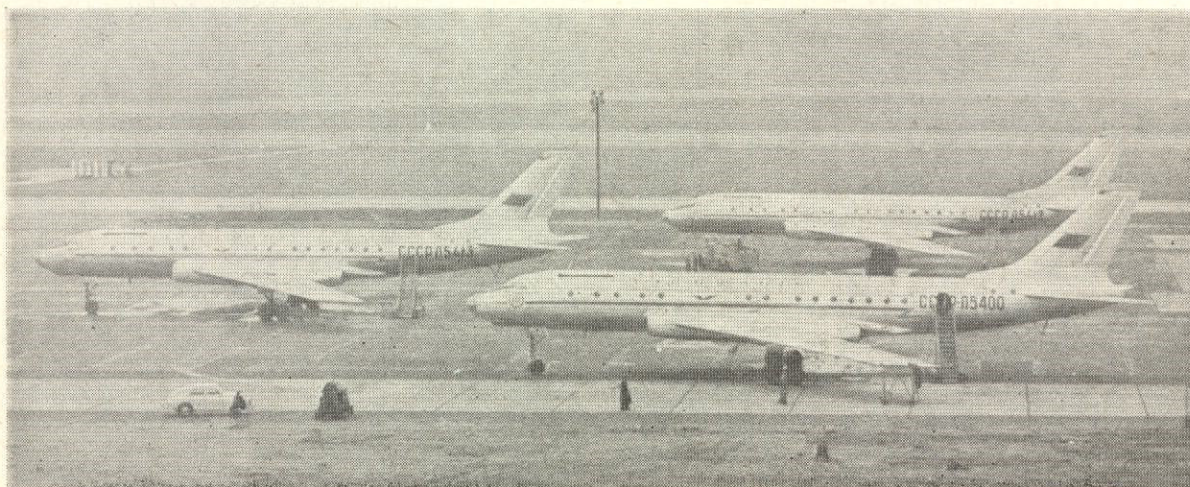
stlig-
gi på
AK:s

a att
oför-
irone-
pekar
ufiken



Tu-104

Flygrevyn är här i tillfälle att publicera ytterligare några intressanta bilder av det ryska reatrafikplanet Tu-104, som i tre ex landade på London airport för att flyga hem de ryska ledarna efter Englandsbesöket (nedan). Bilden ovan visar piloten Victor Ivanov i förarkabinen. Lägg märke till mannen längst ned till höger i glaskupolen — spanarplatsen på den militära versionen? Lägg också märke till syrgasslangarna (?) på den nedre interiör-bilden. Vi hänvisar för övrigt till artiklen i förra numret av Flygrevyn om Sovjets tunga flyg



Totalenergivariometern

"Spaktermikens" saga är snart all när totalenergivariometern införts på våra segelflygplan. Teknolog Ernst Persson på Tekniska Högskolan redogör här närmare för principen

Varje segelflygare känner väl till vilka svårigheter, som uppkommer, då det gäller att centrera sig i termik med ledning av variometerns utslag, om segelplanets hastighet inte är konstant. Nybörjare förlorar ofta sin första chans att ta sig upp, då dessa svårigheter blir honom övermäktiga. Numera kan svårigheterna elimineras, om variometern modifieras.

Kopplas variometern till vakuumanslutningen på ett venturirör, så inträffar följande. Flygning antages för enkelhetens skull utförd i ostörd atmosfär med segelplan.

1. *Hastigheten konstant.* Suget (dynamiska trycket) i venturiröret är då konstant men det statiska trycket ökar med höjdförlusten, vilket medför att luft strömmar in i utjämningskärlet i variometern, som då visar sjunkhastigheten. Anslutningen till venturiröret har alltså ej någon inverkan.

2. *Hastigheten ökar (nosen sänkes).* Suget i venturiröret ökar då med den allt högre farten och det statiska trycket ökar i takt med höjdförlusten men hastigare än i 1:a fallet. Om nu venturiröret har den speciella form, att det ökade suget i venturiröret "äter" upp den del av statiska tryckökningen, som dykningen orsakar, så kommer variometern att visa samma utslag som i 1:a fallet.

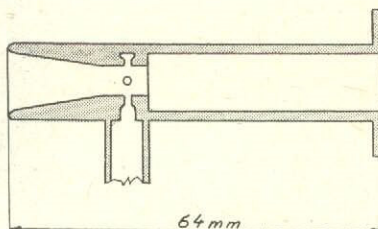
3. *Hastigheten minskar (nosen höjes).* Med samma speciella form på venturiröret blir resonemanget analogt motsatt 2:a fallet, och variometern visar samma utslag som i 1:a fallet.

Således kan hastigheten tillåtas variera utan att variometern påverkas, och detta gäller även om en looping utföres t. ex.

Ovan har antagits flygning i ostörd atmosfär, men detta antagande har bara gjorts för att lättare kunna förklara, hur anordningen fungerar. Flygning i termik innebär i princip inga förändringar, utan variometern visar nu den stighastighet, som råder om hastigheten vore konstant. Anordningen eliminerar inverkan av varie-

rande fart och fördelarna är uppenbara.

Den ordinära variometern bygger på ändringar i statiska trycket d. v. s. variationer i flyghöjden. Då lägesenergin är proportionell med flyghöjden, är alltså ordinära variometerns utslag ett mått på hur lägesenergin varierar. Det dynamiska trycket är proportionellt med hastighetens kvadrat, och då rörelseenergin också är proportionell med denna kvadrat, är alltså dynamiska trycket ett mått på rörelseenergin. När dynamiskt och statiskt tryck sammankopplas, vilket denna modifiering innebär, kommer variometerns utslag att vara ett mått



Irving's venturirör

på variationer i lägesenergi och rörelseenergi tillsammans, därav namnet totalenergivariometer. Omsättes lägesenergi i rörelseenergi såsom i 2:a fallet, gör totalenergivariometern alltså ej något utslag.

Enligt lagen om alltings besvärlighet, så inverkar snedanblåsningar och virvelströmmar mycket störande, och den vanliga formen på ett venturirör går ej alls att använda. F. G. Irving har modifierat venturiröret genom att placera en cirkulär skiva på bakre delen av röret, och resultatet lär vara tillfredsställande. En annan anordning konstruerad av H. Kendall består av två små böjda plattor placerade på vardera sidan av kroppsnosen. Variometern anslutes till hål i plattorna.

Totalenergivariometern finnes ej i svenska segelplan, och för att få en uppfattning om vilket värde detta instrument kan tillmätas vid segelflygning, finansierar därför KSAK inköpet av ett "Irving" venturirör, som kommer att provas i sommar på Älleberg och i Linköping. "Irving-röret" tillverkas av The Cobb-Slater Instrument Co. Ltd., Matlock, och kostar ca 25 kr.

REFERENSER:

1. H. Kendall: Total Energy Variometer. "Gliding" Vol. 3 nr 1.
2. F. G. Irving: Total Energy Variometer. "Gliding" Vol. 3 nr 2



Segelflygexvärldsmästaren Philip Wills har använt totalenergivariometer på sin "Sky" enligt Kendalls system



DK-INSTRUKTÖRER. Årets första instruktörskurs är färdig när detta läses. Den har som vanligt gått i KSAK:s regi och har resulterat i 10 nya DK-instruktörer för segelflyget. Chef har varit Lennart Ståhlfors med K. G. Klevstigh som biträdande. Kursen började 6 maj, slutade 2 juni och har hållit till på ett fält i Västergötland. Kranich, Slingsby, Weihe, Olympia och Baby har använts och sista dagarna också Bergfalke och L-Spatz. Gruppen framför gamla trojkanaren Ållebergs-Mothen SE-ATI utgörs av från vänster till höger: Ivan Eriksson, Gävlebygdens Flk; John Hellström, Arboga Flk; Lennart Landegren (liggande), Östra Sörmlands Flk; Lennart Grahn, Örebro Flk; Rune Enström, (halvt skymd), Borlänge-Domnarvets Flk; Lars Åkergren, Stockholms Segelflygklubb; K. G. Klevstigh (med solskärm); Göte Olsson (stående), Västerås Flk; Lennart Ståhlfors; Per Bergkvist, Kristianstads Flk; Sten Johansson, Västerbergslagens Flk; Sven-Erik Jansson, Nyköpings Flk



27 nationer 60 flygplan i VM

Årets segelflyg-VM som arrangeras av franska aeroklubben vid St. Yan cirka 300 km sydost om Paris, ser ut att bli en mäktig tillställning. Inte mindre än 27 nationer är anmälda, och trots att arrangörerna begränsat deltagarmöjligheterna för att ge alla nationer en chans, är 60 plan anmälda.

Följande nationer är anmälda: Argentina, Australien, Österrike, Belgien, Brasilien, Canada, Tjeckoslovakien, Danmark, Egypten, Finland, Frankrike, Tyskland, Storbritannien, Holland, Ungern, Israel, Italien, Japan, Nya Zeeland, Polen, Spanien, Sydafrika, Sverige, Schweiz, Turkiet, USA och Jugoslavien. Av dessa är, så vitt vi kan erinra oss, Österrike, Egypten, Ungern, Israel, Japan, Nya Zeeland och Turkiet nya i VM-sammanhang, liksom även Polen, som dock varit anmält tidigare men i sista stund lämnat återbud.

Fransmännen disponerar sju styc-

ken Bréguet 901 och lånar ut fem av dem, därav en till en av våra representanter, svenska mästaren Irve Silesmo från Örebro, och en annan till amerikanen Paul B. MacCready. Vilka som får de tre andra vet vi inte.

Fransmännens stora ess och titelförsvarare sedan 1954 Gerard Pierre ställer upp med vad fransmännen kallar Bréguet 901 S, vad nu detta kan innebära. I den flersitsiga klassen flyger fransmännen en nyhet kallad Bréguet 904, som har en spännvidd på 20 m, en flygvikt av 500 kg och ett bästa glidtal av 37!

Vår egen Pelle Persson är tyvärr tvingad att fortsätta tävla med den gamla "lappade överrocken" Weihe. Enda trösten är att han — tyvärr — nog inte är ensam om detta.

Det kan emellertid kanske också vara en tröst att OSTIV på sin konferens i samband med VM på allvar kommer att ta upp frågan om infö-

rande av enhetsplan vid VM, ett förslag som KSAK:s generalsekreterare förde fram redan vid VM i England 1954 men som då avvisades. Samtidigt som man måste erkänna vikten av att de internationella tävlingarna stimulerar till allt bättre (men också dyrare) konstruktioner, så kan man inte komma ifrån att det skulle se trevligast ut rent sportsligt om världsmästarna korades uteslutande på sina flygiska kvalifikationer och inte så mycket efter vad de använder för materiel. KSAK gjorde ett försök vid SM i fjol. Och det försöket slog väl ut. Men naturligtvis är det svårare i internationella sammanhang. KSAK kommer att följa frågans vidare utveckling med stort intresse.

*

Första världsrekordet i hastighet med segelflygplan på 300 km triangelbana har nu godkännts av FAI. Det är engelsmannen G. A. J. Goodhart som med ett plan av typ "Hirth L. O. 150" den 9 januari på en bana i Australien nådde goda 76,636 km/tim. Goodhart kommer med i årets VM.

SEGELFLYGARESS

Segelflygarna har som vanligt gjort väl ifrån sig i Ljungbyhed, där det återigen varit examen. Av dem som placerat sig främst i aspirantkursen har vi lyckats ta reda på att i varje fall ettan Lennart Fyrö, tvåan Kjell Gilbertsson och fyran Sven Borgvald gått segelflygvägen. Ytterligare en del av årets färdiga aspiranter samt åtskilliga i fältflygarkursen har prövat segelflygning före utbildningen på Ljungbyhed. Segelflygutbildningen har inte direkt gjort det lättare för dem att klara sig genom Ljungbyhedsutbildningen, men det har återigen bevisats att segelflyget har en sällsynt fin förmåga att "gallra på förhand". De som varit med i segelflygverksamheten har fått pröva så mycket att de inför sig själva kunnat klargöra om de passar för flygaryrket eller inte. Det är också av den anledningen som Flygvapnet och staten ställer medel till segelflygutbildningen. Gallringsprocenten bland de segelflygutbildade är betydligt lägre än för de övriga.

Lennart Fyrö, som nu utblidas vidare vid F 16, berättar att han började med modellflyg redan i tioårsåldern. 1953 började han segelflyga hos Nyköpings Flygklubb på Stigtomta. Han tog C-diplom det året (DK-utbildning). Året därpå tog han sitt S-certifikat och när han började på Ljungbyhed i juni 1955 hade han 15 timmars segelflygtid. Resultatet blev alltså en fullträff — etta i kursen. Tvåan Kjell Gilbertsson, som nu tillhör F 9, tycker att han haft en utomordentlig nytta av sin segelflygutbildning även rent flygmässigt. Sven Borgvald, som blev 4 i aspirantkursen och som även han tillhör F 9, tog A- och B hos Nordvästra Skånes Flygklubb i Höganäs, C- och S-certifikat i Örebro med svenske mästaren Irve Silesmo som instruktör. Han anser att det bästa med segelflygutbildningen, utöver det trevliga kamratskapet över hela landet, är vid nödlandningsövningar med fränslagen

motor, både med propellerplan och rea. Man har träning i att kunna bedöma sig ned, en konst som vållade ganska stora bekymmer för icke-segelflygarna i början, säger Sven Borgvald.

Två ettor i Ljungbyhed: t. v. fältflygare Fritz Gänslar, Norrköping, och aspirant Lennart Fyrö, Katrineholm



Skrämmande statistik

Mera som ett komplement än ett apropå till övriga artiklar i detta nr om sportflyget kan vi nämna att ett studium av beståndet av småflygplan inom landet gjorts helt nyligen, ett studium som faktiskt ger skrämmande perspektiv. En översikt av ålderfördelningen av motorflygplan som finns upptagna i luftfartsregistret ser ut så här (medtagna är inte sådana flygplan som ingår i den reguljära luftfarten eller har annan speciell användning.

Tillverk- ningsår	Flygplan med flygvikt kg					S:a antal
	1000	(varav Cub)	1001— 1500	1501— 3000	>3000	
Före 1942	92	5	2	5	10	109
1.	1942	2	1	—	2	4
	1943	27	26	6	3	39
	1944	23	21	2	1	28
	1945	9	—	—	1	10
	1946	30	6	7	1	39
	1947	14	1	14	—	30
1948	—	—	—	—	—	—
2.	1949	1	—	—	—	1
	1950	1	1	—	—	1
	1951	1	1	—	—	1
	1952	2	2	—	—	2
	1953	3	3	—	—	3
	1954	6	5	6	—	12
	1955	1	1	—	—	1
Summa	212	73	37	13	18	280

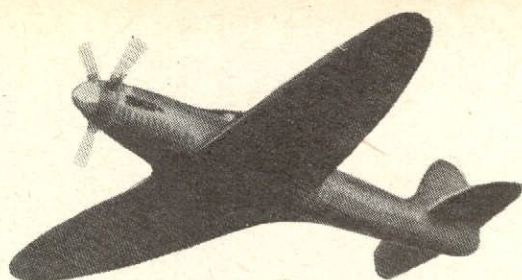
1. Varav 68 privatägda, 117 bolagsägda och 74 flygklubsägda.
2. Varav 2 privatägda, 19 bolagsägda och 0 flygklubsägda.

Vad som främst sticker i ögonen är materielens ålder. Cirka en tredjedel av dessa flygplan är mer än 15 år gamla (!). Omkring 7 % är tillverkade under de senaste åtta åren.

Undersöker man närmare typfördelningen av de 197 flygplan med en flygvikt under 1000 kg som tillverkats före år 1948, så finner man att 60 st är Cubar av olika typer, ungefär lika många är f. d. militära skolflygplan (27 Klemm och 24 Stieglitz) samt att återstoden är uppdelade på bortåt 20 olika typer, främst Auster V. En stor del av dessa har anskaffats billigt efter kriget eller från flygvapnet.

En granskning av äganderättsförhållandena visar att privatpersoner och flygklubbar så gott som uteslutande äger gamla flygplan. I annat sammanhang har framkommit att äldre småflygplan i stor utsträckning är oförsäkrade och det är mycket tveksamt om ägarna lägger undan medel för nyinköp.

Utredningsmannen frågar sig om några slutsatser kan dragas av detta. Och han svarar själv att många år till torde väl knappast den äldre materielen kunna brukas. Ersättning måste snarast planeras om inte privat- och klubbflyget så småningom skall försvinna och dö.



EN GOD START

för alla dem som vill utbilda sig till flygare, för medlemmar i flygklubbar och elever vid privata flygskolor.

En pålitlig följeslagare

för redan utbildade flygare, som kräver en koncentrerad och vederhäftig handbok.

En saklig orientering

för folk inom andra yrkesområden, som vill sätta sig in i flygväsendets organisation och teknik.

B. G. Gunnar Larsson - Åke Landin

HANDBOK I FLYGNING

Rikt illustrerad och inbunden i mjukt
pluviusinband kr 46:—

"Handbok i flygning ger i koncentrerad form vad privatflygaren bör veta om aerodynamik och flygmekanik, flygplanskonstruktioner, motorer och instrument... En liten guldgruva, även för den mera erfarna flygaren, utgör avsnittet praktisk flygning med de råd som lämnas för planläggande och genomförande av en flygning."

VINDSTRUTEN

Orientering för luftfartsverkets personal

Bonniers

Till bokhandel
eller direkt till **Albert Bonniers förlag, Box 3159,
Stockholm 3.**

.... ex. Larsson—Landin: Handbok i flygning
å kr 46:—

☐ sändes per efterkrav ☐ debiteras mitt konto
☐ på avbetalningskonto

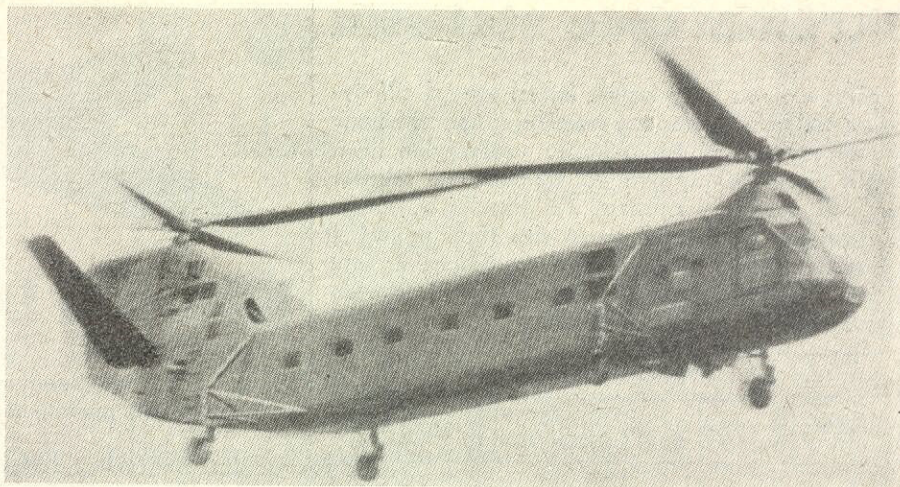
Jag önskar betala kr per månad
(minst kr 10:—)

Namn

Adress

Flygrevyn nr 6

Rysk jätte- heli- kopter med världs- rekord



För kort tid sedan meddelades från Paris att FAI godkänd två världsrekord som satts med en rysk helikopter. Vi har forskat närmare i saken och kan meddela följande delvis inte så litet imponerande fakta i saken.

Flygningarna skedde redan den 17 december 1955 (ett rekordgodkännande tar sin tid) med start och landning på Touchino-flygplatsen vid Moskva. Helikoptern har typbeteckningen JAK-24 och är konstruerad av A. S. Jakovlev, känd tidigare från Jak-serierna. Denna helikopter som rysarna — inte utan fog — älskar att kalla den flygande järnvägsvagnen påstås vara världens största och är utrustad med två motorer av typ ACM 82B på vardera 1.430 hk (enligt FAI). Dessa driver via en synkron gemensam axel två fyrbladiga rotor i tandem.

Det ena världsrekordet lyder på en topphöjd av 5.082 meter med en last av 2.000 kg, och det andra (satt samma dag) på en höjd av över 2.000 meter med en last av 4.000 kg!

Vid den första flygningen var Guéorgui Tinjakov förare och Egor Milutitchev andrepilot. Under den andra flygningen var rollerna ombytta förarna emellan.

JAK-24 visades första gången offentligt vid en flygdag i Moskva i fjol och skall nu enligt Pravda tillföras Röda armén samt sättas in i civil transporttjänst... Enligt samma källa kan helikoptern lasta två stora ryska lastbilar av typ GAZ-69. FAI:s rapport bevisar att helikoptern under alla förhållanden kan ta en betalande last av 4 ton och detta till en för helikopter ganska goda höjden av 2.000 meter.

I förbiflykten

Forts. fr. sid. 4

tiga flygmanövrer samt att även väder-radarsystemet i DC-8 kan "simuleras" i funktion.

Chefen för Link Aviation, E. Allen Williford, har utlovat att simulatören skall vara levererad och i drift innan den första DC-8:an kommer i luften, vilket Douglas meddelat skall ske våren 1958. Det torde vara första gången en simulator blir klar innan den flygplantyp den skall betjäna kommer i luften.

C-133 A provflugen

Första exemplaret av Douglas turbinutrustade lastflygplan C-133A som beställts av amerikanska flygvapnet

har gjort sin första provflygning. Planet flögs av Jack Armstrong, provflygare hos Douglas.

Affärsflygindustrin

i USA nådde rekordsiffror under första kvartalet med 1.658 flygplan levererade av de fyra största tillverkarna. Detta innebär en ökning med 54 % jämfört med samma kvartal i fjol. Cessna lär leda kvartalsstatistiken med 848 plan för sammanlagt nära 13 miljoner dollar.

Den sista Fairey Firefly

levererades härmodagen till brittiska Ministry of Supply. Totalt har 1.702 plan av denna typ tillverkats. Det var bl. a. Fireflies som vad med och

besköt Tirpitz i Norge 1944. Prototypen flög första gången i december 1941.

Hertigen av Edinburgh

invigde nyligen en stor vindtunnel i Bedford. Det märkliga med denna vindtunnel är inte att den är mycket modern, att den kostat 1,5 miljon pund eller att den drivs med en 25.000 hk elmotor, utan att den ägs och skall drivas kooperativt av en hel rad brittiska flygplantillverkare. Fartområdet ligger vid M 0,6—1,3. Under byggnad i Bedford är vidare en liten transonisk tunnel och en supersonisk tunnel för farter upp till M 3,4. Dessutom planeras en "hypersonisk" tunnel, såväl den som de övriga kooperativa.

MODELL

FLYG

REVYN

Rekorddeltagande på AKM:s lyckade pingstävlingar

Att Malmö-klubbens Vårtävling på Sövde flygfält blev en framgång av sällan skådade dimensioner är först och främst Terje Larssons förtjänst. Med fru Birgits assistans har han organiserat hela förberedelsearbetet till denna jättetävling som i år kom att inrymma även KSAK:s Vintertävling, tidigare inställd i Göteborg. Det hastigt påkallade flygplatsbytet från F 10 till Sövde innebar en extra belastning men när Malmöborna kom för att tävla med hela landets modellflygare lit hade Terje Larsson hunnit köra ut filter och kuddar från förrådet till förläggningarna. Det var bara att ta för sig och njuta av arrangemangen. Övriga medlemmar av släkten Larsson bredde smörgåsar till långt in på nätterna, allt för att modellflygarna skulle trivas.

Och var säker på att man trivdes. Pingstdagen, som inrymde VT med de klassiska int-modellerna blev kall och blåsigt. Konkurrenten var hård

och nya modellflygaräss klättrade för varje period högre upp i prislistan.

Radioflygningen kom igång fram emot solnedgången. Erik Berglund, som på egen bekostnad med far och fästmo kommer att delta i de internationella tävlingarna i Antwerpen i

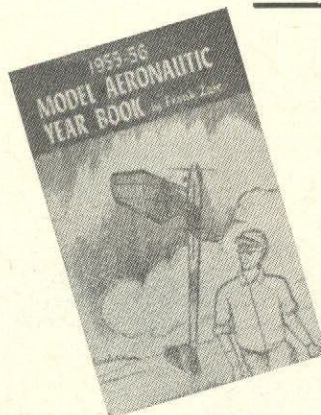
juni, vann en överlägsen seger. Garmarna Ragnar Åhman och Gunnar Kalén blev tvåa och trea.

Frågan är om inte andadagens omväxlande tävlingar gav det största utbytet. Då tävlade S-1 och G-1, då gick nybörjarklassen med segelmodeller, en festlig upplevelse med lyckliga

1955-56

MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK

av Frank Zaic



En guldgruva för varje modellflygare! 140 ritningar av världens framgångsrikaste modeller just nu, samtliga utförda efter modellflygarnas egna anvisningar — även svenska konstruktioner.

Ur innehållet:

Friflykt — radiokontroll — aerodynamik för R/C — tankar om helikoptern — G-modeller — profiler och prov — Wakefield-propellrar — mikrofilmmodeller — glidare — massor av skisser och råd från världens främsta tävlingsmodellflygare.

Boken beräknas komma i början av juni. — Men beställ redan i dag! — Upplagan är tyvärr begränsad.

Pris kr 7:85

Ingen riktigt modellflygbiten kan undvara denna bok!



SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI • Malmö 9

Sänd mot postförskott + porto:

....st. MODEL AERONAUTIC YEAR BOOK

....st. Katalog nr 11 med supplement —: 90

Namn

Adress

FR

Terje Larsson hade hjälp av sin fru Birgit i sekretariatet



grabbar som ibland nätt och jämnt syntes bakom de något större modellerna. Då provade man slutligen de båda nya tävlingsformerna P-flyg och Scramble.

P-flygningen med F-modeller gick ut på att modellen skulle hålla sig i luften 1 minut, varken mer eller mindre. Tävlingsformen, som fanns närmare beskriven i Flygrevyns aprilnummer, kommer med all säkerhet att tas upp i stor skala över hela landet. Tävlingen kräver nämligen ett relativt begränsat utrymme och kan genomföras med ett ringa antal funktionärer. Dessutom är halvskalamodellerna trivsamma. Populariteten för P-flyg torde vara given både bland tävlande och arrangörer.

Scramble har visserligen prövats tidigare men bör också tas upp i stor skala. Tävlingen avser att under 30 noggrant klockade minuter hålla segelmodeller flygande så länge som möjligt efter start med 25 m lina. Antalet starter är obegränsat. När startsignalen går får man bevittna den sällsamma synen att alla kärror på en gång stiger till våders och sedan börjar det verkliga sprinterloppet. Den tävlande måste ju illa kvickt ha sin kärra tillbaka till startplatsen för att hinna med en ny start. Scramble-halvtimmen ger en intensiv tävlingsupplevelse både åt modellflygarna och åt den glada publiken.

S-int

Resultat:

1. Gunnar Kalén, Norrköping, 813 sek.
2. Börje Magnusson, Bjuv, 708 sek.
3. Hjalmar Fries, Malmö 690 sek.
4. Per Nilsson, Göteborg, 656 sek.
5. Lennart Olsson, Bjuv, 655 sek.
6. Lars Gustavsson, Norrköping, 631 sek.

G-int

1. Charles Moberg, Göteborg, 899 sek.
2. Lennart Tysklind, Enköping, 879 sek.
3. Ragnar Åhman, Norrköping, 832 sek.
4. Lars Andersson, Limhamn, 787 sek.
5. Bengt Lundström, Göteborg, 781 sek.
6. Stellan Knöös, Malmö, 781 sek.

F-int

1. Rolf Hagel, Malmö, 861 sek.
2. Hans Friis, Norrköping, 814 sek.
3. Nils Lundberg, Hälsingborg, 810 sek.
4. Eskil Falk, Göteborg, 799 sek.
5. Härje Thunholm, Stockholm, 760 sek.
6. Rune Olsson, Norrköping, 758 sek.

S-1

1. Stellan Knöös, Malmö, 468 sek.
2. Gösta Nilsson, Östersund, 446 sek.
3. Lars Pettersson, Malmö, 406 sek.

G-1

1. Malte Blomqvist, Göteborg, 540 sek.
2. Gösta Nilsson, Östersund, 476 sek.
3. Anders Håkansson, Malmö, 456 sek.

Nybörjare

1. Göran Svensson, Linköping, 254 sek.
2. Olle Lindblad, Limhamn, 229 sek.
3. Hans-Olle Nilsson, Limhamn, 218 sek.

P-flyg

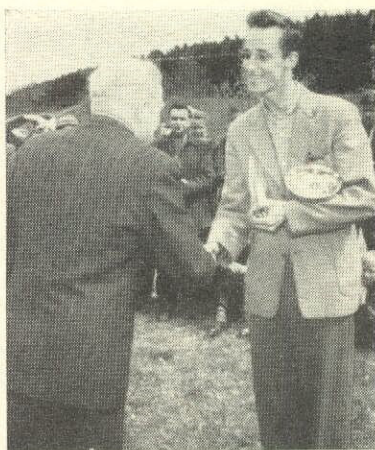
1. John Hagedal, Solna, 220 sek.
2. Terje Larsson, Malmö, 220 sek.
3. Anders Håkansson, Malmö, 155 sek.

Scramble

1. Anders Hermansson, Gamen, 984 sek.
2. Charles Moberg, Göteborg, 870 sek.
3. Ake Nordlund, Jönköping, 822 sek.

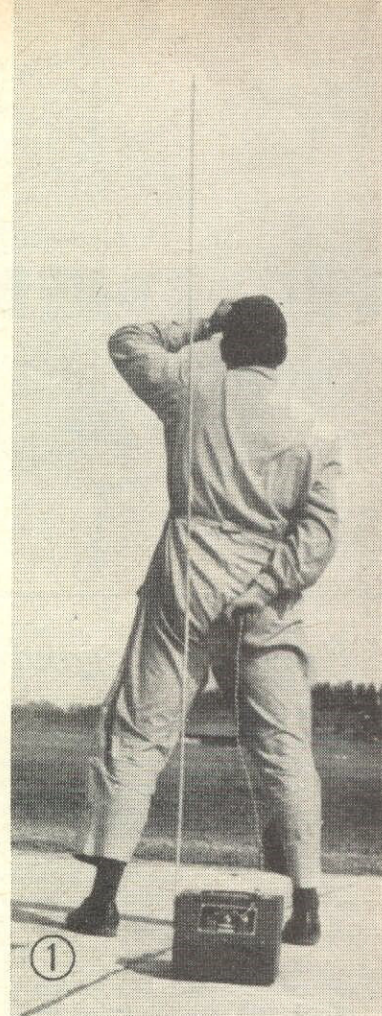
Lagtävling

1. Flygklubben Gamen, Norrköping, lag 1, 2459 sek.
2. Aeroklubben i Malmö, lag 1, 2116 sek.
3. Aeroklubben i Göteborg, lag 2, 1824 sek.
4. Flygklubben Gamen, Norrköping, lag 3, 1809 sek.
5. Aeroklubben i Göteborg, lag 3, 1591 sek.



Överst: Charles Moberg, Göteborg, segraren i G-int får sitt pris av ingenjör Wigre

T. v.: Gunnar Kahlén, som segrade i S-int-klassen, hissas av glada klubbkamrater från Gamen i Norrköping



GODA RESULTAT PÅ

International Radiocontrolled Model Society, Svenska gruppen och F-16:s flygpiökar arrangerade den 6 maj en radioflygtävling på F-16 flygfält i Uppsala. Tävlingen samlade 21 deltagare. Av dessa startade 17 — trots blåsten — och 11 genomförde tävlingen.

Segrare blev Lars Sundin, som fick 188 poäng för fina flygningar med sin Skyskooter utrustad med en ED Boomerang mottagare och en sändare av egen konstruktion. På andra plats med 168 poäng kom Erik Berglund med sin nya snygga Radio Cub. Detta plan presenteras närmare i Flygrevyn så småningom. Berglund hade en sändare av egen konstruktion och en ECC-mottagare i planet. Trea blev Gösta O'Connor, som med sin gamla beprövade "bomb", ED-sändare och Boomerang-mottagare fick 110 poäng. På fjärde plats kom Stig Karlsson med 72 poäng. Han flög en Robot utrustad med ECC-anläggning. Per-Axel Eliasson belade femte plats med 40,5 poäng. I flygplanet, en Skyskooter hade han den nya B.H.-mottagaren. (Se sid. 34.)



Res

1. I
2. F
3. C
4. S
5. I
6. A
7. I
8. U
9. F
9. C





2



3



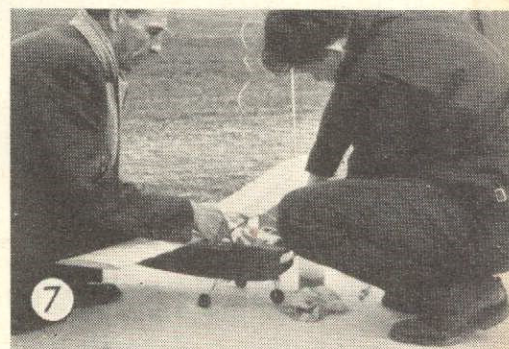
4



5



6



7

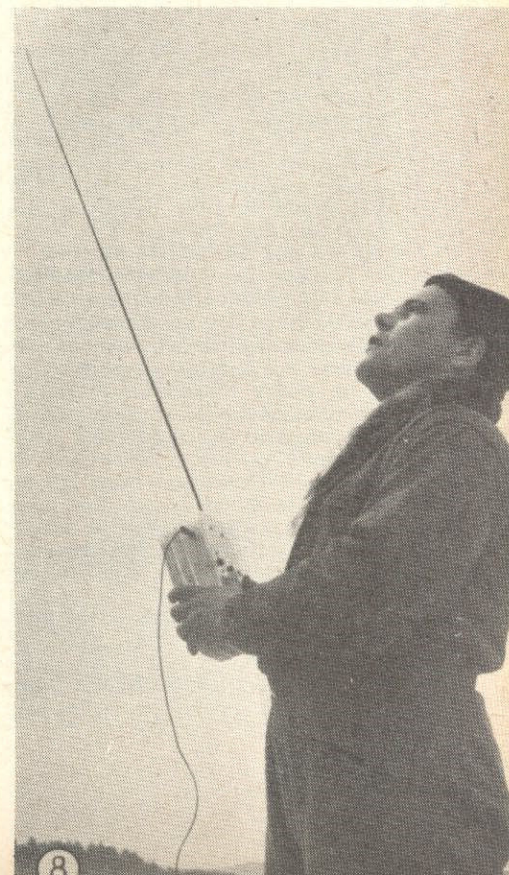
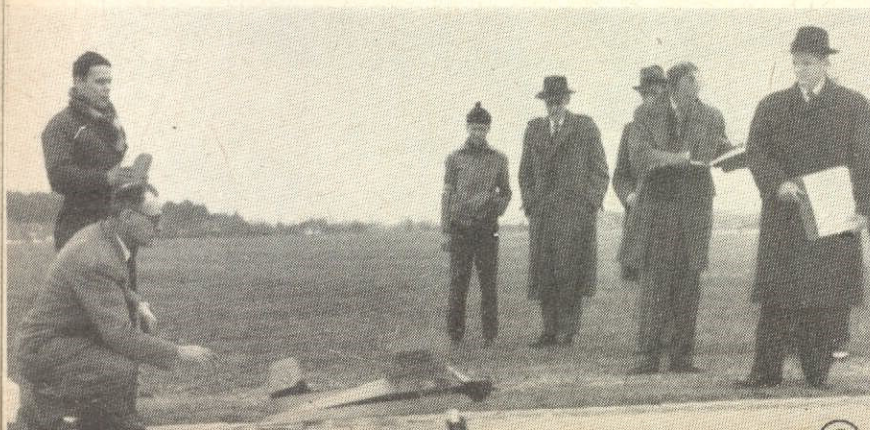
1. Sådan är min stil ... Per-Axel Eliasson spanar efter sin modell som drev i väg i blåsten
2. Olle Rosenqvist blev poänglös i den hårda blåsten
3. Taktiksnack. Gösta O'Connor t. h. och Per-Axel Eliasson
4. Rune Johansson "Termik-Johan" deltog med ett radiostyrt segelplan men blev poänglös. Här mixtrar han tillsammans med löjtnant Stig Tullberg med radion
5. Gunnar Åberg delade nionde plats med Hans Martinelle
6. Urban Rosenqvist startar
7. Segraren Lars Sundin t. h. och sexan Arne Sundin med den förras Skyskooter
- 8 och 9. Erik och Gustaf Berglund gjorde suveräna markstarter och dito flygningar med den nya Radio Cuben

ULTA T PÅ NYBÖRJARTÄVLING

d Mo-
n och
den 6
i flyg-
ade 21
17 —
nförde

n fick
t med
n ED
indare
plats
glund
. Det-
Flyg-
hade
n och
a blev
gamla
e och
voäng.
rlsson
ot ut-
Per-
s med
Sky-
-mot-

Resultat	Poäng	Sändare	Mottagare	Flygplan	Motor
1. Lars Sundin	188	Egen konstr.	Boomerang	Skyskooter	Webra
2. Eric Berglund	168	Egen konstr.	ECC	Radio Cub	Webra
3. Gösta O'Connor	110	ED	Boomerang	Egen konstr.	ED
4. Stig Karlsson	72	ECC	ECC 951 b	Robot	Webra
5. Per-Axel Eliasson	40,5	ED	B.H.	Skyskooter	Elfin
6. Arne Sundin	36,5	Egen konstr.	Egen konstr.	Egen konstr.	Webra
7. Ingmar Berglund	33 1/3	ED	ECC	Sparky	Webra
8. Urban Rosenqvist	17,5	ED	Egen konstr.	Breesy	Webra
9. Hans Martinelle	16 2/3	Egen konstr.	Boomerang	Skyskooter	Webra
9. Gunnar Ågren	16 2/3	Egen konstr.	Egen konstr.	Egen konstr.	Webra

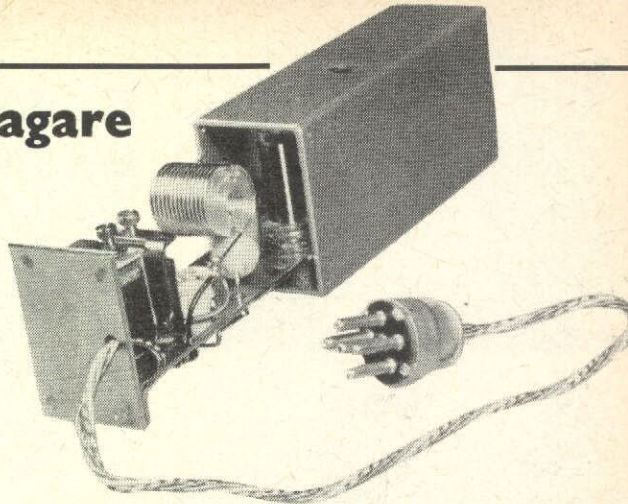
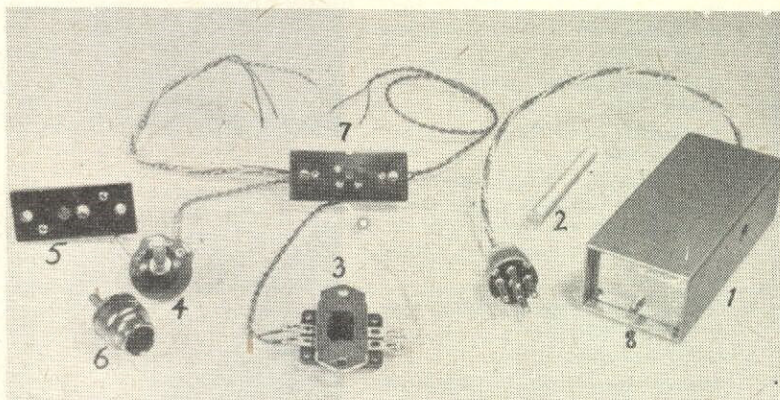


8

B. H. — ny svensk mottagare

Den första helt igenom svenskebyggda radiomottagaren för styrning av modellflygplan har nyligen kommit ut på marknaden. Den ultralätta och synnerligen välgjorda mottagaren är en svensk nykonstruktion av ingenjör Björn Hedén för B. Beckman & Co AB i Stockholm

- | | |
|------------------|--|
| 1. Mottagare | 5. Mätaruttag |
| 2. Trimmejsel | 6. Kortslutningsplugg |
| 3. Strömbrytare | 7. Sockel för mottagarens anslutningsplugg |
| 4. Potensiometer | 8. Antennuttag |



Mottagaren är innesluten i en kåpa (1) av lätt, mycket slagkraftigt material som möjliggör vattentät försegling av mottagaren om den skall användas i båt.

Samtliga komponenter är monterade på ett chassi av aluminium som fasthålls i kåpan med endast en skruv varför det är ett ögonblicks verk att draga ut hela chassit vid inspektion. Den höghögliga svensktill-

MODIFIERAD SKYSKOOTER

Ragnar Åhman, välkänd G-flygare och radioflygentusiast i Norrköping presenterar här sin nya radiomodell, en modifierad Skyskooter. Modellen är försedd med en ED Bee (senaste versionen), som monterats inverterad varför originaltanken har tagits bort och ersatts med en metalltank och avgasröret har förlängts så att avgaser och olja leds ut från kroppen.

Vingarna har förstärkts, framkanten är 7x7 balsa, balkarna 4x6 balsa. Dessutom har kryssförstärkningar lagts in mellan bakre balken och bakkanten, men V-formen har bibehållits.

De största förändringarna finns i kroppen, höjden är minskad med 10 mm, dörrarna har slopats och i botten finns en lucka där batterierna monterats. Denna anordning gör att batterierna kastas ur vid hård landning och skadar således inte modellen. Kroppens undersida är klädd med 1 mm balsa och även kabinen är förstärkt.

För att erhålla bättre kontroll i glidet har roderytorna gjorts dubbelt så stora. Stabilisatorn har förstärkts vid infästningen och liksom vingen försetts med krysstagning mellan balk och bakkant.

Mottagaren har Ragnar Åhman själv byggt och försett med ett DL 96 rör. Reläet är av svensk tillverkning och f.n. det minsta i marknaden. Kopplingen är snarlik ECC:s men med DL 96-röret har mottagaren erhållit en karakteristik liknande XFG1-mottagaren. Anodströmsförbrukningen vid 45 V 1,9 mA i vila, vid signal 0,25 mA ca 100 m från sändaren. På 800 m avstånd blir anodströmsändringen från 1,9—0,5 mA. Glödströmsförbrukningen är 50 mA. Kopplingen av aggregatet har förenklats till det yttersta. För att undvika lödning av batterierna an-

vändes batterihållare. Potentiometer saknas och det enda som synes på kroppssidorna av radioaggregatet är en strömbrytare och mA-uttaget. Mottagarens anslutning är försedd med stickpropp, varför den kan lyftas ur modellen vid behov.

Mekanismen är en ED standard som försetts med ett länksystem som överför rörelsen till rodret. Härigenom har tyngdpunkten kunnat hållas långt fram. Samtidigt har gummisnoddan till mekanismen förlängts.

Modellens vikt fullt flygklar är endast 800 gr, och lämpar sig därför inte för hårt väder.

Ragnar Åhmans snygga modifierade Skyskooter



verkade reläet (5.300 ohm) är marknadens minsta och lättaste.

Avstämningen sker via en trimkondensator med skruvmejseln (2) av plexiglas. Trimkondensatorn bildar tillsammans med den specialtillverkade spolen en högklassig svängningskrets med mycket högt Q-värde. HF-drosseln håller också mycket noggrant anpassade värden. Fyra till fem mottagare kan trimmas för var sin kanal och arbeta samtidigt oberoende av varandra inom det tillåtna frekvensbandet 26,96—27,28 mc.

Hela mottagarutrustningen komplett med rodermotor men utan batterier väger endast 115 g, därav själva mottagaren något över 50 g.

Den låga strömförbrukningen, vilket inte är det minst viktiga, är för glödström och anodström resp. 50 mA och 1,5 mA.

Kr 85: — kostar mottagaren som i sinom tid även kommer att följas av en svensk sändare.

STOCKHOLMS-MÄSTERSKAPEN

Fint väder mötte de 42 deltagande modeller som tävlade i stockholmsmästerskapen den 10 maj på Skarpnäck. Liksom förra året hade tävlingen förlagts till eftermiddagen — med första start kl 15. Klasserna var S-1, S-int, G-1, G-int och F-int och omfattade tre perioder.

Tävlingen gick bl.a. om Tyko Starks vandringspris till bästa klubb, enligt poängsystemet 5, 3, 2, 1 för resp. 1:a, 2:a, 3:e och 4:e placering i varje klass. Förra året vann Vingarna, men i år visade det sig vid slutsammanräkningen att värddklubben Nimbus tagit hem segern stort. Framför allt i G-1 gjorde Ola Granath och Bror Eimar fina insatser, som gav riklig poängskörd.

För dagens prestation svarade O. Sandahl från Nynäshamn med sin moderna S-int-modell; 492 sek. på tre starter. Nynäshamn är förresten en kommande storklubb att döma av deras senaste framträdanden. Det var en ung nynäshamnare, P. O. Sjögren, som tog hem S-1 med "Laruska" på fina 398 sek.

T. R.

Resultat

S-1 18 deltagare:

1. P. O. Sjögren, Nynäshamn 170, 48, 180, 398 sek., 2. E. Persson, Nimbus, 67, 122, 180, 369 sek., 3. J. E. Lindgren, Nynäshamn, 137, 57, 49, 243 sek.

S-int 10 deltagare:

1. O. Sandahl, Nynäshamn, 180, 132, 180, 492 sek., 2. G. Rosenlund, Nimbus, 128, 137, 102, 367 sek., 3. G. Astner, Nimbus, 104, 90, 162, 356 sek.

G-1 5 deltagare:

1. O. Granath, Nimbus, 90, 102, 63, 255 sek., 2. B. Eimar, Nimbus, 105, 39, 79, 223 sek., 3. H. Schmiterlöv, Vingarna, 5, 60, 98, 163 sek.

G-int 3 deltagare:

1. Borg, Vingarna, 153, 118, 135, 406 sek., 2. T. Rosenberg, Nimbus, 172, 83, 112, 367 sek., 3. H. Schmiterlöv, Vingarna, 180, 64, 92, 336 sek.

F-int 6 deltagare:

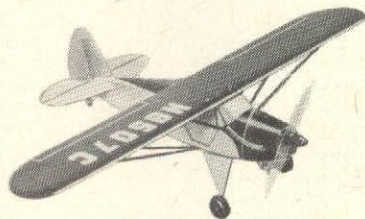
1. H. Thunholm, Vingarna, 180, 95, 118, 393 sek., 2. T. Rosenberg, Nimbus, —, 126, 168, 294 sek., 3. J. Hagedal, Solna, 50, 51, 180, 281 sek.

Klubbtävlingen om Tyko Starks vandringspris:

1. Nimbus 25 p, 2. Vingarna 15 p, 3. Nynäshamn 12 p.

FLYGDAGS IGEN!

Flyg **SCIENTIFIC:s** tjusiga modeller med färdig kropp och vingar!



AMERICAN BOY

nybörjarens och expertens träningsplan. För 0,5—1,5 cc 7:50

SECRET WEAPON

lättbyggt träningsplan för stunt eller combat. Spännvidd 60 cm. För 1,5—3,5 cc 14:50

SPIRIT of S:t LOUIS

autentisk skalmodell av Charles Lindberghs atlantplan. Lyxbyggsats. Spännvidd 65 cm. För 1,5—3,5 cc 24:50

KATALOG

med massor av plan, motorer och nya plastmodeller, GRATIS!

PIPER CUB

världsberömt sportplan. Spännvidd 45 cm. För 0,5—1,5 cc 11:50

STUNTMASTER

en läcker konstflygare. Spännvidd 45 cm. För 0,5—1,5 cc 11:50

LÄMPLIGA MOTORER!

OK CUB 0,8 och 1,2 cc
TAIFUN Hobby 0,98 cc
JAGUAR Junior 0,8 cc.

De finns i Er affär!

Annars direkt från:



SIGURD ISACSON

Lidingö 5

TILL HALVA PRISET!

TWIN MUSTANG

North American F-82. Tjusig modell som kan flygas med 1 eller 2 motorer. Lyxbyggsats med alla delar färdiga. Spännvidd 46 cm 9:75

KELLETT RACER

sportigt plan som även kan byggas till autogiro. Spännvidd 46 cm för 0,5—1,5 cc 7:25

SPORTRACER

stark, tjusig modell för linkontroll. Spännvidd 45 cm 9:75

TJUSIGA UTOMBORDARE

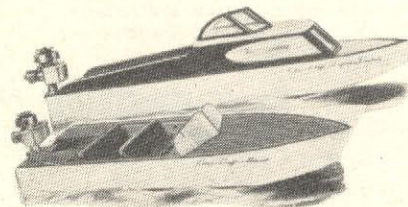
för glödstifts- eller elmotor. Med den nya "Waterama"-konstruktionen som lyfter båten över vattnet. Alla delar färdiga för hopsättning.

Chris Craft EXPRESS CRUISER

cabinracerbåt, längd 45 cm 14:50

Chris Craft HORNET

speed-racerbåt med tjusiga linjer, längd 45 cm 14:50



Pingst-speedtävling i Stockholm

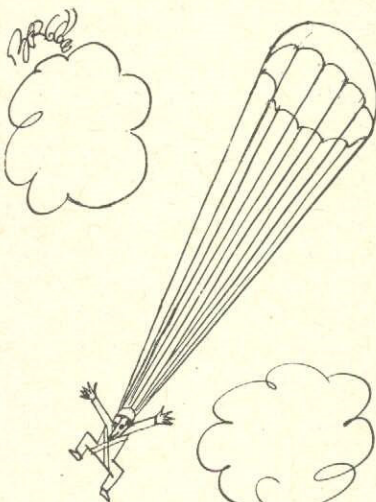
Annandag pingst arrangerade Mfk Örnarna en speedtävling i 2,5 cc-klassen. Den gällde som en uttagning till VM-uttagningarna, så att de sex bästa här och ytterligare sex från SM i höst deltar i VM-uttagningen.

Redan i första perioden flög Måns Hagberg 174,8 km/t, en hastighet som ingen lyckades överträffa. Hagberg flög med sin modell "Darrålen", som vann SM 1955. Olle Ericsson flög två gånger 169,8 km/t och blev därmed tvåa.

Standarden var varierande, men i stort sett bådar tävlingen om, att hastigheterna i SM kommer att bli avsevärt högre än nu, sedan halvdussinet flygare med Super Tigre, K & B .15 och O.S. max 1 fått perfekt trim på sina plan.

De sex som kvalificerat sig till VM-uttagningarna är:

1. Måns Hagberg, 174,8 km/t
2. Olle Eriksson, 169,8 km/t
3. Lars Bovin, 148,5 km/t
4. Christer Söderberg, 139,7 km/t
5. Charlie Enqvist, 124,6 km/t
6. Bengt Martinelle, 124,0 km/t



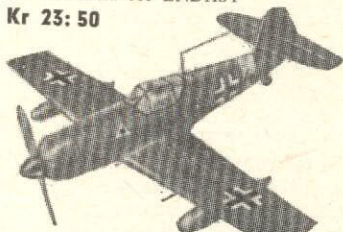
— Jag fick permiss i alla fall ...

3 förnämliga tyska linkontrollskalamodeller

MESSERSCHMITT Me 109

Spännvidd 650 mm. Exakt kopia av det världsberömda jaktplanet — för motorer 1,5—2,5 cc — jätteritning i 2 blad — färdiga spant och spryglar — konturfästa vingframkanter — plasthuv — svampgummihjul — lim — överflöd på material — allt detta för ENDAST

Kr 23: 50



Sedan april 1955 representerar vi FIRMA JOHANNES GRAUPNER, Tysklands äldsta företag i denna bransch. Vår sortering av GRAUPNERS fabrikat är den största tänkbara och alla i vår katalog upptagna varor finns för omgående leverans. Vårt mål är BÄSTA BYGGSATSER — LÅGSTA PRISER!

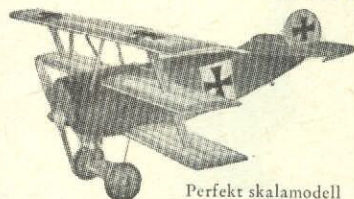
I höst utkommer vår nya stora katalog. Pris 75 öre. Gamla kunder erhåller den GRATIS!



FOCKE WULF 190

Perfekt skalamodell av det kända tyska jaktplanet. Spv. 960 mm. Byggsatsen innehåller överflöd på material, t. ex. färdiga spryglar, spant, stabilisator och fena, cellonhuv, lister, japanpapper, färdiga metalldelar för linkontroll, svampgummihjul med aluminiumnav, pianotråd, lim, spännlack, ritning och arbetsbeskrivning. För 2,5 cc motor. En byggsats av GRAUPNERS VÄRLDSBERÖMDA tillverkning utförd i finaste balsaträ. Ritningen på två stora blad. Priset är ENDAST

Kr 24: 50



Perfekt skalamodell för motorer 1,5—2,5 cc

FOKKER DR 1

Jätteritning i 2 blad, tryckta balsaflik, hjul, lim, spännlack, beklädnadsmaterial. En byggsats för finsmakaren. Spännvidd 660 mm.

Kr 18: 50

Firma ERIK LINDGREN

ÖSTANVAGEN 43 - MALMÖ

Till Firma Erik Lindgren

ÖSTANVAGEN 43 - MALMÖ

Sänd mot postförskott + porto:

☐ Focke Wulf 190 å Kr 24: 50 ☐ Messerschmitt Me 109 å Kr 23: 50 ☐ Fokker DR 1 å Kr 18: 50 ☐ Eder nya katalog (så snart den utkommer).

Namn

Bostad

Postadress FR

Linkontrolltävlingar

På Skarpnäcksfältet hölls den 13 maj tävlingar i klasserna Proto-speed och Team-int. Arrangör var Mfk Aerospeed och tävlingsledare Nils Björk.

Tävlingen i proto-speed-klassen, där man flyger speed med teamracerplan inledde tävlingsdagen. Standarden var förvånande hög och de flesta nådde hastigheter över 120 km/tim. Segraren, Sten-Åke Grahns, flög en modell med det ganska intetsägande namnet "Jaså" försedd med en Oliver Tiger-motor och en 7"×9" specialfilad propeller. Det förtjänar att nämnas att alla bättre placeringar under dagen belades av modeller utrustade med Oliver Tiger-motorer.

Team-int-tävlingen flögs för första gången efter de senast föreslagna FAI-reglerna, i vilka det bl. a stadgas att alla som flugit uttagningsheatet på kortare tid än 10 min. går vidare till en andra uttagning. De fyra finalisterna utvaljs sedan efter bästa heatets medelfart. Till finalen kom Måns Hagberg, Rolf Berglund, Kjell Rosenlund och Christer Söderberg.

I finalen kom alla planen ned samtidigt, vilket resulterade i en salig röra där Kjell Rosenlunds plan blev påkört på marken och Christer Söderbergs förlorade propellern — utan att motorn stannade! Hans modell skumpade inåt i cirkeln och trasslade sin sig i Måns Hagbergs linor med påföljd att dennes modell slogs i marken med en fart av ca 140 km/tim och splittrades i en icke ringa mängd småbitar. Kvar blev Rolf Berglund som vann på utmärkta 100,6 km/tim och Christer Söderberg, som efter propellerbyte blev tvåa.

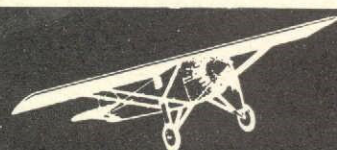
M. H.

Resultat: Proto-speed

1. Sten-Åke Grahns	25,3	24,9
2. Kjell Rosenlund	25,5	25,8
3. Måns Hagberg	26,0	26,1

Resultat: Team-int

	I	II	Final
1. Rolf Berglund	6,56	6,04	5,59
2. Christer Söderberg	5,21	5,49	7,45
3. Måns Hagberg	6,08	5,42	—
4. Kjell Rosenlund	5,45	—	—



SPIRIT OF S:T LOUIS

är en av plastmodeller-
na i världens mest detaljrika linje. Byggsats
6: 90. Se dem i Er af-
fär! Katalog 75 öre
(även direkt från Ing.
Sig. Isacson, Lidingö 5).



De finaste plast-
modellerna heter

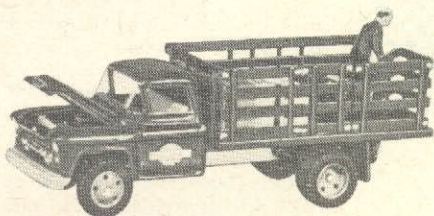
Revell

"Mästerverk i miniatyr"

Lättbyggda - Exakta - Detaljrika - Billiga - Stor sortering
NYHETER KOMMER

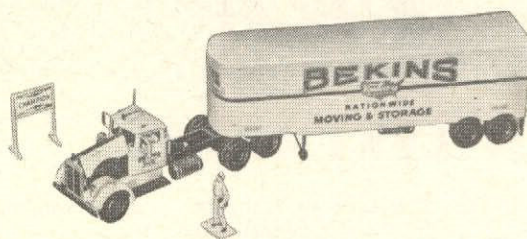
OÖVERTRÄFFADE PRECISIONSBYGGSATSER I PLAST

NYHETER:



CHEVROLET 1956, 2-tons lastvagn

Trevlig och detaljrik modell av en modern lastvagn. Öppningsbar motorhuv, last samt två figurer ingår. Pris per sats kr **6: 60**.



KENWORTH TRUCK & TRAILER

Pampig modell av en tung lastbil med trailer, massor av detaljer, figurer skylt etc. medföljer. Pris per sats kr **13: 80**.

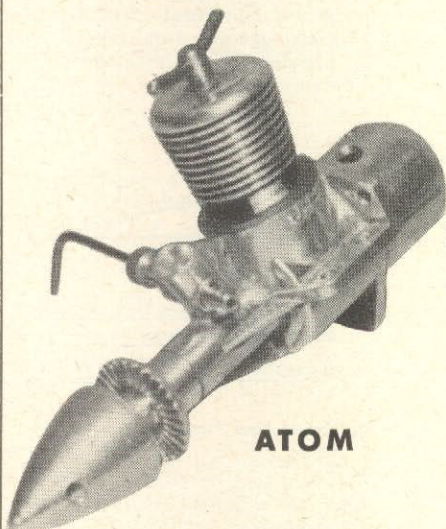
Fråga efter REVELL-satserna hos Er hobbyhandlare eller sänd efter per postförskott från oss!

Revell's

ORIGINALKATALOG 1956

Finns nu i handeln! Köp den stora eleganta katalogen jämte svensk prislista hos Er hobbyhandlare eller sänd efter den från oss, den erhålls mot insändande av kr 1:— i frimärken. Ange REVELL-katalogen på rekvisitionen!

NYA MOTORER!

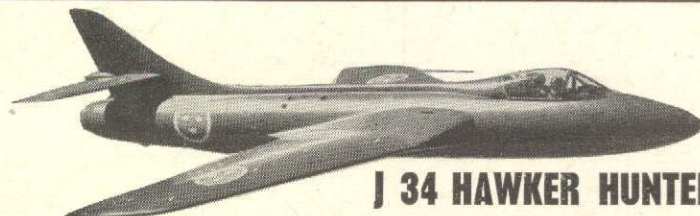


ATOM

Engelska kvalitetsmotorer med garanti. 1,5 cc diesel eller glödstift. Idealisk för nybörjare. Lätta att starta och trimma. Spinner och bränsletank av aluminium. Lätt att bygga in. Lång vevaxel.

ATOM 1,5 cc Dieselmotor 45: —.

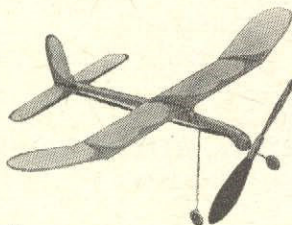
ATOM 1,5 cc Glödstiftsmotor 47: —.



J 34 HAWKER HUNTER

Skala 1: 25, spantbyggd. Spännvidd 410 mm, längd 570 mm. En spantbyggd balsamodell i bästa internationella klass. Tryckta spant, spryglar etc., färdig plasthuv, pressgjutna landningsställ etc. ingår i satsen, vidare balsa till klädseln, ritning samt bygganvisningar m.m.

J 34 Hawker Hunter, byggsats i skala 1: 25 kr **9: 85** plus porto



PUCK

Stavmodellen som alla kan bygga. Alla delar färdiga för montering. Färdigmonterad frigång. Ritning med utförliga anvisningar. Spännvidd 540 mm.

Kr **4: 50**

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48 • STOCKHOLM C



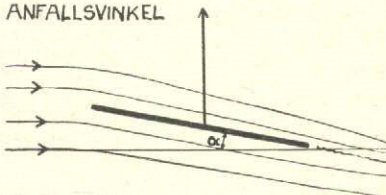
OM LYFTKRAFT

Förra gången trasslade vi med papper som närmade sig varandra när man blåste mellan dem och med papper som reste sig från bordet när man blåste över det. Vad hade det att göra med lyftkraft? Det kommer nu.

Vi börjar med ytterligare ett pappersark, styvt papper. Om man håller det i handen och för det genom luften något vridet i förhållande till luftströmmen känner man hur det vill föra handen åt något håll. Kraften som påverkar skivan kallar vi för lyftkraft om skivan är vriden så att den vill föra handen uppåt. Lyftkraften i detta fall framkallas av den vinkel som skivan bildar med luftströmmen och som kallas för *anfallsvinkel*. Fig. 1 förklarar det hela.

Vi har således fått lyftkraft genom att ge en skiva en anfallsvinkel i en luftström. Nu skall vi trola fram lyftkraft på ett annat sätt där man

ANFALLSVINKEL



PLATTAN TVINGAR
LUFTSTRÖMMEN ATT ÄNDRA RIKTNING.
DET RESULTERAR I EN KRAFT SOM
MOTSÄTTER SIG DENNA RIKTNINGSÄNDRING.
ALLSÅ: PLATTAN TVINGAR LUFTSTRÖMMEN
NEDÅT OCH DÄRFÖR VILL LUFTSTRÖMMEN
PRESSA PLATTAN UPPÅT. VI HAR FÅTT
LYFTKRAFT!

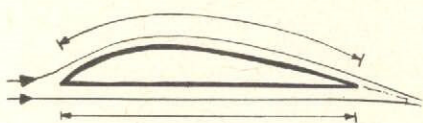
Fig. 1

får användning av kunskaperna från förra gången. Det gäller således Bernouilles lag, statiskt och dynamiskt tryck.

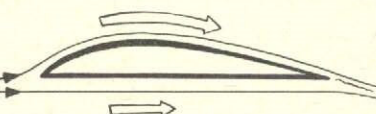
Nu har vi ingen anfallsvinkel. Vi

Fig. 2

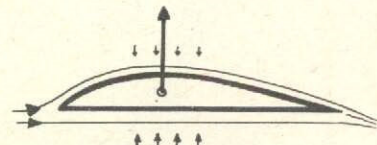
PROFILFORM



LUFTSTRÖMMEN HAR LÅNGARE VÄG
ATT TILLRYGGALÄGGA PÅ ÖVERSIDAN.
FÖR ATT HINNA UPP LUFTSTRÖMMEN PÅ...



... UNDERSIDAN, MÅSTE LUFTEN STRÖMMA
HASTIGARE PÅ ÖVERSIDAN. DÅ ÖKAR
DET DYNAMISKA TRYCKET. DET MEDFÖR...



... ATT DET STATISKA TRYCKET MINSKAR.
ALLSÅ: STÖRRE STATISKT TRYCK PÅ
UNDERSIDAN, VI HAR FÅTT LYFTKRAFT!

Allt i hobby

FLYG - BÅTAR - TÅG - BILAR - MOTORER
SOLNA HOBBY-CENTRUM
Råsundavägen 144 - Solna - 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

Stockholms Läns Mästerskap

Mfk Falkarna, Norrtälje, inbjuder klubbarna inom länet till Stockholms Läns Mästerskap för friflygande modeller på Norrtälje flygplats.

Lördagen den 30/6 kl 1400: Klass S-1, nybörjare (märkeslösa och jämf.), S-1 och G-1, 3 perioder.

Söndagen den 1/7 kl 0900: Klass S-int (50 m lina), G-int (80 gr motor) och F-int (15 sek motortid), 5 perioder.

Anmälan med startavgift (3 kr per modell) senast den 21/6 till B. Lindh, O. Tillfällgat. 5, Norrtälje. Efteranmälningar motas ej. Varje klubbns bästa i S-int, G-int och F-int tävlar om Norrtälje Tidnings Vpr.

Höganäs-VM — unik tävlingshändelse för det svenska modellflyget

Förberedelserna för sommarens största tävlingshändelse på modellflygsidan pågår för fullt. Nu är det dags att utse de funktionärer som skall tjänstgöra vid tävlingen och som därigenom får ett enastående tillfälle att uppleva evenemanget. Endast de aktivt verksamma funktionärerna som särskilt uttagits av KSAK får tillträde till själva tävlingsplatsen. De kommer att förläggas tillsammans med de tävlande. Även måltiderna intas gemensamt.

KSAK bestrider kostnaderna för funktionärernas förläggning och uppehälle i Höganäs under tävlingsdagarna. De måste däremot ta sig till och från Höganäs genom egen försorg. För att samordna resorna från några av de större modellflygorter-

na har KSAK utsett särskilda ombud på dessa platser. Ta kontakt med dessa modellflygare, som ev. kommer att ordna med gruppresor till nedsatta priser för dem som är intresserade. Personer som avser att resa till Höganäs (även som åskådare) i egna bilar och som har plats över för en eller annan funktionär bedes också sätta sig i förbindelse med KSAK eller någon av våra lokala tävlingsombud. De hittills utsedda ombuden är:

Malmö: Terje Larsson, Roskildevägen 31 A, telefon: 660 26.

Norrköping: Carl-Erik Aunér, Vattentugatan 24, telefon: 221 87.

Försäkra Dig om en ringside-plats på VM! Ställ Dina erfarenheter till tävlingsledningens förfogande!

Gustav Sämann kommer ej

Tyskarna har redan tagit ut fulla lag till VM.

I F-klassen deltar: Ledare: Erich Rudolph; startande: Maria Rudolph (hon belade 8. plats på 1955 års VM i Mainz-Finthen), Lothar Piesk, Hugo Leppert och Werner Hamma.

Till i VM i Wakefield har anmälts: Ledare: Günther Maibaum (mycket skicklig Wakefield-flygare, välkänd för oss från VM i Norrköping 1952), startande: Josef Altmann (4:e plats i Mainz-Finthen), Bruno Heidmüller, Hans Dörmann och Klaus Hertsch. Tyvärr saknas Gustav Sämann, fjolårets världsmästare.

Till Segel-VM blir Leppert ledare för följande lag: 2-faldige världsmästaren Rudolph Lindner, Rainer Papendorf, Winfried Czinzel och Werner Hammer.

Ännu mera "friskala"

När detta läses har den av Flygreyn och Nimbus arrangerade vartävlingen för friflygande skalamodeller just gått och vi återkommer med ett utförligt referat i nästa nummer. Nu är det också aktuellt att inbjuda till hösttävlingen som i år går den 16 september också den på Skarpnäck. Även denna tävling arrangeras av Flygreyn och Mfk Nimbus gemensamt och går om B. Beckman & Co:s Vandringspris. I detta pris, om vilket tävlas tre gånger, har Måns Hagberg två in-teckningar.

Nu gäller det alltså att börja rusta upp för hösttävlingen och för att berika floran av lämpliga modeller kommer vi i nästa nummer att publicera ritning med arbetsbeskrivning till det gamla fina svenska övningsjaktplanet *Tummelisa*. Fullskalaritning till modellen kommer att kunna erhållas från Flygreyn. Vad priset på denna blir är emellertid ännu inte riktigt klart.

I oktobernumret 1954 fanns i Looping en ritning till *De Havilland Beaver* och i aprilnumret 1955 en ritning till *J1 Phoenix* båda dessa av Björn Karlström. Majnumret 1955 innehöll bl. a. en ritning till *S5 Hansa* (avsedd för sjöskalaflyg) utförd av Sture Carlsson. I julinumret samma år var införd en ritning av Björn Karlström till *Thulin Typ K* till vilken Wentzels tillverkar byggsats. Årets aprilnummer av Flygreyn innehåller en ritning av Anders Edlén och Lars Lundell till det svenska övningsjaktplanet *P1 Sparmannjagaren* och byggsats till denna modell till-

verkas av Bromma-Modeller. Looping nr 10/54, 4/55, 5/55 och 7/55 samt Flygreyn nr 4/56 kan rekvireras från Flygreyns exp., Box 3063, Stockholm 3.

Av övriga friflygande skalamodeller kan nämnas den engelska firman Kiel Krafts tre högvingade och i tävlingssammanhang framgångsrika sportplan: *Luscombe Sivaire*, *Piper Super Cruiser* och *Cessna 170*. Vidare finns en hel del modeller lämpliga för friflykt av de amerikanska firmornas Berkley och Sterlings fabrikat. I detta nummer anmäler Wentzels under rubriken "Nytt på modellmarknaden" fyra nya modeller av den engelska firman Mercury's tillverkning nämligen: *Tiger Moth*, *Stinson*, *Mono-coupe* och *Skyjeep*.

Som synes finns det numera en hel mängd trevliga modeller att välja på och detta vittnar väl om att skalamodellflygets popularitet är i ständigt växande.

Sätt igång nu och rusta för en fight på Skarpnäck den 16 september!



"ELECTRA"

Riktpris
9: 75

Ny tysk radiokontrollmodell. Spv. 1375 mm avsedd för mottagaranläggningar upptill 550 gr vikt samt lämpligen 2,5 cc motorer. Utomordentligt utförlig ritning (5 ark) samt handbok.

"ELECTRA"

komplett byggsats med gummihjul, ritning, lim och dope.

Riktpris 67: 50

"SPINNE"

S: Int.

Världsmästarmodellen 1954 och 1955 konstr. Rudolf Lindner. Utförlig ritning och bygganvisning Spv. 1925 mm.

Riktpris 4: 85



NYA "FROG 149"

med membranförgasare. 1.5 cc.

Riktpris Kr 46: 50

NYA "FROG 249"

racer med kullager. 2.5 cc.

Riktpris Kr 72: —

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI
Malmö 9

Sänd mot postförskott + porto:

...st. Ritning

...st. Motor

Namn

Adress

..... FR

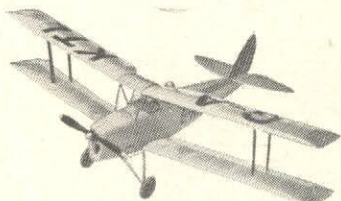
NYTT

på modellmarknaden

Wentzel-nytt

Wentzels, Apelbergsgatan 48, Stockholm C, presenterar denna månad en mängd nyheter; en serie engelska friflygande skalmodeller, en modellmotor i två versioner, en snabbtankningsflaska, en trebladig propeller, en ritning till en tysk radiomodell, två tyska böcker om radiokontroll samt två nya plastmodeller.

Skalamodellerna är av den engelska firmen Mercury's välkända fabrikat och byggsatserna är tillverkade av utsökt fin balsa med många förarbetade detaljer. Serien omfattar följande modeller:



Tiger Moth, spännvidd 835 mm.



Stinson, spännvidd 1065 mm.



Monocoupe, spännvidd 1020 mm.

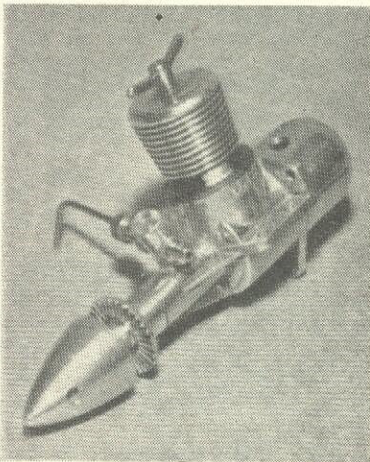


Skyjeep, spännvidd 1140 mm.

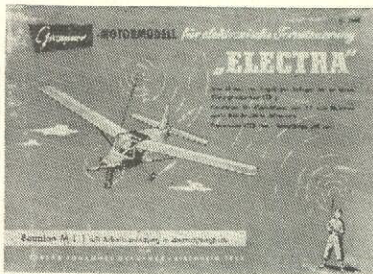
Samtliga dessa modeller är avsedda för motorer på 0,5 till 0,8 cc.



Snabbtankningsflaskan, som är tillverkad av plast, ger snabb och säker påfyllning vid t. ex. teamtävlingar. Flaskan, som kan användas för förvaring av bränsle, rymmer 200 gr och kostar 3: 25.



J. B. "Atom" är en engelsk 1,5 cc-motor, som levereras i diesel- eller glödstiftsutförande. Dieselversionen kostar 45: — och glödstiftsversionen 47: —. "Atom" levereras med aluminiumtank och -spinner. Fullständigt reservdelslager finns. Bilden visar dieselversionen.



"Electra" heter en elegant tysk radiomodell till vilken Wentzels säljer en utmärkt ritningssats omfattande 4 ritningsblad plus bygg- och installationsanvisning på tyska. "Electra" har en spännvidd av 1375 mm. Ritningssatsen, som förvaras i en mapp, kostar 9: 75.



"Dezimeter- und Kurswellen-Technik" (6: 50) och "Fernsteuerung" (6: 85) är två nya tyska böcker om radiokontroll för flyg- och båtmodeller. Ur innehållet kan bl. a. nämnas lättfattliga och överskådliga kopplingschema för olika anläggningar.

De nya plastmodellerna är två bilar, en 2-tonns Ford lastbil 1956 med lyftbar huv och två figurer (6: 60) samt en tung långträdare med trailer och två figurer (13: 80).

En välkommen nyhet för skalmodellflygarna är en förstklassig 3-bladig propeller av bok för förbränningsmotorer. Den levereras som byggsats och hoplimmas enligt en anvisning som medföljer varje sats. Dimensioner 8"X6" och 10"X4". Pris 4: 90.

Nytt från Sven E. Truedsson

"Spinne" är en ny ritningssats med utförlig bygganvisning till världsmästarmodellen i S-int 1954 och 1955 konstruerad av Rudolf Lindner. Modellens spännvidd är 1.925 mm. Ritningssatsen, som förvaras i en mapp, kostar 4: 85.

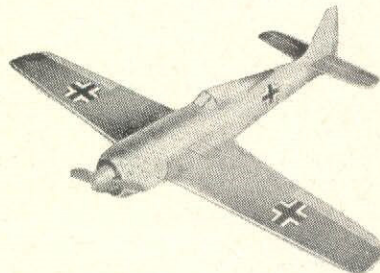
Två nya Frogmotorer, "149" och "249" anmäls också av firmen. "Frog 149" på 1,5 cc, som är försedd med menbränsleför-gasare, kostar 46: 50 och "249:an" på 2,5 cc, är en racermotor försedd med kullager och kostar 72: —.

"Neptun" — en elektrisk utombordsmotor — är egentligen en omkonstruktion av "Elmer". Förutom att priset sänkts från 13: 85 till 11: 85 har motorn också försetts med fram- och backslag samt neutralläge. Neptun har också betydligt högre effekt och lägre strömförbrukning än "gamla" Elmer.

SEMO Plastcement och SEMO Plastfärg är två nyheter för plastmodellbyggarna. Plastcementet är snabbtorkande, glasklart och starkt och levereras i tuber à 75 öre st. Plastfärgen finns i 12 kulörer och levereras i kartonger om 12 flaskor till ett pris av 7: 80. Styckvis kostar flaskorna 65 öre. För-tunningsmedel för denna färg levereras i flaskor om 25 gram till ett pris av 65 öre per st.

The Sail King

är en utomordentligt vacker och gedigen segelbåt i mahogny som tillverkas av den amerikanska firmen Ideal Models. Byggsatsen, som kostar 44: 25, innehåller allt material färdigt för montering bl. a. färdig kölstock med monterad metall- och blyköl, färdiga spant i balsa, utstansade delar till bord, däck och ruff i mahogny samt mast och bom av rundstav. I byggsatsen ingår dessutom en mängd beslag i gjutgods och mässing samt segel. Båtens längd är 540 mm. Från Hobby-Teknik, Upplandsgatan 41, Stockholm.

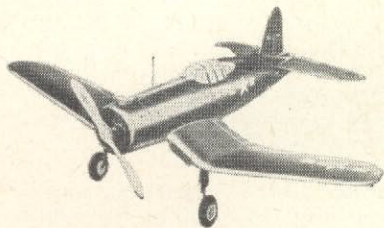


Linkontrollmodell

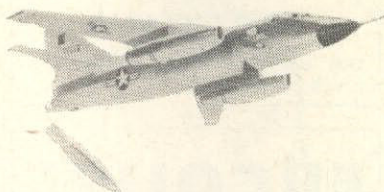
Firma Erik Lindgren, Ustanvägen 43, Malmö, anmäler denna månad en linkontrollmodell av tysk tillverkning. Planet är en mycket detaljrik och autentisk modell av tyskarnas berömda jaktplan Focke Wulf 190 från andra världskriget. Modellen, som har en spännvidd av 960 mm, lämpar sig för motorer på 2,5 cc. Byggsatsen innehåller allt erforderligt material, bl. a. färdiga spryglar och spant, stabilisator och fena, cellonhuv, färdiga metalldelar, svampgummihjul, pianotråd, japanpapper, lim och spännlack samt ritningssats och arbetsbeskrivning. Den för-nämliga byggsatsen kostar 24: 50.

Chance Vought F4U-1 Corsair

som linstyrd skalamodell presenteras denna månad av Hobby-Teknik, Upplandsgatan 41, Stockholm. Byggsatsen, som tillverkas av Sterling Models, innehåller utstansade balsadetaljer, en mängd färdiga detaljer; t. ex. motorkåpa av aluminium, färdigt landställ och plasthuv samt dekalkomanier och ritning med arbetsbeskrivning. Modellen, som lämpar sig utmärkt för hangarkryssarflygning, har en spännvidd av 890 mm, en längd av 685 mm och kostar 41: 50.



Hobby-Teknik har också fått in ett par nya Berkley-modeller: *North American P-51 Mustang* och *Republic P-47 Thunderbolt*. Båda dessa modeller är avsedda för linkontroll och byggsatserna innehåller allt erforderligt material för bygget. Bl. a. ingår gummihjul, färdigbockat landställ, plasthuv etc. I byggsatsen till Mustang medföljer material för att förse planet med infällbart linkontrollerat landställ samt aluminiumspinnar. Priser: Mustang 41: 50, Thunderbolt 33: 50.



Douglas B-66

en modern tvåmotorig amerikansk reabombare är en ny modell i Monograms serie av tvåmotoriga flygplan. Den mycket realistiska modellen har t. ex. bomber som går att fälla samt rörliga kanoner. Byggsatsen kostar 7: 50. Från Ing. Sigurd Isacson.

Vinnare av majnumrets

FLYGKRYSS

blev C. O. Larsson, Bismarksgatan 5, Halmstad (25: —), Sergeant Gunnar Hansson, Kyrkogatan 80, Klippan (5: —) och Bror Berg, Box 38, Hovslätt. Pengarna kommer med posten.



BÖCKER

BRITTISK STRIDSTUPP

Det litterära värdet är lika med noll (eller i varje fall diskutabelt) i den brittiska Wing Commandern *Ira "Taffy" Jones* bok *Tigrarna* som nu kommit på svenska på Hörsta förlag och i översättning av Caj Lundgren. Originaltitel är "Tiger Squadron" och det hela är — ofta i dagboksform — ett högst personligt referat av upplevelser såsom jaktflygare under första och andra världskriget.

Ira "Taffy" Jones är nämligen en av de få flygare som deltagit i bägge världskriget — och dessutom med stor framgång och av vad det framgår av boken mängder av tur.

Om man bortser från att boken såsom litterär produkt är tämligen intetsägande och på sina håll till och med tråkig och om man dessutom bortser ifrån den många gånger direkt obehagliga ton som författaren använder, främst när han någon gång nedlåter sig till att försöka betrakta även fienderna som människor, så har boken oenkligen mycket av intresse att bjuda såsom flygkrigshistoriskt dokument. Det förefaller signaturen som om främst våra stridsflygare kan ha oerhört mycket av intresse att hämta ur "Tigrarna".

Man kan inte få allt och i "Taffy" Jones bok saknas främst den djupa mänskliga realism som vi i så hög grad har lärt oss uppskatta hos främst en mängd goda brittiska flygare av yngre årgång som med stor framgång sökt ge litterär form åt sina upplevelser under andra världskriget. De gånger "Taffy" Jones försöker vara mänsklig blir han direkt platt och odräglig. Och även om man kan förstå att han har litet svårt att mobilisera någon direkt kärlek till tyskarna som orsakat så många av "Taffys" brittiska flygarkamraters död, så har man litet svårt att svälja hans ideliga påståenden om att tyskarna skulle ha varit fega. När han i sina dagboksanteckningar utgjuter sitt glödande hat och förakt för "hunnerna" då må det vara hänt. De som slogs mot tyskarna både under första och andra världskriget måste ha känt detta hat — annars skulle de inte ha slagits som de gjorde. Men när han i sina resuméer, gjorda i den bekväma skrivbordsstolen långt efter krigsslutet 1945, fortsätter i samma stil skvallrar detta inte om någon vare sig djupsinnighet eller djupare mänsklighet. "Taffy" Jones är (var) en friskus som få och han tycks ha

älskat att slåss. Med alla sina brister är hans bok ändå värd att ha på hyllan som ett värdefullt dokument från i första hand luftstriderna på västfronten under första världskriget. Yen

Ira "Taffy" Jones: TIGRARNA. Hörsta förlag. Häft. kr 19: 50.

VÄRDEFULL HANDBOK

I Bonniers Flygtekniskt Bibliotek har i dagarna utkommit *Handbok i flygning* av B. G. Gunnar Larsson och Åke Landin.

Låt oss först som sist konstatera att det är ett utomordentligt väl upplagt verk som verkligen gör skäl för benämningen handbok. Den är förnuftigt uppställd och den har ett sällsynt bra illustrationsmaterial, till övervägande delen teckningar speciellt utförda för denna bok.

Att sakkunskapen är väl tillgodosedd framgår av att huvudredaktören för biblioteket är överingenjör Tord K. Ångström i Luftfartsstyrelsen och att författarna också har sin dagliga gärning i detta ämbetsverk, Gunnar Larsson som luftfartsinspektör och Åke Landin som byråingenjör.

Beträffande innehållet kan vi med gott samvete återge förlagets text: "Handbok i flygning ger en överskådlig framställning av grunderna för aerodynamiken och flygmekniken, en beskrivning av flygplanskonstruktioner samt flygmotorer och instrument. Luftnavigationen behandlas i ett systematiskt och lättillgängligt avsnitt, liksom grunderna för flygmeteorologin. I ett särskilt kapitel ges praktiska råd för flygning under särskilda förhållanden (t. ex. flygning med sjöflygplan). Boken avslutas med en redogörelse för luftfartens organisation, omräkningsstabeller för flygtekniska måttenheter och ordlista över flygtermer på tyska, engelska och franska."

Handbok i flygning bör finnas hos varje flygare och bör ingå i biblioteket hos varje flygklubb. Den kan användas som uppslagsbok och den kan med fördel användas som underlag för teoretisk undervisning i en mängd flygämnen.

Priset 46: — kr kan förefalla något i överkant men med tanke på att boken är mycket påkostad, att den är sprängfylld av sakuppgifter som inte bara kräver stort kunnande utan även ett många gånger tidsödande kollationsarbete, och att den — tyvärr — nog har en tämligen begränsad köpkrets, så är nog priset väl motiverat.

Yen

Larsson-Landin: HANDBOK I FLYGNING. Bonniers. Inb. kr 46: —.

Besvär på marken — katastrof i luften

Hela historien är mycket ledsam och beklaglig. De två BA-6 som Ericson och Jonsson byggt och som följts med sådant intresse av hela det flygintresserade Sverige är nu helt borta. Det ena totalhavererat och det andra förbjudet för all vidare flygning. Ännu mer beklaglig är Per Östlunds död.

Det är svårt att göra någon direkt ansvarig för denna sorgliga händelse. Det bör emellertid påpekas att modifieringen av förgasaren och reglagearmen har utförts efter att slutbesiktningen var klar. Även om modifieringen som sådan var motiverad, så har synbarligen den tekniska utformningen av den inte uppfyllt de krav man måste ställa på detaljer i ett flygplan. Man får i sådana här sammanhang aldrig bortse ifrån de betydligt större krav på teknisk fullgodhet som måste ställas på flygplan än på andra maskiner. Vad som på en bil eller en båt möjligen kan ställa till besvär, kan i ett flygplan förorsaka katastrof. Man kan emellertid — och bör — dra vissa lärdomar av det inträffade. Den närmast liggande är ett hembygge av sportflygplan, även när det utförs av så erkänt skickliga män som Erik Jonsson och Hugo Ericson, måste inrymmas i ett system som ger säkrare kontrollmöjligheter. En besiktningsman och typgranskare kan inte — det är att begära det orimliga — kontrollera varanda bit i ett hembyggt flygplan. Än den andra sidan kan man inte heller kategoriskt förbjuda all sådan verksamhet.

Det finns en väg att gå — att systematisera det hela. Skaffa en typ (eller flera) av flygplan som lämpar sig för amatörbygge konstruktivt och arbetsmässigt sett. En typ som luftfartsmyndigheten kan godkänna. Utbilda därefter ett antal bygglidare precis som inom segelflyget och utarbeta detaljerade bestämmelser och anvisningar för hur tillverkning, kontroll etc. skall gå till. Det vill med andra ord säga att man överför systemet och de under åren gjorda goda erfarenheterna från segelflyget direkt på motsvarande verksamhet inom motorflyget.

På ledarplats i denna tidning redogöres för hur KSAK har tänkt sig utformningen av denna idé.

Yen

STOCKHOLMS FLYGSKOLA

Motorflygutb. Bromma, Skå Edeby.
Avancerad flygn. Instrumentflygn.
Link-Trainer. Fpl.: Safir, Silvaire,
Cessna, Ercoupe.
Adr.: Box 1. Skå. Tel. 0756/243 25.

att det är "business" och använder flygplanen på samma sätt som de använde bilarna för 20 år sedan.

I detta sammanhang kan hänvisas till amerikanska LFS:s certifikatrapport som visar att 20 procent av piloterna är över 40 år.

Amerikanerna har länge sysslat med problemet kombination hjulskidor, och en lösning har nu sett dagens ljus. Närmast kan man säga, att det konventionella hjulstället kompletterats med skidor, som på hydraulisk väg är höj- och sänkbara. I bottenläget går skidorna en bit lägre än hjulen och i uppfyllt läge sitter de i höjd med navet. Systemet har prövats på så stora plan som DC 3 och Fairchild Packet. Själv har ing. Berns beställt en uppsättning som kommer att monteras på Tri Pacern.

Vidare har amfibieplanen fått konkurrens genom att Edo konstruerat flottörer med indragbara hjul. Det ena hjulet sitter i flottörens nos och fälles framåt-uppåt och huvudhjulet, som sitter vid steget, drages bakåt-uppåt. En sådan sak ökar naturligtvis ett flygplans användningsområde, men än så länge är dessa flottörer alldeles för dyra.

FLYGPLAN

Piper Cubs, Piper Tri-Pacer, Piper Apache, Cessna 170, 180 och 310, Aero Commander, Beech. Bonanza, Twin Bonanza, Douglas DC-3, Convair, Siebel 204.

Tri-Pacer och Cessna 180 även med flottörer.

Leveranstider 5—15 dagar efter order.

FIGGE BERGMAN

Kärallundsgatan 63 A - Göteborg
Tel. 25 61 10, 13 27 50

FLYGREVVYNS 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

AUSTERPROPELLER av metall. Uppl. per tel. 29 89 89.

Klemm 35 uppbyggd från grunden på kval. tysk verkstad. Nybesikt. o. godkänd f. all avanc. flygning. Inklätt 1-bensställ, blindflyginstr., flygsläpanordn. Motor Hirth 504 om 105 HK, nyrenov. och O-ställd. Valfri lackering o. förmånl. pris v. omg. uppgörelse. Svar till "Förnämlig sportmaskin", Flygrevyn f.v.b.

Bücker Bestmann. Flygplan och motor nyöversedd. Pris 10.000 kr., fritt Bulltofta flygplats.

Svensk Flygtjänst AB

KÖPES

Flygplan köpes. 2—4-sitsigt. Uppgift om total gångtid, senaste översyn samt pris och foto. Svar till sign "Lemo", Flygrevyn f.v.b.

Sportflygplan köpes. Cub el. likn. i gott skick. Lämpl. att monteras på flottörer. Alla förslag beaktas. Svar med uppg. om data, gångtid och pris till J. Nyholm, Rönningsgatan 4 A, Hofors.

Till Salu

PIPER CUB 65 hk

svar till "Lill-Cuben", Flygrevyn f.v.b.

ERCOUPE

SPORTFLYGPLAN

önskas köpa

RING BORÄS 205 16!

SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

SVENSK FLYGTJÄNST AB

Tekniska avdelningen

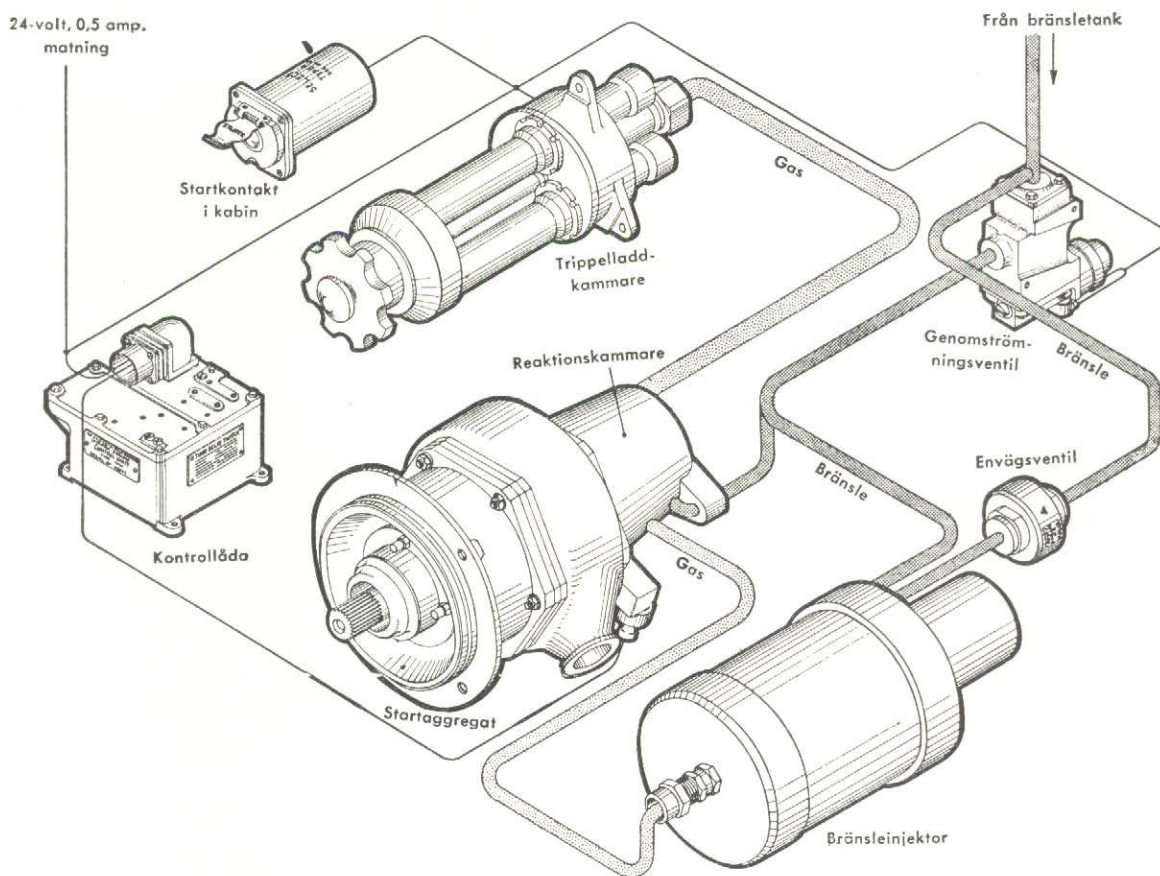
Bulltofta Flygplats - Malmö 8 - Tel. växel 38 835

ÖVERSYN AV FLYGPLAN OCH MOTORER



PRESENTERAR REVOLUTIONERANDE NYHET
AVSEDD FÖR ROLLS-ROYCE REAMOTORER:

"ISO-PROPYL NITRATE / CORDITE" STARTSYSTEM



BRITISH THOMSON-HOUSTON

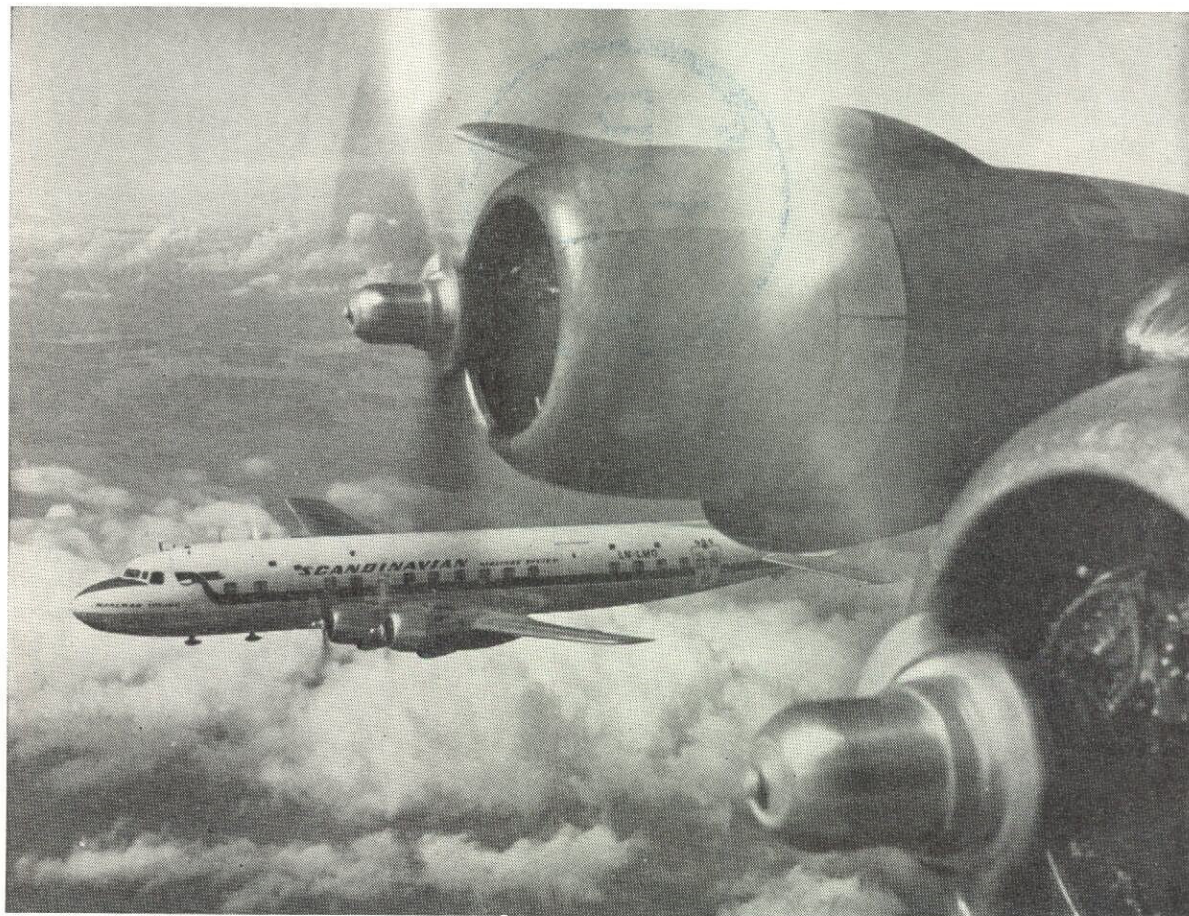
COMPANY LIMITED, COVENTRY, ENGLAND

Generalagent i Sverige:

MOTOFIRMA UNO RANCH AB

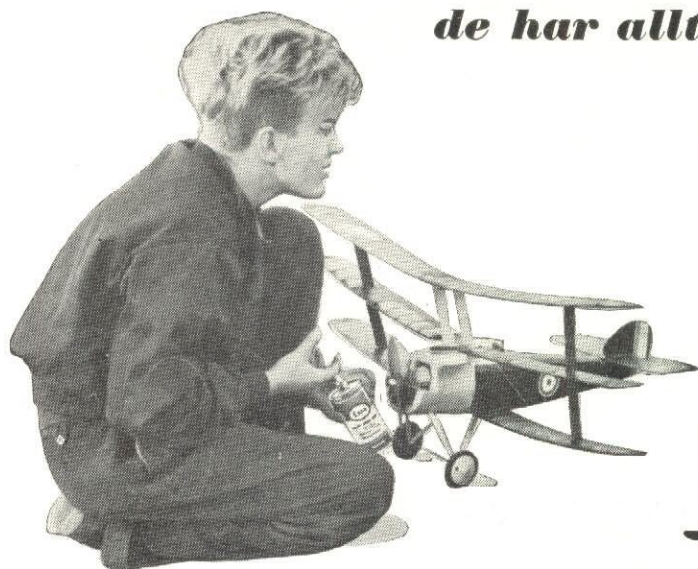
KARL GUSTAVSGATAN 25 — ENGELBREKTSGATAN 6

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



Några droppar eller 20.000 liter...

de har alltid ESSO i tankarna!



Det lilla modellflygplanet har ibland en bränsletank som rymmer bara ca 1 kubikcentimeter. För "tankningen" av dessa motorer finns specialgjorda injektionsflaskor med ESSO-bränsle...

Våra moderna luftjättar har ofta bränsletankar för 20.000 liter och mer — de tankas med specialbyggda tankbilar vid flygfälten...

Sättet att tanka och mängden av bränsle varierar, men det är bränsle av samma förnämliga märke som tankas. Motorflygare av alla slag världen runt — de har alltid ESSO i tankarna!



E S S O A V I A T I O N S E R V I C E