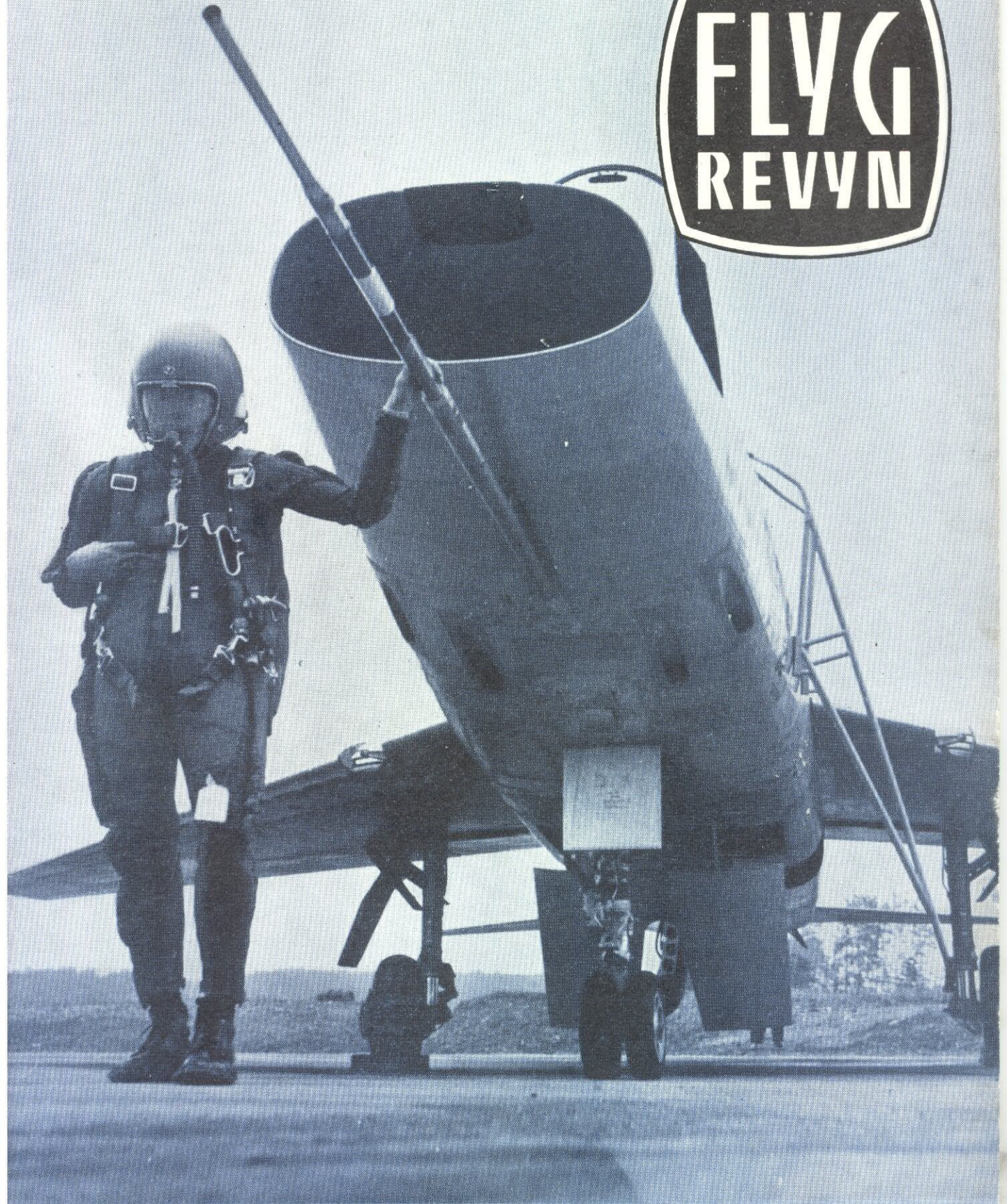


FLYG REVYN



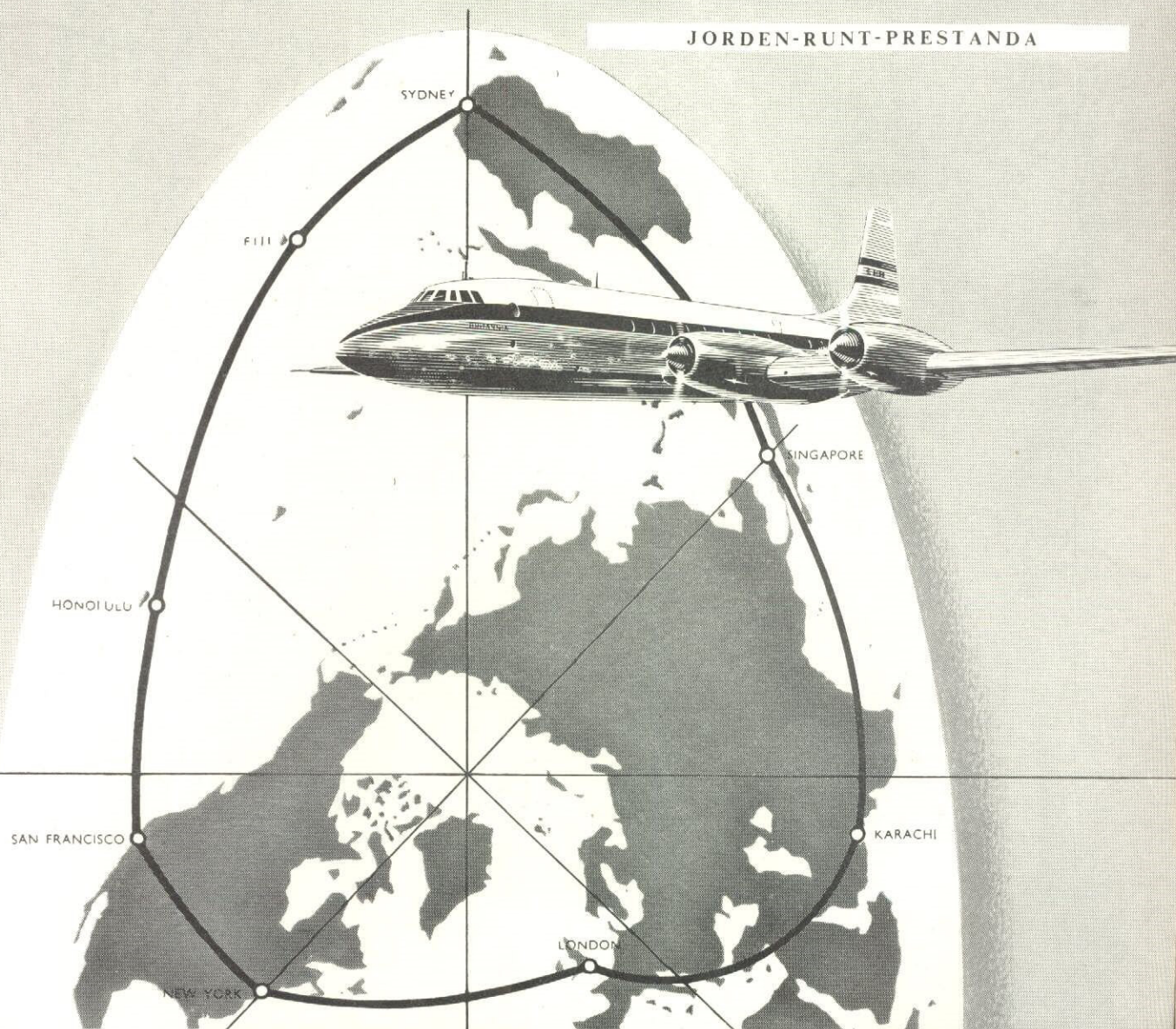
NR 7 • JULI 1956

PRIS 1: 25

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

Britannia

JORDEN-RUNT-PRESTANDA



STRÄCKA	från	LONDON	KARACHI	SINGAPORE	SYDNEY	FIJI	HONOLULU	SAN FRANCISCO	NEW YORK
	till	KARACHI	SINGAPORE	SYDNEY	FIJI	HONOLULU	SAN FRANCISCO	NEW YORK	LONDON
DISTANS	km	6350	4750	6330	3180	5100	3850	4150	5500
TID	tim min	10.41	8.00	10.56	5.14	9.38	6.28	6.26	9.17
"BLOCK"-HASTIGHET	km/tim	590	590	575	605	533	595	650	600
BETALANDE LAST	kg	12,700	12,700	12,400	12,700	12,700	12,700	12,700	12,700

Uppgifterna i denna route-analysis är utförda med hänsyn till vederbörliga säkerhetsmarginaler

BRISTOL AIRCRAFT LIMITED FILTON ENGLAND

Agent: A Reichel, Synålsvägen 14, Bromma, Stockholm

Projection by permission of
John Bartholomew & Son Ltd



Nr 7
JULI 1956
ARGÅNG 2

Postadress: Box 3063 — Stockholm 3

Redaktion och annonsavdelning:

Malmskillnadsgatan 27 — Stockholm C
Tel. 23 23 65, 11 34 75 - 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

OMSLAGSBILDEN får kort och gott
beteckningen "människan och maskinen",
den sistnämnda en Super Sabre.

AUGUSTINUMRET

av

FLYGREVYN

kommer att bli försenat.

Utkommer

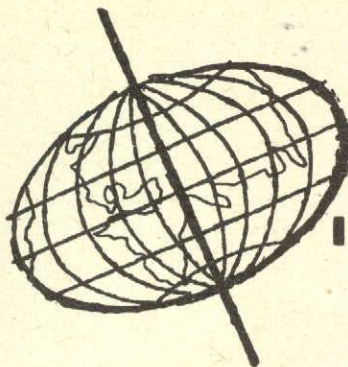
15 augusti

Innehåller bl. a. utförligt
reportage från

SEGELFLYG-VM

FLYGREVYN

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



I FÖRBIFLYKTEN AV YEN

SEN SIST

har som vanligt mycket hunnit inträffa. Sålunda har Elisabeth varit här och bland mycket annat fått en grann fyrklöver av det välldrillade svenska flygvapnet. Svenska flygva-penledningen har tillsammans med kolleger från andra delar av den omoderna världen varit i Moskva och erhållit förkrossande intryck av de ryska flygdagsarrangörerna. Som en stilla början på sport- och privatflygets utveckling till det bättre har fem klubbar börjat skogsbrandsövervakning med flyg i tre län, och Erik Bratt i Linköping har välförtjänt fått Thulin-medaljen av Flygtekniska föreningen för hans konstruktionsarbete med Draken (både den lilla och den stora).

MÄNADENS FLYGHISTORIA

har också hunnit inflyta. Den handlar om 58-åriga Karl Andersson, som kom till doktorn för "stor översyn" i samband med förnyelse av flygcertifikatet. Läkarintyget skrevs ut prompt samtidigt som medicinmannen uttryckte sin oförbehållsamma förvåning över Karl Anderssons ungdomlighet och spänst.

— Hur bär ni er egentligen åt att hålla er i sådan form?

— Äh, inget speciellt, svarade Karl Andersson. Sportar och motionerar. Jag spelar bl. a. tennis med pappa varje fredag.

— Med pappa...?

— Ja, inte i fredags, för då var vi med på farfars bröllop...

— Farfars bröllop...? Vid den åldern?

— Ja, vi tycker nog det var lite onödigt både pappa och jag. Och det tycker nog farfar också, men han var tvungen si...

På tal om certifikat

vill vi gärna vidarebefordra Luftfartsstyrelsens meddelande om de nya giltighetstiderna för privat- och segelflygcertifikat: "Genom ändring av § 12 tillämpningskungörelsen till luftfartsförfordningen har Kungl. Maj:t medgivit att längsta giltighetstiden för privat- och segelflygcertifikat utökas till 2 år. Med anledning härav har luftfartssty-

relsen beslutat att från och med den 11 innevarande maj fastställa giltighetstiderna för de ifrågakommande certifikattyperna till högst 24 månader såväl vid utfärdande som vid förnyelse och förlängning, dock endast i fråga om sökande som icke uppnått 40 års ålder. För sökande, som uppnått 40 men icke 60 år, ha giltighetstiderna för såväl privat- som segelflygcertifikat fastställts till högst 12 månader, och för sökande som uppnått 60 år till högst 6 månader."

Fokker Friendship

finner sakta men säkert köpare. Nu har det irländska Aer Lingus beställt fyra ex. och Trans Australia Airlines sex. Fairchild i USA kommer vidare att bygga ett antal på licens.

85 Ilyushin Il-14

skall enligt utländska pressuppgifter byggas i Östtyskland. Il-14 som då och då varit synlig på Bromma på senare tid, är en moderniserad Il-12 och för övrigt inte olik Scandian.

Den första DC-7 C

sattes i trafik redan den 1 juni, långt före leveranstidtabellen. SAS räknar med att få sin första DC-7 C i början av augusti.

SAS startade

under senare hälften av maj en ny frakttjänst som går från Malmö till Stuttgart via Köpenhamn och Frankfurt. Planet — en Lockheed Lodestar — chartras från Airtaco.

North American

har fått en "mångmiljonorder" från amerikanska flygvapnet på F-100 F Super Sabre, en tvåsitsig version av det snabba jaktplanet.

Trafikflygsiffrorna

börjar bli allt större. Under senaste halvåret har amerikanska flygbolag beställt över 160 reoplan och 170 turboplan till ett värde av 1,5 miljarder dollar och dessutom kolvmotorplan för ytterligare en miljard. Under det senaste året har Douglas ensamt fått beställningar på kommersiella plan för 1 miljard dollar. Ett enda av de reoplan som sätts i trafik omkring 1960 får en passagerarkapacitet motsvarande ett fartyg på 40.000 ton. Tolv sådana flygplan skulle kunna sköta hela den nuvarande atlanttrafiken och 320 skulle teoretiskt sett kunna klara hela den trafik som världens 4.500 trafikflygplan idag svarar för...

Brittiska raketer

för forskning i den övre stratosfären under det geofysiska året håller på att framställas. Motorerna till dessa raketer tillverkas av Bristol. De kommer att använda fast bränsle som brinner i ungefär 25 sekunder. Raketerna är beräknade kunna bära nära 50 kg last av vetenskapliga instrument upp till en höjd av 120 miles (193 km).

Napier Oryx N. Or. 4

gasturbin speciellt avsedd för helikopterdrift har nu hunnit köras 150 timmar i provbock. Effekten anges till 865 hk mot tidigare 780.

I det sammanhanget

kan nämnas att Boeings gasturbin med beteckningen 502 och avsedd för bildrift har sålts i åtta exemplar till Creole Petroleum Corporation för användning i bolagets båtar på Sjön Maracaibo i Venezuela. Dessa båtar som är 12 meter långa kommer att göra 30 knops fart och skall användas för personaltransporter. Denna turbin som Boeing haft under utveckling en följd av år, väger — inklusive växellåda — något över 300 kg och ger 240 hk.

Det kan för övrigt nämnas att en Cessna XL-19B för tre år sedan nådde en höjd av över 7.000 m med en turbin av denna typ. Turbinen har också provats av Boeing i en lastbil som kört drygt 96.000 km under de svåraste terrängförhållanden.

Vid IATA-konferensen

i San Remo i maj diskuterades också helikoptern som medel i den reguljära flygtrafiken och där fastslogs bland mycket annat att man behöver två typer av helikoptrar (som måste vara flermotoriga) nämligen en för 25 och en för 40—50 passagerare.

En konstruktionstävling

om en ny helikopter för amerikanska armén har vunnits av Bell Aircraft med Bell XH-40. Den är turbindriven och har en tvåbladig rotor. Stigförmågan uppges komma att över-

stiga andra världskrigets jaktflygplan. Antalet sittplatser är sex.

Motorn är en Lycoming XT-53, den första "free power" turbinmotor som konstruerats speciellt för helikopter. Den lär utmärka sig för låg bränsleförbrukning, minsta möjliga dimensioner, vikt och underhåll. Genom "free-power"-principen elimineras behovet av koppling. I jämförelse med en kolmotor-helikopter förutser man 35 procents viktsparing, 100 procents ökning av nyttig last och 43 procents ökning av marschhastigheten. Härmed har man alltså kraftigt angripit de problem som f.n. begränsar helikopterns praktiska användbarhet. Det första exemplaret av XH-40 finns endast i attrapputförande, Bell skall nu först bygga tre prototyper för flygprov.

Årets Farnboroughmäss

i början av september blir den 17:e i ordningen och också den största. Stora utställningshallen — ett fenomenalt stort tält — blir ännu större än tidigare för att få plats med de 338 företag som skall ställa ut där (20 fler än rekordåret 1955). Förra året besöktes utställningen av 6.000 inbjudna gäster från 106 länder (plus hundratusentals britter under publikdagarna).

Britternas fenomenala världsrekord

i hastighet satt av Peter Twiss med en Fairey Delta 2 den 10 mars i år och lydande på 1.822 km/t har nu officiellt godkänts av FAI.

De amerikanska flygbolagen

fortsätter att slå ihop sina påsar. SAS måtte smitta av sig! Nu senast är Colonial Airlines och Eastern Airlines som "gift sig". Colonial kommer till en början att fortsätta som en egen enhet — med egen personal och utrustning. Chef är som hittills B. T. Dykes, Colonials president, som nu också blivit vice verkställande i Eastern.

Flygdirektörlöner

I USA är man så fri av sig att man publicerar lönerna för chefstjänstemännen

och direktörerna i olika flygbolag. Här ett par exempel: Capital Airlines verkställande direktör, J. H. Carmichael har en årslön på 52 800 dollar. Eastern Airlines verkställande den berömda Eddie Rickenbacker, har 50 000 dollar per år jämte en bonus på 12 800 dollar. Mr. G. L. Gilmore TWA:s public relationschef har 19 900 plus en bonus på 6 400 dollar. W. G. Lipscomb, PAA:s trafik- och försäljningschef har 29 000 och 15 000 i bonus etc. Så nu vet man det — det är bara att multiplicera ovanstående siffror med 5 så har vi lönen i svenskt mynt. En försiktig gissning säger att man i Skandinavien noterar nästan samma siffror i kronor. Alltså utan att multiplicera med 5!

Lufthansa

har signerat ett kontrakt om köp av sju Vickers Viscount V 810 med leveransbörjan i slutet av 1958. Därmed har Vickers order på 323 st av sin turbinsucces.

Chance Vought

har fått en order från amerikanska flottan på över 20 miljoner dollar för ytterligare ett antal F8U-1 Crusader.

Västyskland

har nu officiellt erkänts som medlem i ICAO.

Och slutligen

hemsökte en Flygrevyn närstående person Halmjön för att provåka dess beryktade bana. Han fann då, säger han, inte bara att banan var osedvanligt vackert kurvig i vertikalen utan även delvis ganska knagglig. Orsaken tror han vara att Georg Lindow för någon tid sedan fällt ett yttrande över banan...

Vad som talar emot detta antagande är att Lindows yttrande på intet sätt kan anses vara knaggligt, utan att vi därmed vill göra gällande att det på något sätt kan jämföras med de många slätstrukna uttalanden — för att inte säga platheter — som många övriga s. k. sakförståndiga har fällt.

AUSTER Mk 9



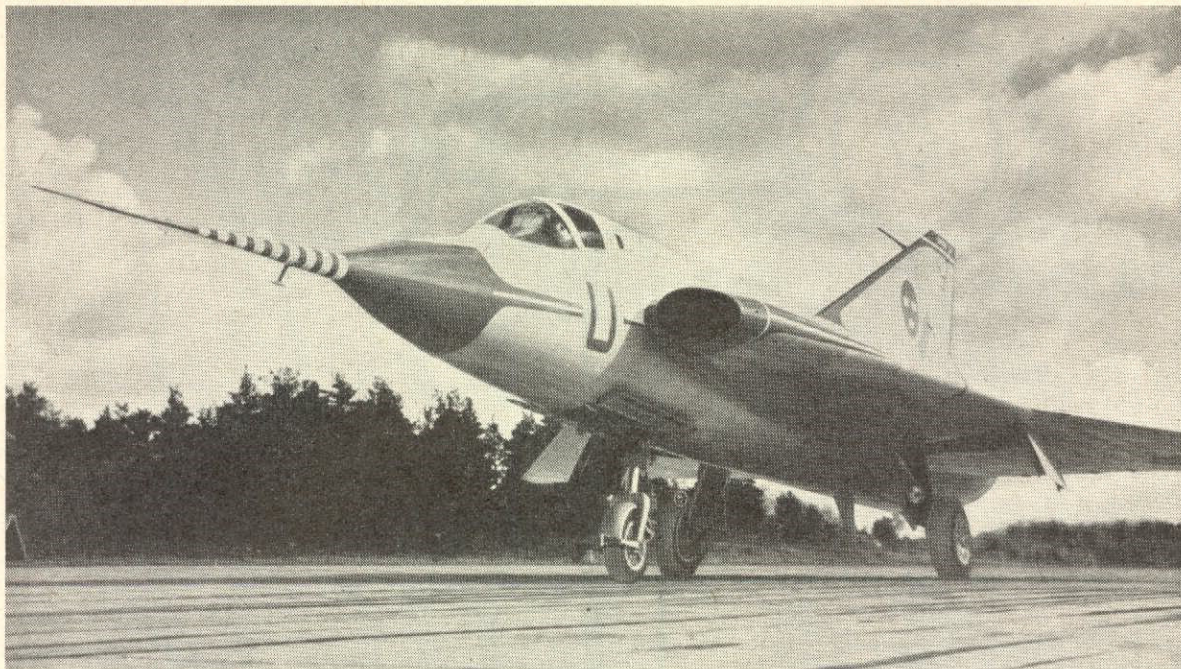
Ett nytt flygplan för artillerieldledning, avsett för små fält. Högeffektiva klaffar kombinerade med "drooping ailerons" och en 180 hk motor med direktinsprutning ger Mk. 9 en startsträcka av endast 95 meter. Landningssträckan är endast 46 m. Den rymliga kabinen ger god plats för tre personer och gör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

Representanter i Sverige:

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

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

AUSTER AIRCRAFT LTD · REARSBY AERODROM, LEICESTER, ENGLAND



J 35 — Draken har just landat efter en provflygning.

Även för J 35 Draken valde de GOODYEAR

Det enda jaktplanet i världen med dubbel delta-vinge, Sveriges första överljudsjaktplan, skall just landa efter sin första provflygning. Saab-konstruktörerna, flygvapnets kontrollanter och experter står beredda vid landningsbanan med kronometrar och kontrollinstrument.

Ett flyghistoriskt ögonblick. Sveriges snabbaste flygplan hittills — J 35 — skall ta mark. Landningsställena fälls ut. Hjulen får kontakt med marken och accelererar blixtnabbt till omkring 2.000 varv per minut — en oerhörd påfrestning. Planet bromsas upp. Några spänningsfyllda sekunder — och den tunga maskinen stan-

nar — mjukt och snabbt. En ny triumf för Saab och det svenska flygvapnet!

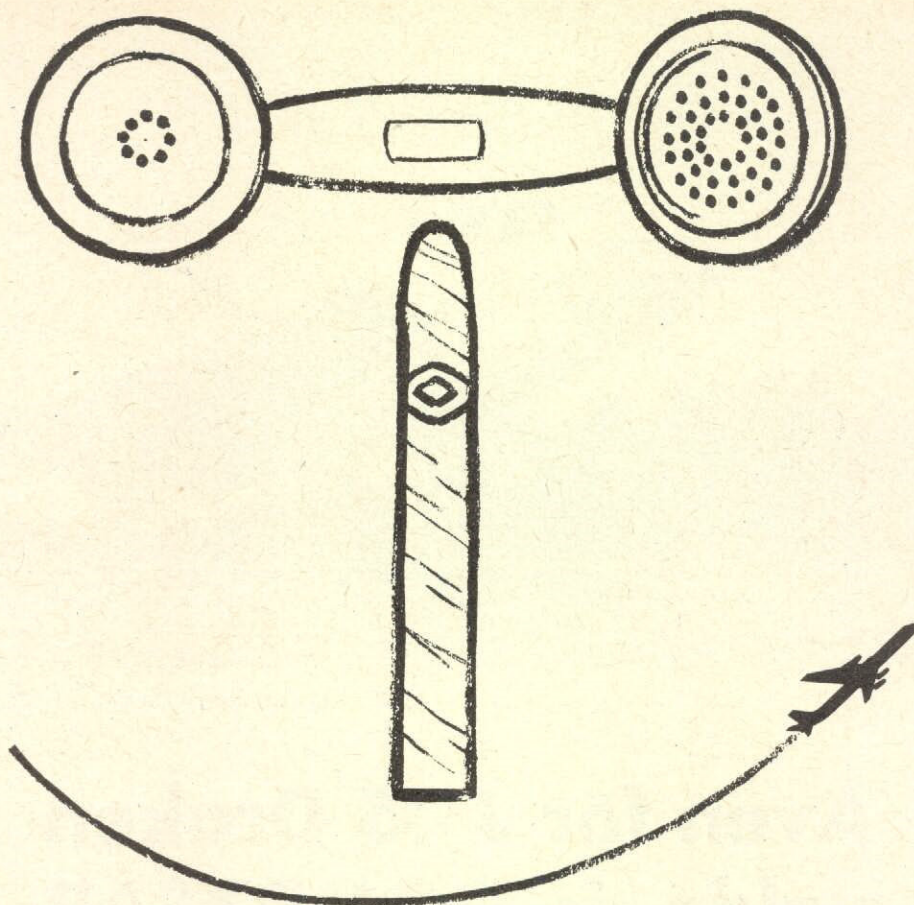
Med de goda erfarenheterna från de tidigare flygplanstyperna, Tunnan och Lansen, i gott minne, valde Saab-konstruktörerna Goodyear ringar, hjul och bromsar även för Draken. De är konstruerade för överlägsen hållbarhet och säkerhet.

Goodyears utrustning är standard inte bara på de svenskbyggda reajaktpilen utan också på ett stort antal flygplan från ledande fabriker världen runt. Därför startar och landar i dag flera flygplan på Goodyear ringar, hjul och bromsar än av något annat märke.

Tillförlitliga produkter från

GOODYEAR

för flyget



Fråga direktören i ett flygbolag varför han uppskattar Douglas service!

Han talar om för Er...

han vet att genom Douglas Service-representanter alla resurser inom hela Douglas Aircraft Company kommer hans flygplan tillgodo.

... han vet att Douglas service-organisation är

permanent och kommer att tjäna honom många år efter leveransen av flygplan är gjord.

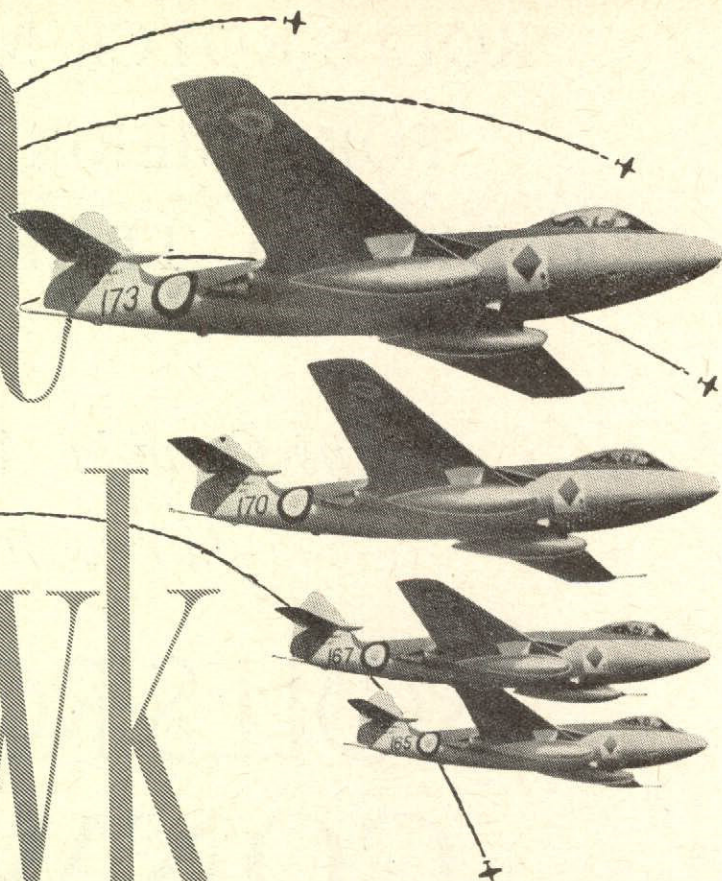
Genom vår service-organisation, upprätthåller vi en kontinuerlig och fast kontakt med Douglas-klienten för att ge honom maximalt utbyte av Douglas-planen. Våra fasta service-representanter för kommersiellt flyg är stationerade i 20 större kommunikations-centra över hela världen.

Lita på DOUGLAS Service

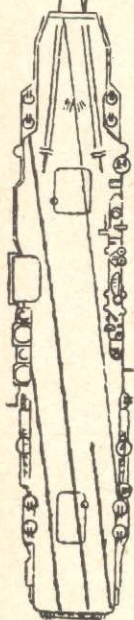


Douglas Service Division • Douglas Aircraft Company Inc. • Santa Monica, California, USA • Cable DOUGLASAIR

Sea Hawk



brittiska flottans effektivaste jaktplan



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

Tillverkas av

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

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

ROLLS-ROYCE MOTORER
FÖR AMERIKANSKA
READRIVNA TRAFIKFLYGPLAN

Trans-Canada Air Lines
har valt

ROLLS-ROYCE
CONWAY

"BY-PASS" REAMOTOR

för sina
Douglas DC-8
trafikflygplan



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

Skall vi satsa på inrikesflyget?

SAS och på sin tid även ABA har fått mycken kritik för det sätt på vilket den svenska inrikestrafiken i luften skötts — eller missköts. Ur kundernas, dvs. den resande allmänhetens, synvinkel har denna kritik varit berättigad, ty medan den internationella flygtrafiken alltmer ökat, har det sett ut som den rent svenska trafiken gått andra vägen.

Det är naturligtvis felaktigt, att samtidigt som man klankar på den svenska trafiken, också klanka på den internationella och därmed försöka inbilla sig själv och andra att inrikestrafiken har så liten omfattning på grund av att den internationella är så stor. Det är nog sannolikt att en omfattande internationell trafik ger en bättre bas för den nationella — inte bara trafikmässigt utan också i fråga om resurser och flexibilitet.

SAS huvudintresse är givetvis att göra verksamheten så lönsam som möjligt och det är på de internationella linjerna som detta har kunnat ske — och det med bravur. SAS är idag ett av världens ledande flygbolag, vars friska initiativ, goda service och regularitet ger pengar i bolagets kassor (plus en goodwill för de tre skandinaviska länderna långt utöver vad som kan nås på andra vägar).

De rent svenska linjerna har, ända sedan 1924 då ABA startade sin flygverksamhet, givit förluster. Ur den synpunkten får man förstå att intresset att utveckla denna del av verksamheten inte kunnat bli alltför påfallande.

Men med detta kan lika självklart inte den resande allmänheten vara belåten. Det företag som i praktiken fått monopol på trafikflyget inom landet måste också anses ha en viss trafikplikt, dvs. skyldighet att driva en viss trafik även om den går med förlust. Frågan är sedan hur långt man kan driva kraven på denna trafikplikt.

Alldeles bortsett ifrån att vi i princip är motståndare till monopol och således även till trafikmonopol måste vi i någon mån söka bidra till att mildra den ibland litet väl hårda och ganska ofta felmotiverade kritiken av SAS i fråga om inrikestrafiken. Den statistik för denna trafik under den senaste femårsperioden som vi här är i tillfälle att publicera visar nämligen en påfallande ökning av trafiken. Tendensen är sådan att man med ganska stor säkerhet kan förutspå en fortsatt och kanske även accelererad ökning av denna trafik. Vad den ökningen beror på är kanske inte så lätt att förklara i några få ord. Huvudanledningen torde emellertid vara att folk fått upp ögonen för hur snabbt, säkert och billigt det är att flyga, och till detta har i inte ringa grad de många flygkommittéerna bidragit.

Men det är här att märka att denna uppgång dröjt mycket länge och att bolaget (först ABA och sedan SAS) under många år måst driva denna trafik med underskott.

De publicerade siffrorna visar emellertid att här finns motivering för optimism, som kan bli utslagsgivande i den diskussion som nu förs om en väsentligt utökad inrikes flygtrafik. Sedan någon tid pågår ett livligt under-

handlande mellan å den ena sidan SAS och å den andra främst de fyra mindre svenska flygbolagen Aero Nord, Airtaco, Svensk flygtjänst och Transair om en utveckling av Sverige-trafiken, eventuellt genom ett samgående mellan dessa parter.

Om detta samarbete kommer att kunna förverkligas beror inte bara på SAS beredvillighet att överlåta koncessionerna på de aktuella linjerna till det eventuellt nya bolaget, utan i kanske högre grad på de investeringar på lång sikt som de olika parterna i företaget är villiga — och kapabla att göra.

Det råder ingen tvekan om att förutsättningarna för en utökad svensk flygtrafik är avsevärt större nu än tidigare. Det är de gångna årens trägna arbete som nu börjar bära frukt. Flyget är på väg att bli ett naturligt och omfattande kommunikationsmedel; folk har börjat förstå vad snabbheten betyder, modernare materiel och vunna erfarenheter har undanröjt de svåraste regularitetshindren och resultatet har blivit en påfallande tillströmning av flygresenärer.

Detta gör att man kan räkna med bättre utgångsmöjligheter även för helt nya linjer än tidigare, även om sådana även nu kommer att kräva en viss förlustbringande "inkörningstid".

Om vi emellertid skall få en inrikes flygtrafik som motsvarar moderna krav — och det fordrar den resande allmänheten — är det hög tid att börja. Därför motser vi med största förväntan ett påtagligt initiativ från småbolagen, som därmed inte bara definitivt skulle bryta isen för ett omfattande inrikesflyg utan i någon mån även bidra till att bryta det av många så starkt kritiserade SAS-monopolet — med SAS egen medverkan.

Vi anser att bolagsherrarna kan bedöma framtidsutsikterna med rätt stor optimism. Men pengar kommer det att behövas för att köra igång.

Yen

SAS svenska trafik under de senaste fem åren

1/10—30/9	Passagerare	Passagerar-km	Kg frakt	Frakt ton-km	Kg post	Post ton-km
1950/51	48.549	17.375.013	351.999	158.122	148.834	89.823
1951/52	47.854	15.688.465	290.677	119.747	122.172	69.321
1952/53	59.184	20.450.022	482.029	192.275	166.064	91.171
1953/54	62.449	21.235.230	638.437	261.500	189.641	103.716
1954/55	95.099	35.361.967	750.334	321.369	242.987	126.230

I dessa siffror är för de senaste två åren icke genomgångspassagerare på exempelvis sträckorna Stockholm—Göteborg—London, Stockholm—Göteborg—New York etc. inräknade. Nedgången i trafiken perioden 1951/52 berodde huvudsakligen på en kraftig indragning på linjerna. Observeras bör att medelflygsträckan per passagerare 1950 var knappt 360 km och 1954 drygt 370 km, alltså en ökning även i det faller.

**Blågul
flygar-**

**TRIUMF
över Zürich**

Av Flygrevyns utflugne medarbetare¹

Visserligen var det ingen officiell tävling vid den stora flygträffen i Zürich den 26 och 27 maj, men det kan inte hjälpas att det kändes skönt att se våra svenska jaktflygare i jämbördig fredlig kamp med tre av världens stora flygarationer USA, England och Frankrike. I det här sammanhanget räknas nämligen Sverige till de stora pojkarna. Det var bara svenskar, briter, amerikaner och fransmän som uppträdde i den stora uppvisningen i avancerad flygning — flygträffens obestridda höjdpunkt

Tidningarna har redan talat om triumf och succé för de svenska jaktflygarna från F 13 i Norrköping. Låt oss inte överdriva saken. Programmet var enormt, våra pojkars insats tog mindre än tio minuter — men kvar står att F 13-gänget visade prov på flygning av högsta klass och att de möttes av påfallande hjärtligt jubel från publiken, som bestod av 150.000 betalande och uppskattningsvis 250.000 gratisåskådare på kullarna och bergen runtomkring, där ekonomiska jordbrukare inhägnat sina ägor och slussade in de skådelystna mot en avgift av en franc per person "för nertrampad gröda".

"Zürcher Flugmeeting" var det officiella namnet på denna imponerande internationella flygcirkus, vars organisation genomfördes med fulländad schweizisk precision. Före andra världskriget, ända fram till 1936, var dessa flygartäffar tradition i Zürich, denna tjugande schweiziska och samtidigt internationella stad i Europas centrum. Man kan endast glädjas åt att arrangörerna, Avia Gesellschaft der Fliegeroffiziere och Aero-Club

der Schweiz, vågat sig på den jättelika uppgiften att återigen ta upp denna förnämliga tradition. Årets flyguppvisningar betecknades av många schweiziska och engelska tidningar som de största som någonsin hållits i Europa, och det är kanske inte oriktigt.

Fem J 29:or och en DC-3

Det svenska laget, som uttagits vid en tävling inom flygvapnet, bestod av löjtnanterna Per Olov Fogde (gruppchef) och Per Olov Olemyr samt fältflygarna Lennart Larsson, Rolf Lindqvist och Hans Larsson (den senare reserv). Lagledare var major Arne Jung. Flyggruppen bestod av fem J 29 och ett transportplan av typ Tp 79 (DC-3) med markpersonal. I DC-3:an medföljde vidare schweiziska militärattachén i Stockholm överste Raeber samt Flygrevyns medarbetare.

"Meetingen" inleddes med en utställning av flygplan och robotvapen på Zürichs civila flygplats Kloten, ett betydligt uppförstorat Bromma.

Våra J 29:or var tyvärr inte med på Kloten, de hade i stället som de enda av deltagarna fått äran att baseras på det militära fältet Dübendorf, där de vid söndagens uppvisningar kunde betittas desto bättre av jättep publiken då de startade och landade.

Bland det intressantaste på Kloten var det amerikanska sexmotoriga atombombplanet B-47 Stratojet, ryggraden i Strategic Air Command. Amerikanerna hade dessutom skickat olika versioner av F-86 Sabre och F-84 Thunderstreak, men mest nyfiken var man förstås på överljudsjaktplanet F-100 C Super Sabre, som för första gången visades i Europa. USAF hade även ställt ut världens största transportflygplan C-124 Globemaster, en verklig gigant med plats för 200 rustade soldater eller motsvarande materiel. Frankrike visade bl. a. upp Mystère IV A och tvåmotoriga transportplanet Nord 2501 Noratlas, som närmast liknar en "Flying boxcar" och briljerade med att kunna stiga på en motor.

Ännu mer poäng för Lansen

England hade nöjt sig med att visa Hawker Hunter Mk 4 på Kloten, men vid uppvisningen över Dübendorf gjorde provflygaren Bill Bedford en briljant flygning med en Hunter Mk 6. Den engelska insatsen blev för övrigt våldsamt kritiserad i brittiska pressen, där RAF fick sina fiskar varma för att man inte visade de modernaste typerna (förutom två Vickers Valiant, som gjorde en överflygning vid uppvisningarna). Engelsmännens självkritik är det kanske

fler som kan ta åt sig. De nyaste typerna var i allmänhet inte med, alltså inte en enda deltagande. Svenska flygvapnet skulle ha tagit hem ytterligare poäng om vi visat några A 32 Lansen.

Den största sensationen var ryssarnas readrivna trafikplan Tu-104, som bekant den civila versionen av det atombombplan som på den här sidan järnridån brukar kallas "Badger". Det var samma flygplan som väckte sensation i London för en tid sedan. Nu kunde vi med egna ögon se att uppmärksamheten var fullt berättigad. Vid en jämförelse med den närmaste motsvarigheten, B-47 gör Tu-104 ett mycket övertygande intryck. Ett hypermodernt, linjerent, rent av skönt flygplan, som med sina eleganta linjer och två jättelika reamotorer ger ett intryck av snabbhet och kraft. Vid uppvisningen på Dübendorf gjorde Tu-104 två överflygningar, första gången med hög fart, andra gången med nedfällida klaffar och låg fart.

Djinn tyst och behändig

Bland de civila små flygfarkoster-na fäste man sig mest vid fransmännens readrivna helikopter Djinn, som flög ytterst behändigt och mot all förmodan var lika tystgående som en normal tvåtaktsbil. Fransmännen gjorde dessutom succé med världens minsta reoplan, Sipa 200 Minijet, önskedrömmen för en reabiten sportflygare.

Den "tunga" avdelningen vid uppvisningarna på söndagen var britternas Valiant i två exemplar, det okonventionella tvåmotoriga franska reatrafikplanet Caravelle, Globemaster samt en fyrgrupp B-47 Stratojet. Mest spännande var — förutom mera cirkusbetonade inslag som fallskärms-hopp i grupp — uppvisningarna i avancerad gruppflygning av Sverige (J 29), Frankrike (Mystère IV A),

Vinjettbilden visar den svenska 29-gruppen under avslutningsmomentet färgande himlen gul och blå. Överst tar major Arne Jung emot avskedsprenter av de schweiziska värdarna. Övan en stjärtbild av den ryska Tu-104 och nedan de svenska grabbarna som flög med sådan framgång: Löjtnanterna Pelle Fogde och Pelle Olemyr samt fältflygarna Lennart Larsson Rolf Lindquist och Hans Larsson



England (Hunter Mk 4) samt USA (F-86 Sabre, de berömda "Skyblazers"). Det blev en svindlande och öronbedövande uppvisning i luftakrobatik, högre skolan. Och resultatet kan väl närmast betecknas som oavgjort, med kanske en halv extra poäng för Skyblazers och F-13-grabbarna.

För Sveriges good will i utlandet måste flygvapnets deltagande i Zürich ha stor betydelse. Nästa gång kan vi kanske göra ännu bättre ifrån oss om vi sänder dit även nyare flygplantyper. Här finns en fin chans för Sverige att visa flaggan i bästa tänkbara sällskap.

Jacson



BLOMMAN I SKYN



I Fallskärmsjägarnas tidning "Örnen" berättar Göran Lorichs om historiska fallskärms hopp och vi tar oss friheten återge en del av den intressanta artikeln

På eftermiddagen den 22 oktober 1797 lyste en blek men varm höstsol över Monceauparken i Paris, där väldiga folkmassor samlats för att få se historiens första "verkliga" fallskärms hopp. Strax efter klockan fem hade luftballongen från vilket hoppet skulle ske, stigit till omkring 700 meter och exakt kl. 17.28 hoppade den unge fransmannen André-Jacques Garnerin. Inför de förstummade åskådarnas ögon dalade han ner mot marken, som det tycktes mycket sakta. Fallskärmen saknade topphål och pendlingarna var fruktansvärda, men utan en skräma landade Garnerin under folkets oerhörda jubel.

Denne verkliga pionjär hade utrustat sig med en hustru av samma skrot och korn, så under de följande åren turnerade paret Garnerin runt Europa och gav uppvisningar i luftballong- och fallskärms tjänst. Fru Jeanne-Geneviève hoppade och tog emot applåder medan maken tog emot och räknade pengarna.

Första hoppet från flygplan

De första hoppen från flygplan utfördes den 1 och 10 mars 1912 utanför St. Louis i Amerika. Hoppare var kapten Berry. Han använde en fallskärm vars kalott var instoppad i en säck under flygplanet. Från säcken gick bärninorna upp i sittbrunnen till Berry, som kring livet hade en slags sele. Då det var dags för uthopp släppte han sig över kanten varvid kalotten drogs ur säcken och fallskärmen utvecklade sig automatiskt. De båda hoppen lyckades utmärkt.

Pegouds lustiga cabrioler...

En augustidag året efter satt den unge fransmannen Pegoud nöjd och glad några hundra meter över det vackra sydfranska landskapet. Motorn på hans Blériot spann så belåtet som endast en motor på 35 hästkrafter kan spinna. Plötsligt tog idyllen slut. Motorn fick hosta och Pegoud skrämselhicka. Så Pegoud lämnade sin maskin och tog en säkrare transport till marken. Fallskärmen förde honom till toppen av ett träd och därmed skulle historien ha varit slut, om inte Pegoud hade gjort vissa iakttagelser under nedfärden. Lämnat i frihet från sin herres hårda tygeltag

hade planet enligt vad Pegoud sedan berättade, "gjort många lustiga cabrioler" innan det gav upp och med hög fart uppsökte marken. Dessa "cabrioler" gjorde sedan Pegoud om med ett nytt flygplan och det konststycket blev sedermera känt under namnet "looping".

170 sek. fördröjd utlösning

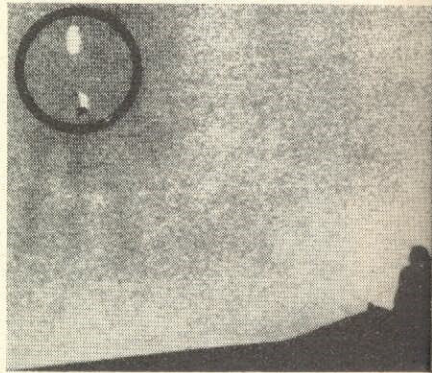
Man häpnar gång på gång över den sagolika fräckhet och kallblodighet med vilken fallskärms hoppare många gånger uppträtt. Men fråga är väl ändå om inte de två mest dramatiska hopp som vi känner utfördes av fransmannen Jean Niland, oftast omtalad under namnet James Williams. Han hade i början av 1938 beslutat attackera världsrekordet i fritt fall, som då innehades av ryssen Ievdokimov. Den 8 mars lyckades James i ett plan nå höjden 11.420 meter över terrängen intill Chartres i Frankrike. Efter en sista kontroll av utrustningen hoppade James Williams och lät sig falla under 170 långa sekunder. För åskådarna på marken var det en fruktansvärd upplevelse. De såg hopparen med svindlande fart närma sig marken. Då han hade 100 meter kvar hade ännu ingenting hänt, och de flesta vände sig bort för att slippa se den hemiska synen av en människa, som krossas mot marken. Men ingen skulle få se den synen den dagen. James Williams hade hoppet under full kontroll. 90 meter återstod då han utlöste skärmen och ett ännu ööverträffat djärvhetsrekord hade sett dagens ljus.

Att den mannen inte skulle dö i sin säng stod fullständigt klart för dem som kände honom. Det gjorde han inte heller, redan den 14 augusti samma år fann han sin död under ett fallskärms hopp. Uthoppet skedde från 1000 meter vid en uppvisning i södra Frankrike. Det var ett hopp med fördröjd utlösning och genom en radiosändare underhöll Williams publiken med sina iakttagelser under fallet. Då han utlöste ryggfallskärmen blev det en s.k. "cigarrett" och han drog därför reserven. Denna snodde in sig i den ordinarie och det fanns då ingenting att göra. Ända intill det ögonblick då han dödades mot marken, kommenterade James Williams med lugn röst händelseförloppet.



Skräckslagna såg över hundratusen människor vid en flygdag nyligen i närheten av Liverpool hur den 37-årige franske "fågelmannen" Leo Valentin misslyckades med sin uppvisning i "fågelflykt" och störtade från 3000 meters höjd.

Leo Valentin gjorde under kriget tjänst som fallskärmsjägare och började för några år sedan experimentera med "fågelflykt". Han hann utföra några uppvisningar innan han dödades. De gick så till att han hoppade ut från ett transportplan och med hjälp av ett par korta vingar av balsa, fastspända på armarna och i en ställning på kroppen, cirklade runt som en fågel ner till omkring 600 meter. Därefter utlöste han fallskärmen och dalade med denna till marken.



FÅGELMANNENS SISTA FLYKT

Leo Valentin klar för hopp iförd bröstfallskärm och de drygt en meter långa vingarna av balsa. Vingarna var rörliga och Leo sökte med dem efterlikna en fågels flykt

Vid denna uppvisning, som var den första i England och som blev Leo Valentins sista, steg planet till cirka 3000 meter. En medpassagerare berättar att planet fick göra tre svängar över flygplatsen innan Leo Valentin ansåg sig vara färdig för hopp. Under tredje svängen gjorde han, där han stod i dörröppningen med vingarna utspända, ett tecken att han var klar. Medpassageraren önskade honom lycka till och Leo svarade "Merci" och hoppade. Vingarna skrapade mot dörren och en bit av dem revs loss i själva hoppet och singlade nedåt tillsammans med hopparen som inte fick vingarna att fungera på vanligt sätt. De skräckslagna åskådarna på marken såg hur han försökte utlösa skärmen och lyckades därmed, men skärmen snodde in sig i vingstället och Leo störtade hjälplöst till marken och hamnade i ett vetefält utanför flygplatsen. Han var död när man hittade honom.



Bilden uppe till vänster är den sista som togs av Leo Valentin sekunderna före starten från Spekefältet vid Liverpool. Den suddiga bilden nedan till vänster visar sista delen av störtningen med den halvt öppnade skärmen. Nedan har polisen hittat den olyckliga Valentin och börjar frigöra honom från hans brustna vingar





Han sattes i skola och rymde till sjöss, sattes i skola och rymde igen, sattes i skeppsgosseåren i Karlskrona och stannade — sjömansblod är en märklig och stark saft. 1911 var han styrman, yngst i Sverige. Och nästa år drabbade då det flygande ödet honom.

3 tim. 40 minuters flygare

Men ännu sex år efter denna om-
trumlande upplevelse i Karlskrona var
hans liv vatten och deplacement och
knopar och mönjeskrapande. Tills
flottan 1919 fann att fyra flygande
underofficerare vore på sin plats. Al-
bin Ahrenberg satte sig ned och för-
fattade en ansökan med sin snyggaste
handstil och kom in på Högernäs.
Fyra skulle antas vilket gjorde knap-
pa två procent av de sökande. Efter-
som man nu valde styrman Ahren-

sen länge glömt vad han egentligen
reklamerade för men hans eget namn
blev vida känt.

Och så hade han perioden Bolivar,
den gamla Albatrossmaskinen som
förärats den Ahrenbergska debutbo-
ken och som upplevt en god del av
Albin Ahrenbergs många vilda även-
tyr — så välkända att det inte nyt-
tar stort att påminna om dem. Det
är samma sak med hans flesta upp-
levelser i luften; de är redan historia
och de hörde till det käraste under-
hållsstoffet i tidningarna på den tid
då ett flygplan hölls samman av pia-
notråd, då en flygning Karlskrona—
Stockholm i två dagsetapper var en
bragd av svallspord storleksordning
och då ett tjockt lager målarfärg var
en nödvändig livförsäkring för fly-
garen. Och då Albin Ahrenberg led
ett av sina snöpligaste nederlag (väl
endast överträffat av den misslyckade

Månadens flygarporträtt:

För 2000 år sedan hade han väl
kämpat som romersk gladiator — och
naturligtvis segrat. För 1000 år se-
dan hade han säkert följt med Röde
Orm i öster- och västerled (eller Röde
Orm hade nog följt med honom). För
500 år sedan hade han väl gjort hela
Östersjöområdet osäkert med något
kaparskepp, hopsurrat med hampa.
Nu slumpade sig att hans ungdoms
hjärte var Thulin som 1912 kretsade
över ett häpnande Karlskrona. Där-
för blev han flygare och själv en hel
epok. *Epoken Johan Oskar Albin Ahrenberg.*

Han har skällts för mycket; han
var "Sveriges förste flygande under-
officer", "den feta sälen", den fram-
gångsrikaste rundturflaxaren, skäm-
taren, författaren, direktören, Sveri-
gekanaren... Det finns mycket att
dra till. Men det räcker med att säga
Albin Ahrenberg och få hundratusen-
tals människors svar att "jaså Albin,
ja den känner jag ju, honom har jag
flugit med".

Epoken Ahrenberg

Allt detta har de hundratusenden
alltså att tacka den vänliga ingivelse
som fick Enoch Thulin att göra en
uppstigning över Karlskrona för 44
år sedan. Annars hade svenska mari-
nen under ytterligare några årtionden
haft en styrman på sina fartyg som
med ett brett skratt skulle överröstat
varje storm (och säkert spottat åt lo-
vart, för konventionella föreställ-
ningar är till för folk skapade efter
andra mått än Albin).

Han har smälningens envishet
från födseln, båtmansson från Arby
i Södra Möre som 12 år gammal fick
följa med far sin — när nu en sjöman
gick i land — till Höganäs gruvor.

berg så får det vara slut på klankan-
det att officerare inte kan sätta rätt
man på rätt post. Albin Ahrenberg
var snabbt alldeles utmärkt välplace-
rad i en förarstol. När han tog sitt
certifikat hade han 3 timmar och 40
minuter i flygtid bakom sig, hade ald-
rig flugit ensam och dessutom var det
den 13 mars. Albin Ahrenberg bör ha
känt sig en litet aning darrig den
dan. Fast naturligtvis inte så det
märktes.

Denna första flygunderofficer i
svenska flottan — hans närmaste
konkurrenter tog sina certifikat den
14 och 15 mars — stannade i sitt
militära jobb i två år innan han för-
sta gången provade civilflyget (och
han kom ju inte alldeles oerfaren dit,
bland mycket annat hade han hunnit
slå sönder en maskin i Landskrona
hamn, kvadda en annan den dag han
debuterade som lärare på Högernäs
och hoppa i fallskärm, "lättare än att
gå till tandläkaren"). Men hans ci-
vila mellanspel blev inte långvarigt.
Efter en vecka drog han på unifor-
men igen sen han till lättnad för alla
parter lämnat sin anställning vid en
cirkus — veckan slutade med att hans
flygmaskin brann upp och såldes som
skrot för 50 kronor vilket förmodli-
gen var ett gott pris.

Kappflygning med godståg

Fler mellanspel: Han blev pilot på
Svenska Lufttrafikaktiebolagets Re-
vallinje och klarade sig mycket rik-
tigt med knapp nöd upp på ett skär
i Finska viken efter ett motorhaveri
på första turen. Han ordnade kame-
rajakt på havsörn och räddade sig
och passageraren Bengt Berg i sista
sekunden. Han startade sina reklam-
flygningar och visserligen har man

ALBIN

Atlantflygningen några år senare):
Det var den gången han körde i kapp
med ett snälltåg, förlorade stort och
sedan vände ögonen mot ett lång-
samt framtuffande godståg i Små-
land — här skulle han väl ändå få
revansch på järnvägsrälsens förbas-
kade fartdårar! Men när han över-
modigt vinkande flög förbi godståget
såg han lokföraren spotta föraktfullt,
sen försvann nyllet och röken började
bolma i kraftigare tuffar ur skor-

Albin i snörstövlar, skinnrock och mascot
(spatserkäpp) 1928, året innan Atlant-
flygningen



stenen — och naturligtvis kom det Ahrenbergiska planet ohjälpligt på efterkälken i denna småländska duell.

Låt oss inte glömma bort Bolivars hedervärda slut; den lade sig till ro från denna världens jakt efter att ha kolliderat med en anslagstavla där det stod "Förbjudet att beträda flygfältet"...

De 100.000 sjöars land

Nå, Albin Ahrenberg aktade sig gärna för flygplatser. Han hade blivit Aba-tjänsteman i Malmö och tre år senare — det för flygekonomer missmodiga 1927 — drev han igenom sin glänsande Sverigerunt-idé. Drygt 100.000 sjöar skall det finnas i Sverige säger folk med anlag för tålmodigt adderande och det kan inte vara många som undgått en påhållning av Ahrenbergiska flygplan under hans ständiga rundflaxande. Hans minne var och är enormt; han vet att där går det bra att landa och där skall man akta sig för timmerflottning och där bakom udden finns en gård med telefon, nyckeln ligger under stenen framför verandan.

Han lärde känna Sverige i detalj. Han var och förblev den absolute Sverigeentusiasterna långt innan järnvägsplakaten dök upp med "Lär känna ditt land". Och svenska folket lärde känna Albin Ahrenberg lika grundligt, hans äventyr, hans egenheter och hans flödande berättargåva. 168.000 människor skall han ha tagit med på sina rundflygningar. Det kunde bli 75 uppstigningar på en dag och dagen kunde omfatta natten

också om bara solen orkade vara uppe lika länge som Albin Ahrenberg. Det sitter åtskilliga ledande flygmän i detta land som första gången kommit ovan landbacken med Albin Ahrenbergs hjälp.

Så tidningarna behövde ingen presentation när de på våren 1929 plöskade fram sina svartaste stilar för att tala om att Albin Ahrenberg och hans kamrater med "Sverige" — förstas — skulle pröva om det fanns förutsättningar för en merkantil flyglinje över Island och Grönland till Amerika. De startade med all tänkbar nationell pompa. Det bildades i en hast en 80-mannakommitté i New York för att ta emot denne oförvägne man. Han dominerade förstasidorna dag efter dag. Så det fordrades mer mod än han någonsin visat att avbryta flygningen i det grönländska Ivigut efter rader av motgångar och nödlandningar och efter fem misslyckade starter. Det var inget avundsvärt nöje att öppna den Ahrenbergiska posten de närmaste månaderna. Den försmädliga efterklosheten tystnade väl definitivt först den 7 maj 1931 då det telegraferades ut över världen att en herre vid namn Albin Ahrenberg hittat Courtaulds saknade expedition på Grönlands inlandsis. Det var revansch för all världens misslyckanden. Och det var en dag nästan lika stor som den 13 mars 1919.

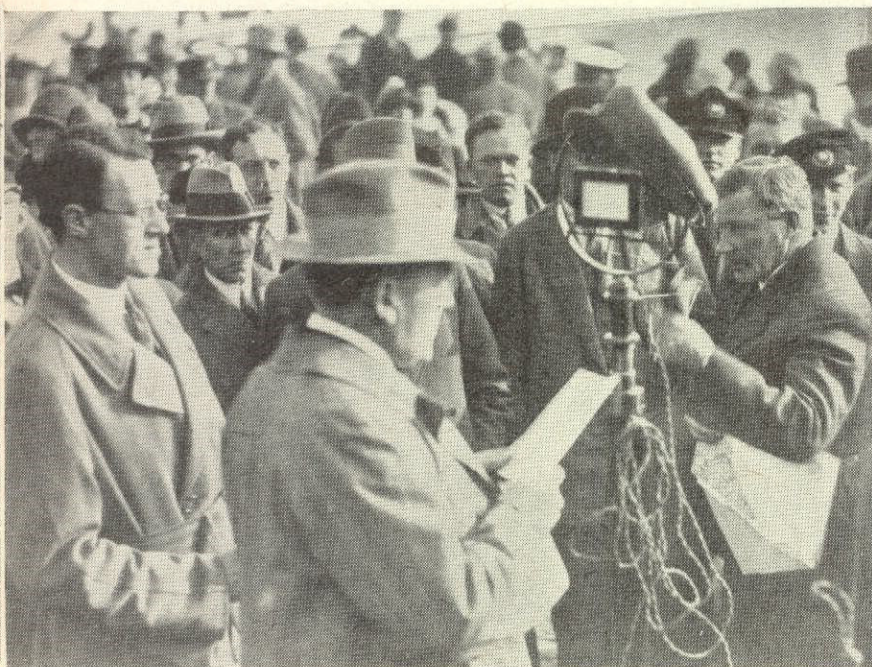
Den feta sälen

Det var denna gång entusiastiska grönländska kvinnor gav honom namnet "Den feta sälen" vilket bör

Atlantflygningen 1929, Albin barhuvad till höger lyssnar till dr. Östmans väderleksrapport före starten. Längst till vänster den unge lovande radioreportern Sven Jerring. På mikrofonen Albins mössa



Albin i gala efter kungabesök och kaptensutnämning 1931



vara det finaste som finns på Grönland även om man kan tycka att det var en något egendomlig säl som klev ur planet med sin mascot promenadkäppen. Resten var väl av mindre storleksordning — när han fick engelskt ministertack, Aeroklubbens guldmedalj, silverbuckla från pappa Courtauld och kaptensutnämning av kungen — ett skutt i flottans karriär som inte lär ha haft sitt motstycke sedan det krigiska 1600-talet.

På ett dussin år upplevde han mer än en hel flygargeneration kan begära. Detta var väl hans egentliga storhetstid, sen kom det flygtidevarv då en ensam man inte längre kunde bilda epok, då flyg blev många mäns samarbete. Men naturligtvis har rubriksättare i alla Sveriges tidningar många gånger sen dess fått räkna på fingrarna hur namnet Ahrenberg skulle kunna gå in med största möjliga stil. Han blev sin egen med Ahren-

Forts. på sid. 34

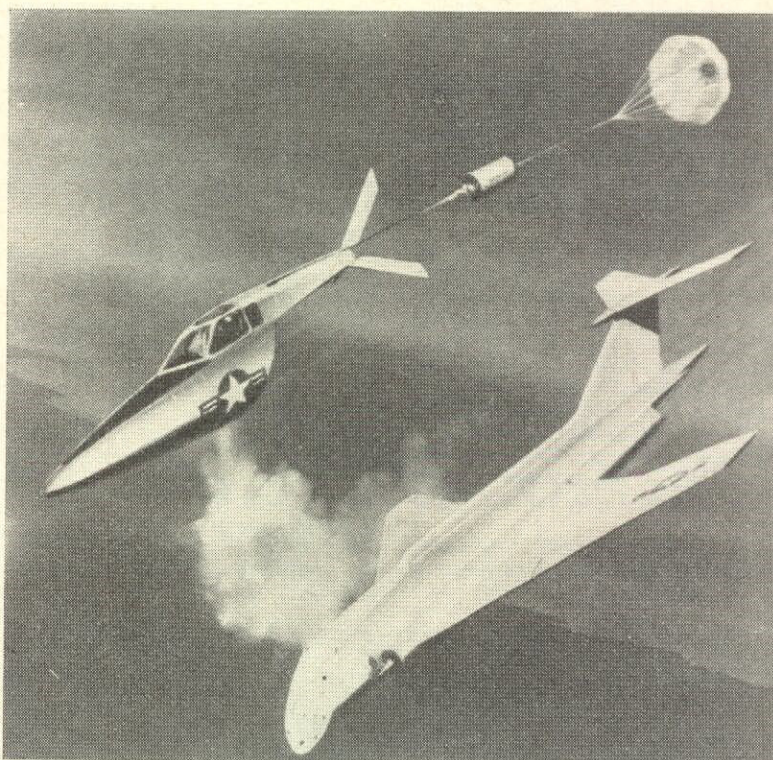


FLYGET I BILD:

▲ Douglas C-133 heter flygplanet ovan som helt nyligen gjorde sin första provflygning i Californien. C-133 är beställd av amerikanska flygvapnet, byggs hos Douglas i El Segundo och är världens största transportflygplan — lastar dubbelt så mycket som Douglas "Globemaster", den typ som nu är världens största transportplan. C-133 har fyra Pratt & Whitney turbiner på vardera 6.000 hk

Ju större hastigheterna blir, desto större är problemen att klara missöden i luften. Till höger en teckning som visar i vilka banor de amerikanska flygteknikernas tankar går. För att klara sig vid ett uthopp på "stratosfärshöjd" i överljudsfart kan man tänka sig att hela kabinen kopplas loss så som tecknaren här visat. Bara nu inte kabinen går sönder...

Pampigt flyghus kan man verkligen säga om BOAC:s nya huvudkontor på London airport som ses på bilden nedan. Stugan kostar tre miljoner pund (ett pund = 14:50) och hyser en personal på 4.000. Man tycks också ha tänkt på parkeringsfrågan



bilde
kans
Den
eller
och
nebb
3.00

Firef
Faire
num
prod
mont

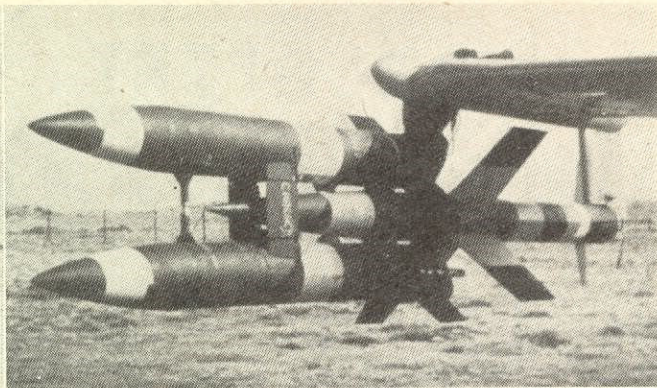
En s
land
s. k.
eller
plan
—Dü
tävli
ra
Klag
Ge
Safir
en r
Dette
nade
rikan
blev
terri
och
bilde
som

givit
craft
drive
off/c
da"
talar
princ
bilde
850.0

Kul
terar
get
effek



▲ Cessna CH-1 helikopter som ses på bilden ovan har nu godkänts av amerikanska luftfartsstyrelsen såsom fyrsitsare. Den har en Continental motor på 260 hk eller samma som finns i Cessna L-19, 310 och 180. Motorn är "nedstrypt" vilket innebär att den ger samma effekt upp till 3.000 m som vid havsytan



Fireflash, den brittiska jaktroboten från Fairey som omnämndes i ett tidigare nummer av Flygrevyn, är nu i full serieproduktion. Bilden ovan till höger visar monteringen i vingspetsen ▲

En svensk Saab Safir har gjort en strålande tävlingsprestation i det österrikiska s.k. "Stern-rallyt". Den flög 3.150 km eller längsta sträckan av alla deltagande plan; första dagen Linköping—Köpenhamn—Düsseldorf—Lyon—Orange (samt efter tävlingstidens slut till Marseille) och andra dagen Marseille—Basel—Venedig—Klagenfurt—Wien.

Genom ett krångel med klockorna kom Safiren i mål 11 sekunder för tidigt (och en minut tidigare än piloterna trodde). Detta gjorde att prestationen bara belönades med andra plats. Etta kom österrikaren Gaisbacher i en Norecrin. Tvåa blev alltså Saab Safir med de båda österrikiska herrarna Gottfried Kowatsch och Sepp Froeschl som förare. De ses på bilden till höger. Och Safiren hämtades som sagt i Linköping ▲



◀ VTO-projekt. Amerikanska armén har givit den amerikanska firman Vertol Aircraft Corp. en beställning på ett turbin-drivet VTO-flygplan (VTO=Vertical take off/and landing/) med "hastighetsprestanda" som ett modernt transportplan, omtalar Aviation Week. Projektet bygger på principen vridbara vingar som framgår av bilden till vänster. Kontraktet lyder på 850.000 dollar

Kul tofflor. På Sikorsky S-55 experimenterar man med "tofflor" av det här slaget (till höger). Inte vackert men kanske effektivt. Utrustningen väger bara 80 kg ▶



»ENMANSTYRD PROJEKTIL«

Lockheed / USAF F-104

Världens snabbaste reoplan!

F-104 **Starfighter** är det mest avancerade flygplanet av reotyp som någonsin konstruerats. *Dimensioner:* höjd 4,1 m, längd 16,7 m. *Vingarna:* knivskarpa och med endast 2,3 m från flygkroppen till vingspetsen. *Motor:* General Electric J79, som utvecklar mer dragkraft per kg än någon annan turbo-jet-motor i jämförbar storlek. *Elektroniskt system* av ny plugg-typ som medger snabbt byte och utbyte av olika manöverorgan. *Förarstol:* av katapulttyp med nedåtriktad utskjutning, först i sitt slag i seriebyggda reaflygplan. Hög, T-formad stjärt av »flottörtyp», dubbelt så lätt inställbar som stjärt av konventionell konstruktion. *Bestyckning och toppfart:* båda dessa uppgifter är militära hemligheter men Lockheed F-104 kan i dag hinna upp och oskadliggöra varje flygplan i världen – oavsett storleken.

Tack vare **Starfighters** spjutform, fullkomnad genom omfattande vindtunnelprov, slår F-104 lätt och vibrationsfritt genom ljudvallen. Och även vid överljudshastigheter är **Starfighter** utan konkurrens vad manövrering och pålitlighet beträffar – just därför att så många avancerade konstruktions och maskintekniska finesser aldrig tidigare sammanförts i ett flygplan – och med så lyckat resultat.

Som alla Lockheed-byggda flygplan har F-104 en inneboende »konstruktionselasticitet» som gör den lätt ombyggbar för olika militära ändamål – till minimal kostnad.

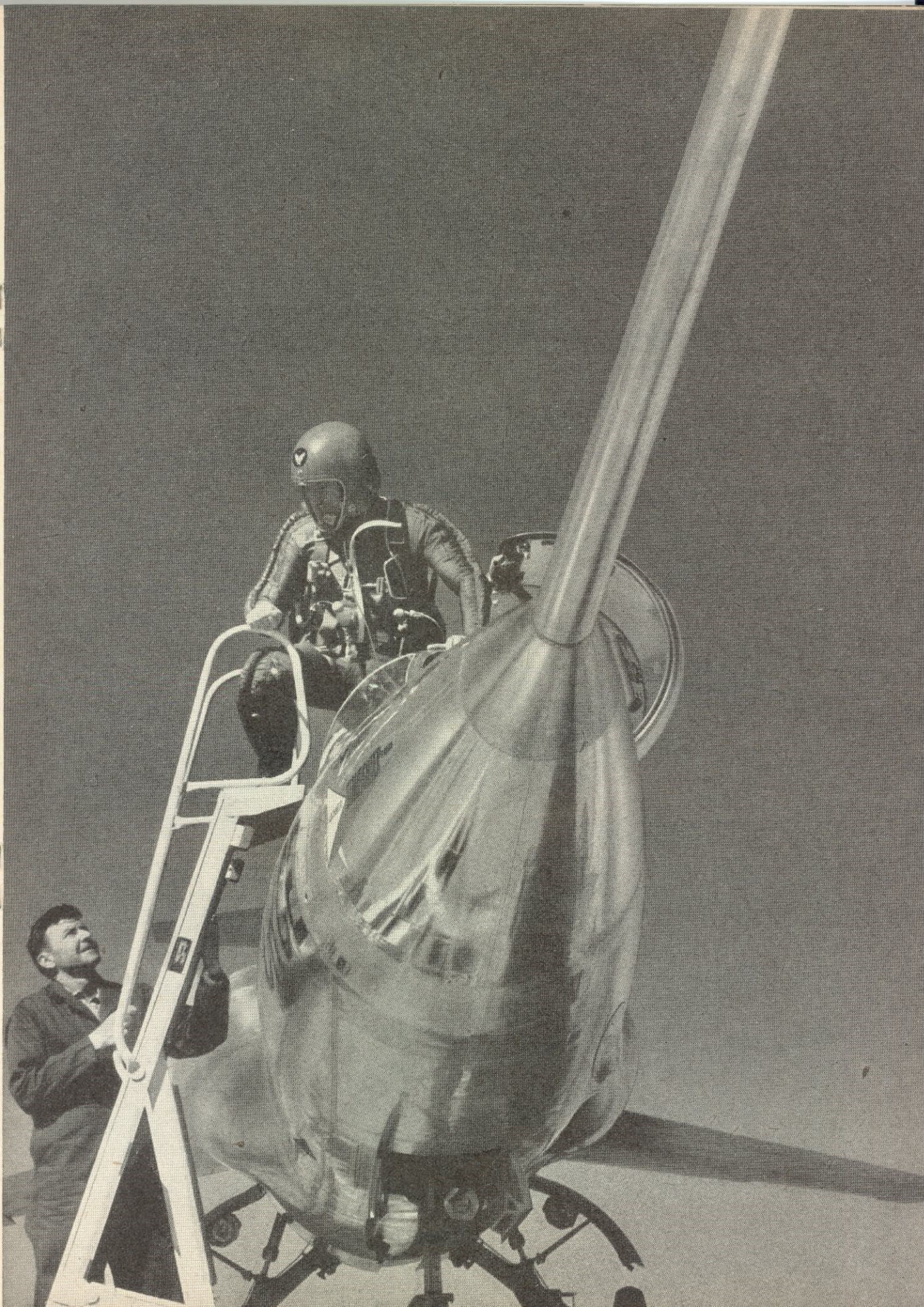
Lockheeds ledarskap i konstruktion och tillverkning av militärflygplan, i nio vitt skilda typer, har ännu en gång bevisats – med F-104 **Starfighter**, Lockheeds enmansstyrda projektil.

Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION
BURBANK, CALIFORNIA, U.S.A.

Look to Lockheed for JET Leadership, Too.





Landning i Tønder

I serien "det var en gång" berättar här Nils Söderberg om en hemflygning av fyra Bulldoggar från England 1931 och en solvarm tankningsidyll vid luftskeppshallen i Tønder

Våra Jupiter spann lugnt och rogivande där vi gled fram i den soldisiga luften. Djupt under oss simmade de friska öarnas radband långsamt förbi. Vi höll oss väl utanför 3-milsgränsen. Det var nämligen i nådens år 1931 förbjudet att flyga över Tyskland med militärflygplan. Inte för det vi var rädda att bli nerskjutna men vi visste att därnere lurade vaksamma luftbevakare. Och deras projektiler — rapporter med diplomatiska noter om Grenzverletzung som följd — ville vi inte råka ut för.

Jag satt och tänkte på den kommande landningen. Inget flygfält i Tønder alltså. Bara en gammal luftskeppshall! Jag tänkte hädiska tankar om mina uppdragsgivare.

Min instruktion var att tillsammans med löjtnanterna Häggelöf, Westring och Carlgren hämta fyra Bulldoggar i England. Eftersom Bulldoggens räckvidd inte medgav flygning direkt från Holland till Danmark hade tillstånd att landa i Tyskland begärts. Svar hade ännu inte kommit varför vidare order angående mellanlandning skulle meddelas senare.

Efter några dagars väntan hos Bristol fick jag telegrafisk order att flyga till Amsterdam och där avvaktas vidare order. Men landningstillståndet i Tyskland lät vänta på sig. I stället fick vi en dag ett telegram som kort och gott lät "Mellanlandning Tønder". Punkt och slut. Var tusan låg Tønder? Det måste förstås ligga i Danmark och till sist fick vi tag i en dansk trafikflygare, som utfrågades.

— Tønder, sa han, der er slet ikke noen flygplads. Men en gammel luftskibshalle, de er der.

— Hurudan är terrängen?

— En Bulldog gaar vel allti at ta over. Bensin? Det vet jeg ikke men telegraferer til bataljonschef Christiansen. Han er chef for garnisjonen.

Vi passerar nu i höjd med Wangerøge och drar oss mot norr. Snart får vi syn på Helgolands branta sandstensklippa som stolt reser sig ur havet — så olik alla kustöarna, som långsamt vadar ut i vattnet.

Det danska landet börjar siktas. Tänk om det inte finns nånstans att landa. En luftskeppshall! Fy Farao,

det sög i magen som det gör när man leder ett flygförband och inte riktigt vet vad man har framför sig. Vi skulle inte ha mycket soppa kvar efter ett par timmar i motvind till

När vi kom fram till Tønder var att irra omkring och leta efter fält. Det inte svårt att hitta luftskeppshallen. Dit hade jag beställt bensinen, så i närheten av den måste vi landa. Men fälten var inte mycket att hurra för — smala remsor i östväst. Det betydde landning i sidvind. Bulldoggen var en trevlig och lättflugen maskin och behövde inte lång rullsträcka, men den var rätt så känslig för sidvind till följd av vingarnas stora V-form.

Efter åtskilliga "provlandningar" var vi i alla fall lyckligt nere alla fyra. Vi ställde upp våra flygplan. Bataljonschef Christiansen kom i spetsen för sin bataljon i färggranna kavalleriuniformer. Bensinen kom fram. Vi satte i gång med tankningen. Men nån hjälp ville vi inte ha. Inga genomtrampade vingar, tack. Det var lördag och vi hade brått hem och gav oss inte tid att ta av våra pälsfodrade flygdräkter. Men det var mitt i juli och glödhet. När vi klättrat upp på övervingen med 25-litersdunkar ett dussintal gånger rann det av oss. Under tiden hade bataljonschef Christiansen låtit hämta en hoppplint från luftskeppshallen, som tydligen användes till gymnastiksal och dukat fram glas på den. Vi hade sett en korg övertäckt med en handduk. Det såg lovande ut. Iskall Tuborg! Bataljonschefen sticker ner handen i korgen och säger: "Dagen till Aere har vi skaffet" — och så drar han triumferande fram — "en flaske Svensk Flaggpunsch". Solvarm.

Vi höll god min men såg hur de danska officerarna utbytte menande blickar: "Underlig smak svenskarna har." Alla var nog glada när glaset var tömda och när bataljonschefen säger "hur skulle det nu være at slekke av det her" så tänkte vi att nu kommer i alla fall Tuborg'en. Ett nytt grepp under handduken och fram kommer en flaska — Madeira. Solvarm.

Den kuren kan ordinerar mot den värsta frossa. Vi glödde i kapp med solen när vi åter stack i väg. Men det blåste fort av i de öppna Bulldoggarna och vi var snart hemma på svensk mark utan att ha invecklat oss i Grenzverletzung.

Så enkelt det hela förefaller när man jämför med våra dagars unga flygare tom tar hem miljonflygplan i ljudfart. Nu duger det inte med några improvisationer. En noggrann beräkning av flygningens element och en minutiös planläggning av eventuella mellanlandningar måste göras. Det är långa kliv utvecklingen har tagit från Bulldogg till Hunter.

Svenskar hos Bristol 1931: Stående de fyra som ingick i "Tønder-gruppen", löjtnanterna Carlgren och Häggelöf, kapten Söderberg och löjtnant Westring. Sittande flygning. Sparre och löjtnant Ekman, som flög hem med nästa hämtningsgrupp





Signor Sorlini vid sin Safir och på sin behändiga scooter



Specialgjorda påsar för scooterens olika delar gör monteringsjobbet enkelt

SCOOTRA och FLYG!

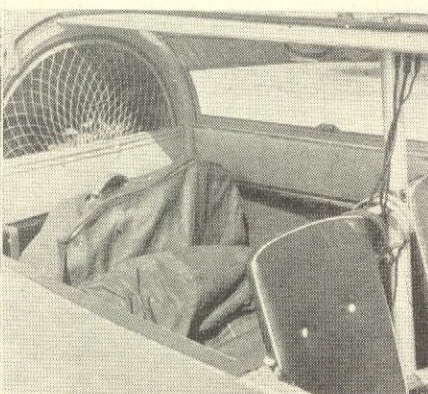


Åket splittrat i sina beståndsdelar

Signor Luciano Sorlini som är affärsman och delägare i en ammunitionsfabrik i Brescia i Italien köpte i fjol en Saab-91C Safir som han använder för affärsresor. Signor Sorlini är en knepig herre som upptäckt att han i flygplanet kan medföra en scooter av särskild typ som lätt kan monteras ned och lika lätt plockas ihop. Så när signoren far ut och reser, flyger han så långt det går och åker scooter resten. Hur det går till ger bilderna klart besked om. Uppifrån och ned visar de nedmonteringen, men läser ni dem åt andra hållet visar de hopmonteringen. Vi är nästan lika knepiga som signor Sorlini...



Signor Sorlinis marktransportmedel prydligt förpackat...



...och snyggt inställt i Safirens rymliga baksits

HÖGKONJUNKTUR FÖR TRAFIKFLYGARE

Ytterligare 70 piloter till SAS i år. Reatrafiken skymtar redan

Trafikflygutvecklingen kan avläsas inte bara i de växande siffrorna för producerade passagerarkilometer, miljoninvesteringarna i nya flygplan och en ständigt ökad ström av passagerare till och från flygplatserna utan också i behovet av personal — och inte minst flygande personal. Sedan 1951 har antalet SAS-piloter ökat från 221 till 491, varav nu 225 är kaptener. Beställningarna av Douglas DC-7C, som levereras under senare hälften av detta år, samt av Convair som redan är insatt på en del linjer, har ökat behovet av piloter ytterligare och SAS planerar att anställa (och utbilda) ytterligare 70 piloter i år.

SAS utbildningsavdelning kör för högttryck och nya kullar av flygstyrmän utexamineras med jämna intervaller — liksom annan flygande personal. Samtidigt med nyutbildningen sker en kontinuerlig vidareutbildning och omskolning till andra flygplanstyper.

När man talar med dem som är ansvariga för flygutbildningen inom SAS får man ett klart intryck av inte bara att trafikflyget är en i högsta grad expanderande verksamhet utan att här också sker en långtidsplanering som redan nu tar sikte på den nya eran — reaåldern.

Om fyra år har vi de stora DC-8:orna här och då skall vi ha besättningar färdiga för dem, säger SAS flygchef, civilingenjör Sixten Barenthein som just står färdig med kappsäcken i handen för att fara till Moskva och prata "operations" med ryssarna ett slag.

På vår fråga om det betyder att kraven på nyanställda piloter har ändrats, svarar Sixten Barenthein, att kraven är ungefär desamma som förut. Men han vill gärna ge dem som aspirerar på en anställning som SAS-pilot det rådet att de ägnar engelska och matematiken litet extra uppmärksamhet under förberedelserna. Detta främst av den anledningen att piloterna numera själva sköter en stor del av radiokommunikationerna samt att de alltmer ökade hastigheterna och de därmed förkortade flygtiderna kräver ökade kunskaper om navigation även av piloterna.

Här kan man tala om en cirkel som håller på att slutas; i trafikflygets ungdom var piloterna både navigatörer och flygare. Sedermera blev det nödvändigt att utbilda speciella navigatörer för i första hand långlinjerna och piloterna ägnade sig huvudsakligen åt flyg. Forts. på sid. 24

INRIKESFLYGGET

Det är med stor förvåning jag läser att SAS vill starta ett nytt bolag för inrikes-trafiken tillsammans med Airtaco, Transair och Aero Nord och inte nog därmed, SAS skulle ha aktiemajoriteten i detsamma. Varför startade inte SAS ett inrikesbolag i Norge tillsammans med Brathenflyg (SAFE), Westlandske samt Wiederöes och Polarflyg? Nej, bort med SAS monopol på inrikeslinjerna i Sverige liksom SAS fått i Norge. I Norge har ett "fredsavtal" på fem år slutits mellan SAS och de övriga bolagen, och inte nog därmed, de övriga bolagen flyger även på samma linjer som SAS (art. i Expressen 30 april).

Vad inrikestrafiken i Sverige beträffar så är det väl inget mera bolag än Airtaco som flyger till så många platser och med så många plan (9 st enligt tidningarna) och inte nog därmed, vilket arbete och vilka kostnader har inte bolaget nedlagt på detta. Nej, låt Transair och Aero Nord gå upp i Airtaco och låt sedan detta bolag flyga inrikestrafiken, utom på stamlinjerna, som SAS vill behålla.

Om man studerar dagstidningarna noga så skall man finna sådana artiklar som att tidsningsflyget dom tar bara passagerare på återvägen, jo det är riktigt, men varför fick inte Airtaco tillstånd till de linjer bolaget gjort framställning om att få trafikera, är det inte SAS som motsätter sig detta (Återigen se Norge)?

Skall trafikallstånd givas något bolag, så bör det väl i första hand ges det bolag som flyger linjen då, låt vara med tidningar i ena och passagerare i andra riktningen, samt uppfyller luftfartsstyrelsens alla bestämmelser härifrån.

Flygintresserad landsortsbo

Som svar på detta ber red. få hänvisa till artikel på ledarplats i denna tidning samt till nedanstående kommuniké, som SAS distribuerat — innan "Flygintresserad landsortsbo" kom med sitt inlägg.

SAS är berett att under första delen av 1957 öppna trafik på nya inrikeslinjer i Sverige i egen regi eller i samarbete med andra svenska flygbolag. Förhandlingar pågår mellan SAS och andra intresserade flygbolag i fullt samförstånd med Luftfartsstyrelsen. Sundsvall får i sommar taxiflyg med passagerare till Stockholm genom Airtaco.

ABA och SAS har under efterkrigsåren lagt ned ett omfattande arbete på att öka den resande allmänhetens intresse för det svenska inrikesflyget. Resultatet var länge otillfredsställande, men SAS fortsatte ändå med sina försök att på olika sätt få till stånd en utvecklingsduglig inrikestrafik. I detta arbete har SAS haft mycket god hjälp av de flygkommittéer, som bildats i Luleå, Sundsvall/Härnösand, Göteborg, Malmö och Visby. Även i Kalmar har nyligen en liknande kommitté bildats.

Detta arbete har heller inte varit förgäves. De två senaste åren har nämligen en kraftig omsvängning skett. Förra årets 95.000 passagerare inrikes innebar en trafikökning på inte mindre än 59 procent jämfört med

föregående år. I år beräknar SAS att antalet passagerare på de befintliga inrikeslinjerna från Stockholm till Göteborg, Malmö, Luleå/Kiruna samt Visby/Norrköping skall stiga till över 120.000.

SAS har också tagit konsekvensen av denna utveckling. För två år sedan förlängdes Luleå-linjen till Kiruna, dit SAS i fortsättningen beräknar kunna flyga året runt. Förra året fick såväl Göteborg som Malmö dagliga dubbel förbindelser med Stockholm, vilket också Luleå fått i år. På Visby-linjen blir det i sommar upp till 8 turer om dagen i vardera riktningen. Visby-Norrköping flyges en gång om dagen i vardera riktningen.

Som en förberedelse för en kommande utveckling av det skandinaviska inrikesnätet beställde SAS förra året 11 stycken Convair "Metropolitan" — världens modernaste tvåmotoriga trafikflygplan idag.

Nyanställning och utbildning av piloter och övrig flygande personal inom SAS sker också i en omfattning som aldrig förr, och eftersom flygsäkerheten är A och O inom SAS är utbildningen mycket omfattande och tar lång tid.

SAS beräknar att sätta in de nya flygplanen på nuvarande inrikes stamlinjer under hösten och vintern. Därigenom erhålles ökad kapacitet och passagerarna på dessa linjer får en betydligt kortare restid och större bekvämlighet och dessutom frigöres mindre flygplan, som kan utnyttjas för ny inrikes- trafik på kortare sträckor.

SAS är därmed berett att börja ny trafik på ett antal svenska städer — Sundsvall och Kalmar är mest aktuella — under första delen av 1957 i egen regi eller i samarbete med andra svenska flygbolag. Till en början räknar SAS med en tur om dagen i vardera riktningen på dessa linjer.

Redan i sommar kommer som sagt Sundsvall att få flygförbindelse genom att Airtaco i fullt samförstånd med SAS och Luftfartsstyrelsen utför s.k. taxiflyg. Tidigare har SAS ett samarbetsavtal med Transair som sedan 1954 utfört viss trafik på olika linjer för SAS räkning.

Beträffande Sundsvall bör det framhållas, att frånvaron av broförbindelse mellan Skeppsholmen och fastlandet samt hangar på fältet hittills varit ett stort handicap. Denna olägenhet består alltså.

När det gäller Kalmar blir tidtabellen — till dess att landningsbanan vid Kalkstad på Öland blir färdig — bunden av de tider, då ingen militär flygverksamhet pågår på F 12:s fält.

En närmare undersökning av trafikunderlaget kan möjligen motivera en förlängning av linjen Stockholm-Kalmar till Malmö utan att denna trafik påverkar direktlinjerna Stockholm-Malmö.

En förutsättning för en utveckling av det svenska inrikesnätet är att de insatta flygplanen kan utnyttjas under en viss minimi- tid per dag. Detta är nödvändigt för en ekonomisk drift och tidtabellerna måste därför också anpassas med tanke på bästa möjliga trafikslingsor, d. v. s. bästa möjliga utnyttj- ning.

Man måste också vara på det klara med att öppnandet av nya flyglinjer i Sverige inte bara kräver flygplan och besättningar utan också nya installationer och ny utrustning på de flygplatser, som skall betjänas. Dessa måste utbyggas och förses med erforderliga hjälpmedel, vilket kommer att ställa stora krav också på de lokala och statliga myndigheterna med hänsyn både till investeringar och arbete. Luftfartsstyrelsen har också utarbetat en 10-årsplan för markorga- nisationens utbyggnad i Sverige.

Pelle P. ensam i VM

När detta läses är segelflyg-VM redan i full gång i Saint Yan, som ligger cirka 30 mil sydost om Paris. Flygrevyns medarbetare Yngve Norrvi är som under tidigare VM på plats och kommer i augustinumret att ge en utförlig redovisning av tävlingarna som ser ut att bli de största hit- tills i segelflyghistorien, åtminstone vad deltagarantalet beträffar. Del- tagarlistan upptar inte mindre än 51 namn i den ensitsiga klassen och 14 i den flersitsiga. Och ändå har arrangörerna av utrymmesskäl varit tvung- na att utesluta elva anmälda från Tyskland, Brasilien, Spanien, USA, Finland, Frankrike, Storbritannien, Polen, Schweiz, Tjeckoslovakien och Jugoslavien.

Tre av de hittills korade världs- mästarna deltar, den enda som ute- blir är Billy Nilsson, Sverige, som vann VM 1950 i Örebro. Pelle Pers- son, som vann första VM 1948 i Schweiz blir ensam i vargen i så motto att han är den enda som fly- ger Weihe. Titelförsvararen Gérard Pierre flyger — naturligtvis — Bré- guet 901, medan segren från 1952 (i Madrid) engelsmannen Philip Wills flyger Skylark.

Sammanlagt deltar åtta Bréguet i klass 1, och av dessa flyger vår egen Irve Silesmo från Örebro en. Vi hål- ler tummarna.

Nedanstående startlista gäller ock- så för startordningen första tävlings- dagen. De som följt med tidigare i VM-historien lägger säkert märke till den långa raden av kända namn.

ENSITSIGA

1. W. S. Ivans Jr., USA, Olympia IV
2. José Cuadrado, Argentina.
3. Maks Arbajter, Jugoslavien, Orao II C
4. A. W. D. Da Rosa, Brasilien, BN I
5. E. Domisse, Sydafrika, Bréguet 901
6. Ara Torrell, Spanien, Sky
7. P. A. Wills, Storbritannien, Skylark III
8. Gaj Goodhart, Australien, Bréguet 901
9. Isamu Oda, Japan, Bréguet 901
10. Ernst Frowein, Saar, Kranich III
11. René Fontelles, Bréguet 901
12. W. Toutenhoff, Holland, Skylark III
13. d'Otreppe de Bouvet, Belgien, Air 100
14. A. Mantelli, Italien, Canguro
15. A. D. Thomsen, Danmark, Olympia
16. J. K. Kumpas, Tjeckoslovakien, W. S. M. 40 Demant
17. A. Wiethüchter, Tyskland, HKS I
18. K. H. J. Heinonen, Finland, Air 100
19. L. Kaemar, Ungern, A-08
20. Ziya Argun, Turkiet, Air 100
21. Niklaus Dubs, Schweiz, WLM II
22. S. H. Georgeson, Nya Zeeland, Air 100
23. L. Harrer, Österrike, MG 23
24. J. Popiel, Polen, Jaskolka
25. F. H. Brame, Kanada, Geier I
26. Irve Silesmo, Sverige, Bréguet 901
27. Menachen Barr, Israel, Air 100
28. P. A. Persson, Sverige, Weihe
29. Marcel Cartigny, Belgien, Jaskolka

Forts. på sid. 34

Kännedomen och förståelsen för den process, som är förbunden med uppvärmningen av atmosfärens nedre skikt, har i hög grad ökat genom forskningarna av de engelska meteorologerna Scorer och Ludlam. Dessa forskare har uppställt den s. k. blåseteorin, som innebär, att då luftens lägsta skikt uppvärms, lösgör sig luftblåsor och stiger på grund av att de är varmare och således lättare än omgivande luft. Till en början blandar sig blåsorna ganska snart med omgivande luft, och de orkar inte stiga till någon större höjd. De förs-

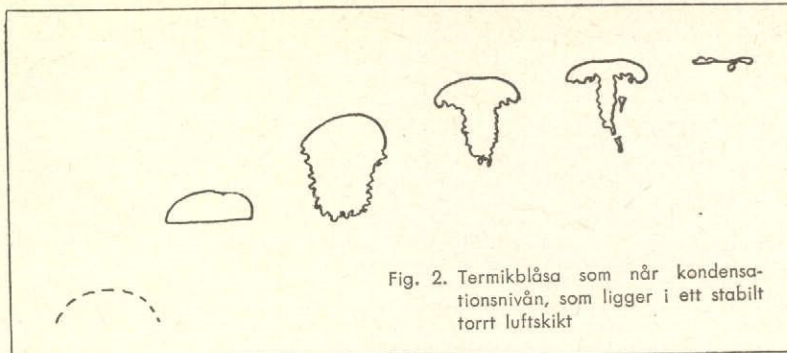


Fig. 2. Termikblåsa som når kondensationsnivån, som ligger i ett stabilt torrt luftskikt

Termikblåsor

I tidskriften "Sailplane and Gliding" förekommer en artikel av J. Findlater om strukturen i termikblåsor. Eftersom artikeln kan ha visst intresse för våra segelflygare har Flygrevyn bett meteorolog Gösta Håkansson redogöra för huvudinnehållet i artikeln

ta blåsorna har emellertid underlättat för efterföljande att stiga, och så småningom kan dessa stiga till allt större höjd och slutligen nå kondensationsnivån.

Zonen mellan jordytan och molnbasen kan uppdelas i tre skikt (se fig. 1). I det lägsta skiktet är temperaturgradienten ofta överadiabatisk, d. v. s. över 1° per 100 m. Temperaturöverskottet i blåsorna är $0,5-1^\circ$. Skiktets översida är i regel på ca 300 m. Inom detta skikt är det ganska turbulent, och blåsorna är av växlande storlek och stiger från de mest gynnsamma källorna vid marken. Det mellanliggande skiktet sträcker sig från omkr. 300 m till omkr. 100 m under molnbasen. Inom detta skikt är temperaturgradienten i huvudsak adiabatisk

($1^\circ/100$ m). Temperaturöverskottet i blåsorna är litet (omkr. $0,25^\circ$). Inom skiktet är blåsorna mindre i antal och i regel av ungefär samma storlek. Det skikt, som ligger omedelbart under molnbasen, är karakteristiskt genom stabil skiktning vanligtvis i form av en inversion (temp. tilltager med höjden), och fuktigheten avtager där utpräglat med höjden. Inom detta skikt minskar därför torrtermiken och blir mycket svag. Skiktet kan ofta igenkännas på utseendet av de små "cumulustussar" som börjar bildas, när termikblåsorna nått kondensationsnivån. Ett litet svamplikt cumulusmoln kan bildas. Efter några minuter upplöses detta moln åter. Processen åskådliggöres i fig. 2.

Eftersom varje cumulusmoln bildas

av flera blåsor, är det svårt att observera rörelsen hos varje individuell blåsa i ett moln. Till följd härav har den inre strukturen i ett moln blivit svår att bestämma. Emellertid kan spår av strukturen i ett moln erhållas vid vissa förhållanden, nämligen då konvektionen är kraftig och endast små vindändringar förekommer. Resultatet åskådliggöres i fig. 3, där

Forts. på sid. 34

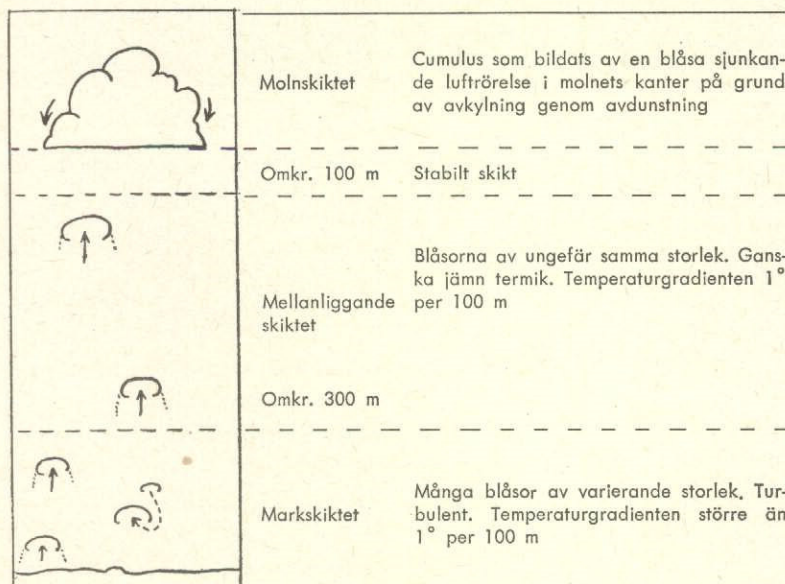


Fig. 1. Enkel skiss över termikens struktur i de lägre luftskikten

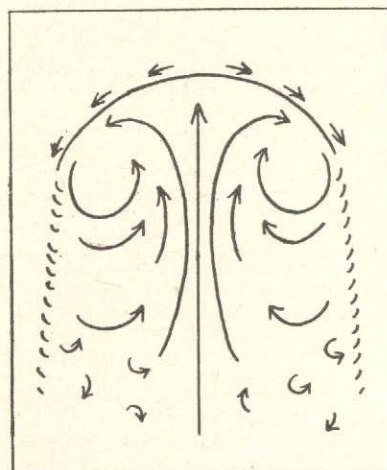


Fig. 3. Rörelsen i en termikblåsa (moln) vid vindstilla

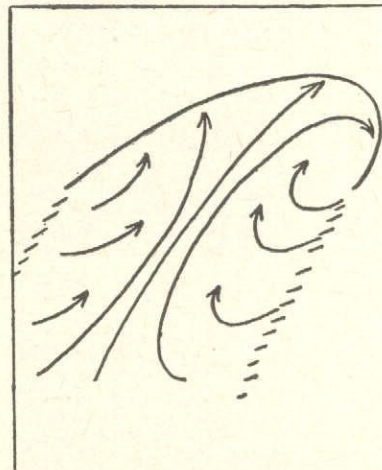


Fig. 4. Rörelsen i en termikblåsa (moln) då vinden ökar med höjden

ligen åt flygningen. Genom utvecklingen av de tekniska hjälpmedlen blir piloten återigen direkt inkopplad på navigeringen. Detta betyder inte att navigatörerna kommer att bli överflödiga under den nya eran men nyrekryteringen blir mindre omfattande.

Tillgången på aspiranter till flygstyrman kurserna är tämligen god, säger Sixten Barenthein. Detta är en sak som vi är glada åt, eftersom det ger oss möjligheter till ett bättre urval. Detta hindrar emellertid inte att tillgången kunde vara bättre. Höghkonjunktoren inom arbetsmarknaden sätter sina spår även här. Att tillgången emellertid är så pass god beror givetvis i hög grad på de goda ekonomiska villkor som en pilot i dag kan erbjudas samt det intressanta och rörliga jobb som en flygare har. SAS-piloterna och deras familjer har ju utomordentliga möjligheter att se sig om i världen genom att besättningarna med familjer ofta stationeras utomlands för 12–18 månader (SAS har f. n. nio besättningar stationerade i Rom och tre i Rio de Janeiro) samt genom de fria semesterresorna.

Lönen för en flygstyrman med ett års tjänst är f. n. 20.400 kr om året och för en äldre 29.000.

Kapten blir man på 5–8 år och på 12 år kan man bli 4-streckad kapten, med en slutlön av 42.900 kr om året plus flygtillägg.

För att bli antagen som flygstyrman aspirant kräver SAS att vederbörande skall ha minst 350 timmars flygtid men helst ser man att flygtiden är över 600 timmar. Vidare skall aspiranten ha hyggliga kunskaper i engelska, bl. a. för att kunna förstå instruktioner och handböcker som genomgående är på engelska. Vidare bör han ha så goda kunskaper i matematik att han kan klara utbildningen till flygnavigatör, d. v. s. han skall utöver realskolan ha lärt sig att räkna med logaritmer och han bör vidare ha något bättre kunskaper i trigonometri än realexamenskunskaperna. Anledningen till att SAS i fortsättningen avser att ge sina styrmanaspiranter en så omfattande navigationsutbildning är att man räknar med att vid trafik med reoplan ett större ansvar än nu kommer att vila på piloterna i fråga om navigeringen.

Sedan man antagits som flygstyrman får man genomgå en flygstyrman kurs, som tar 6–7 månader. Lön utgår under utbildningen. En pilot i SAS börjar vanligen som flygstyrman på DC-3, Scandia eller Convair Metropolitan. Efter kursen får den blivande styrmannen börja flyga som extra pilot under ca 50 timmar, varefter han efter kontrollflygning utnämns till flygstyrman och sedan tjänstgör som biträdande förare.

Sedan han tjänstgjort ungefär ett år på denna flygplantyp, blir han, i den mån behov föreligger, omskolad till flygstyrman på DC-6. Efter minst ett års tjänstgöring på denna typ kan han bli uttagen för utbildning till "First Officer", d. v. s. flygstyrman på sådana långlinjer med DC-6 eller DC-7C där sovplatser finns ombord och där den biträdande föraren skall kunna överta ansvaret för flygplanet medan befälhavaren, kaptenen vilar sig.

Efter några år som flygstyrman på långlinje blir uttagning till kaptensutbildning aktuell. Den består dels i en kaptenskurs på ungefär fyra veckor och därefter en teknisk kurs och flygtränning på den flygplantyp på vilken vederbörande skall bli kapten. Den tekniska kursen och flygtränningen tar ungefär två månader. Sedan följer tjänst som biträdande förare i ungefär 100 timmar innan utnämningen till kapten sker. Efter ett par års kaptentjänst på tvåmotoriga flygplan sker omskolning till 4-motorig typ. Där blir det sedan ytterligare en tids tjänst som biträdande förare och därefter kaptentjänst på europalinjerna. Senare sker överskolning till långlinjekapten.

Den accelererande utvecklingen såväl på det flygtekniska området som det trafikmässiga ger onekligen goda möjligheter för ungdomar som vill ägna sig åt flygaryrket och skapa sig en framtid.

Yngve Norrvi

1.000 kronor för segelflyg till Bornholm

I anslutning till Ellehammer-jubileet (som danskarna firar med anledning av flygpionjären J. C. H. Ellehammers första flygning den 12 september 1906) har två danska tidningar i samarbete med Kongelig Dansk Aeroklub satt upp var sitt 1.000-kronorspris för den första segelflygningen till Bornholm resp. över Stora Bält.

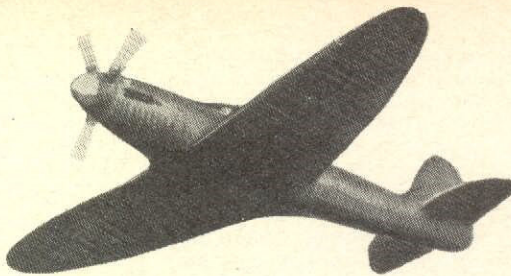
Dagbladet Politiken betalar 1.000 danska kr till den som utför den första segelflygningen mellan Bornholm och annan plats i Danmark (med undantag av Ertholmene). Flygningen kan utföras antingen med start från eller landning på Bornholm.

Rätt att delta har alla segelflygare (således även svesnka) som är medlemmar av FAI-ansluten klubb (i Sverige KSAK).

Flygningen får utföras när som helst och tiden är inte begränsad till 1956 utan tävlingen står öppen om flygningen inte utföres detta år.

Berlingske Tidende har också satt upp en tusenlapp som pris för den första segelflygningen över Stora Bält (d. v. s. med start öster om Stora Bält, exempelvis Själland, Lolland-Falster eller Sverige) och landning på Jylland.

Även om detta pris får svenska segelflygare tävla.



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:—

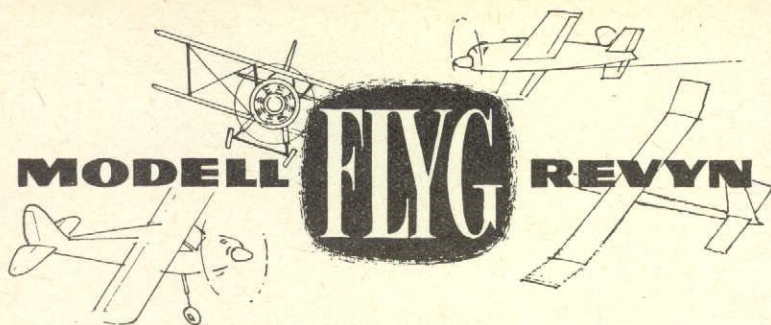
☐ sändes per efterkrav ☐ debiteras mitt konto
☐ på avbetalningskonto

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

Namn

Adress

Flygrevyn nr 7



20 plan av 14 typer deltog i skalatävlingen

I nio av tio modellflygreferat förekommer orden "trots det blåsiga vädret" eller "trots regn och bläst". Inte heller detta blir fritt från dystra utgjuter om onådig väderlek.

När Flygrevyns och Mfk Nimbus tävling för friflygande skalamodeller skulle gå den 3 juni blåste det upp till halv storm som omöjliggjorde all flygning med så känsliga modeller som dessa. Efter bedömning av modellerna beslöts därför att tävlingen skulle uppskjutas till följande söndag, den 10. Det var med knapp nöd ett våldsamt åskväder hann dra förbi innan det blev dags att återigen samlas ute på Skarpnäcksfältet. Av de 20 modeller som bedömts den ena söndagen infann sig 18 den andra.

Av dessa 18 deltagande modeller var 14 av olika typer. På denna sida återfinnes en bild av varje typ vidare uppgift om vem som flög den samt typens placering i prislistan.

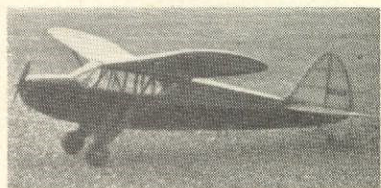
Mera om tävlingen på följande sidor.



FAIREY SWORDFISH/Anders Edlén (1).



R. E. 8/Anders Edlén (2)



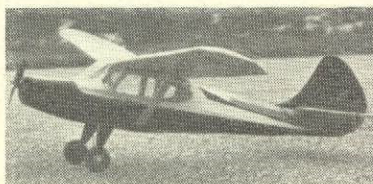
PIPER SUPER CRUISER/Måns Hagberg (3),
Holger Uppgård (3).



THULIN TYP K/John Hagedahl (4), Lennart Larsson (6), Henry Palm (7), Kjell Bengtsson (11), Ola Granath (15).



J 1 PHENIX/Per-Olof Östrand (5).



AERONCA SEDAN/Roland Sundqvist (7).



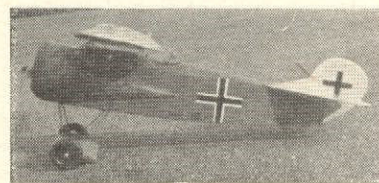
LUSCOMBE SILVAIRE/Lars Cederberg (8),
Henry Palm (18).



FOKKER D VII/Ingemar Lind (9).



CESSNA L 19/Björn Magnusson (10).



FOKKER D VIII/Thure Sablén (12).



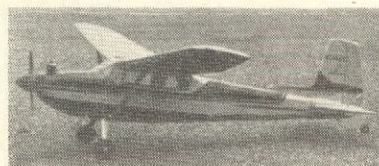
CHRISLEA SKYJEEP/Roland Sundqvist (13).



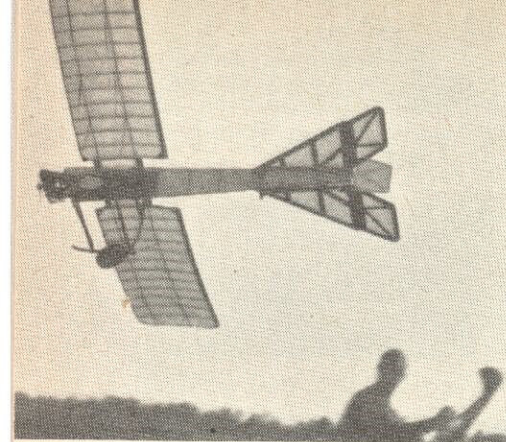
SOPWITH CAMEL/Lars Järvesjö (14).



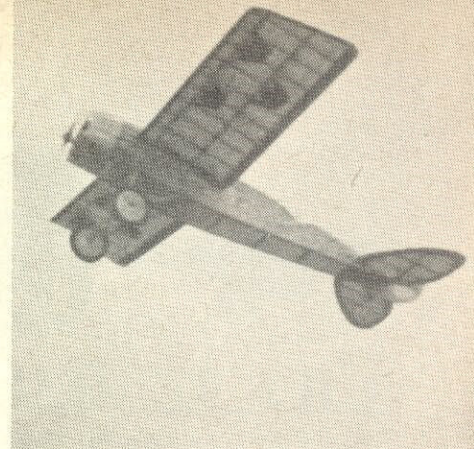
1912 BLACKBURN MONOPLAN/Christer Fellers (16).



CESSNA 180/Willy Johansson (17).



Christer Felers Blackburn Monoplan (t. v.) och en Thulinjagare omedelbart efter starten (t. h.)



Anders Edlén både 1:a och 2:a med biplan

Söndagen den 3 juni inleddes vårens skalatävling med att domarna — Torgil Rosenberg (som också var tävlingsledare), Sven-Olof Ridder och Åke Sahlberg — bedömde modellerna skalenlighet, detaljrikedom och skalenliga finish. Kvaliten visade sig vara någorlunda jämn över lag även om det fanns en del att anmärka på här och var. Resultatlistan visar visserligen, under rubriken "modellpoäng", en differens på mer än fyrtio poäng mellan de högst och lägst poängsatta modellerna, men här måste man ha i minnet att de gamla biplanen till skillnad från de moderna högvingade planen erhöi en betydande del av poängsumman under

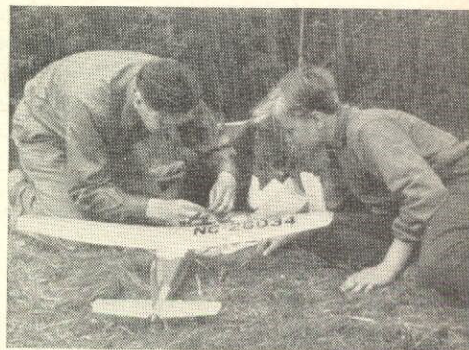
rubriken "detaljer". Dessa typer appellerar ju direkt till "modellsnickarglädjen". Utan att förringa deltagarnas prestationer vad välbyggnad och slutlig finish beträffar men med hänvisning till siffrorna under rubriken "modellpoäng" efterlyses dock en ytterligare standardhöjning.

Det blev Anders Edlén, som med sin välbyggda, detaljrika och välflygande Fairey Swordfish, avgjorde tävlingen endast hotad av sitt eget plan R. E. 8, med vilket han dock endast gjorde tre flygningar sedan han fått klart för sig att han säkrat både första och andra placering. Måns Hagberg och Holger Uppgård fick delad tredjeplacering, både med Piper Super Cruiser. Det förtjänar att nämnas att Måns Hagbergs modell kvaddades omedelbart före tävlingen men deltog trots detta i hoptejpat skick. Bra gjort! På fjärde plats kom John Hagedahls Thulin Typ K.

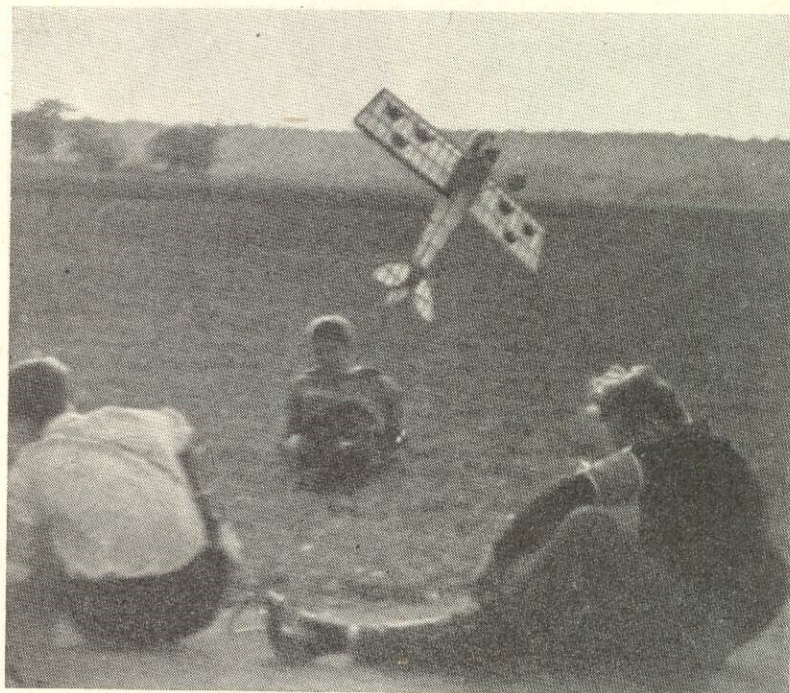
Verkligt roliga — och inte så litet spännande — flygningar gjorde femman Per-Olof Östrand med sin Phoenix, som brummade runt medan publiken tjöt och applåderade. Den stora modellen stallade våldsamt, vek sig och gjorde halsbrytande dykningar mot betongbanan, tog upp på någon meters höjd och landade, så när som på en gång, snyggt och prydligt...

Roland Sundqvists båda modeller, Aeronca Sedan och Chrislea Skyjeep, Ingemar Linds långsamtflygande

De tre bilderna nedan: Willy Johansson mekar med sin Cessna 180 (överst). Torgil Rosenberg, Åke Sahlberg och Roland Sundqvist (i mitten), Per-Olof Östrand från Västerås med sin Phoenixjagare (nedan)



Huka er gubbar!!! Kjell Bengtssons Thulinjagare stallade och gick över i ryggläge. Domarna slängde sig handlöst undan



Fo
TL
ra
mo
fly
lig
vi
D
ter

Bl
ma
up
de
ald
sjö
sta
lä
oär
int
pri
av
lös
trö
upp
try
gan
gral
Jär
strä
mec
rikt
den
roli
höst
min
So
tävl
lyck
RES
N
1. A
2. A
3. M
3. F
4. J
5. P
6. L
7. H
7. R
8. L
9. Ir
10. B
11. K
12. T



Ingemar Linds Fokker D VII gjorde endast en poängbelönad flyning

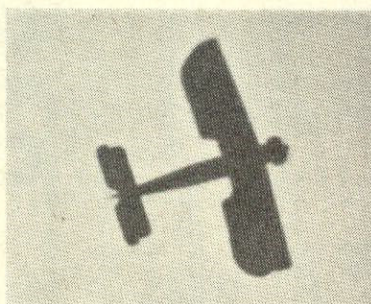
Fokker D VII, Kjell Bengtssons Thulinjagare och Thure Sahléns stora Fokker D VIII hörde också till de mera publikknipande numren vad flygningarna beträffar. I särklass roligaste episoden var när endast övervingen till Ingemar Linds Fokker D VII försökte lämna i en start. Resten av modellen stannade på banan.

När Christer Fellers startade sin Blackburn Monoplan modell A höll man andan, men planet var aldrig uppe så länge att flygningarna kunde poängbedömas. En modell som aldrig kom i luften var Lars Järvesjö's Sopwith Camel, som vid alla starter kvaddade redan innan den lättat. Hur många gånger den med oändligt tålamod reparerades vet jag inte, men Lars fick en limtub i tröstpris för "bästa kvadd" — eller serie av "bästa kvaddar" och mängden av lösa delar. Nå, nu är det ju så att ett tröstpris samtidigt är en gärd av uppskattning som också kom till uttryck i en spontan applåd vid mottagandet. Den saken är klar att det är grabbar som Christer Fellers och Lars Järvesjö som med sitt originalitetssträvande och experimenterande och med sin energi — låt vara litet missriktad på för svåra modeller — gör den här formen av modellflyg extra rolig. Säkert kommer de igen till hösten med mindre invecklade och mindre ömtåliga skapelser.

Som ett slutomdöme kan sägas att tävlingen som helhet var mycket lyckad med goda resultat, intressanta

RESULTAT:

Namn	Flygplantyp	Modellens poäng	Flygpoäng				Summa poäng
			1	2	3	4	
1. Anders Edlén	Fairey Swordfish	75	17	18	18	19	147
2. Anders Edlén	R. E. 8	82	16	19	20	—	137
3. Måns Hagberg	Piper Super Cruiser	71	17	15	15	18	136
3. Holger Uppgård	Piper Super Cruiser	61	20	18	18	19	136
4. John Hagedahl	Thulin Typ K	68	13	16	14	18	129
5. Per-Olof Östrand	J 1 Phoenix	60	12	17	18	18	125
6. Lennart Larsson	Thulin Typ K	59	15	16	17	16	123
7. Henry Palm	Thulin Typ K	59	12	15	16	14	116
7. Roland Sundqvist	Aeronca Sedan	51	16	17	16	16	116
8. Lars Cederberg	Luscombe Silvaire	41	13	15	16	15	100
9. Ingemar Lind	Fokker D VII	70	10	—	—	—	80
10. Björn Magnusson	Cessna Bird Dog	63	8	8	—	—	79
11. Kjell Bengtsson	Thulin Typ K	56	—	12	8	—	76
12. Thure Salén	Fokker D VIII	51	12	10	—	—	73



Två silhuetter. Överst Per-Olof Östrand's Phoenix. Underst Anders Edlén's Fairey Swordfish

modeller och inte minst viktigt — ett gäng sällsynt trivsamma grabbar.

Väl mött igen den 16 september.
Birger Gripstad

Prisdonatorer:

B. Beckman & Co AB, Hobby-Teknik,
Ing. Sigurd Isacson, Solna Hobby-Centrum,
Sven E. Truedsson, Wentzels och Flygrevyn.

Johansson, Åhman och Falk segrare i SM-tävlingarna

Årets friflykts-SM gick den 17 juni på F 16:s fält i Uppsala. Arrangemangen sköttes av Enköpings och Uppsala flygklubbar under medverkan av F 16:s flygpojkar. Tävlingsledare var Claes-Olov Hååg, Enköping.

Vädret var tämlingen nyckfullt. En stor nackdel var de svåra nedsväpen, som uppstått över banorna efter de föregående dagarnas regn. Termik fanns det och många modeller försvann ur sikte trots att arrangörerna bestod mc-ordonnanser med vars hjälp man kunde jaga modellerna.

Några epokgörande nykonstruktioner kunde man inte se. Årsskiftet och de nya reglerna inväntas tydligt.

Årets svenske mästare i F-klassen blev Eskil Falk, Göteborg, som visade stor skicklighet. Ragnar Åhman, Norrköping, erövrade tack vare säkerhet titeln i G-int för andra året i följd. Termik-Johan gjorde skäl för sitt tillnamn genom härliga flygningar, som ledde till titeln i S-int. Gunnar Kalén hade dock lett tävlingen t. o. m. 4:e perioden (4 max-flygningar) men råkade tyvärr ut för något mystiskt i sista starten.

RESULTAT:

S-int:

1. R. Johansson, Norrköping	819
2. R. Hagel, Malmö	810
3. A. Håkansson, Malmö	784
4. J. E. Thyrén, Göteborg	739
5. G. Kalén, Norrköping	720
6. O. Sandahl, Nynäshamn	637
7. O. Svensson, Nynäshamn	611
8. P. Nilsson, Göteborg	581
9. N. Nässén, Östersund	577
10. L. Gustafsson, Norrköping	558

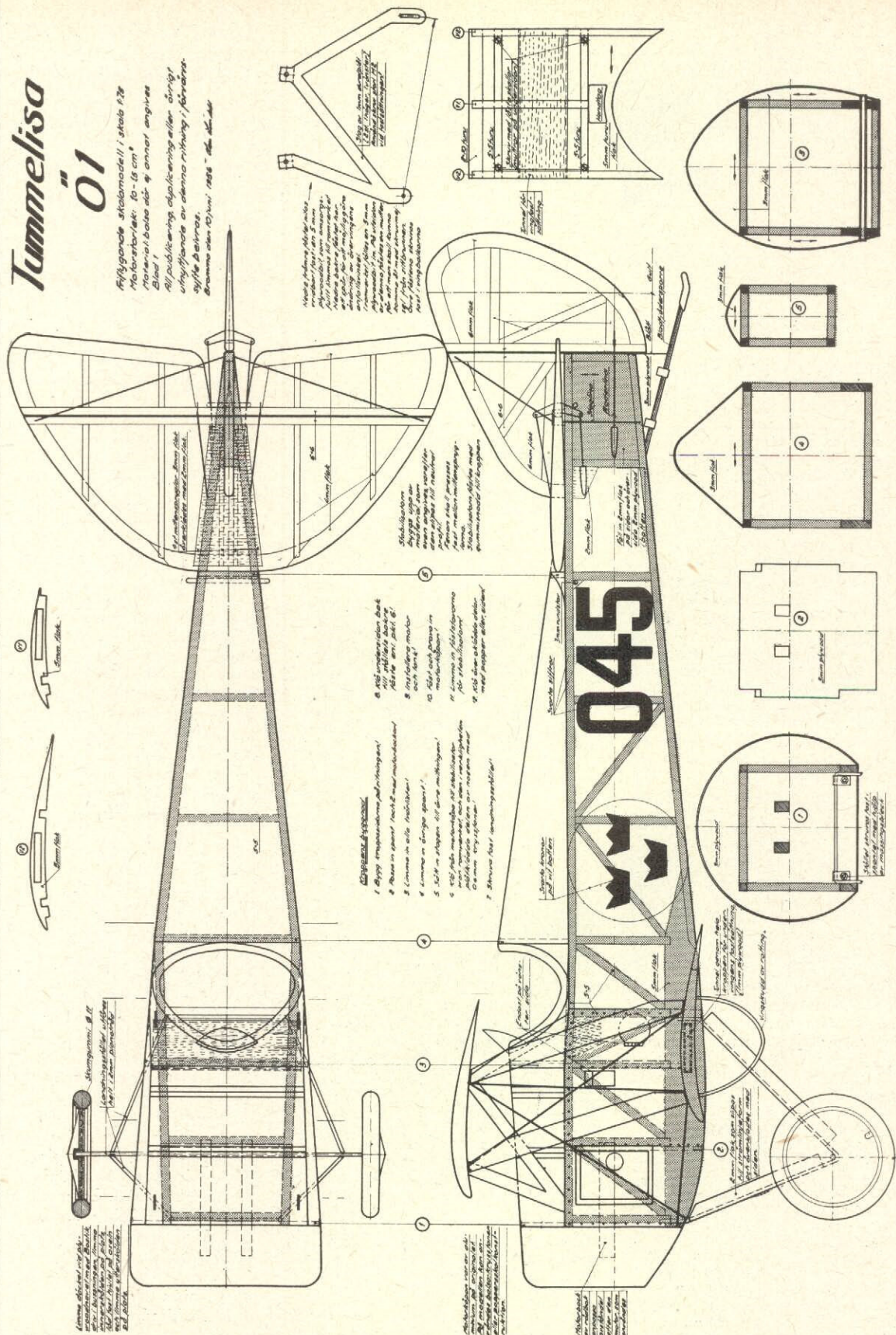
G-int:

1. R. Åhman, Norrköping	861
2. L. Pettersson, Norrköping	847
3. R. Johansson, Norrköping	830
4. C. Moberg, Göteborg	819
5. A. Ågren, Örebro	807
6. B. Lindahl, Värnamo	799
7. M. Blomquist, Göteborg	750
8. R. Haag, Norrköping	720
9. S. Knöös, Malmö	720
10. L. Tysklind, Enköping	710

Forts. på sid. 30

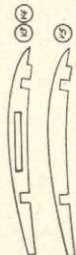
Tummelisa
"Ö1

Fylligande skattemodell i skola 178
Motorskärlet: 10-18 cm
Motor-oljeboln där q annat angives
Blad 1
All publicering duplicering eller översättning
synliggande av denna riktning i fördrags-
syfte betonas.
Dokument från 10 juni 1988 - den del

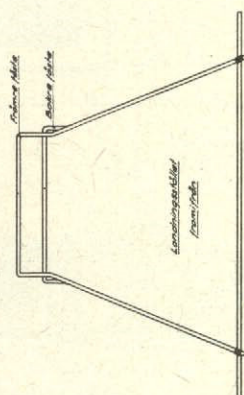
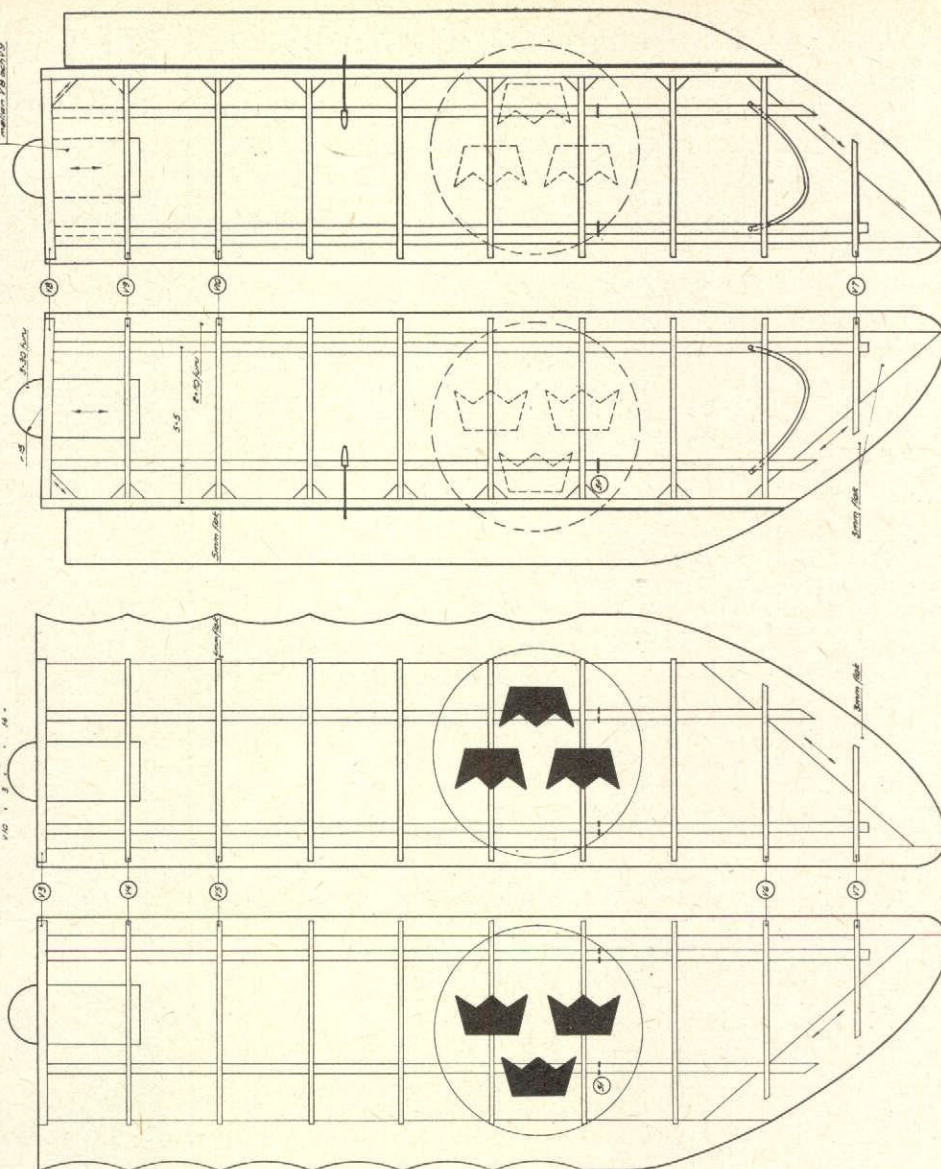


2/10/00

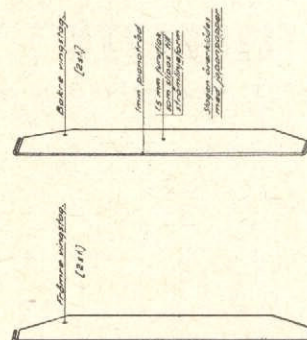
Immense Area, 1,000,000
sq. miles of water, more or
less of the world's
oceans.



Date	Grasses	Flora	Altitude
1/9	-	-	2800
1/6	-	-	2700
1/5	-	-	2600
1/6	-	-	2500
1/7	-	-	2400
1/8	-	-	2300
1/9	-	-	2200
1/10	-	-	2100



Stegen mellan över- och undernärings skall vid en eventuell tvist lösas genom förhandling. De är därför försäkrade i ringarna belämnade 31 (30) mm. Undernärings måtten är mellanliggande mellan under- och övernärings måtten.



Arbetsbeskrivning till Tummelisa

Även denna månad publicerar vi en ritning till en friflygande skala-modell — det gamla fina svenska övningsjaktplanet Tummelisa. Lars Lundell har gjort ritningen, som också kan beställas i full skala. Ritningen omfattar 2 blad och komplett kostar den kr 7:—. Ni kan an-
 tingen sätta in beloppet på Flygrevyns postgiro 50 85 65 (ange på
 talongen vad beloppet gäller) eller rekvirera den på nedanstående
 kupong. I det senare fallet tillkommer postförskottavgift.

Sätt igång och bygg nu och ställ upp med Tummelisa på tävlingen
 för friflygande skalamodeller på Skarpnäck den 16 september.

Tummelisa är kanhända inte att be-
 trakta som ett jobb för en ren novis,
 men den som har byggt något eller
 några skelettbyggda plan tidigare bör
 kunna gå i land med bygget med
 gott resultat. Det är här inte frågan
 om en flygapparat, som man snickrar
 ihop på en kafferast, utan en modell,
 som man måste ägna kärlek och om-
 sorg för att lyckas med.

För att modellen skall kunna fly-
 ga har några små ändringar gjorts,
 vingarna var egentligen utan V-form,
 som däremot finns på modellen, vi-
 dare var vingarna i ett stycke, men
 på modellen är de byggda med ving-
 arna borttagbara från kroppen och
 utåt.

Vingarna är försedda med finska
 vingöron, för att modellen skall bli
 mera "crash-proof". Om en vinge
 tar i något vid en kollision skall
 vingen lossna, om allt är utfört som
 det skall vara.

Modellen är avsedd att klädas med
 0,6 mm kryssfanér på översidan och
 på sidorna av kroppen (se ritningen).

Nitraderna, som syns på ritningen
 sitter i aluminiumramar, som håller
 fast träluckor på sidorna av kroppen.

I övrigt där ej annat anges skall
 planet kläs med papper eller siden.
 Till staglinorna mellan vingarna an-
 vänds björntråd.

Färgschema:

- Alt. 1: Klardopad linneduk.
 Alt. 2: Aluminiumfärg.

Noskåpan var omålrad, och natio-
 nalitetsbeteckningarna var svarta
 kronor på vit botten. Sidrodret var
 blått och gult.

Av ritningen framgår hur bygget
 tillgår, varför det är onödigt att or-
 da om det.

Lycka till med bygget och flyg-
 ningen.

LL

SM-tävlingarna *Forts. fr. sid. 27*

F-int:

1. E. Falk, Göteborg	858
2. S. Gustafsson, Norrköping ..	797
3. R. Olsson, Norrköping ..	783
4. R. Hagel, Malmö	779
5. H. Friis, Norrköping	720
6. C. E. Aunér, Norrköping ..	717
7. A. Karlsson, Linköping ..	697
8. B. Westin, Härnösand	655
9. J. O. Skoog, Norrköping ..	653
10. L. E. Larsson, Uppsala	604

Lag:

1. Gamen, Norrköping, Lag 1	2316
2. Aeroklubben, Göteborg, Lag 1	2189
3. Gamen, Norrköping, Lag 3	2082
4. Gamen, Norrköping, Lag 2	2061
5. Örebro, Scoutkår, Lag 1 ..	1735

RAF:s räddningsbåt som radiostyrd modell

En tjugig modell av RAF:s nya
 räddningsbåt — Range Safety Launch
 — har Per-Erik Lewenstam byggt.
 Båten, som är i skala 1"—1", är
 125 cm lång ö. a. Originalen, som
 med sina två 190 hk Rolls Royce
 marin-dieselmotorer når en hastighet
 av ca 20 knop överträffas i detta av-
 seende och med bred marginal av
 modellen, som med två vattenkylda
 Webra Mach 1 på 2,5 cc når upp
 till mellan 25 och 30 knop. Det ovan-
 liga arrangemanget med dubbla mo-
 torer ger ett vackert motorljud sär-
 skilt vid lågt varv.

Modellen är utrustad med en ED
 Three Reed-mottagare med tre se-
 parata kontrollor. Motorerna är för-
 sedda med hastighetskontroll för hel-
 eller halvfart samt stopp. Båten kan
 således köras mycket verklighetstro-
 get. Eftersom dubbla motorer an-
 vänds, måste båten också förses med
 dubbla roder. Dessa drives av en
 elektrisk servomekanism.

Båten, som har en för radiokon-
 troll lämplig form och storlek med
 goda utrymmen för samtliga appa-
 rat, har också försetts med belys-
 ning och en mängd detaljer för att
 ytterligare förhöja utseendet. Så gott
 som alla dessa är utförda i skala.

Bilderna härintill togs en vacker
 sommarsöndag på Riddarfjärden i
 Stockholm.



Till FLYGREVYN

Box 3063, Stockholm 3

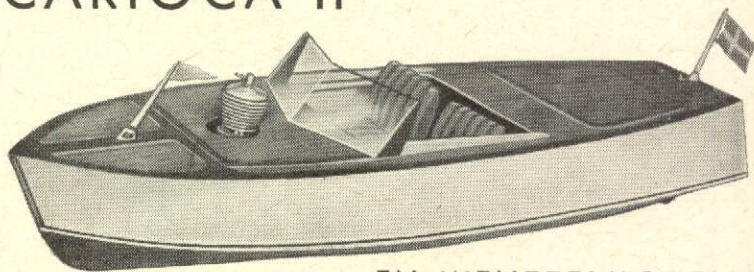
Sänd omgående st ritning
 till TUMMELISA å kr 7:—
 + porto.

Namn:

Bostad:

Postadress:

CARIOCA II



EN WENTZELMODELL

SOMM
 Längd 4

Utomorden
 dell. De fl
 Genialiskt
 blir myck
 japanpapp
 hogny. Kö
 pellertrum
 CARIOCA

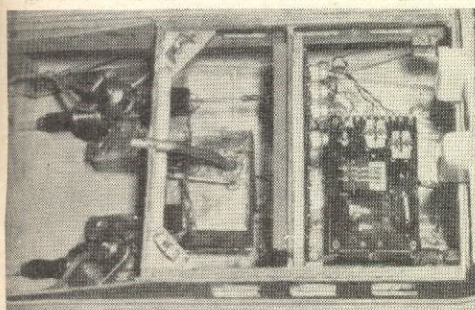
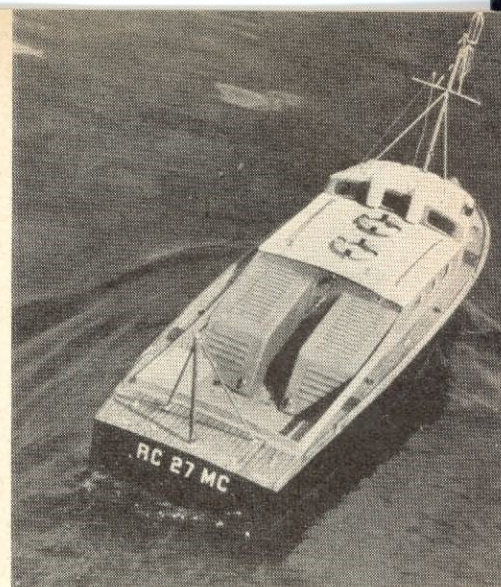
W
 Apelbergs

båt modell

nya
launch
byggd.
1', är
t, som
Royce
stighet
tta av-
nal av
nkylda
r upp
ovan-
a mo-
d sär-

en ED
re se-
ir för-
ör hel-
en kan
etstro-
er an-
es med
av en

ikon-
k med
appa-
belys-
ör att
å gott
skala.
vacker
den i



Midskeppsruffen och motorkåporna döljer och skyddar radiomottagare, bränsletank och motorer. Detaljbilden t. v. visar installationen. Motorerna är två vattenkylda Webra Mach 1 och radion är en ED Mk IV Three Reed med tre separata kontroller. Dessa medger direkta roderutslag åt styrbord eller babord samt motorkontroll med hel- eller halvfart och stopp. I mittensektionen syns bränsletanken. Servomekanismen för roden är installerad under akterdäcket och åtkomlig genom en lucka



SOMMARENS MODELLBÅT Längd 460 mm. 0,75—1,5 cc motorer

Utomordentligt vacker och ändå lättbyggd modell. De flesta detaljerna i lättbearbetat balsasträ. Genialiskt enkel byggmetod. Skrovkonstruktionen blir mycket stark tack vare "armering" med japanpapper. Däcket är utskuret i hondurasmahogny. Kølstocken är färdig med uttag för propellertrumma. Utförlig ritning o. bygganvisning. CARIOCA II, byggsats kr. 11: 50 plus porto

WENTZELS

Apelbergsgatan 48

Stockholm C

RAF:s RANGE SAFETY LAUNCH FULLSTÄNDIG RITNING (två blad) 12:50

Motorer:

Vattenkyld Webra Winner	2,46 cc	Kr 69:—
Vattenkyld Webra Mach 1	2,47 cc	Kr 88:—
Vattenkyld ED Racer	2,46 cc	Kr 92:—

Radioutrustningar:

ED Boomerang kompl. med sändare samt mottagare färdig för installation	Kr 175:—
ED Mk IV Three Reed (tre separata kontroller). Sändare, mottagare, kontrollbox	Kr 340:—

Prislistor och alla
upplysningar från

Kompleta tillbehör till båtar t. ex. balanshjul, vibrationsfria kopplingar, lagrade propelleraxlar, nylonpropellrar, bränsletankar, ljuddämpare m. m.

Rodermotorer från Kr 25:—

Ritningskatalog omfattande 400 modeller Kr 1:—

B. BECKMAN & CO AB
Jakobsg. 24 - STOCKHOLM C - Tel. 21 12 34, 20 13 66

K. A. Eriksson flög 888 sek. i klass S-int

Tysken Hacklinger är hittills den ende modellflygare som vid tävlingar med segelmodell enligt nya FAI-regeln kunnat få 5 maximitider noterade i protokollet. Vid Norrlandska Sommarmästerskapen, som gick på Midlanda natten mellan 2-3 juni lyckades K. A. Eriksson, Långsele, prestera den smått fantastiska tiden 888 sekunder eller 12 sekunder från absoluta max-tiden. Därmed slog Eriksson Rolf Hagels rekord noterat från 1955: 847 sek.

I tävlingen, som samlat 27 S-, 11 G- och 15 F-anmälningar samt 4 man i nybörjarklassen, imponerade för övrigt Helge Wannberg med en absolut maximiserie i G-klassen.

Tävlingen arrangerades av Bertil Westin, Härnösand och K. A. Eriksson, Långsele, under primitiva men mycket trivsamma förhållanden. Tävingen gav ett bestämt intryck av att norrlänningarna är utomordentligt starka i S- och G-klasserna, medan F-klassen trots lovvärda strödda insatser, inte riktigt lyckades imponera.

S-int.

1. K. A. Eriksson, Långsele	888 sek.
2. And. Norén, Östersund	801 "
3. Gösta Nilsson, Östersund	748 "

G-int.

1. Helge Wannberg, Örnsköldsvik	900 "
2. J. O. Bergstedt, Skellefteå	676 "
3. C. G. Sundstedt, Örnsköldsvik	676 "

F-int.

1. Olle Hellman, Långsele	494 "
2. Stig Lewin, Östersund	480 "
3. Ingvar Lif, Långsele	326 "

Mc COY diesel 0,8 cc

Lättstartad, lättskött och driftsäker motor för såväl nybörjaren som experten. Mc Coys välkända namn borgar för god kvalitet. Vikt 55 g. Lämpl. prop. 6x4. 60 dagars garanti. Fullständigt reservdelslager finnes.

Pris 35:—

Timet timer med bränsleavstäng. Vikt 14 g Pris 13:75

Austin timer med bränsleavstäng. Vikt 17 g Pris 12:—

K & B gummihjul med alum.-nav 1" Pr par 2:—

KAYSUN

plastpropellrar
6x4 för 0,8 cc
motorer.
Pris 1:50

1 1/2"

Pr par 2:50

2"

Pr par 3:25

2 1/8"

Pr par 4:75

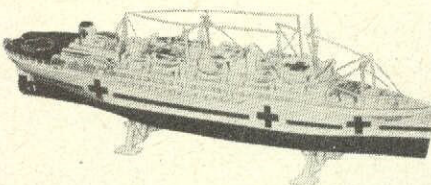
AMERICAN HOBBIES

Barnarpsgatan 13 — JÖNKÖPING

Revell's

"MÄSTERVERK I MINIATYR"
PRECISIONSBYGGSATSER I PLAST

NYHETER!



LASARETTFARTYG

Synnerligen trevlig och detaljrik modell av ett modernt lasarettfartyg. T. o. m. en helikoptermodell medföljer, dessutom även ett stativ för själva fartyget. Total längd 324 mm. Byggsats kr 13:50 plus porto

SHERMAN-TANK

Realistisk modell av en stridsvagn känd bl. a. från andra världskriget. Banden kan göras rörliga, likaså tornet och kanonen. Sex soldater medföljer. Total längd 185 mm.

Byggsats kr 10:40 plus porto



Fråga efter Revell-satserna hos Er hobbyhandlare eller sänd efter från oss pr postförskott!

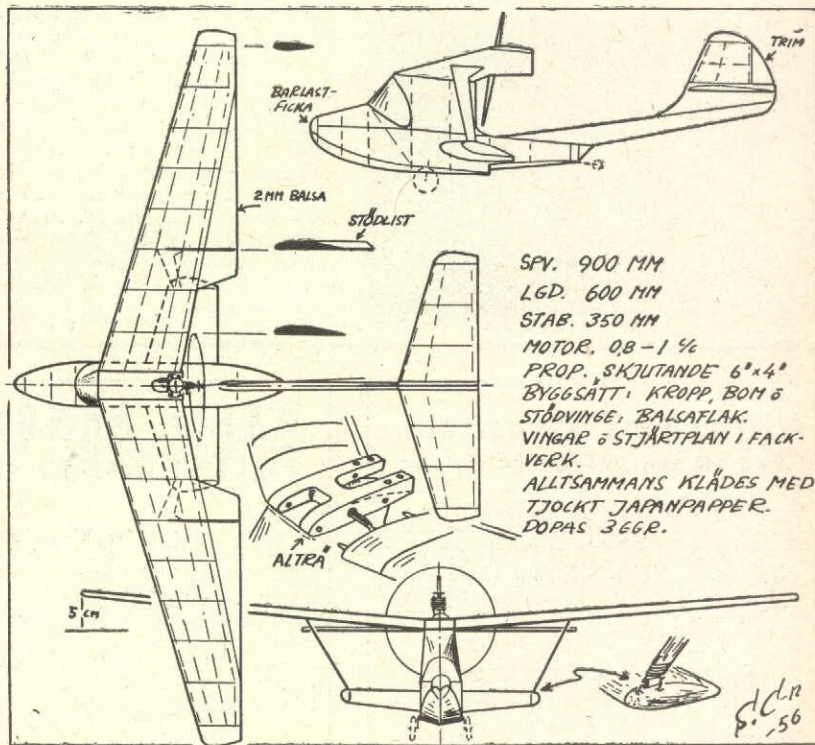
REVELL'S ORIGINALKATALOG 1956

Finns nu i lager. Den eleganta katalogen med alla modeller avbildade erhålles mot ins. av kr 1:— i frimärken. Svensk prislista medföljer.

WENTZELS

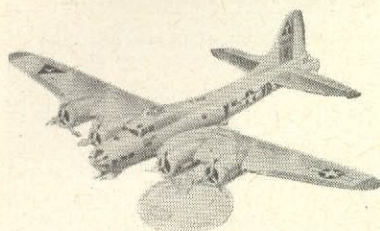
APELBERGSGATAN 48
STOCKHOLM C.

SEMISKALAFLYGBÅT FÖ



NYTT

på modellmarknaden



Boeing B-17 G

Ing. Sigurd Isacson presenterar denna månad en ny, stor och trevlig plastmodell av ett av andra världskrigets mest berömda bombplan — Boeing B-17 G. Modellen, som tillverkas av The Lindberg Line, är utförd i exakt skala och har bl. a. rörliga roder och kanontorn, infällbart landställ samt besättning. Modellen, som är svängbar på bordstativ, har en spännvidd av 480 mm och en längd av 350 mm och kostar 19: 50.

Allt i hobby

FLYG - BÅTAR - TÅG - BILAR - MOTORER
SOLNA HOBBY-CENTRUM
 Råsdavägen 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

BÅT FÖR BADSÄSONGEN

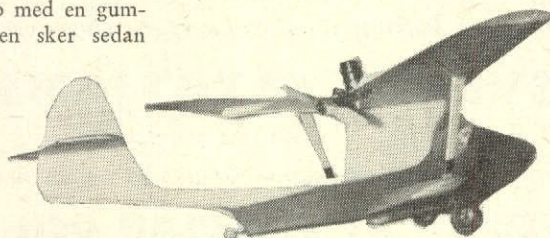
Treplansskissen visar en liten trevlig semiskalamodell som passar till sommarens badsång i vikens lugna vatten. Den kan även göras som amfibiekärra, varvid hjulstället kan göras löstagbart eller uppfällbart. Byggsättet är det sedvanliga för vinge och stjärtplan, dvs. med spryglar och balkar. Kroppen uppbyggs på köl (som en riktig båt) med spant av 2 mm balsaflak. Klädseln är 1,5 mm flak med tjockt japanpapper ytterst. Kabinen kläds med celluloid. Stödvingen kläds med flak och papper. Dopa ordentligt minst tre gånger. Vingmittstycket kan sågas ut ur en bit alträ, och skall då även bilda motorfäste. Det limmas stadigt till kroppens överdel. Vingarna fixeras med ett par pinnar och drages ihop med en gummisnodd. Uppstapningen sker sedan

medelst stöttorna ned till stödflötören, där de fästes med ett par piano-trådkrokar och en bit ventilgummi. Se till att V-formen blir riktig, och limma sedan stadigt i vingen mot sprygeln. Se ritningen.

Stjärtbommen uppbyggs av 3x10 mm balsalister som kläds med 1,5 mm flak. I kroppen inskärs bommen i kroppsspanten så att den sträcker sig ända ned till steget i kölen. Se upp med vikten då det är lätt att få planet baktungt. Dessutom kan det vara nog så svårt att få upp ett sjöplan med 0,8—1 cc om man gör det tungt.

Så är det bara att passa styrbordsidan, så går det nog bra.

Good Luck



Flygande vinge vann radiostyrningen i Belgien

Bland 18 tävlande i monokontrollklassen vann schweizaren Bickel överlägset och sensationellt med en flygande vinge. Modellen var utomordentligt stabil i det lugna lördagsvädret, men visade sig mera svårflugen i det byiga väder som söndagen kunde bjuda RC-specialisterna från Belgien, England, Frankrike, Holland, Schweiz, Sverige och Tyskland.

I multikontrollklassen segrade belgaren Gobeaux. Tysken Stegmaier presterade också en grann flygning, dock inte av samma klass som han tidigare visat prov på.

I segelmodellklassen belade schweizarna de tre främsta platserna med Klausen som segrare.

Flerrörmottagare med hårdror dominerade i monokontrollklassen. Brunenkant använde hick-hack, övriga toppmän använde pulssystemet. Praktiskt taget alla mottagare var av egen konstruktion.

Monokontrollklass:

1. Bickel, Schweiz	587
2. Setz, Schweiz	429
3. Brunenkant, Tyskland	381
8. Berglund, Sverige	286

Multikontrollklass:

1. Gobeaux, Belgien	1703
2. Stegmaier, Tyskland	1098
3. Hemsley, England	778

FOCKE WULF 190



Perfekt skalamodell av Graupners fabrikat. Spv 960 mm. Byggsatsen innehåller bl. a. färdiga spryglar, spant, stabilisator och fena, cellonhuv, lister, japanpapper, färdiga metalldelar för linkontroll, svampgummihjul med aluminiumnav, pianotråd, lim, spännlack, ritning och arbetsbeskrivning. Priset är ENDAST

Kr 24: 50

I HÖST

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

Firma ERIK LINDGREN Östanvägen 43, Malmö

Sänd mot postförskott + porto:

☐ Focke Wulf 190 à kr 24: 50 ☐ Eder nya katalog à 75 öre (så snart den utkommer)

Namn:

Bostad:

Postadress: FR

pilarnas längd representerar styrkan av luftströmmarnas hastighet. Närvaron av en vindändring, t. ex. kraftigt ökande vind med höjden, skulle förändra strukturen i molnet till i enlighet med fig. 4.

Till ovanstående artikel kan följande kommentarer göras. Termikförhållandena, som beskrivs i fig. 1, 2 och 3, är kända av alla segelflygare. Oftast ökar vinden med höjden och den antagna struktur i moln, som åskådliggöres av fig. 4 är därför intressant. En del segelflygare påstår nämligen, att om man flyger med eller snett med vinden mot ett cumulusmoln, får man stig i molnets vänstra delar och kraftigt sjunk i dess högra. Den antagna strukturen enl. fig. 4 bekräftar riktigheten härav.

Pelle P...

Forts. fr. sid. 22

30. E. M. Makula, Polen, Jaskolka
31. G. Mezo, Ungern, A-08
32. Helli Lasch, Sydafrika
33. Australien
34. Paul B. MacCready, USA, Bréguet 901
35. Gérard Pierre, Frankrike, Bréguet 901
36. Hans Nietispach, Schweiz, Elfe M
37. Edibe Subasi, Turkiet
38. Georges Munch, Brasilien, BN 1
39. Arber, Israel
40. J. J. Jalkanen, Finland, Pik 3
41. Hans Resh, Österrike, MG 23
42. O. P. Koch, Holland, Skylark III
43. J. W. Ames, Kanada, Bréguet 901
44. A. Feddersen, Danmark, Olympia
45. I. V. J. Gomez, Spanien, Sky
46. J. Hollan, Tjeckoslovakien, W. S. M. Demant
47. G. A. Ferrari, Italien, Eolo
48. G. H. Stephenson, Storbritannien, Skylark III
49. Hanna Reitsch, Tyskland, Zugvogel
50. José Artner, Argentina
51. Bozidar Komac, Jugoslavien, Kosava

FLERSITSIGA

61. H. Goodhart—Foster, Storbritannien, Slingsby T 42 B
62. R. Briigliadore—T. Tomasina, Italien, Super Canguro
63. Guy Rousselet—Trubert, Frankrike, Bréguet 904

FLY TILSALGS

Lavvinget, robust och pålitlig 2 personers reise- og skolefly i god stand, type Fairchild Cornell, 190 HK motor, rummelige, innelukkede cockpiter m. varme og fullt blindflygingspanel i begge, nav. lys, landingslyskaster, signaleringslys over og under skrog, el. selvstarter samt brannslukningsanlegg rundt motoren tilsalgs ev. bytte i Seabee el. god flottør-Cub, også interessert i flottører Edo 2425—2870 lbs el. større.

FJELLFLY

Schwenckegt. 28, Drammen

64. K. Trager—J. Miller, USA, Schweizer 2-25
65. J. Nawotarski—L. Sliwak, Polen, Bocian
66. Z. Rain—V. Stepanovic, Jugoslavien, Kosava
67. E. Günther Haase—K. Kneiper, Tyskland, Kranich III
68. A. Pow—G. Oates, Kanada, Bergfalke
69. A. Valetta—F. Llorente, Spanien, Kranich III
70. A. Yaykin—L. Uygun, Turkiet
71. J. Sebasta—M. Janek, Tjeckoslovakien, L. 13
72. Juan Sadoux—Claudio Dori, Argentina, Sky T 42
73. H. Tandefelt—Olivia Rautio, Finland, Bergfalke II
74. H. Ossermayer—R. Kunz, Österrike, MG C19 C

Albin...

Forts. fr. sid. 15

bergsflyg 1931 och han fortsatte sitt ständiga och populära kuskande tills kriget kom och han behövdes i uniform igen — som landets ende flygförande marinofficer, sägs det, och som den som fick organisera hopploppet av de 384 nödländade amerikanska bombplanen. 84 plan kunde återsändas till imponerade amerikaner.

Sen fredligt rundflygande igen, 70.000 passagerage hann åka med Ahrenbergsflyg innan bensinen ströps för den sortens verksamhet. Hans kära Junkrar har sålts på gamla dar, där slutade också en epok. Och Johan Oskar Albin Ahrenberg har börjat ta det lite lugnare, jaga och fiska och skriva lite.

Lite lugnare efter Ahrenbergska mått alltså. Säg inget om att han börjar bli till åren. För då gör väl 67-åringen handstans på en stol i ilskan. Och då har han vunnit igen. Flyer

Flygutbildning

ESKILSTUNA FLYGKLUBB

Tel. 30 421, 52 167

Segelflygutb. Dag- och kvällskurser. Fpl: Weihe, Olympia, Bergfalke, Baby, Slingsby, Hütter 17. DK-instruktör: Clas Eklind. Tillgång till bogsering hela dagen. Låga flygavgifter. Bostad vid fältet 50 öre per dygn.

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

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

SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

SVENSK FLYGTJÄNST AB

Tekniska avdelningen

Bulltofta Flygplats - Malmö 8 - Tel. växel 38 835

ÖVERSYN AV FLYGPLAN OCH MOTORER

FLYGREVYNS
RADANNONSER

Annonspriset under denna rubrik är netto kr 2: — per rad (ca 33 typer). Förskottlikvid kontant i frimärken eller på postgiro 50 85 63.

SÄLJES

Två st. kompletta Hirth HM 504 samt diverse övriga reservdelar till Klemm 35 såsom landställ, hjul, sporravagor, plötar, fena och stabilisator. Lars Gibson, Poppelvägen 16, Bromma.

Hangar, monteringsbar, passande Auster, Cub m. fl., i bra skick säljes billigt. Bertil Harding, Lv 6. Tel. 45 04 50. Efter kl. 16.00 24 10 04 Göteborg.

"hå-selen". Den snabbpassande bilselen. Verklig kvalitetsvara. Begär broschyr. Svensk Fallskärmtjänst, Linköping 5.

GV 38. Flygplan och motor nyöversedda. Marschhast. 170 km/t, bränsleförbr. 17 ltr/t. C.-Å. Starkman, Malmö 8.

Space Bug Jr med prop. och nyckel, som ny. 20: —. Jan Johnsson, Linghult, Knäred.

En annons
i FLYGREVYN
ger resultat!

Stjärntävlingen

Jönköpings Flygklubbs årligen återkommande "Stjärntävling" gick 2-3 juni och gällde i första hand inteckning i Saab-pokalen. Värdet medförde att endast nio förare ställde upp. Av dessa fullföljde sju. Nils Mattsson, Arboga, vann med 214 prickar, tätt följd av Lars Grönlund, Linköping, med 228. Sedan följde Åke Tibbrand, Borås, Martin Carlholmer, Jönköping, Sten Felton, Göteborg, Henry Hallberg, Göteborg och Bosse Gottfridsson, Borås.

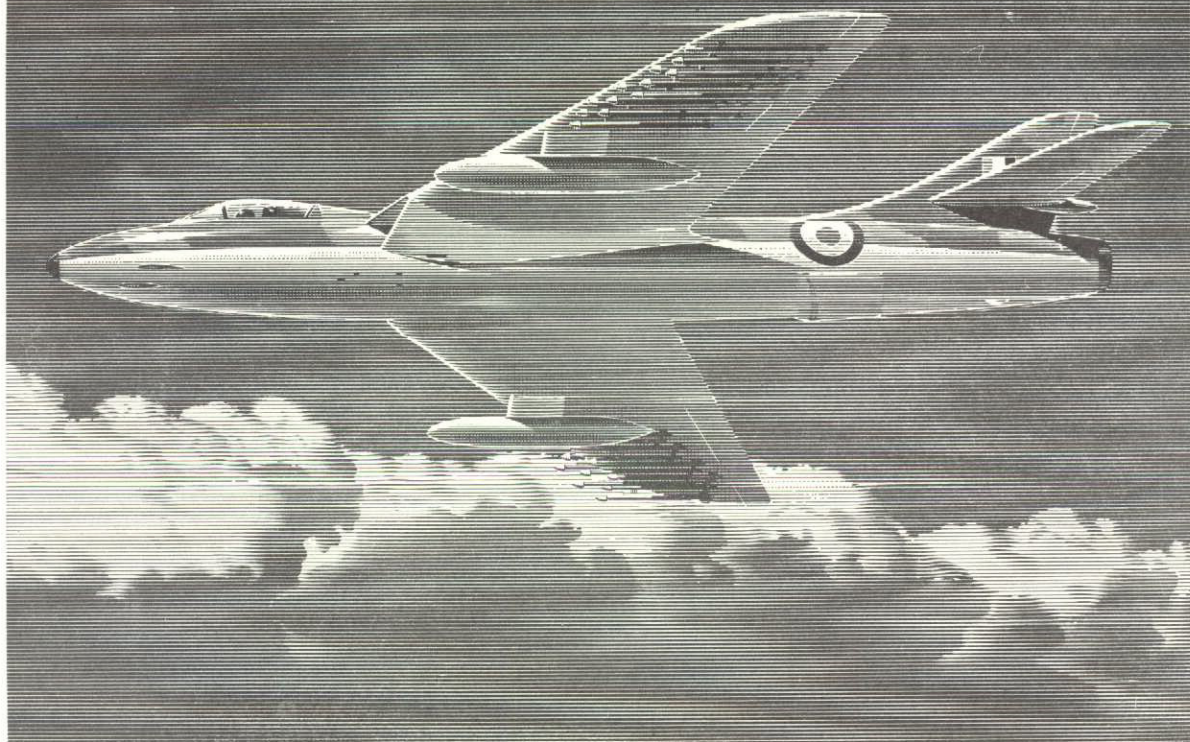
STOCKHOLMS FLYGSKOLA

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

Adr.: Box 1. Skå. Tel. 0756/243 25.

DEN MÅNGSIDIGA

Hawker Hunter



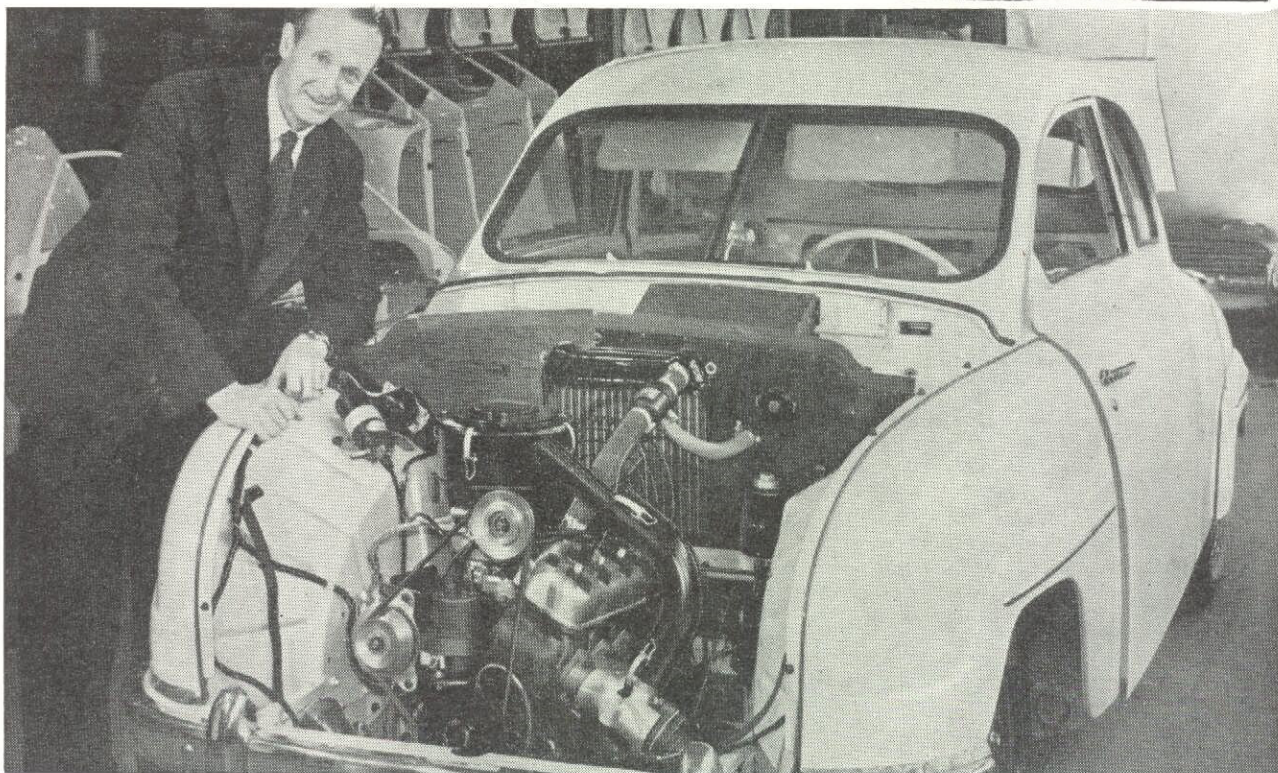
Attackplan med stor räckvidd

Som luftburet vapen att sättas in mot markmål på stora avstånd saknar Hawker Hunter sin like i västern i dag. Hög hastighet i förening med en enastående manöverförmåga gör planet beundransvärt väl lämpat för armésamverkan och understöd på lägsta flyghöjder; medan på samma gång två extra bränsletankar och två uppsättningar raketprojektiler ger det ökad räckvidd och en förkrossande eldkraft i anfallet. Dessutom är Hunter det enda jaktplan i tjänst som har fyra 30 mm:s kanoner som huvudbeväpning. Det kan också ta bomber och fjärrstyrda projektiler, varigenom planets mångsidighet i tjänsten ytterligare ökas — och för allt detta behövs bara en förare och en mekanikergrupp. Det är inte att undra på att detta flygplan valdes för NATO-försvaret — väldiga beställningar från regeringarna i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien och Peru bekräftar planets särställning.

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

SAAB 93

Utanpå: en ny front



Överingenjör Gunnar Ljungström och nya Saab
"En ny bil innanför huven"

Inuti: en helt ny bil

För första gången på 6 år har det kommit en ny svensk bil — och nu liksom då är det en Saab. Om man undantar den eleganta "italienska" fronten och de kraftiga heldragna stötfångarna är Saab-93 till det yttre samma bil som 92:an. Men om Ni — som Saab-bilens chefskonstruktör överingenjör Gunnar Ljungström härovan — lyfter av huven, vilket är mycket lätt, upphör likheterna. Helt ny 3-cyl. 38 hk motor, nytt kylsystem med fläkt, pump och termostat, och 12-volts batteri är det Ni först lägger märke till. Andra viktiga nyheter är:

- ny revolutionerande fjädring med en speciell typ av stel bakaxel och individuell framfjädring. Spiralfjädrar runt om med hydrauliska teleskopstötdämpare. Framfjädringen har tvärgående svängarmar i gummlager och krängningsstabilisator. Minskat vägljud. Alla rörliga delar gummlagerade mot karossen.
- ny kompakt växellåda som bl. a. möjliggör kopplingsfri nedväxling från 3:an till 2:an.
- ny styrinrättning som i förening med Saab-93:s korrekta viktfordelning (58 % av vikten på framhjulen med 2 personer i bilen) ger den dess karakteristiska understyrning och därmed sammanhängande sensationella vägegenskaper.
- nytt frisklufts- och värmesystem. Helt ny typ av värme kombinerad med stort avgassäkert friskluftsintag. Snabbare uppvärmning. Möjlighet att genom blandning med friskluft variera temperaturen. Två fläkthastigheter. Viktigt: Varmluftssprutor även på främre sidorutorna.
- Ny ekonomi: Förvärmare för luft till förgasaren förhindrar isbildning vid hög luftfuktighet vid temperaturer mellan -5° och $+15^{\circ}$. Minskad bränsleåtgång härigenom och dessutom minskad risk för motorstopp. Oavsett lufttemperatur minskad bränsleåtgång vid hastigheter över 70 km/h. Trots starkare motor och alla nykonstruktioner är Saab-93 enklare och billigare i underhåll.
- Slanglösa explosionssäkra däck. — Bensinmätare med varningslampa. 80 % ökad startmotoreffekt. Minskad vändradie. Ny vacker färgskala. Ny bekvämare inredning. Utökad standardutrustning.



PHILIPSONS
AUTOMOBILAKTIEBOLAG

FILIALER,
ÅTERFÖRSÄLJARE
OCH SERVICE-
VERKSTÄDER ÖVER
HELA LANDET

svensk bil med flygkvalitet

