

NR 1 4 — 17 APRIL 1951

Looping

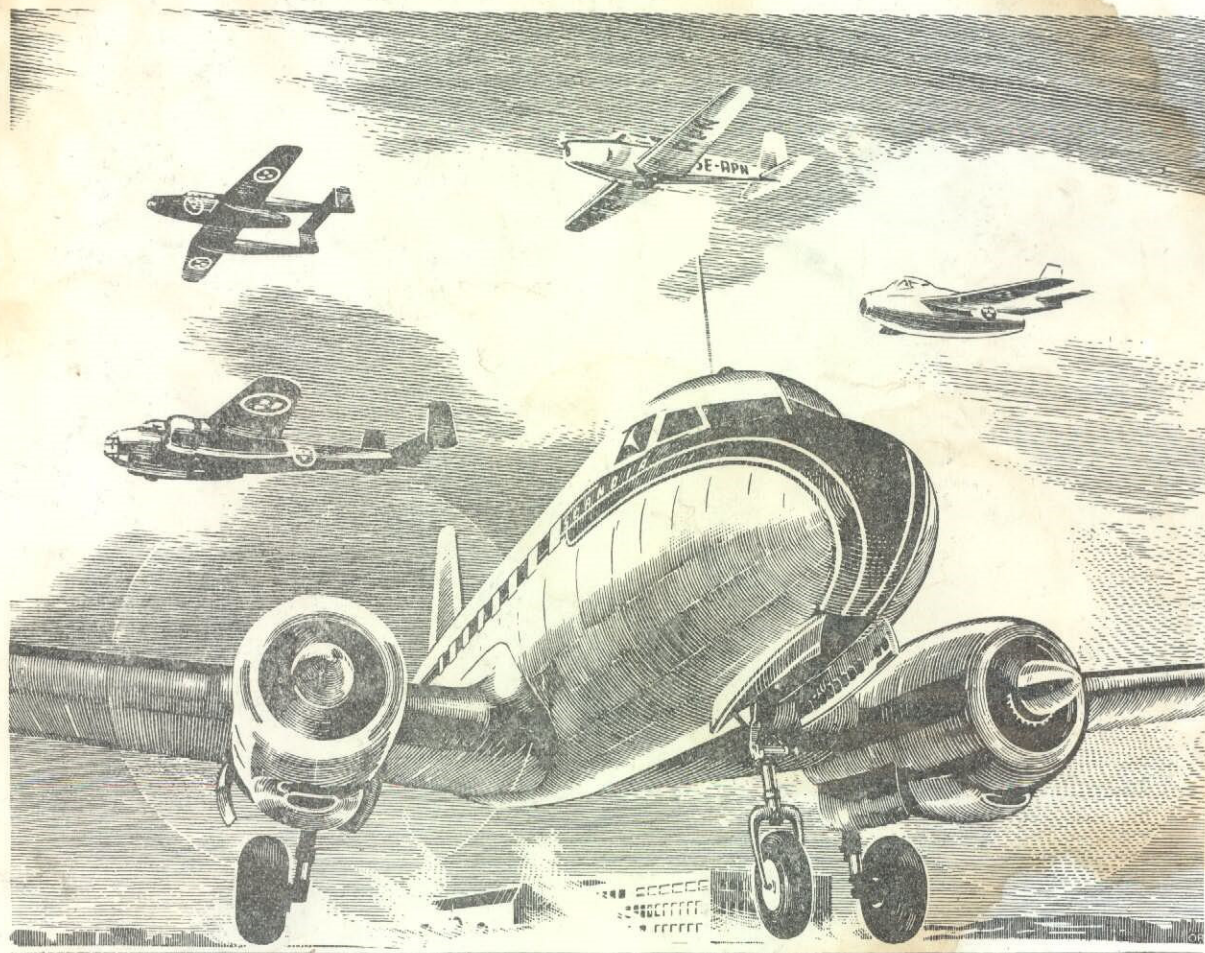
TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG



NATTAKTEN I FÖRGRUNDEN • FLYGNYTT FRÅN
HELA VÄRLDEN • TIPS FÖR LÅNGFLYGARE

65
öre

SAAB



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET
LINKÖPING • TROLLHATTAN

Kort om flyg jorden runt

Pris för autopilot

Robert J. Collier Trophy har amerikanen William P. Lear fått för sin F 5 Automatic Pilot och Automatic Approach Control Coupler System som tillåter landning av reoplan även under ytterst svåra siktförhållanden. Lear har fått beställningar av amerikanska flyget för över 8 miljoner dollar.

Lear tillverkar även ett Stall Warning System för både små och stora flygplan. Apparaten är nu standardutrustning hos de flesta tillverkare av militära flygplan och på 85 % av alla privatflygplan.

Italienska trafikflyget reorganiseras

En fullständig reorganisation av det italienska trafikflyget kommer att genomföras under överinseende av en statlig kommitté

Nya grekiska flyglinjer

Grekiska flygministeriet har givit koncession för fyra nya internationella flyglinjer för grekiska flygbolag. Linjerna är Atén—Saloniki—Belgrad, Atén—Frankfurt, Atén—Neapel—Rom och Atén—Rom—Milano. Koncessionerna gäller från första april.

Rekord för Los Angeles

Los Angeles internationella flygplats satte rekord förra året. Bl. a. förmedlade flygplatsen 1 348 584 passagerare, vilket är 14 % mer än året tidigare. Elva miljoner kg post och 17 miljoner kg gods passerade flygplatsen.

Livligt flyg på Hamburg

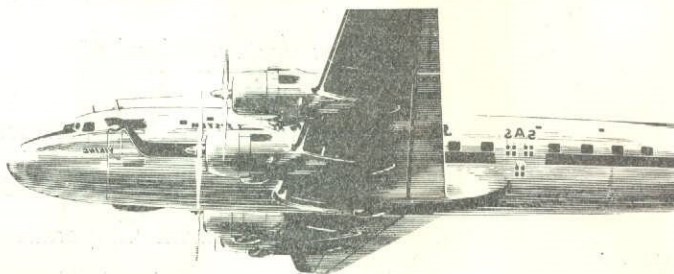
Hamburgs flygplats Fuhlsbüttel, som man kostat på över 25 miljoner mark de senaste tre åren, har blivit en av de viktigaste flygplatserna i Västtyskland. Fuhlsbüttel hade mycket stor betydelse under Berlin-liften. Nu trafikeras platsen av åtta flygbolag med i genomsnitt 130—140 landningar i veckan.

Forts. på sid. 6.



40 års flyghistoria

visar omslagsbilden som i januari i år togs i San Diego, Calif. Fotot visar »världens största bombplan» den amerikanska Convair B-36 D och ett Curtiss-biplan som 1912 byggdes av nuvarande chefen i Philips Petroleum Co:s flygbränsleavdelning W. D. Parker. Det märkliga är att den gamla »arken» fortfarande då och då flygs. Den har sammanlagt tillbringat ca 3 000 timmar i luften. Bilden är signifikativ även för motorutvecklingen. Medan Gnome-motorn i Parkers biplan ursprungligen gav ifrån sig 80 hk, uppgår den sammanlagda effekten hos B-36:ans tio motorer (sex kolv- och fyra readito) till omkring 42 000 hästkrafter.

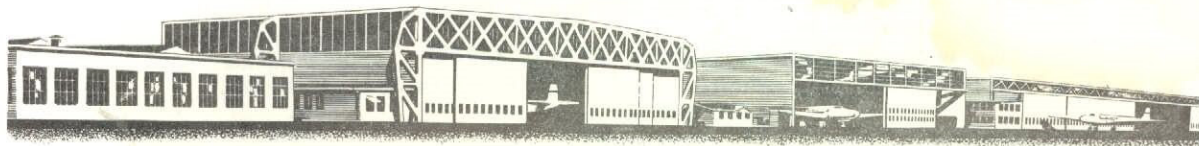


**männen
på
marken**

håller **SAS** planen i luften

SAS driftsäkerhet beror inte enbart på den flygande personalens skicklighet. Sedan mer än 10 år har SAS använt plan från Douglas fabrikerna — DC-3, DC-4 och DC-6 — och sedan ännu längre tillbaka motorer från Pratt & Whitney. Vad ett sådant mång-

årigt samarbete med samma leverantörer betyder för verkstadsdriften och personalutbildningen hos ett storföretag med stränga krav på varje mekanikers tekniska kvalifikationer är alldeles uppenbart. Det är männen på marken som håller planen i luften.



System Paulin

Aktiebolag

Tillverkare av:

Pesco flyg- och industripumpar.

Flyginstrument.

Barometrar och höjdmättningsinstrument för vetenskapliga ändamål.

Generalrepresentant för:

Pescu Products Division (pumpar)

Curtiss-Wright Corporation (flygmotorer och propellrar)

Kollsman Instrument Corporation (flyginstrument)

B G Corporation (tändstift)

Air Associates (flygtillbehör)

Fairchild Camera and Instrument Corporation (flyg- och
oscillografkameror)

Huvudkontor: Södra Kungstornet 14 tr. Telefoner: 21 43 03, 11 95 45, 10 68 22.

Verkstad: Lidgatan 16—20, Huvudsta. Telefoner: 27 65 91, 27 52 81.

Looping — ett vågstycke?

Det är kanske ett vågstycke att återigen försöka driva en ren flygtidning i Sverige. För bara några år sedan fanns här i landet fyra stycken, vilka samtliga antingen helt lagts ned eller ändrat karaktär och ägnat sig åt andra områden med flyget som "bisyssla".

Vad som i mycket hög grad bidragit till att utgivaren vågat sig på experimentet med Looping är det under senare år alltmer tydligt från flygets eget folk uttalade behovet av en speciell flygtidning. Detta gäller främst den kategori som utan närmare definitioner anser sig vilja ha en flygtidning för att köpa och läsa den — delvis som underhållning, delvis som informationskälla inom sitt speciella intresseområde. Det är alltså de människor som (hoppas vi) skall bli Loopings läsare.

Det finns emellertid även en annan kategori som anser att en flygtidning är av behovet påkallad — flygverksamhetens utövare. Det är synnerligen glädjande för oss att redan i första numret direkt kunna redovisa det stora intresse om från detta håll visas tidningen. Denna redovisning sker främst genom annonsavdelningen.

En tidning av Loopings karaktär går inte att driva enbart genom försäljning av prenumerationer och lösnnummer. Det behövs även en kraftig ekonomisk insats från i första hand flygets säljande organisationer. Att dessa redan nu genom att utnyttja Loopings annonsutrymme givit tidningen sitt förtroende stärker utgivaren i hans förhoppning om att tidningen skall gå och för lång tid framåt kunna bidra till att vidmakthålla och öka intresset för vårt flyg i alla dess former.

Avvägningen av innehållet i en flygtidning kan tyckas vara lätt. Det gäller ju bara "flyg". Man kommer emellertid inte ifrån att begreppet flyg är mycket vidlyftigt, och det kan vara alltför lätt att gynna den ena intressegruppen framför den andra.

Det är alltid farligt att göra utfästelser, men redaktionen vill ändå lova att så långt det står i dess förmåga göra Looping till ett organ som betraktar all flygverksamhet som viktig och därmed också söker tillvarata de olika gruppernas speciella intressen.

Tack vare goda kontakter, nådda under många års arbete i flygbranschen, tror sig redaktionen kunna utlova bidrag från en medarbetarstab som be-

härskar flygets alla områden. Det är emellertid inte meningen att göra Looping till ett renodlat tekniskt fackorgan. Detta måste med nödvändighet överlåtas åt den specialicerade facklitteraturen. Fördens skull skall ingen behöva befara att Looping skall bli ett intetsägande popularitetsblad. Vi tror det skall vara möjligt att i en relativt lättsmält form kunna servera även svårare facksaker, och det skall också bli vår strävan att göra det.

I ett uttalande som SAS-chefen Per A. Norlin gjort om tidningen och som återfinnes här intill beröres debatten om flygets problem. Looping kommer att med största glädje ställa sitt utrymme till förfogande för sådan debatt. Tidningen är fri och obunden och inte mer engagerad för den ena intresse-

SAS-chefen har ordet

Det är med glädje jag konstaterar att vi här i Sverige på nytt fått en renodlad flygtidning. Det har saknats ett organ, som allsidigt och utförligt kunnat ta upp till debatt de problem flygets snabba utveckling haft och har i släptåg. Jag hoppas att "Looping" blir denna tidning, och jag vill därför önska den och dess redaktion framgång i arbetet.

PER A. NORLIN.

gruppen än för den andra. Detta bör borga för att debatten i tidningens spalter skall bli fri (kanske också från) och ge möjlighet för var och en som har viktiga ting på hjärtat att få framföra dem utan en alltför långt gående censur.

Det är vår uppfattning att Looping kan komma att få stor betydelse just som debattorgan. Inte minst för sportflyget har bristen på ett sådant många gånger varit påfallande.

En tidning hittar inte sin stil och sin form ögonblickligen. Loopings första nummer som härmed presenteras bör emellertid ge någon uppfattning om vad redaktionen eftersträvar.

Yngve Norrvi.



REGULJÄR FLYGLINJE

varje vecka med passagerare och gods

SKANDINAVIEN — INDIEN — HONG-KONG via

Amsterdam — Geneve — Rom — Athen — Cairo —

Abadan — Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok

Generalagenter för Sverige:

BLIDBERG METCALFE & CO A.-B.

STOCKHOLM C

Skeppsbron 24

Tel. 20 32 41—20 06 20

GÖTEBORG 2

Skeppsbron 5—6

Tel. 13 49 60—13 93 72

Telegram: »BLIDBERGAIR»

Telex. 22 30

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

NR 1 — ARG. 1

4—17 april 1951

Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

**Redaktör och ansvarig
utgivare:**

Yngve Norrvi

Bitr. red. och annonschef:

Erik Jägerblom

—
Telefon:

Redaktion och exp. 35 39 57
Annonsavdelning 52 87 52

—
Postgirokonto 45 35 30

Prenumerationspris:

Helår kr. 15:50

Halvår » 8:00

Kvartal » 4:25

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

—
EFTERTRYCK FÖRBJUDES

AB Falköpings Tidnings
Tryckeri 1951

Flygjurister

MCGill-universitetet i Montreal har inrättat en fakultet för internationell lufttrafikkraft. Ledare är professor John C. Cooper vid Princeton-universitetet, som också är IATA:s juridiske rådgivare.

Flygutställning i Paris

Den 19:e internationella flygutställningen i Paris äger rum under tiden 15 juni—1 juli. Ett stort antal amerikanska och brittiska firmor är redan anmälda.

Stor reaorder i USA

General Motors Allison Division har fått kontrakt på tillverkning för amerikanska flyvapnet av ett större antal reaaggregat av den nya typen J-35-A-23 med en statisk dragkraft av 4 400 kg (världens kraftigaste?). Ordern lär vara den största som bolaget någonsin fått. Motorn kommer troligen att tillverkas av Chevrolet Motor Division i Tonawanda.

Ökade inkomster för trafikflyget

United Air Lines rapporterar en nettoinkomst för 1950 på 6,5 miljoner dollar mot 2,24 miljoner dollar för 1949.

Helikoptertrafik i England

Brittiska flygbolaget BEA:s helikoptertrafik Cardiff—Liverpool, som pågått mer än ett år, upphörde den 31 mars. Linjen har upprätthållits enbart för att få erfarenheter. Längre fram kommer en linje att öppnas mellan London och Birmingham, vilken skall trafikeras en sommar och en vinter för ernående av ytterligare erfarenheter av regelbunden linjetrafik med helikopter.

SAS flyger på Tokio

Den 25 april startar SAS regelbunden trafik Stockholm—Tokio med en dubbeltur i veckan. Det blir SAS längsta linje, 16 650 km,

som alltså i längd överträffar den nyligen öppnade linjen på Santiago, 14 300 km. Tokiolinjen går gamla SAS-routen till Bangkok, därefter teknisk mellanlandning i Hongkong och slutmålet Tokio. Start från Stockholm sker på onsdagsmorgonen och landning i Tokio fredag eftermiddag. Återresan startas lördag med landning Bromma måndag.

Säkrare att flyga

IATA — trafikflygbolagens internationella organisation — har gjort en sammanställning av olycksstatistiken inom trafikflyget för åren 1947, 48 och 49 och kommit fram till en genomgående ökning av säkerheten. Den klassiska måtenheten för denna olycksstatistik är antalet flygna passagerarmiles per individuell olyckshändelse. För 1949 är denna siffra 34.840.000 mot 30.490.000 för 1948 och bara 21.184.000 för 1947.

De 42 IATA-medlemmar som rapporterade för 1949 transporterade inte mindre än 17.801.000 passagerare med flygplan som därunder tillryggalade 543 miljoner miles (ca 875 miljoner km). Antalet olyckor som inträffade under dessa flygningar var 19 med 306 passagerare. Antalet flygna passagerarmiles var 1949 nära 11 miljarder.

Under 1948 flög 59 IATA-medlemmar 535 miljoner miles och nära 10 miljarder passagerarmiles. Därunder inträffade 30 olyckor med 325 offer.

Att översätta dessa siffror till mer konkreta begrepp är inte lätt men det säger kanske något att de passagerarflygningar som IATAs medlemmar gjorde 1949 motsvarar en förflyttning av hela befolkningen i Beneluxländerna till Norge... De 42 företag som rapporterade 1949 års verksamhet ombesörjer 85 % av hela flygverksamheten inom IATA.



Ostermans Aero A.-B.
Stockholm 5

Vid sidan av vår sedan flera år tillbaka bedrivna flygverksamhet med
TAXIFLYG — AMBULANSFLYG — HELIKOPTERFLYG
FLYGFOTOGRAFERING m. m.

starta vi nu **CHARTER-FLYG** med våra nyförvärvade
2-motoriga **LOCKHEED LODESTAR** för passagerare och gods.

Till Generalagenter för denna del av verksamheten ha vi utsett:

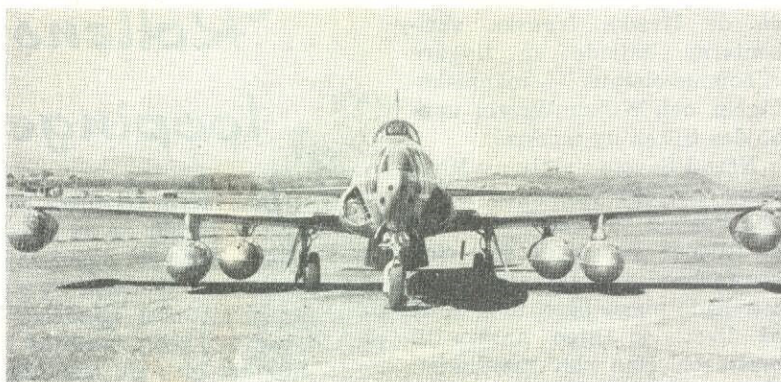
BLIDBERG METCALFE & CO A.-B.

STOCKHOLM C
Skeppsbron 24
Tel. 20 32 41—20 06 20

GÖTEBORG 2
Skeppsbron 5—6
Tel. 13 49 60—13 93 72

Telegram: »BLIDBERGAIR»
Telex. 22 30

Flygande eldkastare kan man kalla detta reaflygplan av typ Lockheed F-80 Shooting Star, som här ses utrustat med sex s. k. Napalm-bomber under vingarna. Varje tank rymmer 400 l. gelébensin. Om detta fruktansvärda vapen och reaflygets insatser i Korea handlar nedanstående intressanta artikel.



REAFLYGET VISAR HUGGTÄNDERNA

Den hårda kritik som i Koreakrigets inledningsskede riktades mot reaflyget, framför allt från arméhåll, har efter åtta månaders allt intensivare flygkrig, fått en något egenomlig klang. USA-flygets reaktionsdrivna jaktförband, som vid krigsutbrottet utgjorde mer än hälften av amerikanernas Fjärran Östern-flyg, är i dag ännu mer dominerande, detta inte minst efter ankomsten av ytterligare hangarfartygsbaserat reaflyg samt de förband av F-84 Thunderjet och F-86 Sabre, som började anlända under respektive november och december. Till stor förvåning, även för vissa flygexperter, har också de reaflygplan av typen F-80 Shooting Star, som till en början utgjorde FN-flygets enda reaförband, dels visat sig kunna prestera flera uppdrag än exempelvis F-51 Mustang, dels visat sig betydligt mindre sårbara än denna, även då det gäller träffar från luftvärnseld i så delikata delar som motoranläggningen etc.

Trots att flertalet reaflygplan som nu användes i Korea huvudsakligen konstruerats för bekämpning av bombflyg och

med marksamverkan endast som »bisyssla», har de resultat som nåtts på detta senare område (vilket sedan mitten av september varit det dominerande) varit utomordentliga. Där om vittnar inte minst Lockheed-fabrikernas nyligen offentliggjorda återblick på de sju första månadernas krigföring med F-80 Shooting Star, varav mer än 1700 exemplar leverats till det amerikanska flyget. Tillverkningen av den här omtalade dagjaktversionen upphörde dock i höstas.

Enligt statistiken, som omfattar tiden fram till slutet av januari i år, har F-80 utfört mer än hälften av alla stridsuppdrag, avlossat nära 20 miljoner skott och i det närmaste 50 000 raketer, dvs. i genomsnitt två raketer per uppdrag. Under det allra första skedet var planens lastförmåga relativt liten på grund av de långa anflygningsvägarna och de dåliga flygfälten. Numera är förhållan-

dena förbättrade så till den grad att man utan svårighet kan ta full last av åtta 12,7 cm raketer, fällbara extratankar och full ammunitionslast på varje uppdrag.

F-80 sätts också in som ett slags flygande eldkastare åt infanteriet, varvid de numera berömda Napalm-bomberna användes, vilka till utseendet mest påminner om en fällbar extratank, men som innehåller gelébensin. Dessa fälls från låg höjd mot trupp och fordon. Effekten av detta slags vapen är fruktansvärd och ger i många fall bättre resultat än raketprojektiler. Även mot stridsvagnar är Napalm-bomben synnerligen verksam, då den här har ungefär samma effekt som en sjunkbomb mot en ubåt. I allmänhet är en träff i närheten av vagnen tillräckligt för att bränsle- och ammunitionslasten skall förvandla den till skrot.

Under de sju första månadernas strider, har F-80-planen oskadliggjort 94 fientliga flygplan, inklusive det första MIG-15-plan, som skjutits ner i Korea (den 8 nov. av löjtnant Russell Brown). På grund av den ringa kommunistiska flygverksamheten har målen i luften varit sällsynta och flertalet oskadliggjorda fientliga plan har därför förstörts på marken. Detta är också huvudskälet till varför F-80 så gott som helt satts in för markunderstöd. Siffermässigt har dessa operationer inneburit 23×365 uppdrag, 1 507 ton fällda bomber, 49×873 av-

Forts. på sid. 22.



DET VAR PÅ DEN TIDEN då de lyriska franska skribenterna kallade en flygare »l'homme-oiseau» — människofågeln, och Wilbur Wright upphöjdes till en ny messias.

Nere i Savoie i sikte av Mont Blanc avreste ynglingen Adolphe Pégoud till Paris efter att ha ledsnat på att gå som elev hos farbrodern-slaktaren. Grabben hade pigga ögon med aptit på livet, en liten ansats till mustasch. Han blev kavallerist. Naturligtvis drömde han om flygning. Han fick följa sin kompanichef till en militärflygskola, tiggde sig med som passagerare, listade sig till att få flyga själv.

Därmed tog menige Pégoud avsked från armén, tog certifikat hos Blériot och avancerade tack vare sin fanatiska sköttsamhet och metodik snabbt till provflygare. Det var härunder, som han råkade göra bekantskap med en viss herr Bonnet, vilken uppfunnit en fallskärm. Pégoud erbjöd sig att pröva den. Försöket skulle gå så till, att Pégoud gick upp i ett kasserat flygplan och slängde sig ur. Konsten var bara att få tag på en apparat, som var tillräckligt dålig att offra, tillräckligt bra att komma upp med på höjd. Den 16 augusti 1912 gjorde han första försöket. Skrället orkade bara upp till 100 meters höjd och dök där plötsligt till 80. Pégoud reste sig lika fullt upp i planet, vände sig



Rollens fader och loopingens pappa.

Den första frivilliga loopingen gjordes 1913. Händelsen är och förblir en av milstolparna i flygutvecklingens historia. Som ett något långsökt men ändå apropå till födseln av den nya flygtidningen *Looping*, som ju också är en historisk händelse fast kanske inte av samma vikt (vad vet red.) berättar här Harald Victorin om hur det gick till när Adolphe Pégoud gick över på rygg första gången och fullbordade historiens första looping.

och försökte att få fallskärmen att slå ut. Den ville inte, han måste gå ner. Den 19 skulle försöket göras om, men då dök två poliser upp och meddelade, att mairén förbjudit försöket. Pégoud flinade åt lagens utsträckta arm. Klockan sex på kvällen smet han alltså upp. Upp på hundra meters höjd, vände mot vinden, satte planet på nosen. Fallskärmen ryckte loss honom. Han slog i stabilisatorn, kom loss från det dykande planet med ett par bärninor avslitna. Planet dansade iväg, stegrade sig, vek sig, stegrade sig på nytt och gick i marken, allt medan Pégoud sakta dalade ner i ett träd. Han slog av några grenar, fick ett slag för örat och flygdräkten uppsliten, blev hängande som en annan missdådare. Man hurrade, gav honom en bukett, hällde i honom champagne.

Men det var inte hela histo-

rien. Medan Pégoud singlar iväg i sin fallskärm, observerade han noga flygplanet — och fick klart för sig möjligheten att flyga på rygg.

I *Le Temps* av den 21 augusti publicerades en notis om Pégouds planer. Han satte igång en systematisk träning, och den 26 augusti lyckades han göra en sväng i mer än 90 graders lutning. Det måste alltså kunna gå. För att ytterligare preparera sig, lät han montera sin maskin upp och ner i hangaren.

DEN 1 SEPTEMBER 1913 på flygfältet Buc iscensatte han försöket.

— Ramlar jag ner, betyder det bara en flygare mindre, lyckas jag, har aviatiken gjort en ovärderlig erfarenhet, förklarade han för en journalist.

— Ta portmonnän, gubbe lille, beordrade han sin mekaniker. Om jag inte kommer ner igen, är innehållet ditt.

Och så start. På 1400 meters höjd gjorde han plötsligt en halv looping och flög 500 meter på rygg, fortsatte så svängen



Adolphe
Pégoud.

ner till normal flykt, landade i glidflykt bland de upprörda åskådarna.

— Det kändes riktigt behagligt, konstaterade han lugnt. Lustigt nog rann bensinen ner i ansiktet på mig. Det kändes precis som om jag satt hos barberaren för att rakas.

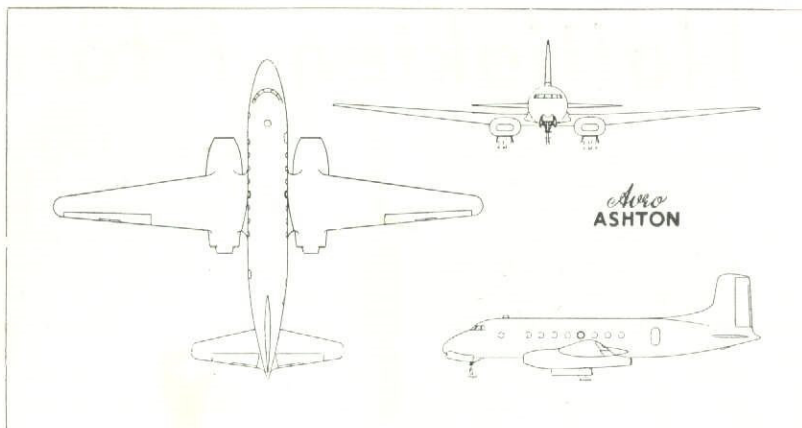
Intet av detta var skryt. Det var ett målmedvetet fullföljande av en grundlig förberedelse. Men åskådarna hade varit isade av skräck, beredda på att se flygaren störta.

Det var faktiskt först nära tre veckor senare, som han gjorde sin första verkliga looping the loop, d. v. s. genomförde hela cirkeln utan avbrott. Då var han redan en ryktbar man, hans namn var i var mans mun. Vid detta tillfälle började han med vingglidningar m. m., gick rätt upp och lät planet gå vertikalt ner 200 meter innan han rätade upp det, slutade med en perfekt looping.

Därmed var det i stort klarlagt, vad ett bra flygplan i händerna på en kallblodig förare verkligen kunde pressas till. Hans strävanden att pröva ett plan i varje tänkbart läge, som olyckliga omständigheter kunde försätta det i, genomfördes alltså fullständigt.

Sex månader senare hade femtio andra flygare följt hans djärva exempel. Men Pégoud håller täten. Han gör de mest halsbrytande manövrer. Låter planet dansa omkring medan han släpper kontrollerna och håller armarna uppsträckta över huvudet. I fortsättningen blev det en triumffärd runt Europa.

Under första världskriget stupade Pégoud under en luftstrid ovanför fästningen Belfort, träffad i hjärtat av en kula. Frankrikes första flygare var icke mer. En av flygningens värdigaste pionjärer hade gjort sin plikt.



FLYGANDE FLYGTEKNISK FÖRSÖKSANSTALT

Detta är engelsmännens nyaste »flygande flygtekniska försöksanstalt», Hawker Siddely gruppens Avro Ashton, byggd av A. V. Roe i Manchester och beställd i sex exemplar av Ministry of Supply. Planet är avsett att användas enbart som flygande laboratorium för undersökning av de problem som uppstår vid flygning med stora hastigheter och på stora höjder. Tidigare har forskarna varit hänvisade till prov som gjorts med små jaktplan, där utrymmena för registreringsinstrument etc. av naturliga skäl är mycket begränsade. I Avro Ashton är det gott om plats för både instrument och folk, och tack vare den moderna tryckkabinen — eller -kabinerna — kan proven ske under avsevärt angenämare och tryggare förhållanden än i ett trångt jaktplan.

Avro Ashton är utrustad med fyra reaaggregat Rolls-Royce Nene placerade i par och har noshjultställ med dubbla hjul överallt. Spännvidden är nära 40 meter, längden 30 meter och den cirkelrunda flygkroppens största diameter nära 4 meter.

Hawker Siddely gruppen som innefattar de stora brittiska industrierna Hawker, Gloster, Avro, Armstrong Whitworth och Armstrong Siddely i England samt Avro Canada, producerar flygplan av alla typer och klasser och anser sig tydligen vara i hög grad betjänt av så pass dyrbara försöksplan som Avro Ashton säkerligen är. Någonting om planets prestanda har inte avhörtts.



Nattjakten i förgrunden

De länder som för Sveriges del kan komma i fråga som leverantörer är nog endast USA och England. Då emellertid USA av valuta- och andra skäl sannolikt inte är i stånd att förse Sverige med behövliga nattjaktplan, har man såsom framgått av herr Vougt's mer eller mindre vaga uttalanden i pressen, ånyo vänt sig till de engelska de Havilland-fabrikerna. Den i sammanhanget aktuella flygplantypen — den splittrerna nattjaktversionen av *Vampire-utvecklingen Venom* — är emellertid också föremål för en be-

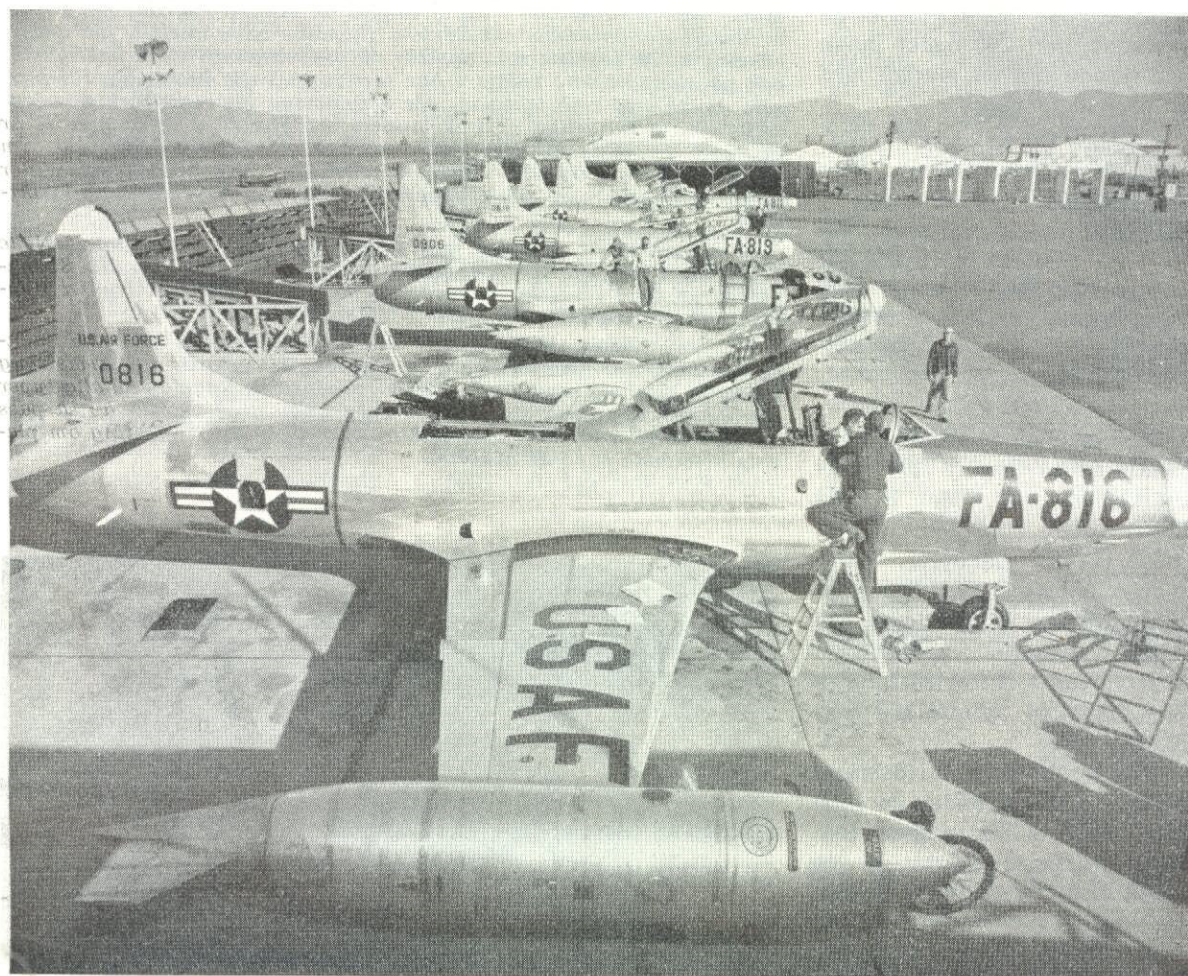
Mot bakgrunden av den nu så aktuella frågan om anskaffning av modern flygplansutrustning för vår hittills enda nattjaktflottilj, kan det måhända ha sitt intresse att ett ögonblick uppehålla sig vid det viktiga försvarsmedel natt- eller allväderjaktplanet är.

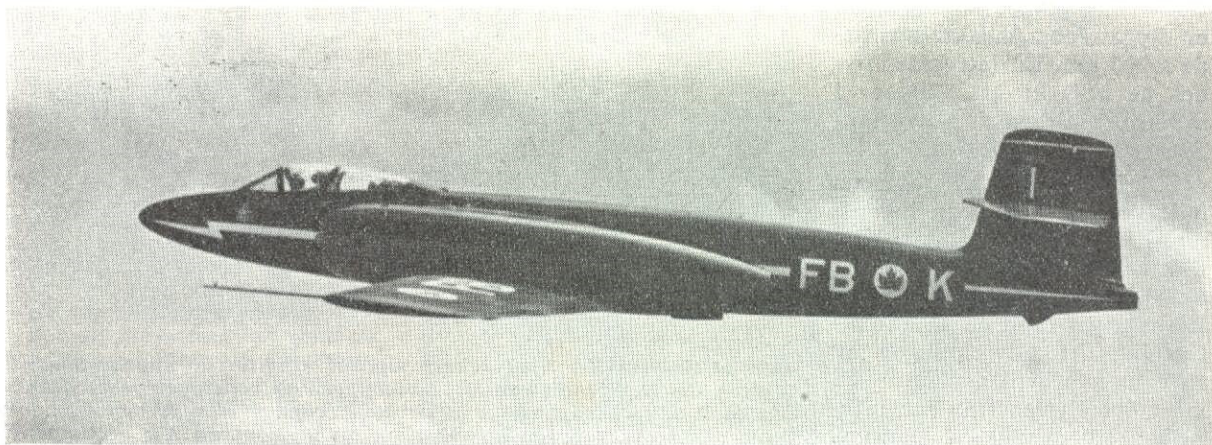
ställning från det brittiska marinflygets sida, där den skall ersätta nuvarande propellerdrivna *Hornet*-plan. Det får således betecknas som mycket tursamt om Sverige på detta sätt kan genomföra den nyan-skaftning av nattjaktplan, som i nuvarande läge begärts skall ske omedelbart utanför ramen för den s. k. sjuårsplanen för

flygvapnets materielanskaffning. Denna plan förutsätter nämligen anskaffning av en in-hemsk typ.

Det kom att dröja ganska länge innan man i England och USA på allvar tog itu med problemet readrivna nattjaktplan, betydligt längre än vad man väntat sig med tanke på utveck-

Så här elegant effektiva ser de amerikanska Lockheed F-94 nattjaktplanen ut. Planen utgör nu en del av den amerikanska huvudstadens dygnet-runt-försvaret. Lägga märke till de väldiga vingpetsplacerade extratankarna, som var och en rymmer mer än 1 000 liter bränsle.





Slank i linjerna är kanadensarnas smått sensationella Avro Canada CF-100 Canuck, som redan seriebyggs för det egna flyget men som även förts på tal för tillverkning för USA:s och andra A-paktstaters räkning.

lingsläget i fråga om flygplan och radarutrustning. Radarutrustade engelska *Mosquitos* och amerikanska *Black Widow-plan* (F-61) fanns som bekant i tjänst redan långt före krigsslutet.

Det var först mot slutet av förra året som det amerikanska flygvapnet började tillföras sitt och västvärldens första readrivna nattjaktplan — *Lockheed F-94* (modifierad *F-80 Shooting Star*) — och för Englands vidkommande har RAF ännu när detta läses inte erhållit en enda seriebyggd Meteor Mk 11, den av Armstrong-Whitworth utvecklade nattjaktversionen. Att denna senfärdighet ytterligare ökat Sveriges svårigheter att erhålla dylika plan är uppenbart, även om under de senaste månaderna stora beställningar lagts ut såväl i England som USA. Vad engelsmännen beträffar har enligt flygminister Henderson »så många Meteor 11 beställts att det inte endast räcker för att nyutrusta existerande nattjaktförband, utan även för nya enheter».

Dagens modernaste och för övrigt också enda readrivna nattjaktplan, som finns i tjänst i nämnvärt antal, är den tidigare omnämnda *Lockheed F-94* och det var för övrigt också denna typ som nyligen gick spalterna runt i samband med

en uppgift om att Amerikas huvudstad nu fått ett flygförsvår, som är lika verksamt under dygnets alla timmar.

De plan av denna typ som nu levereras till det amerikanska flygvapnet, är av versionen *F-94B*, vilken bortsett från efterförbrännareinstallation (för momentan ökning av stighastigheten), beväpning etc, är praktiskt taget identisk med övningsvarianten T-33. De senaste beställningarna för ytterligare plan av denna typ, vilka för övrigt kommer att hålla *Lockheed-fabrikerna* sysselsatta under hela nästa år, gäller emellertid en kraftigt modifierad upplaga betecknad *F-94C* med bl. a. ny och tunnare vinge, bakåtsvept stabilisator m. fl. förbättringar. Versionen har den för ett plan i denna klass enorma stighastigheten 3 600 m/min (med efterförbrännare).

Visserligen kallar engelsmännen sin Meteor 11 för »världens snabbaste nattjaktplan», men det är emellertid högst tveksamt om inte USA förfogar över nattjaktplan, som inte en-

dast är snabbare utan även längre komna på vägen mot aktiv tjänst.

Snabbast och sannolikt också längst kommen ur produktionssynpunkt är *Northrop-fabriker*nas *F-89 Scorpion*, varav inte mindre än ca 500 lär vara under byggnad. *F-89*, som tillsammans med *F-94* är bland USA:s första standardjaktplan utrustade med efterförbrännare, är försett med två Allison J-35 axialaggregat med 4 540 kg sammanlagd statisk dragkraft (utan efterbrännare). Med denna motorutrustning har *F-89* en toppfart på hela 990 km/tim, vilket torde vara betydligt mer än vad Meteor presterar. Dessutom är *F-89* med sin standardbeväpning på sex 20 mm automatkanoner — alla i nosen — ett av världens kraftigast bestyckade jaktplan.

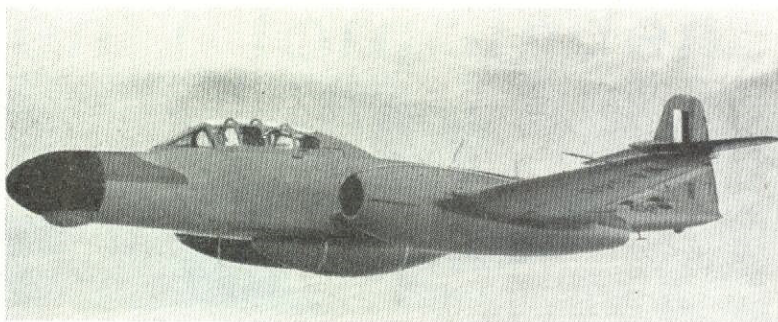
Ytterligare ett amerikanskt nattjaktplan, som redan börjat tillföras de s. k. stridande förbanden, är *Douglas-fabriker*nas tvåsitsiga *F3D Skyknight*, varav ett 100-tal var beställda redan före Koreakrigets utbrott. Att dessa order sedermera kraftigt utökats och att den nya förbättrade *Skyknight*-versionen redan befinner sig i serietillverkning, är dock ett faktum. *F3D* är visserligen en smula långsammare än *F-89* — toppfarten ligger vid c:a 900 km/



tim — men planet har i gengäld en flygsträcka på aktningssvårda 2 900 km. En intressant nyhet på F3D är att »bilden» i radaroperatörens skåp kan projiceras i förarens reflexsikte.

Sist i raden av amerikanska nattjaktplan (i serietillverkning) kommer North American-fabrikernas Sabre-utveckling F—86D, vars tillverkning sedan Koreakriget tagit en sådan omfattning att tillverkningen av firmans nya övningsplan T—28 måste överflyttas från huvudfabriken till en filial i Downey. F—86D är till sin art en aning okonventionell, så tillvida att den skiljer sig från gängse typer av nattjaktplan genom att den endast är ensitsig och från »vanliga» dagjaktplan genom att den är försedd med nattjakttradar. F—86D är snarast att betrakta som ett mellanting mellan det utpräglade nattjaktplanet och dess »dagliga» motsvarighet.

För att återgå till de engelska nattjaktplanen är Meteor Mk 11 onekligen det mest framträdande, eftersom typen är den enda som f. n. seriebyggs för RAF. Ytterligare två eller tre typer existerar dock, varav två från de Havillands, nämligen Vampire och Venom Night Fighter. Båda dessa lär enligt vad firman själv uppger vara i produktion. Vilka länder som köpt exempelvis Vampire Night Fighter vill man emellertid inte avslöja. I motsats till vad som är fallet med de amerikanska typerna har tyvärr några utförliga data och prestandauppgifter ej offentliggjorts, men man kan med fog anta att de tre typernas toppfarter understiger sina för dagjakt avsedda föregångares. Den tredje typen är för övrigt endast potentiell, eftersom någon ombyggnad till nattjakt veterligen ej företagits. Det åsyftade planet är det i andra sammanhang så aktuella lätta bombplanet English Electric Canberra, som fyra fabriker nu bygger i bombversion. Planet är emellertid enligt



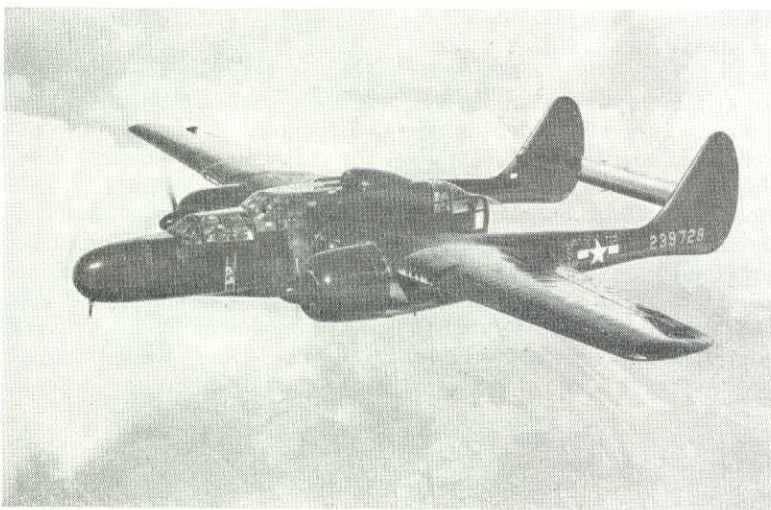
Inte särskilt vacker men säkert mycket effektiv är engelsmännens Meteor Mk 11. Fördel: kan lätt seriebyggas då verktygen redan finns. Nackdel: dålig beväpningskoncentration (vapnen utanför motorgondolerna). Meteor 11 är en kombination av versionerna Mk 3 (vingen) Mk 8 (bakkropp) och Mk 7 (mellankropp).

vad som uppges synnerligen lämpat för nattjaktändamål, men måste i så fall först genomgå en viss modifiering. Amerikanerna lär hysa ett visst intresse för Canberra som nattjaktplan.

Lika mycket engelsk som amerikansk är kanadensarnas ganska omskrivna Avro Canada CF—100 Canuck, som nu serietillverkas för det egna flygvapnet. CF—100 är liksom flertalet nattjaktplan tvåmotorig och lär f. ö. vara i ungefär samma — eller kanske något bättre — prestandaklass som amerika-

narnas F—89, även om CF—100 har något kraftigare motorer. Planet är i serieversion utrustat med axialaggregat av den kanadensiska typen Orenda, även detta från Avro Canada Ltd. CF—100 har dessutom sensationellt kraftig beväpning — fyra 30 mm automatkanoner — och anses slutligen ligga väl till även för en amerikansk beställning.

Och så väntar vi bara på det nya nattjaktplan, som enligt herr Vougt håller på att bli till hos Saab...



Nattjakt m/44—45: Northrop-fabrikernas på sin tid mycket omtalade F—61 Black Widow (»Svarta Änkan») är en typisk exponent för det andra världskrigets nattjaktflyg. F—61, varav endast ett fåtal fortfarande gör tjänst bl. a. i Turkiet, har en toppfart av föga mer än 530 km/tim.

HELIKOPTERFLYG I FJÄLLEN

Otermans Aero har nu också erövrat jällen — eller i varje fall en del av Jämtlands-fjällen — med helikopter. Delvis med moraliskt och något litet ekonomiskt stöd från landstinget har bolaget stationerat en helikopter i Åre, i första hand för att pröva dess möjlighet i fjällen och för att utvärdera i vad mån den kan vara till nytta för räddningstjänsten.

För att börja med det sista, så kan man — utan att Osterman-helikoptern när detta skrives ännu behövt tas i bruk för räddningstjänst — säga att det bör vara betydligt lugnare att vistas i fjällen när man vet att en helikopter ingår i räddningsutrustningen.

Den helikoptertyp som Ostermans f. n. har — Bell-47 — är litet liten för landningar med full last på högt belägna platser och fordrar gott omdöme hos föraren om vädret är blåsigt i fjällen. Den är emellertid fullt användbar upp till åtminstone 1500—2000 meter i ganska svårt väder, och den är absolut oöverträffad (givetvis) för spaning.

Loopings medarbetare fick vara med om en "bestigning" av Åreskutan med Bell-47, och en behagligare fjällbestigning har han aldrig varit med om. Som all fjällflygning fordrar emellertid även helikoptern att den flygs



Åreskutan är besegrad. Nils-Gunnar Grimskog har landat på skutans topp bland drivor och skavler. Lägga märke till metallskidorna som utexperimenterats av Ostermans ingenjör Wallert och som är utomordentligt nyttiga på snö. De bär maskinen även i lös nysnö.

med känsla för de lömska fallvindarna och annat rackartyg som fjällen alltid har i beredskap, och en apparat med större motoreffekt är givetvis att föredra.

Det borde vara tillräckligt med argument för en hel del helikoptrar i fjällvärlden om man säger att det f. n. inte finns något bättre

sätt att snabbt och säkert färdas på. Det må nu gälla räddningstjänst (som är huvudsaken) eller rent turistflyg, som möjligen kan bli en inkomstkälla att finansiera det hela med, om större helikoptrar — och således mer ekonomiska — kan anskaffas. Det intresse som Jämtlandshövdingen Lövgren visar helikoptern ur säkerhetssynpunkt för fjällbe-

Forts. på sid. 24.

Nedan: Ostermans fjäll expedition i Åre. Fr. v. mekaniker Carl-Sture Carlsson, helikopterförare Nils-Gunnar Grimskog och flygchefen i Ostermans helikopteravdelning Rolf von Bahr. T. h.: Fullständig nödutrustning medföres ständigt vid fjällflygningar. Även hopfällbara skidor.





Tips för långflygare

Det börjar faktiskt våras. De sportflygare som legat i ide under vintern vaknar till liv igen när de milda sydliga fläktarna susar i det torra fjolårsgräset vid hangarknuten. En och annan funderar kanske på att till sommaren göra en längre semestertripp utomlands per flyg. Gör gärna det, för det är skojigt, men förbered flygningen i tid för att få ut det mesta möjliga av den. Bestäm färdväg och landningsplatser, alternativa landningsplatser osv. Ordna kartor och andra papper.

Numera kan man hos trafikledningarna vid de civila flygplatserna få alla nödvändiga uppgifter från andra länder. Den mest omfattande informationstjänsten här i landet finns på Bromma. Trafikledningen vid Göteborg—Torslanda och Malmö—Bulltofta har inte lika omfattande informationer omedelbart tillgängliga men kan lätt få kompletterande uppgifter från Bromma. Övriga trafikledningar har en något mer begränsad informationstjänst.

När man bestämt den route man vill flyga, är det skäl i att personligen söka upp trafikled-

Ett flygplans startegenskaper kan allvarligt påverkas av lokala faktorer såsom motlut, mjuka och ojämna fältytor, långt gräs, hög lufttemperatur, nedsvep i lä om masker osv. Dessa faktorer inverkan varierar för olika flygplan. Följande ungefärliga siffror kan tjäna som ledning vid beräkning av nödvändig startsträcka.

Yta med kort gräs ökar startsträckan med omkring 10 % jämfört med startsträckan på hårdgjord bana. Mjuk fältyta eller högt gräs kan förorsaka en ökning upp till 50 %.

Faktorer som förkortar startsträckan är motvind och minskning av flygplanets startvikt.

Vid start rakt mot vinden minskar en vindstyrka av 10 knop (18,5 km/tim eller 5 m/sek) startsträckan med cirka 20 %. En vindstyrka av 15 knop (28 km/tim eller cirka 8 m/sek) minskar den med cirka 35 %. Någon större fördel av vinden erhålles för lätta flygplan med mycket låg vikningshastighet. Man bör emellertid på grund av de ständiga variationerna i vindriktningen och styrkan inte räkna med mer än 50 % av den rapporterade eller beräknade vindstyrkan för att vara på den säkra sidan.

En minskning av startvikten med 2 % minskar startsträckan med 5 %.

Låt oss tänka oss följande exempel: Vi flyger ett plan som »normalt» med full vikt har en startsträcka av låt oss

1. Startplatsens höjd över havet. Startsträckan ökas med ungefär 7 % för var 300:e meter över havet.

2. Luftens temperatur. Startsträckan ökas med ungefär 1 % för varje grad som lufttemperaturen överstiger standardtemperaturen. Standardtemperaturen är 15° C vid havsytan och minskar med cirka 2°/300 m eller 6,5°/1000 m höjd över havet.

3. Fältytans lutning. Ett motlut på 1° (dvs stigning cirka 1:60) ökar startsträckan med ungefär 10 %. Är ytan konkv eller lutningen brantare mot slutet av startsträckan, ökas denna ännu mera.

4. Fältytan. En torr gräs-

SPORTFLYG

ningen på en svensk trafikflygplats för att få de upplysningar som behövs. Det tjänar man på i längden. Det är nämligen svårt både per telefon och brev att lämna utförliga informationer om sådana här saker.

Under en långflygning måste man ofta använda små flygfält och fält som inte är av den standard som vi kanske är vana vid hemma. Det händer då och då att flygplan kvaddas vid starter från små och dåliga fält. Sådana kvaddar beror oftast på att förarna inte varit influgna på flygplantypen och att de inte räknat ordentligt med fältbeskaffenhet osv. Här några tips om vad man bör tänka på vid start från små fält.

1. Överskrid inte den maximala tillåtna flygvikten.
2. Se till att flygplanet är lastat så att tyngdpunkten inte kommer att ligga utanför de gränsvärden som finns angivna i luftvärdighetsbeviset.
3. Tag reda på rätta start sättet. Hög eller låg stjärt? Skall »klaffar» användas, etc?



Här i Sverige utnyttjades sportflygets resurser under beredskapstiden för målflygningsuppdrag i ganska stor skala. När beredskapen upphörde trodde många att erfarenheterna skulle utnyttjas för att skapa en bestående reserv av privatflygare för mångahanda uppgifter. Utvecklingen har dock inte gått den vägen.

I USA använde man också privatflygarna under kriget men i betydligt större omfattning än hos oss. Så sköttes t. ex. nästan hela USA:s kustbevakning av privatflygare vars plan var utrustade med radio så att de kunde varsko bevakningscentralerna om de upptäckte något av vikt. Dessa privatflygare och deras småplan frigjorde många militärflygare och plan för direkta krigsinsatser. När kriget var slut avvecklade man emellertid inte denna hjälpkär i USA. Den omorganiserades och utvidgades och dess verksamhet sanktionerades av kongressen. Denna organisation kallas Civil Air Patrol, vanligen förkortat till CAP.

CAP har nu mer än 175.000 medlemmar uppdelade på 52 flottiljer, en för varje stat plus en för vardera Alaska, Hawaji, Puerto Rico och "the National Capital area". De flygande medlemmarna i dessa flottiljer utförde under 1949 en mängd uppdrag med en sammanlagd flygtid av 10.300 timmar. Härav rekvirerade flygvapnet och flygräddningstjänsten ca 8.500 timmar.

Flygplanen som CAP använder är av alla förekommande typer, de flesta privatägda. Medlemmarna flyger i regel sina egna eller förhyrda plan. Men även myndig-

Civil Air Patrol

heterna har lämnat bidrag till flygplansparken med ungefär 400 plan, de flesta Cubar. Medlemmarna betalar alla flygkostnader själva även när de använder flygvapnets plan för övningsflygning. Vid flygning i tjänst betalar där emot statsmakterna alla kostnader. Privatflygaren — CAP-medlemmen — får dock ingen som helst betalning för egen del, inte ens traktamente om han ligger ute flera dagar. T. o. m. uniformerna betalar medlemmarna själva och dessutom en medlemsavgift på 6 dollars per år för administrativa omkostnader.

Medlemmarna indelas i två huvudgrupper: seniorer och kadetter. Alla över 18 års ålder räknas som seniorer. Långt ifrån alla är flygutbildade, många tjänstgör som radiomän, trafikledare, mekaniker, handräckningstjänst etc. Kadetterna är i åldern 15—18 år och får genomgå en mångsidig utbildning under kadettåren.

Varje flottilj är indelad i skvadroner. En skvadron består i regel av ett dussin piloter (både privat- och trafikflygare), ett dussin andra seniormedlemmar för olika markuppgifter och cirka ett 20-tal kadetter.

För varje flottilj finnes en flottiljchef med överstes rang. Denne har till sitt förfogande en del personal som avlönas av flygvapnet, bl. a. en förbindelseofficer som vanligtvis är kapten i flygvapnet. Skvadronerna ledes av skvadroncheferna som i regel ha kaptens grad. Vid sidan av flygningen har seniormedlemmarna en viktig uppgift i utbildningen av kadetterna, som får elementär militär utbildning och dessutom får lära sig en mängd teori om flygning. De få lära sig praktiskt taget allt — utom att flyga, då CAP inte vill eller kan konkurrera med flygskolorna.

Varje sommar anordnar flygvapnet två-veckors internat på olika militärflygplatser för CAP-medlemmar och ger dessa en god inblick i flygvapnets förhållanden. Sommaren 1950 deltog mer än 6.000 CAP-kadetter i sådana läger, som för övrigt är öppna för kadetter i övriga A-paktstater motsvarande organisationer. Civil Air Patrol är som synes inte bara en klubb för medlemmarnas förströelse utan också en viktig faktor i USA:s försvar.

Flagship.

Flygplan säljas

KZ II SPORT

(godkänd för avancerad flygning)

KZ III "LÄRKAN"

(startar och landar på mindre än 70 m)

PIPER SUPER CRUISER

(kan även levereras med flottörer)

AUSTER. 4-SITSIG

(kan även levereras med skidor och flottörer)

PERCIVAL PROCTOR

(4-sitsigt snabbt reseflygplan)

Flygplanen äro i mycket gott skick och säljas på förmånliga villkor.

OSTERMANS AERO A.B.

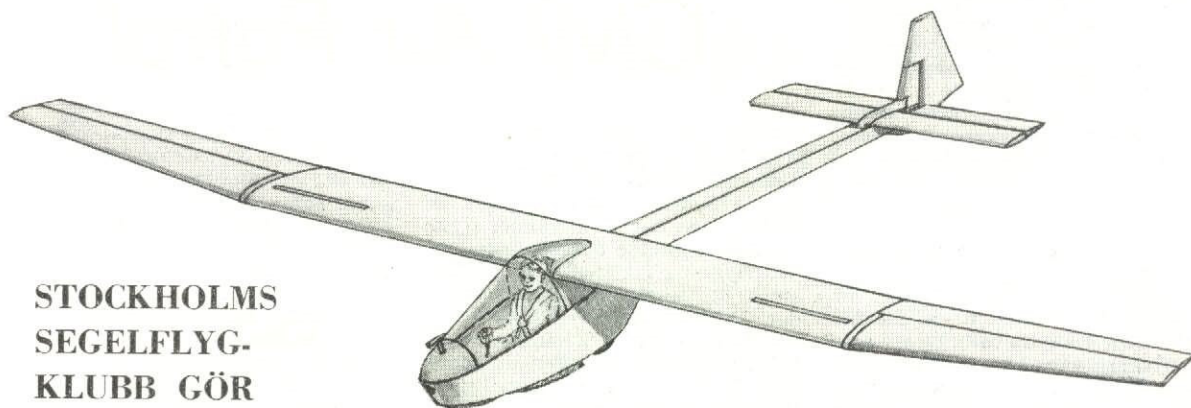
Lindarängen, Stockholm 5.
Tel. för lokalsamtal 67 69 70.
» » rikssamtal 60 05 15.

säga 500 m. Vi startar med detta plan från en flygplats som ligger 1500 m över havet. Startsträckan ökas därmed med 30 %, dvs till 675 m. Temperaturen vid platsen, som ligger mycket sydligt, är 30° C. Startsträckan ökas därmed med åtminstone ytterligare 15 %, dvs till minst 787 m. Fältet lutar mot ganska kraftigt och ökar startsträckan ytterligare med 50 meter och dessutom är fältet dåligt slaget med högt gräs som i sin tur ökar startsträckan med 100 m. Därmed är vi uppe i en behövlig startsträcka av minst 900 m. Om nu fältet bara är 800 m, så är det skäl att vänta på en smula motvind...

Och så håll ett öga på bränslet och bränslekranarna!

Ohl.

**STOCKHOLMS
SEGELFLYG-
KLUBB GÖR**



Billigt segelflygplan

Det är visserligen ingen nyhet att Stockholms Segelflygklubb håller på att konstruera ett övningssegelflygplan — »SSFK 1» — men det är nog inte många utanför klubbens lilla »konstruktionsgrupp» som vet mycket mer om planet än att det är påtänkt.

Idén rann upp för nära sex år sedan i Kalle Svänssons rörliga hjärna. Han gav grunddragen på stående fot för teknikerna Björn Andersson-Flodén och Gösta Zetterqvist, och dessa båda har sedan — på senare tid mest Zetterqvist sedan Andersson-Flodén fått egen firma och tryckkokare att tänka på — fört fram planet från idé till konstruktion. Detta har gjorts helt på fritid.

Planet är förstås långt ifrån färdigt ännu, men konstruktions-

ritningarna är nästan helt klara och ganska mycket byggarbete är också undanstökat. Utan att vara alltför optimistisk bör man kunna räkna med att SSFK 1 är i luften sommaren 1952.

SSFK 1 är tänkt som ett plan som skall kunna tillverkas av klubbarna, varför största möjliga enkelhet har eftersträfvats. Planet blir ett ensitsigt högt midvingat övningssegelflygplan. Vingen är uppdelad i mittvinge och två yttervingar. Den är uppbyggd på en balk med torsionsnäsa och spryglar och förses med bromsar av samma typ som på Moswey III.

Kroppen består av framkropp och bom. Framkroppen består av en svetsad stålörnsstomme som klädes med ett ägg av fanér. Stålstommen består av en köl, över

vilken föraren sitter, samt en från kölén uppbyggd konstruktion för infästning av vinge och bom. Kölkonstruktionen har den fördelen att antalet stänger i kroppen blir relativt litet samt att jämförelsevis stor arbetsupptagning vid kraschlandning erhålles. Ägget kan utan olägenhet ur konstruktiv synpunkt monteras av vid vissa elevflygningar om så skulle anses lämpligt.

Bommen är byggd på spant och raka longeronger av furu samt klädd med fanér. Sektionen är en parallelltrapets med den längre av de båda parallella sidorna uppåt.

Vingen och bommen fästes med vardera tre bultar i stälkroppen. Landningsstället består av ett gummihjul bakom tyngdpunkten samt en skida. Huven kommer eventuellt att göras i två delar, varvid sittrummet blir »öppet» om endast den främre delen användes, under det att det blir heltäckt om även den bakre och övre delen monteras.

Hållfasthetsfordringarna har uppställts med tanke på övningsflygning i moln. Planet är emellertid inte avsett för avancerad flygning. Såväl låg koppling som bogserkoppling i nosen kommer att monteras. I hållfasthets- och prestandaberäkningarna har vikter disponerats för radio- och syrgasininstallationer.

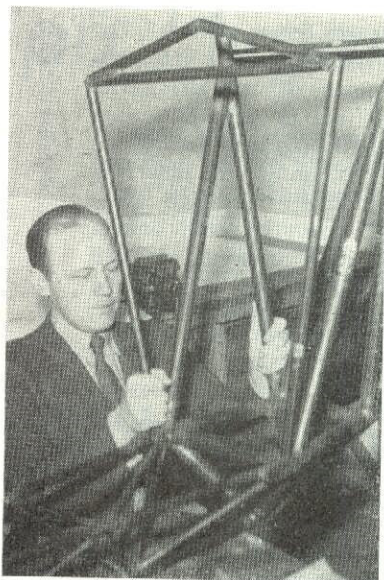
Stockholms Segelflygklubbs flitiga konstruktionsgrupp i arbete.



klubb-KONTAKT

Beräknade data och prestanda:

Tjänstetomvikt inkl. radio, syrgas och instrument	185 kg
Flygvikt	285 kg
Spännvidd	14,3 m
Längd	6,74 m
Höjd	1,33 m
Vingyta	17 m ²
Sidoförhållande	12
Maxfart vid dyk- ning	210 km/tim
Maxfart vid flyg- start	120 km/tim
Maxfart vid bil- och vinschstart	100 km/tim
Bästa glidtal	20,5
Sjunkhastighet vid bästa glidtal	0,94 m/sek
Banhastighet vid bästa glidtal	69 km/tim
Lägsta sjunkhastig- het	0,83 m/sek
Banhastighet vid lägsta sjunk- hastighet	57 km/tim
Landningshastighet	50 km/tim



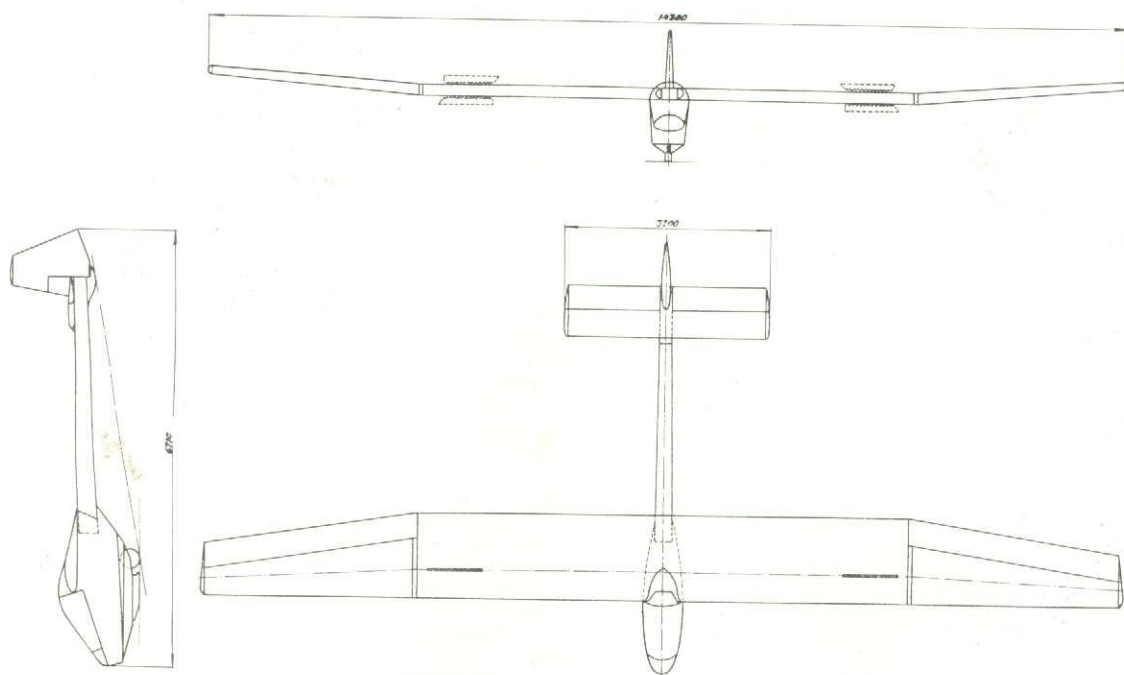
Gösta Zetterqvist med stålstom-
men till SSFK 1. Nedan en tre-
planskiss av det nya flygplanet.

BLI KLUBBOMBUD FÖR LOOPING

Som synes kommer SSFK 1 att få prestanda som i vissa avseenden är avsevärt förmånligare än för exempelvis Grunau Baby. Hastighetspolaren är betydligt »flackare».

För närvarande har Zetterqvist och hans få men behjärtade medhjälpare offrat ungefär 3500 arbetstimmar på SSFK 1. Därav har Zetterqvist själv — efter det dagliga jobbet som flotttiltjungenjör vid F 18 Tullinge — gjort drygt 900 men ännu återstår mycket innan SSFK 1 kan införlivas med Stockholmsklubbens i övrigt ganska imponerande flygplanpark. Som alla andra klubbar har Stockholms Segelflygklubb litet svårt att få medlemmarna att göra en smula nytta i bygglokalen. Det blir några få som får bära hela den tunga materielbördan.

Yn



ÖVNINGSSEGELFLYGPLANET
SSFK 1

Vårt segelflyg behöver diskussion, öppen och fri diskussion. Looping vill gärna ställa en del av sitt utrymme till förfogande för detta och hoppas att segelflygarna använder sig av denna möjlighet att få framföra sina synpunkter. Men det skall vara en positiv diskussion och inte en avdelning för kverulans. Looping vill helst att insändarna framträder med öppet visir — riktigt namn och inte pseudonym, men skulle det vara ett absolut önskemål från skribenten in spe att få vara anonym, så skall vi respektera detta. Dock publiceras inga bidrag med mindre än att namn och adress utsättes under manuset.

om. En etappsegelflygning från ena ändan av landet till den andra skulle därför vara av mycket stort intresse.

Hur skall då en sådan tävling ordnas? Sätten är många. Jag vill bara lägga fram ett förslag för att påvisa möjligheterna.

Tävlingsuppgiften skall vara att inom en viss tid tillryggalägga sträckan Ystad—Haparanda (eller Malmö—Luleå). Om man börjar i norr och flyger söderut eller tvärtom är egalt, man måste emellertid fullfölja flygningen i påbörjad riktning.

Segelflygtävling Ystad—Haparanda

Looping har fått en rad diskussionsinlägg från Olle Håkansson i Värmlands flygklubb, Karlstad. Bland annat vill Olle ha mera tävlingar inom segelflyget. Och vem vill inte det? Under rubriken »Segelflygtävling Ystad—Haparanda» skriver han:

»Vid första påseendet förefaller väl detta vara en ren utopi. Betraktar man saken närmare finner man emellertid att det faktiskt finns förutsättningar för att kunna genomföra idén. År 1938

anordnades i Tyskland en tävling i etappsegelflygning Sylt—Breslau, en sträcka på 810 km i 11 etapper. Denna tävling tjänade inte endast tävlingsändamålet utan även forskningen. De gjorda flygningarna var mycket intressanta och visade bl. a. att man kan segelflyga under väderleksförhållanden som förut ansetts absolut omöjliga.

Under VM gjordes från Örebro en del flygningar norrut som lovade gott för framtiden. Norrland har alltid varit ett stort frågetecken när det gäller segelflygning, men det finns ingenting som tyder på att segelflygning skulle vara omöjlig här uppe. Snarare tvärt-

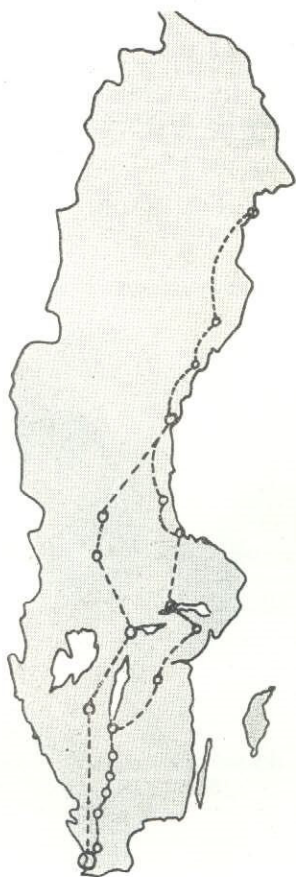
*

Atminstone dessa två prickade router kan tänkas vid en segelflygning Malmö—Luleå. Upp till »Midlanda» mellan Sundsvall och Härnösand finns det många vägar att välja, men från »Midlanda» och uppåt måste man nog — trots sjöbris och annat otyg — följa »kustvägen». Den västra vägen går Malmö—Älleberg—Örebro—Dala-Järna—Orsa—»Midlanda»—Örnsköldsvik—Vännäs—Luleå. Den östra vägen går över fjälten Eslöv—Fagerhult—Eken—Feringe—Hagshult—Jönköping—Tannefors—Vängsö—Västerås (Johannisberg)—Gävle—Ävan—Mohed—»Midlanda» osv. En mängd variationer på dessa två vägar är möjliga. Men det blir lång väg. Både att flyga men framförallt för marktransporten. Någon vill kanske roa sig med att räkna ut hur många körmil det blir.

Sträckan indeles i ett antal etapper. Dessa etappplatser måste användas för start och landning. Om en deltagare inte når fram till etappflygfältet måste han flytta tillbaka till närmast föregående och börja om där. I tävlingen Sylt—Breslau fanns dock den bestämmelsen att man fick flytta fram till nästa flygplats om man landade inom en radie av 10 km från nämnda fält. Denna regel kan naturligtvis även komma i fråga här.

Tävlingen kan genomföras som en klubb tävling, dvs. en tävling mellan landets flygklubbar. Klubbarna bör ha frihet att byta ut lagmedlemmarna exempelvis varje vecka. Vidare bör varje lagmedlem ha rätt att delta som pilot. Huvudsaken är inte att den eller den piloten vinner utan att klubben vinner. Härigenom borde det vara lättare att finansiera deltagandet, då varje pilot betalar sin flygning. Detta system torde även vara förutsättningen för att kunna uppdra tillräckligt intresse för projektet.

Förutom att tävlingen ur forskningssynpunkt skulle vara givande, skulle den även ha stort propagandavärde. För deltagarna själva skulle det säkert vara en härlig semesterupplevelse. Givetvis skulle gjorda resultat räknas i Rikssegelflygtävlingen.



Full fart på Flygarpojkar

Looping-red sammanträffade med Stockholms flygarpojkar hos F 11 vid Nyköping härom söndagen, då inte mindre än drygt 150 av de 180 stockholmarna per buss tagit sig ner till nyköpingsspanarna och med flottiljchefen överstelöjtnant Gregor Falk som chefs-ciceron fick gå igenom hela flottiljen, från hangarer, trafikledartorn, linktrainer och fotoavdelning till instruktionsverkstad, meteorologavdelning och matsal (med köttbullar och potatis).

Intresset var inte att ta fel på. Pojkarna visar en flit och en vetgirighet som många gånger sätter den engagerade F V-personalen på ordentliga prov och det är ju bara som det skall vara.

Meningen med flygarpojkar är naturligtvis att väcka intresse för flygvapnet och låta dem komma underfund med så mycket som möjligt om vapnet innan de eventuellt fattar beslutet att ta tjänst där. Genom kurser, flottiljbesök, föredrag, film och sammankomster av olika slag får grabbarna kontakt med vapnet och får en uppfattning om vad tjänsten där kräver. En del av pojkarna finner kanske att de troligen skulle trivas med tjänsten medan andra kanske i sin tur fin-

Idén med flygvapnets Flygarpojkar tycks vara mycket hållbar. Kapten Sten Dalborg på flygstaben som är högsta bas för Flygarpojkar, har nu cirka 1.000 medlemmar i »föreningen» och av dessa finns 180 i Stockholm, tillhörande en gemensam kursverksamhet vid de tre Stockholms-flottiljerna F 2, F 8 och F 18. Resten finns hos elva andra flottiljer ute i landet. Till hösten beräknar kapten Dalborg ha fjorton centraler i landsorten med kanske 1200—1300 pojkar. Det är nätt opp så mycket organisationen kan bära f. n.

ner att »det där är ingenting för mig». På det sättet får man en naturlig gallring redan före anställningen. Pojkarna vet vad de ger sig in i — liksom deras föräldrar.

Åldersgränserna är 13 resp. 19 år, och bland grabbarna är snart sagt alla sociala och ekonomiska skikt i samhället representerade. Några speciella krav i fråga om förkunskaper ställs inte. Alla är lika välkomna. I Stockholm pågår f. n. inte mindre än 9 specialkurser (meteorologi, linktrainerflygning, motorlära etc.) med tillsammans 135 grabbar engagerade. Dessutom pågår en allmän kurs för de yngsta, så samtliga de 180 stockholmsgrabbarna är upptagna hela vintern och våren. Därmed är

inte sagt att jobbet i kurserna får gå före skolarbete och sådant. Om en grabb tycker att han exempelvis inte hinner med läxorna eller jobbet ordentligt, så finns det ingenting som hindrar att han blir borta en eller ett par kvällar från kursen. Hela arbetet är lagt på frivillighet.

Så särskilt meddelsamma är nu inte grabbar, men när man får dem att tala om vad de tycker, så blir det utan undantag »kul». Och kuligast är kanske flottiljbesöken med full frihet att sätta sig i Vampires, Spritfires och vad som nu finns, att få flyga link, rota i instruktionsmotorer och få träffa »riktiga» flygare.

Charlie.

Äntligen en flygtidning!

Så har vi äntligen fått en flygtidning igen! Behovet av en sådan har varit stort, kanske särskilt stort för vårt segelflyg. Vi har faktiskt varit några segelflygare som sista året gjort försök att få till stånd en särskild segelflygtidskrift och i samband härmed gjort ganska noggranna undersökningar. Därvid visade det sig att svårigheterna är större än man vid första påseendet skulle tro.

Samma svårigheter har naturligtvis Looping att kämpa mot. Våra flygintresserade måste förstå att en flygtidning inte är någon god affär utan att vederbörande utgivare måste föra en hård kamp för att få det hela att gå ihop.

Yngve Norrvis initiativ är lovvärt. Nu gäller det för oss flygintresserade att visa att vi verkligen vill ha en flygtidning. Det gäller att stödja tidningen genom att prenumerera och genom att propagera för tidningen. Låt oss alltså — vi segelflygare — som första mål ställa upp »varje innehavare av glid- eller segelflygdiplom skall bli prenumerant.» Vi har mellan fem och sex tusen A-diplom. Skulle huvudparten av dessa segelflygare prenumerera, torde tidningens framtid vara säkrad. Låt oss alltså ruska upp oss litet till mans och genom ett litet personligt bidrag hjälpa svenskt flyg till EN EGEN FLYGTIDNING.

Olle Håkansson.



Ett par av Stockholms flygarpojkar beundrar en Spitfire vid Nyköpingsbesöket.

Nytt segelflygrekord

Den tyska vetenskapsmannen Joachim Küttner, numera verksam vid en av amerikanska flygvapnets forskningsanstalter, samt den kände amerikanske segelflygaren Robert Symonds satte den 5 mars nytt inofficiellt världsrekord i höjdflygning med flersitsiga segelflygplan genom att nå cirka 11 600 m i vågor över Sierra Nevada. Till följd av den låga temperaturen (-65°C) krånglade instrumenten. I annat fall hade högre höjd kunnat nås. Det tidigare rekordet i absolut höjd för flersitsiga segelflygplan lydde på 10 973 m och sattes den 27 januari i år. I ensitsigt segelflygplan nådde amerikanen Ivans den 30 dec. 1950 en topphöjd av 12 802 m.

Böcker

Flygengelska

heter en trevlig »lärobok i engelska för flygpersonal» som Gebers givit ut. Den är författad av Stig Gunnarskog, som varit lärare och studieledare för ABA:s språkundervisning, och till sin hjälp har han haft Lennart Djupmark och Svante Palm. Boken är både skojigt och instruktivt illustrerad av den hejige George Beverloo och tillsammans har dessa åstadkommit en enligt vårt förmenande ypperlig handledning i konsten att handskas med flygets speciella språk. Boken är avsedd för både nybörjare och mera försigkomna.

Stig Gunnarskog: *Flygengelska*, Hugo Gebers Förlag. 9: 75.

Ett år i luften

flygets årsbok 1951 är den tredje flygets årsbok som Allhems givit ut och tredje året i följd. Redigeringen har som tidigare skötts av Bill Bergman, Yngve Norrvi och Arthur S. Svensson. Den nya årsboken är om möjligt bättre än sina två föregångare och innehåller strängt taget allt vad en flygintresserad — inom flygets alla områden — kan önska. Bland författarna märks denna gång bl. a. chefen för flygvapnet, general Nordenskiöld, som under rubriken En blick framåt redogör för vad han tror om flygets utveckling. Flygvapnets 25-årsjubileum behandlas givetvis, men också flygindustri, trafikflyg o. sportflyget i

alla dess grenar har fått sin utförliga behandling i den utomordentligt rika och vackra volymen.

Ett år i luften, flygets årsbok 1951. Allhems Förlag. 15: —.

Flygmedicin

är titeln på en bok av förste flygläkaren Eric V. Nyström i Norstedts serie Medicin för Alla. Boken kan livligt rekommenderas åt alla som intresserar sig något eller mycket för de mänskliga livsfunktionerna vid flygning, vare sig nu detta intresse är av aktivt eller passivt slag. Eric V. Nyström behandlar klart och överskådligt och utan långrandiga utläggningar hela det flygmedicinska problemet och man får ett överväldigande intryck av den stora betydelse läkarvetenskapen har inom flyget.

Eric V. Nyström: *Flygmedicin*, P. A. Norstedt & Söner. 4: 75.

Segelflug

kallar kort och gott den unge tyske journalisten och segelflygtidningsutgivaren Hans Deutsch en liten vacker volym om den tju-siga segelflygporten som nyligen utkommit på Verlag Manz und Lange i Göttingen. Boken är ett bildverk om det internationella segelflyget, i vilket svenskt segelflyg är ganska rikt företrätt, bland annat med ett bildsvep från segelflyg-VM i Örebro. Alleberg har också lämnat ganska många bidrag till den vackra bildskörden.

MODELLFLYGNITT

TEMPO-TÄVLINGEN kallar KSAK en ny form av modellflygtävling som kommer att äga rum 26—27 maj. KSAK har med understöd från Tempo AB låtit konstruera en enkel gummimotormodell av vilken samtliga registrerade modellflygklubbar fått ritning och arbetsbeskrivning. Varje klubb får anmäla en kandidat till uttagningen senast 15 april. Den som anmäles skall ha byggt ett exemplar av modellen. Efter anmälningstidens utgång uttar modellflygkommittén en man från varje län genom lottdragning (i stora län kan det tänkas att flera deltagare kan komma med) och 26—27 maj bjuds de uttagna på en stockholmsresa. Första dagen blir det en byggtävling på Tekniska Muséet och dagen därpå blir det flygtävling med de nybyggda modellerna — förmodligen på Ladugårdsgårde — och efter täv-

lingen kommer modellerna att ställas ut på muséet. En originell och säkerligen trevlig tävlingsform. Vi återkommer.

Två SM i år

I år blir det för första gången två modellflyg-SM, vilket med andra ord vill säga att även de linstyrda modellerna får sitt officiella SM. Mästerskapen för friflygande modeller kommer att gå någon gång i augusti på plats som ännu inte är bestämd. SM för linstyrda modeller kommer med största sannolikhet att gå i Göteborg, enligt vad KSAK meddelar, men tidpunkten vet man ännu ingenting om.

Nordiska Modellflygpokalen

har man inte tävlat om sedan kriget började. Nu tycks det emellertid bli allvar av igen om Gösta Ahlens pampiga buckla, som ligger i absolut högsta prisklassen när det gäller modellflygpriser. Om det blir som KSAK:s modellflygkommitté tänkt sig, så kommer pokalen att sättas upp som ständigt vandrande vartannat år i Wakefieldklassen (säkerligen första gången i Jämsjö i samband med Nordiska landskampen) och därefter vartannat år i internationell segelmodellklass.

4 svenskar till Wakefield

Finland ordnar 7—8 juli på Jämsjö för andra året i följd tävlingarna om Wakefield Cup (genom Aarne Elliläs dubbelårsseger). I samband med den tävlingen går nordiska landskampen, som danskarna egentligen stod i tur att arrangera, men som nu stoppas in i Wakefieldtävlingen. Praktiskt. KSAK:s modellflygkommitté har redan tagit ut representationen till båda dessa viktiga tävlingar, nämligen Stockholmsmarna Arne Blomgren och Sune Stark och göteborgarna Börje Börjeson och Helge Eliasson. Av dessa är Börjeson ny medan de tre andra varit med tidigare.



FROSTIG FÖRSTA NORRLANDS-VT

Den första vintertävling som någonsin arrangerats i Norrland blev en trevlig men mycket frostig tillställning. Arrangörer var Sundsvalls Flygsällskap och modellflygklubben i Njurunda, som skilde sig från uppdraget med stor ära.

Som man kunde vänta blev inte deltagarantalet särskilt stort. Det är stora avstånd i Norrland — och kanske ännu större för sörlänningarna när de för omväxlings skull skall besöka norrlänningar.

Jugoslavien 15–20 aug.

Jugoslaviska aeroklubben anordnar 15–20 augusti internationella (VM) tävlingar om The Swedish Glider Cup som via KSAK sattes upp i föl av direktör O. Arnulf-Olsson i Göteborg, och som jugoslaven Stjepan Bernfest lade beslag på mitt framför näsan på Nordens segelmodellspecialister vid tävlingarna i Göteborg—Trollhättan.

Ett tag såg det ut som om Sverige av ekonomiska skäl inte skulle kunna vara med och slåss om det fina priet i fortsättningen, men nu har i alla fall Aeroklubbens VU beslutat att skicka en man till Jugoslavien. Och det blir Sveriges bäste segelmodellflygare i absolut särklass Ragnar Odenman. Han blev tvåa om cupen i föl och alla trodde han skulle vinna. Det blir naturligtvis inte särskilt lustigt att åka ner ensam, men nöden har ingen lag och KSAK anser sig inte ha råd med mer än en mans representation. Ryktesvis har vi emellertid erfarit att Kurt Sandberg i Halmstad och Rune Andersson »Bananen» i Stockholm, samt kanske ett par till av landslagsklass skall försöka att på egen bekostnad ta sig ner till tävlingarna i Jugoslavien och göra sitt bästa för att cupen åter skall hamna i Norden.

Kurs i radiotelefoni

Aeroklubben anordnar 16–28 april en kurs i radiotelefoni för sportflygare med trafikinspektören »Gidde» Karlsson i Luftfartsstyrelsen som chef. Kursen, som omfattar 10 timmar och kostar 40 kronor, blir av samma omfattning som den kurs vilken genomfördes för ett par år sedan, också då av Aeroklubben. Anmälan kan göras senast 9 april till KSAK — eller flygklubb i Stockholm.

na på deras hemmaplaner. Nu blev det i alla fall så att Mellansverige skickade flesta mannarna i elden. Och en — men ett lejon — kom ända från Malmö. Det var P. Håkansson, som gjort den långa resan för att ställa upp i F-klassen. Han fick en icke föraktlig fjärdeplacering och som balsam på sittsären från den besvärliga resan ett fint pris av SAS — en flygresa Stockholm—Malmö.

Tävlingen var som sagt välarrangerad men bjöd inte på några egentliga överraskningar vare sig i fråga om modeller eller resultat. Det blev tämligen slätstruket om man nu skall vara ärlig, och det som gav tävlingen en smula färg — förutom det fantastiska vintervädret — var de flygande vingarna. Det var arrangörerna som velat ha klassen med — naturligtvis därför att man där har några man som specialiserat sig på FV, och det blev en premiär som kanske kan föra något nytt med sig. Flygande vingresultaten blev nu inte precis över sig, men vad man kunde märka var att publiken i högsta grad gillade vingarnas eleganta flykt (när de nu flög) och att man här har fått fram en klass som tydligen innehåller svårigheter nog för avancerade modellflygare och -konstruktörer, utan att man behöver laborera med maxtider och sådant.

Med tanke på klimatet torde VT i Sundsvall — eller på Skrängstasjön vid Njurunda om man skall vara korrekt — vara den vintertävling hittills som bäst gör skäl för namnet. Tack vare en snäll sol och närapå vindstilla blev tävlingen väl uthärdlig även för publiken och tack vare is och snö och absolut frånvaro av termik fullkomligt rättvis. Så här såg resultatlistan ut för de bästa.

Lagtävling: 1. Karlstad Mfk 1010; 2. Norra Ångermanlands FK 934; 3. Mfk Cirrus, Örebro 808; 4. Umeå Fk 782.

G-modeller: S. Sandberg, Umeå 407; H. Wannberg, Örnsköldsvik 264. Endast två man genomförde tävlingen i denna klass.

F-modeller: 1. B. Johansson, Karlstad 348; 2. E. Knutsson, Uppsala 335; 3. S. Norberg, Örns-

köldsvik 287; 4. P. Håkansson, Malmö, 275; 5. S. Hörnblad, Örnsköldsvik 262.

S-modeller: 1. L. Johansson, Borlänge 695; 2. G. Gustavsson, Karlstad 662; 3) I. Silesmo, Örebro 661; 4. B. Törne, Karlstad 606; 5. H. Ahlström, Borlänge 547.

Flygande vingar: 1. H. Salomon, Sundsvall 159; 2. L. Flodström, Sundsvall 136; 3. G. Westerlund, Njurunda 84; 4. B. Westin, Härnösand 74; 5. G. Westin, Härnösand 71.



Heintz Salomon, Sundsvall, seglade i klass flygande vingar. Av startskyllten att döma hyste inte arrangörerna något större förtroende för de stjärtlösa modellerna. Nedan L. Johansson, Borlänge, som vann segelmodellklassen.



skjutna raketprojektiler samt 19 810 852 avlossade akanprojektiler — allt räknat under de sju första månaderna. Och ännu bättre hade säkerligen resultatet blivit om intet vädret under en stor del av perioden varit extremt dåligt. Trots detta har F-80 dagligen varit i aktion över och långt bakom frontlinjen.

Det är i sammanhanget intressant att notera, säger Lockheed i sin rapport, hur öppet fienden uppträdde mot de propellerdrivna planen och hur de koncentrerade allt upptänkligt luftvärn mot reoplan. Att förlusterna på den egna sidan varit så låga är därför desto mera anmärkningsvärt.

Ytterligare en intressant detalj i denna flygkrigsföring, är den nya form av bombplaneskort som man utvecklat med F-80 och som i stort går ut på att tysta luftvärnet innan B-29:orna sätts in. Även F-80 sätts emellanåt in som bombplan och tar då upp till två 450 kg bomber.

Fiendens förluster till följd av flygangreppen har nyligen officiellt uppgivits till mer än 100 000 man. F-80 har här spelat den dominerande rollen.

De egna förlusterna har trots

det »orättvisa» motståndet varit små. Medan F-80 enbart under januari månad stod för 58 säkert och 36 troligen förstörda fiendliga flygplan, har under sju månadersperioden endast 65 F-80 gått förlorade. Därav orsakades endast halva antalet förluster på fiendliga åtgärder och endast fyra plan har förlorats i luftstrid. Under perioden var de totala förlusterna endast ett plan per 404 uppdrag och endast ett per 909 uppdrag, om man enbart räknar med förluster förorsakade av fienden.

Som ett exempel på motståndskraften hos ett plan som F-80 kan nämnas ett tillfälle, då ett plan återvände till basen efter att ha blivit genomsållat av 200 skott. Samma tålighet har också den kamerautrustade spaningsversionen Shooting Star RF-80, visat. Plan av denna typ hade fram till den 24 januari utfört inte mindre än 2 268 uppdrag till en kostnad av endast fem plan.

Antalet i Korea insatta F-80-plan är inte känt. När kriget började fanns i Fjärran Östern fem flottiljer (groups) av denna typ och en dylik enhet omfattar normalt 75 plan.

Brittisk flygrustning

Den väldiga upprustningen av brittiska flygvapnet är i full gång.

Bland annat meddelas att order redan ligger inne på ett nytt fyrmotorigt reabombplan, till vilket prototypen uppges vara i luften inom kort. Några detaljer om planet föreligger inte, mer än att det blir snabbare än »Canberra» och överlägset detta i såväl flygsträcka som lastförmåga. Det är vidare på tal att utrusta vissa flottiljer med amerikanska reoplan av typ »Sabre». Vidare räknar man med ett antal amerikanska antiubåtsplan Lockheed P 2 V »Neptune». På tal om »Canberra», ryktas det att Glenn L. Martin i USA skulle licensbygga ett större antal av denna typ som nattjaktversion för amerikanska flygvapnet. I välunderrättade kretsar talar man om en initialorder på 500 exemplar.

England — Australien på 24 timmar

Efter den lyckosamma rekordflygningen över Atlanten med det brittiska reabombplanet »Canberra» för kort tid sedan, funderar tillverkaren att göra ett rekordförsök med ett modifierat exemplar av samma typ England — Australien nonstop. Med bränslepåfyllning i luften längs sträckan räknar man med att flygningen skall kunna göras på mindre än 24 timmar.

Vid service, reparation o. översyn på Edert flygplan
änd Eder med förtroende till

BRÖDERNA FREDRICSONS FLYG-SERVICE

TORSLANDA FLYGPLATS

GÖTEBORG 30 — TEL. 620089

BLIDBERG, METCALFE & Co A.-B.

STOCKHOLM C
Skeppsbron 24
Tel. 20 32 41—20 06 20

Flygbefraktningar

Telegram: »BLIDBERGAIR»
Telex. 22 30

GÖTEBORG 2
Skeppsbron 5—6
Tel. 13 49 60—13 93 72

Handling och teknisk service: TORSLANDA FLYGPLATS, GÖTEBORG
Tel.: Växel 62 02 70.

ENASTÅENDE tillfälle FÖR FLYGINTRESSERADE

Det finns ett 10-tal ex. av den efterfrågade AIR NEWS YÄRBOOK del 1 och 2, det mest utsökta planschverk med c:a 300 bilder — en del halvmeterstora av det senaste krigets nu historiska flygplan i enastående amerikanskt gravyrtryck. En skatt för varje flygintresserad.

*Så långt upplagan räcker
— halva priset 15:— kr.
per del.*

8 dagars returrätt (minus porto).

Red. B. Lingmark
Postgiro 190465
Roslagsgatan 62, Stockholm

SIGURD ISACSON AVSLÖJAR



Bygg själv en flygande modell av nödlandat rymdskepp!

Efter amerikanska flygvapnets fantastiska rapporter (som just utgivits i Scullys bok) har flygning. Sigurd Isacson konstruerat en flygande modell av det »tefat» som störat i USA. Modellen finns i lättbyggd sats med alla delar färdiga, tryckt aluminiumhölje, startmotor och detaljerad ritning — allt för bara 3:90. Diameter 170 mm. Med varje byggsats följer dessutom ett spännande häfte med en mängd bilder som avslöjar konstruktion, framdrivning, inredning mm.

Bli först att avslöja »flygande tefatens gåta för kamraterna».

Fråga i dag i Din affär! Sänd annars in kupongen!

Till Ingenjör Sigurd
Isacson, Lidingö



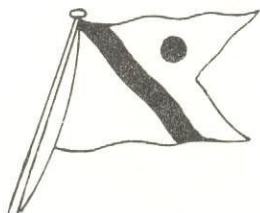
FLYGANDE
TEFAT
byggsats 3:90

STOR tab
SIGURD ISACSON ÖRN-cement
LIDINGÖ 0:90

Namn _____

Adress _____ Lo _____

FRED OLSENS
FLYGSELSKAP A S
OSLO



CHARTER-FLYG

för passagerare och gods
med moderna DC-3-flygplan

Generalagenter för Sverige: BLIDBERG METCALFE & Co A.-B.

GÖTEBORG 2
Skeppsbron 5—6
Tel. 13 49 60—13 93 72

Telegram: »BLIDBERGAIR»
Telex. 22 30

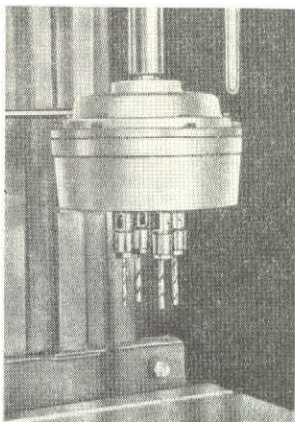
STOCKHOLM C
Skeppsbron 24
Tel. 20 32 41—20 06 20

S.P.V

borrhuvuden med ställbara spindlar

- Torrington
nållager
- SKF axialkul-
lager
- Snabb spindel-
inställning med
jiggplatta
- stor ställbar-
het
- borrar kapacitet i
stål 9 mm

BEGÄR
OFFERT!



AKTIEBOLAGET
SVENSKA PRECISIONSVERKTYG
NACKA Tel. Stockholm 162860, 161932

HELIKOPTERFLYG . . .

Forts. från sid. 13.

befolkningen och — turisterna samt den experiment-
lusta som Ostermans Aero även i detta avseende
lagt i dagen är värt all uppmuntran.

Detta gäller också Åre hotellkoncern, som i viss
utsträckning bidrar till genomförandet av experi-
menten. För första gången har vi nu en smula *prak-*
tisk erfarenhet av fjällflygning med helikopter.

Hela livräddningsorganisationen i fjällen måste ju
bygga på ett effektivt spaningsarbete eftersom de
områden det gäller är väldiga i omfattning. Om de
nuvarande patrullerna av fjällvanta folk fick hjälp
av helikoptrar, förda av lika fjällvana piloter, skulle
säkerheten bli mångfaldigt större än van den nu är.
Och detta gäller inte bara turisterna utan i lika hög
grad de människor som har sitt arbete i fjällvärlden.

Det är emellertid fortfarande dyrt att flyga heli-
kopter, men den ekonomiska sidan av saken torde
med fördel kunna jämföras med effektiviteten i
räddningsarbetet. Och det bör finnas möjligheter till
ett kommersiellt delutnyttjande av de helikoptrar
som eventuellt stationeras — ständigt eller periodvis
— i fjällen. I varje fall bör nog "det allmänna" ta
sig en allvarlig funderare på helikoptern. Om alla
goda krafter samsas, bör frågan kunna lösas utan
alltför stora ekonomiska uppoffringar. Yn.

*

Inställda tävlingar

National Air Races, de stora flygtävlingarna i
Cleveland som skulle ha gått den 20 maj, kommer
troligen inte att bli av, enär tävlingsplatsen tagits i
bruk för försvarsändamål...

Kvalitet är ekonomi —



— skapar säkerhet

VÄRLDSBERÖMDA TILLVERKNINGAR:

LODGE
SINTOX

ROTOL

AEROMATIC
HYDULIGNUM

MYERS

- flygtändstift för kolv- och reamotorer.
Det mest använda i Sverige.
Service- och provningsanläggningar för tändstift.
- hydrauliska och elektr. propellrar, växellådor för hjälpappa-
rater i flygplan, synkroniseringsanordningar för motorer, träd-
töjningsgivare för provningsändamål.
- automatisk ställbar propeller för skol- och sportflygplan.
- fasta propellrar, helikopterblad, propellerblad, material för
pressverktyg, vindtunnelfläktar.
- nitklämmor för modern flygplansproduktion.

Generalagenter:

A.-B. AERO-BEHÖR

Kungsgatan 27, Stockholm.

Telefoner: 20 55 12, 20 55 13, 20 55 14, 20 55 17.



För **FLYG** är **BENDIX**
alltid föregångare

RADIO

INSTRUMENT

AUTOMATISK PILOT

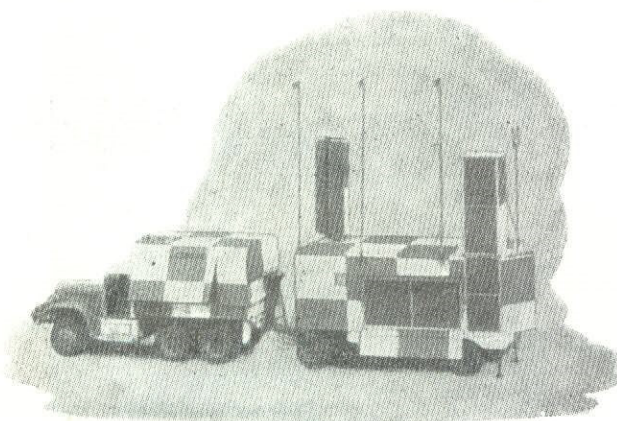
OMFORMARE

KONTAKTER

LANDNINGSSTÄLL

STROMBERG-FÖRGASARE

Kontakta oss
för upplysningar



GENERALAGENT



INGENIÖRSFIRMA

ÅSÖGATAN 113—119

STOCKHOLM

TEL. VÄXEL 44 99 90

ARBOGA

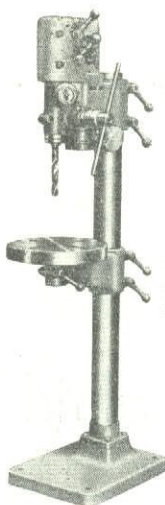
Borrmaskin

— från Staden vid Å-kröken —
känd och omtyckt i hela världen

Den tillverkas i flera storlekar för borrhål från 1 till 35 mm.

Enda bormaskinen med inbyggd borrhjälare, patent

Säljes direkt av oss eller genom flertalet av landets ledande maskinförare



ARBOGA



SWEDEN

Puderplan med stängsel-sax . . .

Det nya amerikanska ensitsiga »jordbruksplanet» A. & M. AG-1», enbart avsett för bepudring etc, är byggt för att kunna arbeta under de mest ogynnsamma förhållanden. Planet kan starta och landa strängt taget på vilken åker som helst. För att kunna klara eventuella stängsel är landningsbenens framkanter skarpslipade. Tunna stålrör har placerats över kabinen för att inte stängselwires eller ledningstrådar skall skära halsen av piloten och en kraftig wire från fenan till kabinen skyddar planets stjärtparti från samma öde. Piloten utrustas vidare med ett säkerhetsbälte som tål upp till 40 g och för alla eventuella olyckor är han dessutom placerad bakom allt vad last heter.

Fransk reabombare flygfärdig.

Den franska tvåmotoriga reabombaren (möjligen nattjakt) S. O. 4 000 undergår f. n. markprov vid Orléans-Bricey och beräknas göra sin jungfruflygning inom kort. Flygvikten anges till 22 ton och marschfarten till 830 km/tim.

SRF | Flygsäkerhetens tjänst

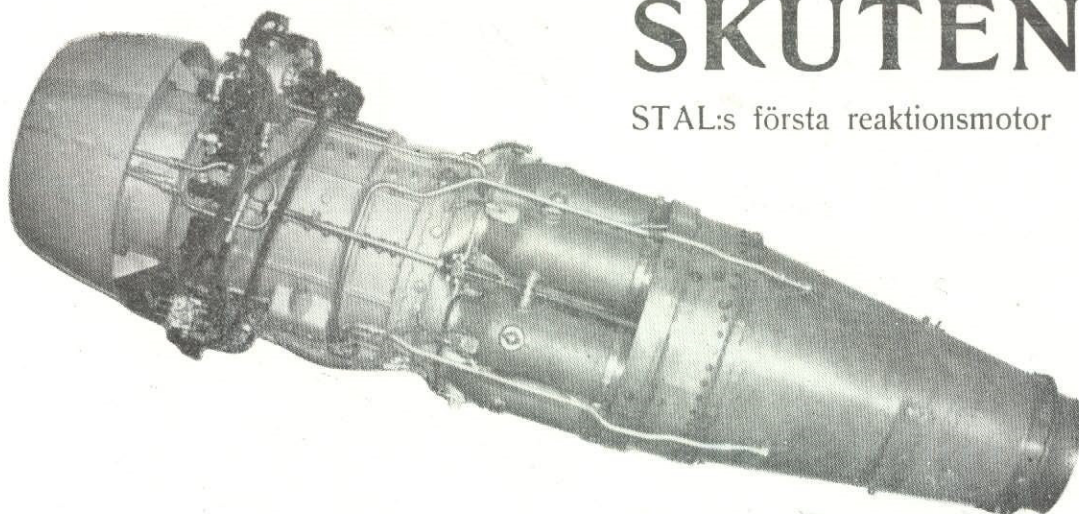
UR VÅRT FÖRSÄLJNINGSPROGRAM;

Instrumentlandningsutrustningar typ ILS-2
GCA utrustningar
VHF markpejlutrustningar
VHF markradioutrustningar
Radiofyrar
Flygradiostationer med varierande kanalantal

A.B. Standard Radiofabrik

BROMMA

TELEFON STOCKHOLM 25/2610 - TELEGRAM STANELCO, STOCKHOLM

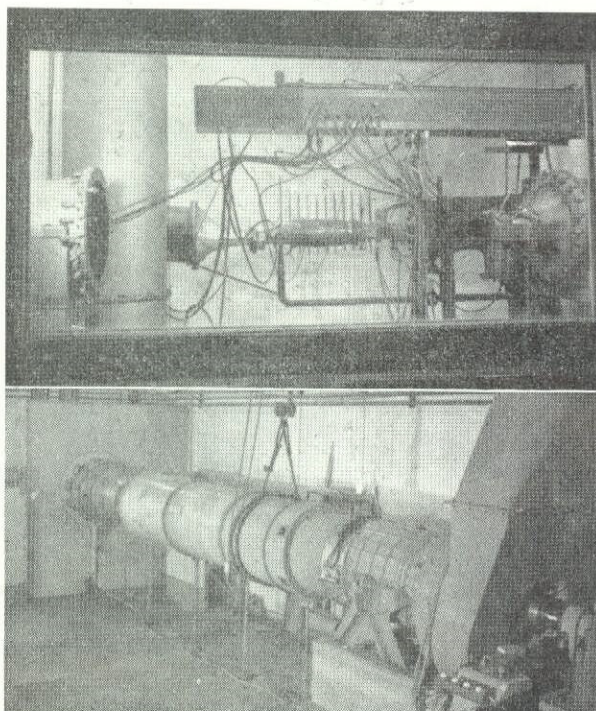


SKUTEN

STAL:s första reaktionsmotor

1945 började STAL utvecklingen av reaktionsmotorer för Flygvapnet. Skuten, den första motorn, följes nu av större motorer. STAL valde från början axialkompressor-typen, den numera förhärskande.

Sedan 1950 sker denna utveckling i intim samverkan med Svenska Flygmotor AB i Trollhättan.

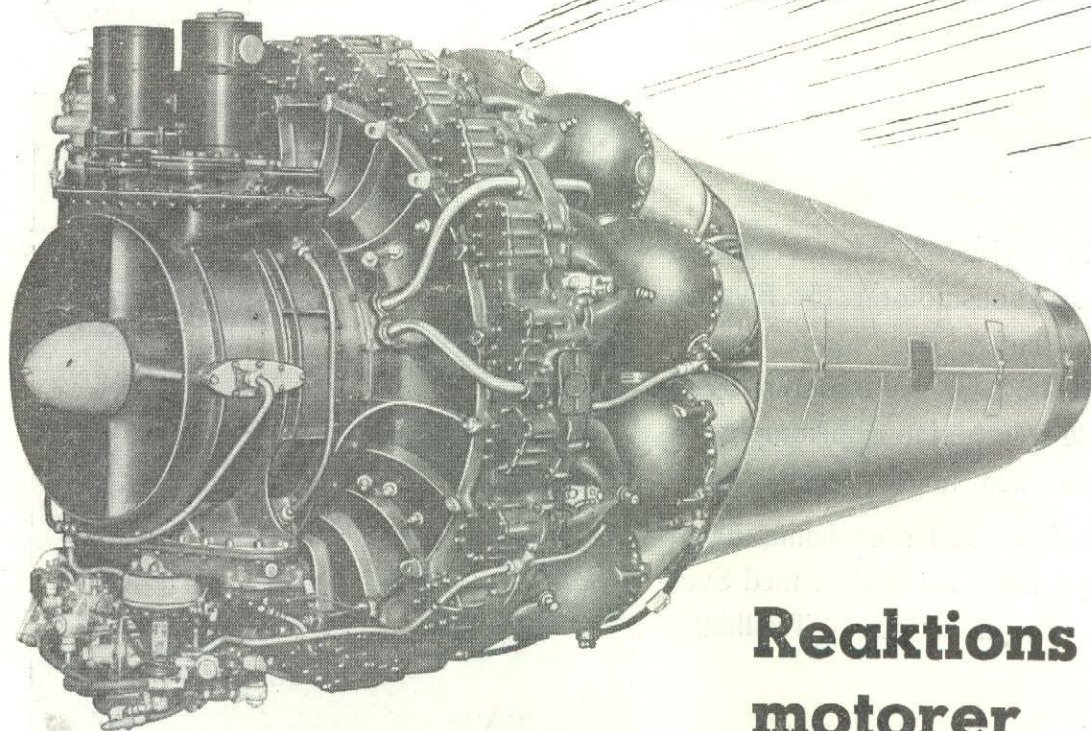
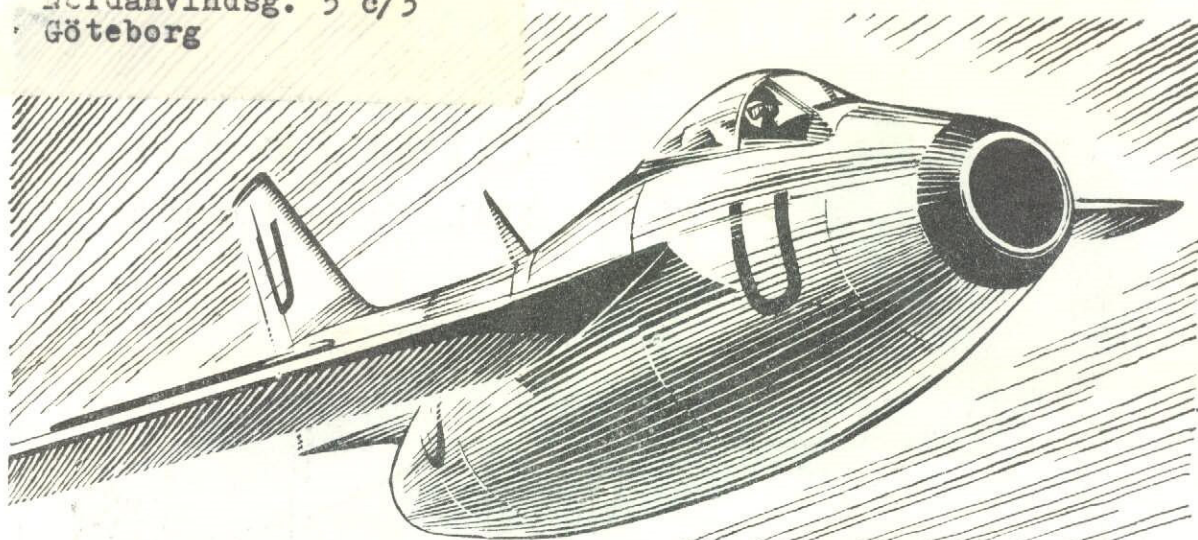


Från STAL:s laboratorier för reaktionsmotorer.



SVENSKA TURBINFABRIKS AKTIEBOLAGET LJUNGSTRÖM, FINSPÅNG

Hr G. Rahm
Jordanvindsq. 5 c/3
Göteborg



Reaktions motorer

TILLVERKAS AV SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET – TROLLHÄTTAN

